

AJUSTE DEL TIMING PARA TDI'S QUE NO SEAN INYECTOR BOMBA

En este manual vamos a explicar como ajustar el avance de la bomba inyectora en motores TDI convencionales, es decir, que no sean inyector bomba.

Estos son los tdi 90cv y 110cv

Nosotros lo hemos realizado en un Golf TDI 110cv motor ASV. Tenia el timing en 26, o sea, muy atrasado, y lo dejamos en 71.

Hemos utilizado para ello:

-Ordenador portátil con programa vagcom

-Cable OBD

-Manual "Averiguar el calado de la bomba de gasoil en los TDI con el Vagcom 311.2 o superior" hecho por M0nch0. Descargable en este enlace:

http://www.vagclub.com/forum/dload.php?action=download&file_id=102

-Llave plana del 22

-Carraca con vaso del 13

-Tenaza para brida metálica del tubo que viene del intercooler y entra en la egr (ver foto 1)

-Corrector Tipex de brocha o similar, o en su defecto rotulador punta gruesa.

PASOS A SEGUIR:

Primero desmontamos el plástico cubre motor y quitamos la brida que sujeta el tubo que va a la egr.

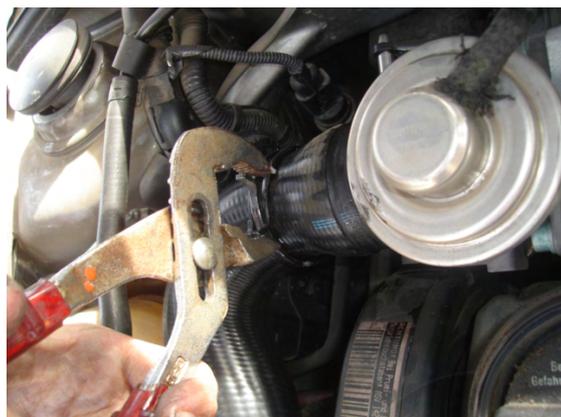


Foto 1



Foto 2

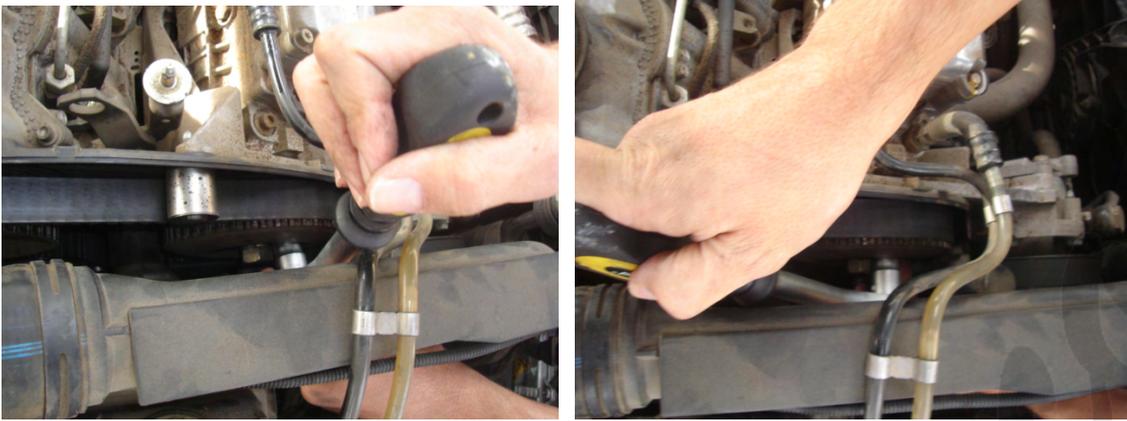
Quitamos el plástico que protege la correa de distribución, que está sujeto por 5 grapas que se quitan con los dedos. 3 se ven desde arriba, 2 están por ambos lados y debajo. (foto 2)

Vemos la polea. Con el tipex, hacemos una marca que toque el fondo y el canto de la polea en sí, como se ve en la foto 3. Quizás la marca es un poco gruesa, aquí mide unos 4mm, y los movimientos que realizaremos de la polea rondarán solo 1mm, por lo que quizás sea mejor usar un rotulador si la marca de este se visualiza bien.



Foto 3

Aflojamos los 3 tornillos del 13 con una carraca. Con aflojarlos un poco es suficiente.



Ahora ponemos la llave plana del 22 en el tornillo central de la polea. En punto muerto debemos mover la mano hacia el habitáculo para atrasar, y hacia el morro el coche para adelantar.



Fotos 3,4 y 5

Una vez movida la polea (mover de 1 milímetro en 1 milímetro) volvemos a apretar los 3 tornillos del 13, colocamos el tubo de admisión (no hace falta colocar la brida) y arrancamos el coche. Ahora miramos el timing.

¡¡¡No olvidar fijar los 3 tornillos y colocar el tubo de admisión después de cada corrección!!!

Hay que tener en cuenta que al apretar los 3 tornillos de 13, puede que la polea se mueva, con lo que hay que tener cuidado y sujetar con la llave del 22 para que se quede fija. Nosotros no tuvimos este problema, pero hay que vigilar la marca después de fijar los 3 tornillos y comprobar que no haya movido.

Debemos tener mucho cuidado de no adelantar en exceso, pues podríamos picar y romper algo.

Esto es a ojo, pero más o menos, cada 1 milímetro que desplazamos la marca, el timing varía entre 40 y 50.

En el primer movimiento que hicimos, movimos unos 2 milímetros, por error atrasamos todavía mas, por lo que no aparecía la línea amarilla en el vagcom, solo aparecía 0 en la casilla que indica el valor numérico del timing, y en la gráfica aparecía un punto en la parte mas baja. El error fue que empujamos la polea con la llave del 22 hacia el habitáculo (cuando debía haber sido hacia el morro del coche para adelantar) (foto 6)



Foto 6 (la marca del fondo de la polea es la que se

desplaza al empujar con la llave del 22)

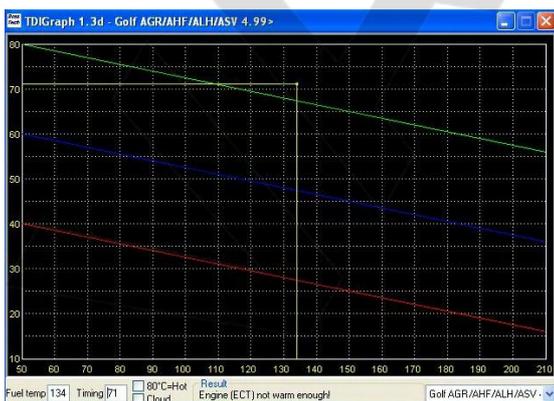
En el segundo movimiento, nos fuimos hasta 63 de timing, por o que tuvimos que adelantar un poco mas..... Nos pasamos hasta 93, por lo que tuvimos que atrasar otro poco, y dimos con 71. Estos 3 últimos valores (63, 93 y 71) se encontraban dentro de 1 milímetro de movimiento de la polea, así que ya sabéis que los ajustes deben de ser de menos de 1 milímetro.



Timing retrasado



Timing adelantado



Timing correcto (un pelín por encima del verde)

Todo esto se debe hacer con el motor caliente, aunque nosotros no hemos encontrado variaciones del timing entre temperaturas del motor de 70 y 90 grados.

Cualquier duda nos encontrareis en el foro www.vagclub.com

Vincentdali y lebrillo

Especial agradecimiento a M0nch0 por su ayuda, si la cual no hubiésemos podido realizar este manual.

28 octubre 2006

VAGClub.com