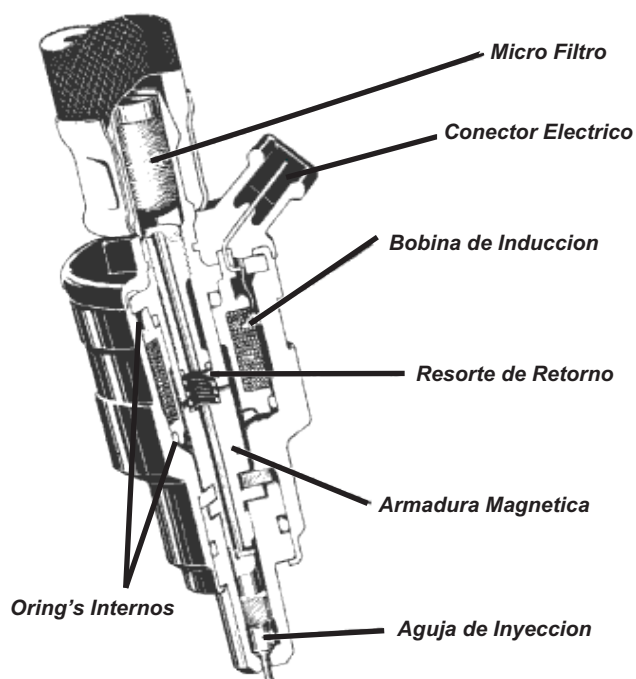


# BOLETIN No 4

## Servicio de Inyectores (Lavado)

Es el nombre tradicional con el que se conoce en nuestro medio la labor físico ó química de liberar los inyectores de toda partícula extraña, como uno de los pasos para restablecer su funcionamiento normal. Aun se usan en nuestro medio procedimientos que no cumplen tal cometido, le causan daños que a corto o mediano plazo afectaran su funcionamiento, e inclusive podrán dejarlo inservible. Así por ejemplo, el uso de disolventes no indicados por sus fabricantes, atacan el devanado de la bobina de inducción y los orings internos. El **“lavado en línea”** solo consigue un resultado parcial de muy poca efectividad provocando en cambio acumulación de **“mugre”**, en los microfiltros. La no eliminación total de las partículas extrañas en el inyector, producirá **“goteo”** o falta de estanqueidad, el desgaste prematuro de los principales componentes del motor, como resultado del llenado disparado y las consecuentes diferencias de potencia en cada cilindro, ya que una partícula de **“mugre”** por pequeña que sea, deformara el **“cono de aspersión”** del combustible haciendo que este **“toque”** las paredes del múltiple de admisión con la consiguiente perdida por condensación, causando un llenado deficiente y la diferencia de potencia.

### Vista Interna del Inyector



En consecuencia, **“el lavado”** es solo uno de los pasos fundamentales para el reacondicionamiento total de estos, y su cometido solo se logra, disponiendo de equipos especializados y mano de obra calificada, así como un **“banco de datos”** permanentemente actualizado para poder conocer con exactitud todas las características de construcción y funcionamiento de las distintas marcas de inyectores, de la mano de sus fabricantes. Es base fundamental para poder definir la correcta aplicación de los inyectores en cada marca y modelo de vehiculo, así como los rangos de tolerancia permitidos, tanto en la parte eléctrica como en la volumétrica. La distribución del combustible difiere de fabricante a fabricante, por cuanto el ángulo del **“cono de aspersión”** o **“patrón de rociado”**, es criterio de cada fabricante de inyectores. Por tanto los orificios en las toberas serán en mayor o menor cantidad incidiendo esto en el tamaño de aquellos, vale decir que los orificios más pequeños tienden a obstruirse con mayor facilidad. El reacondicionamiento de los inyectores solo será optimo, mediante un **“Servicio”** especializado utilizando los mas modernos equipos y elementos auxiliares certificados, para que así los motores puedan cumplir con las exigencias de rendir una elevada potencia con mínimo consumo de combustible y una contaminación que no supere los niveles exigidos por las autoridades ambientales.

**Numero Único 444 65 78**

Medellín - Carrera 44 # 27 - 23

Envigado - Carrera 33 # 38A Sur - 64

[www.lacasadelinjector.com](http://www.lacasadelinjector.com)



**LACASA**  
DEL INYECTOR