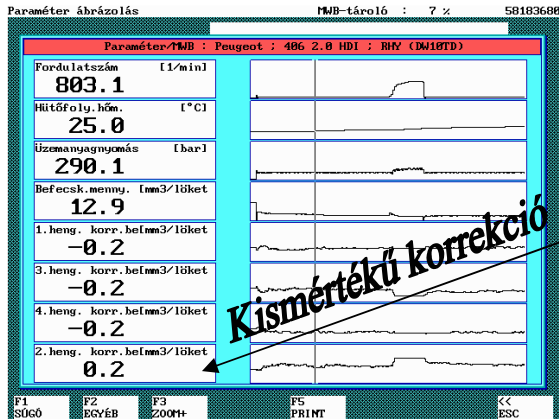
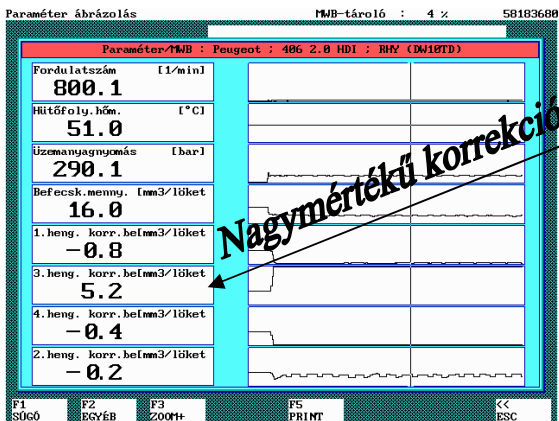


# Common Rail diagnosztika

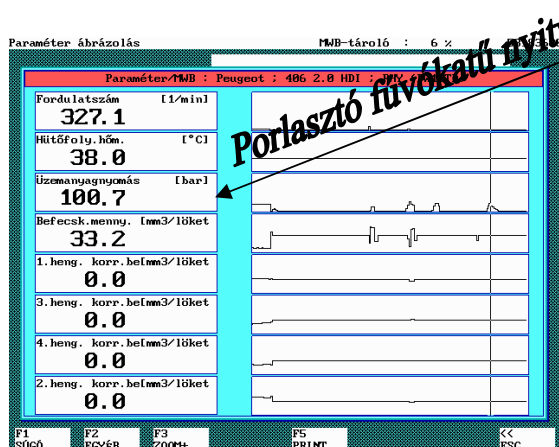
A tömített-tömítetlen rendszer dilemmához most a paraméterábrázoláshoz folyamodunk segítségért. Közzéteszünk három jellemző példát, amelyekkel vizsgálódásaink során találkozunk. A motor adatblokkban felkínált paraméter információk listájából a hengerenkénti korrekció mértéke tételt választjuk. A továbbiakban a fő feladat ezen paraméter vizsgálata lesz.



1. ábra  
Alapjáraton megfelelően üzemelő motor esetén a korrekció minimális, bár az ábrán látható, hogy a 2. hengert a járásegyenlőség vizsgálata után korrigálandónak ítélte az ECU. Ennek oka minimális mechanikai probléma, vagy nyomásvesztés is lehet. Az eredeti kérdésünkhöz visszatérve tehát kijelenthetjük, hogy a leállítás utáni nyomásvesztés nem a porlasztó fűvókátűjének nem megfelelő zárása miatt történt.



2. ábra  
Tanulságképpen álljon itt egy ellenpélda: 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 alapjárat fordulatszám ez nem vehető észre, mert az ECU igyekszik azt fenntartani. A motor három hengerrel üzemel, de a hibajelző lámpa nem világít.



3. ábra  
A nyitva maradt porlasztó-fűvóka okozta korrekcióra hiába lennének kíváncsiak, 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 / Az ábrán az indítózási folyamatot láthatjuk, a mennyiség csak számított, előkészített érték. A hibajelző lámpa világít.  
Hibakód olvasás 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. Felhívánk a figyelmet, hogy ez utóbbi / nyitott porlasztótű / eset nem tapasztalható az áramláskorlátozó szeleppel ellátott típusoknál.

**Ha az eredmény további kérdéseket vet fel az injektorok mechanikai állapotával kapcsolatban, akkor nincs más hátra, mint a kiszerezelt szelepek CR próbapadi vizsgálata.**