

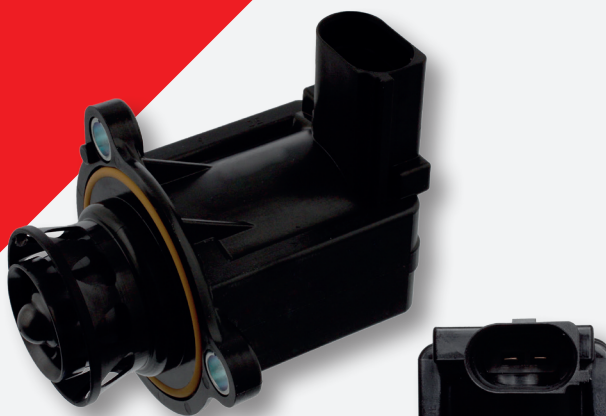
# febi 39245



## zastosowanie

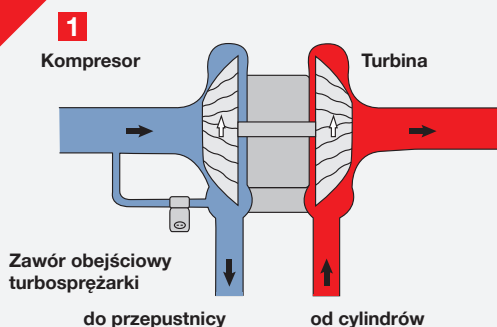
Audi: A1, A3, A4, A5, A6, A7, A8, TT, Q5  
 Seat: Alhambra, Altea, Exeo, Leon, Toledo  
 Skoda: Octavia, Superb, Yeti, Rapid  
 VW: Amarok, Bora, Beetle, Eos, Golf V/VI, Jetta, Scirocco, Sharan, Tiguan

Nr OE 06H 145 710 D



PL

## Zawór obejściowy turbosprężarki



### Problem

Opóźniony czas reakcji podczas zmiany obciążenia oraz stopniowy spadek mocy mogą wynikać z uszkodzenia zaworu obejściowego turbosprężarki.

### Przyczyna

W celu uniknięcia niepotrzebnego spadku obrotów turbosprężarki przy nagłym zamknięciu przepustnicy, zawór obejściowy turbosprężarki powoduje szybki spadek ciśnienia po stronie kompresora. Dzięki temu zmniejsza efekt tzw. „turbodziury”. (patrz rys. 1).

Starą wersję zaworu wyposażono w gumową membranę, która może być przyczyną nieszczelności zaworu (patrz rys. 2). W takim przypadku pełne ciśnienie doładowania nie jest osiągnięte, gdyż przy otwartej przepustnicy powietrze pompowane jest w zamkniętym obiegu.

Również przy wysokich obrotach, w przypadku nagłego zamknięcia przepustnicy (przy zdjęciu nogi z pedału gazu), wskutek długiego czasu zamykania zaworu unika się spadku ciśnienia za kompresorem – co z kolei powoduje powstawanie turbodziury. Skutkuje to nie tylko niepotrzebnym wyhamowaniem turbosprężarki, ale również nadmiernie obciąża zamkniętą przepustnicę oraz sekcję turbiny turbosprężarki.

### Rozwiązanie

febi zaleca wymianę zaworu obejściowego turbosprężarki najnowszą wersją (febi 39245). Dzięki zastosowaniu tłoczka (patrz rys. 3) zawór funkcjonuje niezawodnie.