

## SUSTITUCIÓN DEL TURBO MERCEDES- CRYSLER-JEEP 3.0cc /V6:

### BOLETÍN TÉCNICO 2009067

Les rogamos, presten especial atención, antes de montar un turbo nuevo en este vehículo, a los siguientes temas:

La mayoría de estos vehículos, pasan a fase de emergencia, memorizando el código de avería de defecto de la válvula electrónica del turbo, por los siguientes problemas:

- Válvula de recirculación de gases de escape EGR. (Foto: D. Numero: 10)
- Gran acumulación de carbonilla en el colector de admisión. (Foto: E).
- Medidor de presión colector de admisión sucio,(da un valor inferior al real a la UCE, DDE).Foto: D Numero: 24
- Rotura, atasco o desprendimiento de las palomillas internas del colector de admisión.(Foto: E).
- Servomotores y varillaje externos en el colector de admisión, que da movimiento al sistema de las palomillas o tapas de remolino (Foto: E).
- Defecto de la protección de este sistema con un maxi fusible de 60-A.
- Descamación interna del colector de escape y desprendimiento de partículas en dirección al turbo.

Todos estos casos, ya muy conocidos en los servicios oficiales, donde para cada caso disponen de una acción de mejora, para evitar dichos problemas, y roturas prematuras del turbo.

A su vez, informarles:

Dado que este turbo tiene tanto la tubería de alimentación de aceite como la tubería de retorno de aceite en el lado inferior en la posición de montaje, (Foto A) debe tenerse en cuenta lo siguiente para la primera carga.

Antes del arranque del motor, es necesario realizar la primera carga de aditivo lubricante en el lado superior del turbo, tapón roscado en su parte superior, foto: B

Para ello, hay que retirar el tornillo de cierre, realizar la primera carga a través del orificio (foto:C), y después se debe volver a cerrar de forma segura 30Nm +/- 2Nm.



Foto: A



Foto: B

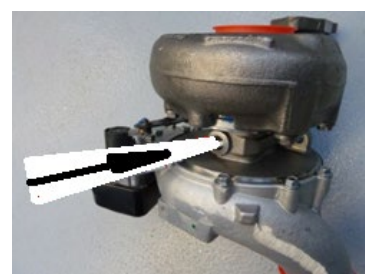


Foto: C

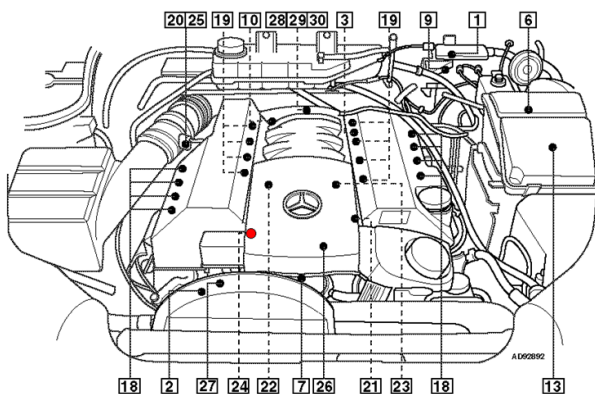


Foto: D

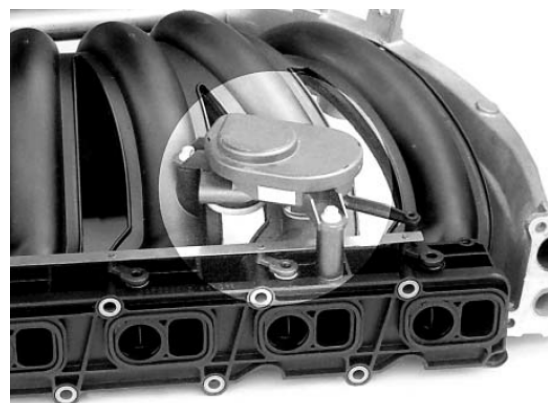


Foto : E

**PARA CUALQUIER CONSULTA PÓNGASE EN CONTACTO CON SU DISTRIBUIDOR**

## REPLACEMENT DU TURBO MERCEDES- CRYSLER-JEEP 3.0cc /V6:

### BULLETIN TECHNIQUE 2009067

Avant de monter le nouveau turbo, nous vous prions de faire particulièrement attention à :  
La plupart de ces véhicules passent en phase d'urgence en mémorisant le code de panne de défaut de la vanne électronique du turbo, dans les cas suivants :

- Vanne EGR de recirculation des gaz d'échappement. (photo : D. N° : 10)
- Accumulation importante de suie dans le collecteur d'admission. (photo : E).
- Mesureur de pression du collecteur d'admission sale (il donne une valeur inférieure à la valeur réelle à l'UCE, DDE). Photo : D. N° : 24
- Cassure, obstruction ou détachement des papillons internes du collecteur d'admission. (photo : E).
- Les servomoteurs et la tringle externes du collecteur d'admission qui font bouger le système des papillons ou clapets (photo : E).
- Défaut de protection de ce système avec un fusible maxi de 60-A.
- Détérioration de l'intérieur du collecteur d'échappement et détachement de particules qui vont vers le turbo.

Tous ces cas sont déjà connus des garages officiels qui connaissent les améliorations permettant d'éviter ses problèmes et les ruptures prématurées du turbo.

Nous vous informons également que :

Étant donné que le turbo a un tuyau d'alimentation en huile et un tuyau de retour d'huile dans la partie inférieure lorsqu'il est en position de montage (photo A), nous devons tenir compte de ce qui suit pour le premier démarrage.

Avant de démarrer le moteur, il faut ajouter un additif lubrifiant dans la partie supérieure du turbo, bouchon vissé partie supérieure, photo : B.

Pour cela, il faut enlever la vis de fermeture et effectuer la première charge par le trou (photo C), puis refermer correctement 30Nm +/- 2Nm.



Photo : A



Photo : B

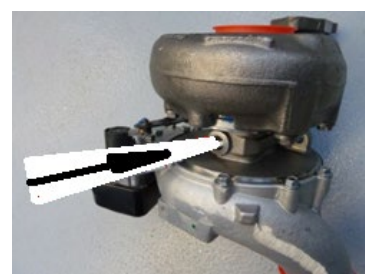


Photo : C

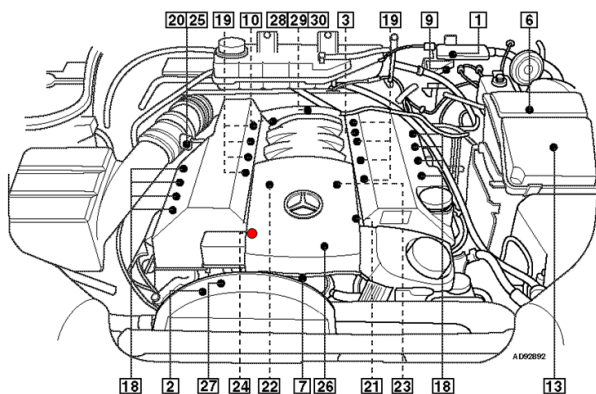


Photo : D



Photo : E

**VEUILLEZ CONTACTER VOTRE DISTRIBUTEUR SI VOUS AVEZ DES QUESTIONS.**

## REPLACEMENT OF THE TURBO OF MERCEDES - JEEP-CHRYSLER 3.0cc / V6:

### TECHNICAL DATA SHEET 2009067

We urge you to pay particular attention to the following issues before installing a new turbo in this vehicle:

The majority of these vehicles enter an emergency phase, recording the fault code of the turbo's electronic valve defect, due to the following problems:

- Exhaust gas recirculation valve (EGR). (Photo: D. Number: 10)
- Large amount of carbon build-up in the intake manifold. (Photo: E).
- Malfunctioning pressure gauge of the intake manifold (gives a value lower than the actual UCE and DDE values) Photo: D. Number: 24
- Breakage, jamming or detachment of the internal brackets of the intake manifold. (Photo E): E).
- External rod assembly and servomotors in the intake manifold which enables the movement of the bracket system or the tumble valves (Photo: E).
- Defect of the system protection system with a 60-A maxi fuse.
- Internal scaling of the exhaust manifold and the detachment of particles in the direction of the turbo.

All these cases are well known in the official shops. There are improvement actions envisaged for each case in order to avoid such problems, as well as to avoid the premature breakage of the turbo.

In turn, we wish to inform you that:

Given that this turbo has the oil supply pipe and the oil return pipe at the bottom in the mounting position (photo A), the following should be taken into account in the first loading:

Before starting the motor, it is necessary to carry out the first loading of the lubricant additive, via the top of the turbo, which has a screw cap at the top. Photo: B

To do this, the locking screw must first be removed. Carry out the first loading via the hole (Photo: C), and then seal securely using the locking screw: 30Nm + / - 2Nm.



Photo: A



Photo: B

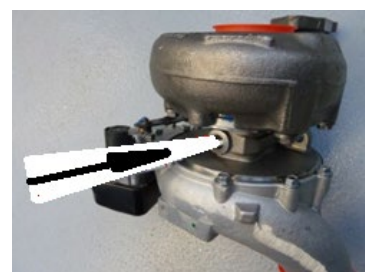


Photo: C

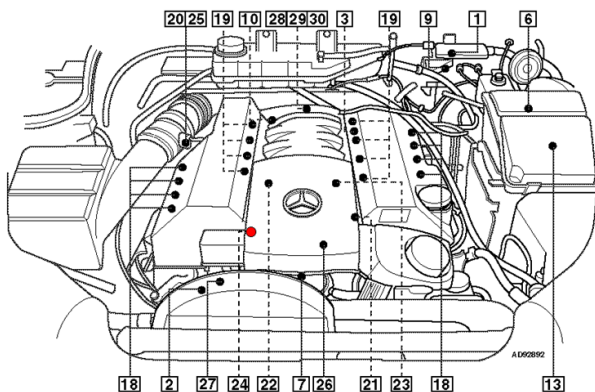


Photo: D

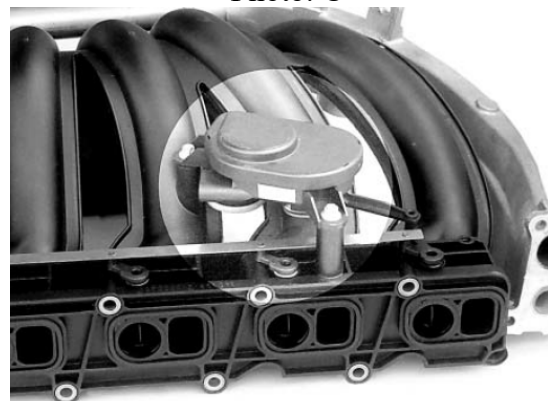


Photo: E

**FOR ANY DOUBTS OR QUERIES YOU MAY HAVE, PLEASE CONTACT YOUR DEALER**



## AUSTAUSCH DES TURBOS, MERCEDES-CHRYSLER-JEEP 3,0/V6:

### TECHNISCHES MERKBLATT 2009067

Bevor Sie einen neuen Turbolader in diese Fahrzeuge einbauen, bitten wir Sie um Ihre besondere Aufmerksamkeit auf die folgenden Punkte:

Bei folgenden Problemen gehen die meisten der genannten Fahrzeuge in den Notfallmodus über und speichern den Code des Fehlers am elektronischen Ventil des Turboladers:

- EGR-Abgas-Rückstromventil (Foto D, Nummer 10).
- Starke Rußansammlung im Ansaugkrümmer (Foto E).
- Das Druckmessgerät im Ansaugkrümmer ist verschmutzt (und übermittelt einen zu niedrigen Wert an den Bordcomputer oder an die digitale Dieselelektronik (DDE)), Foto D, Nummer 24.
- Schaden, Verstopfung oder Materialablösung an den internen Klappen des Ansaugkrümmers (Foto E).
- Servomotoren und externes Gestänge am Ansaugkrümmer: Diese Bauteile erzeugen Bewegungen der Wirbelstromklappen oder -abdeckungen (Foto E).
- Elektrischer Schutzfehler an diesem System mit einer Sicherung von maximal 60 A.
- Ablätterndes Material innen am Auspuffkrümmer und Ablösen von Teilchen in Richtung Turbolader.

Alle diese Fälle sind den offiziellen Werkstätten wohlbekannt. Für jedes Problem gibt es Abhilfemaßnahmen, die vorzeitige Schäden am Turbolader verhindern.

Außerdem möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

An diesem Turbolader ist sowohl die Ölzufuhrleitung als auch die Ölrücklaufleitung in der unteren Montageposition angebracht (Foto A). Beachten Sie daher beim ersten Ladevorgang folgenden Punkt: Vor dem Anlassen des Motors ist es notwendig, den ersten Ladevorgang mit Schmierstoffzusatz an der Oberseite des Turbos auszuführen, siehe Gewindeverschlusskappe in Foto B.

Hierzu müssen Sie die Verschlusschraube herausdrehen und den Schmierstoff durch die Öffnung einführen (Foto C). Schließen Sie danach die Schraube wieder sicher mit einem Anzugsdrehmoment von  $30 \text{ Nm} \pm 2 \text{ Nm}$ .



Foto A



Foto B

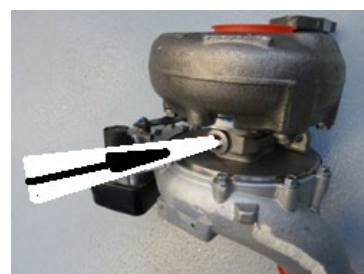


Foto C

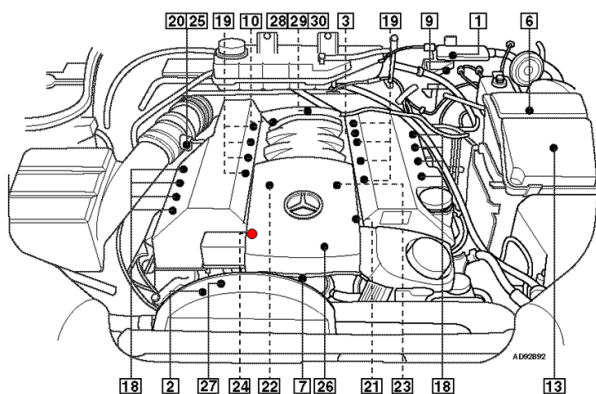


Foto D



Foto E

**SETZEN SIE SICH BEI FRAGEN JEDER ART MIT IHRER VERTRIEBSSTELLE IN VERBINDUNG**

## SOSTITUZIONE DEL TURBO MERCEDES- CRYSLER-JEEP 3.0cc /V6:

### **BOLLETTINO TECNICO 2009067**

Si prega di prestare molta attenzione, prima di montare un nuovo turbo, alle questioni seguenti:  
La maggior parte di questi veicoli passano alla fase di emergenza, memorizzando il codice di guasto del difetto della valvola elettronica del turbo, per i seguenti motivi:

- Valvola di ricircolo dei gas di scarico EGR. (Foto: D. Numero: 10)
- Grande accumulo di carbonella nel collettore di aspirazione. (Foto: E).
- Misuratore di pressione nel collettore di aspirazione sporco (dà un valore inferiore a quello reale alla UCE, DDE). Foto: D. Numero: 24
- Rottura, otturazione o rilascio delle staffe interne del collettore di aspirazione. (Foto: E).
- Servomotori e aste esterne al collettore di aspirazione, che trasmette il movimento al sistema delle staffe o coperchi antivortice (Foto: E).
- Difetto della protezione di questo sistema con un maxi-fusibile da 60-A.
- Desquamazione interna del collettore di scarico e rilascio di particelle verso il turbo.

Tutti questi casi, ben noti ai servizi di assistenza ufficiali, in grado di proporre per ognuno dei casi un'azione di miglioria onde evitare tali problemi e rotture premature del turbo.

Si informa inoltre che:

Dal momento che questo turbo presenta sia le tubazioni di mandata dell'olio, sia le tubazioni di ritorno dell'olio nel lato inferiore, nella posizione di montaggio (Foto A), per il primo caricamento è necessario tener presente quanto segue.

Prima di accendere il motore, è necessario effettuare il primo caricamento di additivo lubrificante nel lato superiore del turbo, con il tappo filettato nella superiore: foto B

A tal fine, bisogna togliere la vite di chiusura, effettuare il primo caricamento attraverso il foro (foto C) e quindi richiudere in modo sicuro: 30Nm +/- 2Nm.



Foto: A



Foto: B

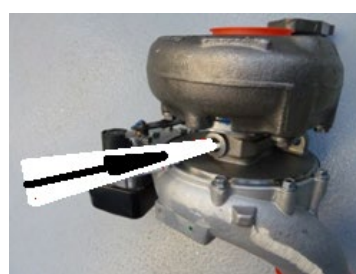


Foto: C

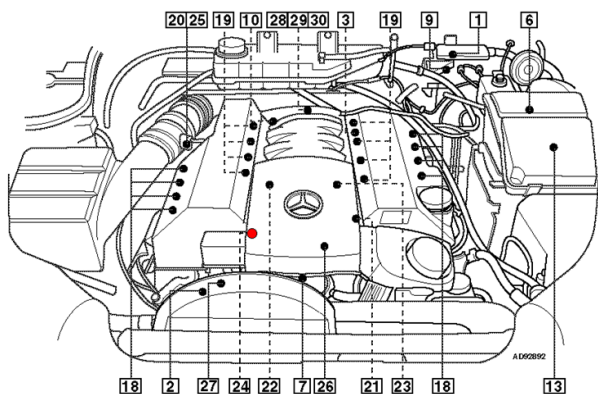


Foto: D



Foto : E

**IN CASO DI DUBBI, RIVOLGERSI AL PROPRIO DISTRIBUTORE**

## NÁHRADA TURBA MERCEDES- CRYSLER-JEEP 3.0cc /V6:

TECHNICKÝ BULETIN 2009067

Před montáží nového turba do tohoto vozidla věnujte prosím zvláštní pozornost následujícím tématům: Většina těchto vozidel přejde do pohotovostního stavu a uloží kód závady elektronického ventilu turba v případě, že se objeví následující problémy:

- Ventil recirkulace výfukových plynů (EGR). (Fotografie: D. Číslo: 10)
- Nahromadění velkého množství sazí ve sběrném sacím potrubí. (Fotografie: E).
- Zášpiněný měřič tlaku sběrného sacího potrubí (ukazuje hodnotu nižší, než je hodnota skutečná na UCE, DDE). (Fotografie: D Číslo: 24).
- Poškození, ucpání nebo uvolnění vnitřních křídlových matic sběrného sacího potrubí. (Fotografie: E).
- Vnější servomotory a propojení na sběrném sacím potrubí, které umožňuje pohyb systému křídlových matic nebo regulačních ventilů (Fotografie: E).
- Poškození ochrany tohoto systému s velkou pojistkou o 60-A.
- Vnitřní loupání sběrače výfuku a uvolnění částic ve směru turba.

Všechny tyto případy jsou již dobře známé autorizovaným servisům. Pro každý případ nabízejí vylepšení, aby se předešlo uvedeným problémům a předčasnému poškození turba.

Zároveň informujeme:

Vzhledem k tomu, že toto turbo má umístěné jak přívodní potrubí oleje, tak vratné potrubí oleje na spodní straně v poloze montáže (Fotografie: A), při prvním naplnění je třeba mít na paměti následovné: Před nastartováním motoru je třeba provést první naplnění s mazací přísadou na horní straně turba, šroubovací kryt na horní straně (Fotografie: B).

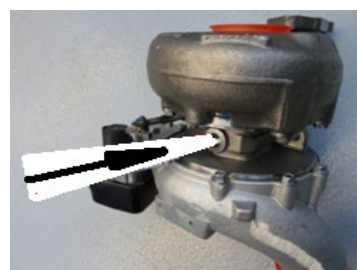
K tomu je třeba sejmout zajišťovací šroub, provést první naplnění přes otvor (Fotografie: C) a poté vše znovu bezpečně uzavřít 30 Nm +/- 2Nm.



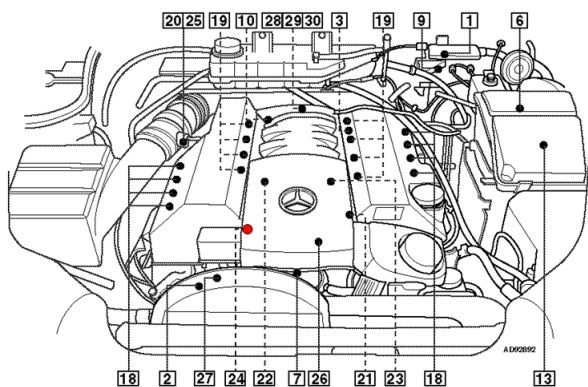
Fotografie: A



Fotografie: B



Fotografie: C



Fotografie: D



Fotografie: E

**V PŘÍPADĚ DOTAZŮ KONTAKTUJTE PROSÍM SVÉHO PRODEJCE**



## SUBSTITUIÇÃO DO TURBO MERCEDES- CRYSLER-JEEP 3.0cc /V6:

### BOLETIM TÉCNICO 2009067

Pedimos que, antes de montar um turbo novo neste veículo, preste atenção aos temas seguintes:  
A maior parte destes veículos passam à fase de emergência memorizando o código de avaria de defeito da válvula eletrónica do turbo, devido aos problemas seguintes:

- Válvula de recirculação de gases de escape EGR. (Fotografia D. Número: 10)
- Grande acumulação de fuligem no coletor de admissão. (Fotografia E).
- Medidor de pressão coletor de admissão sujo (produz um valor inferior ao real à UCE, DDE).  
Fotografia D. Número: 24
- Rotura, entupimento ou desprendimento das porcas-borboleta do coletor de admissão. (Fotografia E).
- Servomotores e hastes externos no coletor de admissão, que dão movimento ao sistema das porcas-borboleta ou tampas de remoinho (Fotografia: E).
- Defeito da proteção deste sistema com um fusível máxi de 60-A.
- Descamação interna do coletor de escape e desprendimento de partículas na direção do turbo.

Todos estes casos são já muito conhecidos nos serviços oficiais, onde para cada situação se dispõe de uma ação de melhoria para evitar os referidos problemas e as roturas prematuras do turbo.

Queremos, igualmente, informá-los:

Visto que este turbo tem tanto a tubagem de alimentação de óleo como a tubagem de retorno de óleo no lado inferior na posição de montagem (Fotografia A), deverá ter-se em consideração o seguinte para a primeira carga.

Antes do arranque do motor, é necessário fazer a primeira carga de aditivo lubrificante no lado superior do turbo, tampão roscado na sua parte superior, fotografia: B

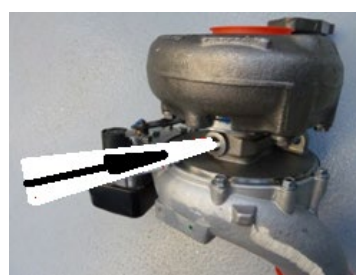
Para tal, é preciso retirar o parafuso de fecho, fazer a primeira carga através do orifício (fotografia C) e voltar a fechar de forma segura 30Nm +/- 2Nm.



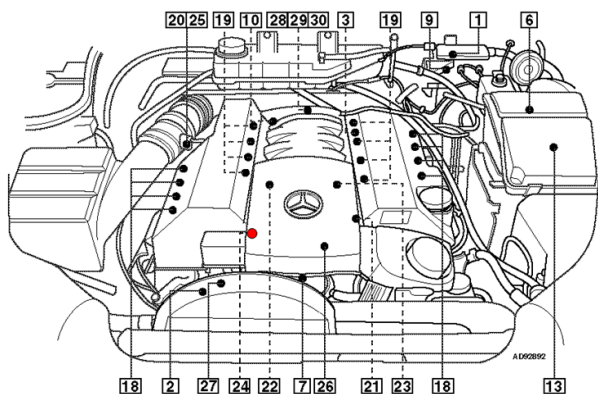
Fotografia: A



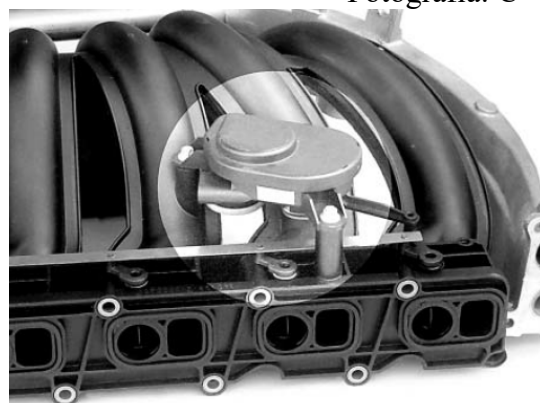
Fotografia: B



Fotografia: C



Fotografia: D



Fotografia: E

**PARA QUALQUER CONSULTA, ENTRE EM CONTACTO COM O SEU DISTRIBUIDOR**

## VERVANGING VAN DE TURBO MERCEDES-CRYSLER-JEEP 3.0cc /V6:

### TECHNISCH BULLETIN 2009067

Voordat er een nieuwe turbo in dit voertuig wordt geïnstalleerd, verzoeken wij u om speciale aandacht te besteden aan de volgende thema's:

Het grootste deel van deze voertuigen gaat over naar de noodfase, waarbij de storingscode van het elektronisch klepdefect van de turbo opgeslagen wordt.

- Uitlaatgasrecirculatieklep EGR (Foto: D. Nummer: 10)
- Sterke roetophoping in het inlaatspruitstuk. (Foto: E).
- Drukmeting van het vuile inlaatspruitstuk (geeft een lagere waarde aan dan de elektronische regelenheid, DDE).Foto: D Nummer: 24
- Breuk, verstopping of het loskomen van de interne steunplaat van het inlaatspruitstuk. (Foto: E).
- Servomotoren en externe stangen van het inlaatspruitstuk, die beweging geeft aan de steunplaten of de werveldoppen (Foto: E).
- Defect aan de bescherming van dit systeem met een maxi-zekering van 60-A.
- Interne vershilfering van het uitlaatspruitstuk en het loskomen van deeltjes in de richting van de turbo.

Al deze gevallen, waarvan de officiële diensten al op de hoogte zijn, beschikken over een verbeteringsplan om dergelijke problemen en vroegtijdige storingen van de turbo te voorkomen.

Ook moet de volgende informatie worden verstrekt:

Aangezien de olietoevoer- en de olietourleiding van deze turbo zich aan de onderkant van de montagepositie bevindt (foto A), moet het volgende in acht worden genomen wanneer de turbo voor de eerste keer onder druk komt te staan.

Voordat u de motor start, is het noodzakelijk dat u het eerste smeermiddeladditief toevoegt aan de bovenkant van de turbo, in het bovenste deel van de schroefdop. Zie foto B

Om dit te doen, moet u de borgschroef verwijderen en het additief via de doorlaatopening toevoegen (foto: C). Daarna schroeft u de borgmoer terug goed vast. Gebruik een koppel van van 30Nm +/- 2Nm.



Foto: A



Foto: B

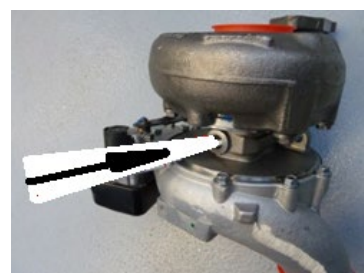


Foto: C

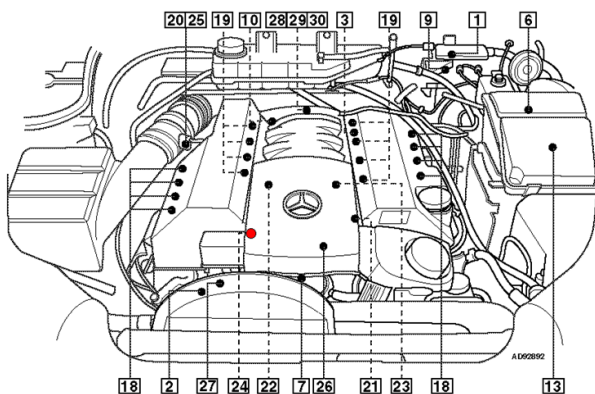


Foto: D

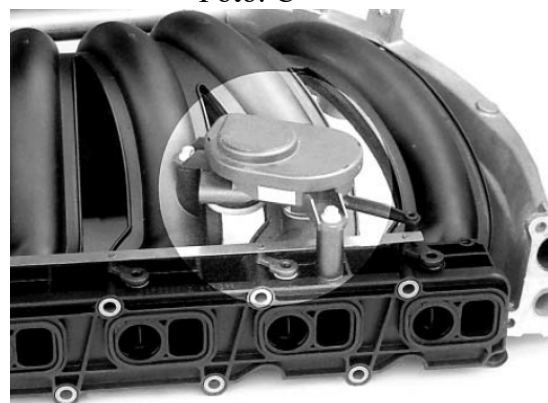


Foto : E

**VOOR SOORTGELIJKE VRAGEN KUNT U CONTACT OPNEMEN MET UW VERDELER**