

Anular la EGR en el motor X16XEL

Explicaré paso a paso cómo localizar, desmontar, limpiar y anular la EGR de los motores X16XEL de Opel. Posiblemente también sea aplicable a otros modelos, pero lo desconozco.

Como breve introducción explicaré lo que es la EGR:

Viene del inglés **Exhaust Gas Recirculation** (recirculación de gases de escape). Dicha válvula se encarga de coger un porcentaje de los gases de escape del motor y volver a meterlos por la admisión de aire, hasta de un régimen de giro inferior a las 3000 – 3500 RPM. Pasado ese régimen, la válvula se cierra y ya sólo entra aire limpio en la admisión. Éste constante abrir y cerrar, y aparte toda la carbonilla que se acumula en la válvula son los responsables de un mal funcionamiento que provoca tirones, ralenti inestable y fallos en la centralita.

Por ello anularemos la EGR y veremos como el motor va más fino y con más potencia debajo de las 3000 RPM.

Paso 1: localizar la EGR

Está escondida debajo de los colectores de admisión, cerca del acelerador. Tiene el tamaño de media lata de refresco y su color es negro.



Paso 2: desmontaje

Lo primero que hay que hacer es quitar la tapa de plástico donde pone “Ecotec”. Luego liberamos el colector de admisión, quitando los tornillos marcados en rojo y los manguitos marcados en verde. Asimismo también habrá que soltar el tubo que va desde la mariposa al colector, pero os aconsejo que os hagáis con una buena llave “pícoloro” porque el muelle que tiene, se las trae...



Retiramos los colectores, teniendo cuidado de no perder la junta, y de que no nos entre porquería al motor.



Ahora ya tendremos acceso a la EGR, pero para desmontarla necesitaremos una carraca con extensor, y una punta Torx30.



Una vez desmontada, su aspecto es éste (se aprecia la cantidad de carbonilla acumulada)



Paso 3: Limpieza y anulación

Lo más importante es limpiar bien la válvula, para que no se atasco y nos dé los menos fallos posibles. Yo he usado KH-7 y un cepillo de dientes viejo, pero puedes usar casi cualquier cosa que sea capaz de limpiar la carbonilla.



Aquí le he pasado un tornillo, para que la válvula estuviera abierta, y la he llenado hasta arriba de KH-7, y se deja un buen rato así para que haga efecto.



Mientras que hace efecto el KH-7 comiéndose toda la porquería, vamos a fabricarnos la chapa ciega que será lo que anule la EGR físicamente.

En mi caso he usado la carcasa de una fuente de alimentación de un ordenador, pero puedes usar casi cualquier chapa medianamente resistente y que se pueda trabajar sin dificultad.



Usamos la junta original para marcar lo que hay que recortar (con sierra de calar o Dremel) y le hacemos los agujeros por donde pasan los tornillos.

Una vez recortada la chapa, debería de encajar a la perfección encima de la válvula.



Para que sea más fácil volver a montar la EGR, podemos pegar con silicona resistente al calor la chapa a la válvula, y antes de montar la válvula también aplicamos sellador al lado de la chapa que va hacia la admisión, para que no haya fugas ni falsas tomas de aire.



Paso 4: montaje

El montaje se realiza justo de forma inversa al desmontaje, cuidando de que queden bien apretadas todas las tuercas, de que colocamos correctamente las juntas y enchufamos los manguitos en su sitio.

Conclusión final

Todo el proceso se puede realizar en unas 2 a 3 horas, dependiendo de la habilidad que se tenga con las herramientas. Es un trabajo muy recomendable que desde luego vale la pena realizar, puesto que la sensación de suavidad del motor aumenta notablemente, incluso se gana fuerza en recuperaciones a menos de 50 km/h en 3ª.

Doy las gracias a Jorge (Joril74) y Emilio (BILLyTK) del ClubGsiSpain, que me han ayudado con sus consejos, experiencias y aportando material gráfico.

Cualquier aportación para ampliar o mejorar este brico será bienvenida en mi correo.