



# Pompa próżniowa dla pojazdów Mercedes-Benz z silnikami wysokoprężnymi

## Uszkodzenie wskutek zużycia tarczy krzywkowej

<b>Pojazd: Mercedes-Benz</b>	<b>Produkt: pompa próżniowa</b>
<b>Model</b>	<b>Nr PIERBURG:</b>
Różne modele od roku produkcji 1968 z silnikiem wysokoprężnym	7.20208.../7.20547.../7.20607...

### Możliwe reklamacje:

- niedostateczne podciśnienie
- odgłosy stukania
- starty wałek pompy
- pęknięcie obudowy pompy próżniowej
- uszkodzenie dźwigienki pompy próżniowej

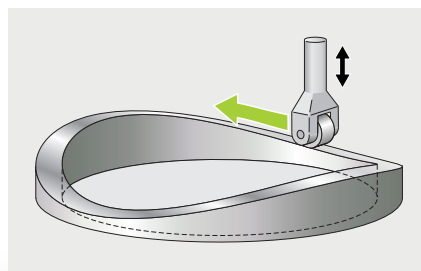
Ten rodzaj tłokowej lub membranowej pompy próżniowej jest napędzany przez tarczę krzywkową (czy inaczej „krzywkę skokową”), zamontowaną przy przestawiaczu wtrysku pompy wtryskowej. Wałek bieżny jest zamontowany w dźwigience i podąża za torem ruchu tarczy krzywkowej. Ruch skokowy wałka bieżnego jest przenoszony na tłok pompy próżniowej.

Takie pompy próżniowe były instalowane w dużych ilościach samochodów osobowych marki Mercedes-Benz z silnikami wysokoprężnymi, np. w starszych modelach W123, W124, W201 i W202.

Mniej więcej do połowy lat 90-tych możliwa była oddzielna wymiana tarczy krzywkowej przestawiacza wtrysku. Dzisiaj możliwa jest już tylko wymiana całego przestawiacza wtrysku włącznie z tarczą krzywkową.



Pompy próżniowe z serii 7.20607... (góra) przy przestawiaczu wtrysku



Napęd pompy próżniowej przez tarczę krzywkową (schemat)

Możliwość zmian i niezgodności rysunków zastrzeżona.  
Przygotowanie i elementy zamienne: patrz informacje podane w aktualnie obowiązujących katalogach, na płycie TecDoc albo w systemach opartych na informacjach TecDoc.



**Pompy próżniowe są elementami istotnymi dla bezpieczeństwa. Pompy próżniowe stanowią elementy istotne dla bezpieczeństwa, ich montaż i demontaż może przeprowadzać tylko wykwalifikowany personel!**

Jeżeli tarcza krzywkowa jest zużyta, wałek bieżny dźwigni zaczyna „skakać”, powstają w nim karby i pojawia się odgłos stukania. W najgorszym wypadku wałek może się rozpaść, a jego pojedyncze części dostać się do układu rozrządu silnika.

**Przy montażu nowej pompy próżniowej należy zawsze sprawdzić powierzchnię tarczy krzywkowej przy przestawiaczu wtrysku.**

Jeżeli tarcza krzywkowa jest uszkodzona albo zużyta, należy też wymienić przestawiacz wtrysku – w przeciwnym razie grozi uszkodzenie pompy próżniowej.

**Powierzchni bieżnej zużytej tarczy krzywkowej nie wolno pod żadnym pozorem szlifować ani polerować.**

Ma ona określoną szorstkość, która jest warunkiem uzyskania zamkniętego siłowo połączenia z wałkiem bieżnym.



*Prawidłowa tarcza krzywkowa*



*Zużyta tarcza krzywkowa*

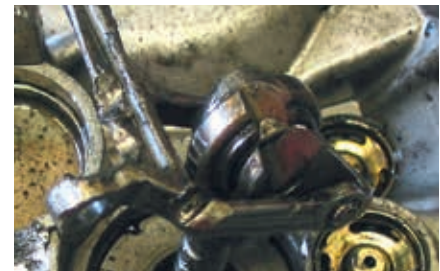


*Obraz uszkodzenia: wałek bieżny z karbami (pitting) spowodowanymi przez zużyłą tarczę krzywkową*



*Obraz uszkodzenia: jednostronnie starty wałek*

Jeżeli powierzchnia bieżna zostanie wypolerowana lub oszlifowana, może to uniemożliwić obrót wirnika i doprowadzić do jego jednostronnego starcia. Wióry powstające wskutek tarcia powodują w takiej sytuacji uszkodzenia wtórne.



*Obraz uszkodzenia: całkowicie zniszczona dźwigenka*

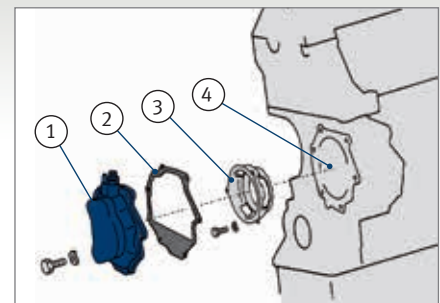
**W celu umożliwienia oceny reklamacji należy nadesłać tarczę krzywkową.**

**Kosza montażowej (3) nie wolno już montować przy montażu nowej pompy próżniowej.**

#### Dalsze wskazówki montażowe

- Pompę próżniową (1) montować tylko przy krzywkach znajdujących się w pozycji dolnej, dokręcać na krzyż.
- Zasadniczo użyć nowej uszczelki (2).

- W starszych pojazdach przed montażem nowej pompy próżniowej należy wymontować kosz montażowy (3). Jest on przymocowany śrubami w skrzyni korbowej przed przestawiaczem wtrysku (4). W późniejszych modelach kosz montażowy (3) już nie występuje.



*1 pompa próżniowa*

*2 uszczelka*

*3 kosz montażowy*

*4 przestawiacz wtrysku w skrzyni korbowej*