

Bij de TD's en TDi's zit een EGR-klep.

Die klep vervuult letterlijk je schone pas gefilterde comprimeerde en vreselijk gekoelde inlaatlucht met vuile uitlaat gassen en een vettige teerlaag aan de binnenzijde van de inlaatbuis naar de motor toe na de EGR klep.

Dat willen we niet, want dat kost pk's, koppel en verbruik.

De VAG-TDi-nerd vertelde me dat ze bij alle nieuwe TDi's die afgeleverd werden de vacuümslang naar de EGR klep afdopten. dwz. je schuift een klein dopje, hulsje, of zoiets in de meet/vacuümslang die van/naar de ERG-klep loopt.

Het gevolg is dat de computer denkt dat de klep aangestuurd wordt, maar in werkelijkheid niet open gaat.

De winst is: Geen vervuiling meer in de motor alleen zuivere schone koude gecomprimeerde lucht. (meer zuurstof)

Het bekende TDi euvel is hiermee gelijk verholpen. ZWARTE ROOKWOLKEN... (zwarte rook duid op een onvolledige verbranding)

Je kent dat wel je zit achter zo'n leasebak te duwen en ineens zie vette pluimen uit die uitlaat komen.. je denkt: "AHA die geeft nu volgas" .. en dat klopt ook .. de TDi geeft nu volgas, met de ERG klep vol open..

Maar goed, dat is dus vanaf nu verleden tijd.

Punt 2 is dat het inlaattraject vanaf de EGR klep tot op de kleppen hopeloos vervuild is met een dikke vettige teerlaag, zoiets wat na de barbeque achterblijft op de roosters.. dat wil je niet weten.. (even voor de TDi rijders, dat zie je dus pas als je de buis na de klep even loshaalt..)

Deze teerlaag zorgt voor een vernauwing van het inlaattraject ..kleinere diameter is minder pk's.. veel minder pk's. In plaats van 130 pk heeft je TDi na 30.000 km nog maar 115 pk.. want de diameter is met 2x 2mm verkleind.

Plus de ideale gasflow is niet meer optimaal want op je inlaatkleppen zit nu een vreselijke teer/koollaag.

De oplossing is:

Een plantenspuit gevuld met verse "diesel verstuiver reiniger", 2 man en een losse inlaatslang.

1 man start de auto en laat hem stationair lopen op 2000 rpm. man 2 spuit heel rustig de pure verstuiverreiniger in het inlaatspruitstuk.

Voorzichtig en niet teveel ineens want anders gaat de diesel lopen op pure reiniger en dat wil je niet horen.. pingelen bij een diesel vreselijk..

Kan overigens weinig kwaad want een diesel kan nogal wat hebben.

Spuut het hele flesje op in het inlaattraject .. dat is de enige manier om de teer te doen oplossen en om de zoi uit je motor te krijgen. Een andere manier dan alles nieuw monteren is er niet.. je krijgt het er nog niet eens af met je vinger want het is keihard.

Klaar?! Fase 1 is afgerond.

Fase 2 .. een diesel moet ademen dus men neme een K&N inlegfilter en vervang deze ipv het originele VAG filter of nog erger een imitatie (FRAM of zoiets)

Last but not least:

Sla leeg die roetkat....

"ja maar bij de keuring dan"??

-niet meer nodig, hij roet nl. niet meer door de overtollige lucht en de afgedopte EGR klep.

"ja, maar ik ga die kat niet leegslaan, die is stervens duur"

-Okay, dan laat je er eentje namaken bij EPS!

" wat kost dat dan "

-400 euro

" voor een stukje pijp "

-ja!!

" vertel verder "

-Okay. Die TDi nerd, had het zelfde gedaan met een 90 pk TDi motor, deze gaf eerst 80 pk aan de wielen, dat is al behoorlijk ivm het verlies in de aandrijftrein.

Na deze boven beschreven tuning had de 90(cq 80)pk'er 96 pk aan de wielen !!!!!

Dat is niet slecht voor een lege kat. K&N filter, afgedopte EGR-klep en schoongemaakte inlaattraject. 16 PK MEER!! en dan nog zonder chiptuning en brandstofpomp versnellers (als dat kan).

Dat heb ik dus gedaan en ik moet zeggen het loopt als een tierelier.. maximaal koppel was eerst 1900 is nu 1500. Pakt veeel sneller op en heeft een langere adem.

De top was eerst 220 op de teller en erna 235 .. met een diesel !!!! ( op de teller hè, misschien 225 in het echt, origineel is 216 km/h )

Plus hoe hoger het vermogen hoe meer winst je kunt behalen uit deze trucjes.. want het uiteindelijke rendement is hoger.

Ik ga bij mij nu uit van zo'n 165 pk, want na enkele tests op de snelweg met andere "TDi's met rode T, D en i's" liep ik toch bij hen weg (zij in de slipstream) als een G60 bij een 16v.

In de planning zit een chip op maat van Jeroen Dik die mij een ruime 200 pk met 420 Nm moet gaan geven ( overigens al zonder de bovenstaande trucjes )

Dus wat gaat die chip doen bij mijn motor.

Of Jurgen, wat doen de bovenstaande trucjes bij jouw gechipte TDi ; 200 pk/400 Nm ipv 188pk/380Nm !?



VW Jetta

Bij nr. 1 vind je de EGR-klep met meetslang ( kijk goed je ziet de bobbel zitten van het dopje wat de slang afsluit.

Bij nr. 2 vind je het inlaattraject waarin je de pompverstuiverreiniger moet spuiten terwijl de motor op 2000 rpm draait (wel veel herrie).

Bij deT4 ziet er zo uit!

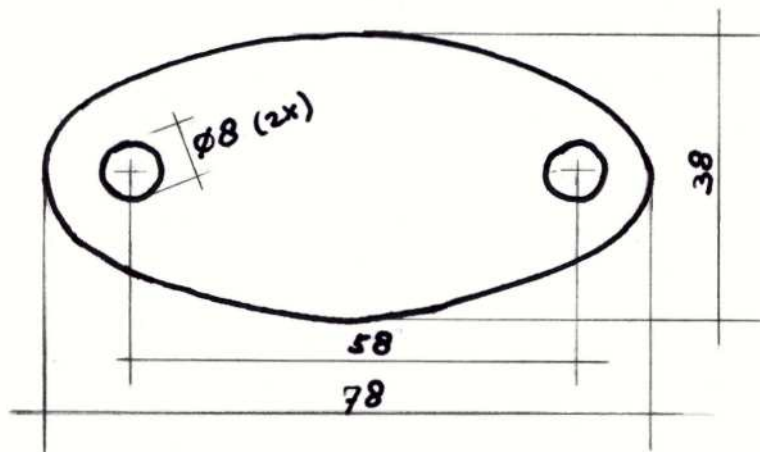


1.9TD



2.5TDi

Hier plaatsen wij een plaatje van een 1mm dik. Hieronder staat het plaatje afgebeeld!



Het opschroeven v/d dieselpomp gebeurt hier!

