

BOLETÍN DE SERVICIO TÉCNICO

**TURBO MITSUBISHI REF.49173 -07501 A 7526
TURBO GARRET REF.753420 -2/4/5/6
PARA MOTORES PSA TIPO DV6 16HDI:
CITROEN, FORD, PEUGEOT, VOLVO, MAZDA**

Debido a que el motor es limpio y potente está diseñado para trabajar a altas temperaturas, lo cual implica el uso de los mejores aceites. Estos aceites deben mantenerse en óptimas condiciones, para lo que PSA ha instalado un filtro en el tubo de alimentación de aceite al turbo y un filtro/enfriador integral de aceite para asegurar que esto sea así.

Desgraciadamente esto no ocurre siempre, informes de mercado indican que si el motor funciona con niveles de aceite por debajo de lo normal, esto puede potencialmente originar una alta concentración de carbonilla en el aceite. Esta carbonilla puede bloquear el filtro instalado en el tubo de alimentación del turbo, el refrigerador de aceite y el filtro principal haciendo que el turbo falle. La bomba de vacío puede también sufrir debido a este tipo de contaminación.

Como este turbo gira a 230.000 rpm, el turbo será en general la primera pieza del motor que presente signos de avería. Esto puede pasar a partir de los 45.000 Km en adelante si el nivel de aceite es bajo, si los cambios de aceite no se hacen en los periodos establecidos y si no se utiliza el aceite recomendado por el fabricante.

La experiencia nos ha enseñado que los restos de carbonilla son especialmente difíciles de eliminar en este motor. Para tratar de eliminar el fallo del turbo se deben seguir las siguientes instrucciones por parte del taller a la hora de instalar un nuevo turbo:

- 1) Realizar una limpieza del circuito de lubricación del motor:
 - Desmontar el turbocompresor.
 - **Realizar los siguientes pasos sin montar el turbo nuevo:**
 - Vaciar el aceite de motor
 - Desmostar y limpiar cárter
 - Sustituir colador de aspiración de aceite a bomba (chupona).
 - Sustituir tuberías de engrase y drenaje del turbocompresor y el racor del lado bloque motor o limpiarlo y quitar la malla filtrante.
 - Taponar tuberías de engrase y drenaje.
 - Sustituir filtro y aceite.
 - Poner en marcha el motor hasta que el aceite alcance los 70º.
 - Parar motor y añadir al aceite de motor el producto limpiador y poner de nuevo en marcha durante 30 minutos a 1000 rpm. (O seguir las instrucciones del fabricante del producto limpiador.)
 - Sustituir filtro y aceite.
 - Ponerlo en marcha durante 5 minutos aproximadamente a 1000 rpm.
 - Parar motor y verificar el estado del aceite. (en caso de persistir la contaminación del mismo, repetir la limpieza, sustituyendo o limpiando los elementos que sean

necesarios según criterio. Y añadir otra dosis de producto limpiador siguiendo las pautas anteriores.)

- 2) Comprobar sistema de admisión que esté limpio y sustituir filtro de aire.
- 3) Extraer el intercooler y limpiarlo a fondo a temperatura, para eliminar tanto el posible aceite como partículas que puedan quedarse adheridas.
- 4) Comprobar que el turbo viejo conserva la tuerca de fijación de la turbina compresora de admisión y en caso de estar ausente proceder a su encuentro antes de montar el turbo nuevo.
- 5) Comprobar si el catalizador y el filtro de partículas están sucios con restos de aceite u obstruidos por exceso de carbonilla, si es así remplazarlos o limpiarlos según sea necesario.
- 6) Quitar la bomba de vacío del freno, comprobar que no contenga partículas o carbonilla y si contiene limpiarla o sustituirla según criterio.
- 7) Comprobar que las juntas del asiento de los inyectores no estén dañadas y remplazarlas si lo están.
- 8) **SUSTITUIR EL TURBOCOMPRESOR SIGUIENDO LAS INSTRUCCIONES DE INSTALACIÓN***
- 9) Una vez instalado y en funcionamiento es necesario sustituir aceite y filtro a los 1000 Kilómetros después de esta reparación, para asegurar el óptimo estado y funcionamiento del circuito de lubricación.
- 10) Para posteriores cambios de aceite recomendamos que la sustitución se produzca antes de los 10.000km. Siempre cambiando filtro.