

BOLETÍN 14

D CON CONTROL VALVE

El control de la Válvula está alejado del turbo. Está conectado de manera neumática a la válvula VG y eléctricamente al módulo de control del motor.

Los controles de presión de la válvula están conectados al actuador en respuesta a las señales enviadas desde el ECM. (Módulo de control del motor)

Cuando el sistema ECM detecte un error en el control de la válvula, revisar el arnés de cables es una buena opción. Si el error persiste revisar la operación del control de válvula.

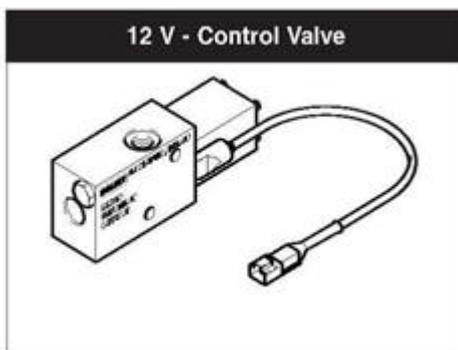
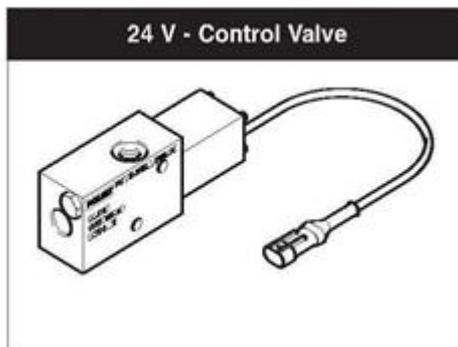
Para revisar el sistema eléctrico, desconectar el control de válvula y su conector. Utilice el polímetro para chequear la resistencia entre los botones 1 y 2.

Con resistencia de 24 Voltios el control de válvula debe estar en $24.5 \pm 0.5 \text{ Ohm}$ a 20°C .

Si el diagnóstico de motor indica un problema con la válvula debe no colocarse repuestos de las piezas no útiles.

Para revisar el sistema eléctrico, desconectar el control de válvula y su conector. Utilice el polímetro para chequear la resistencia entre los botones 1 y 2. Con resistencia de 12 Voltios el control de válvula debe estar en $6.5 \pm 0.5 \text{ Ohm}$ a 20°C .

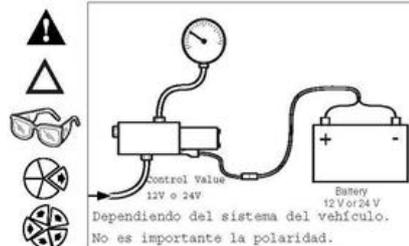
Contacte con el servidor oficial para despiece y disponibilidad.



Control de Válvula.(Desinstalación y Reemplazo)

El montaje y la posición del control de la válvula dependen de la aplicación del motor. El proceso de reemplazo estará incluido en el manual del motor.

La válvula DCON puede ser limpiada una vez instalada usando el sistema de lavado a presión o limpieza a vapor.



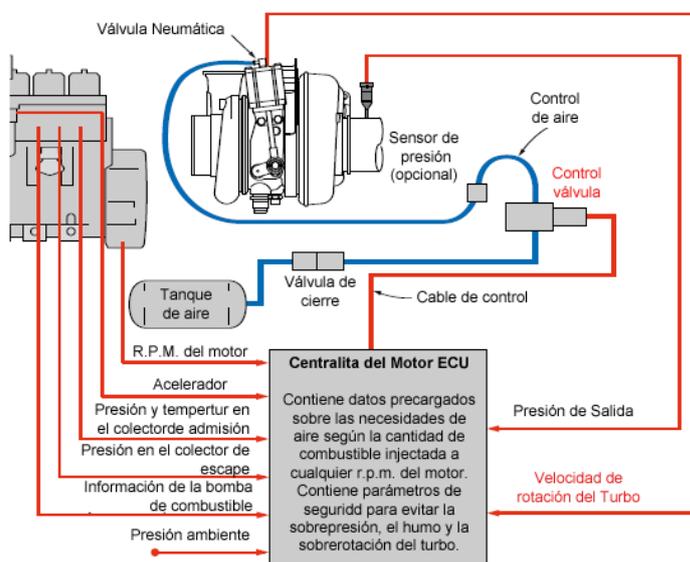
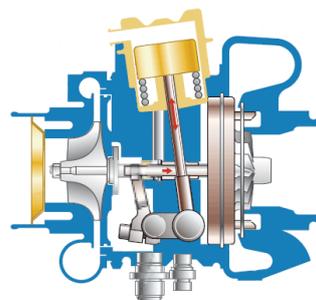
PELIGRO	PRECAUCIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Siempre llevar gafas de seguridad • Tener mucho cuidado cuando se rompen las conexiones neumáticas ya que pueden estar sobre presión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tener en cuenta siempre que la válvula no está operativa pero si conectada neumática y eléctricamente durante la limpieza. • Cuando sea necesario romper la entrada, salida y el sensor de presión de las conexiones neumáticas, es imprescindible abrir las tapas y conectores que están protegidos debido a la suciedad y la entrada de líquidos, usando enchufes de goma limpios.

El sistema de control de los turbos de Geometría variable VGT™ de HOLSET®, funciona controlando la abertura de la tobera que guía los gases hacia la turbina.

El control lo ejercemos usando aire procedente de los calderines de reserva del vehículo.

La centralita (ECU), modula el flujo de aire que se dirige hacia la válvula neumática, y que actúa sobre sistema de vástago y el yunque que desliza el aro tobera y sus álabes a través del plato de calor que se encuentra fijo.

Este movimiento hace que varíe el área a través del cual pasan los gases de escape que inciden sobre la turbina.



En el diagrama que vemos a continuación podemos ver todos los parámetros que la centralita tiene en cuenta a la hora de controlar el soplo del turbo.