







# Przełączane kolektory dolotowe

## Technika z najwyższej półki spod znaku PIERBURG dla rynku posprzedażnego

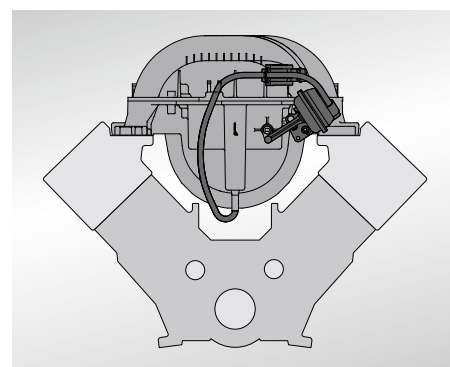
Pojazdy: Chrysler, Mercedes-Benz, Steyr			Produkt: przełączany kolektor dolotowy		
Nr PIERBURG	Producent	Zastosowanie w pojeździe	Nr ref.*	Zastępuje	Rys.
7.00145.03.0	Chrysler	Crossfire C, CLK, E, G, ML, S, SL, Viano, Vito	A 112 140 11 01, A 112 140 15 01, A 112 140 21 01,	7.00145.00.0/.01.0; 7.18258.02.0/.03.0/.04.0	
	Mercedes-Benz				
	Steyr	G 320	1285100608, 1285100677		
7.00246.33.0	Mercedes-Benz	C, CLC, CLK, CLS, E, ML, R, S, SL, SLK, Sprinter, Viano	A 272 140 21 01, A 272 140 22 01, A 272 140 24 01	7.00246.26.0 ... .29.0	
7.00410.26.0	Mercedes-Benz	CL, CLK, CLS, E, GL, ML, R, S, SL	A 273 140 07 01	7.00410.21.0	
7.22671.06.0	Mercedes-Benz	C, CL, CLK, CLS, E, G, ML, R, S, SL, SLK,	A 113 140 03 01, A 113 140 07 01, A 113 140 08 01	7.22671.01.0/.04.0	
	Steyr	G 500	1285106669		

Wraz z przełączanymi kolektorami dolotowymi z aluminiowo-magnezowego odlewu ciśnieniowego dla silników typu V firmy Mercedes-Benz, Motor Service wprowadza na rynek posprzedażny zaawansowaną technikę spod znaku PIERBURG.

Przełączane kolektory dolotowe umożliwiają, dzięki uruchamianym pneumatycznie kłapom, dostosowywanie długości odcinka zasysania do wymagań silnika (tł techniczne: patrz odwrót).

W dolnej części tych kolektorów dolotowych znajduje się przestrzeń zapasowa, która zawsze zapewnia dostateczne podciśnienie do aktywacji tych kłap.

Kolektory dolotowe 7.00246.33.0 i 7.00410.26 posiadają dodatkowe kłapy przechylnie umożliwiające ładowanie warstwowe (patrz informacje o produkcie PI 1019).



Przełączany kolektor dolotowy przy silniku V

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.

\* Podane numery referencyjne służą tylko do celów porównania i nie mogą być umieszczane na fakturach dla odbiorców końcowych.



### Sposób działania kolektorów dolotowych o zmiennej długości

Przy zmianie ładunku w kanałach ssących powstają wibracje, które mają wpływ na moc silnika.

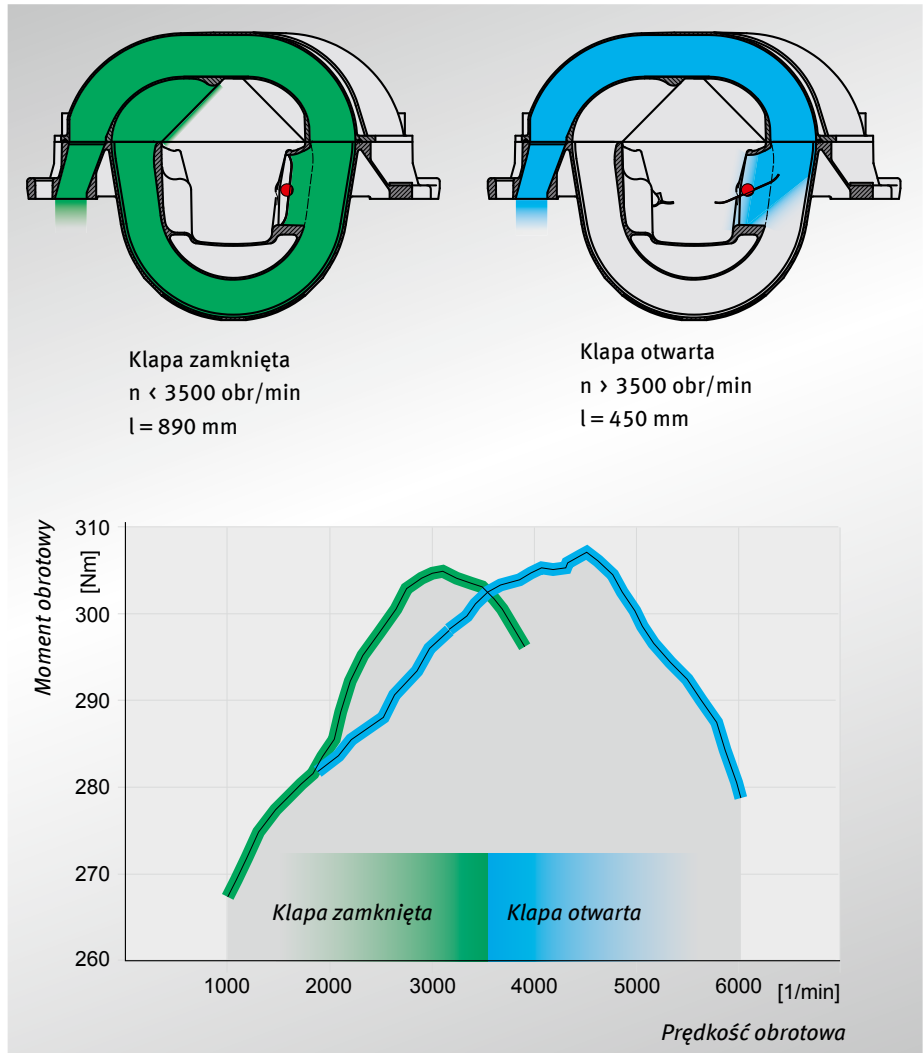
Gdy tłok po otwarciu zaworów wlotowych wykonuje ruch w dół, powstaje fala podciśnieniowa, która biegnie wzdłuż kanału ssącego.

Fala podciśnieniowa jest odbijana od drugiego końca kanału ssącego i wraca z powrotem do cylindra, już jako fala nadciśnieniowa.

Gdy z kolei fala nadciśnieniowa dotrze do zaworu wlotowego akurat w chwili, w której siła ssąca tłoka maleje, cylinder osiąga wyższy stopień napełnienia, a więc większą moc („ładowanie wewnętrzne“).

W długim kanale ssącym fala ciśnieniowa potrzebuje więcej czasu niż w krótkim. Długie kanały ssące (kolektory) pozwalają więc osiągać duży moment obrotowy w dolnym zakresie prędkości obrotowej. Przy wysokich prędkościach obrotowych czas na napełnienie cylindra jest krótszy. Dlatego przy wysokiej prędkości obrotowej większą moc zapewnia krótki kanał ssący.

W kolektorach dolotowych o zmiennej długości firmy PIERBURG, nazywanych krótko „przełączanymi kolektorami dolotowymi“, moc jest zoptymalizowana pod kątem dwóch zakresów prędkości obrotowej: W dolnym przedziale prędkości obrotowej powietrze przepływa przez długi kanał ssący. Po osiągnięciu określonej prędkości obrotowej otwiera się klapa, która otwiera długi kanał ssący.



Przykład: przełączany kolektor dolotowy Mercedes-Benz V6 3,2l



Widok wnętrza kolektora dolotowego



Klapa przechylna (czerwona) do ładowania warstwowego