



## CIRCULAR INFORMATIVA

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

#### DESTRUCCION DEL TURBO POR DEGRADACION DEL ACEITE

Como consecuencia 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.

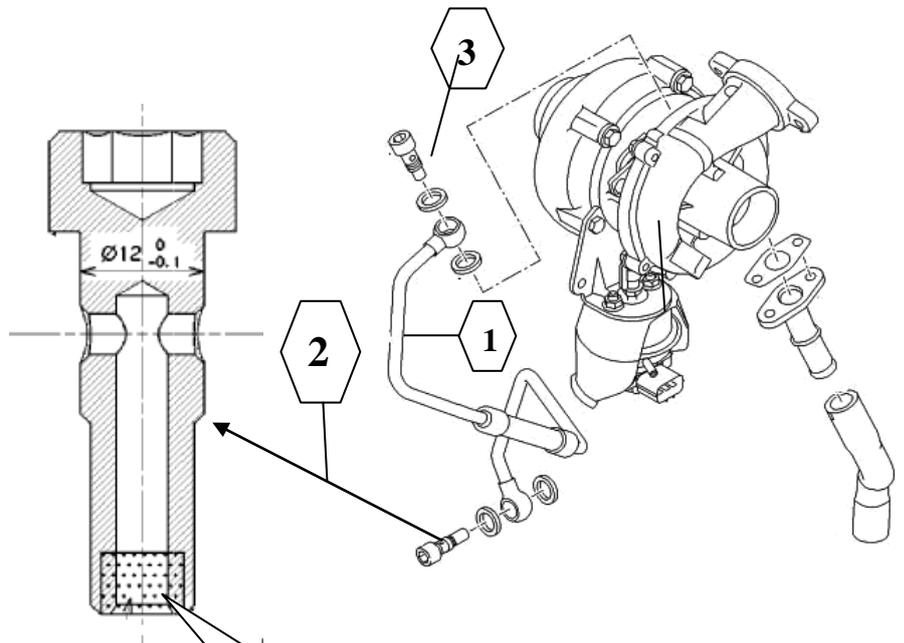
- Sustituir imperativamente el tubo de llegada de aceite (1), el racor-filtro (2) (IMPORTANTE: quitar filtro de malla) y el racor de entrada (3) si son de 12mm ( pasar a tubo y racores de 14 mm ), y sus juntas. En caso de motor con tubo de 14mm ya montado, sustituir solo el racor-filtro.
  - Sustituir 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 pasa 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
	96 826 620 80	1174 C7	545	502	43		
	96 844 680 80	1174 E6	545	502	43		
DV6 U <i>Industrial</i>	96 822 498 80	1174 C6	552,5	521,5	31		5
	96 844 682 80	1174 E9	552,5	521,5	31		
Referencia sustituida		↩					
Nueva referencia		↪					

Racor-Filtro (2)



QUITAR LA MALLA QUE HACE DE FILTRO