



Manómetros de turbo

Es frecuente que cuando se instala un manómetro de turbo, o un manovacuómetro, el instrumento presente vibraciones de la aguja, ruidos intensos, etc. Ante las repetidas consultas de los usuarios, recurrimos a fabricantes de turbos, con más de 30 años de experiencia, quienes nos brindaron la siguiente información:

El manómetro debe indicar presión como cualquier otro manómetro (sea de aceite o de aire); o sea, una presión continua y constante; creciente, no pulsante.

Si presenta otro tipo de funcionamiento, lo más probable es que el turbo o los elementos vinculados con él tengan algún problema, ya sea por desgaste, mal uso, falta de mantenimiento o alteraciones introducidas por el usuario (chipeado).

Teniendo en cuenta esto, podemos decir que las vibraciones en el manómetro de turbo o el manovacuómetro, nos alertan de que algo anda mal. Otros síntomas pueden ser:

- 1) Falta de potencia en el motor.
- 2) Ruidos extraños
- 3) Humo excesivo
- 4) Fugas de aceite

El turbo está estrechamente relacionado con los principales sistemas del motor: lubricación, inyección de combustible, admisión de aire, etc. Cualquier falla en alguno de estos sistemas o sus partes, será reflejada en el turbo, aun cuando este se encuentre en buen estado. Esto quiere decir, que antes de revisar el turbo (y más aún el manómetro de turbo), se debe asegurar el buen funcionamiento de los filtros, ductos y



mangueras de aire, combustible y aceite, la bomba de inyección y de los inyectores, de las condiciones generales del motor (como ser el tiempo de encendido, graduación de válvulas, etc.)

Fallas comunes en el turbo:

- 1) Falta de mantenimiento: el turbo, como cualquier otro elemento del motor, necesita mantenimiento preventivo, pues es un elemento sometido a altas exigencias mecánicas. Los periodos de revisión son los recomendados por el fabricante, no se puede generalizar en este aspecto.
- 2) Que el actuador de alivio que trae el turbo no esté funcionando.
- 3) La turbina puede tener un rozamiento que genera una intermitencia.
- 4) Las alteraciones provocadas por el usuario (llamadas comúnmente “chipeado”) dan más presión al turbo, pero este sale de las presiones para lo cual está calibrado el actuador de alivio. Y esto provocaría un retobe de presiones.