

PURGADO DEL FILTRO DIESEL EN EL MOTOR 2.7D V6 DE JAGUAR MODELOS: S-TYPE, XF y XJ

PNT (Procedimiento Normalizado de Trabajo) elaborado por jalvarez, miembro de www.forojaguar.com

Seguro que cada vez que toca sustituir el filtro de combustible diésel al motor 2.7D V6 del Jaguar S-Type, XF o XJ, cada dos cambios de aceite (48.000Km), os planteáis como hacerlo para no encontrarse con la desagradable sorpresa que el motor no arranca por culpa del purgado de aire del dichoso filtro.

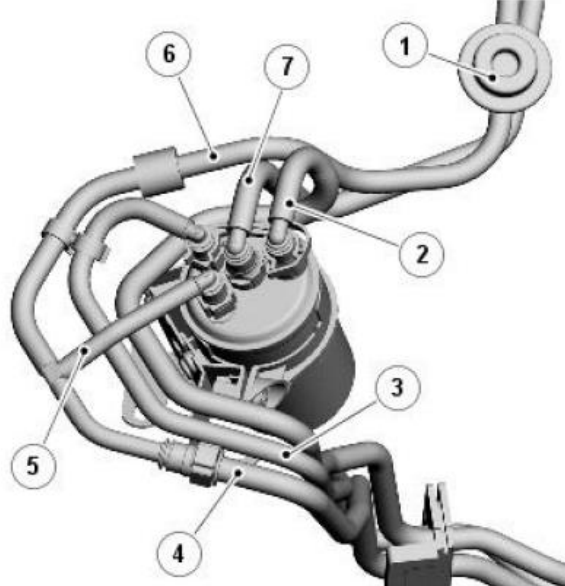
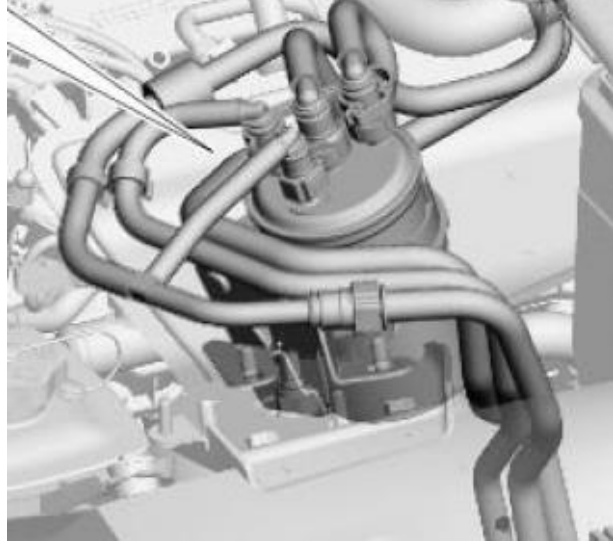
A mí me pasaba lo mismo, así que decidí estudiar el problema para proporcionar una solución sistematizada sin tener que angustiarse cada vez que se avecina el cambio.

El primer problema es que nos encontramos con un filtro que tiene 4 conexiones, cuando lo esperado es que sólo tuviese 2, una entrada y una salida.

Primero describir cada una de las 4 conexiones:

- **Entrada** para suministro de diésel que viene del depósito de combustible, el que hay que filtrar
- **Salida** para alimentar al sistema de inyección (bomba de alta presión del "common rail")
- **Salida** para devolver el diésel sobrante al depósito de combustible y quitarle posibles burbujas
- **Entrada** para recuperar el diésel sobrante de la inyección, si su temperatura es inferior a 50°C

Los detalles del conexionado se ilustran en el siguiente esquema:

	
<p>1 Amortiguador del combustible de retorno, sobrante de la inyección (sólo lo incluye el XF).</p> <p>2 Entrada de diésel proveniente del depósito de combustible y de la salida del radiador de enfriado del diésel sobrante de la inyección ya enfriado.</p> <p>3 Salida de diésel sobrante para devolverlo al depósito de combustible. De paso se le quitan las posibles burbujas</p> <p>4 Canalización hacia el radiador de enfriado del diésel de retorno de los inyectores, bomba y Common Rail, cuando su temperatura es superior a 50°C</p> <p>5 Entrada de diésel sobrante de los inyectores, bomba y Common Rail, cuando su temperatura es inferior a 50°C.</p> <p>6 Diésel sobrante de inyectores, bomba y Common Rail.</p> <p>7 Salida de diésel para alimentar la bomba de alta presión de la inyección.</p>	<p>El filtro de combustible diésel se debe sustituir cada dos cambios de aceite (48.000Km) en motor 2.7D V6 turbodiesel.</p> <p>Para que arranque el motor, es imprescindible purgar todo el aire del filtro, es decir, no debe quedar nada de aire, de lo contrario no pasa el diésel y no arranca el motor.</p> <p>Para purgar el aire del filtro, proceder como sigue:</p> <ol style="list-style-type: none">1.- Sacar el viejo filtro e instalar el nuevo filtro.2.- Cerrar el purgador de agua en parte inferior del filtro.3.- Conectar de momento solo las 2 entradas:<ul style="list-style-type: none">• Entrada de alimentación de diésel desde el depósito• Entrada de retorno del diésel de la inyección4.- Conectar 2 tubos de plástico a las 2 salidas (a recipiente):<ul style="list-style-type: none">• Salida hacia la bomba de alta presión (Ø 10mm)• Salida de diésel sobrante hacia el depósito (Ø 10mm)5.- Girar la llave a la posición II sin arrancar el motor. Esto activa la bomba eléctrica del depósito para enviar diésel. Hay que volver la llave a posición 0 cuando observemos salir diésel por la salida hacia bomba de alta presión.6.- Conectamos la salida hacia la bomba de alta presión.7.- Repetimos la operación 5 con un solo tubo y paramos cuando observemos que sale diésel sin burbujas.8.- Conectamos cuarto tubo al filtro (retorno diésel a depósito).9.- Arrancamos el motor, aunque cueste un poco.