

Technikai információ

A CT 881 K3 vezérműszíjkit a FORD 1,25 (16 V), 1,4 (16 V) és 1,6 (16 V) motorokhoz két főtengely-rögzítőcsavart tartalmaz, az egyik 29 mm, a másik 44,5 mm hosszú. A FORD 2005. augusztus 15-től tért át a 44,5 mm hosszú csavar alkalmazására.



1 29 mm hosszú rögzítőcsavar

Continental
CONTITECH



2 44,5 mm rögzítőcsavar

Meg kell mérni a csavarfurat mélységét és ennek megfelelő csavart kiválasztani: 42 mm mélység, 29 mm hosszú csavar, 52 mm mélység, 44,5 mm hosszú csavar.

Mindkét csavart 40 Nm + 90 fok elfordítással kell meghúzni.

Egy vevőnk mondta rólunk:
„Megcsinálták a BentleyDerby motort, szépen fut. Ezek tényleg mindent tudnak. Úgy látszik, 1932 óta összeszedtek egy kis tapasztalatot. És még nem is drágábbak másoknál.”

K. Árpád”

Ha profit keresel, válaszd,
ahova a szaktudás koncentrálódott.



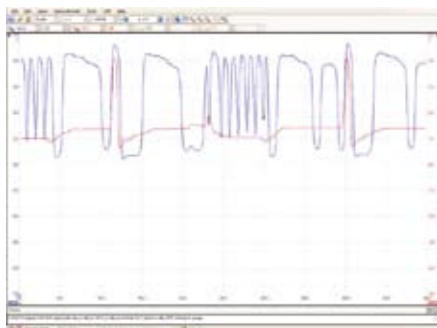
NGM MOTORFELJÚJÍTÓ KFT.
a motorspecialista

Motorfelújítás 1886-os évjáratától napjainkig.

6000 Kecskemét, Fecske u. 5.
www.nagygepmuhely.hu
Tel.: 76/416-683. Mobil: 06-30/257-5252.

Repedt lambda-szonda

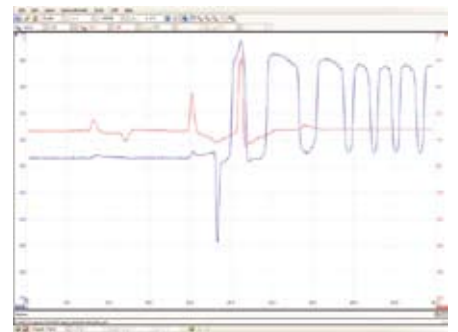
Az alábbi eset egy 2004-es évjáratú, Rover 45 (motorkód K16) gépjárművel történt. A motor hibajelző lámpája világított, viszont a tulajdonos különösebben nem tapasztalt rendellenes motorműködést. A hibakód-kiolvasáskor a P0170 - Fuel system adaptations out of range (Befecskendező-rendszer adaptációs értéke határértéken kívüli) hibaüzenet lett detektálva. Ez után egy gyors menetpróba következett, amikor is a diagnosztikai műszerrel az élőadatokat fűrkészve egy különös dologra figyeltek fel. Még gázadáskor is a katalizátor előtti lambda-szonda 0 V körüli érté-



1

ket mutatott. Először is a tüzelőanyag nyomása lett leellenőrizve, ami rendben lévőknek látszott. A tüzelőanyag-szűrő azonban még az eredeti gyári volt, biztos, ami biztos alapon ezt cseréltük. Ahogy azonban várható volt, ez nem is hozott javulást az előzőleg már detektált lambda-szonda-feszültségben. A tüzelőanyag-ellátó rendszer további ellenőrzése lehetett volna egy logikus folytatása a hibakeresésnek, azonban mivel a menetpróba alatt nem volt tapasztalható a motor „dadogása”, a lambda-szonda került a figyelem középpontjába. A lambdaszonda feszültség jelét oszcilloszkóppal mérve (kék regisztrátum) az első pillantásra normálisnak tűnt 100–900 mV körüli „ugrásokkal”.

Azonban a dús és szegény keverék üzemálapotok váltakoztatása során a lambda-szonda-jel érdekes változáson ment keresztül 2. Jól láthatóan a feszültségjel 0 V alá is leszállt (majdnem -0,6 V-ig). Tudva azt, hogy a lambda-szonda, belső ellenállással rendelkező feszültséggenerátornak tekinthető és az elektrodák között az oxigénkoncentráció-különbséggel (légköri és kipufogógáz-oxigéntartalom) arányos potenciálkülönbség alakul ki. Így



2

egyértelművé vált, hogy a szonda meg lehet repedve, mivel ebben az esetben képzelhető el, hogy a szenzor referenciaoldalára kerülő kipufogógáz miatt ad le a szenzor rövid ideig negatív feszültségelet. A diagnosztikai műszerrel kiolvasott 0 V körüli élőadat is ennek lehetett a következménye. A lambda-szondát kicserélve a hiba többé nem jelentkezett. „Padlógáznál” a jelfeszültség az elvárt 900 mV körüli értékre ugrott. Válgék hasznára!

BÓDI BÉLA

Forrás: PICO