



ETP Europe srl

BOLLETTINO TECNICO 01 / 2017

A riguardo dei Turbocompressori 753420-5005S e 49173-07506 per motori PSA 1.6HDI TURBO S 2004+

ATTENZIONE!

LEGGERE ATTENTAMENTE PRIMA DI INSTALLARE QUESTI TURBO

Il motore PSA 1.6 HDi, DV6TED4 è un'unità diesel altamente sofisticata a basse emissioni e grande potenza. Esso è utilizzato in diverse applicazioni; Citroen, Ford, Mazda, Mini, Peugeot e Volvo.

Poiché il motore è stato progettato per funzionare ad alte temperature, richiede l'utilizzo dei migliori lubrificanti in assoluto e per mantenere ottimali le sue caratteristiche è stato inserito sul tubo ingresso olio del turbo un filtro e uno scambiatore di calore integrato al filtro dell'olio stesso. Tuttavia c'è uno svantaggio in ciò; alcuni casi indicano che se il motore è stato fatto funzionare con il livello dell'olio sotto ai limiti normali, potrebbero verificarsi delle alte concentrazioni di carbone nell'olio. Ciò può portare all'intasamento del filtro nel tubo di entrata, dello scambiatore olio e del filtro olio principale, che causano una rottura prematura del turbo. La pompa di aspirazione olio potrebbe essere colpita dallo stesso tipo di sporcizia.

A causa delle velocità di funzionamento elevate (fino a 230.000 giri al minuto) il turbo è il primo a mostrare segni di danno. Ciò può avvenire già da 40/50.000 km in avanti se non è stato mantenuto il corretto livello di olio e se non sono state seguite le corrette procedure o i corretti intervalli di sostituzione dell'olio.

L'esperienza ad oggi suggerisce che il deposito di carbone in questa applicazione è particolarmente difficile da rimuovere.

Per cercare di eliminare la possibilità di ulteriori rotture del turbo, ciò che segue **DEVE** essere preso in considerazione dall'officina, in aggiunta alle normali istruzioni di montaggio.

ESTRATTO dalle INFORMAZIONI TECNICHE PSA sui Turbocompressori 753420-5005S e 49173-07506 per motori PSA 1.6Hdi

Sui motori che presentano casi di residui di carbonio al livello della testata in seguito a fughe di gas dagli iniettori, prima di applicare la procedura per il risciacquo occorre smontare i portacappelli superiori degli alberi a camme (AAC), pulire la testata per eliminare il maggior quantitativo possibile di deposito, che non potrebbe essere evacuato dai ritorni d'olio durante il risciacquo, e riparare il motore al livello delle guarnizioni di tenuta dei pozzetti e degli iniettori.

Dopo l'applicazione della procedura di risciacquo a olio, è tassativo verificare la pressione dell'olio del motore (consultare Service Box o CITROEN Service per il metodo).

Cambiare la pompa del vuoto e la succhieruola della pompa dell'olio.

In caso di assenza del dado della turbina, occorre assolutamente recuperarlo per evitare il rischio che sia inghiottito dal circuito d'aspirazione dell'aria durante l'avviamento del motore.

Effettuare possibilmente il risciacquo con il turbo difettoso. Se vi è il rischio che si rompa (particelle metalliche che potrebbero passare nell'immissione o accesso d'olio verso l'uscita dello scappamento), mettere il turbo nuovo prima del risciacquo.

Fare un doppio risciacquo con la vecchia succhieruola, smontare quindi il carter e sostituire la succhieruola. Nel caso in cui il risciacquo sia effettuato con la succhieruola nuova, questa dovrà essere sostituita nuovamente a seguito del doppio risciacquo.