

TiO₂ lambdaszondatípusok**3-vezetékes (12-es vagy 18-as menet)**

fekete - jelkimenet (általában 0-1 volt, de néhány alkalmazásnál lehet 0-5 V)
piros - fűtés (+) és bemeneti referenciacsúszó
fehér - fűtés (-)

4-vezetékes (12-es vagy 18-as menet)

fekete - jelkimenet (0-5 volt)
sárga - bemeneti referenciacsúszó
piros - fűtés (+)
fehér - fűtés (-)

rint! Nem olcsó dolog, de ez muszáj bele! Következhetett a beszerelése, ami nem sok időt vett igénybe, aztán az indítás és élő-adat-olvasás. Hibatorlás, a lambda jel volt nem egyszer beírva. Ez a szonda 5 voltot kap az ECU-tól, és a kipufogógáz oxigéntartalmának függvényében az ellenállását fogja változtatni. Így 5 volt körüli jeleket kell kapnunk. Én is ilyesfélét láttam. A próbaút során erőre kapott az Opel, és megjavulni látszott. A baj megszűnt, amivel a tulaj kénytelen volt már majd egy hete. És a nem túl hosszú út során más gond nem jelentkezett, az élőadatlistában minden paraméter a helyén volt, jó értékeket láttam, a szonda is szépen muzsikált!

Nézzük meg ezt a szondát egy kicsit jobban, mert ez elég ritka. Egy régi Autószerelőknek valóban ugyan olvastam már róla, de megmondom őszintén, nekem is ez volt eddig az első alkalom, amikor személyesen találkoztam vele. Tehát!

A szonda becsületes neve titán-dioxid ellenállás szonda! A BMW alkalmazta és az OPEL egyes típusaiba került beszerelésre. A cirkonium-dioxidhoz képest ez is jelszint-ugrással tudja érzékelni a lambda = 1-et. A oxigénkoncentráció függvényében megváltozik az ellenállása. Kissé nagyobb hőmérsékleten indul be, magasabban, mint a rendes társai, ez kb. 500 °C-tól működőképes és kb. 800-900 fokig terhelhető. Az ellenállás értéke nagyságrendileg 10 ohm-0,1 Mohm között változhat. És a leglényegesebb dolog, hogy a motor ECU-tól kap 5 volt-os tápellátást.

Amikor szondát cserélünk, győződjünk meg annak fajtájáról! Nem mindegy a vezeték színe! Nem azért alkalmaznak a gyártók különböző színeket, mert csak ilyen színű vezetékek vannak, hanem ezzel teszik felismerhetővé a szondatípusokat és a vezetékfunkciókat. Tulajunkat a spórolás és a hozzá nem értés vezette egy pénztárcaüritő kalandba!

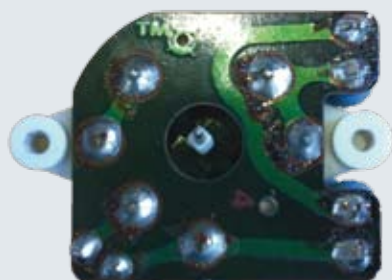
Az Autótechnikában olvastam egy remek címet, amit azóta is alkalmazok az életben: **MUTASD A VEZETÉKED, MEGMONDOM, KI VAGY!**

ALFÖLDI

Daewoo Nexia hűtővízhőmérséklet-mérő hiba

Az alábbi eset egy 1996-os Nexiával történt. A hűtővízhőmérséklet-mérő mutatója menet közben, gyakran önálló életet kezdett élni. Ilyenkor a mutató vagy alaphelyzetbe vagy maximum értékre állt be. A hiba aztán magától egy kis idő után megszűnt, majd újra jelentkezett. A tulaj ezzel a hibával megjárta a hadak útját, mivel ha éppen valami más miatt szervizbe került a gépjármű, akkor kérte, hogy ezzel a hibával is foglalkozzanak. Annak

rendje és módja szerint így az egyes szervizlátogatások eredményeképpen ehhez a hibához kapcsolódóan kicserélésre került egy termosztát és egy hőmérséklet-jeladó is. Ezek után a műszer tette is a dolgát néhány kilométer megtételéig, majd a hiba újból jelentkezett. Amikor az utolsó szervizlátogatáskor és a csatlakozó kontaktusok tisztítása sem hozott hosszútávú eredményt, a műszer kicserélésre került. Az áramköri lapon eleve jelentős, folyaszűrőszorból visszamaradt ionos vezetőanyag-maradvány volt látható, illetve találtunk néhány „gyanús” forraszkötést is. A műszert tápfeszültségre kapcsolva és egy kb. 10 kΩ-os potenciométerrel helyettesítve a jeladót, az áramköri panel megkocogtatásakor jelentkezett a hiba. A maradványanyagokat izopropil-alkohollal eltávolítottuk és a „gyanús” forraszkötéseket átforszva a műszer ismételt ellenőrzésénél már a hiba nem jelentkezett. Válgék hasznára!



A műszer áramköri panelje kicserélt állapotában

BB





**Turbófeltöltők
Dízel
befecskendező
rendszerek**



24 hónap
garancia



24 órán
belüli szállítás

www.turbo-tec.eu
+36-96/416-826