

ATTENTION!



Attention! The OM601 Engine Is Prone to Burning the Cylinder Head Gasket!

The OM601 engine is prone to burning the cylinder head gasket in the oil flow area between the engine block and the cylinder head, near the combustion chamber of cylinder No. 1 on the distribution side, as indicated below.

This issue causes oil to enter the combustion chamber of cylinder No. 1, leading to increased engine oil consumption and a significant amount of white smoke from the exhaust. It can also produce engine boost/overrun, which may give the appearance of a faulty turbo, although the turbocharger is not the actual problem.

Before installing the turbocharger, ensure that the channels of the cylinder head, the exhaust gas outlet in cylinder No. 1, and the exhaust manifold are completely dry (only soot) and not moist. Additionally, check that there is no oil leakage into the turbocharger.

For more details about resolving this issue, please contact the vehicle manufacturer.



Achtung! Der OM601-Motor neigt zum Durchbrennen der Zylinderkopfdichtung!

Der OM601-Motor ist im Bereich der Ölführung zwischen Motorblock und Zylinderkopf – nahe der Brennkammer des Zylinders Nr. 1 auf der Verteilerseite – anfällig für das Durchbrennen der Zylinderkopfdichtung, wie unten dargestellt.

Dieses Problem führt dazu, dass Motoröl in die Brennkammer des Zylinders Nr. 1 gelangt, was zu erhöhtem Motorölverbrauch und einer deutlich sichtbaren weißen Rauchentwicklung aus dem Auspuff führt. Außerdem kann es zu einem Motor-Boost bzw. Nachlaufen kommen, was den Eindruck eines defekten Turboladers erwecken kann – obwohl der Turbolader in diesem Fall nicht die Ursache ist.

Vor der Montage des Turboladers ist unbedingt sicherzustellen, dass die Kanäle im Zylinderkopf, der Abgasaustritt von Zylinder Nr. 1 sowie der Abgaskrümmter vollständig trocken (nur Ruß, keine Feuchtigkeit) sind. Zudem ist zu prüfen, ob Öl in den Turbolader eindringt.

Für weitere Informationen zur Behebung dieses Problems wenden Sie sich bitte an den Fahrzeughersteller.



Attention ! Le moteur OM601 est sujet à une défaillance du joint de culasse !

Le moteur OM601 présente une vulnérabilité connue au niveau du joint de culasse, plus précisément dans la zone de circulation d'huile entre le bloc moteur et la culasse, près de la chambre de combustion du cylindre n° 1, côté distribution, comme indiqué ci-dessous.

Ce problème entraîne une infiltration d'huile dans la chambre de combustion du cylindre n° 1, ce qui provoque une surconsommation d'huile moteur et une émission importante de fumée blanche à l'échappement. Cela peut également engendrer une suralimentation excessive du moteur ou un emballement, pouvant faire croire à une défaillance du turbocompresseur, bien que ce dernier ne soit pas en cause.

Avant d'installer le turbocompresseur, assurez-vous que les conduits de la culasse, la sortie des gaz d'échappement du cylindre n° 1 et le collecteur d'échappement soient parfaitement secs (uniquement de la suie) et non humides. Vérifiez également l'absence de fuites d'huile vers le turbocompresseur.

Pour toute information complémentaire concernant la résolution de ce problème, veuillez contacter le constructeur du véhicule.

ATTENTION!



¡Atención! ¡El motor OM601 es propenso a quemar la junta de culata!

El motor OM601 es propenso a quemar la junta de culata en la zona de paso de aceite entre el bloque motor y la culata, cerca de la cámara de combustión del cilindro n.º 1, en el lado de la distribución, como se indica a continuación.

Este problema provoca la entrada de aceite en la cámara de combustión del cilindro n.º 1, lo que genera un aumento en el consumo de aceite del motor y una cantidad significativa de humo blanco por el escape. También puede producir sobrealimentación o sobrerregulación del motor, lo que puede dar la impresión de un turbocompresor defectuoso, aunque en realidad el turbocompresor no es la causa del fallo.

Antes de instalar el turbocompresor, asegúrese de que los conductos de la culata, la salida de gases de escape en el cilindro n.º 1 y el colector de escape estén completamente secos (solo hollín) y no húmedos. Además, verifique que no haya fugas de aceite hacia el turbocompresor.

Para más detalles sobre cómo resolver este problema, póngase en contacto con el fabricante del vehículo.



Uwaga! Silnik OM601 jest podatny na przepalanie uszczelki pod głowicą!

Silnik OM601 ma tendencję do przepalania uszczelki pod głowicą cylindrów w obszarze przepływu oleju między blokiem silnika a głowicą cylindrów, w pobliżu komory spalania cylindra nr 1 po stronie rozrządu, jak pokazano poniżej.

Problem ten powoduje przedostawanie się oleju do komory spalania cylindra nr 1, co skutkuje zwiększonym zużyciem oleju silnikowego oraz dużą ilością białego dymu wydobywającego się z układu wydechowego. Może to również powodować wzrost ciśnienia doładowania lub jego nadmiar, co może sprawiać wrażenie usterki turbosprężarki, mimo że turbosprężarka nie jest źródłem problemu.

Przed montażem turbosprężarki należy upewnić się, że kanały w głowicy cylindrów, wylot spalin z cylindra nr 1 oraz kolektor wydechowy są całkowicie suche (jedynie osmalone) i nie zawierają wilgoci. Dodatkowo należy sprawdzić, czy nie dochodzi do wycieku oleju do turbosprężarki.

W celu uzyskania szczegółowych informacji dotyczących rozwiązania tego problemu, prosimy o kontakt z producentem pojazdu.