

BOLETÍN TÉCNICO 2009015

ATENCIÓN CON LOS CONSUMOS DE ACEITE DE MOTOR, SEAT, AUDI, VW, SKODA...

Apreciamos que la mayor parte de los casos que nos remiten los clientes, disponen de fugas de aceite de engrase a la caracola de admisión y a la caracola del escape. Examinada la hermeticidad del cartucho en banco de pruebas, estos no presentan fuga de aceite al exterior.

Estudiado el caso por nuestra parte, apreciamos que el origen del problema esta ocasionado generalmente por un defecto en el **(depresor de freno)** y bomba de combustible del vehículo, con tipo de motor inyector bomba.

Si el racor de entrada del depresor de freno, (señalado en las fotografías) donde esta colocada la tubería del servo-freno, disponen de una pequeña holgura y esta se menea un poco al ejercer una pequeña presión con los dedos, esta toma aire, que es introducido en el interior del motor (respiradero de motor).



Esta cantidad de aire introducida en el interior del respiradero de motor, impide el correcto retorno de aceite del cartucho al bloque de motor, por lo que este sale atravesando los segmentos de escape y de admisión al interior de sus caracolas, pareciendo un problema típico de desgaste del turbo, o defecto de turbo cuando realmente no existe.

Les ruego realicen la revisión física de esta tubería o racor, y si es necesario procedan con la sustitución del depresor de freno, en caso necesario.

No será atendida ningún tipo de reclamación en garantía de este turbo, cuando el cliente no presente junto con el turbo la compra de dicha pieza.

PARA CUALQUIER CONSULTA PÓNGASE EN CONTACTO CON SU DISTRIBUIDOR

BULLETIN TECHNIQUE 2009015

ATTENTION À LA CONSOMMATION D'HUILE MOTEUR SEAT, AUDI, VW, SKODA...

Nous constatons que la plupart des turbos envoyés para les clients présentent des fuites d'huile de graissage à l'entrée du tuyau d'admission et du tuyau d'échappement. Après avoir vérifié l'étanchéité de la cartouche sur le banc d'essai, aucune fuite d'huile à l'extérieur n'est détectée.

Après avoir analysé le problème en profondeur, nous constatons que la cause est généralement un défaut du **dépresseur/servofrein** et de la pompe à carburant du véhicule, sur les moteurs à injecteur pompe.

Si le raccord d'entrée du dépresseur (voir photos), raccordé au conduit du servofrein, bouge un peu lorsque l'on exerce une légère pression avec les doigts, le conduit aspire de l'air, qui pénètre à l'intérieur du moteur (reniflard du moteur).



Cette quantité d'air introduite à l'intérieur du reniflard du moteur empêche le retour d'huile approprié de la cartouche sur le bloc moteur, de sorte qu'il s'échappe à travers les segments d'échappement et d'admission à l'intérieur du turbo, qui ressemble à un problème typique d'usure du turbo, ou à un défaut du turbo, qui n'existe pas réellement.

Prière d'effectuer un examen physique de ce conduit ou raccord et, si nécessaire, de procéder au remplacement du dépresseur du servofrein.

Aucune réclamation sous garantie de ce turbo ne sera acceptée si le client ne l'accompagne pas de la facture d'achat correspondante.

POUR TOUTE CONSULTATION, VEUILLEZ CONTACTER VOTRE REVENDEUR.

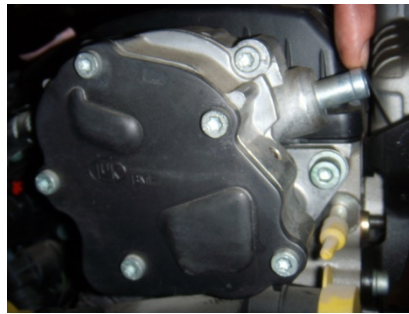
TECHNICAL DATA SHEET 2009015

PAY ATTENTION TO THE ENGINE OIL CONSUMPTION FOR: SEAT, AUDI, VW, SKODA...

We have observed that the majority of cores returned by customers show lubricating oil leaks into the compressor housing and turbine housing. However, subsequent leak tightness checks of the cartridge on the test bench, revealed no signs of exterior oil leakage.

After studying this matter in greater detail, we have observed that the source of the problem generally lies with a defect in the **(brake pedal depressor)** and vehicle fuel pump, with a pump injection engine.

If there is a slight clearance between the brake depressor inlet connector (as shown in the photos) and the servo-brake hose mounted on it, then if the hose is wiggled slightly by gently pressing with the fingers, an inlet is created for air to get into the engine (engine breather).



The ingress of this air into the engine breather prevents the oil in the cartridge from returning correctly to the engine block. The oil therefore leaks out through the intake and exhaust piston rings into the compressor and turbine housings, making it appear to be a typical turbo wear problem, or turbo defect, when in actual fact this is not the case.

Please make a physical inspection of this hose and connector and, if necessary, replace the brake depressor.

Claims under warranty for this turbo will only be considered when the customer submits proof of the purchase of this part together with the turbo.

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

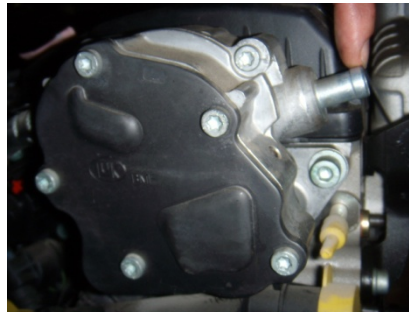
TECHNISCHES MERKBLATT 2009015

ACHTEN SIE AUF DEN ÖLVERBRAUCH DES MOTORS BEI: SEAT, AUDI, VW, SKODA...

Wie wir festgestellt haben, weisen die meisten der Altgehäuse, die uns von Kunden zugeschickt werden, Schmieröllecks an der Ansaug- und Abgasschnecke auf. Eine Überprüfung der Dichtigkeit der Kartusche auf dem Prüfstand ergab jedoch, dass kein Ölaustritt nach außen vorliegt.

Die Untersuchung unsererseits ergab, dass die Ursache des Problems im Allgemeinen durch einen Fehler in dem (**Brems-Unterdruckerzeuger**) und der Kraftstoffpumpe des Fahrzeugs mit Motoren mit Einspritzpumpen liegt.

Wenn der Eingangsstutzen des Brems-Unterdruckerzeugers (vgl. Fotos) an der Stelle, an der die Servo-Bremsleitung angebracht ist, ein kleines Spiel aufweist und die Leitung durch leichten Druck mit den Fingern etwas bewegt wird, saugt sie Luft an, die in das Motorinnere gelangt (Luftloch des Motors).



Diese Luft im Innern des Luftlochs des Motors verhindert den korrekten Rücklauf des Öls der Kartusche zum Motorblock, und dieses tritt dann durch die Abgas- und Ansaugsegmente in die jeweiligen Schnecken. Dadurch vermutet man ein typisches Verschleißproblem oder einen Fehler des Turbos, obwohl dem tatsächlich gar nicht so ist.

Wir bitten Sie daher, die genannte Leitung bzw. den Stutzen physisch zu überprüfen und erforderlichenfalls den Unterdruckerzeuger auszutauschen.

Reklamationen bezüglich dieses Turbos werden im Rahmen der Garantie nicht akzeptiert, wenn der Kunde keinen Kaufbeleg über dieses Element vorlegt.

BEI EVENTUELLEN NACHFRAGEN WENDEN SIE SICH BITTE AN IHREN VERTRIEBSHÄNDLER.

SCHEDA TECNICA 2009015

ATTENZIONE AI CONSUMI DI OLIO MOTORE, SEAT, AUDI, VW, SKODA...

Possiamo osservare che la maggior parte dei corpi spediteci dai clienti, presentano fughe di olio lubrificante nella conchiglia di aspirazione e nella conchiglia dello scarico. Esaminata la tenuta stagna della cartuccia sul banco prova, queste non presentano fuga di olio all'esterno.

Studiato il caso da parte nostra, osserviamo che l'origine del problema è causato generalmente da un difetto nel **(depressore freno)** e la pompa del combustibile del veicolo, con tipo di motore iniettore pompa.

Se il raccordo di entrata del depressore freno, (indicato nelle foto) dov'è posta la tubatura del servo-freno, presenta un piccolo gioco e questa si muove leggermente se si esegue una piccola pressione con le dita, questa prende aria, che s'introduce all'interno del motore (sfiato motore).



Questa quantità d'aria introdotta all'interno dello sfiato motore, impedisce il corretto ritorno dell'olio dalla cartuccia al blocco motore, per cui questo esce attraversando i segmenti di scarico e di aspirazione all'interno delle loro conchiglie, sembrando un problema tipico di usura del turbo, o difetto del turbo quando in realtà non esiste.

Vi preghiamo di eseguire la revisione di questa tubatura o raccordo, e se necessario procedere alla sostituzione del depressore freno, se necessario.

Non sarà atteso alcun tipo di reclamo in garanzia di questo turbo, nel caso il cliente non presentasse assieme al turbo la fattura d'acquisto di detto pezzo.

PER QUALSIASI CONSULTAZIONE PORSI IN CONTATTO CON IL PROPRIO DISTRIBUTORE

TECHNICKÝ BULLETIN 2009015

VĚNUJTE POZORNOST SPOTŘEBĚ OLEJE V MOTORECH: SEAT, AUDI, VW, ŠKODA...

Zjistili jsme, že většina jader vrácených zákazníky vykazuje unikání mazacího oleje do krytu kompresoru a krytu turbíny. Nicméně následné zkoušky těsnosti cartridge na zkušebním zařízení neodhalily žádné známky vnějšího unikání oleje.

Po podrobnějším prozkoumání této záležitosti jsme zjistili, že zdroj problému obecně vzato spočívá v závadě ve **(stlačovači brzdového pedálu)** a palivovém čerpadle vozidla, u motoru s vstříkovacím čerpadlem.

Nachází-li se malá proluka mezi vstupním konektorem stlačovače brzdy (jak je ukázáno na obrázcích) a hadicí servobrzdy, která je na něm připevněná, pak pokud lehce zahýbáme hadicí jemným tlakem prstů, vznikne vstupní otvor, kterým se do motoru dostane vzduch (odvzdušnění motoru).



Vniknutí tohoto vzduchu do odvzdušnění motoru brání oleji v cartridge ve správném vracení do bloku motoru. Olej proto uniká vtokovým a výpustním pístním kroužkem do krytů kompresoru a turbíny, takže se zdá, jako by šlo o typický problém opotřebení turbodmychadla, případně jeho závadu, když jde ve skutečnosti o zcela jiný případ.

Proto prosím proveďte celkovou prohlídku této hadice a konektoru a v případě potřeby vyměňte stlačovač brzdy.

Záruka na toto turbodmychadlo bude uplatněna pouze v případě, že zákazník předloží potvrzení o zakoupení této součástky společně s turbodmychadlem.

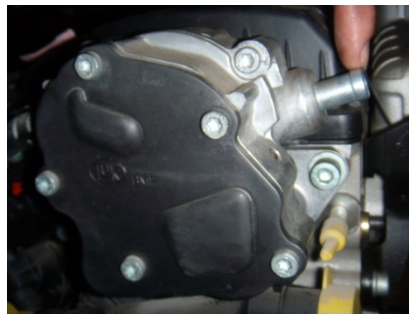
MÁTE-LI JAKÉKOLI POCHYBNOSTI ČI DOTAZY, KONTAKTUJTE PROSÍM SVÉHO DISTRIBUTORA.

ATENÇÃO AOS CONSUMOS DE ÓLEO DO MOTOR NOS SEAT, AUDI, VW, SKODA...

Constatámos que a maior parte das carcaças que nos são enviadas pelos clientes apresentam fugas de óleo lubrificante para o caracol de admissão e para o caracol do escape. Examinada a estanquidade do cartucho no banco de ensaio, não apresentam fugas de óleo para o exterior.

Depois de estudarmos o caso, observámos que a origem do problema se devia geralmente a um defeito no **depressor dos travões** e bomba de combustível dos veículos com motor de tipo injetor bomba.

Se o conector de entrada do depressor dos travões (assinalado nas fotografias), onde está colocada a tubagem do servofreio, dispõe de uma pequena folga e esta oscila um pouco ao fazer-se uma pequena pressão com os dedos, então ela recebe ar, o qual é introduzido no interior do motor (respirador do motor).



Esta quantidade de ar introduzida no interior do respirador do motor impede o correto retorno de óleo do cartucho para o bloco do motor, motivo pelo qual se verifica a sua saída atravessando os segmentos de escape e de admissão para o interior dos caracóis, parecendo um problema típico de desgaste ou defeito do turbo que realmente não existe.

Peço-lhes o favor de fazerem a revisão física desta tubagem ou conector e, se for necessário, efetuarem a substituição do depressor dos travões.

Não será aceite nenhum tipo de reclamação no prazo de garantia deste turbo se o cliente não apresentar juntamente com o turbo a compra da referida peça.

PARA QUALQUER INFORMAÇÃO, CONTACTE O SEU DISTRIBUIDOR.

TECHNISCH BULLETIN 2009015

LET OP VOOR HET OLIEVERBRUIK BIJ SEAT, AUDI, VW, SKODA...

We hebben vastgesteld dat de meeste stukken die we van klanten kregen lekken vertonen van smeerolie bij het slakkenhuis van de inlaat en bij het slakkenhuis van de uitlaat. Bij testen van de hermetische afdichting van de elementen op een testbank vertoonden deze geen olielekken aan de buitenkant.

We stellen vast dat na het bestuderen van dit onderwerp aan onze kant, de oorzaak van het probleem hoofdzakelijk ligt bij een defect in het **(mechanisme voor het indrukken van de rempedaal)** en de brandstofpomp van het voertuig bij modellen met injectiemotor.

Wanneer er een kleine opening is tussen de verbinding van de ingang van de rempedaal, (te zien bij de foto's) en de servoremleiding die erop is gemonteerd en de leiding wordt zachtjes bewogen, dan kan er lucht binnendringen in de motor (luchttoevoer van de motor).



Deze hoeveelheid lucht die binnendringt in de luchttoevoer van de motor zorgt ervoor dat de olie niet goed kan terugstromen van de cartridge naar het motorblok. De olie dringt door de segmenten van de uitlaat en de inlaat van het slakkenhuis zodat het een typisch voorbeeld van slijtage of defect van de turbo lijkt, terwijl dit niet zo is.

Daarom vragen we om fysiek controle te doen van deze leidingen of verbinding en om, indien nodig, de mechaniek van het rempedaal te vervangen.

Klachten over de garantie van deze turbo worden uitsluitend aanvaard indien de klant het aankoopbewijs voorlegt van dit wisselstuk samen met de turbo.

VOOR SOORTGELIJKE VRAGEN KUNT U CONTACT OPNEMEN MET UW VERDELER.