



Recomendaciones de Instalación de un turboalimentador nuevo y/ o reparado

En nuestros procesos de evaluación y control, hemos detectado que algunos turboalimentadores como del que ud. posee, no son instalados según los debidos controles que a continuación les detallamos y que pueden generar diferentes problemas en el correcto funcionamiento del mismo.

Conscientes de nuestras responsabilidades como empresa certificada ISO 9001:2008 nos comunicamos con ud. con el fin de tomar los siguientes recaudos necesarios:

1- Leer detenidamente estas instrucciones.

2-Durante el montaje del turbo no se debe agregar ningún tipo de lubricante al mismo. Tener máxima precaución para que nada se introduzca en el circuito de lubricación ni en las carcasas de escape y compresora. **Los daños que surjan de la mala interpretación de este punto anulan totalmente la garantía sobre el turbo.**

3- Asegurarse que el turbo a instalar sea la aplicación correcta y mantenga la orientación original.

4- El instalador deberá asegurar que los múltiples de escape y admisión, turboalimentador, caños de alimentación y descarga de aceite, caños de circulación de aire (entrada y salida del turbo), etc., estén libres de partículas extrañas (restos de juntas viejas, virutas, carbón de aceite quemado ó restos de partículas que pudieran quedar por el desarme originado). -- **Teniendo en cuenta que el turbo gira entre 100,000 y 200,000 RPM cualquier partícula extraña por pequeña que sea si toma contacto con las partes móviles del turbo provocara daños irreversibles en el mismo, generando la pérdida automática de la garantía.**

5- La inyección de combustible (bomba inyectora e inyectores), estado y luz de de válvulas, puesta a punto del motor, (a controlar) filtros de aire y aceite, (a reemplazar) sistema de escape y freno motor deberán estar en perfecto estado de funcionamiento y, de acuerdo a normas del fabricante. **La alteración de algunos de estos elementos anulara totalmente la garantía sobre el turboalimentador.**

6- Se recomienda cambio de aceite y elemento filtrante. Utilizando el que recomienda el fabricante del motor.

7- No utilizar pegajuntas al instalar un turbo, solo poner juntas de buena calidad .**La utilización de pegamentos en la entrada ó salida de aceite al turbo anulara automáticamente la garantía.**

8- Fundamental colocar el aceite oficial y los filtros oficiales, ya que un mal aceite daña la vida útil del motor y del turbo. Su propósito principal es lubricar las partes móviles reduciendo la fricción. Además de lubricar el aceite también limpia, inhibe la corrosión y reduce la temperatura del motor transmitiendo el calor lejos de las partes móviles para disiparlo.

9- Se recomienda bajar el cárter, ya que en cada cambio de aceite reside un 20 % residual, las mismas impurezas o partículas por más que sea buen filtro de aceite pasan dañando al turbo.

10- Se deberá hacer un enjuague de motor **sin colocar el turbo**, dejando la salida de escape libre, esto se hace de la siguiente forma:

Conectar la entrada y salida de aceite del turbo con una manguera así se permite la circulación de aceite correctamente, se coloca un aceite SAE o cualquiera, un buen filtro y luego de 10 min a 20 min en ralenti se saca el aceite y se coloca el aceite oficial del vehículo con su filtro original. Esto evita que las impurezas del cárter pasen al turbo.



11- Se recomienda lubricar el turbo antes de colocarlo con apenas unas gotas de aceite.

12- Cuando se coloque un turbo en un motor que ha sido rectificado, se debe tener presente que es muy común que la limpieza que, se efectúa con desengrasantes en caliente, suelen dejar impurezas en las galerías de aceite. Cuando esto ocurre el daño en el turbo es irreversible. Se recomienda realizar la limpieza con el motor completamente frío.

13- Una vez que el turbo este instalado (con fin de eliminar cualquier impureza que pudiera estar en las galerías y caños de lubricación), se deberá dar arranque al motor con el estrangulador accionado --para evitar la puesta en marcha del motor--, sin conectar el caño de entrada de aceite al turbo para que de esa manera el primer aceite que comienza a circular arrastre todas la impurezas y no ingresen al turbo. De esta manera nos aseguramos que el suministro de aceite sea el correcto y libre de suciedad.

14- En caso de tener catalizador revisarlo que no este tapado, en ese caso, Limpiarlo. El efecto del catalizador tapado hace que los gases de escape vuelvan al turbo logrando que el mismo haga un efecto de frenado y el turbo se dañe.

15- En caso de tener válvula EGR (válvula de recirculación de gases) se recomienda que se limpie, ya que seguramente, debe tener hollín o carbonilla por mala combustión, esto hace la generación de hollín tapando al mismo y que esta válvula no le mande bien información a la ECU, dañando así, al turbo. Se recomienda no anular la EGR ya que esta manda información a la ECU y esta al turbo.

Solución: limpieza y usar un limpia inyector cada 1.500 km. así se mantendrá limpia.

16- Revisar los inyectores, más si son common rail, generalmente están tapados por las impurezas del combustible, esto produce lo mismo que la EGR (hollín) por eso se recomienda un limpia inyector.

17 En caso de tener intercooler, limpiarlo igual que todos los circuitos de la admisión. Ya que si no se limpia el turbo absorberá los restos dañándolo.

18- Limpiar o reemplazar los sensores MAP Y MAF.

Como lavarlo?

Con un limpia contacto, no usar derivados de petróleo.

Limpiar el sensor, desconectando sus terminales (siempre con el motor apagado), con mucho cuidado, con un paño seco y limpio.

19- Los filtros son importantes ya que si son perpendiculares o rectos modifican el filtrado del mismo dejando pasar pequeñas impurezas, se recomienda comprar los rectos y los originales de fábrica.

20- Con respecto al venteo, se recomienda que se haga un sifón al suelo para que el mismo no ingrese al turbo y en el lugar del respiradero colocar un tapón.

21- Al finalizar con la instalación del turbo poner en marcha el motor en ralenti sin acelerarlo durante 3 a 4 minutos verificando durante ese periodo que no existan perdidas de aceite ó fugas de gases, controlando también, que todos los tornillos, tuercas y abrazaderas estén debidamente ajustados.

22- Todos los turbos nuevos o reparados tienen el control de calidad suficiente como para asegurar un correcto funcionamiento, por lo que todo reclamo que quiera efectuarse respecto a la reparación de un turbo ó, a la provisión de uno nuevo, será atendido sobre el mismo turbo, retirándolo de la unidad y puesto en nuestros talleres, donde será analizándola validez de la misma.

En caso que la garantía fuera aceptada, se procederá a reparar el mismo dejando el turbo en perfectas condiciones de uso. La garantía estará siempre circunscripta al turbo y de ninguna manera, será entregado un turbo sustituto, quedando fuera de todo reclamo los elementos externos que el mismo hubiera afectado y las dificultades y/ó molestias que de hecho pudiera causar.