

LAVADO DEL TBI

Por Carlos (Chevyligh) e Irving

Acá tenemos el motor listo para ponernos manos a la obra.



Con un desarmador plano aflojamos el tubo principal del filtro de aire.



Liberamos el tubo.



Con el mismo desarmador aflojamos el otro tubo pequeño que va a la caja del filtro de aire.



Con una llave Torx de medida 30 aflojamos los tornillos de la tapa del TBI.



Levantamos cuidadosamente la tapa.



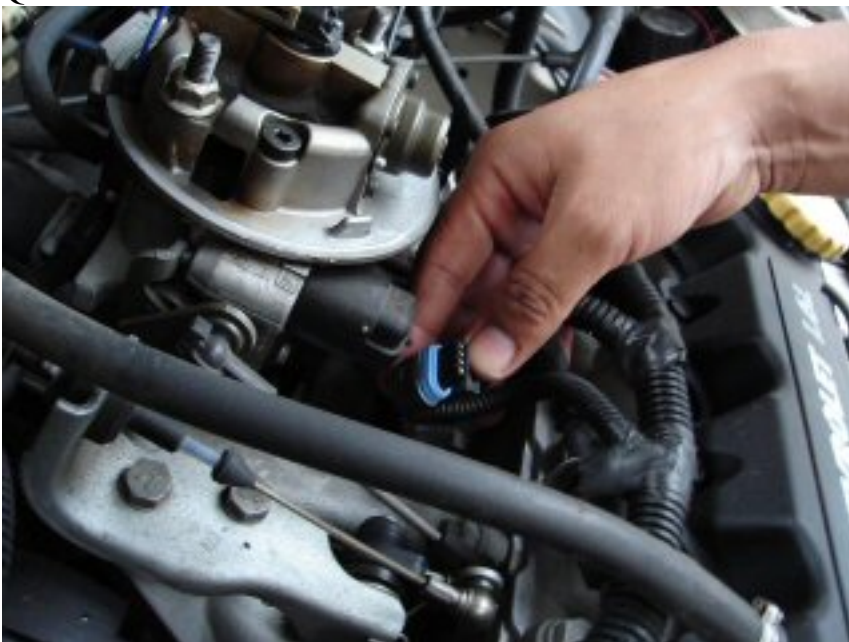
Retiramos las conexiones de la caja.



Aquí observamos el inyector.



Quitamos el conector de la válvula IAC.



Quitamos el conector del TPS



Quitamos el conector del Inyector.



Si estuvieran duros los tornillos del TBI, le rociamos un poco de afloja-todo.



Con una llave de 13" los aflojamos



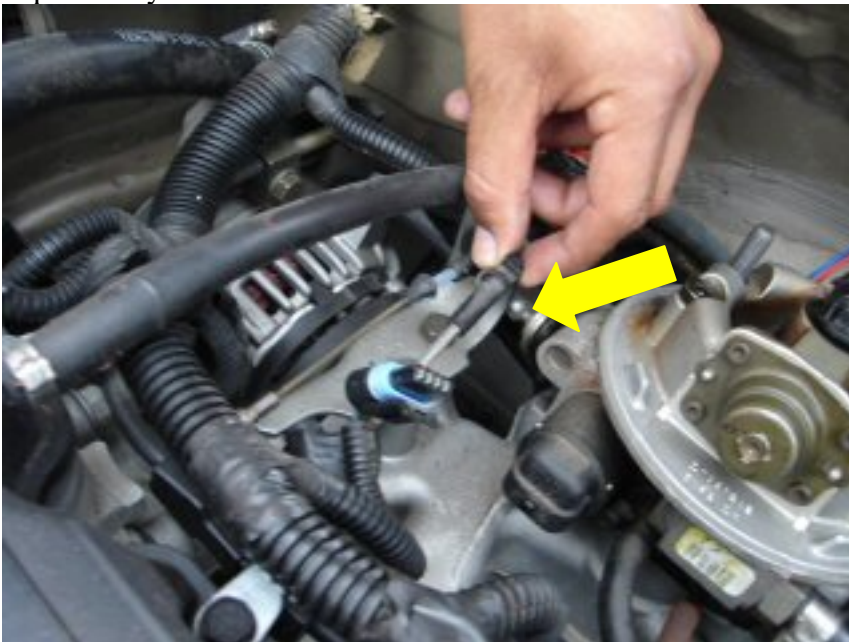
Aquí están liberados ambos tornillos.



Quitamos el chicote del acelerador con mucho cuidado, levantando la ceja que tiene, podremos oír como hace “click” y a continuación con cuidado jalamos el brazo del chicote para liberarlo.



Aquí se ve ya liberado de la cabeza en forma de esfera.



Con un desarmador de cruz aflojamos los tornillos y quitamos las mangueras de gasolina.



Con mucho cuidado liberamos la conexión del inyector, la cuál va metida en el cuerpo del TBI. Incluso como podemos ver forma parte del círculo que divide al cuerpo superior del inferior



Aquí se ve ya liberada y la colocamos a un ladito para no dañar el arnés del inyector



Una vez libre de todas sus conexiones ahora si el momento de la verdad llego y tenemos en la mano el TBI el cual hay que sacarlo poco del par de tornillos que lo sostienen en su sitio



Aquí ya está casi fuera



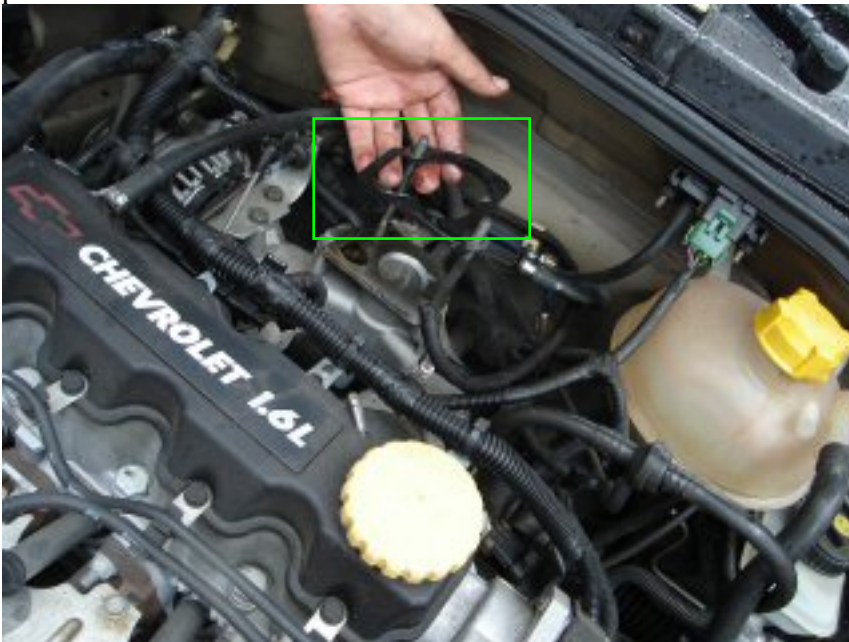
Quitamos esa manguerita de atrás, que son las mangueras de alimentación de la gasolina



Y he aquí nuestro premio al esfuerzo el cuerpo de aceleración alias “TBI”



Retiramos la junta vieja o también conocida como junta de cuerpo inferior que, dicho sea de paso fue la más cara, como esta nunca se había cambiado tenía una consistencia como de plástico.



Esta es la junta vieja



Rociamos un poco de carbuclean sobre la base, tratando de que el cochambre caiga hacia afuera y no adentro del motor.



Así queda limpia y reluciente después de aplicar carbuclean y el clásico y siempre bien ponderado trapito.



Con una llave Torx retiramos los tornillos del TPS que como podemos ver esta bastante cerdito



Aquí vemos los tornillos que sostienen al TPS como podrán notar están mugrosos, y llenos de oxido, obviamente el maestro Gabino nunca los había quitado.



Algo de mugre en el TPS.



Esta pieza solo la limpiamos con un trapito ya que según los consejos de Monster no es recomendable aplicarle directamente carbuclean.



A lo tornillos los cepillamos para quitarles la mugre (previo carbucleanazo).



A continuación procedemos a quitar con una llave Torx Los tornillos de la válvula IAC.



Aquí está ya afuera la válvula y se observa la mugre acumulada en esa parte. Incluso si son observadores vean como la punta del IAC esta totalmente negra ese obvio no es su color como podrán ver en las siguientes imágenes.



Limpiamos perfectamente la válvula rociándole carbuclean.



Retiramos cuidadosamente el o-ring de la válvula para poderla limpiar mejor. Aquí ya podemos ver como queda de limpia el IAC después de aplicarle carbuclean.



Con una llave Torx aflojamos los tornillos que unen las 2 partes del TBI



Uno de estos tornillos estaba demasiado duro, así que hubo que rociar un poco de aflojatodo y usar la matraca.



Separamos ambas partes, podemos ayudarnos de un desarmador plano para hacer palanca ligeramente, ya que suele estar pegada la junta por la mugre. Y como ven estaba lleno de melcochota la cual es más notoria en la parte superior (izquierda).



Quitamos la otra junta vieja (esta fue la mas barata 12 pesotes) y limpiamos perfectamente ambas partes con carbuclean.



Observen la melcochota que le escurre al cuerpo del TBI obviamente no estaba sucio, estaba mugrosísimo !!!



Así lucen nuestras piezas completamente limpias (a la izquierda podemos ver la junta del cuerpo superior nueva).



Armamos nuevamente el cuerpo del TBI con su respectiva junta, la válvula IAC y TPS, también colocamos la junta inferior en la base.



Ya está montado el TBI.



Conectamos todas las mangueras y conexiones a la inversa y LISTO. Esperemos que sea de su agrado y sobre todo que con esta experiencia que les compartimos se disipen todas las dudas y como nosotros se animen a este mantenimiento que la verdad reporta muchas mejoras en el consumo de gasolina y potencia del chevyto.