



VW et Audi TDI CR140 ECO KIT Guide d'installation



Ce guide est de vous aider installer votre nouveau Rawtek DPF, EGR et Adblue Supprimer Kit échappement ECO sur votre (2009-2014) VW / Audi avec moteur diesel 2.0l CR140.

Note: Les images de ce guide où pris une MK6 2011 VW Jetta TDI. Il y a quelques légères différences dans autres modèles sorte ces images peuvent ne pas être précis100% mais ils sont suffisamment proches pour vous guider correctement travers le processus d'installation.

Nous remercions d'avoir acheté un système d'échappement de performance Rawtek!

S'il vous plaît prendre temps de lire et comprendre ce suit ... En installant votre système d'échappement Rawtek Performance, vous indiquez que vous avez lu ce document et vous acceptez les conditions énoncées ci dessous. Il incombe à l'acheteur de suivre toutes directives d'instructions d'installation et consignes de sécurité fournies avec votre système d'échappement Rawtek Performance. Rawtek Performance Fabrication Inc. décline toute responsabilité pour dommages survenus à mauvaise utilisation, abus, mauvaise installation, mauvais fonctionnement, manque de soins responsable, ou toutes raisons énoncées précédemment résultant d'incompatibilité avec les produits d'autres fabricants et / ou systèmes. Rawtek Performance Fabrication Inc. produits d'échappement, sauf indication contraire, sont conçus pour applications de véhicules stock. Si vous avez modifié votre véhicule de quelque manière, s'il vous plaît assurez vous que ces mods n'affectera pas avant commencer le montage installation.

Fois que réinstallation attaches d'usine, utiliser spécifications de couple d'usine et séquences.

Attention!!!

Lorsque travaillez sur, sous ou autour une mise garde d'exercice du véhicule. S'il vous plaît laisser refroidir avant commencer travailler l'échappement et moteur du véhicule, comme le système d'échappement et température du moteur peuvent provoquer brûlures graves. Si travaillez sans ascenseur toujours consulter les propriétaires de véhicules manuel pour spécifications correctes de levage. Toujours porter lunettes de sécurité et assurer une zone de travail sécuritaire. blessures graves ou mort pourraient se produire si mesures de sécurité ne sont pas respectées.

Avertissement - Utilisez uniquement hors route

nombreuses pièces Rawtek de fabrication de Performance Inc., y compris tous produits d'échappement VW TDI liés, sont vendus pour utilisation hors route seulement. Toutes modifications de performance et installations sont aux clients propres risques. Rawtek Performance Fabrication Inc. détient aucune responsabilité implicite ou autre pour défaillance mécanique, électrique ou autre lors utilisation des produits de performance du marché secondaire. Articles vendus pour utilisation hors route seulement sont illégales dans nombreux États et provinces et sont destinées à course véhicules qui ne peuvent jamais être utilisés sur la voie publique.

En installant un produit de performance après vente, le propriétaire du véhicule assume entière responsabilité pour toute utilisation, et / ou mauvaise utilisation du produit et accepte que Rawtek Performance Fabrication Inc. détient aucune responsabilité quant aux conséquences, juridique ou autre, d'telle utilisation et / ou abuser.

Liste des pièces:

<u>QTÉ</u>	<u>Description</u>	<u>Pièce n °</u>
1	Downpipe	VA.2.C14.DP
1	avant moitié des Midpipe (1 de 2 versions)	VA.2.C14.MP.CP VA.2.C14.MP.NCP
1	arrière moitié des Midpipe (1 2 versions)	VA.2.C14.MP.RP VA.2.C14.MP.NRP
1	Réducteur	VA.3.RED.30
1	Kit de matériel (détails ci dessous)	VA.2.C14.HW

Kit de matériel # VA.3.C14.HW compose des éléments suivants:

1	Joint (3 Boulon 3")	GAS3B30
1	EGR bloquer plaque	VA.3.C14.EGR.PLT
2	de colliers de serrage d'échappement (3")	BCS-300
2	boulons inoxydables (3/8-16 2" long)	
3	boulons inoxydables (3/8-16 1,5" long)	
7	Nuts inoxydables (3/8-16)	

Sous le capot:

- 1) Débrancher la borne négative de batterie.
- 2) Enlever le couvercle du moteur en plastique. (Tirer sur les quatre coins)
- 3) 1e capteur de pression (du côté du passager du moteur)



- (a) Retirer les trois vis Torx.
- (b) déconnecter le connecteur électrique.
- (c) Retirer les crochets et mettre côté.
- (d) avec pince, desserrer les colliers de serrage et retirer le capteur dans les tuyaux.
- (e) Régler toutes ces parties côté, ils seront réinstallés plus tard.

4) deuxième capteur de pression (arrière du moteur)



- (a) ouvrir l'emballage de chaleur d'argent.
- (b) déconnecter le connecteur électrique.
- (c) Retirer la vis de torx fixer le support de capteur sur le couvercle de vanne.
- (d) avec pince, desserrer le collier de serrage et retirer le capteur (avec support) des tuyaux.
- (e) Régler toutes ces parties côté, ils seront réinstallés plus tard.

5) Sur l'écran thermique supérieur DPF, retirer les 3 écrous (10 mm) et retirer l'écran thermique. Ce ne sera pas réutilisée.



6) fils de capteur

(a) gratuit les 3 fils (deux fils EGT et un capteur de O2) des guide-fils représentés.



(b) déconnecter les connecteurs électriques **ORANGE** et **BRUN** côté de la batterie. Le connecteur est brun à l'arrière, contre le pare-feu.



(c) Retirer pellicule thermique argent partir du fil du capteur d'oxygène. Mettez côté pour réinstaller plus tard.

(d) dévisser le capteur d'oxygène du DPF et mis côté mais ne déconnecte pas du véhicule.



7) Utilisation une douille 13 mm sur une extension, retirer le boulon à tête hexagonale sur le support DPF. Ce boulon est un peu caché entre le DPF et le moteur. Ne jetez pas. Ce boulon sera réutilisé plus tard.



8) Enlever l'écrou fixation du support supérieur de la cartouche de EGR pour le turbo.

Remarque: Cet écrou est difficile d'accès. Il est mieux accessible partir du haut. Atteindre bas entre le turbo et pare-feu pour sentir pour elle. Une fois vous trouvez, obtenir une clé court 13mm sur et desserrer.



Dans le cadre du véhicule:

9) Retirer la plaque de protection en matière plastique à partir de sous le moteur.



10) Enlever les deux entretoises métalliques sous le tunnel d'échappement.



11) dévisser le capteur d'oxygène des gaz échappement et laisser pendre.

12) Moteur à clapet d'échappement

(a) Retirer l'enveloppe de chaleur partir des du moteur de volet d'échappement et d'oxygène fils capteurs

(b) déconnecter le connecteur électrique du moteur des volets d'échappement.

(c) dévisser 4 écrous matière plastique maintiennent le protecteur train roulement matière plastique pour le corps.



(d) tout tirant vers le bas sur le châssis protection plastique, soulever le support plastique maintenant les connecteurs électriques hors de la carrosserie du véhicule. Débranchez ensuite connecteurs Orange, Brun et Noirs. Retirez le capteur d'oxygène et fil de clapet d'échappement et mettre côté. Ceux ci ne seront pas remis place. Vous ne aurez plus besoin du support en plastique, mais vous pouvez réinstaller si vous voulez.



(e) Pour le connecteur Orange, tracer le fil vers le capteur de EGT gaz échappement dans le soufflet du tuyau flexible. Retirer le fil de ensemble des clips de retenue métallique maintient en place.

(f) Appliquer peu graisse à l'orange, brun et noir ouvert connecteurs électriques restant sur la voiture. Cela permettra éviter corrosion.

(g) fils de ranger etré installer protecteur train roulement matière plastique.

13) Ensemble tuyau convertisseur catalytique

(a) desserrer les 2 écrous (13 mm) sur le collier de serrage d'échappement, où le tuyau de catalyseur répond la cat stock avant échappement.



(b) avec un support ou second jeu d'aiguilles pour supporter le catalytique, tuyau de pot retirer la pince plus avant de bande V reliant les catalyseurs à la conduite DPF. Le collier de serrage est souvent bloqué sorte vous devrez peut être jar en vrac avec une barre de levier et marteau.



(c) Grâce l'ensemble de tube de chat supporté, glisser soigneusement le collier de serrage arrière, enlever l'ensemble de tube de chat et mis côté.



14) Enlever les deux boulons (13 mm) fixation du support d'échappement à la sous trame.



15) Déposer le bouclier thermique d'essieu (deux boulons 16 mm).



16) Enlever les sur l'essieu du côté du passager six boulons (10 mm triple-carré).



17) de cartouche de filtre EGR

(a) éliminer la petite pince-bande V.



(b) Retirer les deux boulons (13 mm) sur la bride de boîte métallique EGR.



(c) Retirer le réservoir du véhicule et mettre côté.



18) sur le tuyau DPF, juste après l'accouplement flex, dévisser la sonde EGT de l'échappement. Mettez côté le capteur.



Remarque: Si le capteur est saisi dans le tuyau, vous aurez un temps très difficile retirer le DPF du véhicule. Dans ce cas nous vous suggérons réduire le sous châssis (6 boulons) sorte que vous avez plus espace pour tirer le DPF out. Si vous avez besoin d'abaisser le sous cadre vous devrez peut être un alignement des roues une fois le travail est terminé. Voir les instructions la page 12 pour abaisser le faux châssis.

Si vous n'avez pas besoin d'abaisser le sous cadre, passez à page suivante ...

abaissement la sous trame (étape optionnelle):

Retirez les six boulons (sous châssis 18mm) qui fixent le sous châssis au châssis. Le sous cadre baisser abaisse d'environ un pouce. Il se bloque du système de direction.



Si vous n'avez pas besoin d'abaisser la sous trame, passez à page suivante ...

19) Retirez deux boulons fixation du croisillon d'os de chien à la transmission. Cela permettra au moteur de se déplacer un peu. Vous serez en mesure de déplacer l'axe de la route et basculer le moteur arrière pour boulons d'accès.



20) Enlever les quatre écrous (13 mm) sur le support fixation du DPF au moteur. Le support ne sortira pas jusqu'à ce que le DPF est lâche.



21) Enlever le serrage de bande de V pour fixer le DPF au turbo. Volkswagen installe habituellement cette pince avec le boulon vers bas. Si vous ne pouvez pas accéder partir du haut, vous devrez utiliser un peu d'alan à l'extrémité d'une extension longue pour accéder. Le collier de serrage est souvent bloqué sorte vous devrez peut être jeter en vrac avec une barre de levier et marteau. FAITES ATTENTION! Le DPF est maintenant lâche.



22) partir du haut, déposer les deux fils de EGT vers bas long côté la DPF. Cette façon lorsque le DPF sort le fond, les fils ne sera pas pris sur quoi ce soit.



23) Utilisation un support de cric sous l'avant de la transmission pour basculer le moteur vers avant. Cet angle de la volonté arrière du moteur vers bas et loin du pare-feu, vous donnant plus espace pour enlever le DPF.



24) Il est temps de retirer le DPF. Du fond, tirez le DPF vers bas tout tournant le sens horaire. Le DPF doit être tourné fait 180 degrés quand il est finalement sorti par le tunnel d'échappement. Voir photos ci dessous:

Remarque: Si vous ne desserrez pas les sous trame, cela peut être une grande douleur le cul. Lot de jurons et crier aide habituellement. Assurez vous que les supports et / ou fils sont nets enferrons sur quoi ce soit. Le support va essayer de percer travers le bouclier thermique. Essayez de plier le bouclier thermique autour du support que vous lentement le DPF Pouces hors du tunnel. À certain moment vous pouvez commencer à penser, merde, il est coincé! Il est probablement ...suffit garder rire, crier et jurer, et finalement il sortira. Si vous ne pouvez pas obtenir, vous pouvez desserrer la sous trame comme décrit à page XX.



25) Retirez le caoutchouc et support d'échappement plastique du DPF et mettre côté. Il sera plus tard réinstallée.



26) Re-installer l'essieu vers le coupleur de transmission. (six boulons trois carrés)

27) Re-instal la sous trame si vous deviez desserrer. Essayez d'obtenir le sous cadre aligné autant que possible dans son emplacement origine. Il n'y pas broches positionnement à aligner.

Remarque: Vous devrez peut être opter pour un alignement des roues.



28) plaque bloc EGR

(a) Nettoyer soigneusement la surface de joint sur le refroidisseur EGR.

(b) Localiser le joint étanchéité origine et deux boulons (13mm) partir la cartouche de filtre EGR. Nettoyer deux côtés si le joint.

(c) appliquer une couche mince d'machine à joint silicone haute température pour deux côtés du joint étanchéité. (nous utilisons Permatex 81878 de cuivre Ultra)

(d) Coller le joint au bloc de EGR d'aluminium fourni hors de plaque.

29) Downpipe

- a) nettoyer soigneusement la surface de joint d'étanchéité sur la sortie du turbo.
- b) Localiser le joint Turbo / DPF origine. Nettoyer deux côtés du joint. Appliquer une fine couche de pâte à joint à haute température pour deux côtés du joint étanchéité. Installer le joint étanchéité à l'entrée du tuyau descente, sur la douille centrage.
- c) partir la supérieure du moteur, déposer soigneusement le tuyau descente vers bas en place avec la douille centrage glisser dans l'orifice sortie du turbo. Assurez vous que le support se trouve sous le tuyau descente support sur le moteur.



- d) Installation la pince originale de bande V sur le tuyau descente et la du bride de sortie turbo. Ne serrez pas complètement. Il doit être bien ajusté mais vous devriez toujours être mesure faire tourner le tuyau descente intérieur du turbo un peu.



e) Faire tourner le tuyau descente en position sorte que le support de tuyau de descente est butée contre la face inférieure du support sur le moteur.

f) Localiser le boulon à tête hexagon a le origine partir du support DPF. Installer la vis dans le support de tuyau de descente, fixant sur le support sur le moteur.



g) serrer tout le collier de serrage en V.

Remarque: La pince est conçue pour étirer il cassera avant de fond jamais sortir. Ne pas trop serrer.

30) Réinstaller capteurs

(a) Appliquer une petite quantité d'anti-grippage sur les filets du capteur O2.

(b) Remettre place le capteur primaire O2 dans le tuyau descente.



(c) réinstaller EGT capteur avec connecteur orange en second bouchon sur tuyau descente. (non représenté sur photo)

(d) Remettre place les capteurs de pression avec leurs supports au moteur comme ils étaient origine. Assurez vous que les capteurs sont reliés électriquement. Pour le capteur sur le côté passager du moteur, il n'y aura pas tuyaux vont à lui. Vous simplement laisser les orifices de pression à air libre. Pour le capteur de pression à l'arrière du moteur il y aura un seul tuyau disponible. Vous connecter ce tuyau au port de pression taille appropriée. L'autre port restera ouvert à atmosphère.



31) Midpipe

(a) Localiser les deux 3/8 x 2" boulons et quatre 3/8" écrous à embase dentelée fournies avec le kit. Localiser le caoutchouc et support d'échappement plastique de étape 25.



(b) insérer les deux boulons travers les trous de caoutchouc telle sorte que la fileté partie des boulons sera vers l'arrière de la voiture lorsque le support est installé sur le sous châssis.

(c) Discussion des deux 3/8" écrous à embase dentelée sur tout le chemin. La partie de bride dents scie de l'écrou doit être tournée loin de la tranche d'échappement de caoutchouc.



Note: Les boulons seront vrac intérieur des trous de caoutchouc. C'est normal.

(d) installer le plastique et support d'échappement en caoutchouc sur la sous trame tel qu'il était origine.

(e) Mettre la moitié avant de la midpipe vers haut dans position avec les deux boulons dans le dispositif suspension de caoutchouc passe travers les deux fentes du support de midpipe. La partie bridée des écrous doit être contre le support de midpipe. Installer les deux autres 3/8" écrous à embase dents scie telle sorte que le support de midpipe est prise sandwich entre les deux surfaces brides des écrous. Ne serrez pas complètement encore.



(f) Localiser le 3" joint d'échappement, trois 3/8 x 1,5" boulons et 3/8" trois écrous à embase dents scie prévues.



(g) Installer le joint étanchéité entredeux brides et le tuyau descente de midpipe et boulon serré.



(h) installer le réducteur prévu sur la moitié arrière de la midpipe.

Remarque: Le réducteur sera installé sur l'extrémité expansée non du midpipe.



(i) installer la moitié arrière de la midpipe sur la moitié avant de la midpipe. Faites pivoter le tuyau en position si nécessaire pour obtenir la fin du réducteur pour aligner bien avec le chat stock retour d'échappement. Tirez le réducteur vers l'arrière jusqu'à ce qu'il BUTS contre le catalyseur arrière échappement. Faites glisser le collier de serrage OEM sur le réducteur. L'union entredeux le réducteur et l'échappement d'origine doit être au milieu de la pince de bande OEM. Serrez complètement bas la bande serrage OEM.



(j) installer les deux 3" colliers de serrage acier inoxydable sur les deux expansés joints sur le midpipe. Assurez vous que tout est aligné et bien serrer complètement.

Remarque: Les joints de glissement ne doivent pas nécessairement être touché fond. Vous êtes libre de régler avant les joints à dos afin d'obtenir parfait montage. Si vous avez un midpipe résonnante et vous pensez que le résonateur est trop près du support, suffit glisser le tube de résonateur plus arrière pour meilleur dégagement.



(k) Serrer les écrous du support de midpipe.



Remarque: Pour Passat instal le support montage fourni injecteur d'AdBlue comme dans l'image ci dessus, à droite. Utilisation la pince v-bande origine, fixez l'injecteur d'AdBlue sur le disque rond sur le support montage.

32) Remettre place les deux entretoises métalliques sous le tunnel d'échappement.



33) Assurez vous qu'il n'y a pas contact entre une des entretoises métalliques et les gaz échappement. Assurez vous également que le fil du capteur d'oxygène est correctement fixé sur l'armature métallique et ne pend pas vers bas ou contact avec les gaz échappement.

34) Remettre place le bouclier thermique d'essieu.



35) Remettre place les deux boulons dans le chien transmission attelle osseuse.



36) Remettre place la plaque de protection en matière plastique sous la engine. Reinstall le capot moteur plastique

37) Raccorder la borne négative de batterie.

38) Profitez.