



SI 0082
¡Sólo para personal especializado!
1/2

SERVICE INFORMATION

VÁLVULA ELÉCTRICA EGR (OPEL/VAUXHALL)

ADHERENCIAS/CARBONIZACIONES EN LAS VÁLVULAS

Apto para: Opel/Vauxhall		Producto: válvula eléctrica EGR	
Tipo	N.º Pierburg	Repuesto para	N.º de E.O.*
Corsa B (Mk I) 1.0	7.22414.04.0	7.22414.00.0/05.0/.50.0; 7.22515.00.0	58 51 020; 8 51 706; 8 51 708; 90543031; 90570475; 90570476
Agila A 1.0i, 1.2i; Astra G (MK IV)	7.22414.07.0	7.22414.02.0/.52.0	58 51 027, 90571101
Corsa B (Mk I) 1.2i	7.22414.08.0	7.22414.01.0/.51.0	58 51 029; 9117397; 90570477; 90570478
Agila 1.0i (Mk I), 1.2i; Astra G/H (Mk IV/V) 1.2i, 1.4i; Corsa C (MK II) 1.0i, 1.2i, 1.4i; Meriva 1.4i; Tigra 1.4i	7.22875.13.0	7.22875.00.0	58 51 607; 8 51 593; 9157671; 9158987; 93185000
Agila A (MK I) 1.0i, 1.2i; ASTRA G/H (Mk IV/V) 1.0i, 1.2i, 1.4i; COMBO 1.4i; Corsa C/D (Mk II/III) 1.0i, 1.2i, 1.4i; Meriva A (Mk I) 1.4i; Tigra 1.4i	7.22875.16.0	7.22875.12.0	55556720; 58 51 057

POSIBLES RECLAMACIONES:

- Marcha brusca en ralentí
- Sacudidas
- Potencia deficiente
- El motor inicia el modo de emergencia



Durante las comprobaciones en el taller se establece como diagnóstico un «funcionamiento incorrecto de la válvula EGR». Las válvulas eléctricas EGR montadas están adheridas/carbonizadas en el platillo o el asiento de la válvula debido a sedimentos que contienen aceite.

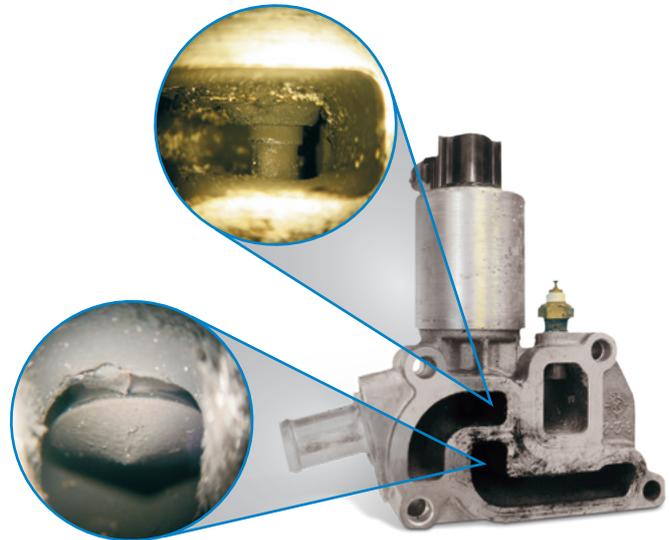
Las consecuencias son:

- El diámetro de abertura de la válvula EGR se ha reducido.
- La válvula no se abre ni se cierra por completo.



NOTA:

Las causas de estas carbonizaciones no se encuentran en la válvula EGR.



Sección de la válvula eléctrica EGR

Modificaciones y cambios de dibujos reservados. Para asignación y sustitución, véanse los correspondientes catálogos vigentes, por ejemplo, los sistemas basados en TecAlliance.
* Los números de referencia indicados solamente sirven a modo de comparación y no pueden ser utilizados en facturas dirigidas al consumidor final.



SI 0082

¡Sólo para personal especializado!
2/2

INSTRUCCIONES PARA EL DIAGNÓSTICO:

En caso de reclamaciones, funcionamiento incorrectos y daños en el sistema EGR debe comprobarse siempre el entorno, además de los componentes del sistema EGR.

Las averías de los sensores pueden influir en la función de la recirculación de los gases de escape.

En el caso de las aquí llamadas válvulas EGR las causas de avería más frecuentes son los sedimentos en el platillo o el asiento de la válvula. La válvula EGR debe comprobarse y, dado el caso, sustituirse.



NOTA:

En muchos casos una actualización del software de la unidad de control puede solucionar los problemas de las carbonizaciones excesivas.

POSIBLES CAUSAS:

Las acumulaciones de sedimentos anormalmente altas pueden deberse a:

- Un aire de aspiración o de admisión con un alto contenido de aceite
- Una combustión mala e incompleta
- Averías en la gestión del motor
- Una versión de software incorrecta de la unidad de control del motor
- Un funcionamiento habitual en trayectos cortos (especialmente en las estaciones frías, se forma una emulsión de aceite y agua que penetra en la purga de aire del motor)

En el contexto del diagnóstico de a bordo (OBD), las averías de este tipo no siempre se detectan y, en parte, se clasifican de forma errónea.

Las causas de un aire de aspiración o de admisión con un alto contenido de aceite pueden ser, por ejemplo:

- Fallas en la purga de aire del cárter del cigüeñal (p. ej., separador de aceite, válvula de purga de aire del motor)
- Emisión elevada de gases de fuga¹ debido al gran desgaste de los pistones y cilindros
- Fallas en el turbocargador (p. ej., cojinetes desgastados, tubería de retorno de aceite obstruida)
- Intervalos de mantenimiento no cumplidos (cambio de aceite o del filtro deficientes)
- Uso de calidades de aceite del motor no adecuadas para el objetivo de la aplicación
- Nivel de aceite en el motor demasiado elevado
- Juntas o guías de vástago de válvula desgastados y alta transferencia de aceite al canal de aspiración como consecuencia



Válvula eléctrica EGR en un Opel Corsa (destacada)



¹Gases de fuga: cantidad de gases de fuga que durante la combustión normal pasa por los segmentos de pistones y penetra en el cárter del cigüeñal. Gracias a la purga de aire del cárter del cigüeñal, estos gases se reconducen al motor para la combustión.