

CIRCULAR INFORMATIVA

TURBO PARA 1.6 HDI 110CV DV6 MONTADO EN PEUGEOT/ CITROEN/ FORD

DESTRUCCIÓN DEL TURBO POR DEGRADACIÓN DEL ACEITE

Como consecuencias a las continuadas incidencias producidas en los turbos (para Citroen / Ford / Peugeot 1.6 HDI 110CV DV6) y después de numerosas investigaciones hemos detectado 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 limpiados.
- Quitar el intercooler, vaciar todo el aceite que tenga en su interior y limpiarlo,
- Comprobar y limpiar todos los manguitos de entrada y salida de aire.
- Comprobar si al turbo viejo le falta la tuerca de la turbina de admisión, deberán encontrarla antes de montar el turbo nuevo.
- Comprobar si el catalizador y el filtro de partículas están sucios o bloqueados, si es 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, reemplazar 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.

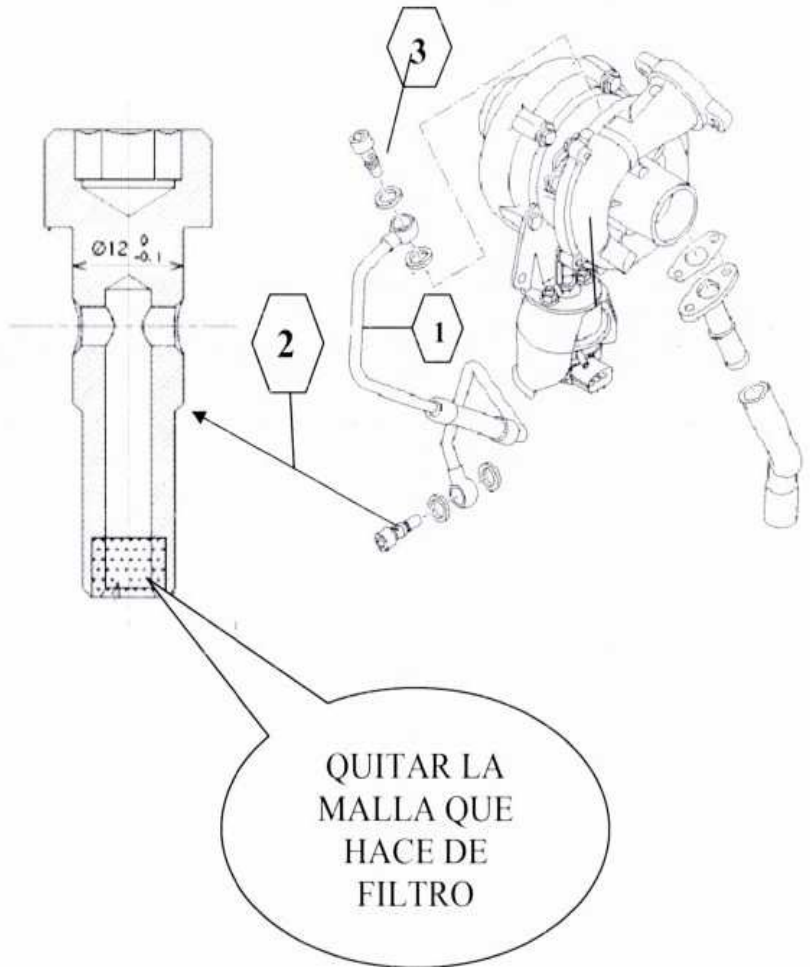
-Sustituir imperativamente el tubo de llegada de aceite (1), el racor-filtro (2) (IMPORTANTE: quitar filtro de malla) y el racor de entrada (3) si son de 12 mm (pasar a tubo y racores de 14 mm), y sus juntas. En caso de motor con tubo de 14 mm ya montado, sustituir solo el racor-filtro.

-Sustituir varilla de aceite, si fuese necesario. Empuñadura de color naranja sustituye a la amarilla. Si hay dudas, confirmar con las dimensiones adjuntas.
 NOTA: la capacidad de aceite con la nueva varilla puede pasar de 3.75 a 3.95 litros.

VARILLA MANUAL DE NIVEL DE ACEITE MOTOR DV6

	REFERENCIA DE PRODUCTO	REFERENCIA 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 <i>salvo Industrial</i>	96 554 333 80	1174 84	549	511	38		3.95
	96 825 620 80	1174 C7	545	502	43		
	96 844 680 80	1174 E6					
DV6 U <i>Industrial</i>	96 822 498 80	1174 C6	562.5	521.5	31		5
	96 844 682 80	1174 E9					

Referencia sustituida	➔
Nueva referencia	



- Sacar el carter motor y cambiar el filtro de aspiración de la bomba de aceite (alcachofa) ya que todos los lodos se depositan en la malla de la aspiración.



CIRCULAR INFORMATIVA

DESTRUCCIÓN DEL TURBO POR DEGRADACIÓN DEL ACEITE

Como consecuencia a las continuadas incidencias producidas en los turbos y después de numerosas investigaciones hemos detectado el siguiente problema;

- 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, el racor-filtro y el racor de entrada, al racor-filtro (toma bloque motor) arrancarle el filtro de malla que tiene instalado en su interior.

