

MANUAL AJUSTE DE LA CORREDERA DE LA BOMBA DE GASOIL EN LOS TDI 90 Y 110

By m0nch0

Si queremos mas caudal o simplemente queremos que el coche vaya mas fino y con menos consumo hay una parte de la bomba que es la encargada de gestionar el gasoil que aporta por los inyectores. Es la parte alta de la bomba como se ve en las fotos.

Os pongo una tabla de los valores máximos y mínimos admisibles de caudal que tendremos que comprobar con el vagcom para que no nos pasemos dándole caudal.

MOTOR	CABALLOS	GRUPO 1	
		CAMPO 2	CAMPO 3
AEY	64CV	2,2 - 9	1,40 - 1,80
AQM	68CV	2,2 - 9	1,60 - 2,10
AHU	90CV	2,2 - 9	1,25 - 1,70
ALE	90CV	2,2 - 9	1,35 - 2,10
1Z	90CV	2,2 - 9	1,25 - 1,70
AGR	90CV	2,2 - 9	1,30 - 2,10
ALH	90CV	2,2 - 9	1,30 - 2,10
AFN	110CV	2,2 - 9	1,45 - 1,90
AVG	110CV	2,2 - 9	1,45 - 1,90
AHF	110CV	2,2 - 9	1,30 - 2,10
ASV	110CV	2,2 - 9	1,30 - 2,10
AGP	204CV	2,2 - 9	1,60 - 2,10

CAMPO 2: MENOS INYECCION ENRIQUECIDA, MAS EMPOBRECIDA O MOTOR FRIO

CAMPO 3: MENOS INYECCION DEMASIADO RICA, MAS MUY EMPOBRECIDA O MOTOR FRIO

Aunque en todos los modelos pone valor de 2.2 yo recomiendo no pasar de **3** ya que sino lo que conseguiremos es mas humo y vibraciones en el motor y un ralenti inestable. De todas maneras no todos los coches respondes a un patrón fijo, todo es probar hasta encontrarle el punto. Como vemos en la tabla en el campo 2 si tenemos un valor cercano a 9 esta pobre de gasoil y si esta en 2.2 esta muy rico. El campo 3 varia paralelamente al campo 2 como vereis mas adelante.

VAG-COM: Measuring Blocks / Basic Settings

Sample Rate: 0.8

Label File: 038-906-019-100.LBL

VAG-COM Measuring Blocks

Group	Up	Down	Go!	Injected quantity	Engine speed	Injected quantity	Spec. Inj. duration	Coolant temp
001				861 /min	790-870	4.1 mg/R	3.0-9.0	5.6 CF
							5-8°Ck	74.7°C
								80-110°C
002				861 /min	790-870	0.0%	0 1 0	74.7°C
							Operating Cond(AC speed/throttle/AC	Coolant Temp
								80-110°C
003				861 /min	790-870	240.0 mg/R	240.1 mg/R	59.4 %
							MAF (actual)	EGR duty cycle
							210-350	50-70%

Refer to Service Manual

Switch To Basic Settings Done, Go Back VAG-Scope Log

VAG-COM: Measuring Blocks / Basic Settings

Sample Rate: 0.7

Label File: 038-906-019-100.LBL

VAG-COM Measuring Blocks

Group	Up	Down	Go!	Idle Speed Smooth Running Control	Engine speed rpm	Inj Qty (actual)	Fuel Consumption	Inj Qty requested (accelerator)
013				0.31 mg/R	861 /min	4.1 mg/R	0.40 l/h	0.0 mg/R
015				0.31 mg/R	861 /min	4.1 mg/R	0.40 l/h	0.0 mg/R
016				34.0%	861 /min	4.1 mg/R	0.40 l/h	0.0 mg/R

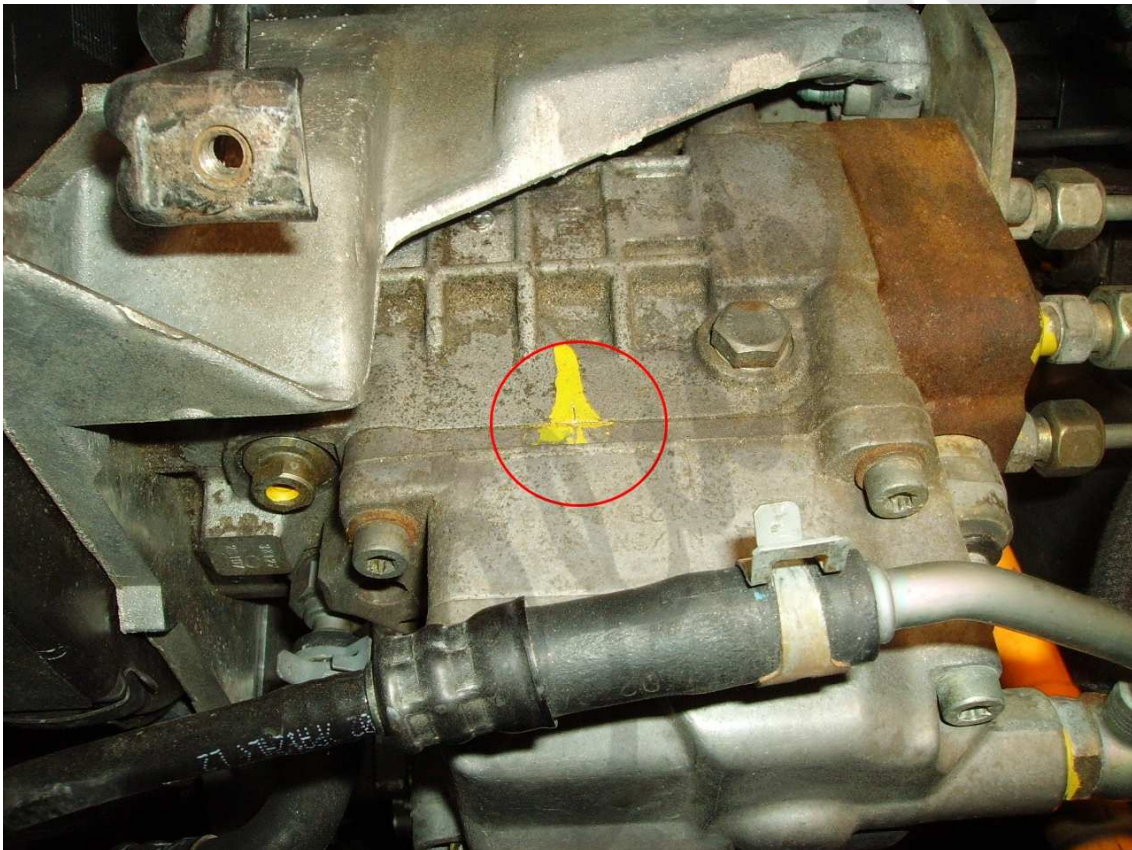
Refer to Service Manual

Switch To Basic Settings Done, Go Back VAG-Scope Log

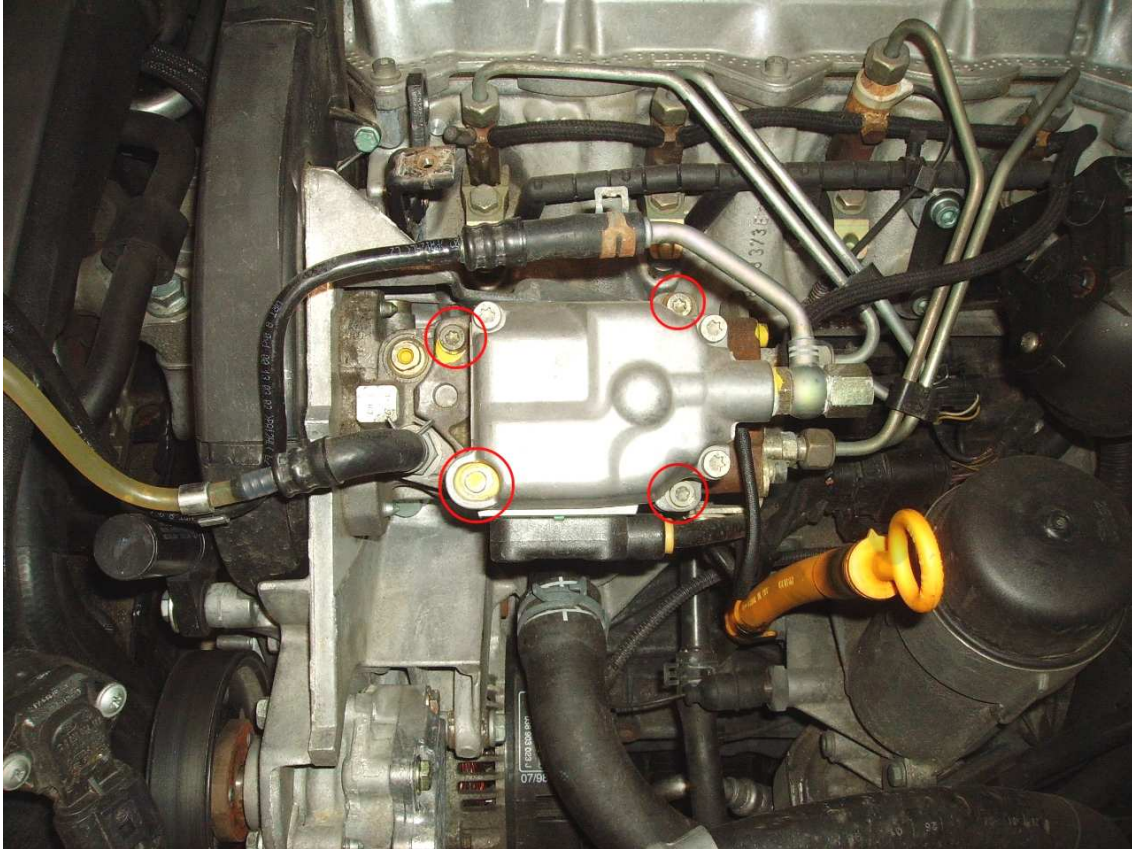
Como vemos en este coche tiene un valor el grupo 001 en el campo 2 de 4,1 mg, se le ha modificado a un valor de 3 y el coche ha ganado mucho en potencia aunque también en humo con lo que hubo que volver a regularla hasta que dejo de echarlo. Repito que no tiene porque ser ese valor el de tu coche , hay que fijarlo en un valor , ir a probar y si

no echa humo seguir bajando el valor. Si no te importa el humo y quieres potencia pues sigue bajando pero **sin pasarte de los 2.2 o sin que el coche despues de darle un acelerón el ralenti tarda en bajar las rpm.** Este punto es importante ya que si se queda acelerado podemos tener problemas.

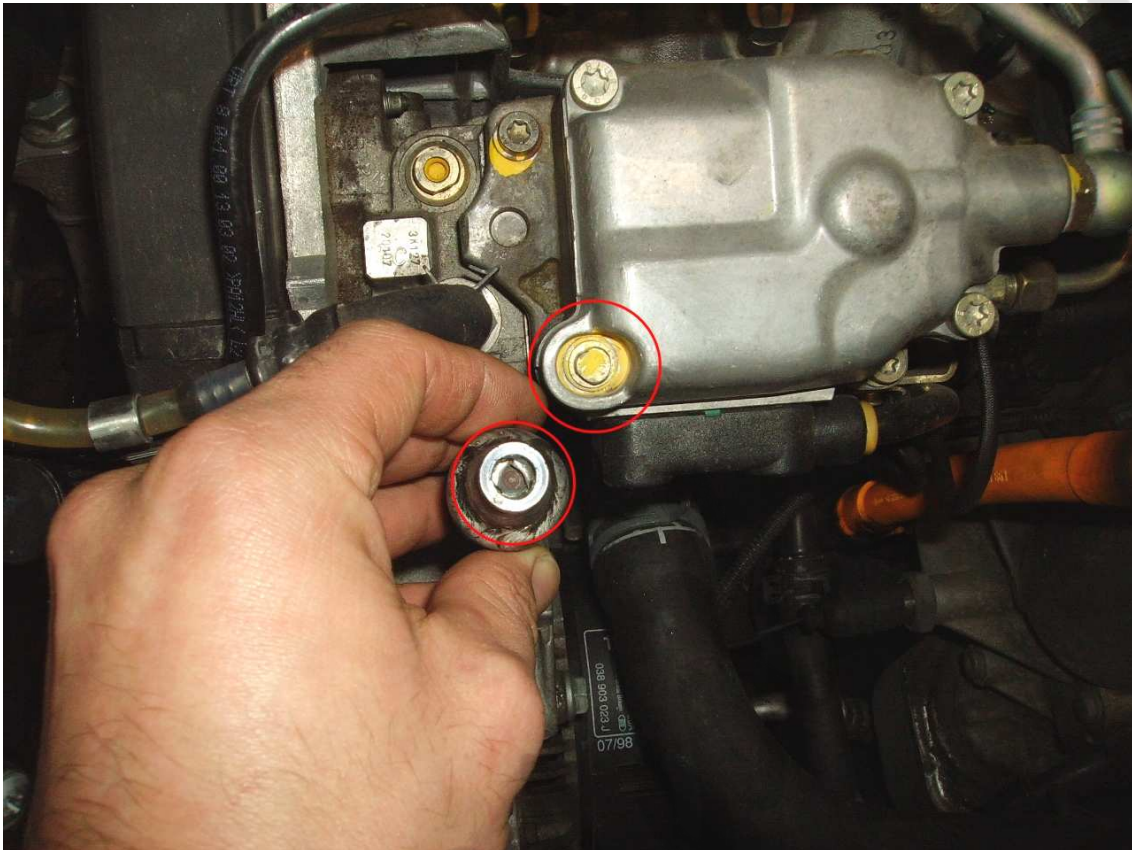
Para modificar el valor lo primero es marcar la parte alta de la bomba con la baja para tener una referencia de donde la teniamos, tampoco esta de mas apuntar los valores del vagcom (los que marco en rojo en las fotos) por si queremos dejarlo como estaba.



En la siguiente foto se ve los 4 tornillos a aflojar, repito, aflojar no sacar. Con el motor a ralenti y caliente a temperatura de 90° se aflojan y se vuelve a apretar pero sin que ejerza mucha presión ya que nos tiene que permitir mover la parte alta de la bomba. La bomba tiene dentro e 2 a 5 kg de presión aproximadamente, de ahí que no se puedan dejar flojos porque escaparía el gasoil y podría apagarse el coche.



El tornillo inferior izquierdo tiene una forma rara con lo que necesitamos un útil especial para aflojarlo. En www.vagclub.com próximamente se podrá adquirir el que lo quiera.



Con ayuda de un martillo de goma o algo blando de damos golpes por los laterales de la bomba muy muy suaves y con el vagcom en el grupo 001 veremos que va variando el valor. Si decidimos ponerlo a 3mg no intentar dejarlo justo en ese valor ya que al apretar los 4 tornillos ese valor varía y tendremos que aflojar de nuevo. Es cuestión de ir probando. El proceso no lleva mas de 5 minutos y la diferencia en el comportamiento del motor es notable.

Suerte y para alguna duda esta el post del foro
<http://www.vagclub.com/forum/viewtopic.php?t=22427>

El video del procedimiento a realizar lo teneis aquí
<http://www.youtube.com/watch?v=Te6FCJEqX7w>

Siento que la calidad no sea muy buena pero en ese momento lo único que tenia era el movil.

Agradecimientos:

A Ivan (Vieites) que puso su A3 de conejillo de indias para el video jeje.

Un Saludo.

M0nch0