

INSTRUÇÕES PARA CONVERSÃO DO MOTOR 300 Tdi 2.5l PARA 2.8l

As instruções abaixo deverão ser seguidas rigorosamente, afim de obter os melhores resultados possíveis em termos de performance do veículo e vida útil do motor.

Quando comparado com o rendimento do motor original, 2.5l, a versão 2.8l deverá render mais 15 a 20% de potência e torque, e mostrar uma redução de consumo de combustível de 5 a 10%

- 1) Remover o motor usado do veículo, desmontar, inspecionar e lavar todas as peças. Todas as peças não contidas no kit 2.8, poderão ser reutilizadas, desde que estejam em bom estado, caso contrário, as mesmas terão que ser trocadas ou consertadas.
- 2) Os furos dos cilindros deverão ser usinados para um diâmetro de 93,00 mm + ou - 0,00
- 3) Todas as bujões da galeria de água deverão ser trocadas por novas de procedência Maxion, e também as buchas do eixo comando se necessário.
- 4) A bomba de óleo, correia dentada, polias tensoras e válvula termostática deverão ser trocadas.
- 5) Assegurar que o bloco de cilindros esteja livre de qualquer impureza, e depósitos de carbono. Montar o motor de acordo com as normas do fabricante, e valores normais de torques de aperto. Repare a forma diferente da divisão entre biela e capa.
- 6) O retentor traseiro tem 2 furos adicionais de fixação, com 2 parafusos M6 X 20 mm. Utiliza o conjunto como gabarito para marcar posições na capa traseira, furar e passar macho M6, cuidado com o lábio do retentor durante esta operação.
- 7) Usar junta do carter da Maxion peça 70490300 sem cola
- 8) Não precisa medir a altura dos pistões, uma vez que só existe a junta laminada de 3 furos.
- 9) Se o bloco for importado, será necessário abrir as 4 furos da junta no lateral lado turbina de 8 para 10 milímetros de diametro. Esta operação deverá ser efetuada com muito cuidado e broca bem afiada para não "mastigar" as laminas da junta.
- 10) Verificar o estado das 3 roscas dos prisioneiros que fixam o eixo balanceiro. Em caso de dúvida, utiliza "helicoil" or prisioneiros mais compridos; folga de válvulas conforme normal ou seja 0,20 mm a frio.
- 11) O aperto do cabeçote deverá seguir sequência e valores do fabricante.
- 12) No veículo é essencial trocar as mangueiras ESR3121, ESR2298, ERR5099, mangueiras do aquecedor e especialmente o conjunto PCH117840.
- 13) Recomendamos usar disco de embreagem FTC1994 (Valeo) ou FTC3196 (AP), ambos tendo 15% mais área lonada que o original FTC2149
- 14) O débito da bomba injetora deverá ser aumentado em aprox. 15 a 20 % a gosto do cliente e a emissão de fumaça.
- 15) A pressão de abertura do wastegate deverá ser aumentada ate 1,0 bar.
- 16) Para quem quer extrair o máximo de benefício desta conversão, é possível fazer balanceamento dinâmico do conjunto virabrequim, aliviar o volante, usar turbo TGV, e intercooler de maior eficiência; estas não são essenciais para obter um resultado muito satisfatório. Na verdade, o custo desta conversão não deverá ser maior que o custo da retífica normal de um motor 2.5l, com a vantagem que o kit 2.8l vem com virabrequim, pistões e bielas 0 km., sem necessitar dos custos de retífica das peças usadas.