

2.4/2.8 V6

Przeróbka układu zapłonowego na pojedyncze cewki

Co potrzebujemy

1. Cewki, które pasują od kilku silników

PASUJĄ			NIE PASUJĄ
2.0 FSI, 2.4, 2.8 FSI, 3.2 FSI, 3.0 TFSI, 4.2 FSI, 5.2 FSI	1.8 T, 2.0 ALT, 3.0 ASN	1.8 TFSI, 2.0 FSI, 2.0 TFSI 2.5 TFSI, 5.2 FSI	1.8T 20V, 2.7T 30V, or 4.2L 40V.
06D 905 115	06C 905 115 A	06F 905 115	06A 905 115
06D 905 115 A	06C 905 115 B	06F 905 115 A	06A 905 115 A
06D 905 115 C	06C 905 115 D	06F 905 115 B	06A 905 115 B
06D 905 115 D	06C 905 115 E	06F 905 115 C	06A 905 115 C
06D 905 115 F	06C 905 115 F	06F 905 115 D	06A 905 115 D
06D 905 115 G	06C 905 115 G	06F 905 115 E	06B 905 115 G
06D 905 115 J	06C 905 115 H	06F 905 115 F	06B 905 115 H
06D 905 115 K	06C 905 115 K	07K 905 715	06B 905 115 J
06E 905 115	06C 905 115 L	07K 905 715 A	06B 905 115 L
06E 905 115 A	06C 905 115 M	07K 905 715 B	06B 905 115 M
06E 905 115 B	BERU ZSE051	07K 905 715 C	06B 905 115 N
06E 905 115 C		07K 905 715 D	06B 905 115 P
06E 905 115 D		07K 905 715 E	06B 905 115 Q
06E 905 115 E		07K 905 715 F	06B 905 115 R
BERU ZSE 032		BERU ZSE 033	06B 905 115 S
			06B 905 115 T
			06B 905 116 J
			06B 905 117 L
			06C 905 115 C
			BERU ZSE 043, ZSE 034

* Im wyższa litera na końcu tym nowsza cewka, tak VAG oznacza swoje cewki

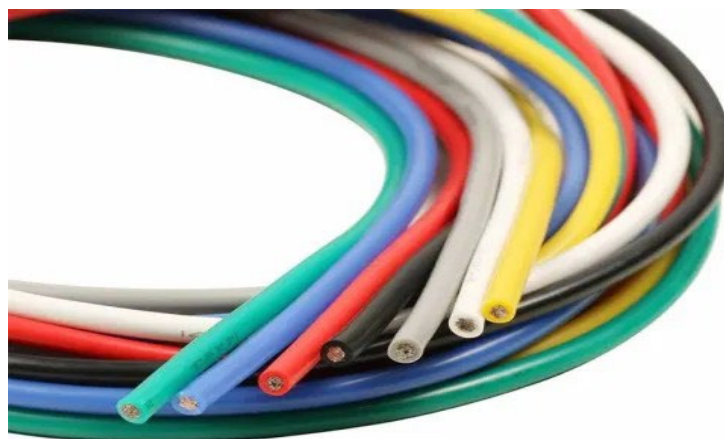
2. 6 wtyczek cewek 4pin **1J0973724**



3. 1 wtyczkę główną 5pin **6X0973825**



4. Przewody (FLRY-B, plus i masa 2,5mm², sygnał 1mm²)



5. Lutownica, ewentualnie dodatkowe narzędzia mile widziane



KROK 1

Demontujemy stary zespół cewek i przewody wysokiego napięcia



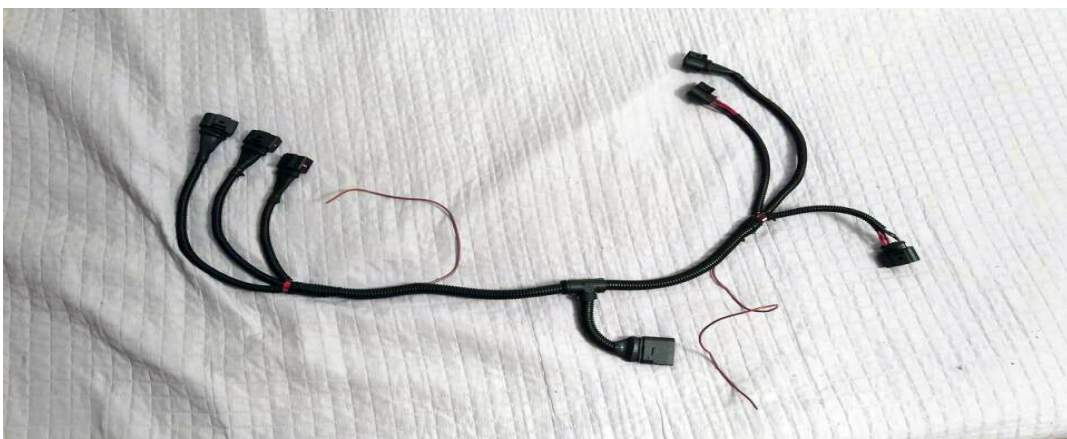
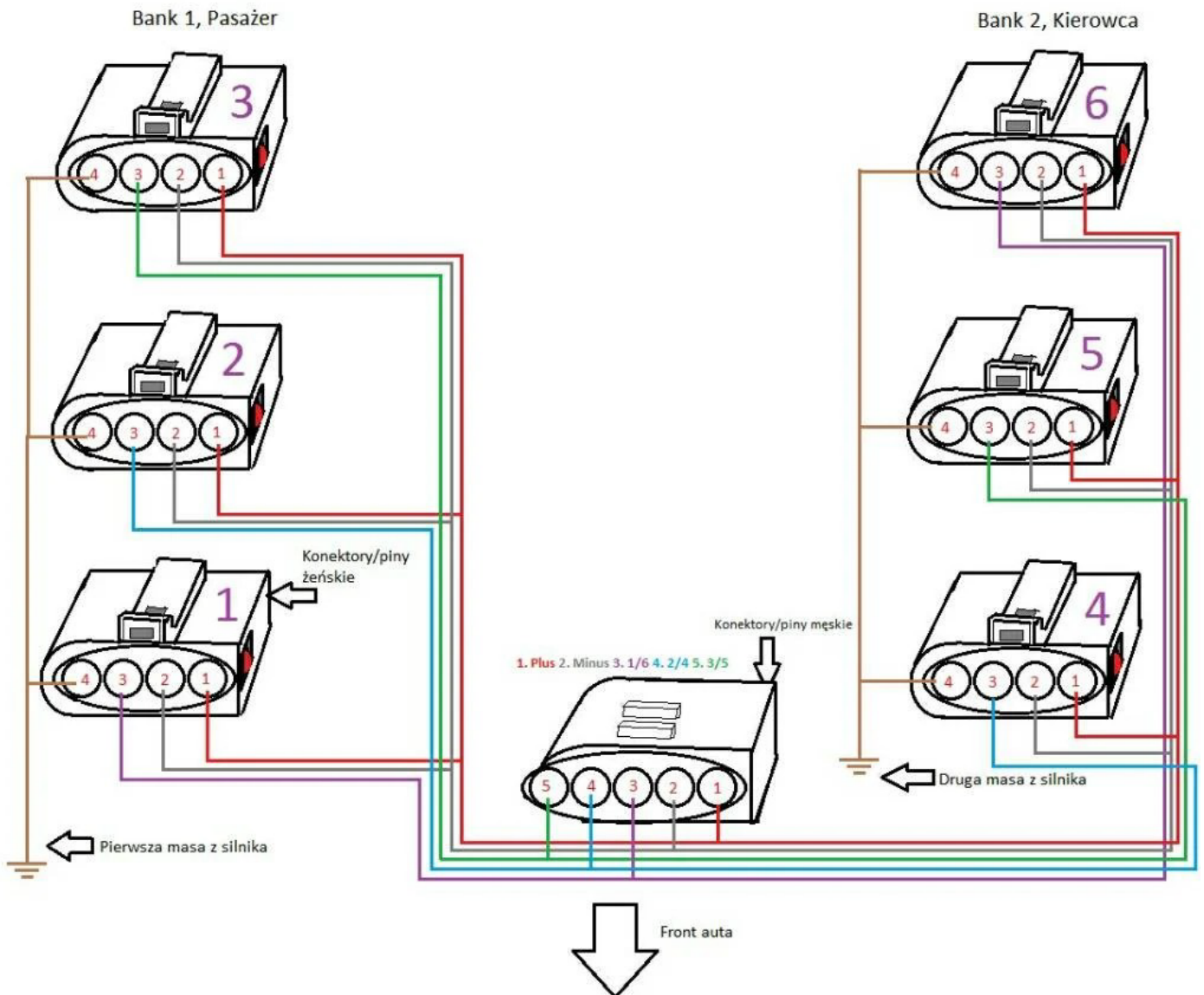
KROK 2

Tworzymy od podstaw nową wiązkę.

W głównej wtyczce mamy 5 pinów **plus**, **masa** i 3 sygnały.

Sygnały sterują parami cewek **1/6**, **2/4**, **3/5**

***NIE pomylić z łączeniem 1-4, 2-5, 3-6!!!**



KROK 3

Montujemy gotową wiązkę.

- Wtyczkę 5pin podłączamy, gdzie uprzednio podłączony był zespół cewek



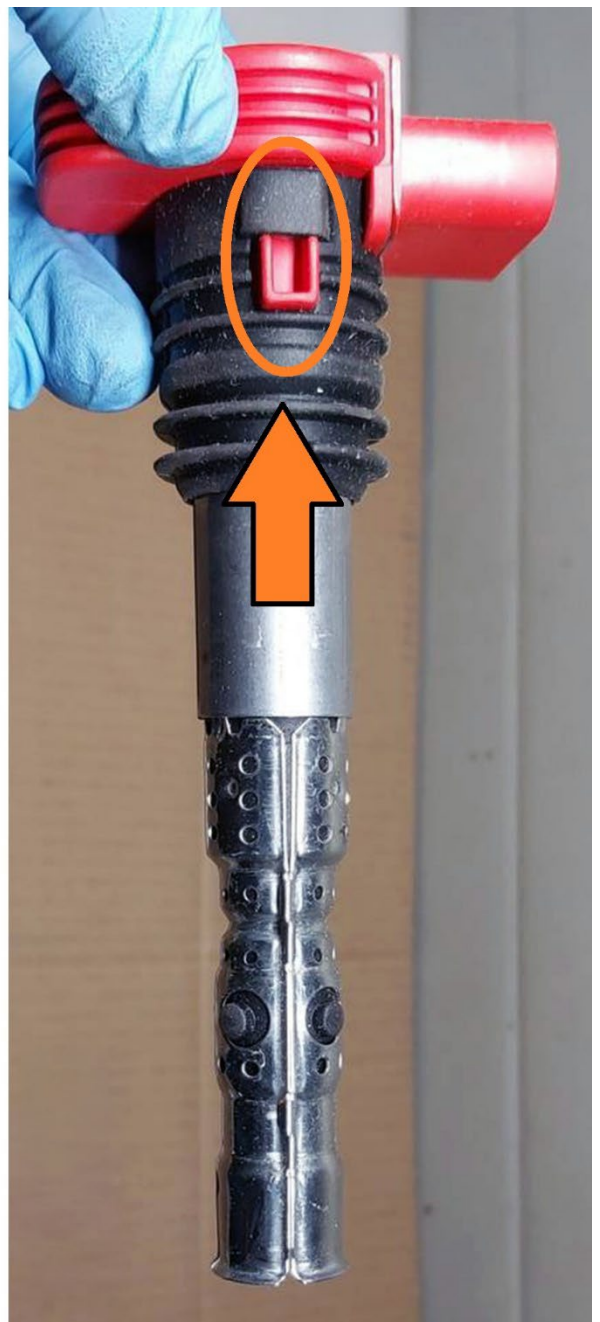
- Masę sinika podpinamy pod jakąś śrubę



KROK 4

Gdy już mamy wiązkę, należy zająć się cewkami, gdyż nie do końca pasują. W cewkach znajduje się gumowy kołnierz, który nie pozwala nam wsunąć jej do końca. Należy wziąć ostry nóż i najzwyczajniej go usunąć.

(W różnych cewkach może być różna wysokość, dlatego najlepiej obcinać po kawałku i sprawdzać czy wchodzi na świecę, a zapewniam, że będzie czuć opór. W niektórych cewkach trzeba dodatkowo spiłować plastikowy klinek).



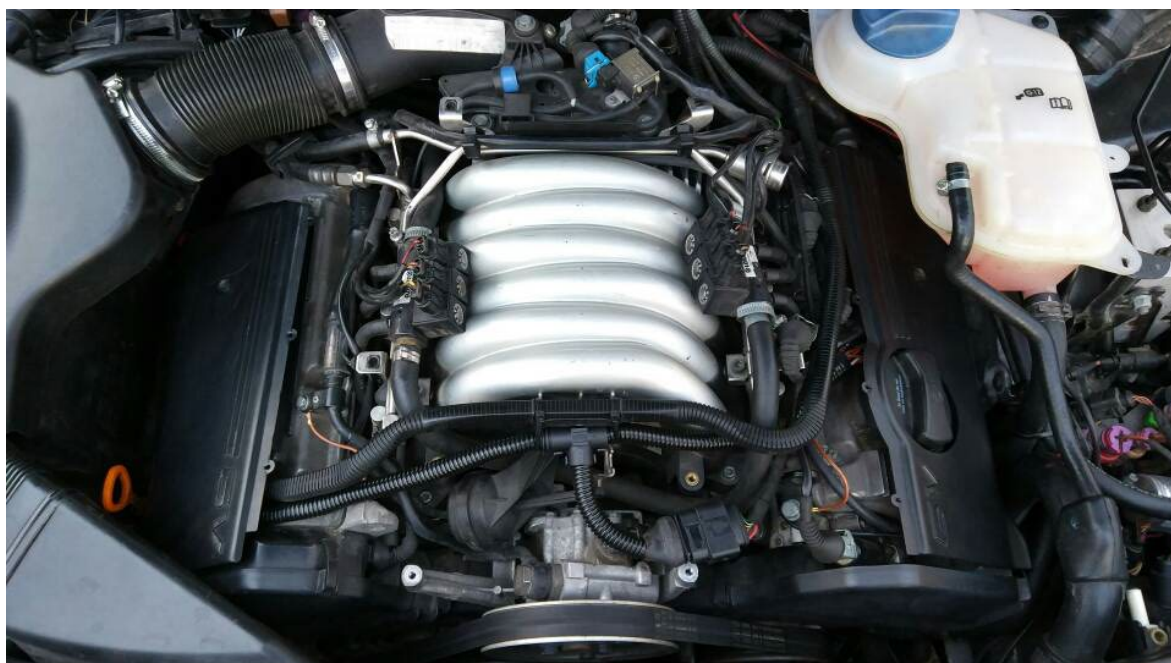
KROK 5

Montujemy cewki i podpinamy kostki



KROK 6

Cewki nie zawsze chcą „siedzieć” i czasami powoli się wysuwają, dlatego trzeba je zabezpieczyć plastikową osłoną pokrywy zaworów. W zależności od cewek i ich ułożenia, możliwe, że będzie trzeba podciąć wzmocnienia w osłonie pokrywy, żeby udało się ją zamocować. Ważne, aby stabilnie siedziały w gniazdach.

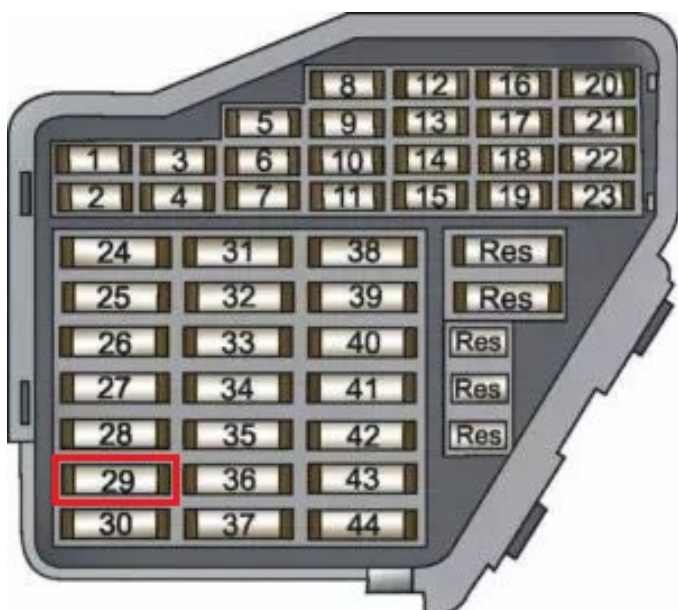


KROK 7

W skrzynce bezpieczników sprawdzamy bezpiecznik nr. 29

W zależności od modelu, zamontowany jest 20A lub 30A.

Jeżeli zamontowany jest o wartości 20A należy go zamienić na mocniejszy 30A. Powodem jest nowy układ pojedynczych cewek, który wykazuje większy pobór prądu, co skutkuje niekiedy przepaleniem słabszego bezpiecznika.



KROK 8

Odpalamy silnik i robimy jazdę próbną.

Adnotacje

Różnice związane z modernizacją, to równa praca silnika bez przerywania (zwłaszcza na LPG), lepsza reakcja na pedał gazu (odczuwalna najbardziej przy dolnej partii obrotów) i cichsza kultura pracy silnika.

Modernizacja testowana i sprawdzona w:

Audi A4, A6, A8

VW Passat B5

Skoda Superb

Kompatybilne silniki:

2.4 V6: ALF, AGA, AML, APS, ARJ, APC, BDV

2.8 V6: ACK, AQD, ALG, APR, AMX, AGE, ATX

Projekt powstał na podstawie materiałów, wiedzy i doświadczenia użytkowników portalu:

<https://a4-klub.pl/> oraz <https://a6klub.pl/>