

Demontáž a zaslepení EGR ventilu pevně spojeného se sáním-FORD Mondeo MKII 1.8TD

Belous (18/10/2009)

Potřebné nářadí: běžné (gola 10,13,17, dlouhé nástavce na голу, zvedák..)

Náročnost: snadné, ale pracné (cca 2-3hod), když jde všechno povolit a utáhnout:)

Většina ze starších Mondeí s tímto typem EGRu má **problém s výtokem šmíru z tohoto ventilu**. Je proto vhodné ho demontovat, šmír teče po motoru a dostane se i k rozvodům a na alternátor. Většina majitelů 1.8TD má navíc stejně EGR zaslepen, takže samotný ventil je stejně k ničemu. Nový díl stojí přes 5tKč, přitom by stačilo jednoduchá konstrukční úprava a dodávat problematickou membránu jako náhradní díl za max. desetinu ceny...

Problém je v prasklé vnitřní membráně. I když by destrukce EGRu zřejmě šla provést v zamontovaném stavu, doporučuji sání demontovat. Předtím je ovšem nezbytné demontovat intercooler, povolit katalyzátor a povolit/vymontovat turbo i s parožím. Další mínus body pro Fordí konstrukci. Přitom by stačilo použít o malinko jiné upevnění saní a celá součástka by byla venku v 10-ti minutách.

Příprava-demontáž překážejících součástí:

-IC: povolit gumové koleno vpravo a uvolnit čtyři šrouby držáku, IC je venku.

-držák katalyzátoru: zvednout auto a povolit dvě matice upevňující držák katu na motoru (nebo čem:))

-výfukové paroží s turbem (stačí i jen povolit): uvolnit sací hadici od vzduchového filtru, povolit hadičku vedoucí k turbokorektoru vstřikovacího čerpadla, povolit 8 šroubů/matek držících paroží na motoru, uvolnit přívod oleje k turbu (pozor – jsou tam dvě měděné podložky), zespoda povolit silikonovou hadici odvodu oleje od turba (při montáži dotahovat s velkým citem!-časem se velkým tlakem může protrhnout), povolit držák, hadic topení, povolit 4 matky spojující kat s parožím. Nyní lze odtáhnout paroží od motoru a uvolní se tak spodní matky saní.

Uvolnit saní (8 matek/šroubů) a součástka s EGRem je venku.

Destrukce EGRU je zřejmá z následujících fotek.

-sikovkami sundáme plechový klobouček (pod ním je velká pružina).

-odtrhneme plechovou misku.

-odklopíme silikonovou membránu

-tlučeme do nožičky ventilu, až jím vyrazíme i spodní ocelovou vycpávku saní. Tím vypadne i ventil.



-Vyčistíme sání a našroubujeme ucpávku otvoru po ventilu:na zaslepení otvoru po ventilu EGRu pak potřebujeme šroub 5 x min. 35Mm s matkou, kousek původní membrány jako těsnění a záslepku spojovacího potrubí mezi výf. paroží a sáním z nejlépe měděného plechu (zpátky do odlitku zatlout ocelovou vycpávku, překrýt kouskem měděného plechu a přichítit zpětně tou propojovací trubicí. -hadičku vedoucí k EGRu je také nutno zaslepit.

Zpětně namontovat všechny součástky. Momenty šroubů sání, paroží a katalyzátoru neznám, ale volil jsem podle druhu materiálu 20-40Nm. Především spoj kat-paroží rád podfukuje.

Pár rad na závěr:

Kontrola a zpětná montáž turba: z turbem nelze doma prakticky nic provádět, lze jen vyčistit vstupní kryt od oleje (upevněn čtyřmi šrouby-pozor při montáži je nepřetáhnout a pozor na správnou pozici celého krytu vůči motoru), zkontrolovat vůle vrtule a zda se nezadrhává či není poškozená. Také zda z něj neteče olej (pod vstupním krytem je silikonový O-kroužek).

Výrobce turba doporučuje při manipulaci s turbem následně vyměnit olej, vzduchový i olej. filtr, těsnění (sání+paroží). Já nic takového nedělal, jen jsem stříkačkou naplnil vstupní olej. otvůrek turba čerstvým olejem a párkrát protočil motor jen na startér (mé „kvalitní“ starty mi to dovolují bez odpojení paliva). Dvě sekundy turba bez oleje jsou stejné pro turbo jako 30sek pro motor bez oleje! Dával jsem taky pozor, aby do turba nenapadal bordel-samozřejmě.

Kontrola katu-při pohledu do katu by měla být vidět neporušená a neucpaná mřížka katylyzátoru.

Kontrola IC- v IC může být lehký povlak oleje, pokud je ho víc, je to špatně=turbo zřejmě na odchodu.

Vyčistěte i sací otvory v hlavě, je tam pěkný marast.

Mnoho km ve zdraví přeje Bělouš

[Pár autodílů a jiných přebytků na prodej](#)