

Ombouwen van een 1600TD (JX) naar een 1700 TD (KY)

Na mij behoorlijk georiënteerd te hebben toen ik zelf voor de keuze kwam te staan op het moment dat mijn 1700 KY dieselmotor na 350.000 km wat te veel olie ging gebruiken heb ik besloten i.p.v. een gebruikelijke keuze, over te gaan op een 1900 motor, toch mijn 1700 te behouden en om te bouwen naar een 1700 Turbo-versie.

Ik had op Wikipedia een artikel hierover gelezen maar een aantal gegevens klopten niet. Ik snap dan ook niet wie dat er opgezet heeft. De keuze voor de 1700 is gewoon goed omdat het een "koeler" blok is. Het is een verbeterde versie van het 1600 blok. Omdat het blok toch uit elkaar moest voor de zuigerveren heb ik ook gelijk de drijfstanglagers vervangen. Bij de demontage bleek ook dat de lagers van de hulpas (dient voor de aandrijving van olie- en vacuumpomp) er half uitlagen. Zie rechts. Ook dus direct vervangen. Nu de kop er af was, ook die gelijk laten reviseren zoals kleppen, geleiders en de klepsteelhoedjes vervangen. De carterpan had fabrieksorigineel al een (afgestopt) terugvoergat voor de Turbosmering dus die hoefde ik niet te vervangen. Alles weer gemonteerd, ook dus mijn eigen cilinderkop van de 1700 KY. Van een 1600TD slooimotor de pomp, leidingen met verstuiers, in- en uitlaatspruitstuk, Turbolader met steun, oliedruk- en terugvoerleiding van de Turbo, luchtfilter met steun en uitlaat compleet overgezet. Ook de oliefiltersteun moest gewisseld worden i.v.m. het plaatsen van een oliedrukleiding voor de Turbo. Starten en lopen. Een naloopwaterpompje was al eerder gemonteerd op de 1700 motor en deze wordt aangestuurd wordt door een sensor in het watersysteem.



Advies: De nog uitstekende draadeindjes van de Turbo, waarop de uitlaatpijp wordt gemonteerd bedekken met verlengde koperen moeren zodat deze minder gemakkelijk weggroten door roestvorming. Zorg ook dat de Leiding van de Turbosmering aan de voorzijde van de cilinderkop op de juiste manier is vastgezet zodat hij door het trillen niet kapot scheurt. Ik heb er al diversen gezien. Ook het hebben/plaatsen van een 5-bak (bv. met de code 3H of AAS) is geen onverdeelde genoeg. Ik had er lange

tijd een antipathie tegen i.v.m. de schakelvolgorde maar dat is natuurlijk ook gewenning. Scheelt ook nog eens wat brandstof. Besluit je over te gaan van een 4- naar een 5-bak, denk dan ook aan alles wat je daarnaast nodig hebt zoals een andere pook, het schakelbakje onder de voorvloer en de eerste schakelstang die boven de brandstoftank loopt. Ook de steun aan de voorzijde van de bak is anders (korter) omdat de 5-bak een paar centimeter langer is dan de 4-bak.

Wat niet juist is op Wikipedia:

Er wordt geschreven dat je het "gewei " (verstuiverleidingen) van de Turbo-Diesel niet kunt gebruiken omdat de ontstekingsvolgorde anders zou zijn. Dit is natuurlijk onzin want die is gewoon hetzelfde. Overigens kan het ook niet anders want de LDA (brandstofverrijker) zouden de 1700 leidingen in de weg zitten.

Volgens zeggen zou met het verhogen van de inhoud met 100CC het vermogen met 5-10 PK vermeerderen. Ik heb dat niet echt gecontroleerd. Hij draait gewoon erg mooi en trekt als een tierelier. Na pakweg 2000km. had ik geen oliegebruik meer.

Voor mij was het belangrijk dat ik met deze keuze alles veel origineler hield dan wanneer je voor een geheel andere type motor zou kiezen. Ik respecteer uiteraard ieders eigen keuze.

Gert Vlastuin.