

Turbo

753420-todos

Aplicación

Peugeot, Citroen, Mazda, Mini, Ford, Volvo



Este turbo se encuentra en las siguientes aplicaciones:

↘ Citroen C3 HDi	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Citroen C4 HDi	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Citroen C5 HDi	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Citroen Picasso HDi	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Ford C-Max TD Ci	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Ford Mondeo TD Ci	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Ford Focus TD Ci	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Mazda 3	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Mini Cooper D	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Peugeot 206 HDi	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Peugeot 207 HDi	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Peugeot 307 HDi	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Peugeot 407 HDi	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Volvo S40	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV
↘ Volvo V50	Motor DV6TED4	1.6/4	108CV

El motor PSA **DV6TED4 1.6HDi**, es un motor altamente sofisticado, de bajas emisiones, gran potencia y se usa en múltiples aplicaciones.

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 inmejorables 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:

- ↘ El tubo de alimentación del turbo y el racor deben ser cambiados.
- ↘ La bomba de aceite se debe quitar y comprobar su funcionamiento.
- ↘ Hay que desmontar el carter y retirar todo el fango o carbonilla depositada, limpiar el colador de aceite o reemplazarlo si es necesario antes de montar el nuevo turbo.
- ↘ 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 a fondo.
- ↘ Comprobar y limpiar todos los manguitos de entrada y salida de aire.
- ↘ Si el turbo viejo ha perdido aceite que ha llegado al tubo de escape, 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.

- ↘ El caudal de aceite debe ser comprobado de la siguiente manera:
 - Montar el turbo en el motor dejando el tubo de drenaje suelto.
 - Montar un tubo de drenaje más largo que desague en un recipiente.
 - Arrancar el motor y mantenerlo al ralentí durante 60 segundos, a continuación apagarlo.
 - Medir el volumen de aceite en el recipiente.
 - 60 segundos al ralentí nos deben proporcionar como mínimo 300 cc de aceite.
 - Repetir esta operación dos o tres veces para confirmar que el caudal es correcto.
 - Durante esta operación no permitir nunca que el nivel de aceite del motor baje del nivel mínimo.

- ↘ El vehículo se probará en carretera durante 30 o 40 kilómetros y se volverá a cambiar el filtro de aceite.



30 de octubre de 2010

BS003/10

Asunto: Problemas en el motor DV6TED4 de 108CV

Boletín de Servicio

www.turbomaster.info

La experiencia también nos ha enseñado que aunque se sigan todos los pasos previos no siempre toda la carbonilla se ha eliminado, con lo cual el turbo puede volver a fallar a pesar de que el turbo no sea defectuoso. Estas unidades no están cubiertas por la Garantía ya que el fallo es por causas ajenas a los componentes del turbo.

TurboMaster solo suministra turbos nuevos para estas aplicaciones, directamente de los fabricantes, los mismos que suministran los turbos a los primeros equipos y a los concesionarios de las marcas, pero no suministramos el resto de componentes involucrados en el mantenimiento.

Debido a la gran cantidad de problemas observados en este motor es por lo que nos creemos obligados a informarles antes de la posible compra de uno de estos turbos para que lo pongan en conocimiento de su cliente. Actualmente estamos observando un 15% de fallos en las unidades que suministramos y que no son responsabilidad del turbocompresor.

Siempre que suministramos este turbo lo acompañamos con la circular de servicio de Peugeot que hace referencia a este problema y que rogamos encarecidamente se las entreguen a su cliente para que proceda a seguir todos los pasos.

Para cualquier consulta sobre estos turbos no dude en ponerse en contacto con nuestro departamento comercial que les atenderá gustosamente.

Cualquier turbo devuelto en garantía estará sometido a los términos actualmente en vigor.

Queremos también explicarles que este es el único motor en que hemos observado estos niveles de fallo a lo largo de nuestra experiencia por lo que nos sentimos en la obligación de informarles enviándoles esta circular.