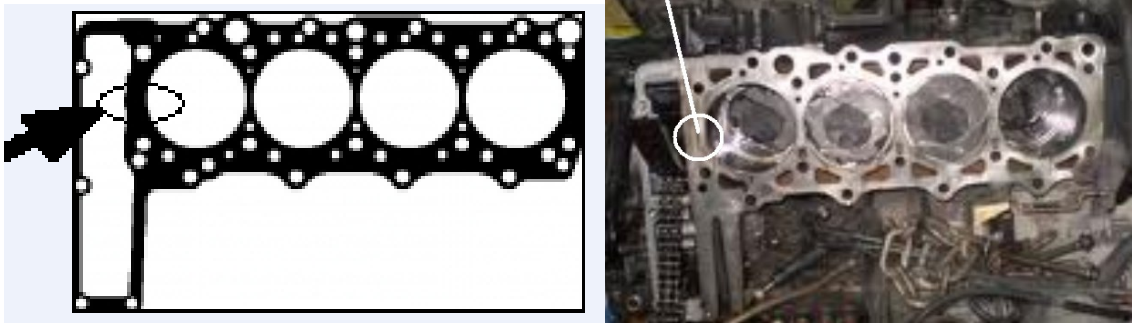


SUSTITUCION DEL TURBO CON REF: 5303-970-0007 v 0020

BOLETIN TECNICO 2009057

Informarles que este tipo de motor OM601, es propenso a quemar la junta de culata, en la zona del paso de aceite del bloque de motor a la culata, muy próximo a la cámara de combustión del cilindro N° 1 lado de distribución, en la zona abajo señalada.



Esto ocasiona, una entrada de aceite a la cámara de combustión del cilindro N°1, produciendo un consumo de aceite de motor, gran cantidad de humo blanco por el escape, e incluso sobrealimentación del motor, pareciendo una rotura de turbo, cuando realmente no lo es.

Cerciórense antes de montar el turbo, de que la canalización de la culata, salida de gases de escape en la culata del cilindro n° 1 al colector de escape, está completamente seca, (únicamente hollín) y no está húmeda y está saliendo aceite de forma líquida por dicha canalización, en dirección al turbo compresor.

Referente a este tema, el fabricante del vehículo ya tiene una nota técnica para solucionar el problema.

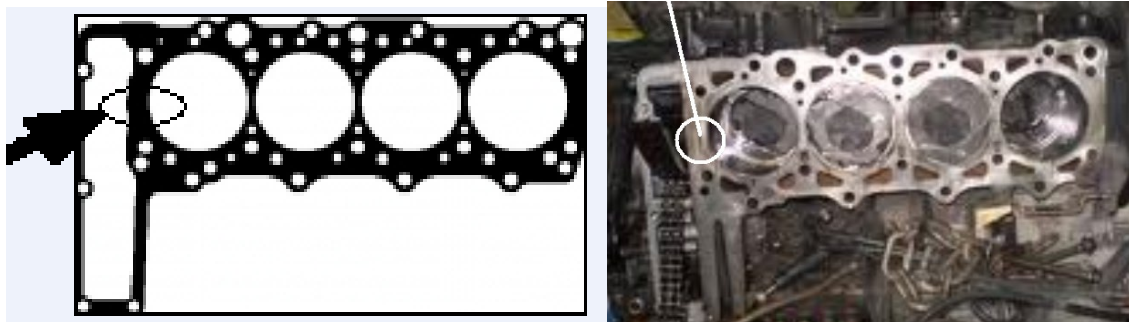
Informarles, que no serán atendidas las reclamaciones de turbos en garantía, cuando se aprecien restos de aceite en forma líquida, en la entrada de gases de escape de la caracola de escape del turbo compresor.

PARA CUALQUIER CONSULTA PÓNGASE EN CONTACTO CON SU DISTRIBUIDOR

REMPACEMENT DU TURBO RÉF. : 5303-970-0007 et 0020

BULLETIN TECHNIQUE 2009057

Nous vous informons que ce type de moteur OM601 a tendance brûler le joint de culasse dans la zone du passage de l'huile du bloc moteur vers la culasse, près de la chambre de combustion du cylindre n° 1 du côté de la distribution, la zone indiquée ci-dessous.



Cela provoque une entrée d'huile dans la chambre de combustion du cylindre n°1, ce qui a pour conséquence une consommation d'huile du moteur, beaucoup de fumée blanche à l'échappement, et même une suralimentation du moteur, qui peut laisser croire que le turbo cassé alors qu'il ne l'est pas.

Avant de monter le turbo, assurez-vous que le tuyau de la culasse, la sortie des gaz d'échappement de la culasse du cylindre n°1 vers le collecteur d'échappement, est complètement sec (seulement de la suie) et non humide et qu'il n'y a pas d'huile qui sort sous forme liquide de ce tuyau vers le turbo compresseur.

À ce sujet, le constructeur automobile a déjà une note technique pour résoudre le problème.

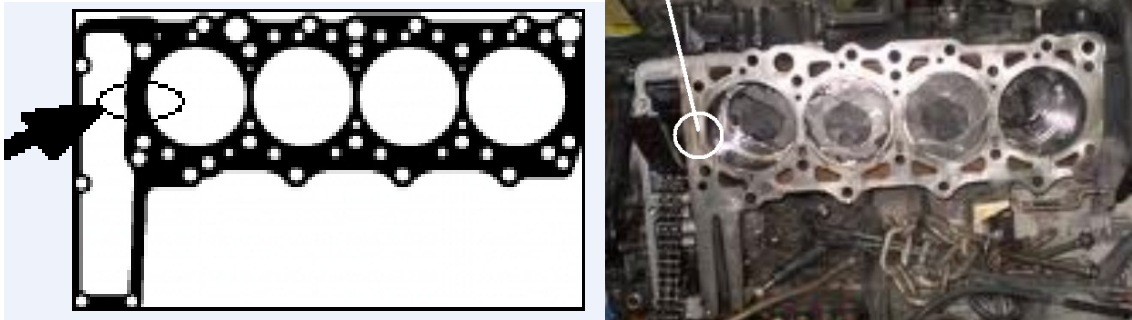
Nous vous informons que nous ne répondrons pas aux réclamations concernant des turbos sous garantie lorsqu'il y a des restes d'huile liquide à l'entrée des gaz d'échappement de la tubulure d'échappement du turbo compresseur.

POUR TOUTE CONSULTATION, VEUILLEZ CONTACTER VOTRE REVENDEUR.

TURBO REPLACEMENT REF: 5303-970-0007 and 0020

TECHNICAL DATA SHEET 2009057

We would like to inform you that this type of OM601 motor is likely to burn the cylinder head gasket in the oil flow area of the motor block to the cylinder head, near the combustion chamber of cylinder No. 1 on the distribution side, in the area indicated below.



This causes oil to enter the combustion chamber of cylinder # 1, producing increased engine oil consumption and a large amount of white smoke through the exhaust and even producing an engine boost, giving the appearance of a broken turbo, when it really isn't.

Make sure before installing the turbo that the channelling of the cylinder head and the outlet of the exhaust gases in cylinder head # 1 to the exhaust manifold are completely dry (only soot), and not moist, and oil is exiting from that channel in liquid form toward the turbocharger.

Regarding this issue, the vehicle manufacturer already has already received a technical notification to solve the problem.

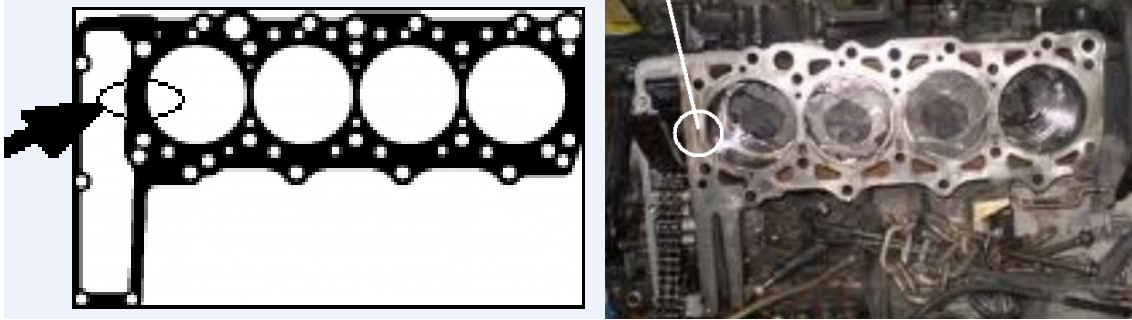
This is to inform you that no claims on turbos under warranty will be handled when it has been observed that there is residual oil in liquid form in the exhaust gas inlet of the turbine housing of the turbocharger.

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

AUSTAUSCH DES TURBOS REF. 5303-970-0007 und 0020

TECHNISCHES MERKBLATT 2009057

Wir informieren Sie darüber, dass beim Motortyp OM601 die Zylinderkopfdichtung zu Verbrennungsschäden neigt. Es handelt sich um die Durchflusszone des Motoröls vom Motorblock zum Zylinderkopf, sehr nah an der Verbrennungskammer des Zylinders Nr.1 an der Verteilerseite, wie unten markiert.



Folglich tritt Öl in die Verbrennungskammer des Zylinders Nr.1 ein. Somit verbraucht der Motor Öl und aus dem Auspuff entweichen große Mengen weißen Rauchs. Sogar eine Übersättigung des Motors kann auftreten. In diesem Fall deuten die Anzeichen fälschlicherweise auf einen Schaden am Turbo hin.

Überzeugen Sie sich vor der Montage des Turboladers davon, dass die Leitungen am Zylinderkopf und der Abgasaustritt vom Kopf des Zylinders Nr. 1 zum Auspuffkrümmer vollkommen trocken sind (nur Ruß). Das Öl muss flüssig aus diesen Leitungen in Richtung Turbolader auslaufen.

Um dieses Problem zu beheben, hat der Fahrzeughersteller bereits eine technische Anmerkung herausgegeben.

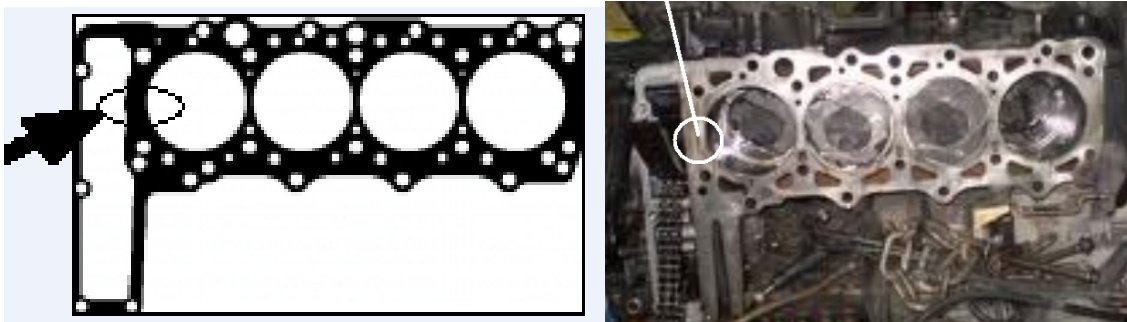
Daher möchten wir Ihnen diesbezüglich mitteilen, dass wir Reklamationen über Turbolader nicht als Garantiefälle akzeptieren, wenn wir am Abgaseintritt der Auslass-Schnecke des Turboladers Reste flüssigen Öls feststellen.

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

SOSTITUZIONE DEL TURBO CON RIF: 5303-970-0007 v 0020

BOLLETTINO TECNICO 2009057

Si informa che questo tipo di motore OM601 è propenso a bruciare la guarnizione della culatta, nella zona del passaggio dell'olio dal blocco motore alla culatta, molto vicino alla camera di combustione del cilindro N° 1, lato distribuzione, nella zona sotto indicata.



Ciò provoca un ingresso di olio nella camera di combustione del cilindro N°1, causando un consumo d'olio del motore, una grande quantità di fumo bianco che esce dallo scarico e anche una sovralimentazione del motore; dà l'impressione di una rottura de turbo, quando in realtà non lo è.

Verificare, prima di montare il turbo, che la canalizzazione della culatta, l'uscita dei gas di scarico nella culatta dal cilindro n° 1 al collettore di scarico sia completamente asciutta (soltanto fuliggine), non sia umida e non stia uscendo olio in forma liquida da tale canalizzazione in direzione del turbo compressore.

Per quanto riguarda questo argomento, il fabbricante del veicolo dispone già di una nota tecnica per risolvere il problema.

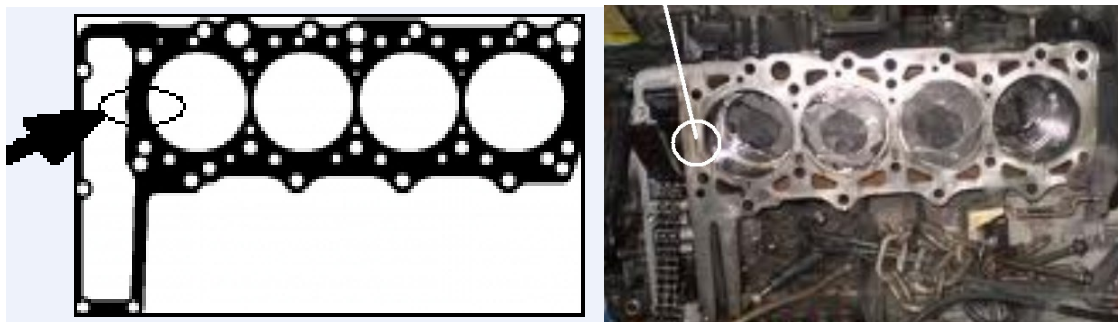
Si informa che non si accettano reclami per turbo in garanzia se si riscontrano residui d'olio in forma liquida all'ingresso dei gas di scarico della spirale di scarico del turbo compressore.

IN CASO DI DUBBI, RIVOLGERSI AL PROPRIO DISTRIBUTORE.

NÁHRADA TURBA TURBEM S OZNAČENÍM: 5303-970-0007 a 0020

TECHNICKÝ BULLETIN 2009057

Účelem tohoto sdělení je vás informovat, že u tohoto typu motoru OM601 může dojít ke spálení těsnění hlavy válce v oblasti průchodu oleje z bloku motoru do hlavy válce, situované velmi blízko spalovací komory válce č. 1 na straně distribuce, v oblasti označené níže.



Při vstupu oleje do spalovací komory válce č.1 a spotřebě oleje motorem dojde k výfuku velkého množství bílého kouře a dokonce i přeplnění motoru. To může vypadat jako zničení turba, ačkoliv tomu tak není.

Ujistěte se před montáží turba, že je potrubí hlavy válce a výstup výfukových plynů hlavy válce č.1 na výfukovém kolektoru zcela suchý (pouze saze), není vlhký a z potrubí vytéká tekutý olej do turba kompresoru.

K tomuto tématu má již výrobce vozidla technickou zprávu, která problém řeší.

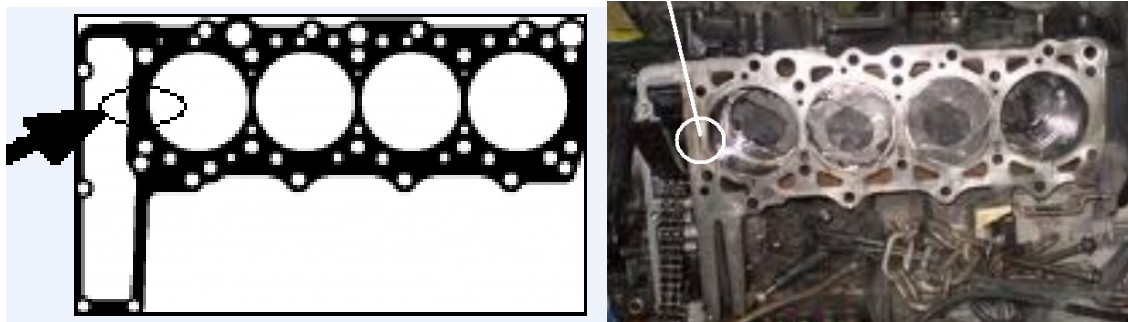
Rádi bychom vás informovali, že nebudou vyřizovány reklamace turba v záruce, pokud budou nalezeny zbytky tekutého oleje na vstupu výfukových plynů do výfukového šneka turba kompresoru.

V PŘÍPADĚ DOTAZŮ KONTAKTUJTE PROSÍM SVÉHO PRODEJCE

SUBSTITUIÇÃO DO TURBO COM REF.^a: 5303-970-0007 e 0020

BOLETIM TÉCNICO 2009057

Queremos informá-los de que este tipo de motor, o OM601, é propenso a queimar a junta da cabeça na zona de passagem do óleo do bloco do motor para a cabeça, muito perto da câmara de combustão do cilindro N.º 1 lado de distribuição, na zona abaixo assinalada.



Isto provoca uma entrada de óleo na câmara de combustão do cilindro N.º 1, originando um consumo de óleo do motor, grande quantidade de fumo branco pelo escape e, inclusivamente, sobrealimentação do motor, parecendo uma rutura de turbo, quando realmente não o é.

Certifique-se, antes de montar o turbo, de que a canalização da cabeça, saída de gases de escape na cabeça do cilindro n.º 1 para o coletor de escape, está completamente seca (unicamente fuligem), não está húmida nem sai óleo de forma líquida pela referida canalização em direção ao turbocompressor.

Relativamente a este assunto, o fabricante do veículo já tem uma nota técnica para solucionar o problema.

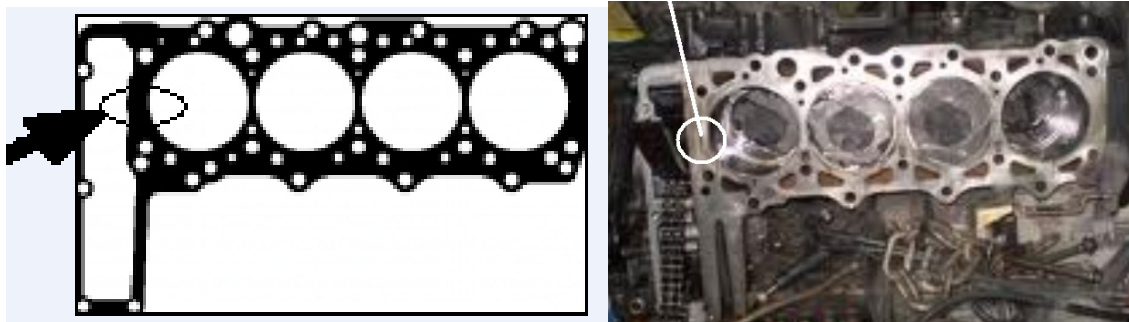
Queremos informá-los de que as reclamações de turbos dentro da garantia não serão atendidas quando se apreciarem restos de óleo em forma líquida na entrada de gases de escape do caracol de escape do turbocompressor.

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

VERVANGING VAN DE TURBO MET REF: 5303-970-0007 v 0020

TECHNISCH BULLETIN 2009057

Denk erom dat het motortype OM601 vatbaar is voor het verbranden van de pakking van de cilinderkop, op de plek waar de motorolie naar het motorblok stroomt, heel dicht bij de verbrandingskamer van cilinder nr. 1 aan de distributiezijde, in het hieronder aangeduide gedeelte.



Hierdoor komt olie binnen in de verbrandingskamer van cilinder nr. 1. met als gevolg motorolieverbruik, een grote hoeveelheid ontwikkeling van witte rook via de uitlaat met overdreven toevoer naar de motor. Het lijkt op een defecte turbo, maar dat is het niet.

Zorg, vóór het monteren van de turbo, dat de leidingen van de cilinderkop, uitvoer van de uitlaatgassen in de cilinderkop nr. 1 naar het uitlaatspruitstuk, volledig droog zijn, (uitsluitend roet) en dat ze niet vochtig zijn en dat er olie in vloeibare vorm door deze leiding stroomt in de richting van de turbocompressor.

De fabrikant van het voertuig beschikt al over een technisch rapport om dit probleem op te lossen.

Wij houden eraan u te verwittigen dat geen enkel garantiegeval wordt geaccepteerd bij deze turbocompressor indien er olieresten in vloeibare vorm te zien zijn, bij de ingang van de uitlaatgassen in het slakkenhuis van de uitlaat van de turbocompressor.

VOOR SOORTGELIJKE VRAGEN KUNT U CONTACT OPNEMEN MET UW VERDELER.