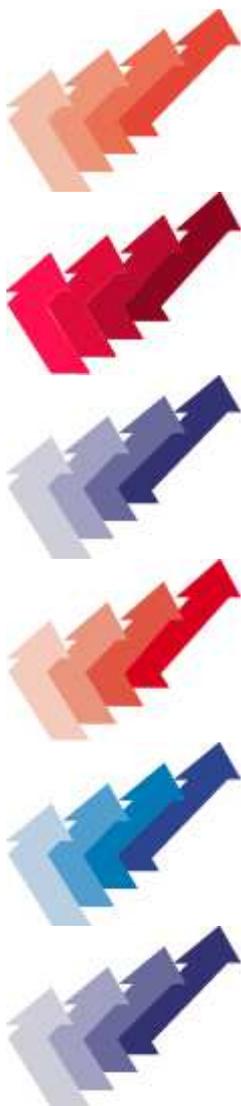

Новости сервиса



Fiat Group Automobiles S.p.A.



Fiat Group Automobiles S.p.A.



Fiat Group Automobiles S.p.A.



Fiat Group Automobiles S.p.A.



PROFESSIONAL
Fiat Group Automobiles S.p.A.



Copyright By Fiat Group Automobiles S.p.A. - Printed 09/05/2014-Esc.1478

Lancia: различные модели

Версия: Ypsilon (402) 0.9 TwinAir и Delta 1.4 Turbo MultiAir

1036 0 000 AA

СИСТЕМА UNIAIR-MULTIAIR

Пропуски зажигания – Нерегулярная работа двигателя – Горит индикатор неисправностей двигателя с ошибками DTC P030x и/или P106x – P1524 – Информация сети

10
07.14

Инструкции процедуры контроля данного бюллетеня являются действующими и могут применяться и к модулям UniAir и MultiAir. Ссылки в текстах и на изображениях на цилиндры 3 и 4 только на модули MultiAir.

ЖАЛОБА НА ДЕФЕКТ

Нерегулярная работа двигателя (пропуски зажигания, рывки, вибрации, сбои пуска, сбои в электропитании, двигатель работает только на 3 цилиндрах и т.д.) с загоранием индикатора неисправностей системы управления двигателем.

Анализ с помощью диагностического оборудования показывает наличие одной или более следующих ошибок:

- P0300 – Пропуск зажигания (общая)
- P0301 – Пропуск зажигания цилиндр 1
- P0302 – Пропуск зажигания цилиндр 2
- P0303 – Пропуск зажигания цилиндр 3
- P0304 – Пропуск зажигания цилиндр 4
- P1061 – Сигнал срабатывания UniAir/MultiAir соленоидного клапана цилиндра 1
- P1062 – Сигнал срабатывания UniAir/MultiAir соленоидного клапана цилиндра 2
- P1063 – Сигнал срабатывания UniAir/MultiAir соленоидного клапана цилиндра 3
- P1064 – Сигнал срабатывания UniAir/MultiAir соленоидного клапана цилиндра 4
- P1524 – Неисправность свечей зажигания

Присутствие ошибки P1524 может означать низкое давление масла в модулях UniAir или MultiAir.

ОПЕРАЦИИ В ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРАХ

После подтверждения жалобы клиента и при обнаружении одной или более вышеназванных ошибок DTC, перед любой операцией замены или демонтажа модуля UniAir или MultiAir выполнить проверки, перечисленные в Технологическом цикле ниже.

В частности, если обнаружены ошибки DTC, обратиться к специальным диагностическим процедурам, описанным в выделенном разделе Руководства по обслуживанию, для того чтобы быстрее определить причину неисправности, исключая компоненты, которые работают правильно.

Работа модулей UniAir и MultiAir обеспечивается маслом двигателя; использовать только предписанное масло и выполнять замену моторного масла и масляного фильтра, как описано в Руководстве пользователя и Руководстве по обслуживанию.

Использование смазочных материалов с характеристиками, отличающимися от предписанных, и несвоевременная замена моторного масла и масляного фильтра, описанные в плановых сервисных талонах, могут повредить систему UniAir/MultiAir, что не будет покрываться гарантией.

Для дальнейшего контроля со стороны персонала FGA распечатайте и храните распечатки, сделанные с диагностического оборудования с требуемыми параметрами.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ЦИКЛ

Выполнить следующие предпродажные проверки и восстановить правильную работу

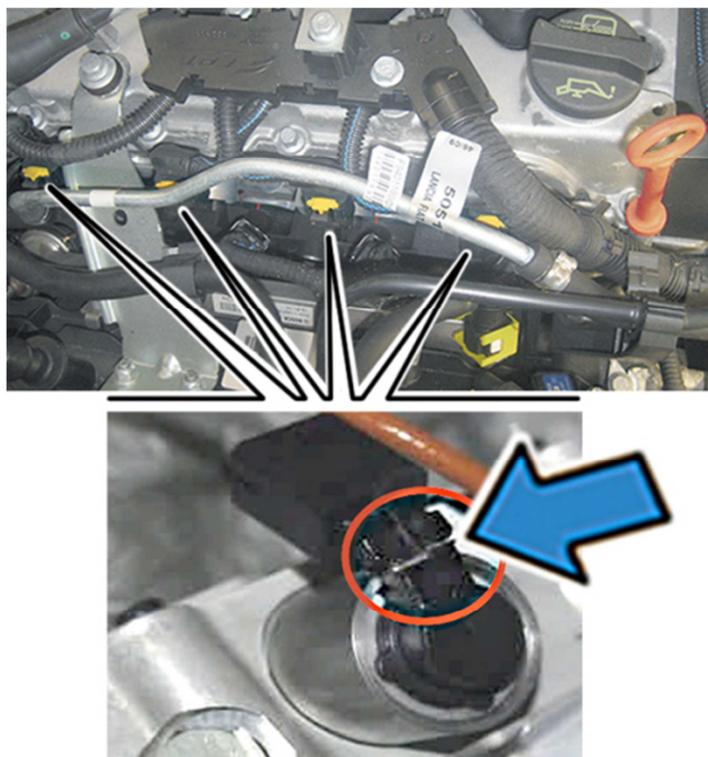
- Проверить уровень и качество (цвет/внешний вид) моторного масла.
- Убедиться, что нет протеканий моторного масла или хладагента.

Если обнаружен чрезмерный расход моторного масла (более 400 г на 1000 км), обратитесь к диагностической процедуре X005 Руководства по обслуживанию.

Подключите диагностическое оборудование и выполните следующие операции:

- Снимите показания блока управления двигателем: обнаруженную ошибку и причины ее возникновения и сделайте распечатку результатов.
- Проверьте включение соленоидных клапанов модулей UniAir или MultiAir, используя активную диагностику, и распечатайте результаты.
- Если один или более соленоидных клапанов не работают, снимите звукопоглощающую крышку (если имеется) (Op. 1016A10) и визуально проверьте состояние электрических соединений. В частности, убедитесь, что поршневой палец соленоидного клапана не поврежден (см. Рис. 1).
- Там, где возможно, попытайтесь поменять электрические соединения между соленоидными клапанами. Повторите включение соленоидного клапана, чтобы выяснить, связан сбой включения с сигналом управления или с соленоидным клапаном.

Рис. 1



Отсоединить группу воздухоочистителя (Op. 1048A10) и катушки зажигания (Op. 5510C14), затем выполнить следующие операции:

- С помощью динамометрического ключа, настроенного на 1,8 daNm (деканьютометр), попытайтесь дожать свечи зажигания, чтобы исключить недостаточную затяжку.
- Снимите свечи зажигания, чтобы проверить, что нет отклонений (большое усилие, заедание и т.д.).
- Проверьте состояние каждой свечи зажигания, и, если обнаруживаются дефекты, сделайте фотографию, записав номер цилиндра, с которого свеча была снята.

На Рис. 7 в конце бюллетеня Новости сервиса (Service News) показаны некоторые виды свечей зажигания с нормальным износом и поврежденных из-за детонации или пропусков зажигания.

- При холодном двигателе, на холостых оборотах, проверьте компрессию в цилиндре (Op. 0520G15) и давление масла (Op. 0520G42); значения должны соответствовать тем, что приведены в Таблице 1.
- С разогретым двигателем (после включения вентилятора радиатора) проверьте компрессию в цилиндре (Op. 0520G15) и давление масла (Op. 0520G42) на следующей скорости: скорость на холостом ходу и 4500 об/мин, затем проверьте, соответствуют ли эти значения тем, что перечислены в Таблице 1.
- С помощью правильного ключа установите свечи зажигания в их гнезда и затяните их до предписанного усилия 1,8 daNm (± 0.2 daNm).
- Установите назад все снятые компоненты.

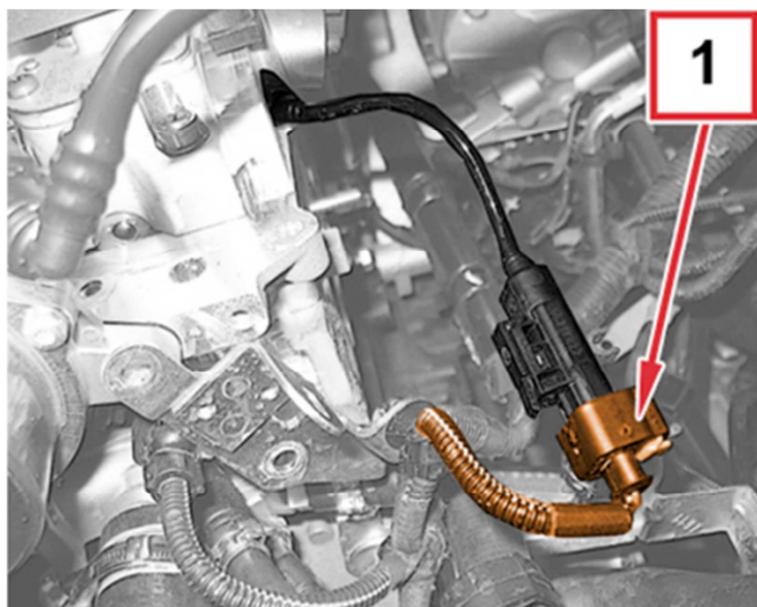
Таблица 1

Условия		Компрессия в цилиндре	Давление моторного масла
С холодным двигателем	На холостых оборотах	При каждом условии значения компрессии не должны показывать большие расхождения	От 0,8 бар, когда разогрет до 6 бар, когда холодный
С разогретым двигателем	На холостых оборотах		
	4500 об/мин		

Проверить соединение датчика температуры масла

- Проверить целостность кабеля и электрического разъема (1 – Рис. 2) датчика температуры масла модулей UniAir или MultiAir.

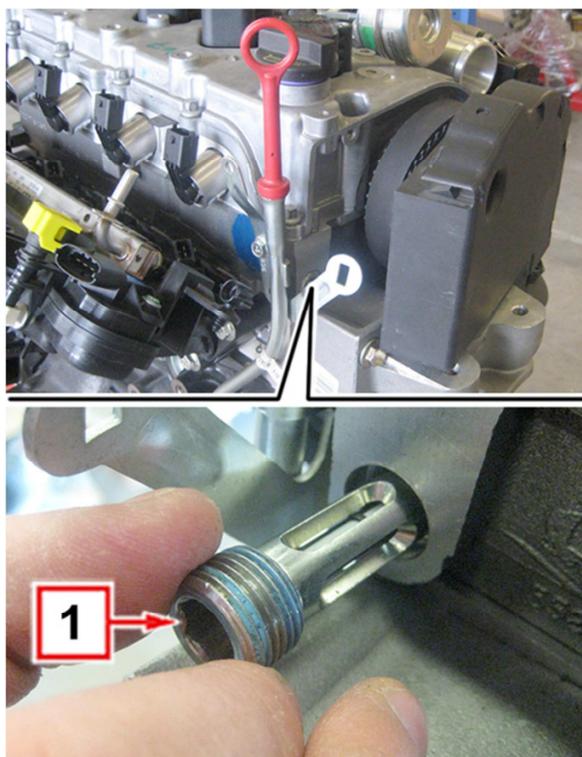
Рис. 2



Проверить состояние масляного фильтра на крышке толкателя

- Открутить и снять металлический фильтр (Op. 1036B17 для модуля UniAir - Op. 1036F22 для модуля MultiAir).
- Убедиться, что отсутствует грязь и налет и что фильтр (1 – Рис. 3) не забит.
- Прочистите корпус фильтра подходящей щеткой.

Рис. 3



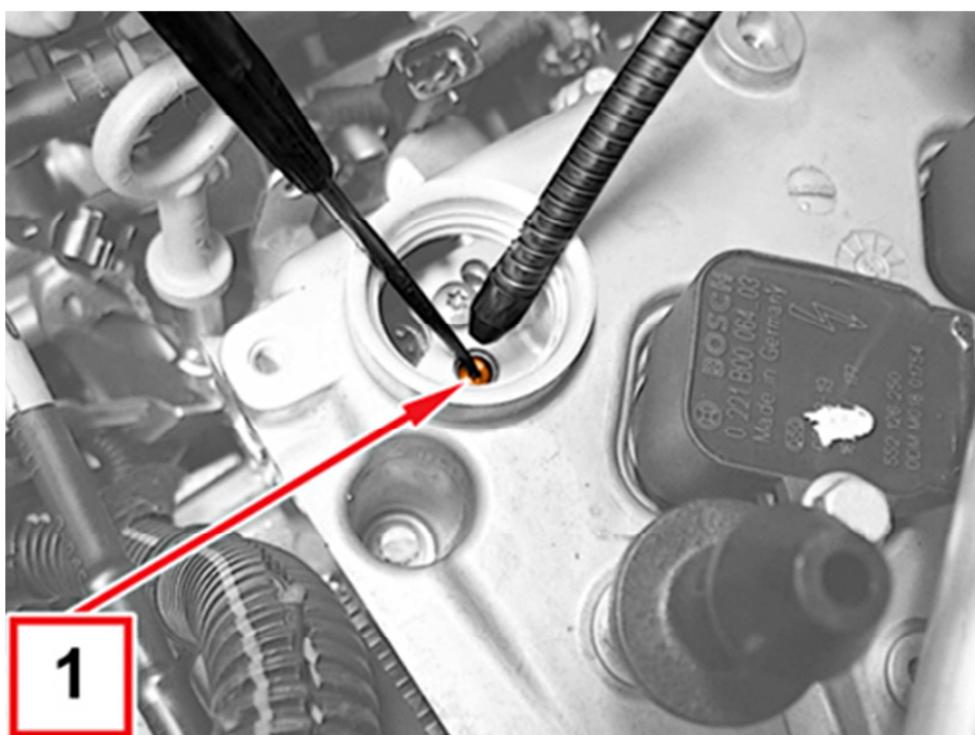
После снятия масляный фильтр двигателя нельзя использовать повторно, и его нужно заменить на новый.

Проверка/восстановление уровня масла в модуле

- Открутить заглушку на крышке толкателя – если потечет масло, то уровень правильный.
- Если масло не вытекает, модуль нужно долить: используя специальный инструмент, слегка надавить на шар клапана (1 – Рис. 4), затем залить масло с помощью стандартной масленки.

Максимальное количество масла (первое наполнение) соответствует около 80 см³ для модуля UniAir и около 240 см³ для модуля MultiAir.

Рис. 4



После примерно 12 часов простоя попытайтесь запустить двигатель:

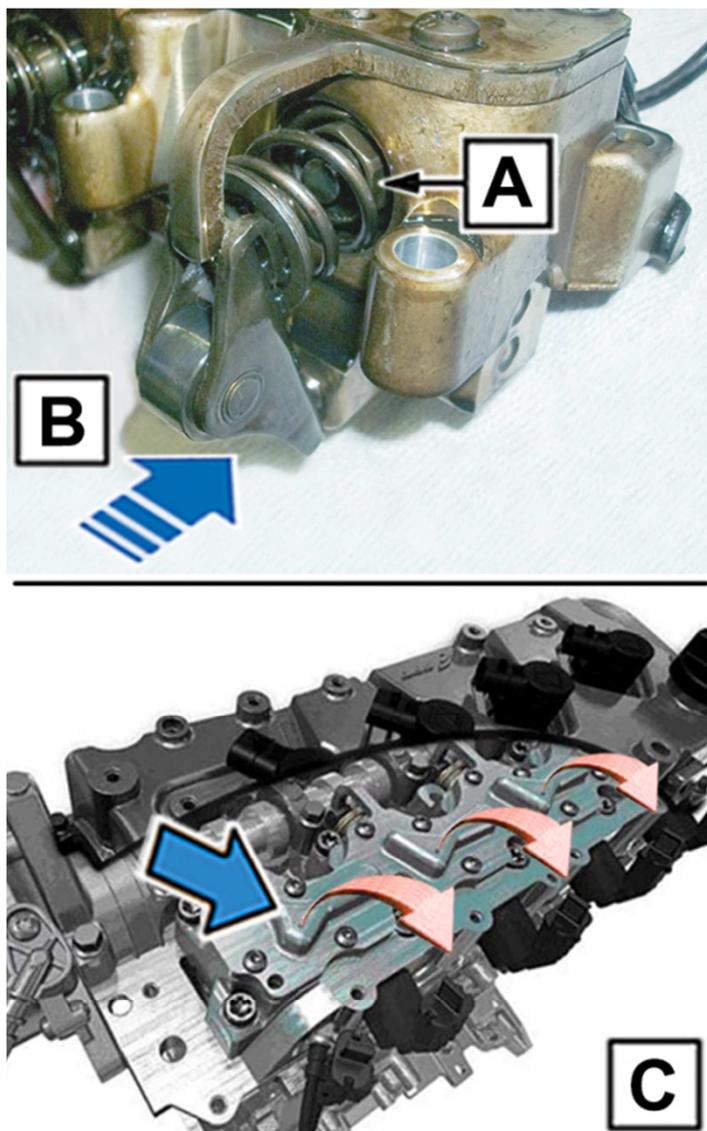
- если автомобиль заводится, как нужно, дефект был связан лишь с низким уровнем масла в модуле (UniAir или MultiAir). Установите назад все предварительно снятые компоненты и удалите ошибки DTC с помощью диагностического оборудования.

Проверка штифтов ролика и насосных элементов

Если пропуск зажигания продолжается, снять крышку толкателя (Op. 1016A20) и проверить общее состояние модуля (UniAir или MultiAir), затем выполнить следующие проверки

- Убедиться, что штифты ролика (Рис. 5) правильно соединены и не повреждены.
- Проверить, что подшипники насосных элементов (А – Рис. 5) подтянуты.
- Рукой надавить на штифты ролика (В), чтобы сжать насосные элементы и проверить вытекание масла из верхних отверстий (С).

Рис. 5



- Если пропуск зажигания продолжается, снять модуль (UniAir или MultiAir) с автомобиля (Op. 1036B15 для модуля UniAir - Op. 1036F20 для модуля MultiAir) и на верстаке проверить вручную – затягивая по часовой стрелке (Рис. 6) без использования ключей и не прилагая усилия – что подшипники толкателя достаточно подтянуты.

Модуль (UniAir и MultiAir) НЕ СЛЕДУЕТ разбирать.

Рис. 6

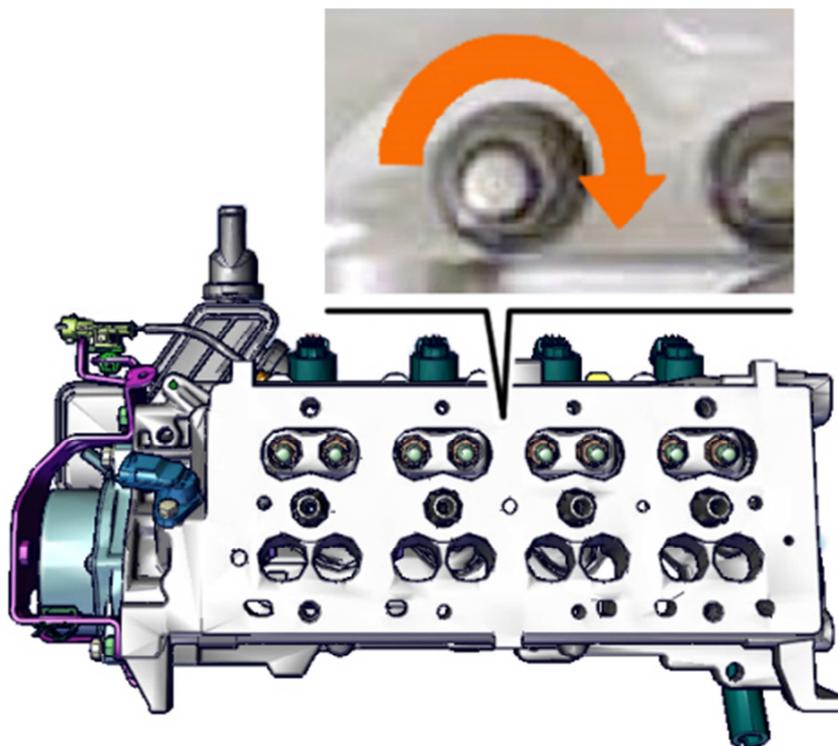


Рис. 7

Normal wear



- If the firing end of a spark plug is brown or light gray, the spark plug is functioning correctly.

Rough driving

Rough idling

Hard starting

Misfire

Worn electrode

Dry or wet fouled



- Needs new plugs

- Air/fuel mixture too rich
- Abuse of choke
- Electrical trouble
- Extended slow speed driving
- Plug heat range too cold

Holes in piston dome

Piston Scuffing

Loss of power at acceleration

Pre-ignition knocking

Deposits

Cracked insulator at firing end

Melted electrode

Overheated



- Oil entering combustion chamber
- Oil weight too low

- Timing overadvanced
- Air/fuel mixture too lean
- Water or oil level too low
- Plugs not properly tightened at installation
- Plug heat range too hot