

## Wydanie nr 4/2014: Turbo porady – zbyt wysokie ciśnienie w skrzyni korbowej w pojazdach z turbodoładowaniem 030TC14011000 lub 082TC15850000

- Zwiększone zużycie oleju
- Brak mocy
- Zła reakcja silnika na pedał gazu lub
- Silne dymienie z układu wydechowego
- Zmienna geometria turbiny (VTG) z utrudnionym poruszaniem się lub zablokowana

Jeżeli w pojazdach, wyposażonych w wyżej wymienione turbosprężarki pojawiają się takie problemy, często błędnie przyjmowane jest uszkodzenie samej turbosprężarki, wobec czego nie zostaje usunięta właściwa przyczyna defektu.

Dlatego radzimy, aby najpierw sprawdzić ciśnienie w skrzyni korbowej. Można je zmierzyć ciśnieniomierzem, podłączonym do rurki miarki oleju. Przy zatkanym lub uszkodzonym odpowietrzniku skrzyni korbowej i separatorze mgły olejowej następuje wzrost ciśnienia w skrzyni korbowej. Już przy nadciśnieniu wynoszącym tylko kilka milibarów olej silnikowy z turbosprężarki jest wtłaczany do układu ssącego i wydechowego, powodując powyższe objawy. Wytłaczany olej ulega spalaniu w turbosprężarce i w silniku. Dodatkowym skutkiem jest utrudnienie ruchów mechanicznego układu przestawiania VTG wskutek osadów nagaru olejowego aż do jego zablokowania.

Wymienionych problemów nie można usunąć przez samą wymianę turbosprężarki. Należy znaleźć przyczynę i ją wyeliminować. Przy każdej wymianie turbosprężarki

zalecamy również wymianę separatora mgły olejowej. Tylko w ten sposób można zagwarantować usunięcie właściwej przyczyny.

Natomiast klientom zalecamy unikania jazdy na krótkich trasach. Bowiem jeśli silnik nigdy lub tylko rzadko osiąga temperaturę pracy, nowy separator mgły olejowej zostanie ponownie zatkany skroplinami i olejem.



*VTG: Znaczne osady nagaru olejowego blokują układ mechaniczny*



*Konstrukcja odpowietrznika skrzyni korbowej z separatorem mgły olejowej*



*Odpowietrznik skrzyni korbowej – zatkany przez emulsję ze skroplin i oleju silnikowego*