

# ETP Europe srl



## **BOLETIN TECNICO 01 / 2017**

### **En relación a los Turbocompresores 753420-5005S e 49173-07506 para motores PSA 1.6HDi TURBO S 2004+ ATENCIÓN!**

#### **LEER ATENTAMENTE ANTES DE LA INSTALACIÓN**

El motor PSA 1.6 HDi, DV6TED4 es una unidad diesel altamente sofisticada de bajas emisiones y elevada potencia. Viene utilizado para varias aplicaciones; Citroen, Ford, Mazda, Mini, Peugeot y Volvo

Debido a que el motor ha sido proyectado para funcionar a altas temperaturas, requiere la utilización de los mejores lubricantes y para mantener de manera óptima sus características, se ha incorporado en el tubo de entrada del aceite del Turbo un filtro y un intercambiador de calor integrado en el mismo filtro del aceite. En ocasiones esta pieza puede originar problemas cuando; El motor funciona con el nivel de aceite por debajo del límite recomendado, pueden producirse altas concentraciones de carbonilla en el aceite. Esta situación puede llevar a la obstrucción del filtro en el tubo de entrada, del intercambiador de aceite y del filtro principal del aceite, que causan una rotura prematura del turbo. La bomba de aspiración de aceite podría, asimismo, verse afectada por el mismo motivo. A causa de la elevada velocidad de funcionamiento (hasta 230.000 r.p.m.) el turbo es el primer elemento en sufrir daños, esto puede suceder a partir de 40.000km si no se ha realizado el mantenimiento correspondiente.

La experiencia actual indica que la acumulación de carbonilla resulta particularmente difícil de solucionar.

Para tratar de evitar la posible rotura del turbo, la información siguiente **DEBE** ser tenida en consideración por el taller, además de las instrucciones de montaje.

#### **EXTRACTO INFORMACION TECNICA PSA de Turbocompresores 753420-5005S e 49173-07506 para motores PSA 1.6Hdi**

En motores que presentan casos de residuos de carbonilla, seguido de fugas de gas de los inyectores, antes de aplicar el procedimiento para el enjuague es conveniente desmontar las cubiertas de los árboles de levas, limpiar la cabecera para eliminar la mayor cantidad depositada que no podría evacuarse en el retorno del aceite durante el enjuague y reparar el motor al nivel de las juntas de los pozos y los inyectores. Después de la aplicación del procedimiento de enjuague con aceite, resulta obligatorio verificar la presión del aceite del motor (consultar Service Box o CITROEN Service para el método).

Cambiar la bomba de vacío y el filtro de la bomba de aceite.

En caso de pérdida de la tuerca de la turbina, es necesario recuperarla para evitar el riesgo que se haya introducido en el circuito de aspiración del aire durante la puesta en marcha del motor.

Efectuar posiblemente el enjuague con el turbo defectuoso. Si existe el riesgo que se rompa (partículas metálicas que podrían pasar en la entrada o acceso de aceite hacia la salida del escape), colocar el turbo nuevo antes del enjuague.

Realizar un doble enjuague con el filtro usado, desmontar el cárter y sustituir el filtro. En el caso que el enjuague se realice con el nuevo filtro, este deberá sustituirse nuevamente después del doble enjuague.