

Nota tecnica per i turbo EURO 6 che adottano il sistema complesso del riciclo dei gas

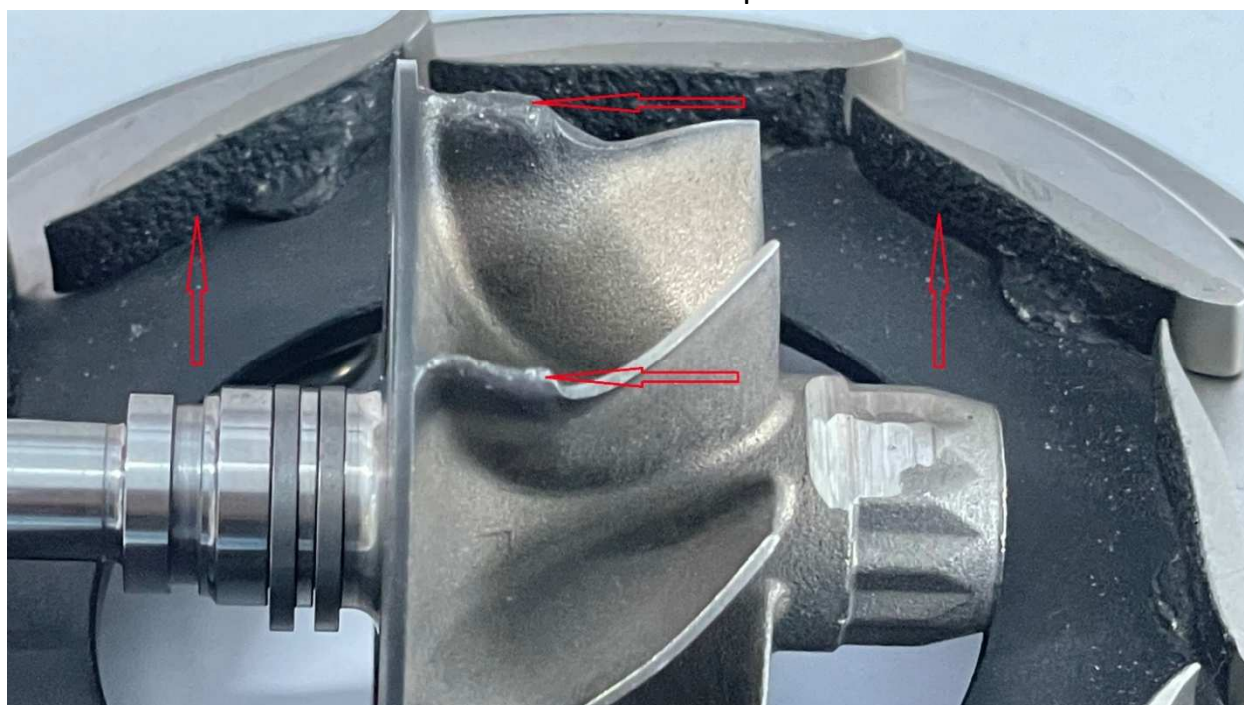
Le considerazioni sotto riportate si applicano in generale quando si sostituisce **qualsiasi** tipo di turbocompressore, nello specifico per i turbo di cui sopra.

Quando il turbocompressore si rompe mette in circolo, più o meno a seconda del tipo di rottura, una scia di detriti che vanno ad annidarsi in posti impensabili e remoti che **vengono rilasciati alla successiva accensione del motore** dopo aver installato il nuovo turbocompressore, ragion per cui è fondamentale procedere ad una **manutenzione straordinaria** ed una **accurata pulizia e/o sostituzione** di vari elementi posti sul motore, quali:

- **Apparato EGR Alta pressione (Gas Uscita Collettore) e Bassa pressione (Gas Uscita FAP) [Vedi schema dietro](#)**
- **Apparato di aspirazione (collettore, soffietti, corpo farfallato ecc..)**
- **Intercooler e relativi manicotti**
- **Apparato di scarico (FAP, catalizzatori, collettori ecc..)**
- **Filtro aria e relativo vano**
- **Tutta la tubazione aria posta sul motore**

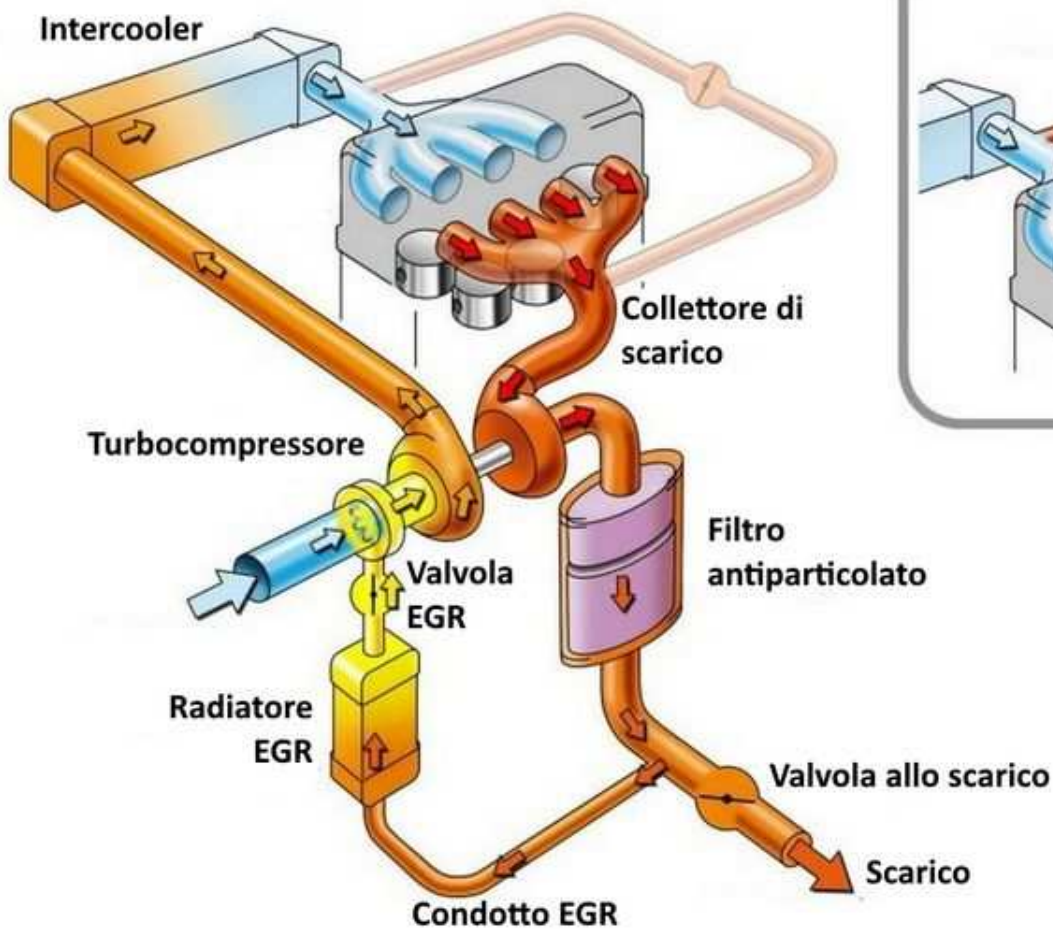
Prestare particolare attenzione ai **detriti che possono essere aspirati nella camera di combustione del motore** e che non possono essere rimossi con una normale operazione di pulizia, quindi, **accertarsi prima del montaggio del turbo che siano espulsi completamente**.

In caso di incompleta rimozione di tali detriti, essi saranno espulsi dallo scarico impattando con la ruota dell'albero e la geometria variabile causando a questi ultimi danni irreversibili al turbo come dalle foto sotto riportato.



APPARATO EGR

EGR a bassa pressione



EGR ad alta pressione

