

La carbonilla del vehículo y la descarbonización de motores, según Talleres Murillo

Con la conducción a bajas revoluciones que se produce en recorridos urbanos, entre otras causas, se favorece la aparición de esta carbonilla que puede provocar fallos en la combustión que harán perder potencia del motor

Se podría decir que al igual que los humanos, los coches también pueden padecer colesterol. Pero, ¿cómo puede ser eso? Pues por qué la carbonilla que se deposita en su motor, al igual que lo hace el colesterol en las venas de las personas, puede taponar las conducciones si no se realiza una descarbonización de motores.

Talleres Murillo, especialistas en motor y todo lo referente a los vehículos, ubicados en Monzón, Huesca, explica que es la carbonilla y como afecta al motor de los vehículos, en especial a los diésel.

También llamada hollín o calamina, la carbonilla es uno de los peores enemigos de los coches, puesto que de forma silenciosa se va depositando en los diferentes conductos del vehículo, hasta provocar taponamientos que afectarán a los inyectores, a la válvula EGR (la encargada de reducir la emisión de óxido de nitrógeno a la atmósfera) o en el filtro antipartículas.

La carbonilla son componentes residuales del propio combustible, como metales o el azufre, que se genera normalmente a causa de la combustión incompleta del diésel. Una de las causas de la acumulación viene determinada cuando esta carbonilla vuelve a la admisión, por medio de la válvula EGR que reintroduce los gases de escape, cuando el motor trabaja a temperatura de funcionamiento y a carga parcial.

Otra de las causas de la generación del hollín es la ventilación del cárter. La válvula PCV (elimina el exceso de presión) introduce en el colector de admisión una mezcla de vapores de aceite además de pequeñas partículas de suciedad y otros gases resultantes de la combustión. Gracias a este proceso no se resta potencia al motor y se evita la expulsión a la atmósfera.

Problemas de la acumulación de carbonilla

La carbonilla acumulada provoca la obstrucción de la propia válvula EGR y del colector de admisión. Al estar la válvula bloqueada, los gases entran de forma continua, retroalimentando el problema y con el colector de admisión sucio al tener las paredes con carbonilla adherida a ellas, hace que el flujo de aire se modifique y entre más rápidamente o “formando torbellinos” además de bloquear las mariposas o “palomillas” del sistema de admisión variable, si se dispone de él.

Si el vehículo pierde potencia y aceleración, o se nota un mayor consumo y tirones o vibraciones son síntomas de que puede haber carbonilla acumulada provocando el mal funcionamiento del mismo.

Esta carbonilla se forma al conducir a bajas revoluciones, normalmente en trayectos urbanos donde no se suele correr tanto, por lo que se aconseja realizar de vez en cuando trayectos más largos donde se puedan subir las revoluciones. Es aconsejable circular entre las 1.800 y 2.500 r.p.m. para diésel, y entre las 2.500 y 3.500 r.p.m. para gasolina y realizar la descarbonización.

En Talleres Murillo recomiendan realizar la descarbonización del motor de forma periódica cada 40.000 o 60.000 km., un sistema que garantiza la eliminación absoluta del hollín y aportará diferentes beneficios, como el ahorro de combustible (8% a 15%), minimizar el riesgo de averías, mejora de la aceleración y restablecimiento de la potencia de toque o la reducción de la emisión de gases contaminantes. En definitiva, el motor rejuvenece y recupera el rendimiento y las prestaciones de origen.

Datos de contacto:

José Luis Murillo
619 04 55 75

Nota de prensa publicada en: [Monzón](#)

Categorías: [Automovilismo Aragón](#) [Industria Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>