

#TL100191

INSTALLATION MANUAL

MS100262

APR Mk8 GTI to Golf R Turbo Upgrade
Version 1.0

APR



Anmerkungen:

Diese Anleitung wurde für einen Volkswagen Golf 8 R mit nordamerikanischer Spezifikation geschrieben, aber andere Modelle, wie der Volkswagen Arteon, Audi S3, etc. sind ähnlich.

Bewahren Sie beim Zerlegen des Fahrzeugs alle Befestigungselemente auf, damit sie wiederverwendet werden können. Es wird empfohlen, dass Sie sich eine Art Ablagefach besorgen, um die Befestigungselemente zu ordnen, z. B. eine Angelkiste oder mehrere große Eiswürfelbehälter. Befestigungselemente, die nicht wiederverwendet werden können, sind in der Anleitung vermerkt. Alle in dieser Anleitung verwendeten Richtungen (rechts, links, vorne usw.) beziehen sich darauf, dass Sie auf dem Fahrersitz des Fahrzeugs sitzen.

In dieser Anleitung wird davon ausgegangen, dass Sie über grundlegende mechanische Fähigkeiten und verschiedene Arten von Werkzeugen verfügen, um das Kit zu installieren. Sollten Sie Fragen zum Einbau haben, wenden Sie sich bitte an Ihren APR-Stützpunkthändler in der Nähe.



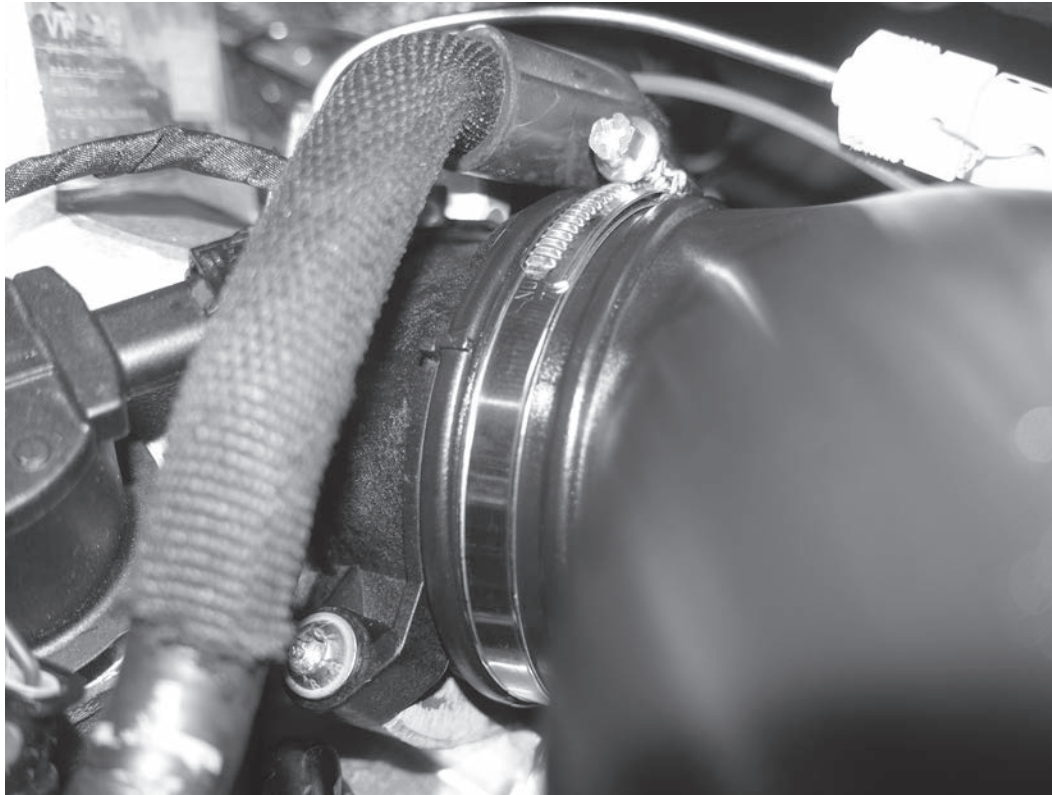
1) Stellen Sie das Fahrzeug sicher auf eine Hebebühne oder einen Wagenheber. Es ist zwar nicht erforderlich, aber ein guter Zeitpunkt, um einen Motorölservice durchzuführen (lassen Sie das neue Öl aus dem Motor, bis die Installation abgeschlossen ist). Die Kühlfüssigkeit des Motors kann abgelassen werden. Wenn Sie die Kühlfüssigkeit nicht ablassen, geht während des Einbaus etwas davon verloren, kann aber nach dem Einbau leicht nachgefüllt werden. Auch der Wechsel der Zündkerzen ist ratsam, da Sie fast alle vorbereitenden Arbeiten durchgeführt haben sollten.

APR

2) Entfernen Sie die beiden T25-Schrauben an der Vorderseite der APR-Airbox. Lösen Sie die 7-mm-Mutter an der Schelle, die das Airbox-Rohr an der Rückseite der Airbox hält und trennen Sie es. Schieben Sie die Airbox zurück und ziehen Sie diese dann von den Befestigungspunkten ab, um die Airbox aus dem Fahrzeug zu entfernen.



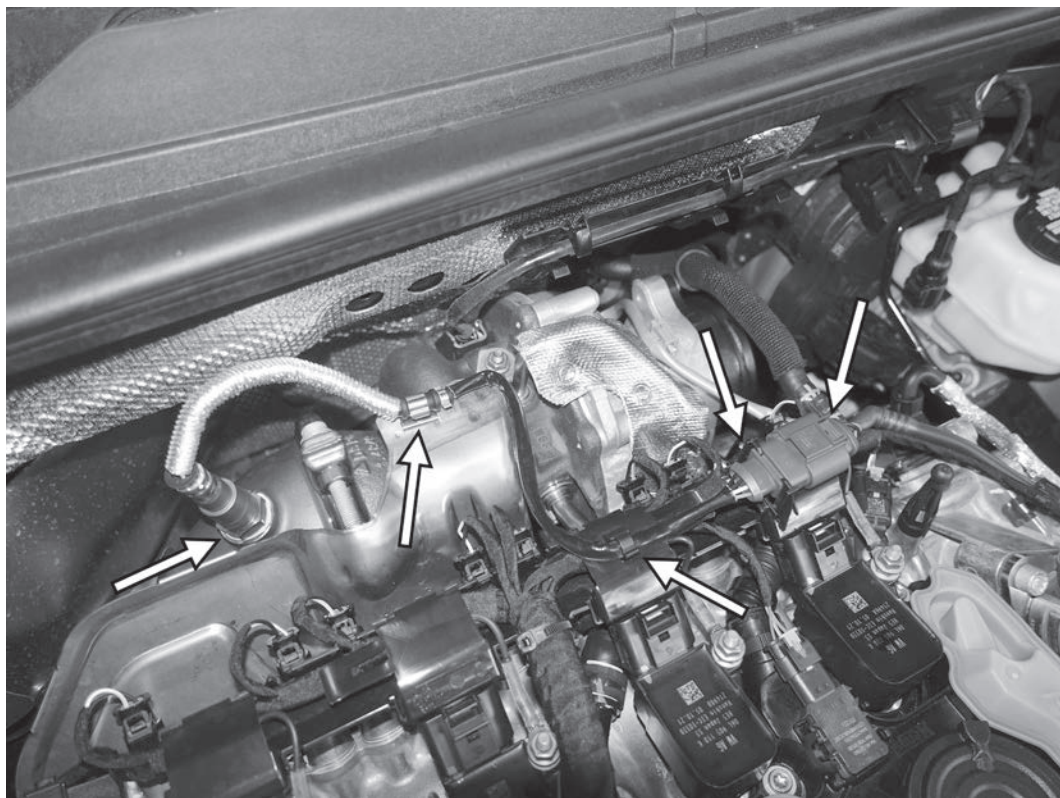
TL100191



3) Lösen Sie die 7-mm Schelle mit der das hintere Ansaugrohr am Turboinlet befestigt ist. Trennen Sie die Unterdruckleitung von der Unterseite des Ansaugrohrs danach das Rohr vom Turboladereingang und entfernen Sie es aus dem Fahrzeug.

4) Entfernen Sie die T30-Schraube an der Seite des werksseitigen Turbooutlet und hängen Sie den Kabelbaum ab. Danach die 7-mm Schlauchschelle die das Turbooutlet mit dem Kupplungsschlauch verbindet entfernen. Das Turbooutlet anschließend vom Turbolader abziehen. Entfernen Sie die andere 7-mm Schlauchschelle am Gummi-Turbooutlet und ziehen Sie den Schlauch ab.



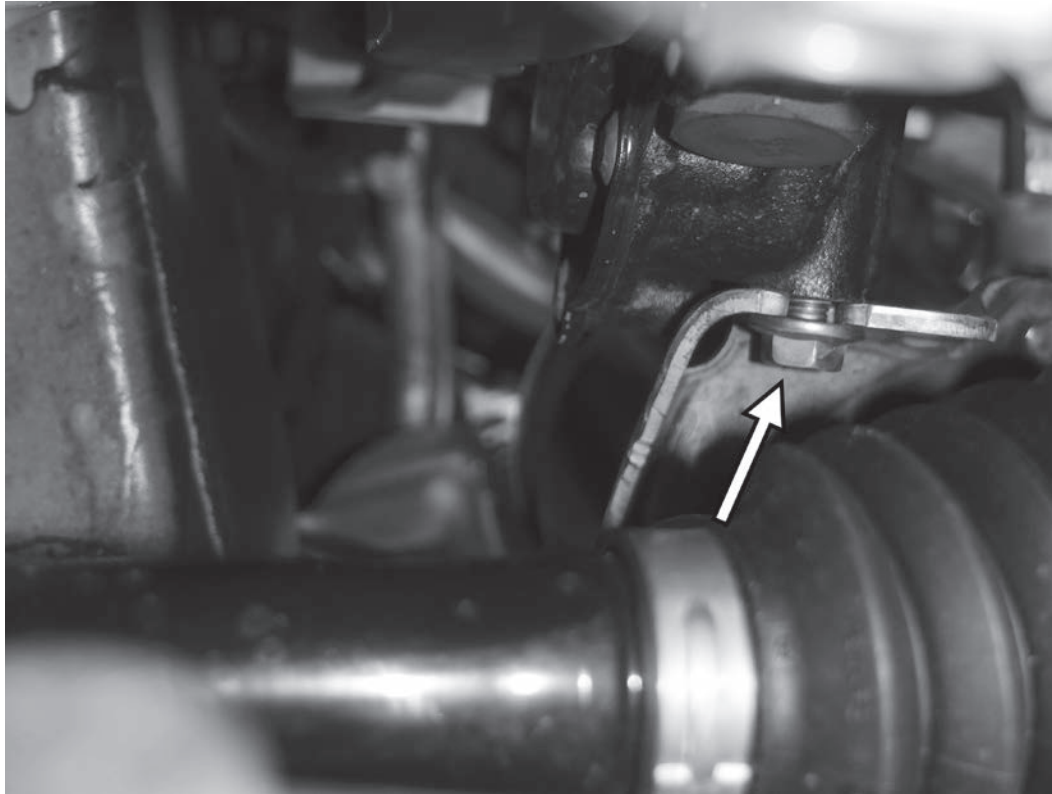


5) Trennen Sie den elektrischen Anschluss für den primären Sauerstoffsensord und entfernen Sie anschließend den Stecker von der Halterung. Kabelbaum von den beiden Clips an der Motoroberseite trennen. Schrauben Sie schließlich die Lambda-Sonde von der Buchse der Downpipe ab um die Sonde aus dem Fahrzeug zu entfernen.

6) Lösen und entfernen Sie die 6mm Inbusschraube, die die V-Band Schelle an der Downpipe hält. Trennen Sie die Schelle von der Verbindung, indem Sie diese abhebeln.

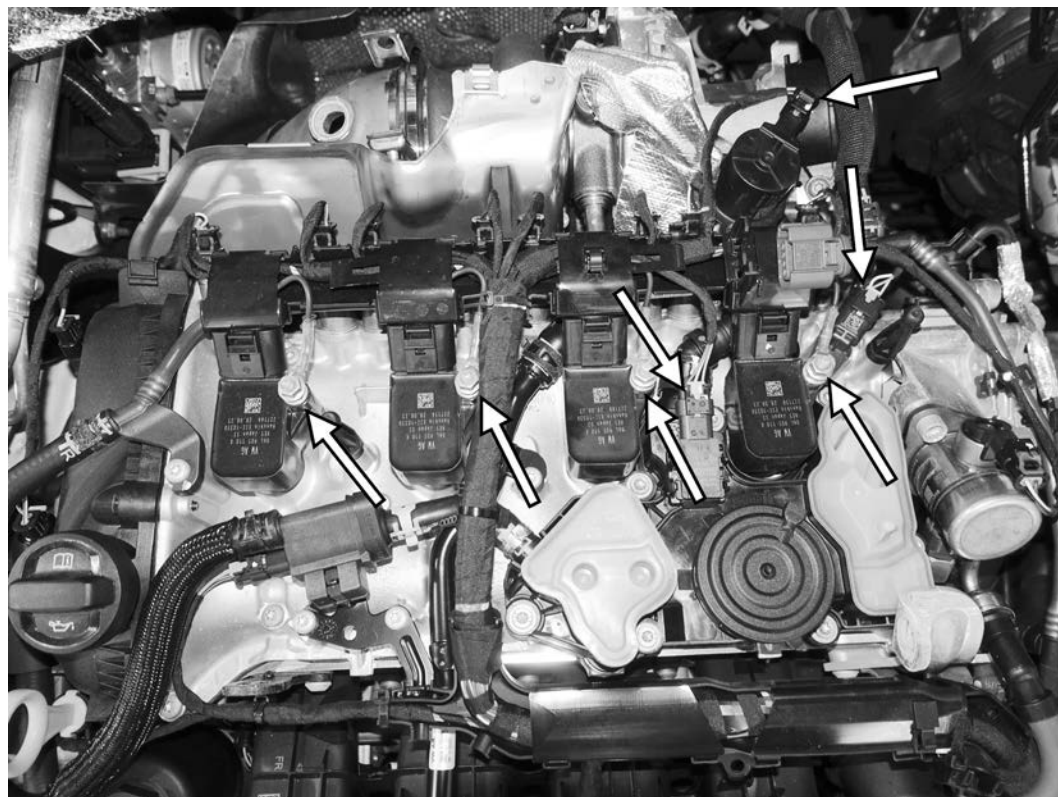


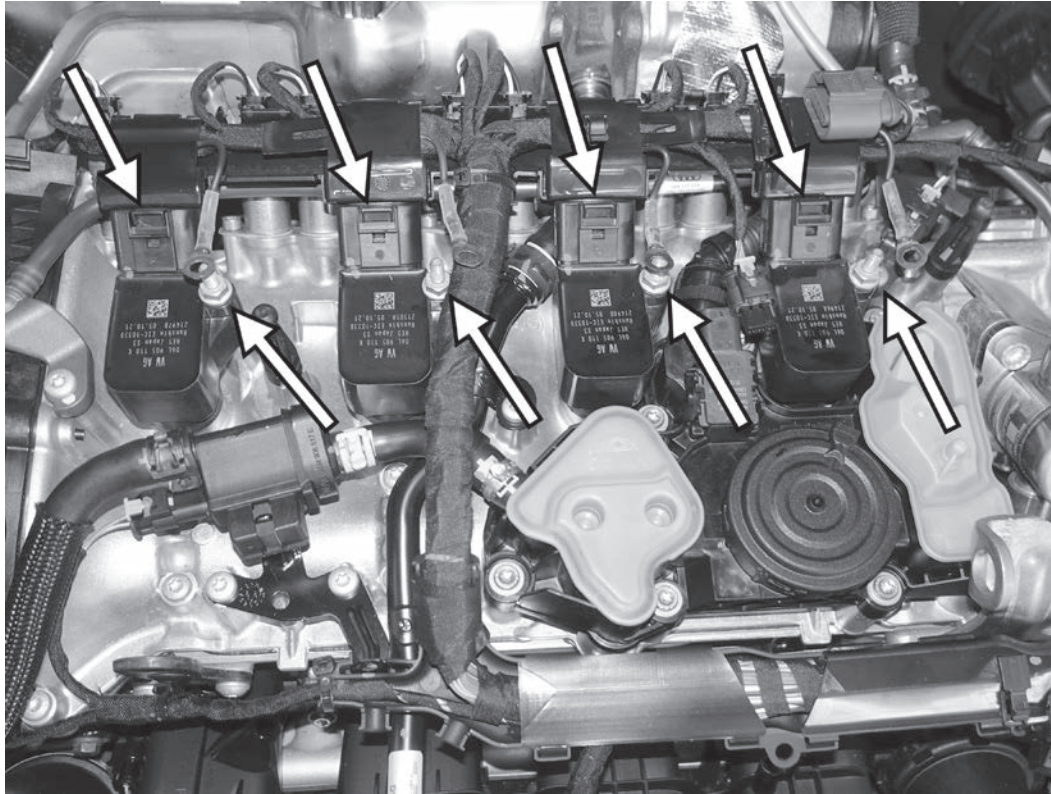
TL100191



7) Entfernen Sie die 13-mm Schraube mit der die Halterung der Downpipe an der Rückseite des Motorblocks befestigt ist. Von unten aus gesehen befindet sich die Schraube genau über dem inneren rechten CV-Achsgelenk. Die Downpipe kann nun vom Turbolader getrennt und auf die rechte Seite des Motorraums verschoben werden.

8) Die vier 10-mm Muttern entfernen, mit denen die Erdungsbänder an den Zündspulenpaketen befestigt sind. Halten Sie die Bolzen an den Zündspulenpaketen mit einem dünnen 10-mm Schlüssel fest und lösen Sie die vier 10mm Muttern. Trennen Sie die Erdungsbänder von den Befestigungspfosten. Trennen Sie die elektrischen Anschlüsse des PCV-Drucksensors und des Nockenwellenstellungssensors. Trennen Sie schließlich den elektrischen Steckverbinder des Umschaltventils.

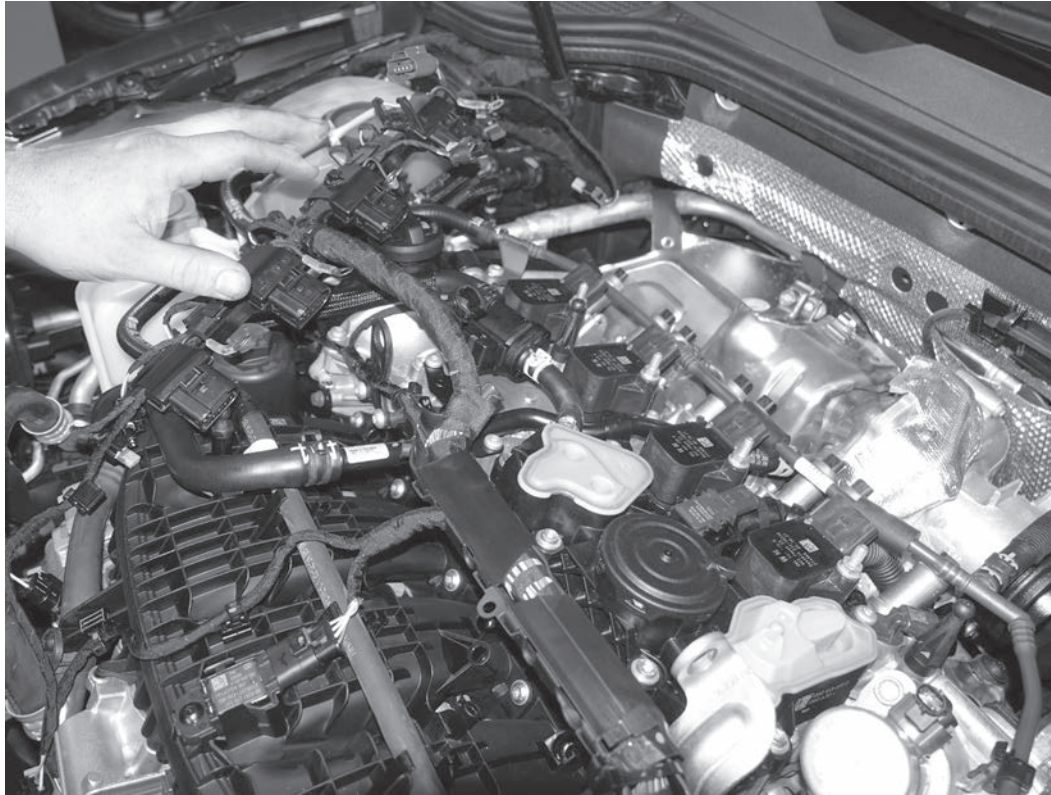




9) Entfernen Sie die 10-mm-Bolzen an denen die Coilpacks befestigt sind. Trennen Sie die vier elektrischen Stecker von den Coilpacks und heben Sie den Kabelbaum ab.

10) Der Kabelbaum muss nun auf der Rückseite freigelegt werden. Trennen Sie die beiden elektrischen Steckverbinder von den beiden Nockenwellenantrieben auf der rechten Seite des Motors und trennen Sie den Clip von der Steuerkettenabdeckung. Trennen Sie die 8 elektrischen Steckverbinder von den Ventilhubmagneten.



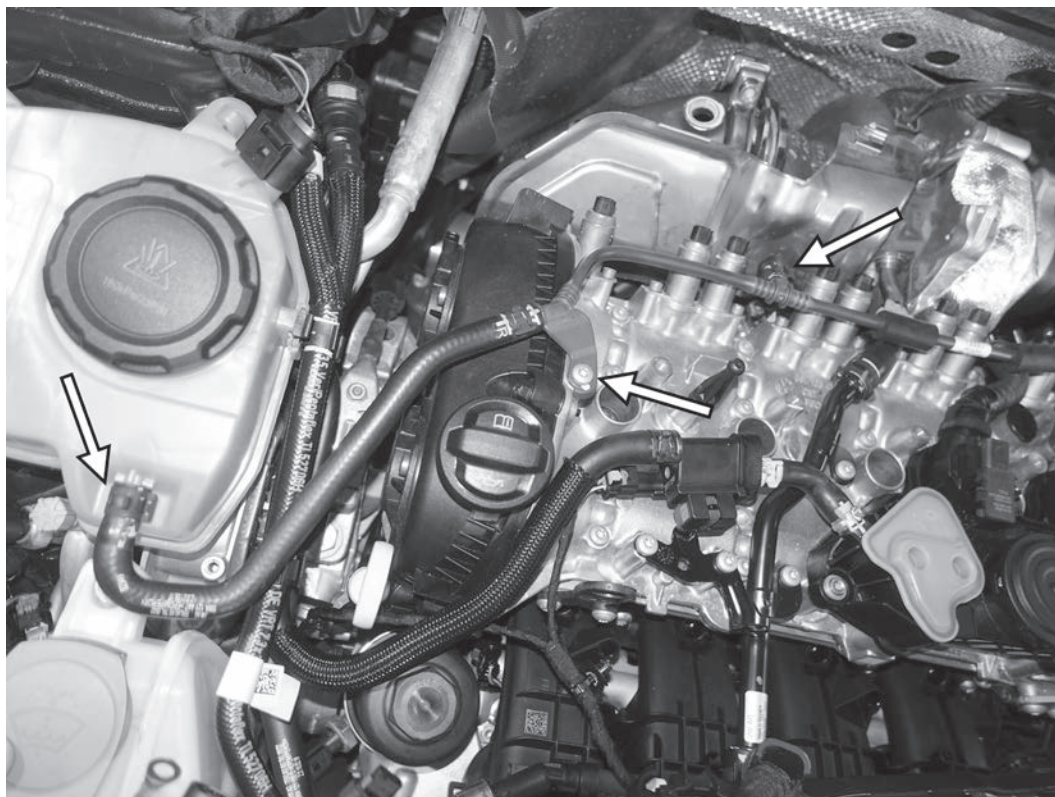


11) Heben Sie den Kabelbaum an und klappen Sie ihn zur Vorderseite des Motors um. Achten Sie darauf, dass alle Verbindungen lose sind. Achten Sie ebenfalls darauf alle Clips die den Kabelbaum halten, zu lösen.

12) Entfernen Sie die beiden T30-Schrauben an der Kühlmittelrücklaufleitung, damit die Leitung später nach vorne gezogen werden kann. Entfernen Sie zu diesem Zeitpunkt die vier Zündspulen. Wenn die Zündkerzen gewechselt werden, kann dieser Service an dieser Stelle durchgeführt werden.



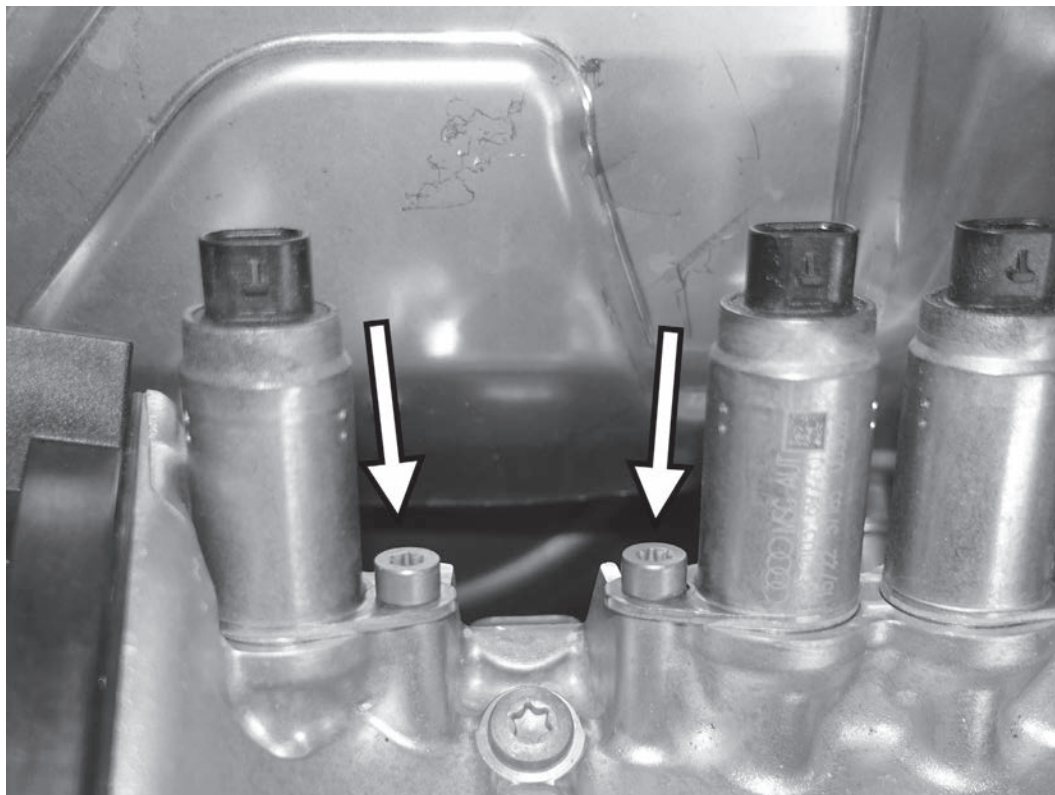
TL100191



13) Trennen Sie die Kühlmittleitung von der Oberseite des Kühlmittelausgleichsbehälters. Entfernen Sie die T30-Schraube, mit der die Kühlmittleitung an der Oberseite des Ventildeckels befestigt ist. Lösen Sie das T-Stück der Kühlmittleitung hinter dem zweiten Zylinder. Achten Sie darauf, den Kunststoff-Kühlmittelschlauch bei der Arbeit nicht zu verformen.

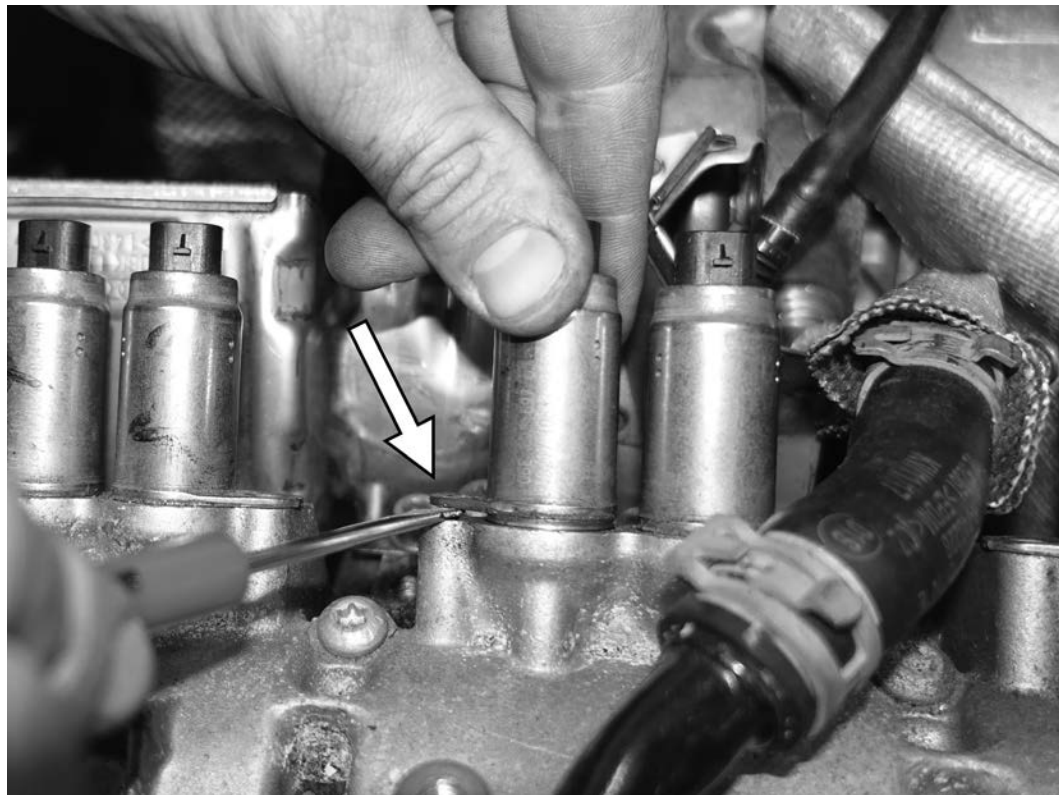
14) Trennen Sie an derselben Kühlmittleitung die beiden T-Stücke hinter dem vierten Zylinder und eines vor der Hochdruck-Kraftstoffpumpe. Trennen Sie die harte Kühlmittleitung vom Kühlmittelschlauch, der an der vorderen Airbox verläuft. Entfernen Sie schließlich die T30-Schraube am Befestigungspunkt des Ladeluftrohrs. Nachdem Sie sichergestellt haben, dass alles von der Kühlmittleitung getrennt ist, bauen Sie diese aus dem Fahrzeug aus.



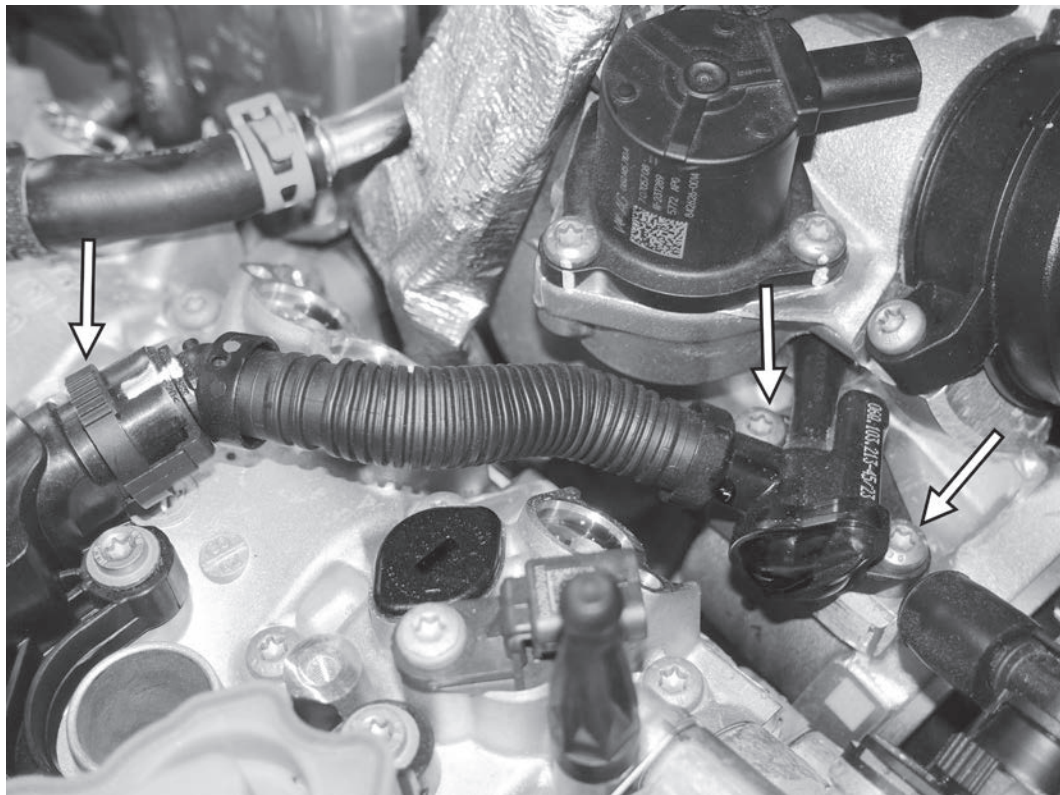


15) Entfernen Sie die acht T25-Schrauben von jedem der Ventilhubmagnete.

16) Heben Sie mit einem kleinen Schraubendreher vorsichtig den Flansch des Ventilhubmagneten an und drehen Sie dabei den Magneten, um ihn aus dem Motor zu entfernen. Entfernen Sie alle acht Ventilhubmagnete.



TL100191

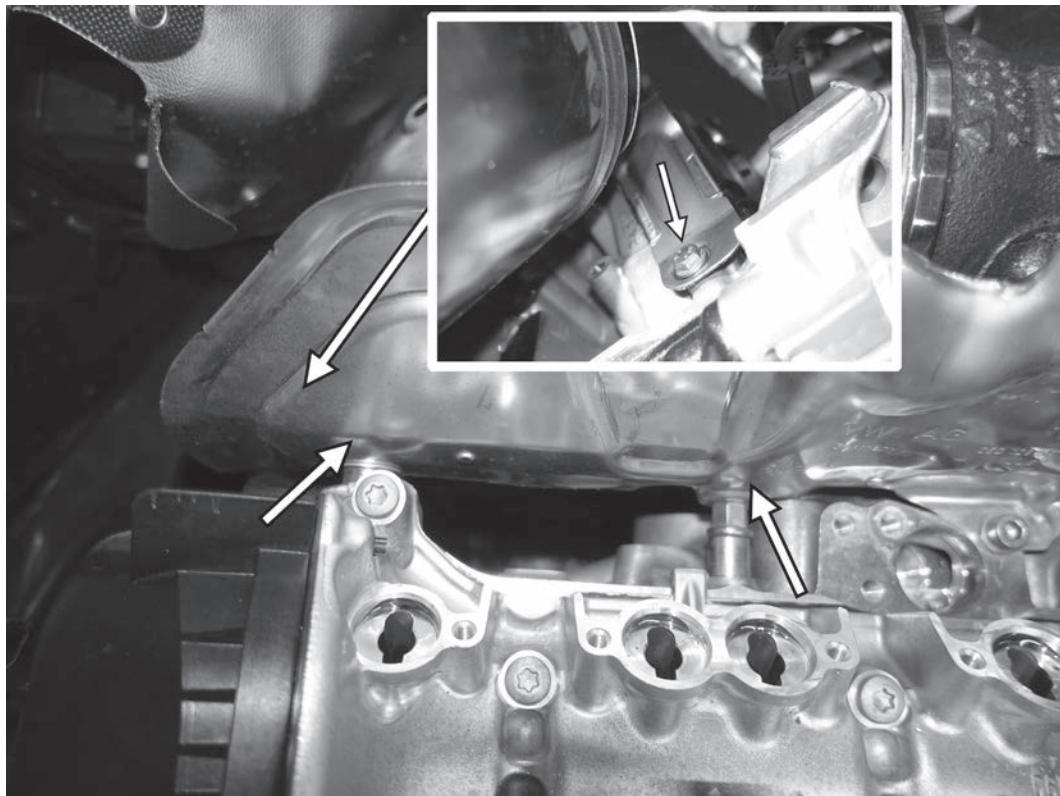


17) Entfernen Sie die beiden T30-Schrauben, mit denen die Ansaugdüse am Turboinlet befestigt ist. Trennen Sie die Ansaugdüse vom Turbolader. Trennen Sie den Schlauch von der Ansaugung zum PCV und entfernen Sie die Ansaugdüseneneinheit aus dem Fahrzeug.

18) Entfernen Sie die 5 mm Inbusschraube von der vorderen linken Seite des Turbohitzeschilds. Halten Sie die 10-mm-Schraube an der Unterseite des Hitzeschilds gegen und entfernen Sie die 10-mm-Mutter an der hinteren linken Seite des Turbo-Hitzeschilds.



TL100191

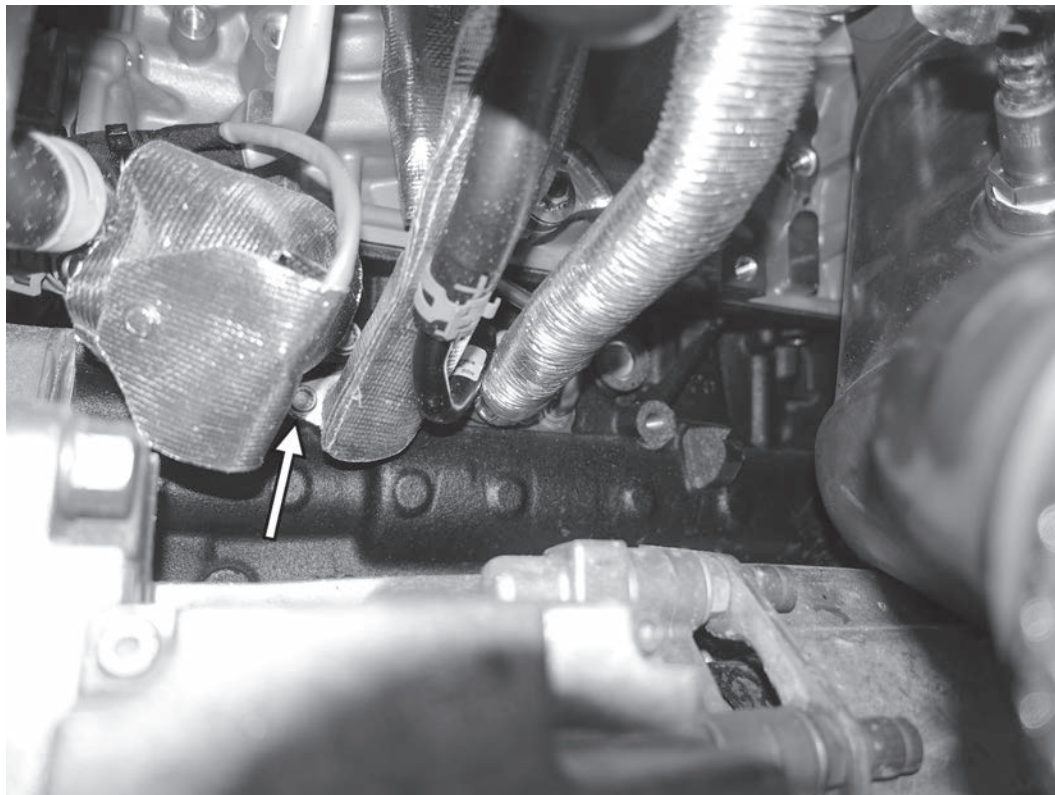


19) Entfernen Sie die beiden 10-mm-Muttern an der Rückseite des Hitzeschilds, wo die oberen Bolzen des Zylinderkopfs das Hitzeschild befestigen. Entfernen Sie die 10-mm-Schraube (wie in der Abbildung von unten zu sehen) an der Unterseite des Hitzeschilds. Entfernen Sie das Hitzeschild aus dem Fahrzeug.

20) Lösen Sie den Kabelbaum der sekundären Lambdasonde von der Kühlmittelzuleitung auf der Rückseite des Turbos. Trennen Sie den Kabelbaum von der Halterung an der Vorderseite, damit der Kabelbaum tief im Motorraum herunterhängen kann. Lösen Sie dann die 8-mm-Vierkantschraube, mit der die Kühlmittelleitung am Turbo befestigt ist. Trennen Sie die Kühlmittelleitung vom Turbolader.



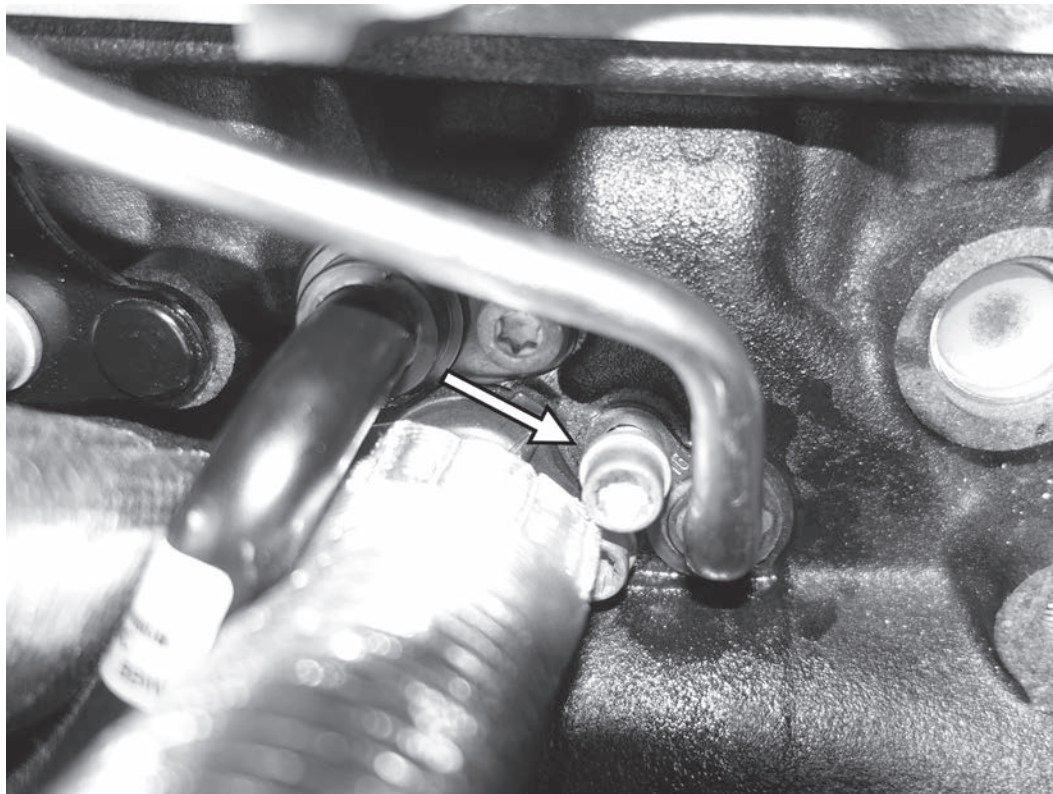
TL100191



21) Folgen Sie, wie auf dem Bild hinter dem Motor zu sehen, der Ölablassleitung von der Unterseite des Turbos bis zu der Stelle, an der sie mit dem Motorblock verbunden ist. Entfernen Sie die 8-mm-Vierkantschraube und trennen Sie die Leitung vom Motorblock.

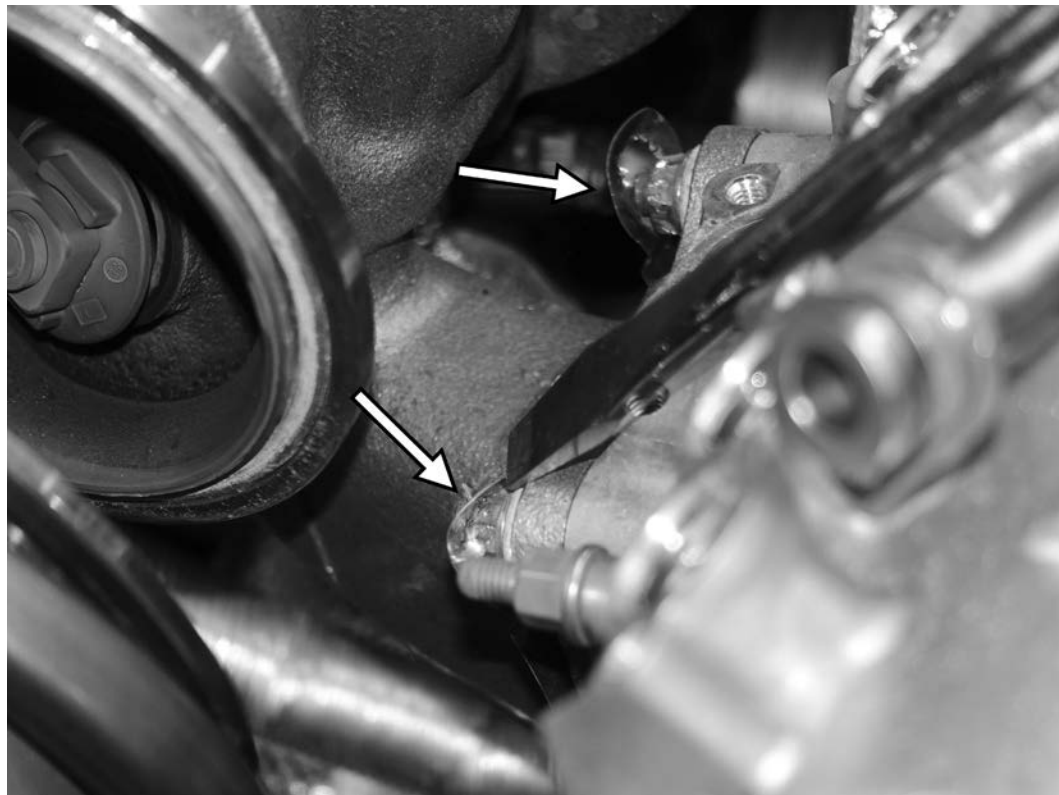
22) Entfernen Sie den 10-mm-Gewindebolzen an der Ölzufuhrleitung oben am Turbo sowie die 8-mm-Vierkantschraube an der Kühlmittelrücklaufleitung an der Vorderseite des Turbos. Trennen Sie die Kühlmittelrücklaufleitung vom Turbolader. Die Kühlmittelrücklaufleitung sollte von der Ventilabdeckung befreit werden, um die Leitung nach vorne und aus dem Weg zu bewegen.

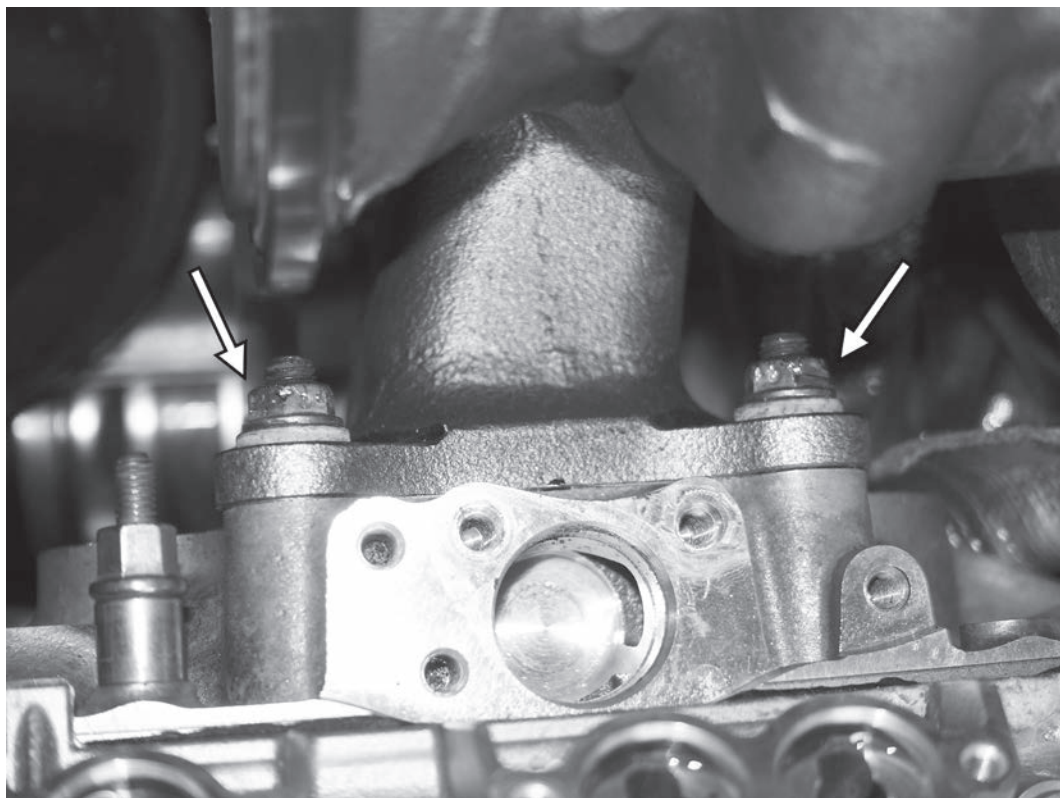




23) Folgen Sie der Ölzufuhrleitung bis zu der Stelle, an der sie an der Rückseite des Motorblocks befestigt ist. Entfernen Sie die 8-mm-Vierkantschraube, mit der die Zuleitung am Motorblock befestigt ist. Trennen Sie die Zuleitung vom Motorblock und entfernen Sie dann die Ölzufuhrleitung aus dem Fahrzeug.

24) Entfernen Sie die beiden Turbomuttern, die die vier Muttern halten, mit denen der Turbolader am Zylinderkopf befestigt ist. Verwenden Sie einen Schraubendreher, einen Meißel oder ein Brecheisen, um sie von den Muttern zu lösen.

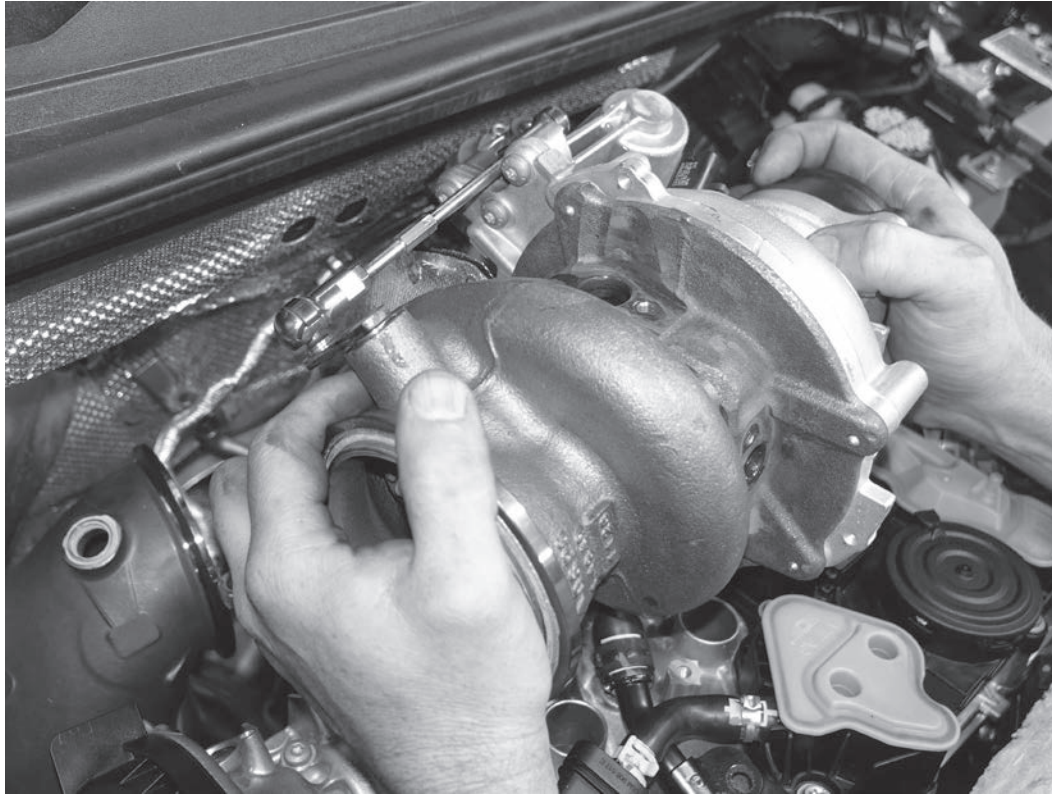




25) Die vier 12-mm-Muttern entfernen, mit denen der Turbolader am Zylinderkopf befestigt ist.

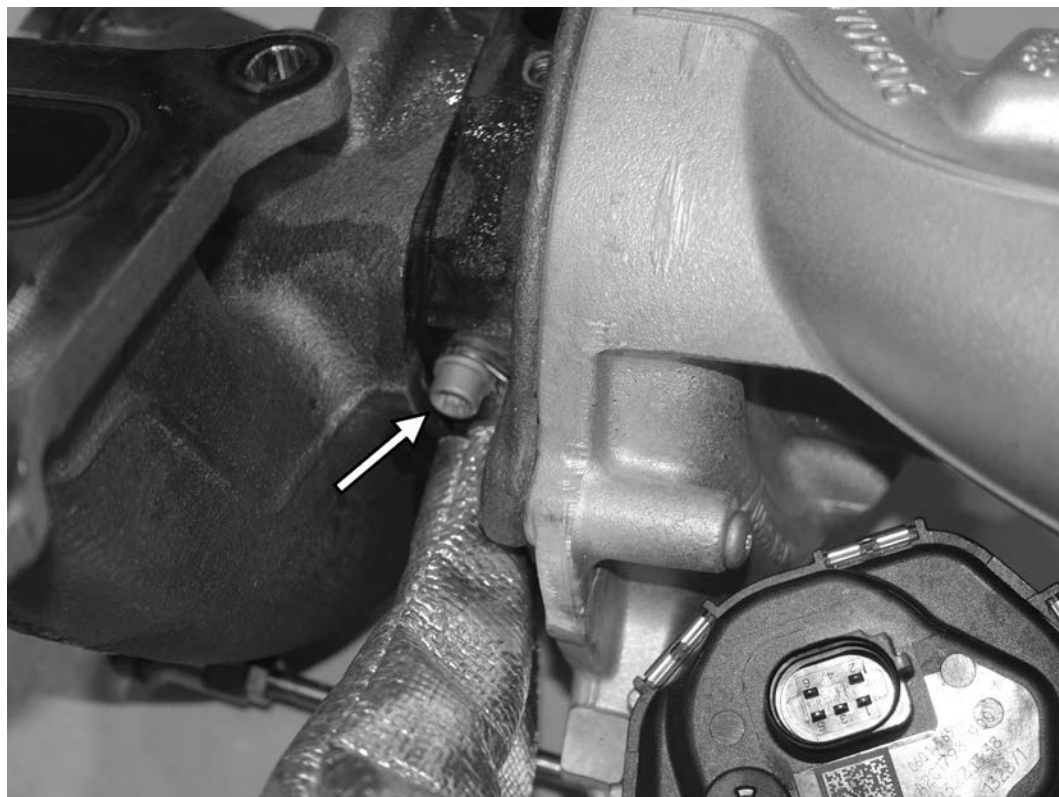
26) Schieben Sie den Turbolader nach hinten auf die Stehbolzen des Zylinderkopfs. Trennen Sie den Kabelbaum zum Wastegate, indem Sie zuerst die Verriegelungslasche am Stecker zurückschieben und dann den Stecker zusammendrücken. Überprüfen Sie die Umgebung des Turbos, um sicherzustellen, dass alle Leitungen abgeklemmt worden sind. Die Ölablassleitung ist der einzige Schlauch, der noch an der Unterseite des Turbos befestigt sein sollte.



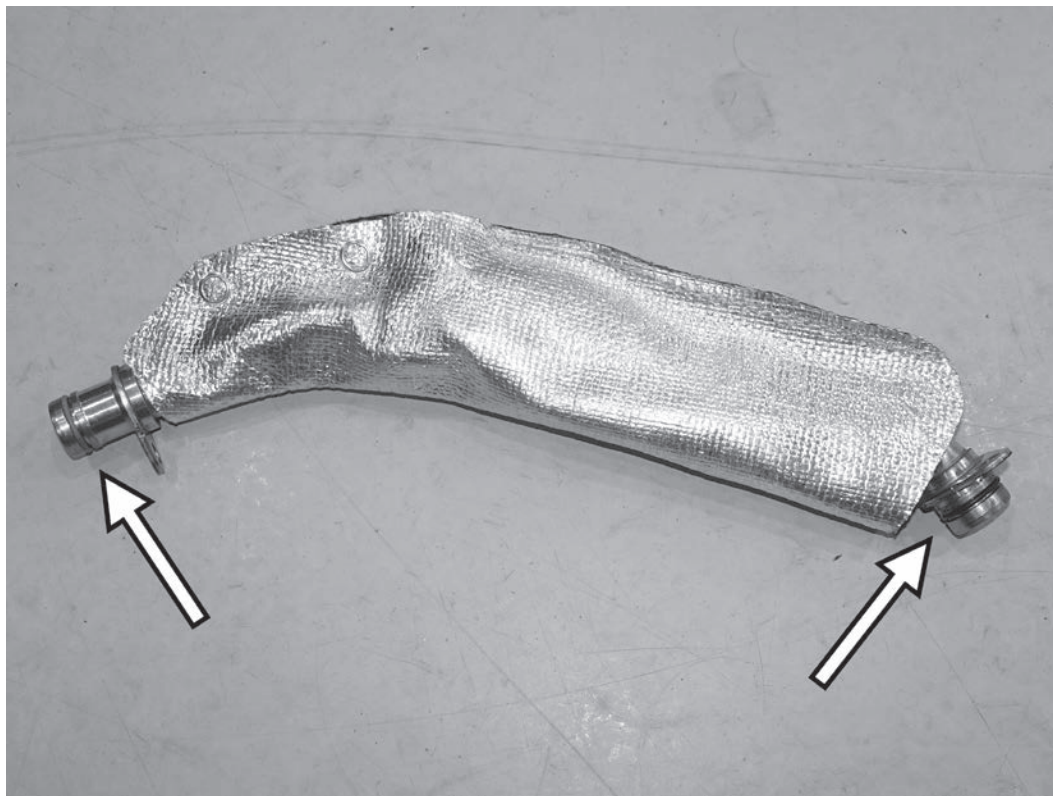


27) Heben Sie den Turbolader vorsichtig an und drehen Sie ihn nach oben und aus dem Motorraum heraus. Achten Sie dabei darauf, dass Sie den Turbo nicht einklemmen oder anstoßen.

28) Entfernen Sie bei abgenommenem Turbo die 8-mm-Vierkantschraube, mit der die Ölablassleitung am Boden des Turbos befestigt ist und trennen Sie die Leitung.

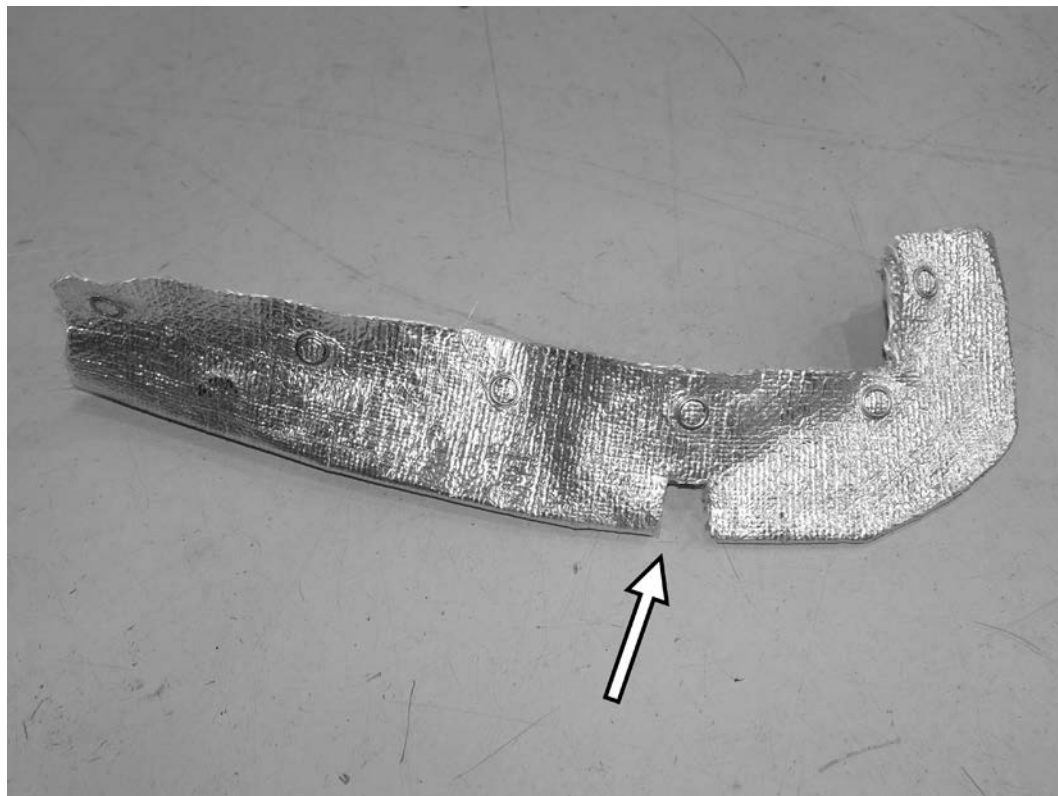


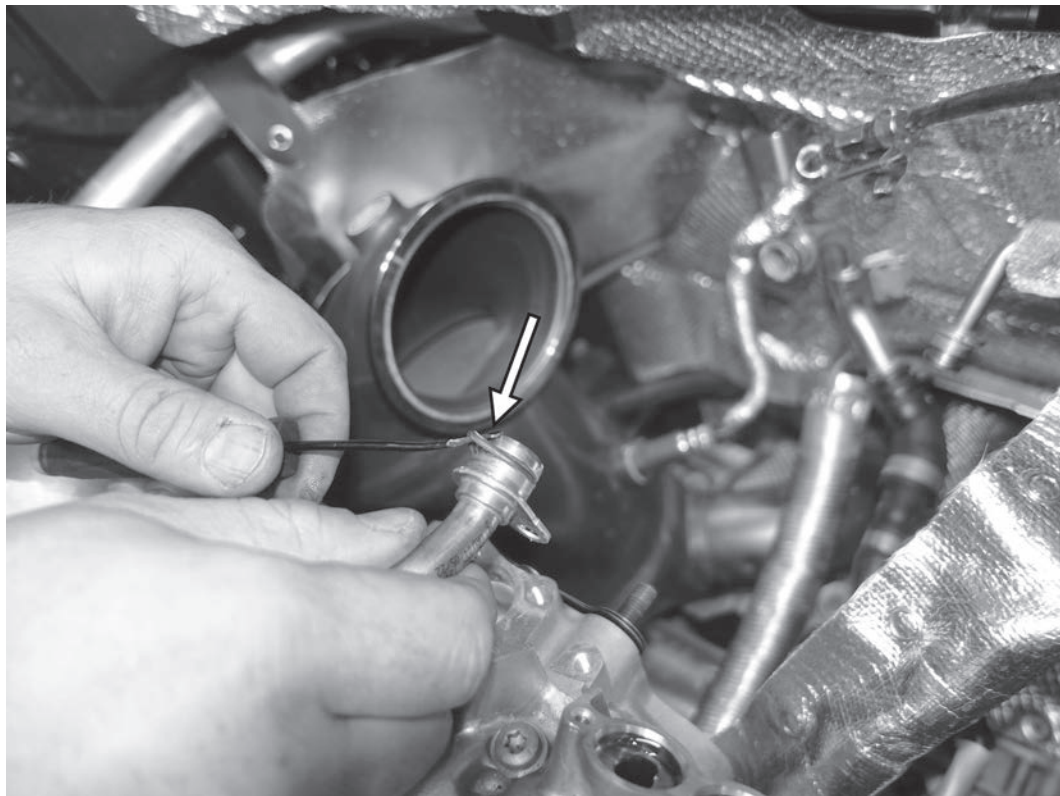
TL100191



29) Ersetzen Sie den O-Ring an der oberen Seite der Ölablassleitung (am kleineren Ende) durch den mitgelieferten O-Ring 15x1,8mm. Dieser ist in der Regel grün oder rot gefärbt. Ersetzen Sie den O-Ring an der unteren Seite der Ölablassleitung durch den mitgelieferten 16,75x1,65mm O-Ring. Dies ist der O-Ring mit dem größten Durchmesser.

30) Lösen Sie das Hitzeschild von der Ölzufuhrleitung, die zuvor aus dem Fahrzeug ausgebaut wurde. Schneiden Sie eine Kerbe in die Rückseite des Hitzeschilds, etwa beim dritten Ring (siehe Bild). Die neue Ölzufuhrleitung (vom Golf R) hat eine Befestigungslasche für eine Schraube, mit der die Leitung am Turbo befestigt wird. Montieren Sie das Hitzeschild über der neuen Ölzufuhrleitung. Die neue Ölzufuhrleitung sollte mit neuen O-Ringen an beiden Enden der Leitung geliefert werden.



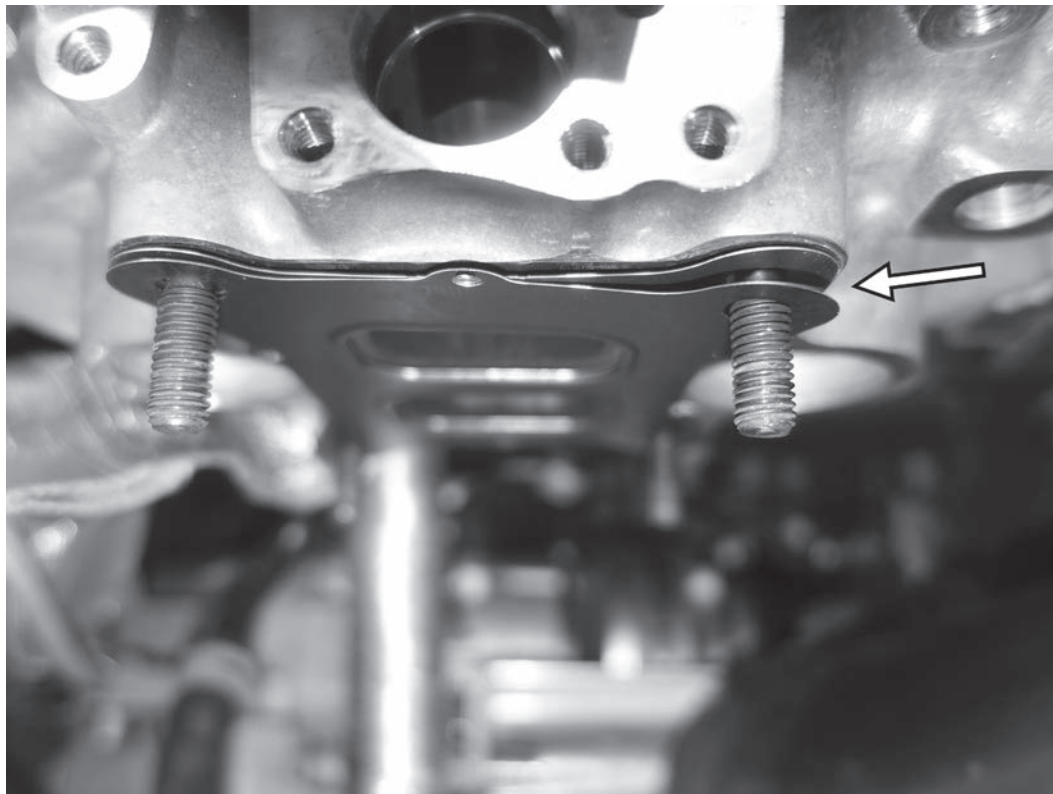


31) An der Kühlmittelrücklaufleitung, die sich noch am Fahrzeug befindet, den O-Ring durch einen der mitgelieferten 15x2mm O-Ringe ersetzen. Es werden zwei O-Ringe dieser Größe im Kit mitgeliefert.

32) An der Kühlmittelzufuhrleitung, die sich noch am Fahrzeug befindet, den O-Ring durch den zweiten mitgelieferten O-Ring 15x2mm ersetzen. Dies ist der letzte mitgelieferte O-Ring des Satzes.

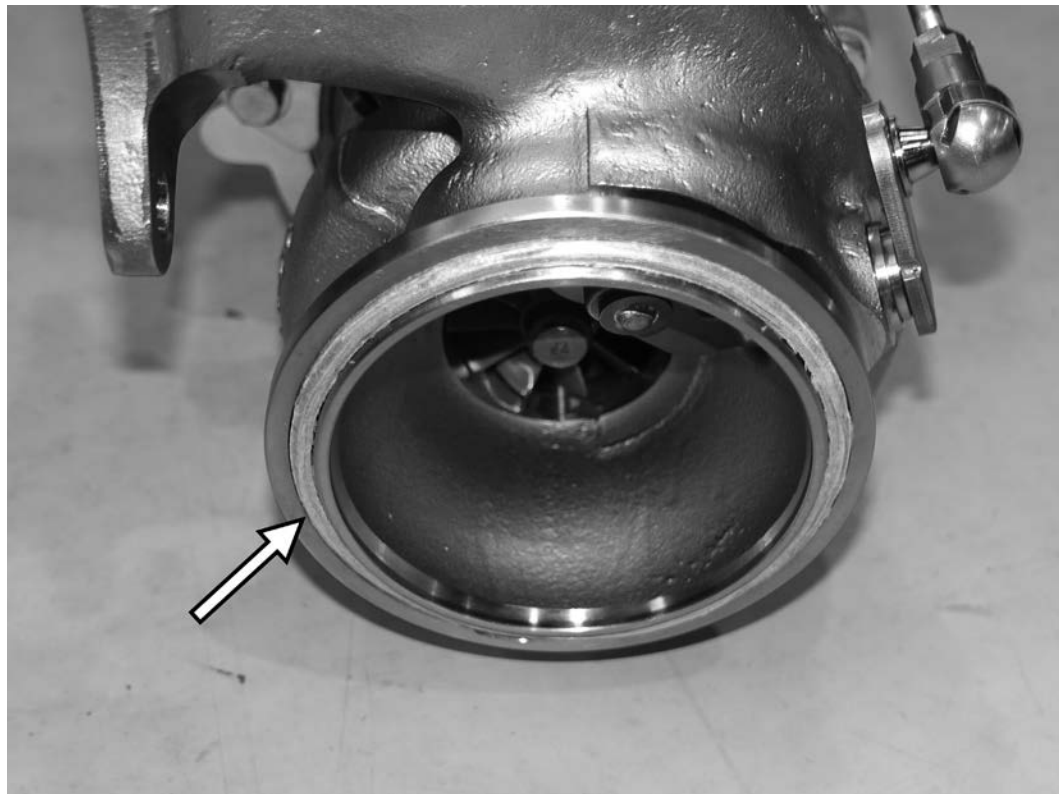


TL100191

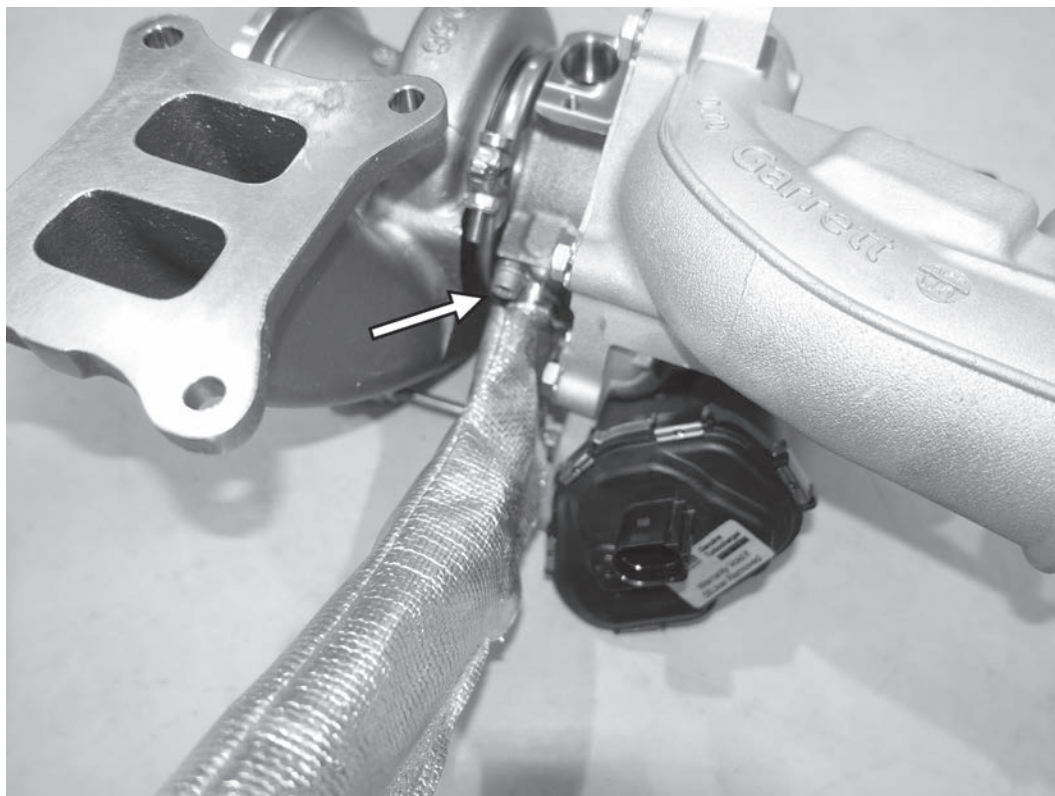


33) Entfernen Sie die alte Dichtung zwischen Turbolader und Zylinderkopf. Reinigen Sie die Anschlussfläche des Zylinderkopfes und montieren Sie dann die neue mitgelieferte Dichtung auf die Bolzen.

34) Montieren Sie die mitgelieferte V-Band-Dichtung auf der Turbinenauslassseite des neuen Turbos.



TL100191

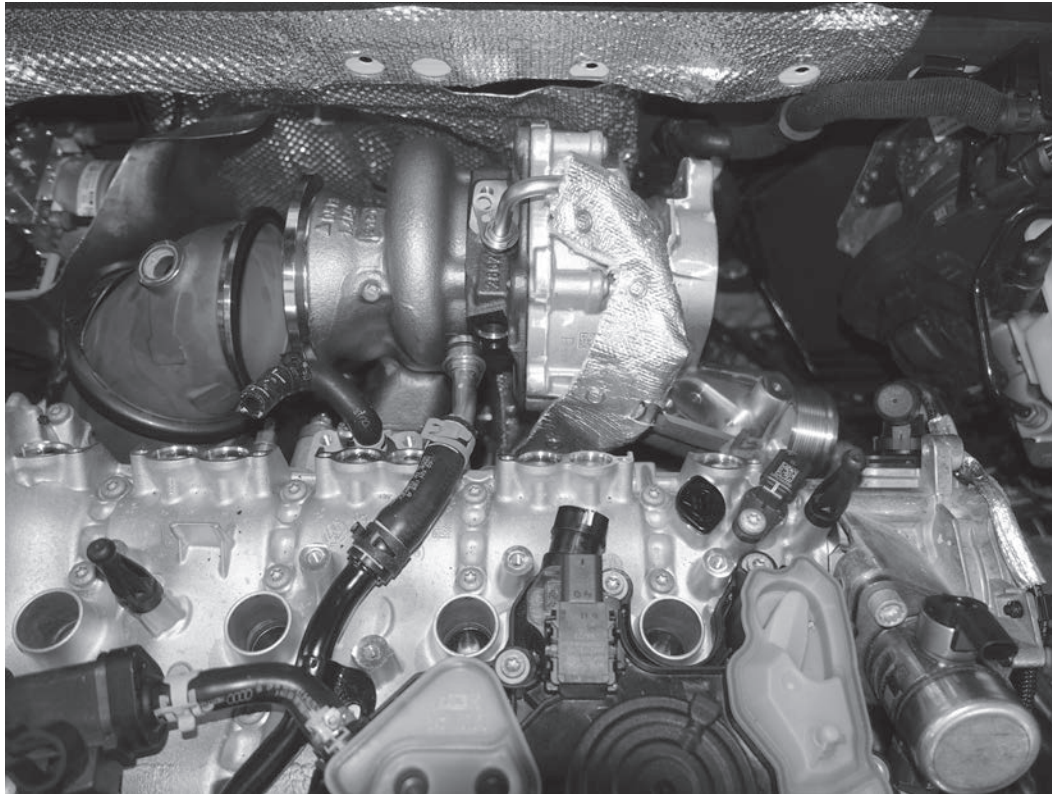


35) Installieren Sie die Ölablassleitung an der Unterseite des neuen Turbos. Sichern Sie die Leitung mit der originalen 8-mm-Vierkantschraube mit 9 Nm (80 in-lbs).

36) Installieren Sie die neue Ölzufuhrleitung im Fahrzeug und befestigen Sie die Leitung mit der originalen 8-mm-Dreikantschraube am Block. Ziehen Sie die Schraube mit 9Nm (80 in-lbs) an.

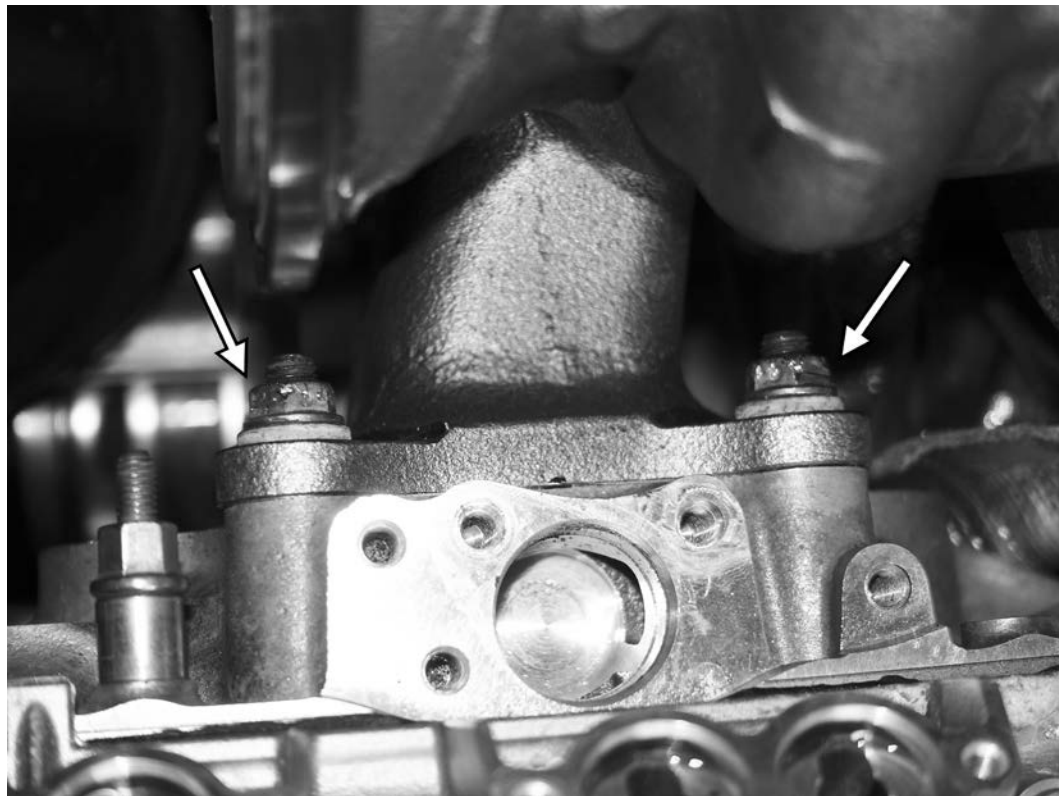


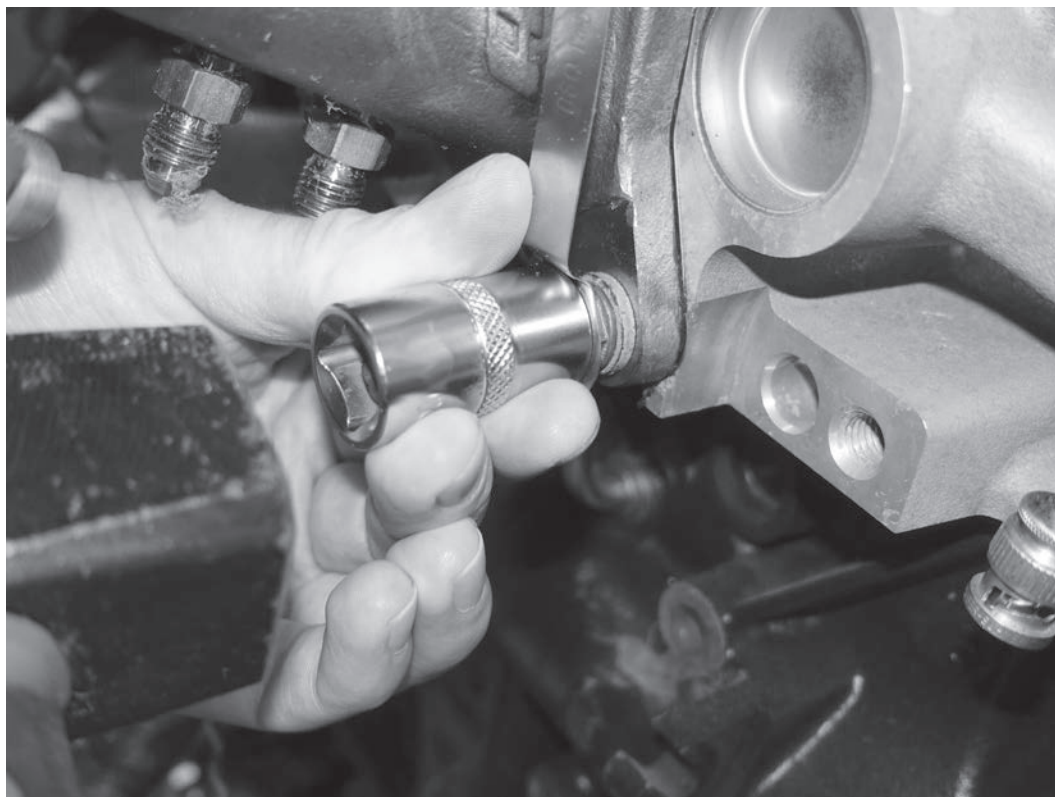
TL100191



37) Setzen Sie den neuen Turbo vorsichtig in das Fahrzeug ein und platzieren Sie ihn auf den Stehbolzen an der Rückseite des Zylinderkopfs. Stellen Sie sicher, dass die Ölzufuhrleitung zwischen dem Turbo und dem Zylinderkopf verläuft. Vergewissern Sie sich, dass die Ölablassleitung ordnungsgemäß nach unten verläuft und in ihren Anschluss an der Rückseite des Motorblocks mündet. Die Ölablassleitung muss nicht vollständig installiert sein, muss aber korrekt verlegt werden. Schließen Sie den elektrischen Stecker wieder an das elektronische Wastegate-Magnetventil an und sichern Sie ihn mit der Sicherungslasche am Stecker.

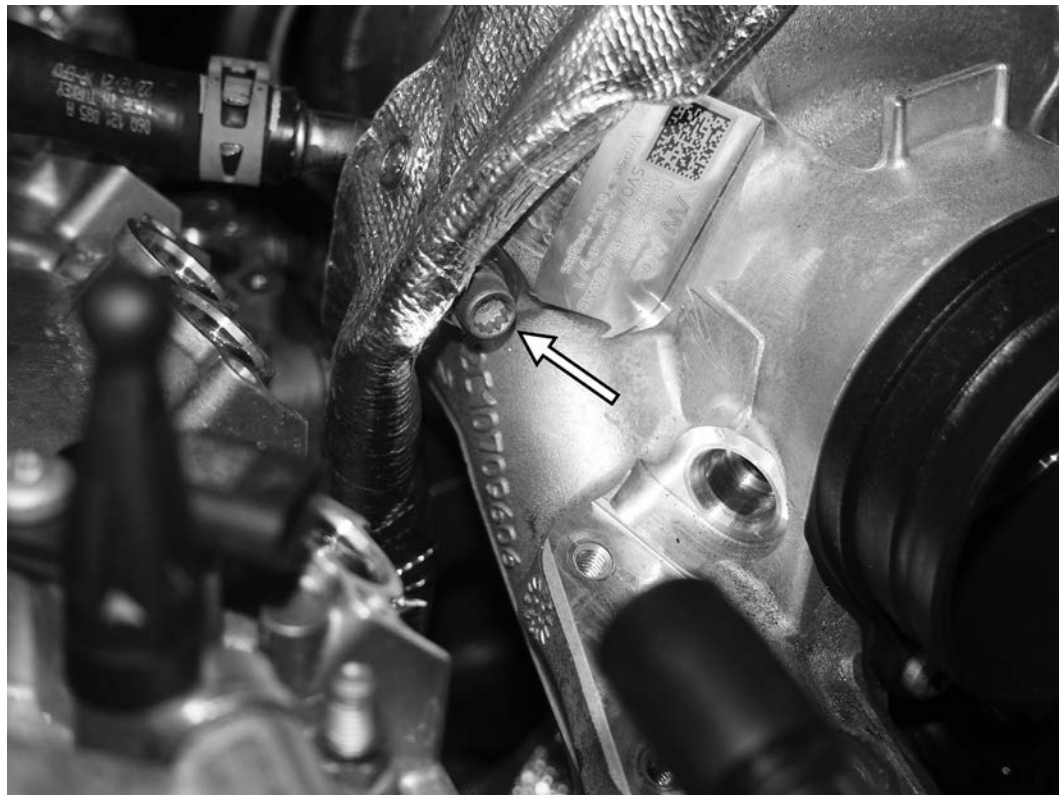
38) Montieren Sie die vier mitgelieferten 12-mm-Muttern, um den Turbo zu befestigen. Ziehen Sie alle vier Muttern in einem kreisförmigen Muster handfest an (oben links, oben rechts, unten rechts, unten links). Ziehen Sie dann die Muttern nach demselben Muster mit 10 Nm (88 in-lbs) an. Ziehen Sie schließlich alle vier Muttern nach demselben Muster mit 25 Nm (221 in-lbs) fest.



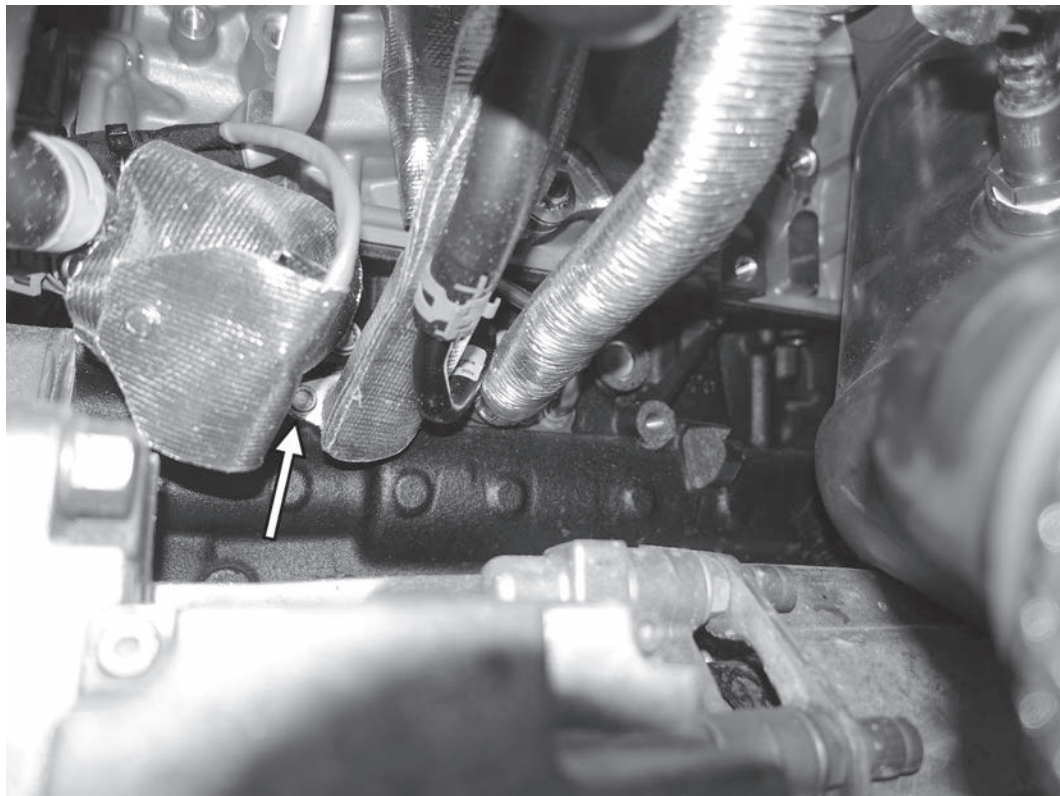


39) Bringen Sie die beiden Muttern am Turbo an, um diese zu sichern. Verwenden Sie einen 14-mm-Steckschlüssel, um die untere Seite des Riemens einzuschlagen, bevor Sie das Gleiche tun, um die obere Seite des Riemens in Position zu halten. Sie können auch einen 14-mm-Schraubenschlüssel mit einem Hebeleisen verwenden, um die Laschen in ihrer Position zu „halten“.

40) Befestigen Sie die Ölzufuhrleitung an der Vorderseite des Kompressorgehäuses mit der neuen 8-mm-Dreikantschraube. Ziehen Sie die Schraube mit 9Nm (80 in-lbs) an.



TL100191

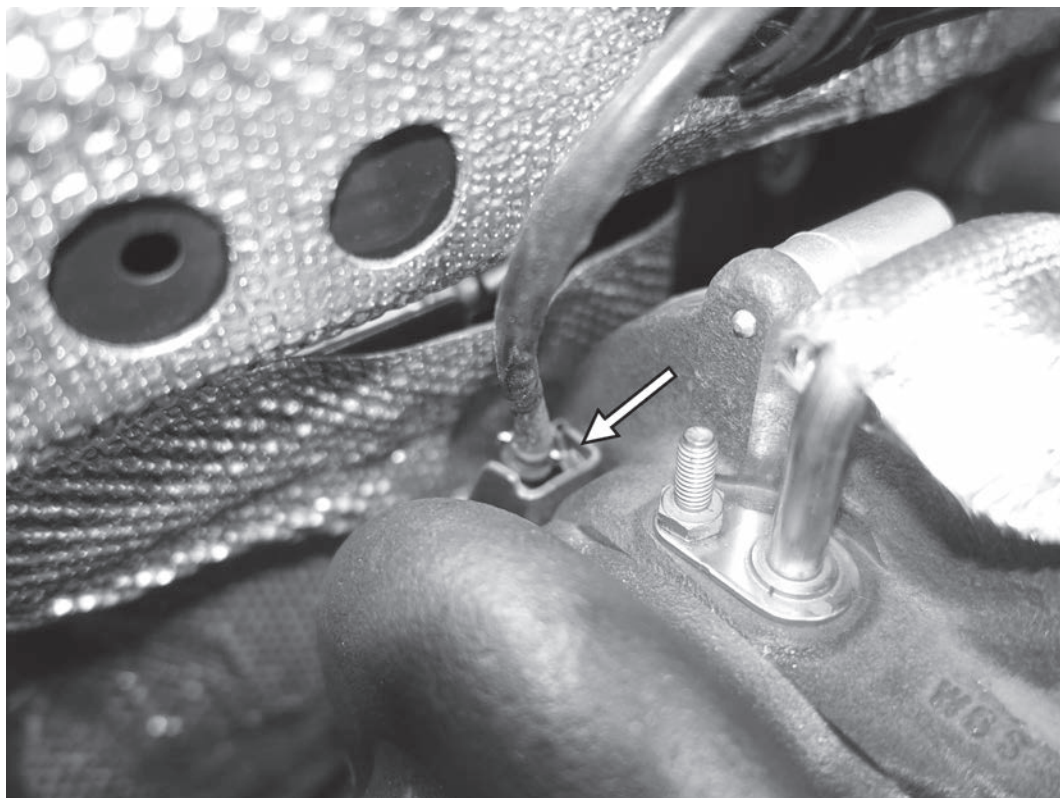


41) Montieren Sie die Ölablassleitung wieder in das Loch an der Seite des Motorblocks und sichern Sie die Ablassleitung mit der originalen 8-mm-Dreikantschraube. Ziehen Sie die Schraube mit 9Nm (80 in-lbs) an.

42) Füllen Sie den Turbolader an der Ölzufuhrleitung mit sauberem Motoröl und installieren Sie die Ölzufuhrleitung oben am Turbo. Befestigen Sie diese mit dem originalen 10mm-Gewindebolzen und ziehen Sie danach den Bolzen mit 9Nm (80 in-lbs) an. Installieren Sie die Kühlmittelrücklaufleitung an der Vorderseite des Turbos und sichern Sie die Leitung mit den originalen 8-mm-Vierkantschrauben und ziehen Sie diese mit 9 Nm (80 in-lbs) an.

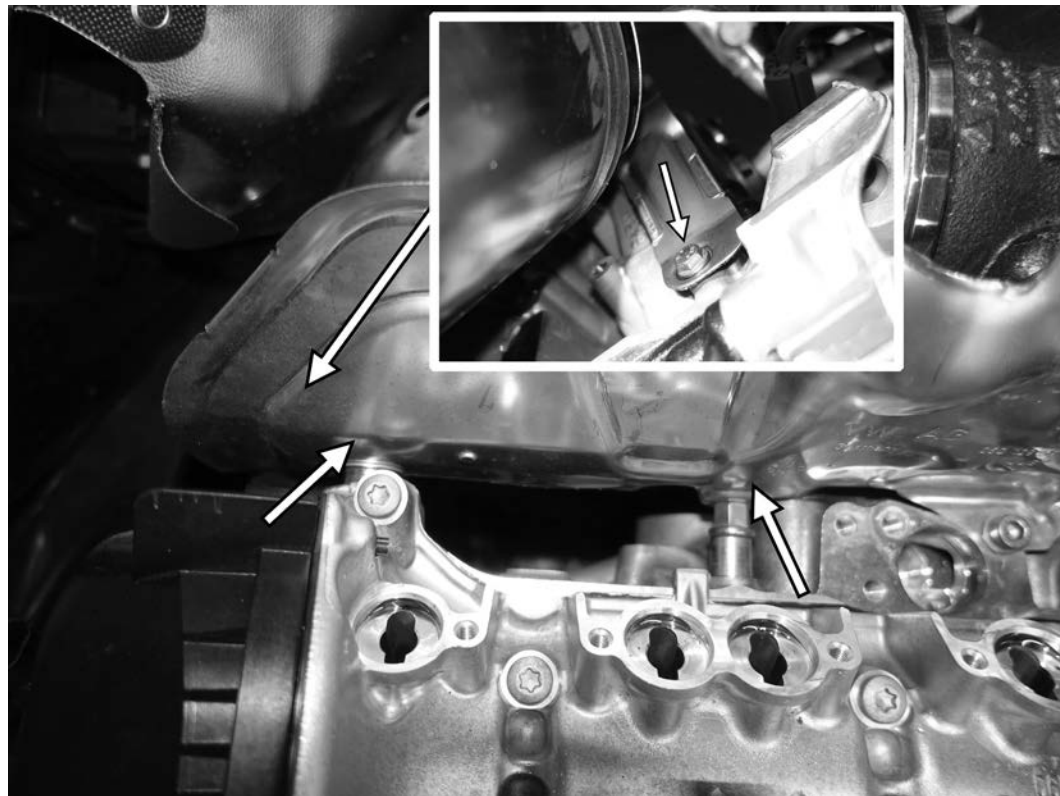


TL100191

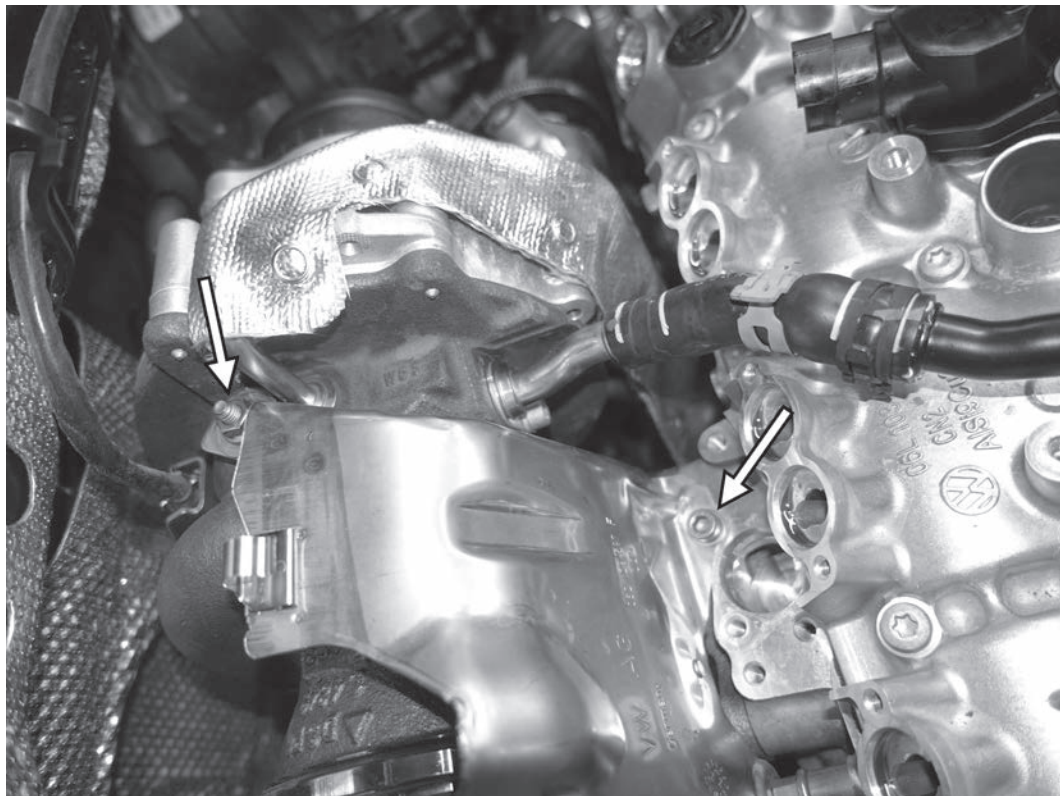


43) Drücken Sie die Kühlmittelzufuhrleitung in die Rückseite des Turbos und befestigen Sie diese mit der ursprünglichen 8-mm-Vierkantschraube, indem Sie die Schraube mit 9 Nm (80 in-lbs) festziehen. Befestigen Sie den Kabelbaum für die sekundäre Lambdasonde wieder an der Rückseite der Kühlmittelzufuhrleitung und verlegen und befestigen Sie den Kabelbaum erneut in der Halterung an der Vorderseite der Innenwand.

44) Bringen Sie das Hitzeschild wieder an den Bolzen an, die aus der Rückseite des Zylinderkopfs herausragen. Sichern Sie es mit den drei 10-mm-Muttern, mit denen es ursprünglich befestigt war, und ziehen Sie die Muttern mit 8 Nm (71 in-lbs) an.

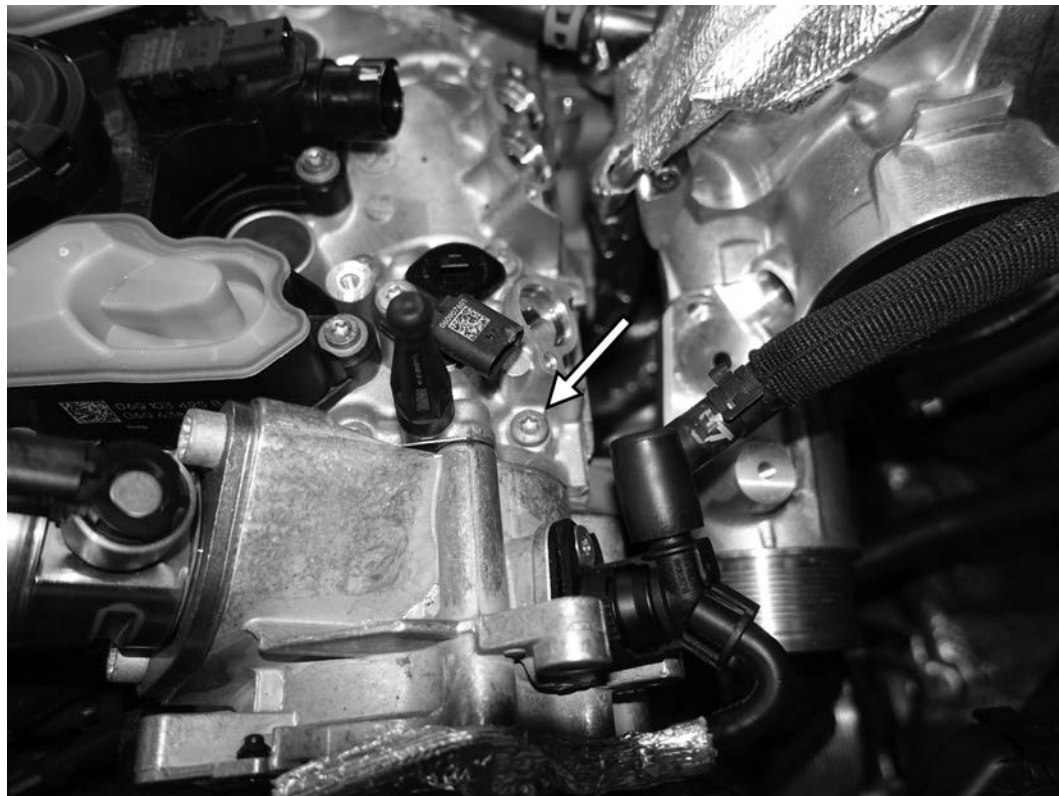


TL100191

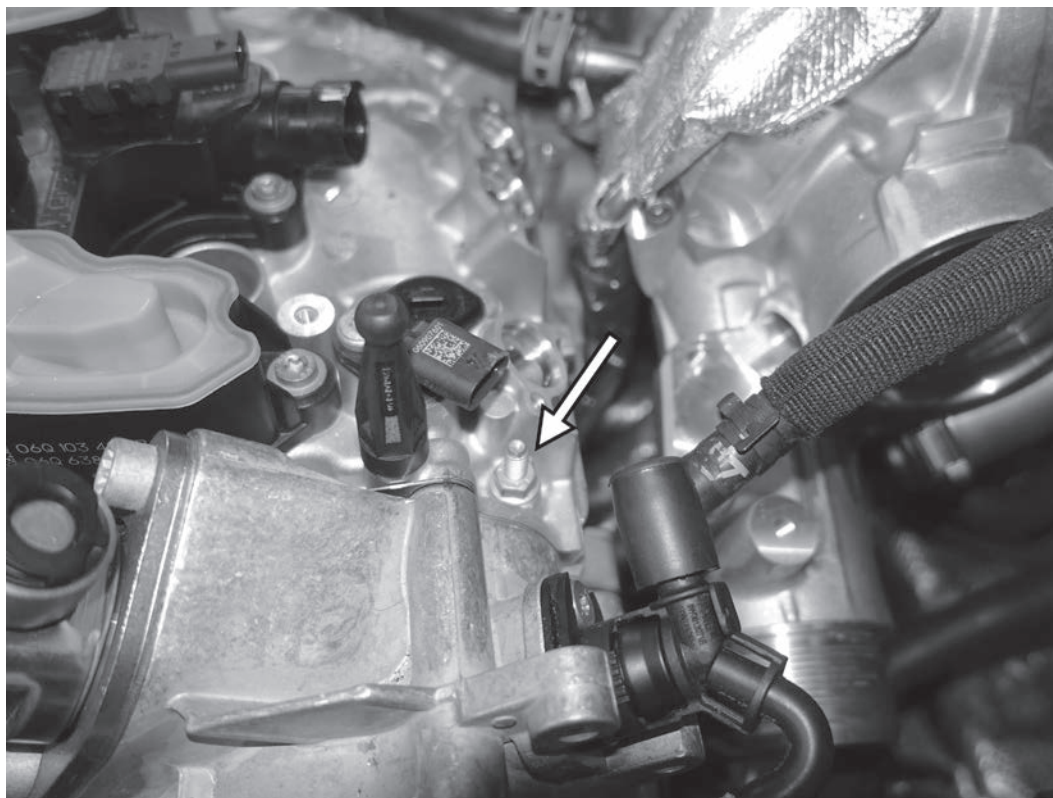


45) Bringen Sie die 5 mm Inbusschraube an der Vorderseite des Hitzeschilds wieder an und sichern Sie diese mit 8 Nm (71 in-lbs). Montieren Sie die 10-mm-Mutter auf den Gewindebolzen für die Ölzufuhrleitung und sichern Sie die Mutter mit 8 Nm (71 in-lbs).

46) Entfernen Sie die T30-Schraube aus der hinteren linken Ecke der Abdeckung der Nockenwellen/Ventils.

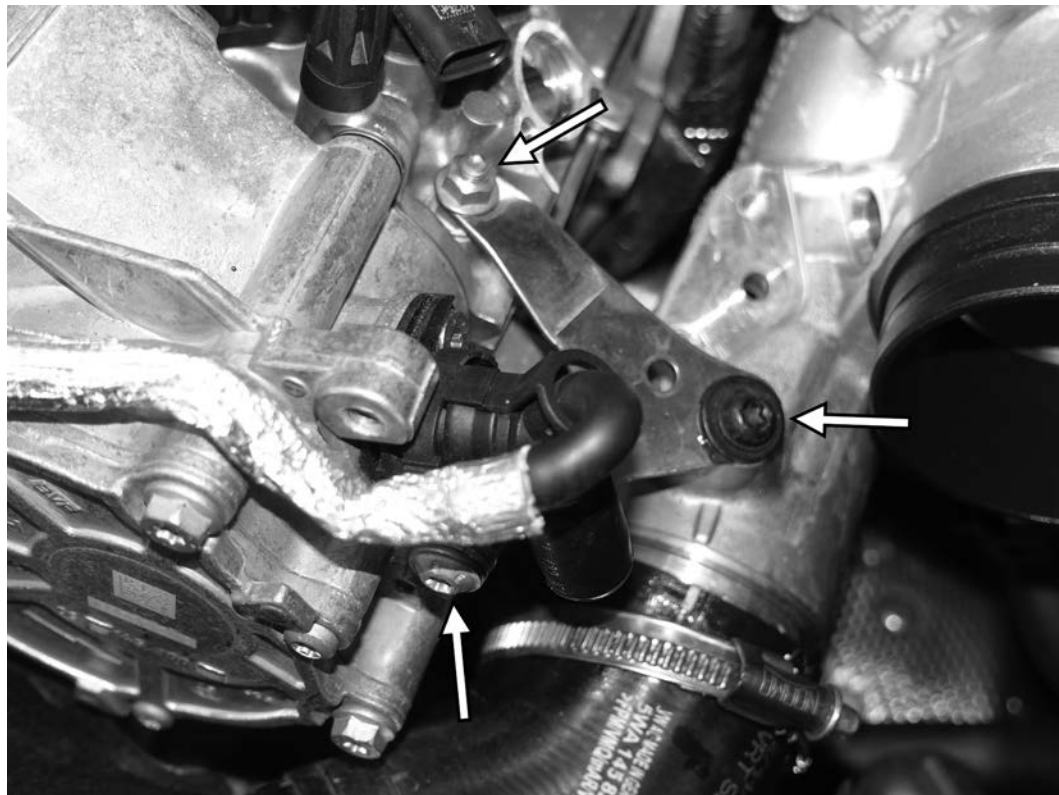


TL100191

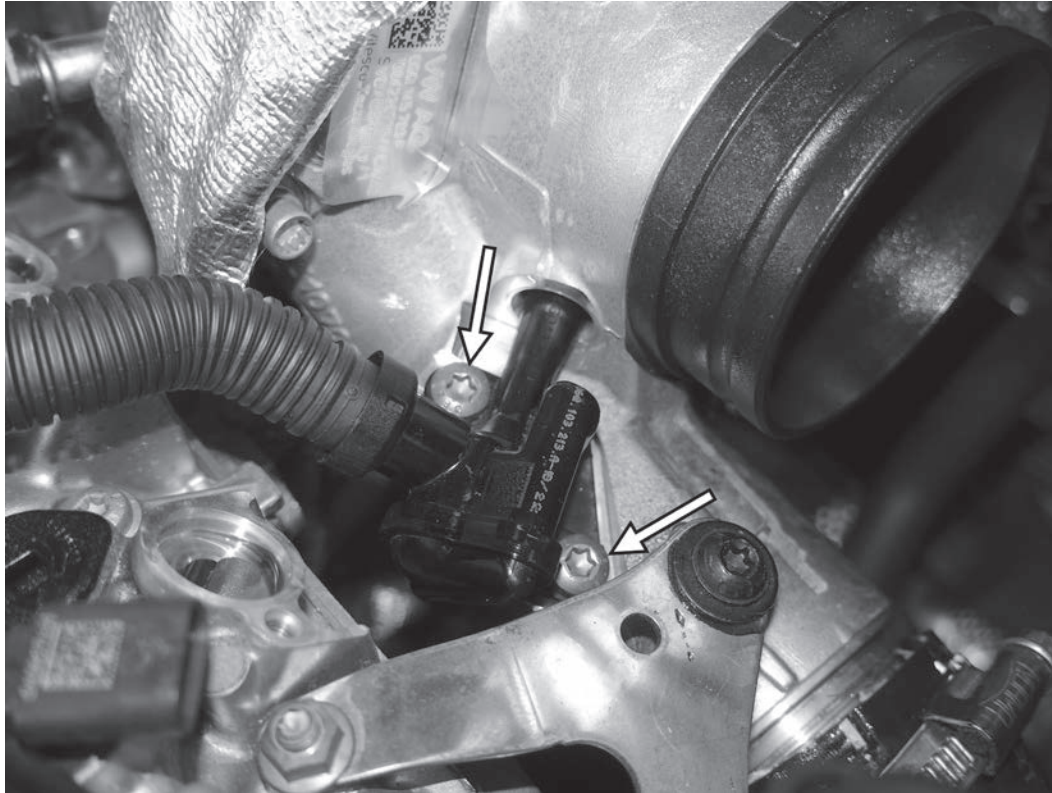


47) Setzen Sie den neuen Gewindebolzen in das Loch ein, aus dem die T30-Schraube entfernt wurde. Ziehen Sie den Bolzen mit einem 10-mm-Steckschlüssel mit 8 Nm (71 in-lbs) an. Ziehen Sie dann den Bolzen um weitere 90° an.

48) Montieren Sie die Turbostützstrebe auf der Kompressorseite des Turbos. Montieren Sie die zwei T30-Schrauben und eine 10-mm-Mutter und ziehen Sie alle Befestigungselemente mit 9 Nm (80 in-lbs) an.

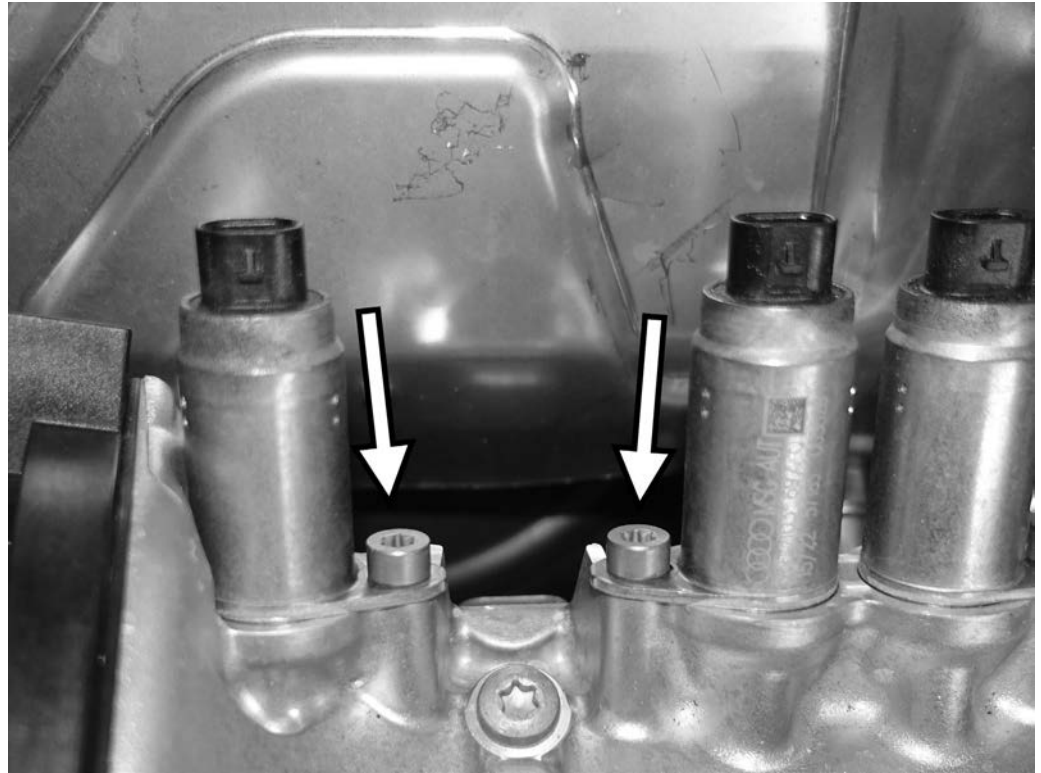


TL100191

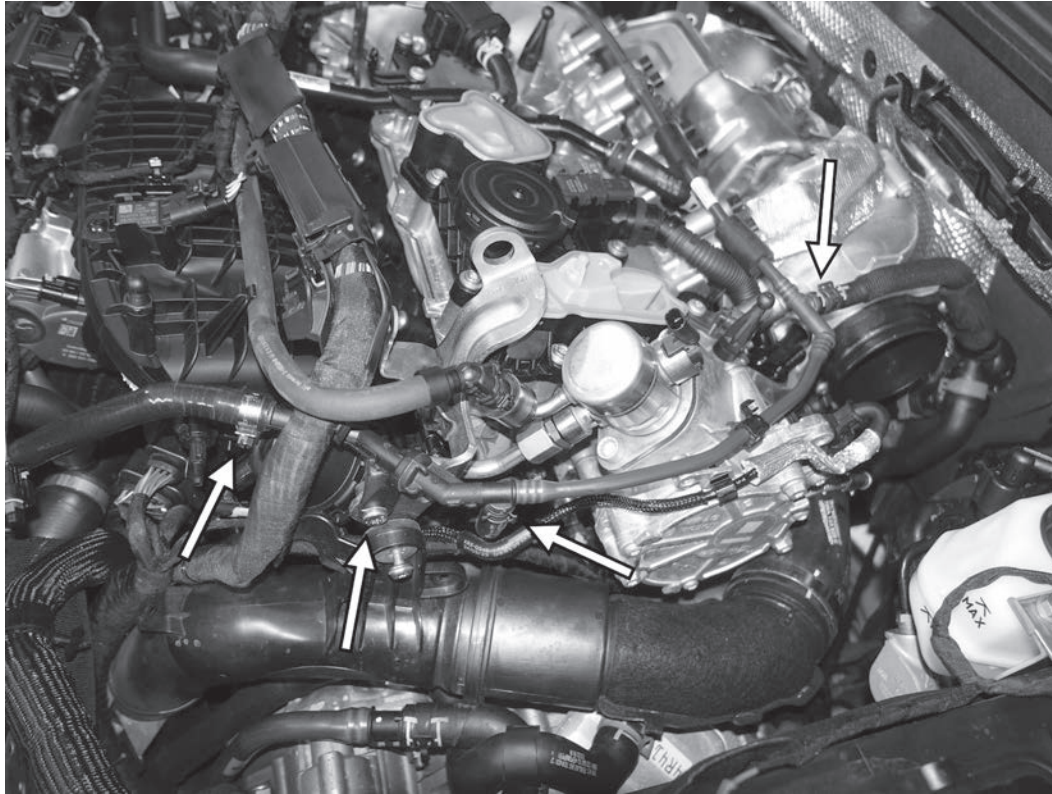


49) Schließen Sie das Ansaugdüsenrohr wieder an den Anschluss am PCV an und senken Sie die Ansaugdüse in die Position am Turbo. Mit den beiden originalen T30-Schrauben befestigen und mit 9 Nm anziehen.

50) Bauen Sie alle acht Ventilhubmagnete wieder in den Zylinderkopf ein. Der Stift an der Unterseite der Magnetspule sollte beim Einbau zurückgezogen sein. Sichern Sie die Magnetspulen mit den acht Original-T25-Schrauben und ziehen Sie diese mit 4,5 Nm (40 in-lbs) an.



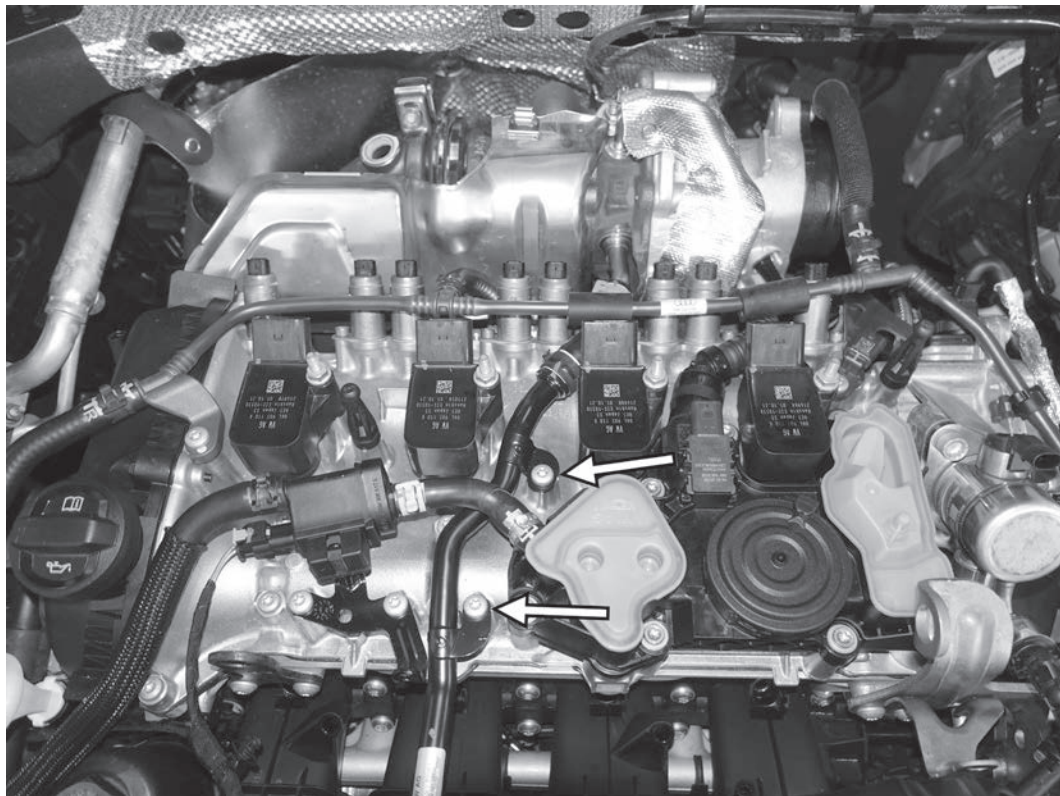
TL100191



51) Die Kühlmittel-Entlüftungsleitung wieder am Motor anbringen, dabei darauf achten, dass die Leitung nicht geknickt wird. Schließen Sie die beiden T-Stücke hinter dem vierten Zylinder und eines vor der Hochdruck-Kraftstoffpumpe wieder an. Schließen Sie die harte Kühlmittelleitung vom Kühlmittelschlauch, der an der werksseitigen Airbox vorbeiführt, wieder an. Montieren Sie zum Schluss die T30-Schraube am Befestigungspunkt des Ladeluftrohrs und ziehen Sie diese mit 9 Nm (80 in-lbs) an.

52) Die Kühlmittleitung wieder oben am Kühlmittelausgleichsbehälter anschließen. Schließen Sie das T-Stück an der Kühlmittleitung hinter dem zweiten Zylinder wieder an. Bringen Sie die T30-Schraube, mit der die Kühlmittleitung oben am Ventildeckel befestigt ist, wieder an und ziehen Sie diese mit 8 Nm (71 in-lbs) fest.

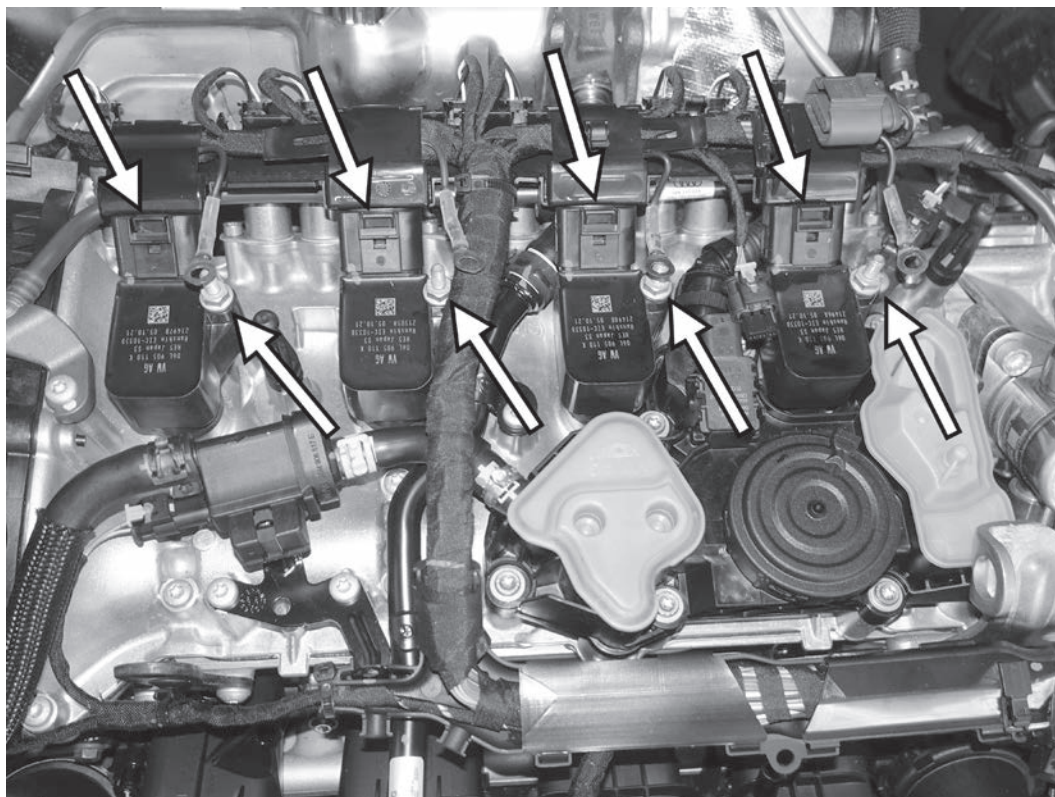




53) Bauen Sie die Zündspulen wieder in den Motor ein sie sollten aber noch nicht befestigt werden. Bringen Sie die beiden T30-Schrauben wieder an, mit denen die Turbokühlmittelrücklaufleitung oben am Ventildeckel befestigt ist. Ziehen Sie die beiden Schrauben mit 8Nm (70 in-lbs) an.

54) Legen Sie den Kabelbaum wieder an seinen ursprünglichen Platz an der Rückseite des Motors. Schließen Sie den elektrischen Anschluss an die Hochdruck-Kraftstoffpumpe und den Turbodrehzahlsensor an der Rückseite des Turbos wieder an (siehe Abbildung). Schließen Sie alle 8 Stecker an die Ventilhubmagnete an. Schließen Sie die beiden Nockenwellenantriebe wieder an und befestigen Sie den Clip auf der Rückseite der Steuerkettenabdeckung.

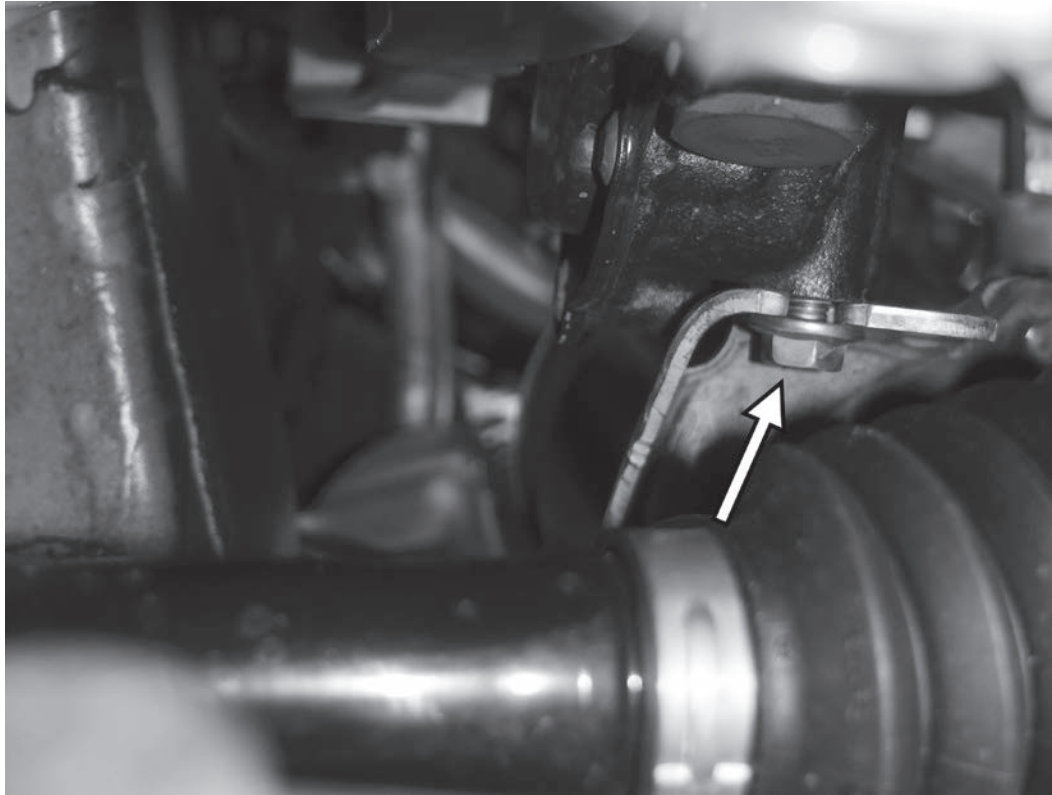




55) Befestigen Sie die vier Zündspulen mit den vier originalen 10-mm-Gewindebolzen. Ziehen Sie die Bolzen mit 9Nm (80 in-lbs) an. Schließen Sie alle vier elektrischen Anschlüsse an der Rückseite der Zündspulenpakete wieder an.

56) Bringen Sie die Erdungsbandverbindungen wieder an allen vier Gewindebolzen an den Spulenpaketen an und sichern Sie diese leicht mit den 10-mm-Muttern. Halten Sie den 10mm-Gewindebolzen mit einem dünnen Schraubenschlüssel fest und ziehen Sie die 10mm-Muttern mit 9Nm (80 in-lbs) an. Schließen Sie die elektrischen Anschlüsse an den Drucksensor am PCV und den Nockenwellenpositionssensor wieder an.

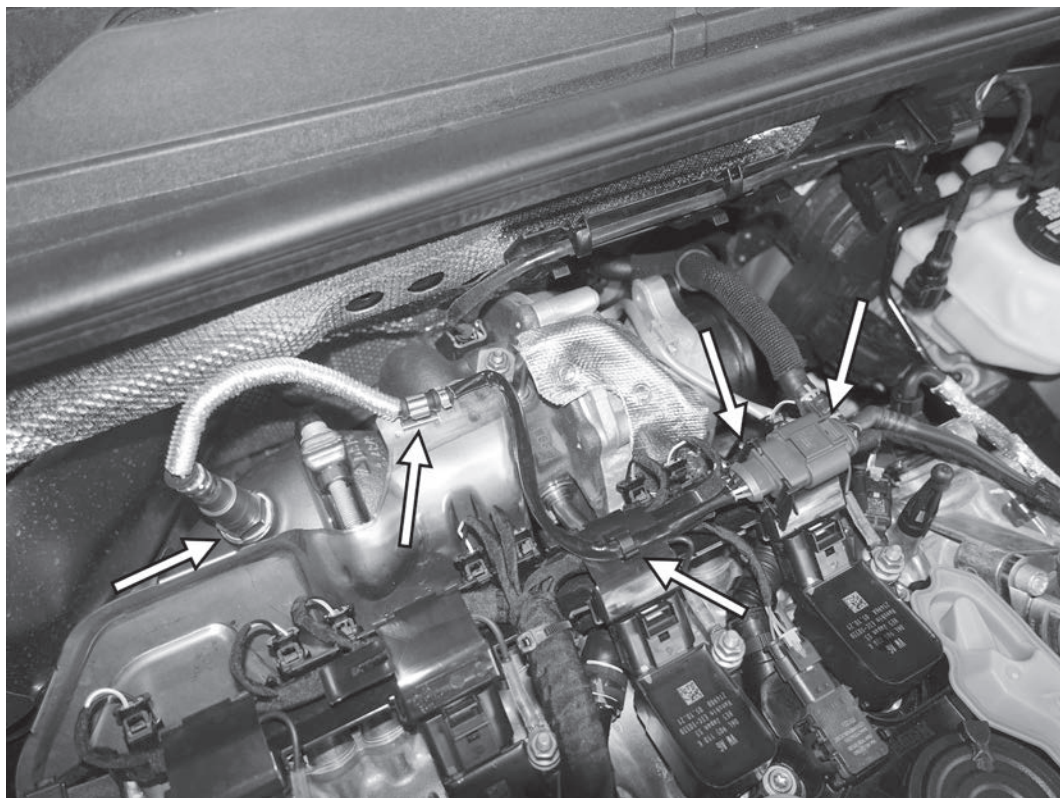




57) Setzen Sie die Downpipe wieder gegen den Turbinenauslass des Turbos und montieren Sie die V-Band-Schelle wieder locker. Montieren Sie von unten die 13-mm-Schraube, mit der die Halterung der Downpipe an der Rückseite des Motorblocks befestigt ist.

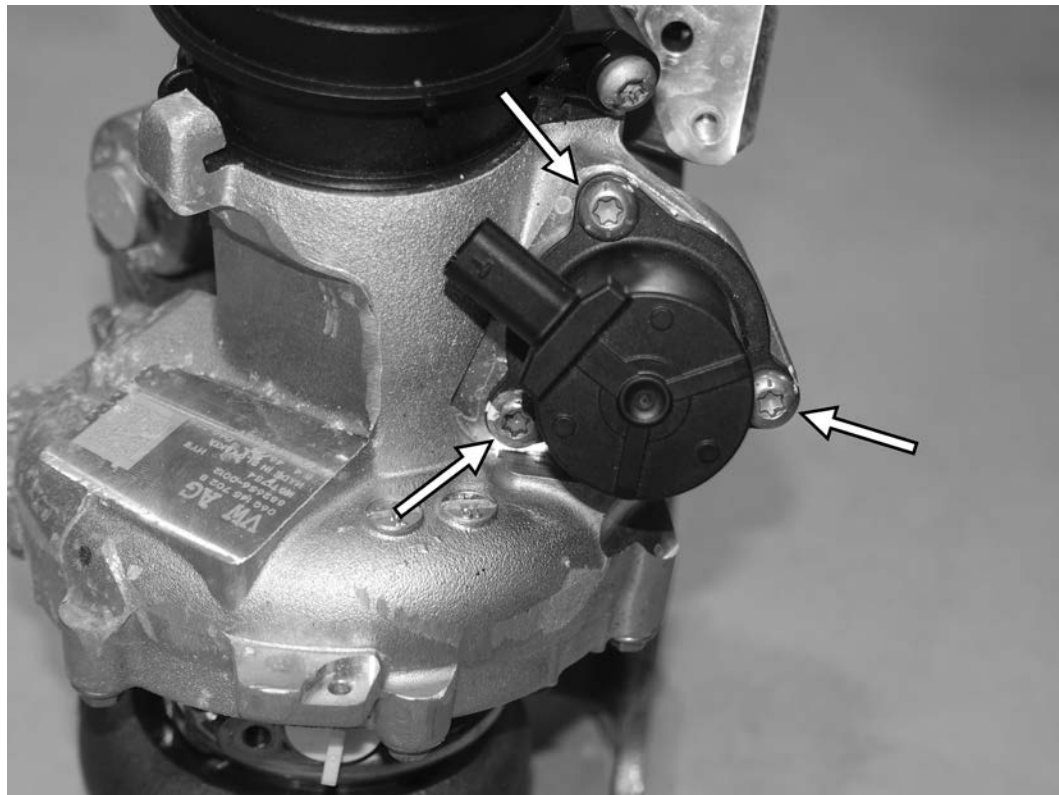
58) Wenn die untere 13-mm-Schraube installiert ist, ziehen Sie die 6-mm-Inbusschraube an der V-Band-Klemme mit 15 Nm (133 in-lbs) fest. Sobald das V-Band angezogen ist, ziehen Sie die untere 13-mm-Schraube an der Downpipehalterung mit 20 Nm an (177 in-lbs).

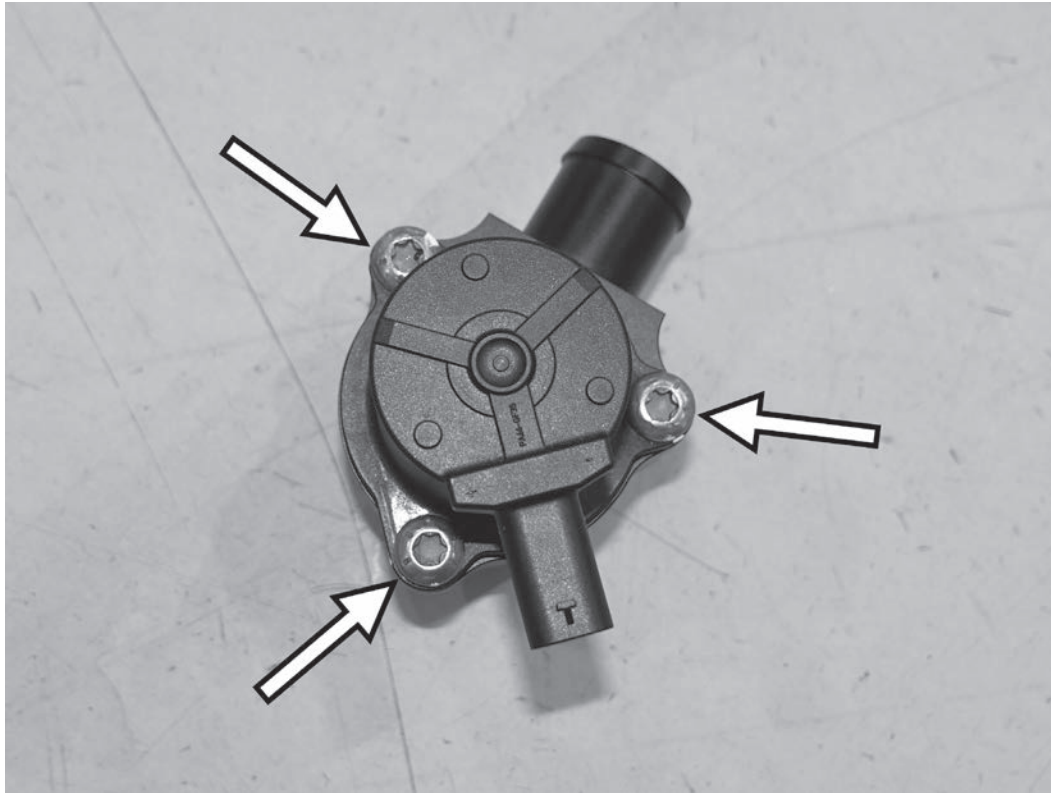




59) Montieren Sie die primäre Lambdasonde mit einer Buchse wieder in die serienmäßige Downpipe zurück. Ziehen Sie den Sensor mit 60 Nm (44 ft-lbs) an. Verlegen Sie dann den Kabelbaum für die Sonde zurück zu seinem ursprünglichen Anschlusspunkt und befestigen Sie den Kabelbaum wieder an den Befestigungspunkten. Schließen Sie den Kabelbaumstecker wieder an und setzen Sie ihn wieder in die Halterung für den Stecker ein.

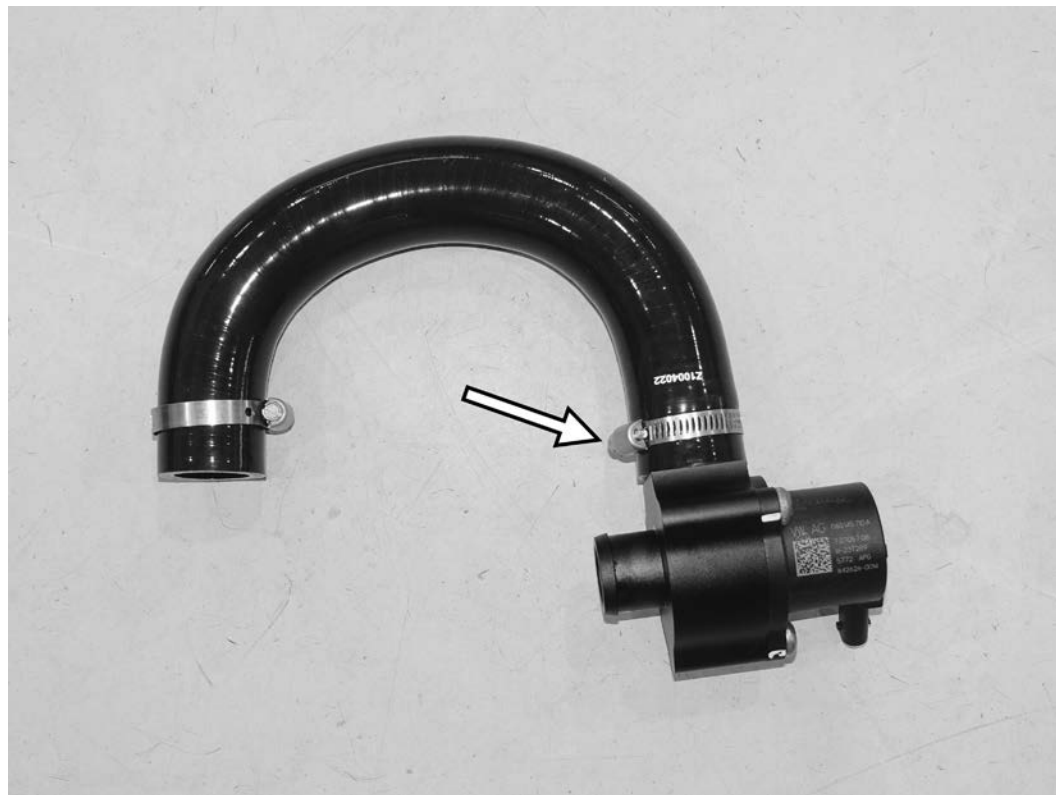
60) Entfernen Sie vom serienmäßigen GTI-Turbo die drei T30-Schrauben, mit denen das Umlenventil am Turbo befestigt ist, und nehmen Sie das Umlenventil ab.



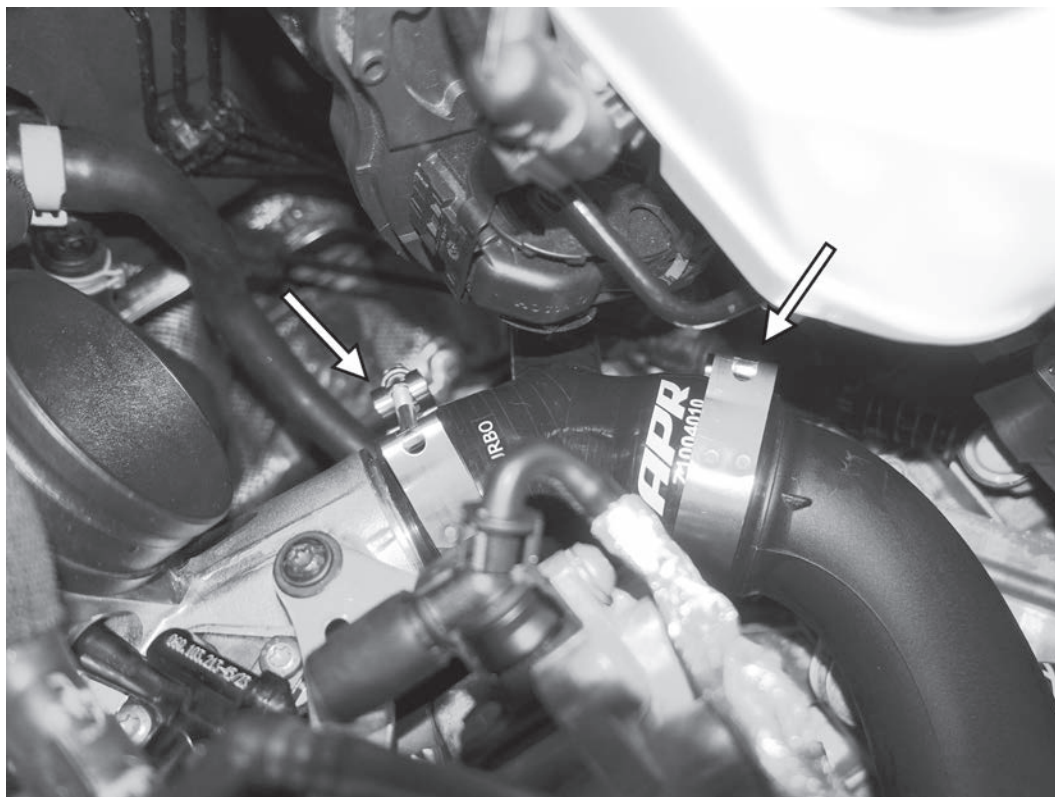


61) Setzen Sie das zuvor entfernte Umleitungsventil in den APR-DV-Adapter ein und befestigen Sie es mit den drei originalen T30-Schrauben, indem Sie die Schrauben mit 9Nm (80 in-lbs) anziehen.

62) Montieren Sie den U-förmigen Schlauch wie abgebildet auf das Outlet des APR-DV-Adapters und stellen Sie sicher, dass sich die APR-Schlauchteilnummer in der Nähe des Adapters befindet. Befestigen Sie die Schelle am Adapter mit 4 Nm (35 in-lbs).



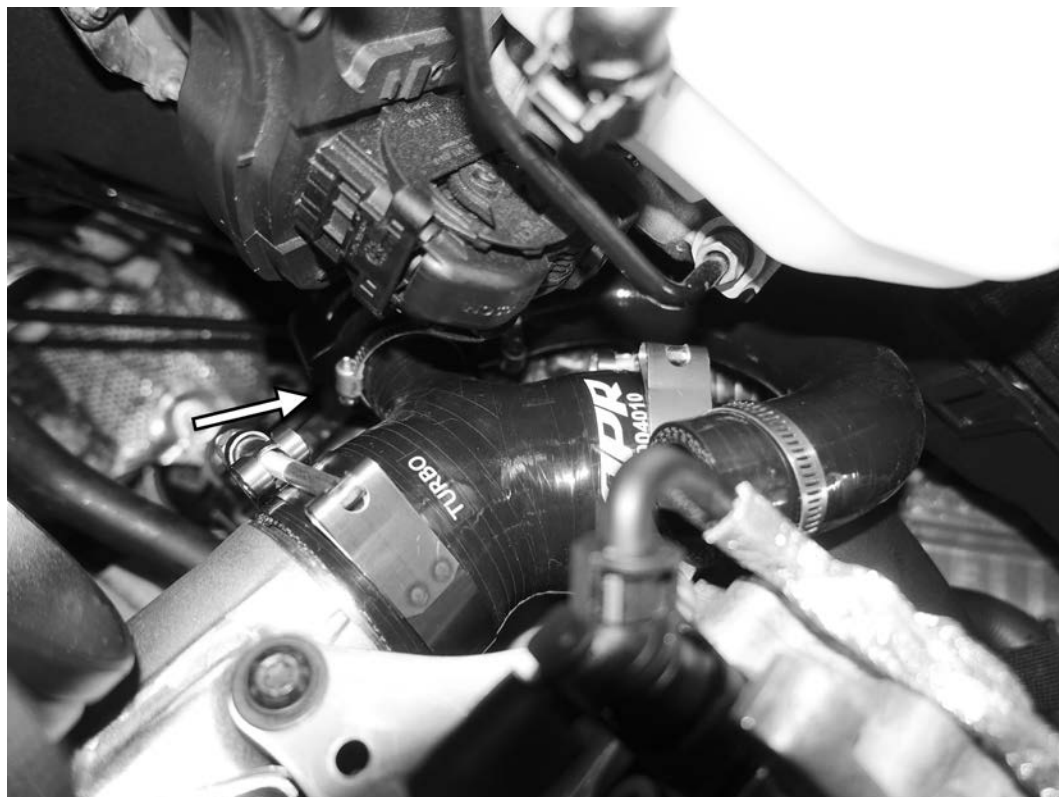
TL100191

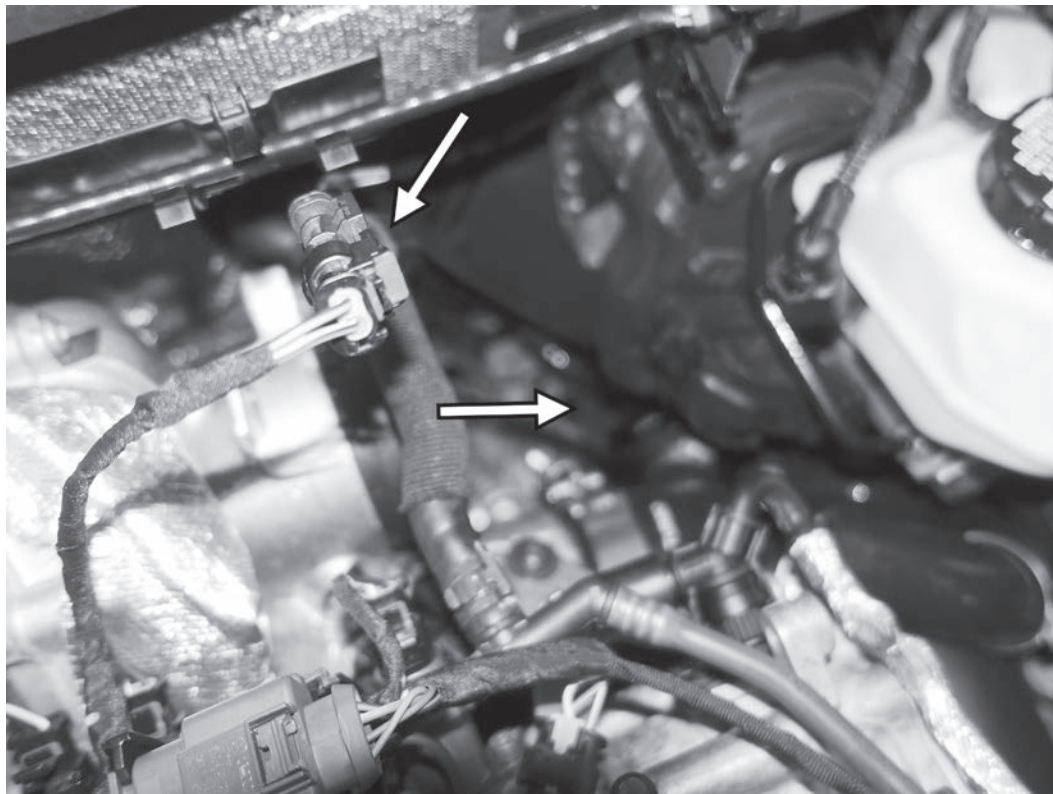


63) Installieren Sie den APR-Turbooutlet Schlauch zwischen dem Outlet des Turbos und dem seitlichen Ladeluftrohr. Das mit „TURBO“ gekennzeichnete Ende des Schlauchs sollte nach oben zeigen und dem Turbooutlet am nächsten sein. Befestigen Sie den Schlauch mit den beiden T-Schrauben und ziehen Sie diesen mit 8,5 Nm (75 in-lbs) an.

APR

64) Setzen Sie die Unterseite des APR DV (Schubumluftventil) Adapters in die Öffnung an der Seite des APR Turbooutlet Schlauch ein. Richten Sie den APR-DV-Adapter (Schubumluftventil-Adapter) wie abgebildet aus, so dass die beiden Öffnungen des U-förmigen Schlauchs zum Turbolader zeigen. Befestigen Sie den APR DV-Adapter mit einer der Schraubchellen am Turbooutlet Schlauch und ziehen Sie diese mit 4 Nm (35 in-lbs) an.



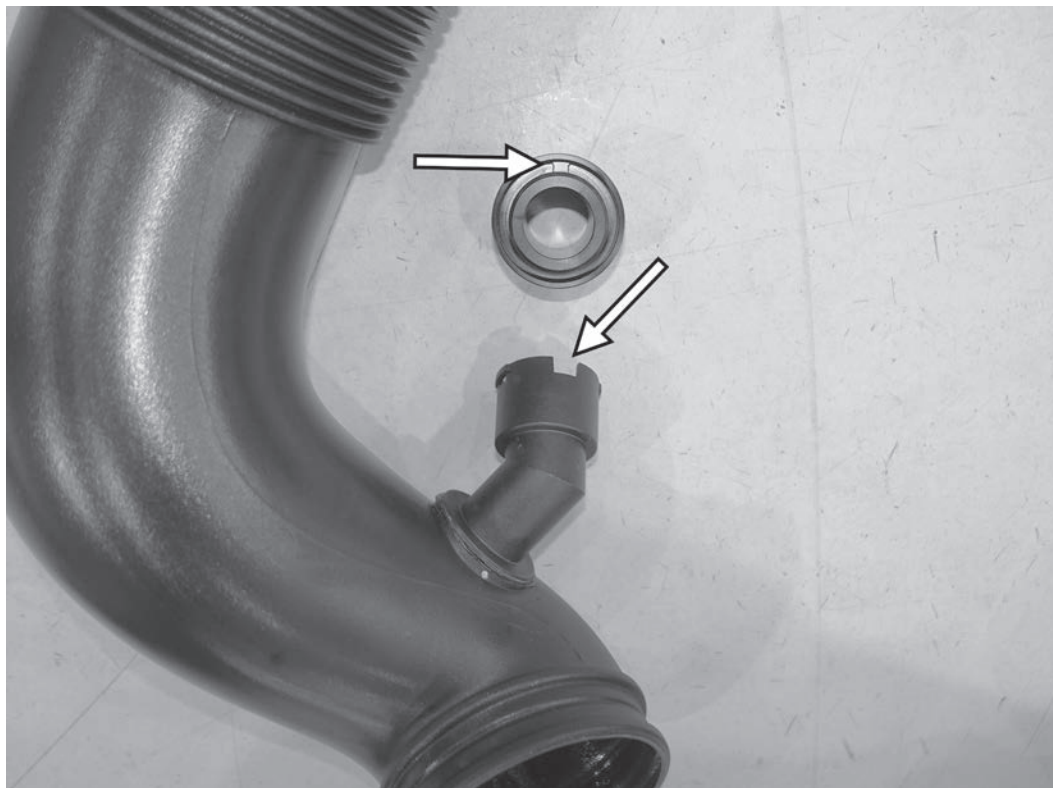


65) Schließen Sie den APR-DV-Verlängerungskabelstrang (Schubumluftventil) zwischen dem werksseitigen DV-Anschluss und dem elektrischen Anschluss am werksseitigen Schubumluftventil an.

APR

66) Die T30-Schraube, die das Turbooutlet an der Seite des Motors hält, wieder anbringen. Ziehen Sie die Schraube mit 7Nm (62 in-lbs) an. Bringen Sie die Verkabelung wieder am Turbooutlet an.

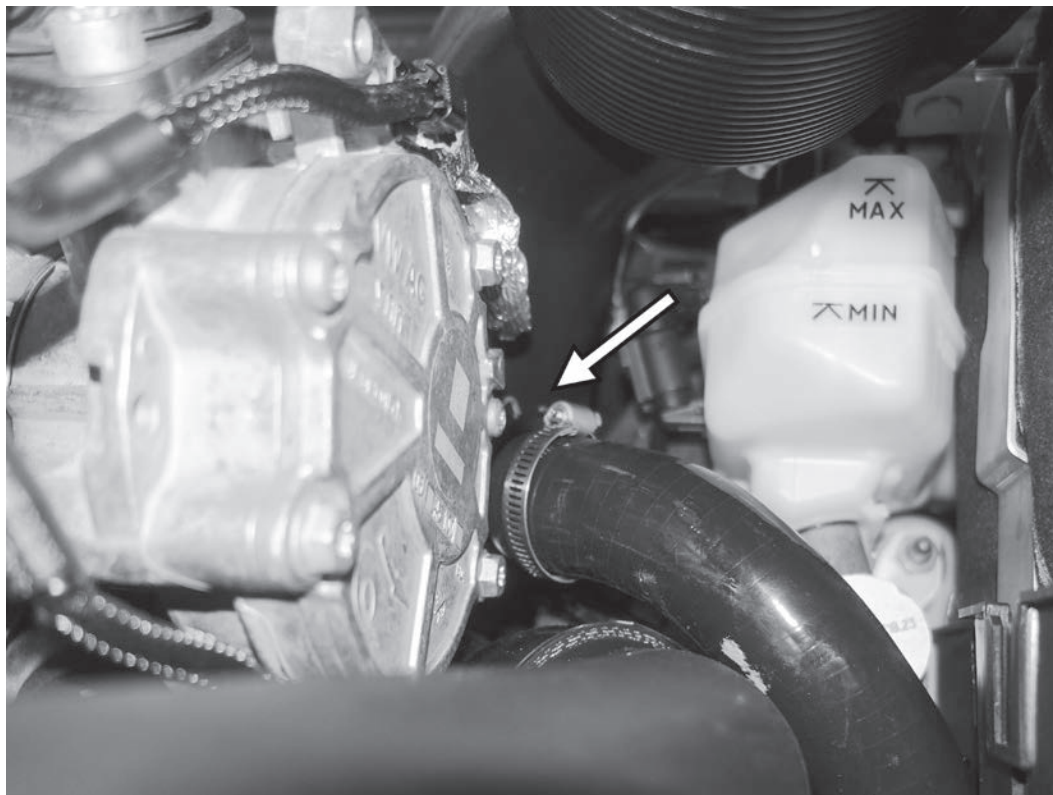




67) Montieren Sie den APR DV Schlauchadapter (Schubumluftventil-Adapter) in das Turbo-Inlet des Fahrzeugs. Beachten Sie die erhöhte Lasche an der Innenseite des Adapters, die in die größte Aussparung des DV-Anschlusses des Turbo-Inlets passt.

68) Befestigen Sie den APR DV Schlauchadapter (Schubumluftventil-Adapter) mit der mitgelieferten Federklammer am Turbo-Ansaugrohr. Schieben Sie die Federklammer in die Schlitz an den Seiten des Adapters. Beachten Sie, dass der Adapter nicht sicher ist, wenn Sie die Kerbe nicht richtig mit der erhöhten Lasche im Inneren des Adapters ausgerichtet haben, wie im vorherigen Schritt gezeigt.



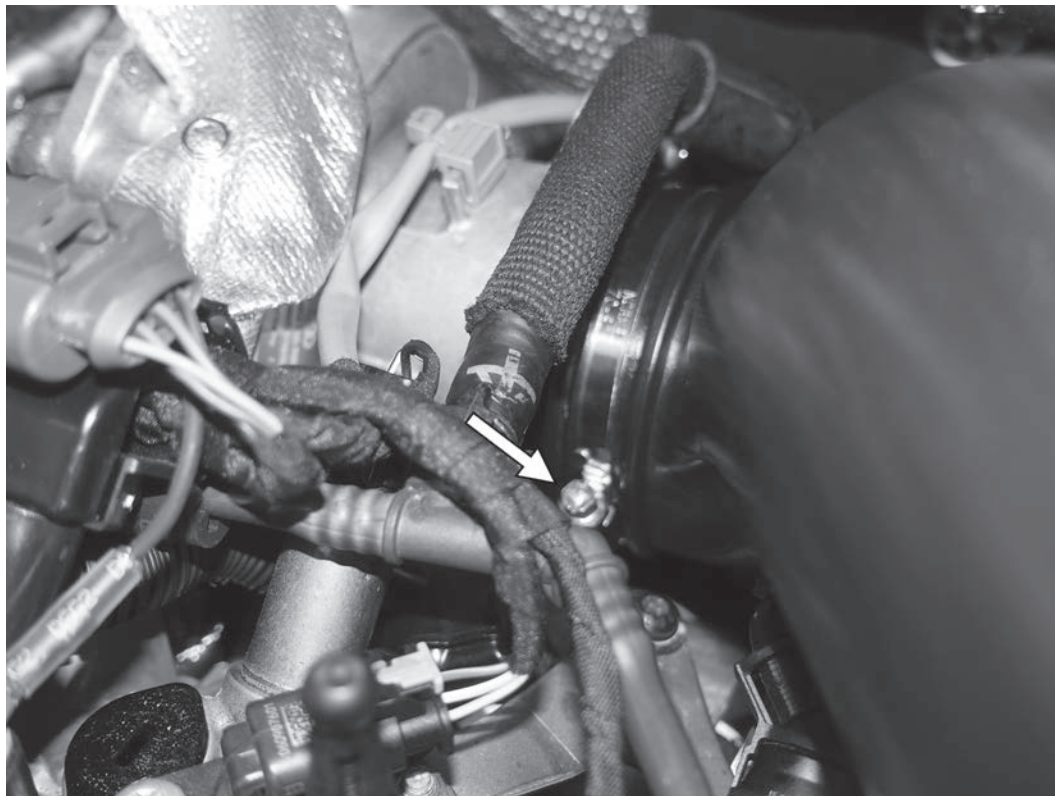


69) Setzen Sie das Turbo-Inlet auf das Fahrzeug und verbinden Sie den APR-DV-Schlauchadapter (Schubumluftventil-Adapter) am Turbo-Inlet mit dem offenen Ende des U-förmigen Schlauchs vom Schubumluftventil mit der mitgelieferten Schraubschelle mit 4Nm (35 in-lbs) sichern.

70) Bringen Sie die Airbox-Baugruppe wieder an, indem Sie diese zunächst an den Laschen auf der Rückseite des Kühlerkernträgers befestigen und sie dann vollständig auf die drei Pfosten darunter drücken. Bringen Sie die beiden T25-Schrauben an der Vorderseite der APR-Airbox wieder an und ziehen Sie diese mit 2Nm (18 in-lbs) fest. Montieren Sie das Ansaugrohr auf der Rückseite der Airbox und ziehen Sie die 7-mm-Mutter an der Schelle mit 6 Nm an.



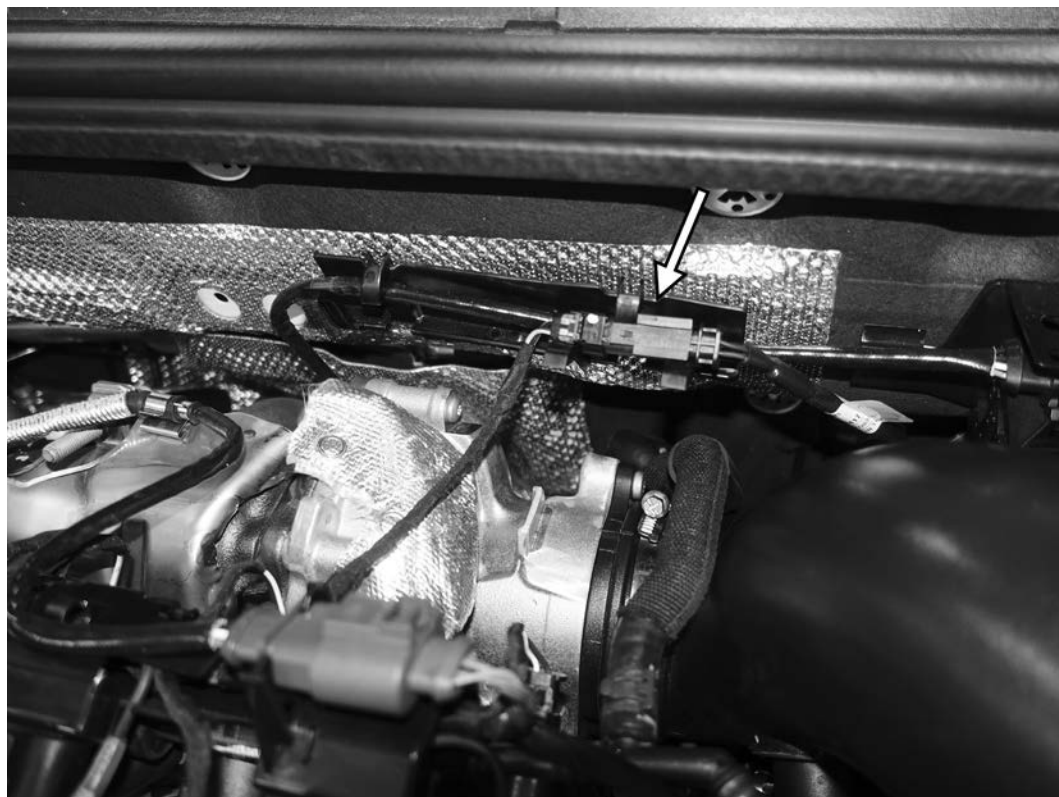
TL100191



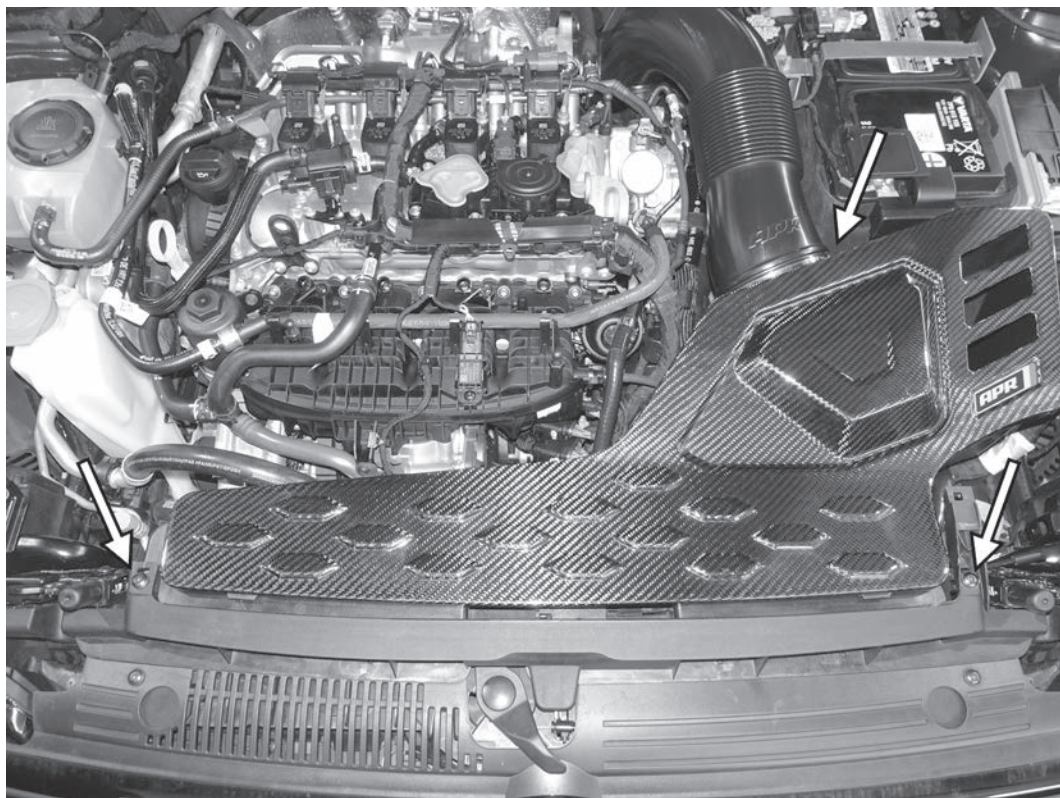
71) Sobald die Airbox an ihrem Platz ist, stellen Sie sicher, dass keine Spannung auf das APR-Inlet ausgeübt wird. Befestigen Sie dann das APR-Inlet am APR-Turbo-Inlet Adapter, indem Sie die Schelle mit 6 Nm (53 in-lbs) anziehen.

APR

72) Der APR Schubumluftventil-Verlängerungskabelbaum kann in den Kabelbaum der Lambdasonde an der Vorderseite der Spritzwand eingesteckt werden.



TL100191



73) Bringen Sie die Airbox-Baugruppe wieder an, indem Sie diese zunächst an den Laschen auf der Rückseite des Kühlerkerntägers befestigen und sie dann vollständig auf die drei Pfosten darunter drücken. Bringen Sie die beiden T25-Schrauben an der Vorderseite der APR-Airbox wieder an und ziehen Sie diese mit 2Nm (18 in-lbs) fest. Montieren Sie das Ansaugrohr auf der Rückseite der Airbox und ziehen Sie die 7-mm-Mutter an der Schelle mit 6 Nm an.

APR

#TL100191

GO APR