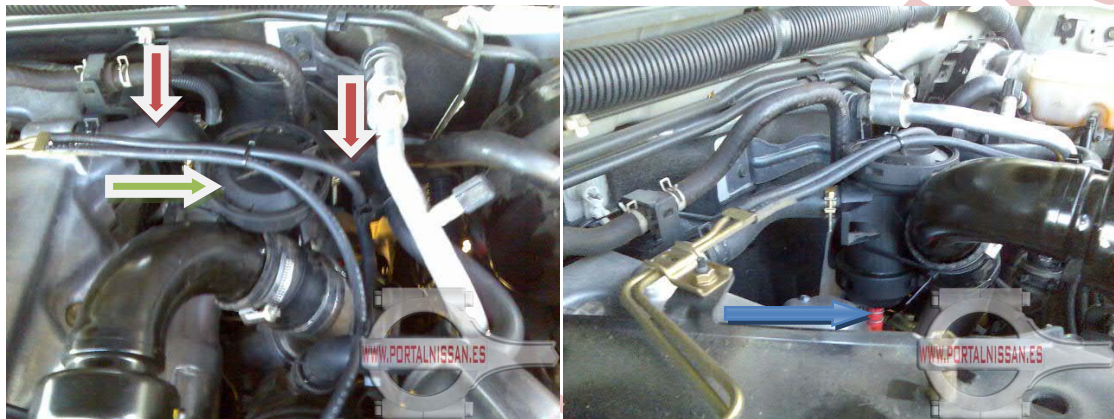


INSTALACION DECANTADOR DE ACEITE

OIL CATCH CAN

Si miráis dentro del tubo de admisión y dentro del intercooler veréis que está impregnado de aceite, esto no es bueno ya que resta eficacia al intercooler y mancha las tuberías de admisión y el intercooler por dentro. Muchos vehículos llevan un decantador de aceite que separa el aire del aceite en la recirculación de los vapores internos del motor con la toma de admisión antes del turbo.



En las fotos veis que se ha empleado el tubo original y otro tubo para conectarlo al motor (flechas rojas de la foto de la derecha), el sobrante lo evacua a la parte baja a través de un tubo rojo y un recipiente para no verterlo al asfalto (flecha azul de la foto de la izquierda). La flecha verde nos enseña lo que es el decantador en sí.

Debido a la recirculación de los gases internos del motor o vapores internos, estos gases son la mezcla de aire y aceite con las pequeñas fugas producidas por los cilindros y el cigüeñal con el aceite del cárter motor. Estos gases se introducen en la admisión antes del turbo y llevan gotas de aceite en suspensión que son las que luego se van a decantar sobre todas las tuberías o conductos de la admisión incluido el intercooler el cual se impregna de una película de aceite impidiéndole realizar correctamente la función de refrigerar los gases calientes provenientes del turbo. La presión de estos gases es poca, no mucha temperatura y depende de las rpm a las que este girando el motor.

Hay varios tipos de decantador según el diseño del motor:

- Los que decantan el aceite y lo devuelven al motor. No me gustan ya que se ensucian mucho y pierden eficacia (esto es una opinión personal).
- Los que almacenan el aceite y hay que drenarlo periódicamente, son más limpios y controlas pérdidas de aceite por condensación.
- Los que son centrífugos que desconozco como funcionan.
- Los artesanales con tornillo de drenaje que suelen funcionar bastante bien.

En esta dirección podéis leer algo más http://www.pbase.com/rsrock/oil_catch_can.

ADVERTENCIA: PortalNissan.Es advierte de que todas las manipulaciones del vehículo que se muestran en nuestras páginas no están autorizadas ni avaladas por el fabricante del mismo, ni por los responsables y propietarios del dominio PortalNissan.es y pueden anular la garantía oficial. Toda modificación que se realice en el vehículo es susceptible de avería o malfuncionamiento del mismo y las consecuencias pueden ser graves. La información que aquí se muestra es ofrecida por particulares y va destinada a particulares, siendo estos últimos los responsables de las consecuencias.

El decantador elegido es ½ pulgadas de la marca ORIGA/HOERBIGUER ([aquí](#) podéis obtener información del modelo en la página 10, podéis encontrar las delegaciones en España [aquí](#)). Se ha preferido esta medida grande ya que es mejor que vaya sobrado en cuanto a:

- El filtro de ½ tiene mucha capacidad para recoger aceite sobrante. El doble que el de ¼ o el de 3/8 en los que solo variaban los racores de conexión siendo el cuerpo y el depósito de igual tamaño y mismas características.
- Debido al gran caudal que es capaz de filtrar el de ½ va sobrado en cuanto a tamaño del filtro y no produce resistencia al paso de los gases, los filtros de ¼ y 3/8 tienen una resistencia muy acusada al paso de los gases y eso no es bueno para el motor pues al mínimo atasco o reducción por suciedad ya podemos tener problemas.
- El filtro de ½ tiene un automatismo en el drenaje con tres posiciones 1- drenaje cerrado 2- drenaje automático 3- drenaje continuo, esto es ideal para lo que pretendemos en posición 1- función normal y en posición 2- vaciado.
- El filtro de ½ tiene un dispositivo de anclaje automático y de rápido encaje, no va roscado como los de ¼ o 3/8 con el riesgo que supone que se aflojen.

La instalación es sencillísima se intercala cortando el tubo que va de la tapa de balancines al conducto de aire de admisión antes del turbo, solo que se debe colocar en vertical.

Los materiales empleados en el montaje son: Codos m/h de ½, conectores de manguera ½ -15, abrazaderas 23-26, manguera/manguitos de 15 mm de diámetro interno y 22 mm externo aproximadamente. En verde el tubo de goma usado y que ahora sustituyo por tubo transparente, en rojo el conector original que vamos a tener que sustituir por un codo de 1/2 adaptado.



ADVERTENCIA: PortalNissan.Es advierte de que todas las manipulaciones del vehículo que se muestran en nuestras páginas no están autorizadas ni avaladas por el fabricante del mismo, ni por los responsables y propietarios del dominio PortalNissan.es y pueden anular la garantía oficial. Toda modificación que se realice en el vehículo es susceptible de avería o malfuncionamiento del mismo y las consecuencias pueden ser graves. La información que aquí se muestra es ofrecida por particulares y va destinada a particulares, siendo estos últimos los responsables de las consecuencias.

La base está realizada en acero INOX de 1mm o 1,5 mm de espesor, formando una L y se sujeta en el orificio de una de las grapas del burlete de goma. Detalle de montaje de la pletina en verde tuerca auto frenable. En la imagen de la izquierda podéis ver las medidas.



La experiencia nos ha enseñado que es mejor colocar el decantador lo más alto posible respecto a la cubierta de balancines para facilitar su funcionamiento.

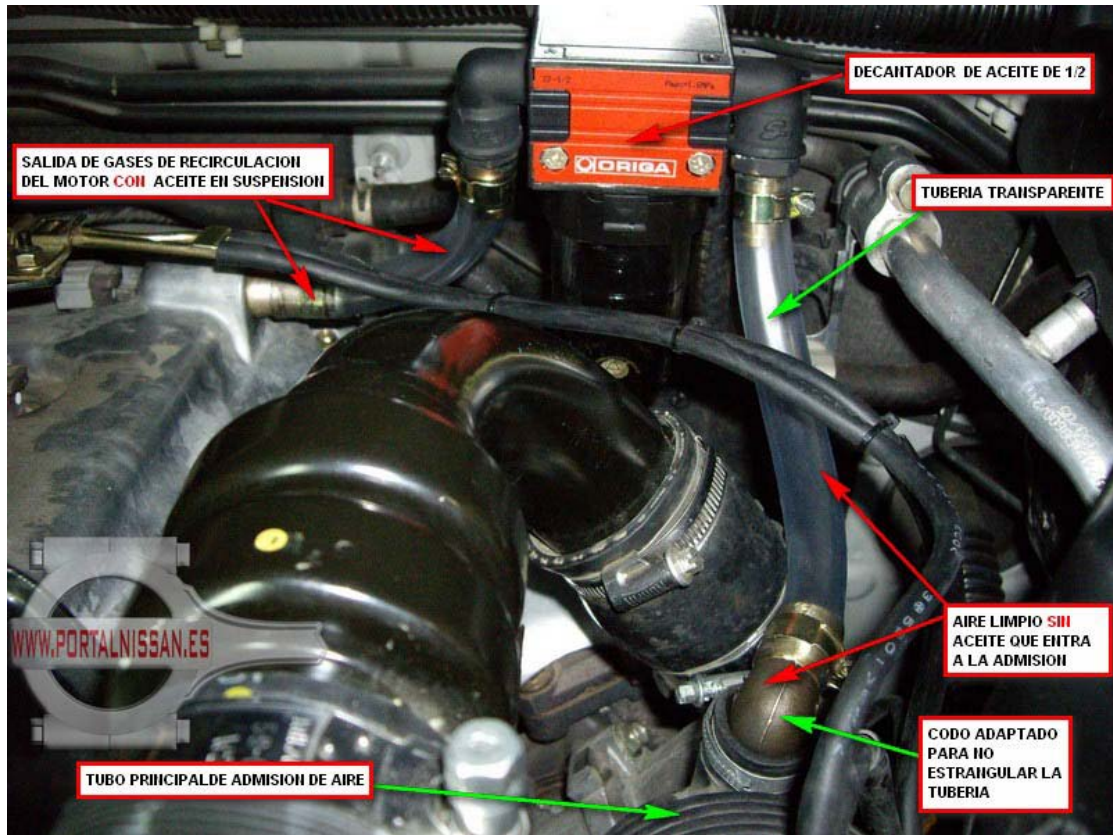


Codo modificado frente a conector original.

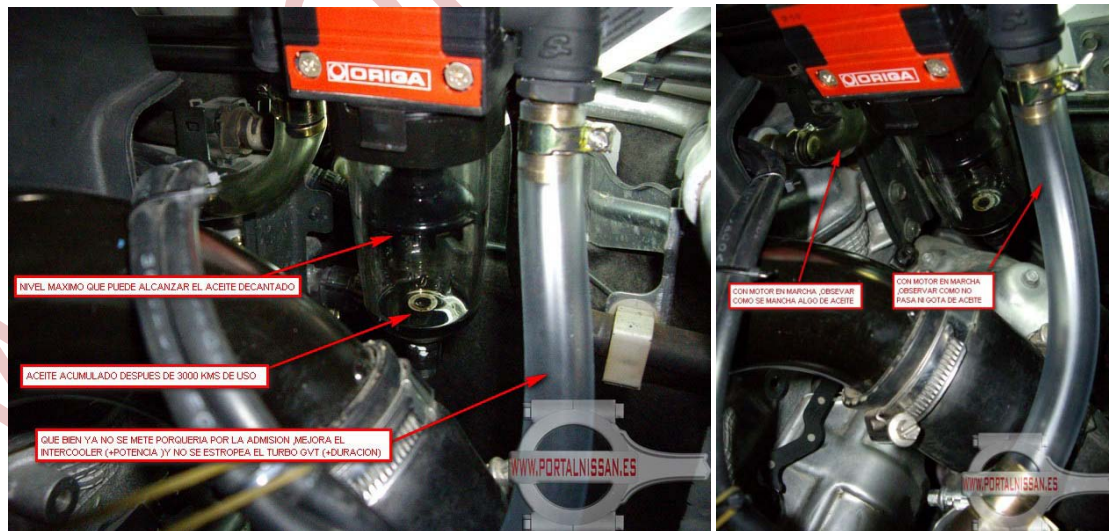


ADVERTENCIA: PortalNissan.Es advierte de que todas las manipulaciones del vehículo que se muestran en nuestras páginas no están autorizadas ni avaladas por el fabricante del mismo, ni por los responsables y propietarios del dominio PortalNissan.es y pueden anular la garantía oficial. Toda modificación que se realice en el vehículo es susceptible de avería o malfuncionamiento del mismo y las consecuencias pueden ser graves. La información que aquí se muestra es ofrecida por particulares y va destinada a particulares, siendo estos últimos los responsables de las consecuencias.

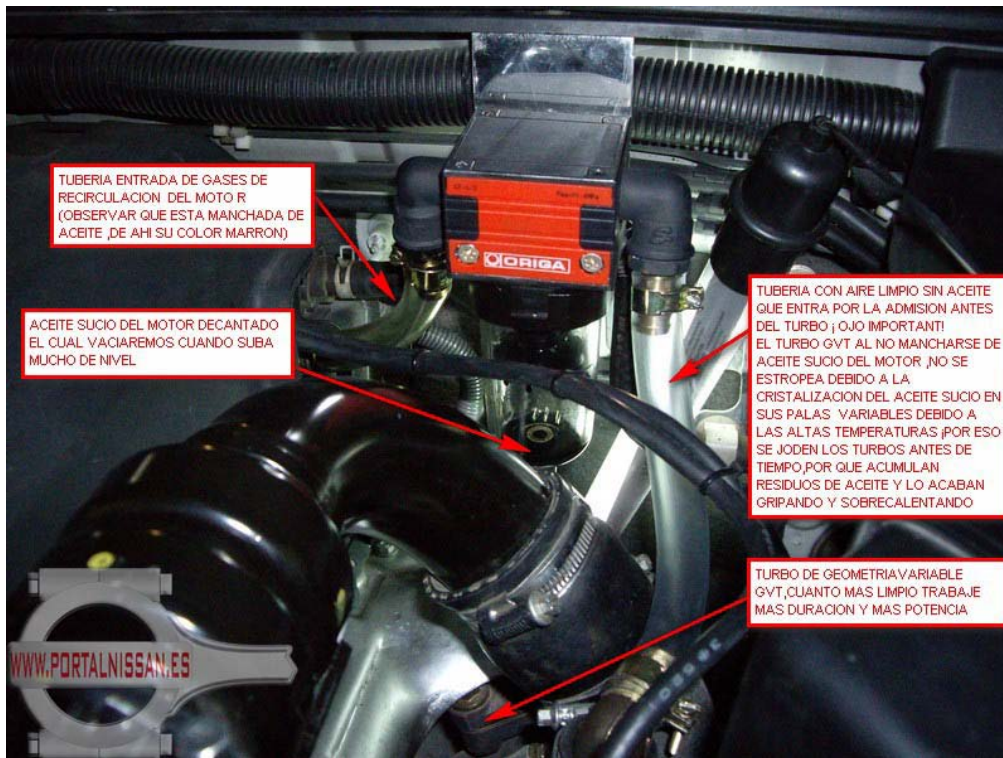
Finalmente la instalación terminada y montada, con los tubos transparentes nos permitirá ver si hay algún problema por el interior de las tuberías y como circula el aire por su interior (sucio de aceite/limpio de aceite, dependiendo del tramo):



Este es el resultado después de 3.000 km:



ADVERTENCIA: PortalNissan.Es advierte de que todas las manipulaciones del vehículo que se muestran en nuestras páginas no están autorizadas ni avaladas por el fabricante del mismo, ni por los responsables y propietarios del dominio PortalNissan.es y pueden anular la garantía oficial. Toda modificación que se realice en el vehículo es susceptible de avería o malfuncionamiento del mismo y las consecuencias pueden ser graves. La información que aquí se muestra es ofrecida por particulares y va destinada a particulares, siendo estos últimos los responsables de las consecuencias.



Y esto es lo que sacamos cuando lo limpiamos:



ADVERTENCIA: PortalNissan.Es advierte de que todas las manipulaciones del vehículo que se muestran en nuestras páginas no están autorizadas ni avaladas por el fabricante del mismo, ni por los responsables y propietarios del dominio PortalNissan.es y pueden anular la garantía oficial. Toda modificación que se realice en el vehículo es susceptible de avería o malfuncionamiento del mismo y las consecuencias pueden ser graves. La información que aquí se muestra es ofrecida por particulares y va destinada a particulares, siendo estos últimos los responsables de las consecuencias.