

ATTENTION

Technical information 2009015



To ensure a long life of your new turbocharger, please follow the directions within this folder before mounting.



Um eine lange Lebensdauer Ihres neuen Turboladers zu gewährleisten, befolgen Sie bitte vor dem Einbau die Anweisungen in dieser Broschüre.



Læs venligst instruktionerne i denne folder før montering for at sikre et langt liv for din turbolader.



Pour assurer une longue durée de vie à votre nouveau turbocompresseur, veuillez suivre les instructions contenues dans ce dossier avant le montage.



Para garantizar una larga vida útil de su nuevo turbocompresor, siga las instrucciones de esta carpeta antes del montaje.



Per garantire una lunga durata del vostro nuovo turbocompressore, seguite le indicazioni all'interno di questa cartella prima del montaggio.



Para assegurar uma longa vida útil do seu novo turboalimentador, por favor siga as instruções dentro desta pasta antes de montar.



Aby zapewnić długą żywotność Twojej nowej turbosprężarki, proszę postępować zgodnie ze wskazówkami zawartymi w tym folderze przed montażem.



Abyste zajistili dlouhou životnost nového turbodmychadla, dodržujte před montáží pokyny uvedené v této složce.



Pentru a asigura o durată de viață lungă a noului turbocompresor, vă rugăm să urmați instrucțiunile din acest dosar înainte de montare.



Az új turbófeltöltő hosszú élettartamának biztosítása érdekében a felszerelés előtt kérjük, kövesse az ebben a mappában található utasításokat.



Da bi zagotovili dolgo življenjsko dobo novega turbinskega polnilnika, pred montažo upoštevajte navodila v tej mapi.

	Technical information 2009015	4
	Technische Informationen 2009015	5
	Teknisk information 2009015	6
	Informations techniques 2009015	7
	Boletín técnico 2009015	8
	Informazioni tecniche 2009015	9
	Informação técnica 2009015	10
	Informacje techniczne 2009015	11
	Technické informace 2009015	12
	Informații tehnice 2009015	13
	Műszaki információ 2009015	14
	Tehnične informácie 2009015	15



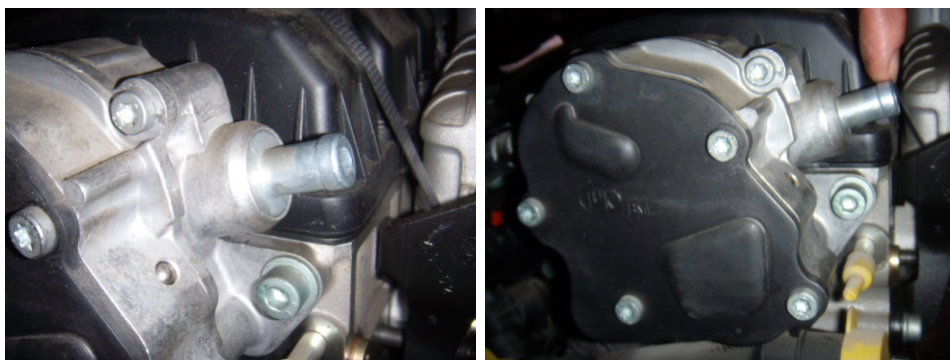
TECHNICAL DATA SHEET 2009015

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.

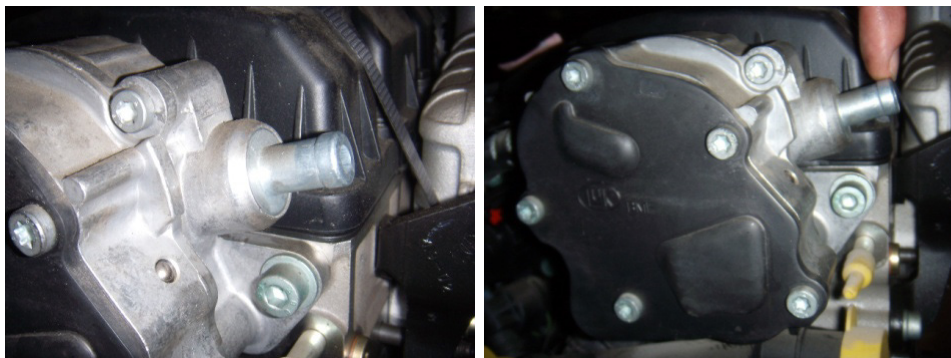
TECHNISCHES MERKBLATT 2009015

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.

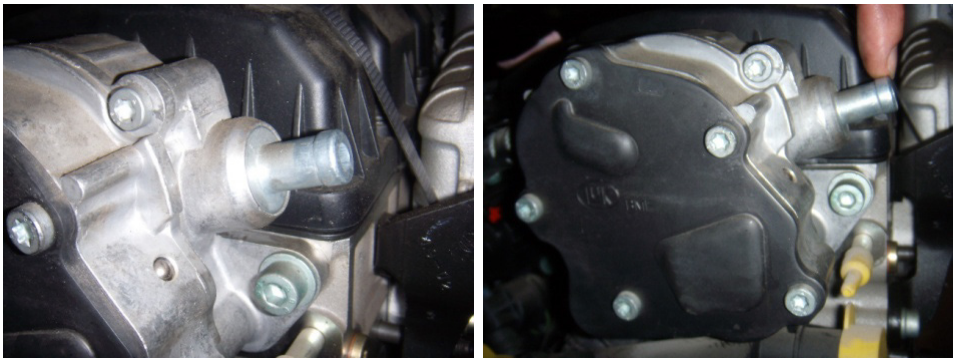
TEKNISK DATABLAD 2009015

VÆR OPMÆRKSOM PÅ MOTORLIEFORBRUGET FOR: SEAT, AUDI, VW, SKODA...

Vi har observeret, at størstedelen af de cores, der returneres af kunderne, viser smøreolielækager i kompressorhuset og turbinehuset. Efterfølgende tæthedskontrol af patronen på testbænken viste imidlertid ingen tegn på udvendig olielækage.

Efter at have undersøgt sagen nærmere har vi konstateret, at kilden til problemet generelt skyldes en defekt i (bremsepedaludtrykkeren) og køretøjets brændstofpumpe med en motor med pumpeindsprøjtning.

Hvis der er en lille afstand mellem bremsepedaludløserens indgangsstykke (som vist på billederne) og den servobremseslange, der er monteret på det, og hvis slangen vrides lidt ved at trykke let med fingrene, skabes der en indgang, så der kan komme luft ind i motoren (motorens udluftning).



Når denne luft trænger ind i motorens udluftningsventil forhindrer det olien i patronen i at vende korrekt tilbage til motorblokken. Oliens siver derfor ud gennem indsugnings- og udstødningskolbenringene ind i kompressor- og turbinehuset, hvilket får det til at se ud som et typisk turboslidningsproblem eller en turbofejl, selv om det i virkeligheden ikke er tilfældet.

Foretag venligst en fysisk inspektion af denne slange og dette stik, og udskift om nødvendigt bremsepedaludtrykkeren.

Garantikrav for denne turbo vil kun blive taget i betragtning, hvis kunden fremlægger bevis for køb af denne del sammen med turboen.

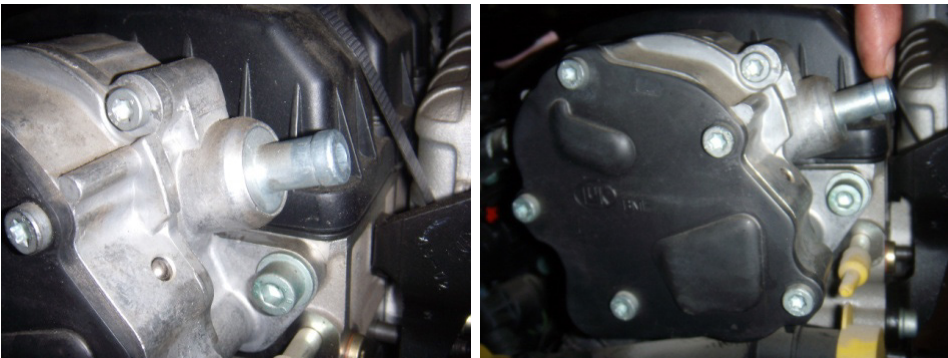
FICHE TECHNIQUE 2009015

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.



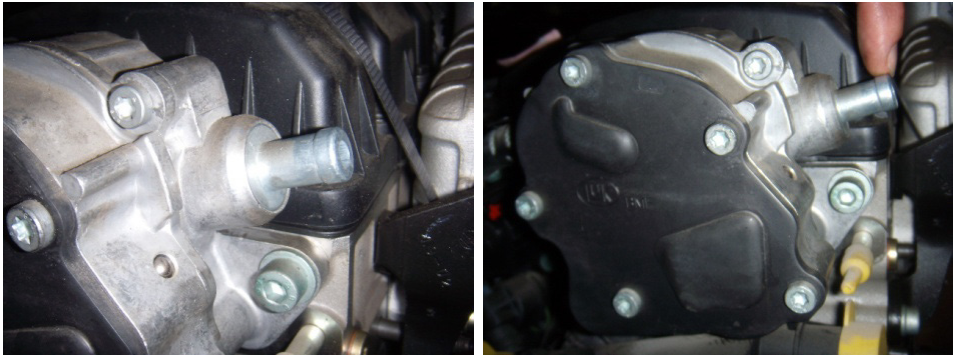
FICHA TÉCNICA 2009015

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

Apreciamos que la mayor parte de los cascos 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.

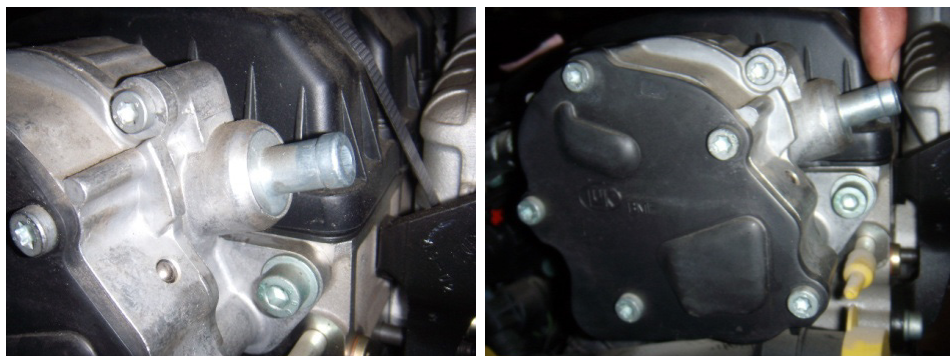
SCHEDA TECNICA 2009015

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.



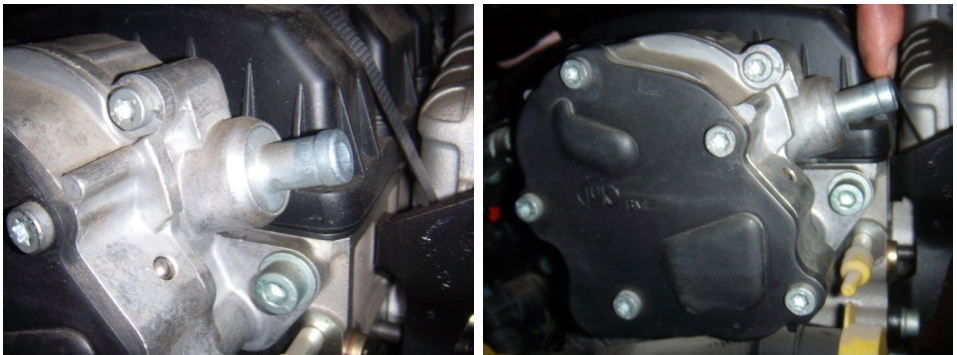
FICHA DE DADOS TÉCNICOS 2009015

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.

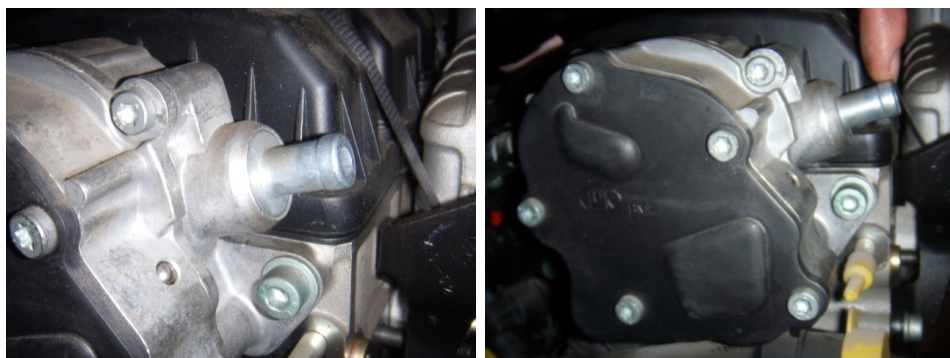
KARTA DANYCH TECHNICZNYCH 2009015

ZWRÓĆ UWAGĘ NA ZUŻYCIE OLEJU SILNIKOWEGO DLA: SEAT, AUDI, VW, SKODA...

Zaobserwowaliśmy, że większość rdzeni zwróconych przez klientów wykazuje wycieki oleju smarującego do obudowy sprężarki i obudowy turbiny. Jednakże, kolejne kontrole szczelności wkładu na stanowisku badawczym nie wykazały żadnych oznak wycieku oleju na zewnątrz.

Po bardziej szczegółowym zbadaniu tej sprawy zauważyliśmy, że źródło problemu leży z reguły w uszkodzeniu (wciskacza pedału hamulca) i pompy paliwowej pojazdu, w przypadku silnika z pompą wtryskową.

Jeżeli pomiędzy króćcem wlotowym depresora hamulca (jak na zdjęciach) a zamontowanym na nim przewodem serwo-hamulca jest niewielki luz, to po lekkim poruszeniu tego przewodu poprzez delikatne naciśnięcie palcami, powstaje wlot powietrza do silnika (odpowietrznik silnika).



Wnikanie powietrza do układu odpowietrzania silnika uniemożliwia prawidłowy powrót oleju z wkładu do bloku silnika. Olej wydostaje się więc przez pierścienie tłoków wlotowych i wylotowych do obudowy sprężarki i turbiny, co sprawia wrażenie typowego problemu ze zużyciem turbo lub usterki turbo, podczas gdy w rzeczywistości tak nie jest.

Prosimy o fizyczną kontrolę tego węży i złącza, a w razie potrzeby o wymianę kompresora hamulca.

Roszczenia gwarancyjne dla tego turbo będą rozpatrywane tylko wtedy, gdy klient przedstawi dowód zakupu tej części razem z turbo.

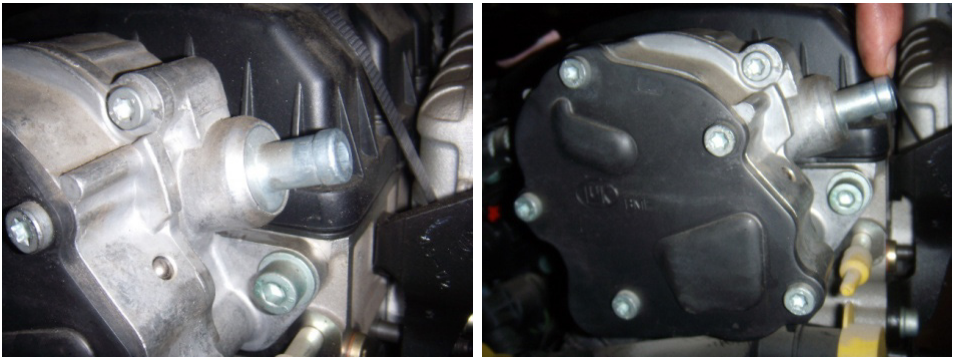
TECHNICKÝ LIST 2009015

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 vstřikovacím čerpadlem.

Nachází-li se malá proluka mezi vstupním konektorem stlačovače brzdy (jak je ukázáno na obrázcích) a hadicí servobrzd, 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.

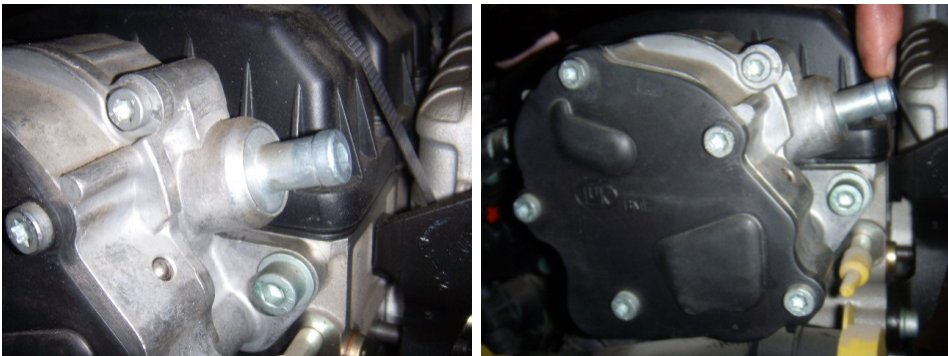
FIȘĂ TEHNICĂ 2009015

ACORDAȚI ATENȚIE CONSUMULUI DE ULEI DE MOTOR PENTRU: SEAT, AUDI, VW, SKODA..

Am observat că majoritatea miezurilor returnate de clienți prezintă scurgeri de ulei de lubrifiere în carcasa compresorului și în carcasa turbinei. Cu toate acestea, verificările ulterioare ale etanșeității cartușului pe bancul de testare nu au relevat niciun semn de scurgere de ulei exterior.

După ce am studiat această chestiune mai în detaliu, am observat că sursa problemei se află, în general, la un defect al (depresorului pedalei de frână) și al pompei de combustibil a vehiculului, cu un motor cu injecție cu pompă.

Dacă există un ușor spațiu liber între conectorul de admisie al depresorului de frână (așa cum se arată în fotografii) și furtunul servofrânei montat pe acesta, atunci dacă furtunul este mișcat ușor prin apăsare ușoară cu degetele, se creează o intrare pentru ca aerul să pătrundă în motor (sistemul de aerisire al motorului).



Intrarea acestui aer în sistemul de aerisire al motorului împiedică uleiul din cartuș să se întoarcă corect în blocul motor. Prin urmare, uleiul se scurge prin inelele pistonului de admisie și de evacuare în carcasa compresorului și ale turbinei, ceea ce face să pară o problemă de uzură sau un defect tipic al turbo, când, de fapt, nu este cazul.

Vă rugăm să faceți o inspecție fizică a acestui furtun și a acestui conector și, dacă este necesar, să înlocuiți depresorul de frână.

Cererile în garanție pentru acest turbo vor fi luate în considerare numai dacă clientul prezintă dovada achiziționării acestei piese împreună cu turbo.

MŰSZAKI ADATLAP 2009015

FIGYELJEN A MOTOROLAJ-FOGYASZTÁSRA: ÜLŐHELY, AUDI, VW, SKODA...

Megfigyeltük, hogy az ügyfelek által visszaküldött magok többsége kenőolaj-szivárgást mutat a kompresszorházba és a turbinaházba. A betét utólagos tömítettségi ellenőrzése a próbapadon azonban nem mutatott külső olajszivárgásra utaló jeleket.

Miután ezt a kérdést részletesebben tanulmányoztuk, megfigyeltük, hogy a probléma forrása általában a (fékpedál lenyomó) és a jármű üzemenyagszivattyújának hibája, szivattyúbefecskendezéses motorral.

Ha a fékpedál lenyomó szívócsatlakozója (ahogy a képeken látható) és a rá szerelt szervofék tömlő között van egy kis hézag, akkor ha a tömlőt az ujjakkal óvatosan megnyomva kissé megmozgatjuk, akkor egy bemeneti nyílás jön létre a levegőnek a motorba való bejutásához (motor légtelenítő).



A levegő bejutása a motor légtelenítőjébe megakadályozza, hogy a patronban lévő olaj megfelelően visszajusson a motorblokkba. Az olaj ezért a szívó- és kipufogó dugattyúgyűrűkön keresztül a kompresszor- és turbinaházakba szivárog, ami tipikus turbókopási problémának vagy turbóhibának tűnik, holott valójában nem erről van szó.

Kérjük, végezze el ennek a tömlőnek és csatlakozónak a fizikai ellenőrzését, és ha szükséges, cserélje ki a féknyomócsövet.

Az erre a turbóra vonatkozó garanciális igényeket csak akkor vesszük figyelembe, ha az ügyfél bizonyítékot nyújt be arról, hogy ezt az alkatrészt a turbóval együtt vásárolta.

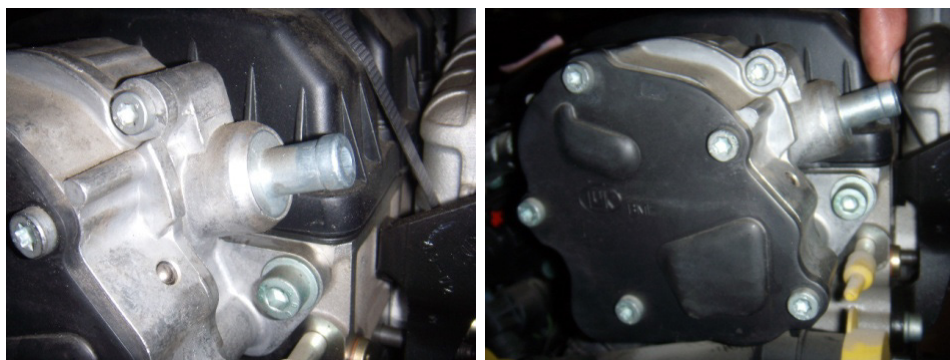
TEHNIČNI LIST 2009015

BODITE POZORNI NA PORABO MOTORNEGA OLJA ZA: SEAT, AUDI, VW, SKODA...

Opazili smo, da je večina jeder, ki so jih stranke vrnile, pokazala uhajanje mazalnega olja v ohišje kompresorja in turbine. Vendar pa naknadni pregledi tesnosti vložka na preskusni napravi niso pokazali nobenih znakov zunanjega uhajanja olja.

Po podrobnejši preučitvi te zadeve smo ugotovili, da je vir težave na splošno napaka v (zatisnem mehanizmu zavorne stopalke) in črpalki goriva vozila z motorjem z vbrizgavanjem črpalke.

Če je med priključkom za dovod zraka v kompresor zavore (kot je prikazano na fotografijah) in na njem nameščeno cevjo servo zavore majhna zračnost, se ob rahlem potiskanju s prsti ustvari dovod zraka v motor (zračnik motorja), če se cev rahlo zvije.



Vdor tega zraka v zračnik motorja preprečuje, da bi se olje v kartuši pravilno vrnilo v blok motorja. Olje zato skozi sesalne in izpušne batne obroče izteka v ohišje kompresorja in turbine, zaradi česar se zdi, da gre za tipično težavo pri obrabi turbine ali okvaro turbine, čeprav v resnici temu ni tako.

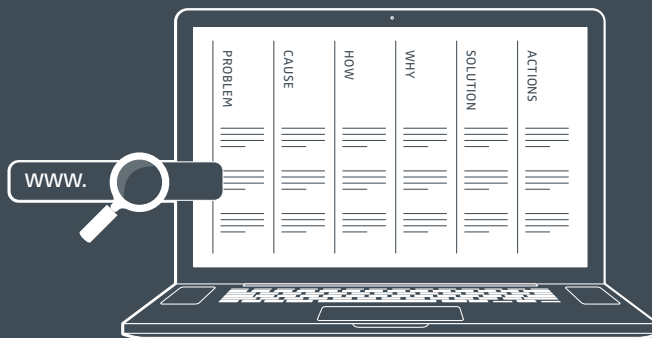
Opravite fizični pregled te cevi in priključka ter po potrebi zamenjajte zavorni kompresor.

Garancijski zahtevki za ta turbo bodo upoštevani le, če stranka predloži dokazilo o nakupu tega dela skupaj s turbo.



Če imate kakršna koli vprašanja, se obrnite na distributerja.

Further information



You can find more information in our trouble shooting guidelines online.