



Witam serdecznie

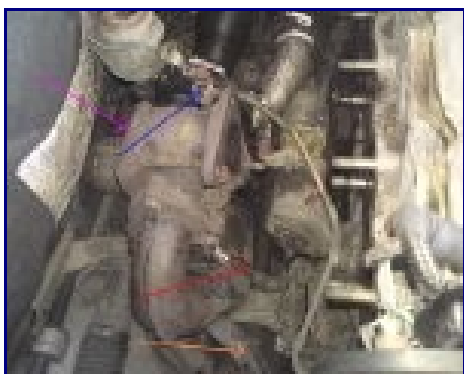
Wczoraj po raz trzeci podszedłem do tematu zrobienia czegoś z moim nieszczęsnym EGR. Jak narazie to uważam, że operacja zakończyła się powodzeniem. Co niektórzy prosili o kilka fotek, dlatego tworzę tego posta. Tylko bardzo proszę kolegów o nie komentowanie typu że to powinno być zrobione tak a nie inaczej, bo całej tej roboty podjąłem się sam bez żadnych pomocników i nadzoru 😊

Odpuszczę opisywanie czynności podstawowych, ponieważ zostały one opisane w temacie dotyczącym czyszczenia zaworu. Zaczniemy więc od momentu kiedy mamy już ściągniętą rurę idącą do przepustnicy i mamy odkręcone śrubki od zaworu.

1. Musimy odkręcić trzy śruby trzymające kolektor wydechowy i turbinę (zaznaczone niebieskimi strzałkami). Dwie widać z góry, trzecia trzeba odkręcać po omacku z dołu- klucz 13.
2. Plecionka od wydechu która jest za katalizatorem (widać ją na zdjęciu) przykręcona jest z boku od strony kierowcy dwoma śrubami do płaskownika (mniej więcej tam gdzie wskazuje zielona strzałka), je też musimy odkręcić bo bez tego nie ruszymy turbiny z katalizatorem- również klucz 13
3. Odkręcamy śrubę od rurki doprowadzającej olej do turbawki (różowa strzałka) Po jej odkręceniu najlepiej jest zakleić otwór w turbinie po jej odkręceniu np. taśmą izolacyjną, żeby nam tam nie poleciało coś niepożądanego.



4. Musimy też odkręcić śrubę od łapy trzymającej katalizator (zaznaczona na zdjęciu pomarańczową strzałką) Czerwoną strzałką zaznaczona jest druga rurka olejowa od turbo. To właśnie przez nią zdecydowałem się nie wyciągać turbiny ponieważ odkręcenie jej od turbiny wydawało mi się niemożliwe (śrubki od niej są od spodu turbo, nawet kanał nie pomógł)



Gdy już mamy "luźną" turbinę zabieramy się za odkręcanie śrub trzymających kolektor. Na górze jest ich cztery, na dole jest ich pięć- klucz 10.

Jak się uporamy z odkręceniem szczególnie dolnych dwóch środkowych (przekichane) odciągamy delikatnie turbinę do tyłu (przy rozsądnym odchyłaniu nic nie może się tam stać, ponieważ przewody powietrzne są giętkie, katalizator ugina się na pleciance, a przewód olejowy ten grubszy jest karbowany i ładnie się "poddaje" przy lekkich ugięciach) Jak już turbina zrobi nam miejsce odchylamy kolektor tak żeby zszedł nam ze szpilek które są wkręcone w głowicę. Nie jest to

szczególnie trudne. No i mamy dwa kolektory na wierzchu.



Rozłączamy je od siebie (najlepiej tylko przy kolektorze dolotowym) ściągając opaskę zaciskową. No i mamy coś takiego:

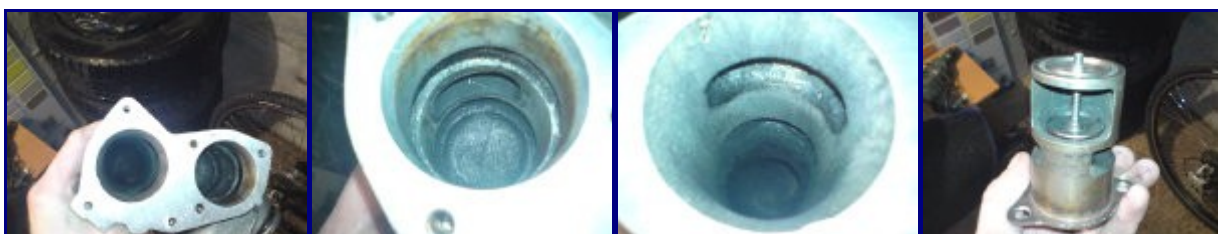


Dalej męczymy się z wciągnięciem zaworu EGR, który po wyjęciu wygląda mniej więcej tak:



Opis metod na wyciągnięcie zaworu też był podany w poście odnośnie czyszczenia EGR więc nie będę powielał kolegów.

Później musimy doprowadzić to do mniej więcej takiego stanu:





Sposoby i środki są dowolne. Ja myłem to dosłownie czym się dało, rozpuszczalnik, benzyna, ropa, mała szczotka druciana, cztery nieużywane podkoszulki bawełniane i tylko co kto chce. Gdy już wyczyścimy to z tego świństwa zabieramy się za zaślepienie rurki dochodzącej z wydechu do dolotu. Ja zrobiłem to tak:

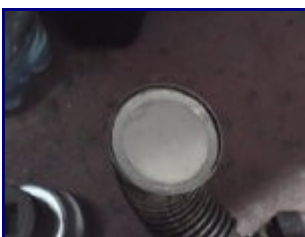
1. poszukałem blaszki nie za grubej i nie za cienkiej, moja miała ok. 0,6-0,7mm (myślę że w zupełności wystarczy, spaliny jej nie przepalą). Na blaszce odrysowujemy okrąg równy zewnętrznemu obwodowi kołnierza w kolektorze ssący, chodzi o ten kołnierz który wchodzi do tej karbowanej rurki, średnica tego "kapsła" to 36-37 mm:



po wycięciu powinniśmy uzyskać coś takiego:



ten kapsledek powinien nam ładnie wejść w "kielich" w tej karbowanej rurce:



Następnie przykładamy go do tego kołnierza na dolocie i ładnie oklepujemy młoteczkiem tak aby nabrał ładnych kształtów i jak najdokładniej dopasował się do tego kołnierza:



No i zaczynamy składanie. Zrobionego kapselka wkładamy między kołnierz a kielich w karbowanej rurce i ściskamy opaską którą żeśmy zdjęli. Po chwili starania się powinna się nam ładnie zatrzasnąć. Dalej zakładamy na szpilki w bloku nową podkładkę pod kolektory, zakładamy kolektory na szpilki, przyłapujemy nakrętkami, zakładamy turbawkę na wydech i również przyłapujemy nakrętkami. Skręcamy wszystko dokładnie, pamiętając o śrubach tych koło plecionki, o śrubie łapy trzymającej katalizator, no i najważniejsze śruba od rurki olejowej turbo.

Po skręceniu powinno to wyglądać mniej więcej tak:



Silnik odpalił na dotknięcie, żadne śrubki nie zostały, więc chyba wszystko jest dobrze 😊
Na pewno co się dało zauważyć zaraz po odpaleniu to że auto na wolnych obrotach chodzi tak bardziej "aksamitnie", równiutko i to klekotanie które tak bardzo kochamy jest jakby przyjemniejsze 😊 W drodze do domu (100km) bo robiłem to u taty w garażu dało się również zauważyć lepsze zbieranie się lalki w przedziale 1200- 2000 obrotów. Na temat puszczenia czarnego dyma to nic nie powiem, bo moja lalka tego nie robiła nawet przed tą operacją 😊 a co do spalania to muszę zrobić trochę więcej km żeby wypowiedzieć się obiektywnie.
W skali od 1 do 10 trudność oceniam na jakieś 7. na pewno wybrudzić sobie prze strasznie ręce i pozdzierać naskórek z dłoni, zwłaszcza przy odkręcaniu nakrętek od kolektora.
Jak na razie to jestem zadowolony. Nie powiem że polecam tą czynność, bo pewnie znalazło by się kilku którzy napisali by "a po co mam to robić, jak moja laka chodzi idealnie" ale Ci co kojarzą zasadę działania EGR wiedzą o co chodzi 😊

Ufff ale się spisałem, ale mam nadzieję że nie na darmo i komuś się to przyda.
pozdrawiam

PS mam nadzieję że o niczym nie zapomniałem, ale jak tak to podpowiedźcie to poprawię posta