

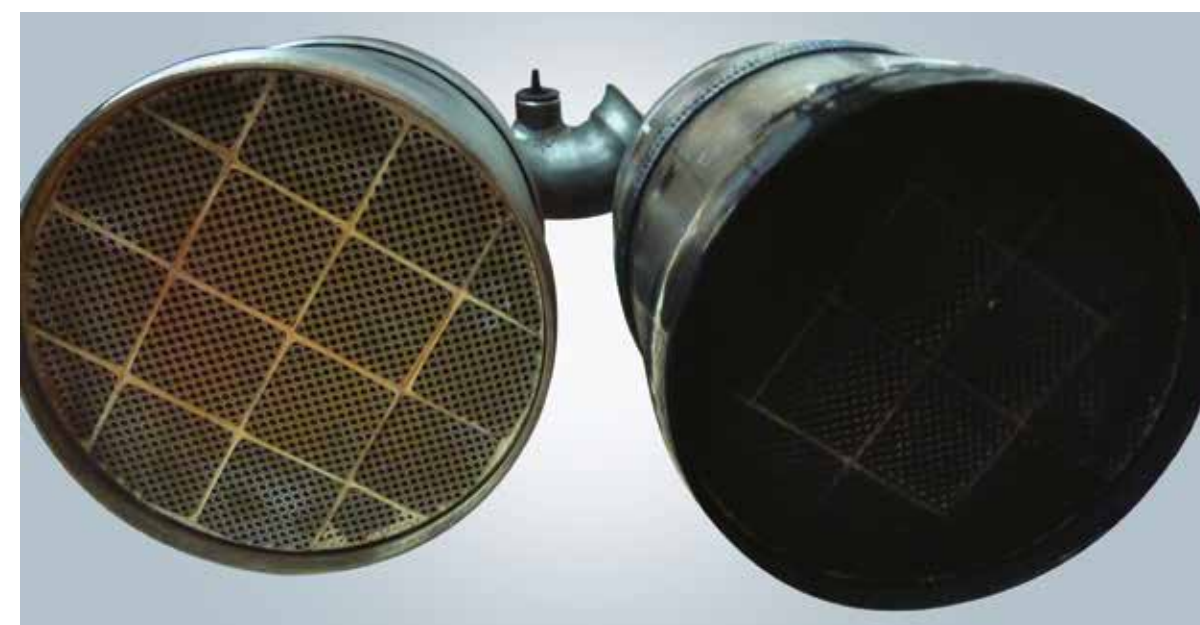
# Montaje de turbocompresores



## 1. Desmontaje

- Antes de montar el nuevo turbocompresor, determine la causa de la avería del equipo antiguo.
- Diagnostique y solucione cualquier otro fallo que haya en el entorno del motor.
- Tuerca de la rueda de compresor: eventualmente, se ha soltado y se encuentra en el sistema de admisión. Es imprescindible retirarla de allí. ¡Si no, se pueden producir daños graves!

- Desmonte el filtro de aire y sustitúyalo.
- Como regla general: drene el aceite de motor usado y sustituya el filtro de aceite.



## 2. Comprobación

- ¿Es correcto el número de pieza? Los turbocompresores están diseñados especialmente para el motor correspondiente, por eso siempre hay que comparar el número de pieza del equipo nuevo.
- ¿Está asegurado el suministro de aceite? Se debe comprobar meticulosamente el flujo de los conductos de avance y retorno de aceite. Como regla general: ¡sustituya los conductos!
- ¿Funciona el respiradero del cárter? Es necesario limpiar o sustituir los separadores de niebla de aceite atascados.
- ¿Está dentro del rango nominal el volumen de gases «blow-by»? Si hay demasiado blow-by, se impide el retorno de aceite desde el turbocompresor al cárter de aceite.
- ¿Están los tramos de aspiración y admisión limpios y estancos? Sustituya siempre las mangueras dañadas o deformadas.

- ¿Ha sufrido desperfectos la rueda de compresor usada debido a daños previos? ¡En ese caso es imprescindible sustituir el intercooler! Los fragmentos y las virutas provocan daños graves.
- ¿Funciona correctamente el control de la regulación de presión de sobrealimentación? Compruebe si las mangueras y los cables presentan daños.
- ¿Está despejado el sistema de escape? Los filtros de partículas atascados y las válvulas de recirculación de los gases de escape obstruidas provocan una nueva avería del turbocompresor. Compruebe el estado de carga del filtro de partículas y haga una lectura de la memoria de errores.
- ¿Está asegurada la refrigeración? En los turbocompresores refrigerados con agua, el suministro de líquido refrigerante debe estar garantizado.
- ¿Está la brida deformada o la rosca dañada?



## 3. Montaje

- Preste siempre atención a la limpieza.
- ¡No utilice pasta sellante! Esta puede penetrar en el circuito de aceite y bloquear el suministro de aceite.
- No se debe cambiar la calibración de fábrica del turbocompresor.
- Utilice solo juntas nuevas.
- Para los pares de apriete, respete las especificaciones del fabricante.
- Rellene previamente el turbocompresor con aceite limpio a través del orificio de suministro, girando a mano el eje del rotor mientras tanto.
- Compruebe el tendido correcto de cables y mangueras, y los aislamientos intactos.

- Rellene con aceite de motor (asegúrese de que está aprobado por el fabricante).
- A fin de generar la presión de aceite, utilice el estérter para hacer girar el motor con el encendido/inyección desactivados.
- Borre la memoria de errores y deje funcionar el motor al ralentí sin carga durante algunos minutos. Al hacerlo, compruebe que todas las conexiones están estancas y firmemente asentadas.
- Al alcanzar la temperatura de servicio: realizar una marcha de prueba y un control de seguimiento final (funcionamiento, estanquidad, entradas en la memoria de errores).

[mahle-aftermarket.com](http://mahle-aftermarket.com)

# MAHLE