

NOTA TÉCNICA TURBO PSA

DESTRUCCIÓN DEL TURBO POR DEGRADACIÓN DEL ACEITE

Como consecuencia a las continuadas incidencias producidas en los turbos (para Citroën/Ford/Peugeot 1.6 Ddi 110cv DV6) y después de numerosas investigaciones hemos detetado el siguiente problema:

SUSTITUIR O LIMPIAR

- El tubo de engrase del turbo.
- El tubo de desagüe del turbo.
- Los dos racores de engrase del turbo, (en uno de ellos extraer el filtro interno).
- La bomba de aceite se debe quitar y comprobar su funcionamiento.
- Hay que desmontar el cárter y retirar todo el fango o carbonilla depositada. Limpiar el colador de aceite o reemplazarlo si es necesario.
- El refrigerador de aceite y la carcasa del filtro deben ser quitados y limpia-dos.
- Quitar el intercooler, vaciar todo el aceite que tenga en su interior y limpiarlo.
- Comprobar y limpiar todos los manguios de entrada y salida de aire.
- Comprobar si al turbo viejo le falta la tuerca de la turbina de admisión, debe-rán encontrarla antes de montar el turbo nuevo.
- Comprobar si el catalizador y el filtro de partículas están sucios o bloqueados, así reemplazarlos o limpiarlos según sea necesario.
- Quitar la bomba de vacío del freno, comprobar que no tengan partículas o carbonilla y cambiarla o limpiarla si es necesario.
- Montar un filtro nuevo de aceite y reemplazar todo el aceite.
- Comprobar que las juntas de los inyectores no están quemadas o dañadas, re-emplazar si es necesario.

• Según el fabricante del vehículo una de las primeras consecuencias de la degradación del aceite de motor es la destrucción del turbo por falta de engrase (aceite espeso y restos de residuos sólidos en el circuito de engrase). En ocasiones puede presentarse una pérdida de la tuerca de la turbina de admisión del turbo que en muchas ocasiones va a parar al intercooler.

• Sustituir imperativamente el tubo de llegada de aceite (1), el racor-filtro (2) (IMPORTANTE: quitar filtro de malla) y el racor de entrada (3) si son de 12 mm (pasar a tubo y racores de 14 mm), y sus juntas. En caso de motor con tubo de 14 mm ya montado, sustituir sólo el racor-filtro.

• Sustituir varilla de aceite, si fuese necesario. Empuñadura de color naranja sustituye a la amarilla. Si hay dudas, confirmar con las dimensiones adjun-tas.

NOTA: la capacidad de aceite con la nueva varilla pasa de 3,75 a 3,95 litros.

Garrett
Turbochargers

BorgWarner
Turbo Systems

Schwitzer
Turbochargers

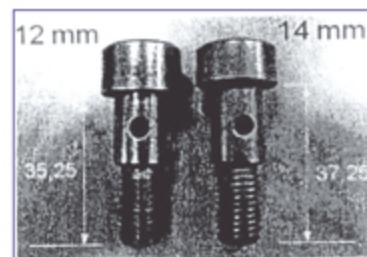
TURBOCHARGERS

madrid@avesa.es

www.avesa.es

sevilla@avesa.es

Racor-Filtro (2)



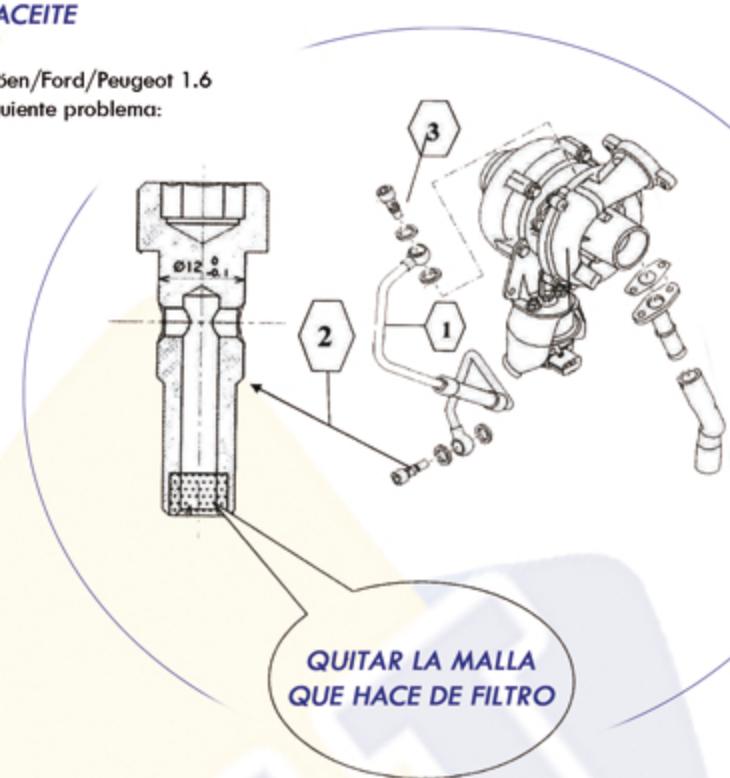
VARILLA MANUAL DE NIVEL DE ACEITE MOTOR DV6

REF. PRODUCTO	REF. PR	L1 +/- 0,3 NIVEL MINI (mm)	L2 +/- 0,3 NIVEL MAXI (mm)	DIFERENCIA MINI/MAXI (mm)	COLOR EMPUÑADURA NUEVAS REFERENCIAS	CAPACIDAD ACEITE (litros) VACIADO + FILTRO
DV6 TT salvo industrial	06 554 333 80	549	511	38		3,95
	06 826 620 80	545	502	43		
	96 844 680 80	1174 E6				
DV6 U industrial	96 822 498 80	552,5	521,5	31		5
	96 844 682 80	1174 E9				

Referencia sustituida

Nueva referencia

www.avesa.es



QUITAR LA MALLA
QUE HACE DE FILTRO

IHI
Turbochargers

Amsted
TURBOCHARGERS