

Boletín técnico: conexiones de tuberías de vacío del colector de admisión

Grupo: Motor

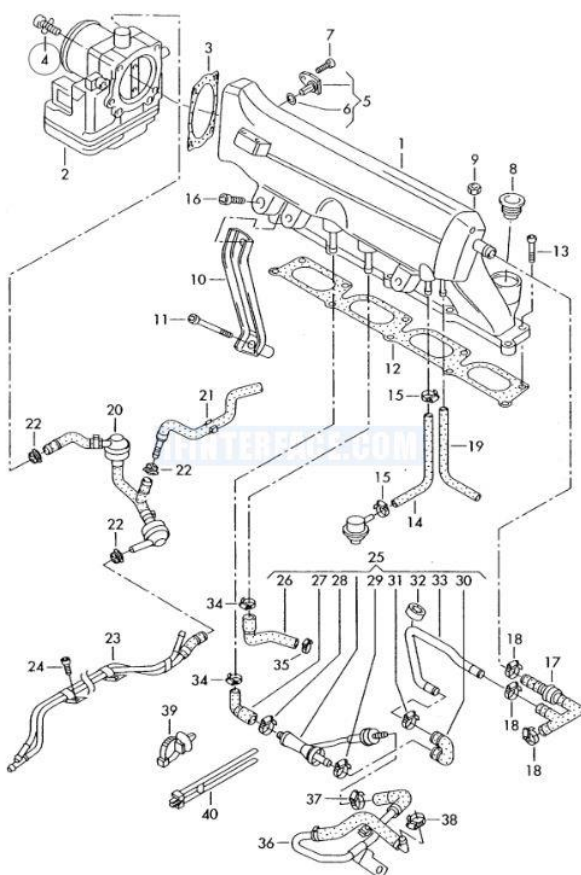
TSB N°: 1

Fecha: 23 /07/2025

Página: 1 / 8

Problema detectado:

Algunos equipos presentan dudas a la hora de eliminar dispositivos que vienen en el vehículo de origen conectados a las líneas de vacío / presión del colector de admisión y que deben modificarse para un correcto funcionamiento del kit GTI Trophy.

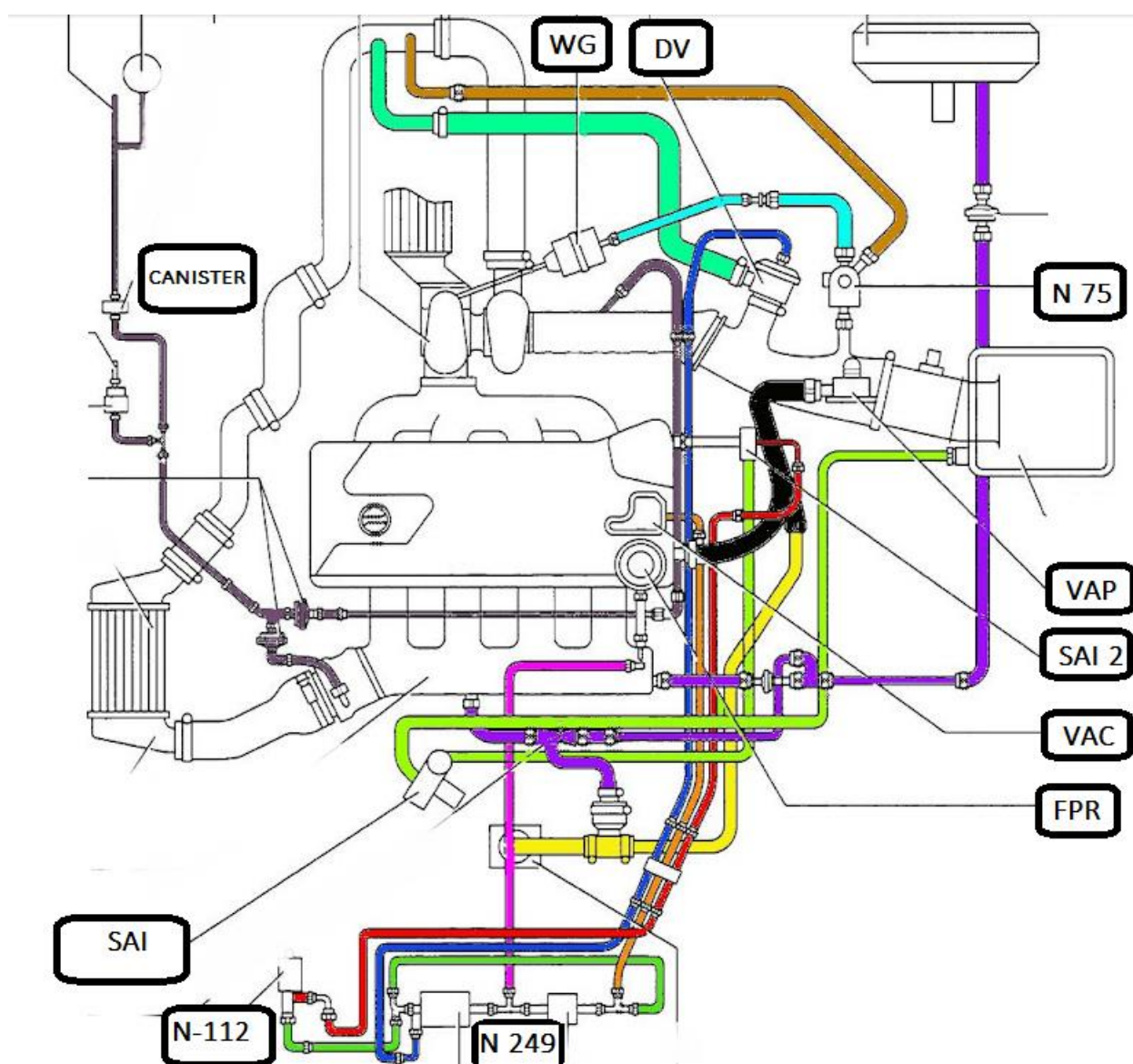


En caso de no tener todas estas tuberías correctamente conectadas, **es posible que el vehículo pierda rendimiento** y se produzcan fallos de funcionamiento.

Este boletín pretende informar a los participantes de estos problemas y tratar de aportar información para que los equipos puedan revisar la conexión de todos los tubos de vacío / presión del colector de admisión, así como los elementos que vienen en el vehículo original y que deben eliminarse (cánister, N249, etc...).

Proceso de conexión:

En primer lugar, debemos conocer la nomenclatura que VW ha dado a todas las electroválvulas y componentes del sistema de vacío / presión conectados al colector de admisión.



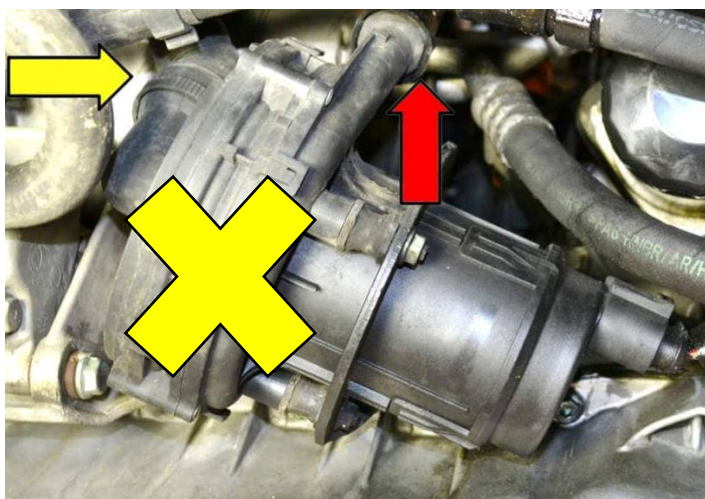
Descripción de las abreviaturas y procedimiento de conexión:

- **Cánister:** sistema de recirculación de vapores de combustible desde el depósito. Este sistema debemos **eliminarlo completamente** y condenar su conexión a la parte superior de la mariposa electrónica.

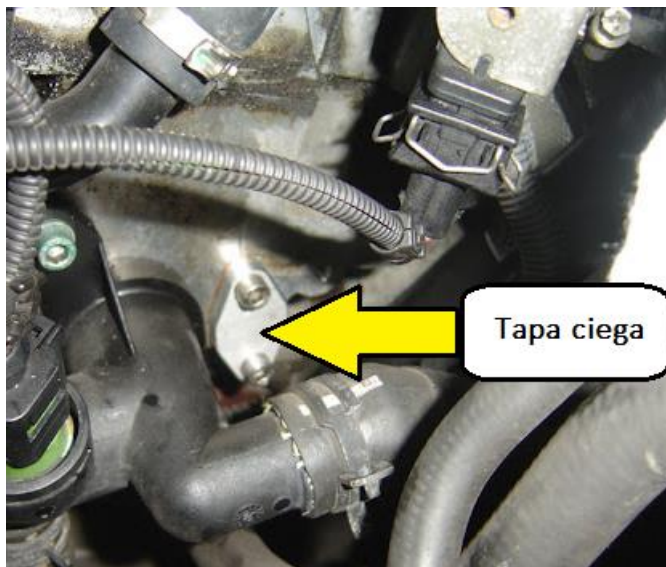
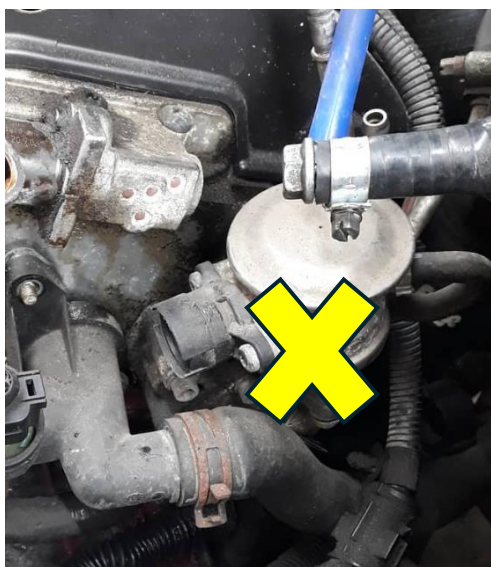


- **SAI:** sistema anticontaminación de recirculación de aire secundario compuesto por: bomba eléctrica y válvula SAI. Este sistema **debemos eliminarlo completamente e instalar una tapa ciega** en la culata en sustitución de la válvula SAI.

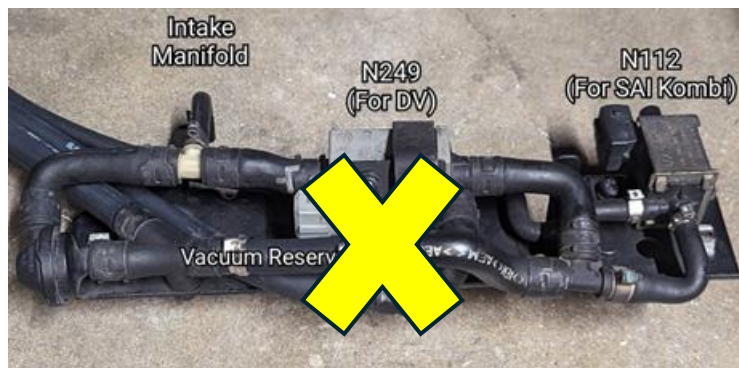
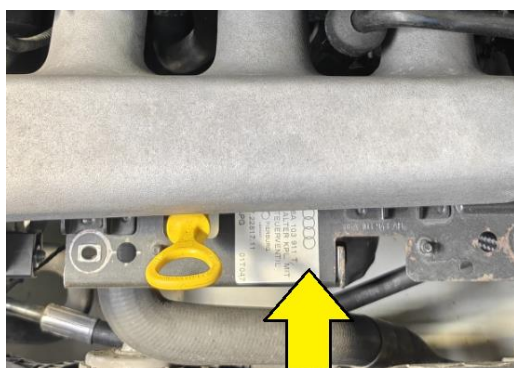
Eliminar bomba recirculación aire secundario (SAI) y sus dos tuberías de conexión (flechas amarilla y roja)



Eliminar la válvula SAI (situada en la parte izquierda de la culata, junto al sensor de temperatura de refrigerante) y añadir una tapa ciega



- **Electroválvulas N112 y N249:** situadas en la parte inferior de la placa metálica que sujeta la varilla de aceite, en la parte delantera del colector de admisión. **Debemos eliminar ambas**, con todas sus conexiones de vacío. No obstante, recomendamos dejar instalada la placa soporte para que siga ejerciendo su función de sujeción de la varilla de aceite.



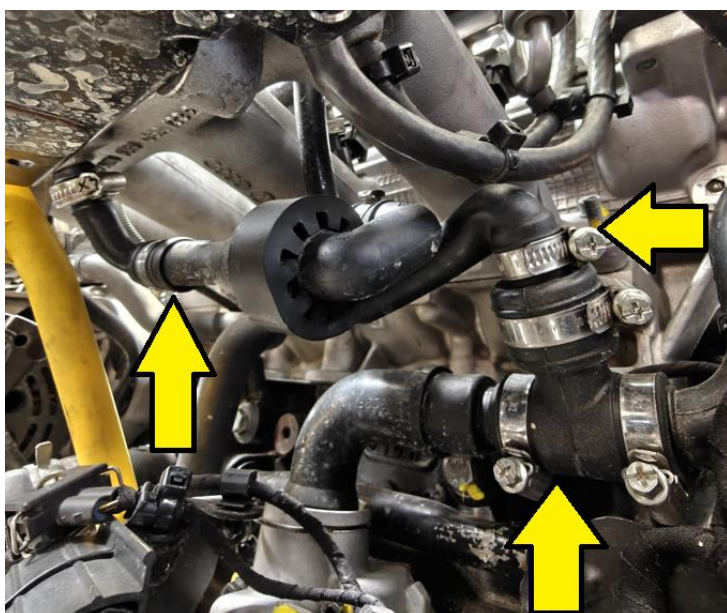
- **FPR:** Regulador de presión de combustible. Debe ir **conectado directamente** a uno de los acoples del colector de admisión que se encuentran en la parte inferior izquierda del mismo (cualquiera de los dos indistintamente) y que se pueden ver en la siguiente fotografía.



- **Acumulador de vacío (VAC):** Situado en la parte superior de la tapa de balancines, en un soporte específico encima de las bobinas de los cilindros 3 y 4. **Debemos eliminarlo.**



- **Recirculación de vapores de aceite:** Nuestra recomendación es dejarla tal cual viene de serie con todas sus tuberías y acoples. Prestar especial atención a todos los manguitos que lleva, puesto que son propensos a rajarse y producir fugas en el colector de admisión, que disminuyen el rendimiento.



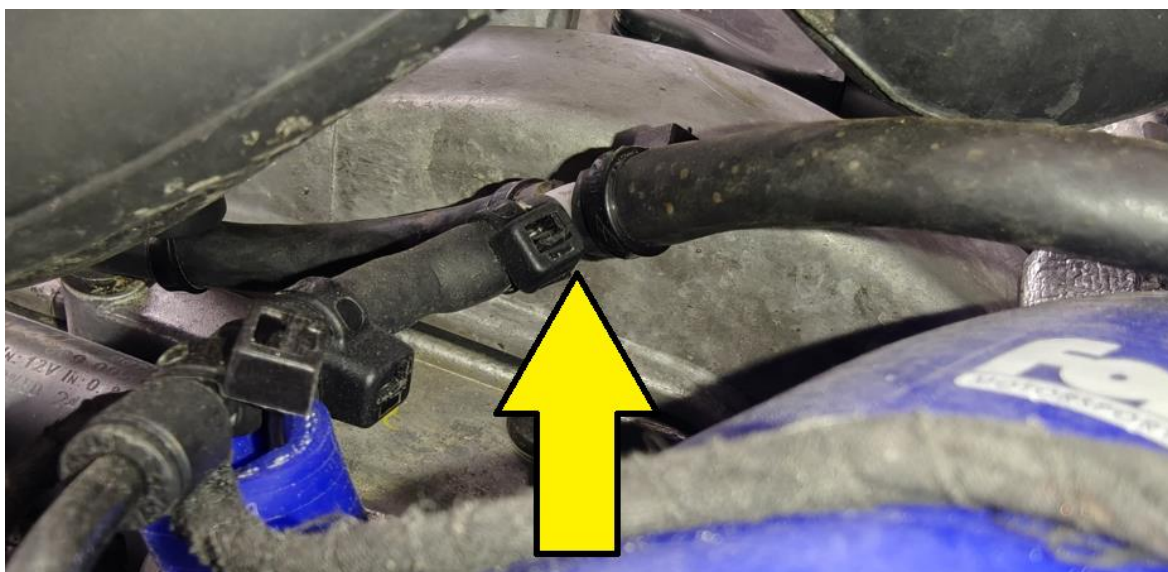
- **N 75 y wastegate:** la electroválvula de gestión de presión de turbo (n75) debe dejarse conectada a la wastegate del turbo y los manguitos de admisión tal cual viene de origen en estos modelos. **Es necesario comprobar periódicamente el estado de los mismos.**



- **Diverter valve (DV):** La válvula de descarga de sobrepresión del colector de admisión debe ir conectada **directamente** a cualesquiera de los acoples que se encuentran en la parte inferior izquierda del colector de admisión (uno irá a la FPR y el otro a la DV).



- **Conexión al MAP interno de la MAXX ECU:** Es necesario conectar el MAP interno de la ECU programable MAXX ECU suministrada en el kit original de la GTI Trophy a la conexión **entre el colector de admisión y la DV** (ver punto anterior) mediante la adaptación de una T específica para este tipo de manguitos.



- **Vacío del servofreno:** Opcionalmente se puede desconectar para endurecer el tacto del pedal de freno. Es necesario añadir un tapón al extremo de la tubería del colector de admisión para evitar una fuga. Esta modificación opcional se puede hacer de diferentes formas. No obstante, añadimos una ilustración a modo de ejemplo.

