



# Válvulas EGR reacondicionadas

## “Hacer nuevo lo viejo” no queda bien en este contexto

### El reacondicionamiento no es siempre igual.

El reacondicionamiento de piezas de vehículos, denominado también remanufacturing o «reman», es un mercado en crecimiento. No obstante, al observar el mercado hemos encontrado válvulas de recirculación de los gases de escape (válvulas EGR) reacondicionadas de forma deficiente.

A pesar de ser una alternativa económica y que ahorra recursos, el uso de piezas reacondicionadas de mala calidad puede resultar, a fin de cuentas, muy costoso.

### La limpieza y el pintado no son suficientes.

En el peor de los casos las válvulas EGR sólo se limpian y pintan.

El resultado parece de buena calidad, pero no dice nada sobre el buen funcionamiento de la válvula EGR (Figura 1).

Los materiales de limpieza agresivos pueden dañar la electrónica y las bobinas.

Por lo general se reacondicionan los componentes de una serie de modelos antigua, es decir que las novedades técnicas del producto no están integradas aún.



Figura 1: Una válvula EGR pintada (flecha) parece nueva - pero no lo es.

Figura 2: Durante el reacondicionamiento se perforó el cuerpo de la bobina y se sacó el interior de la bobina para limpiarlo. Tras el nuevo montaje la perforación se cerró con pegamento y se cubrió con una pegatina para esconderla.

La bobina y el inducido pueden haberse dañado al presionarlos hacia fuera. Debido a la perforación es posible que entre agua y que cause averías.



Figura 2: Esta perforación (flecha) puede permitir la entrada de agua y causar averías.



Frecuentemente las piezas individuales reacondicionadas de diferentes generaciones de una válvula EGR son completadas con componentes fabricados por quienes realizan el reacondicionamiento. En esos casos puede ocurrir que las válvulas EGR reacondicionadas no sean ya adecuadas para la aplicación prevista en el vehículo o que causen problemas en él. Así, por ejemplo, el asiento de válvula original con una forma especial tiene la función de realizar un cierre estanco.

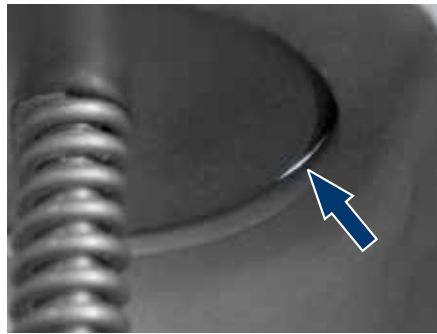


Figura 3: Un asiento de válvula no estanco (flecha) causa problemas.

Si, como en la figura 4, el platillo de válvula se sustituye por un simple disco, no se logra ya la estanqueidad. El gas de escape recircula descontroladamente. La consecuencia puede ser una marcha en ralentí desigual, una aceleración deficiente o incluso un modo de emergencia.



Figura 4: Un disco de latón soldado (flecha) no puede reemplazar a un asiento de válvula.

Las carcasas optimizadas especialmente para la disipación térmica se sustituyen por simples piezas giratorias (figura 5). Una línea característica adjuntada a una válvula EGR reacondicionada sólo dice algo sobre el estado de la bobina, pero no sobre el flujo ni la estanqueidad.

Las piezas pueden haberse dañado ya antes del reacondicionamiento, al desmontarse del vehículo.

Un reacondicionamiento correcto sólo se puede llevar a cabo si los componentes desgastados o dañados se sustituyen por módulos nuevos en calidad de respuestos originales – la limpieza y el pintado no son suficientes.

#### El ahorro puede resultar costoso.

Le recomendamos utilizar solamente válvulas EGR nuevas. La posible ventaja de precios de las válvulas EGR reacondicionadas frente a las piezas nuevas queda anulada por la vida útil más corta y los consecuentes costes de taller más frecuentes.



#### Nota:

No asumimos ninguna responsabilidad por piezas reacondicionadas por terceros, incluso si son originalmente de PIERBURG.



Figura 5: El cuerpo de la bobina original se sustituyó por una simple pieza giratoria (flecha).