

## Antecedentes:

circulando por autovía, a unos 120 km/h, le piso para realizar un adelantamiento y noto un pequeño bajón de potencia, algo de humo negro por el escape y el testigo del calentador parpadeando en ámbar. Sigo circulando a unos 100 km/h sin problema aunque el testigo no deja de parpadear. Paro y en el siguiente arranque el testigo ya no parpadea. A los pocos días, en otro apretón del acelerador vuelve a ocurrir lo mismo.

Total, que bicheando por los foros (mayormente ingleses) doy con un tipo que lo documenta bien y me animo...

Os detallo el proceso, pero ya os anticipo que el problema quedó resuelto. efectivamente se trataba de obstrucción de la válvula EGR por acumulación de chapapote...

Tomé las fotos durante el proceso inverso del montaje, de ahí que veáis reluciente la EGR desde un principio, ok?

Para los más inexpertos, os recomiendo usar como referencia visual la varilla del aceite.

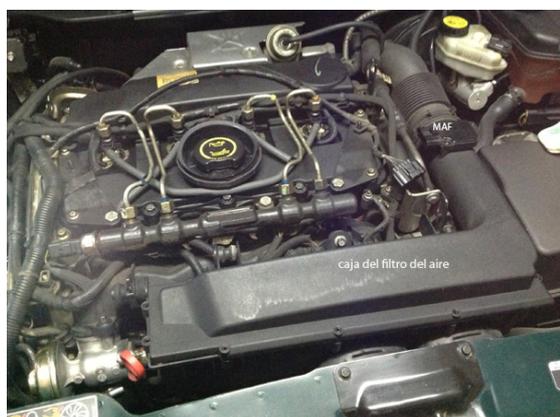
Vamos al lío... Abriendo el capó:

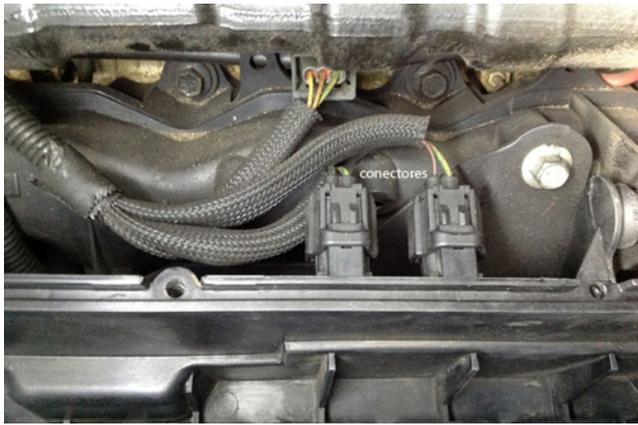


...saco la varilla del aceite y retiro la cubierta protectora de plástico ejerciendo simplemente algo de presión hacia arriba.

Antes de meterle mano a la EGR, hay que liberar el compartimento del filtro del aire, lo cual nos permitirá trabajar con comodidad y, de paso, repasar el estado del filtro.

Muy fácil: Hay que retirar los tornillos de la tapa, liberar un par conectores y el sensor MAF.





menos fácil: liberar las dos toberas de entrada del aire. Son de goma recia y cuesta algo de trabajo desprender la caja que contiene el filtro del aire.

Truco: si retiráis previamente el filtro, podréis ayudaros empujando desde el interior de las toberas a través de ambos agujeros. En la foto se aprecian dos pestañas de sujeción... con un poco de agua jabonosa la cosa resultó más fácil. Si usáis un destornillador y la fuerza bruta, es fácil que perforéis la goma o que os hagáis daño...





herramientas básicas: un par de llave de vaso (nº10 y nº8), destornillador, llave fija nº10, guantes y muuuuchos trapos.

EGR con chapapote



Una vez extraída, limpiamos la EGR con algún spray limpiador específico. Yo compré uno por unos 14€ y reconozco que ayuda pero, los muchos trapos son necesarios.



la famosa manguera hacia el intercooler, (que tarde o temprano se raja y hay que sustituir) y la única junta que lleva la EGR,...yo la reutilicé, pues se veía en buen estado:



Realmente, el proceso del montaje no tiene secretos. Recomiendo ir limpiando todas las piezas que se extraen antes de volver a colocarlas y ¡cuidado con dejar caer algún tornillo o herramienta dentro del motor!. A mi me pasó con un tornillo pero lo recuperé con una varilla de esas telescópicas con imán en la punta...

No olvidéis conectar el manguito a la boquilla de la EGR...  
Creo que esto es todo.

Como ya os comenté al principio, el x-type vuelve a responder cuando le piso y el testigo no ha vuelto a parpadear.

Ojo, mi EGR es 100% mecánica. Parece que otras son electrónicas y requieren de otras atenciones...  
saludos