

Gwarancja 24 miesiące, bez limitu kilometrów



Bardzo ważne jest ustalenie przyczyn niesprawności turbosprężarki i ich eliminacja przed przystąpieniem do montażu.

Przed założeniem turbosprężarki należy:

- sprawdzić przewody olejowe oraz działanie pompy oleju (czy generuje odpowiednie ciśnienie),
- zweryfikować działanie zaworu EGR,
- upewnić się, że układ odpowietrzenia silnika jest drożny (tzw. "ODMA"),
- wymienić olej w silniku, wraz z filtrem oleju, (wskazane jest przepłukanie instalacji i wyczyszczenie miski olejowej),
- wymienić filtr powietrza oraz zwrócić uwagę, czy w przewodach łączących filtr z wlotem do kompresora oraz w kolektorze wydechowym nie ma obcych ciał (nawet małe obce ciała mogą spowodować uszkodzenia turbosprężarki),
- wlać niewielką ilość czystego oleju silnikowego do środka korpusu turbosprężarki ,
- zamontować turbosprężarkę do silnika z zastosowaniem nowych uszczelek,
- napełnić olejem obwód smarowania turbosprężarki, obracając rozrusznikiem wał korbowy silnika, przy odłączonym zasilaniu cewki zaworu odcinającego pompy wtryskowej. (W przypadku silników niskoprzężnych odłączyć zasilanie cewki zapłonowej). Przerwanie w/w. czynności powinno nastąpić w momencie pojawienia się świeżego oleju w otworze odprowadzającym olej z korpusu turbosprężarki,
- Po uruchomieniu silnika należy pozostawić go na kilka minut na biegu jałowym.

PRZY MONTAŻU TURBOSPŘĘŻARKI NIE MOŻNA UŻYWAĆ SILIKONÓW ORAZ PAST USZCZELNIAJĄCYCH

W celu zapewnienia długiej i bezawaryjnej pracy turbosprężarki:

- co pewien czas kontroluj ciśnienie w układzie smarowania silnika,
- systematycznie wymieniaj olej oraz filtry (oleju i powietrza),
- sprawdzaj szczelność układu kolektora ssącego powietrze,
- po dłuższej trasie nie wyłączaj od razu silnika, pozwól mu jeszcze chwilę pochodzić na postoju na wolnych obrotach.

Zalecenia eksploatacyjne:

- Po uruchomieniu silnika nie wolno zwiększać prędkości obrotowej, należy odczekać kilka minut w celu zapewnienia smarowania w całym układzie smarowania silnika (olej musi dotrzeć do łożysk turbiny)
- nie należy gasić silnika pracującego na wysokich obrotach, (ponieważ turbina pracuje jeszcze przez pewien czas bez smarowania, co może doprowadzić do zatarcia się łożysk w turbinie).

Najczęstsze przyczyny awarii turbosprężarek:

- niskie ciśnienie oleju w układzie smarowania,
- wchłonięcie obcego ciała do komory doładowującej (koła kompresji),
- zanieczyszczony olej i filtr olejowy,
- suche pierwsze uruchomienie turbiny (bez zalania komory smarowania turbiny olejem).

W samochodach z silnikami typu **1.6 HDi (Peugeot, Citroen), 1.6 TDCi (Ford)** oraz **1.6 D (Volvo)**. Wymienić śrubę mocującą przewód ciśnieniowy olejowy na wersję bez sitka - sitko w starszych samochodach zatyka się i pogarsza smarowanie.

W samochodach marki **BMW** zalecana jest wymiana odmy.

W silnikach **1.5 DCI** konieczne jest sprawdzenie pompy olejowej, w **1.9 (Renault)** należy wymienić pompę olejową.

W obydwu rodzajach silników należy sprawdzić drożność układu smarowania (przewody olejowe + tzw. Smok)

W silnikach diesel Honda 2.0 oraz Toyota 2.0 D4D konieczne jest ściągnięcie miski olejowej w celu weryfikacji drożności układu smarowania (tzn. Smoka)

Firma Total Turbo Service nie ponosi kosztów demontażu, montażu, holowania samochodu i innych kosztów związanych z rozpatrzeniem reklamacji. Kupujący korzystający z usług Total Turbo Service akceptuje powyższe warunki Gwarancji.

Firma Total Turbo Service rozpatrzy zgłoszenie reklamacyjne w terminie 14 dni od otrzymania zgłoszenia reklamacyjnego – podstawa prawna: art. 561(5) Kodeksu Cywilnego.

Gwarancja ważna jest przy spełnieniu wszystkich zaleceń montażowych oraz eksploatacyjnych.

Pieczętka i podpis mechanika:

.....