

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.

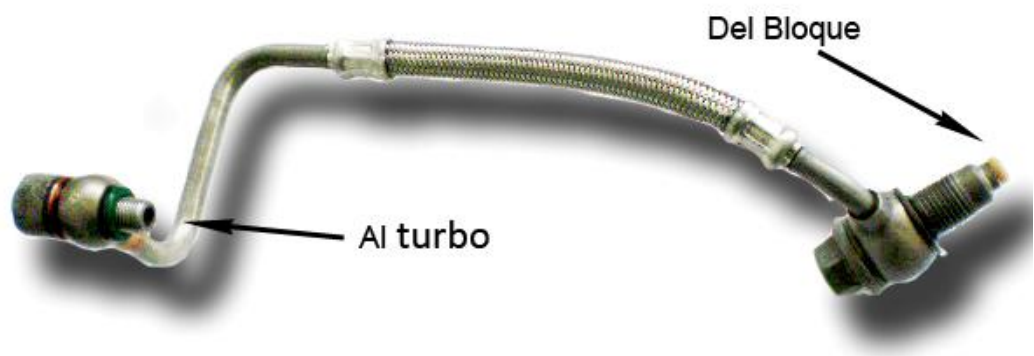
Siempre que suministramos este turbo lo acompañamos con la circular de servicio de Peugeot que hace referencia a este problema y que rogamos encarecidamente se las entreguen a su cliente para que proceda a seguir todos los pasos.

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.

Latiguillo de engrase del turbo



En la imagen superior vemos **el latiguillo de engrase del turbo**, con el extremo que acopla en el turbo y el extremo que ajusta en el bloque del motor.

En el extremo del latiguillo que ajusta en el bloque el racor lleva en su interior un pequeño **prefiltro** con una malla muy fina. El objeto de este prefiltro es filtrar el aceite antes de que llegue al turbo y evitar que cualquier partícula se introduzca en su interior.

Este prefiltro cumple su función perfectamente cuando el aceite está limpio y tiene la viscosidad adecuada. Pero en el momento que:

- ↘ El aceite está sucio
- ↘ El aceite contiene impurezas
- ↘ No tiene la viscosidad adecuada

En este momento el prefiltro que tiene una capacidad de entre **1 y 2 cc**, y una malla muy fina se obstruye e impide el paso de aceite, produciendo la rotura del turbo.



Al cambiar el turbo hay que comprobar el latiguillo y es recomendable ponerlo nuevo siempre. A veces el prefiltro se rompe y queda obstruyendo el interior, en este caso limpiarlo y asegurarse que no queda nada en su interior si lo reutilizamos.

RECOMENDACION:

Este prefiltro funciona solo cuando el aceite está en perfectas condiciones, o sea cuando no hace falta el prefiltro y falla cuando el aceite empieza a estar sucio. Es por tanto recomendable quitar el prefiltro y montar el latiguillo sin el y evitaremos roturas prematuras.

Es por todos estos motivos por lo que es imprescindible usar aceite **SAE 5W30**, ya que un aceite más denso tiene dificultades para atravesar este prefiltro con la rapidez que es necesaria para la lubricación del turbo.



Dpto.Tecnico