

DIESEL Y TURBOS SAS., otorga la siguiente garantía, por un plazo de tres meses a partir de la fecha de venta, siempre y cuando se cumplan las siguientes:

1. Si el vehículo posee freno de ahogo este debe ser original, estar correctamente calibrado(los diámetros de los orificios deben ser los especificados por el fabricante) y debe estar ubicado a la distancia indicada por el fabricante del motor. De no seguir estas recomendaciones, se causara daño directo al turbo.
2. La tuerca del eje en el lado de la rueda compresora no debe tocarse.
3. El juego axial y radial del eje del turbo no pueden medirse manualmente.
4. La Bomba de inyección debe estar calibrada de acuerdo a las especificaciones del fabricante del motor. El exceso de combustible ayudara a un desgaste prematuro del turbo y el motor.
5. La garantía sólo cubre al turboalimentador en sí. Esta garantía no cubre el resto del motor.
6. El turbo deberá presentarse para el reclamo de la garantía, totalmente armado, tal como fue recibido por el cliente y junto a su factura de compra.
7. El turboalimentador será revisado por el servicio técnico de la empresa durante el tiempo que sea necesario para determinar la causa de la falla.
8. Si la falla es debida a un incorrecto ensamble o en su defecto a piezas defectuosas, cuando el turboalimentador es nuevo o piezas reemplazadas por nosotros el turbo se reparara o se tendrá en cuenta el valor pagado por la reparación por cuenta de la unidad nueva.
9. Si el reclamo no procede, bien sea porque no exista falla alguna en el turboalimentador o bien porque este fue mal instalado, o ha recibido mal uso, la garantía quedara anulada y el cliente deberá cancelar el costo de la revisión o los costos de reparación de la unidad.
10. La garantía no procederá si la falla del turboalimentador es debido a cualquiera de estas causas:
 - Impactos por cualquier material extraño en la turbina y/o en la rueda compresora.
 - Utilizar silicona en entrada y/o salida de aceite del Turbocargador.
 - Adaptar el turbo a un motor diferente para el cual fue diseñado, o cualquier adaptación.
 - Cualquier falla causada por insuficiencia parcial o total de lubricación.
 - Cuando el aceite este contaminado con material abrasivo y/o el mismo esta carbonizado.
 - Alteración del producto.
 - Transporte inadecuado del producto.
 - Falta de mantenimiento, instalación incorrecta, almacenamiento inadecuado, aplicación inapropiada.
 - Aplicación de piezas no originales o no recomendadas en el turbo y/o en el sistema acople.
 - Cuando no se siga correctamente las instrucciones de instalación sugeridas.
 - Destapar el turbo sin previa autorización.
 - Enviar el turbo a un laboratorio no autorizado por el distribuidor.

Turbocentro Ltda está exento de toda responsabilidad cuando sus productos son aplicados en:

- ❖ Motores o vehículos de competición de cualquier tipo.
- ❖ Equipos sujetos a sobrecarga (operando fuera de las especificaciones recomendadas por el fabricante, exceso de flujo de combustibles, etc.)

INSTALACION DE TURBOALIMENTADORES

1. Realizar un análisis de la falla del turbocargador malo, para hacer la corrección del posible daño del motor, antes de montar la unidad nueva.
2. Verificar si el turbo corresponde a la aplicación para la cual fue diseñada.
3. Se deben cambiar los filtros de aire y de aceite, así mismo el aceite lubricante de motor.
4. Inspeccionar los sistemas de entradas y salidas del turbo para asegurar la ausencia de materiales indeseables tales como: Fragmentos de mecanizado, virutas, tuercas, arandelas, pedazos de manguera, etc. Verificar el estado de las mangueras y abrazaderas. Tenga en cuenta que aun particulares muy pequeñas puedan causar daño en la turbina o la rueda compresora, ya que el conjunto rotativo gira a altísimas velocidades.
5. Los múltiples de escape, tubos de entrada de aire y retorno de aceite así como todos los componentes del kit tienen que estar totalmente limpios. Sin dobladuras y escapes.
6. Desmontar y lavar intercooler (si aplica).
7. En la entrada y salida de los turbos se deben utilizar empaques originales no permitiendo uso de pegantes **ni Silicona**.
8. El aceite lubricante y los filtros de aceite y de aire deben ser remplazados por unidades nuevas de acuerdo con las especificaciones sugeridas por el fabricante.
9. El aceite debe ser totalmente nuevo y por ningún motivo debe utilizarse aceite reciclado.
10. Se debe inspeccionar y limpiar correctamente las galerías de aceite.
11. Al montar el turbo cuidar que el drenaje de aceite quede lo mas vertical posible.
12. Colocar aceite limpio dentro del turbo y hacerlo girar manualmente. Esto con el fin de pre-lubricar los componentes internos.
13. Una vez efectuado el montaje del turbo, completar la orientación angular de la(s) carcaza(s) de turbina y compresora asegurándose que las conexiones con el turbo no queden sujetas a tensiones o deformaciones que afectan el buen funcionamiento.
14. Verificar que todos los tornillos de fijación de la(s) carcaza(s) de turbina y compresora se encuentren debidamente apretados. Verificar nivel de agua y de aceite
15. Con la Bomba de Inyección en la posición de pare, poner en marcha el motor (en mínima) sostener con la mano la compresora a través del caracol de admisión como mínimo 3 minutos, hasta que se llenen los conductos de aceite, y el flujo llegue a la salida de aceite del turbo. Conectar el turbo de salida de aceite del turbo.
16. Si hay un ramal de aire del turbo hacia el compresor de aire, verificar que este no esté pasando aceite, ya que este llegaría a la parte de admisión del turbo.
17. El desfogue del motor debe estar limpio para que los gases producidos por las altas temperaturas del motor, sean liberadas directamente a la atmosfera y no pasen a través del turbo.
18. Después de completada la instalación del turbo al sistema, se debe presurizar para verificar fugas poner en marcha el motor y mantenerlo operando a marcha mínima durante 5 minutos. No acelerar el motor.
19. Estando el motor en marcha tapar el lado de admisión de aire y verificar que el motor se apague al instante, si esto no ocurre, inspeccionar fugas en el sistema de entrada de aire.

IMPORTANTE: SIEMPRE ANTES DE PARAR EL MOTOR, DEJARLO FUNCIONANDO EN MARCHA LENTA DURANTE DOS MINUTOS PARA ESTABILIZAR LA TEMPERATURA DE LOS COMPONENTES DEL TURBO Y EVITAR QUE EL EJE GIRE SIN LUBRICACION. RESPETANDO ESTAS INDICACIONES, SU TURBO Y EL MOTOR TENDRAN UNA VIDA MAS LARGA, EVITANDO PARADAS INDESEABLES Y COSTOS ADICIONALES.

NOTAS IMPORTANTES:

- ♦ La tuerca del extremo del lado del compresor no debe tocarse. De hacerlo se romperá el sello adhesivo que la fija y desbalanceará el conjunto provocando la distorsión del eje, el Juego radial y axial del eje del turbo no pueden medirse manualmente.
- ♦ La Bomba de Inyección debe estar calibrada según las especificaciones del fabricante del motor. Un caudal excesivo de la Bomba provocara el desgaste prematuro del turbo y del motor.