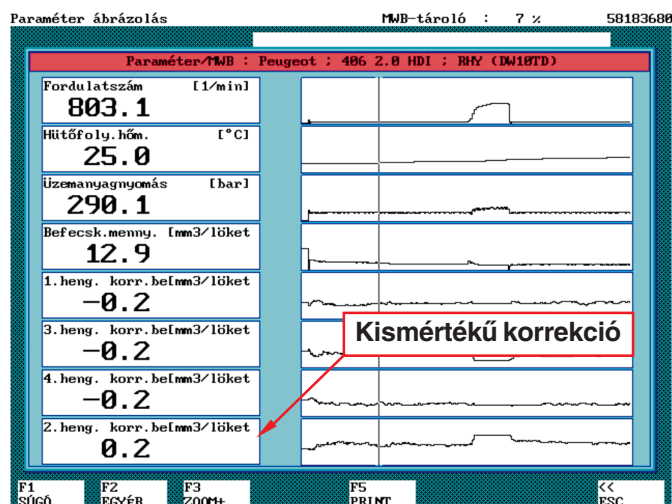


Az intelligens diagnosztika és amit jelent

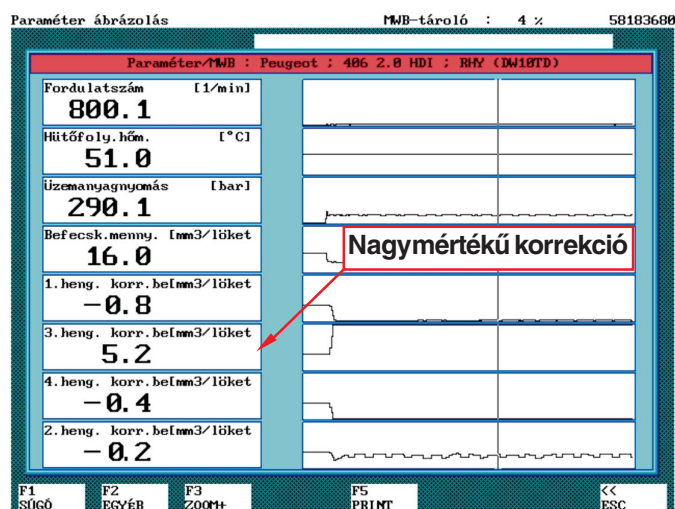
Paraméterábrázolás – A jövő eszköze már ma a kezünkben

Folytatva a tömített-tömítetlen rendszer dilemmát, újra a paraméter-ábrázoláshoz folyamodunk segítségért. Közéteszünk három jellemző példát, amivel vizsgálódásaink során találkozunk. A motoradatblokkban felkínált paraméter-információs listájából a hengerenkénti korrekció mértéke tételt választjuk. A továbbiakban a fő feladat ezen paraméter vizsgálata lesz.



5. ábra

Alapjáraton megfelelően üzemelő motor esetén a korrekció minimális, bár az 5. ábrán látható, hogy a 2. hengert a járás-egyenlőség vizsgálat után korrigálandónak ítélte az ECU. Ennek oka minimális mechanikai probléma, vagy nyomásvesztés is lehet.

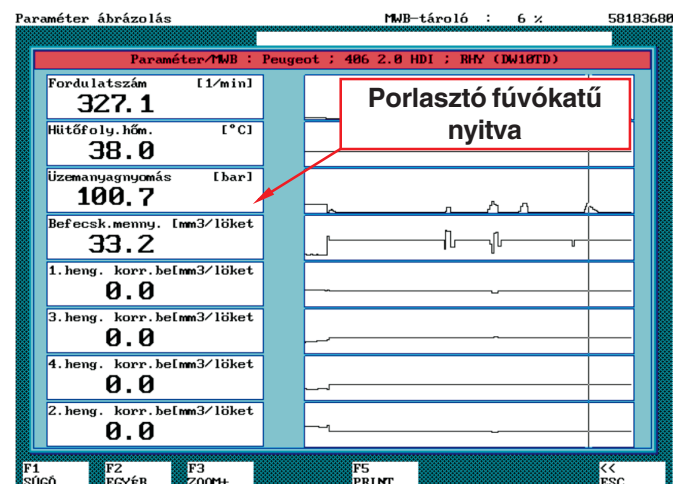


6. ábra

Az eredeti kérdésünkhöz visszatérve tehát kijelenthetjük, hogy a leállítás utáni nyomásvesztés nem a porlasztó fűvókátűjének nem megfelelő zárása miatt történt.

Tanulmányképpen álljon itt egy ellenpélda (6. ábra): Továbbra is alapjáraton vizsgáltuk motorunkat, most a 3. henger befecskendező porlasztójának fűvókátűje zárt helyzetben maradt. (A cserélt porlasztót nem megfelelően tárolták, korrodált). Láthatóan nagy a korrekciós érték, de az alapjáratú fordulatszám ez nem vehető észre, mert az ECU igyekszik azt fenntartani. A motor három hengerrel üzemel, de a hibajelző lámpa nem világít.

A nyitva maradt porlasztófűvóka okozta korrekcióra hiába lennének kíváncsiak (7. ábra), mert sajnos a motor nem indul be. A Common-rail csőben nem épül fel a megfelelő előnyomás, így az ECU nem engedélyezi a befecskendezést (ehhez 120 bar szükséges). A 7. ábrán az indítózási folyamatot láthatjuk, a mennyiség csak számított, előkészített érték.



7. ábra

A hibajelző lámpa világít.

Hibakódolvasás eredménye:

- nyomásszabályzó hibás,
- ECU hibás,
- némely típusnál alacsony nyomású rendszer hibás

Összefoglalva tehát, a leállításkor tapasztalt nyomásleépülés a nyomásszabályzó hibája esetén nem okoz különösebb problémát, mert a motor hiba nélkül indítható. Ha azonban a befecskendező porlasztó felé irányul a veszteség, akkor a motor nem indítható és a tárolt hiba sem egyértelmű. Felhívnom a figyelmet, hogy ez utóbbi (nyitott porlasztótű) eset nem tapasztalható az áramláskorlátozó szeleppel ellátott típusoknál.