



INFORMATIVO

"Com a vela nova o motor falha e com a vela velha o motor não falha?"
Algumas dicas:

1. MOTOR FALHA APÓS INSTALAÇÃO

Verificar o tipo de vela

Verificar na tabela de aplicações NGK atualizada, site: www.ngkntk.com.br ou pelo 0800 197 112



verificar o código

verificar a folga entre os eletrodos

Verificar se a cerâmica da vela está quebrada

*Verificar possíveis causas no texto 4

A trinca interna (como mostra a figura) e outras trincas ou quebras de isolador, tem como principal causa a inclinação da chave no ato da instalação ou desinstalação da vela.



Verificar se a vela de ignição está encharcada

*Verificar possíveis causas no texto 1



2. MOTOR FALHA APÓS POUCO TEMPO DE USO

Verificar se houve FLASH OVER

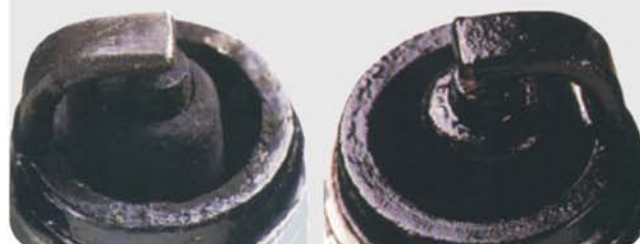
*Verificar possíveis causas no texto 3



Verificar se a vela de ignição está CARBONIZADA

*Verificar possíveis causas no texto 2

O aparecimento de resíduos de carvão gera problemas na partida e falhas no funcionamento do motor.





INFORMATIVO

DIAGNÓSTICO DE FALHAS DO MOTOR

texto 1

ENCHARCAMENTO

ASPECTO DA VELA

Ponta ignífera da vela encharcada de combustível.

PROBLEMA

Dificuldade na partida, marcha lenta irregular ou falha no motor.

CAUSA

1. Pressão na linha de combustível acima do especificado;
2. Nível de bóia do carburador excessivamente alto, bóia encharcada, agulha da bóia emperrada aberta;
3. Afogador preso;
4. Formação do leque inadequada ou estanqueidade deficiente dos bicos injetores;
5. Tempo de injeção, pressão ou vazão excessiva de combustível;
6. Motor de passo ou bypass de ar da marcha lenta não abrindo corretamente;
7. Sensores / válvulas danificadas (sensor de temperatura de água, temperatura de ar, vazão do ar, pressão absoluta, controle de marcha lenta, etc);
8. Problema no sistema de ignição;
9. Folga entre os eletrodos da vela fora do padrão;
10. Problema no combustível;
11. Presença de água no sistema de alimentação ou no combustível.
12. Trinca interna no isolador.

SOLUÇÃO

Verificar e corrigir a(s) anormalidade(s), e caso as velas estiverem em boas condições, secar as mesmas e utilizá-las novamente.

texto 3

FLASH OVER

ASPECTO DA VELA E DO CABO

Nas Velas: marcas escuras na superfície da parte superior do isolador cerâmico.

Nos Cabos: marcas de fuga de corrente na parte interna do terminal lado vela e/ou lado bobina/transformador, com formação de caminho pela passagem de corrente elétrica.

PROBLEMA

O motor pode falhar em acelerações e em baixas rotações com cargas elevadas e apresentar estouro no coletor em veículos convertidos a GNV.

CAUSA

1. Presença de sujeira, umidade ou folga entre a capa protetora de borracha do cabo de ignição e a superfície do isolador cerâmico da vela e/ou torre da bobina/transformador;
2. Folga excessiva entre os eletrodos da vela;
3. Desgaste acentuado nos eletrodos;
4. Mistura de ar/combustível muito pobre;
5. Ponto de ignição atrasado;
6. Taxa de compressão elevada;
7. Aplicação incorreta de velas ou cabos (diâmetro menor do isolador ou maior da capa de borracha do cabo).

SOLUÇÃO

- Verificar e corrigir as causas acima, substituir as velas e os cabos simultaneamente pelos tipos corretos, observando a folga entre os eletrodos da vela, conforme indicado no manual do veículo ou na tabela de aplicação da NGK atualizada.

- Em caso de utilização no GNV, as velas e os cabos devem ser substituídos na metade da vida útil recomendada pelo fabricante.

texto 2

CARBONIZAÇÃO SECA / ÚMIDA

ASPECTO DA VELA

Ponta ignífera da vela totalmente coberta com resíduos de carvão.

A ponta ignífera da vela apresenta brilho oleoso, úmido e preto.

PROBLEMA

Dificuldade na partida. O motor falha, principalmente em marcha lenta.

CAUSA

1. Mistura ar/gasolina demasiadamente rica;
2. Ignição atrasada / deficiência de energia para a ignição;
3. Uso excessivo do afogador;
4. Funcionamento do motor em marcha lenta ou baixa velocidade durante longo tempo;
5. Falta compressão;
6. Folga entre eletrodos da vela fora do padrão (fechada demais);
7. Vela de ignição muito fria;
8. Problema no combustível;
9. Estanqueidade dos bicos injetores deficiente;
10. Filtro de ar obstruído;
11. Sensores e válvulas danificadas (sensor de temperatura de água, ar, vazão do ar, pressão absoluta, válvula termostática, controle da marcha lenta, sonda lambda, etc);
12. Entrada falsa de ar no escape antes do sensor de oxigênio (lambda);
13. Má conexão dos cabos de ignição;
14. Retentores de válvulas/guias com desgaste ou danificadas;
15. Anéis de segmento excessivamente gastos, quebrados ou montados incorretamente;
16. Cilindro(s) ovalizado(s) ou desgastado(s);
17. Respiros do motor obstruídos, permitindo a entrada excessiva dos gases do carter para admissão;
18. Se o motor for 2 tempos, a proporção óleo/combustível está muito alta;
19. Trinca interna no isolador.

SOLUÇÃO

- 1 a 6, 9 a 18. Efetuar os reparos necessários ou substituir os componentes afetados.
7. Substituir as velas pelo tipo correto (indicado no manual do veículo ou na tabela de aplicação NGK atualizada).
8. Utilizar o combustível adequado.
19. Ver item isolador trincado.

texto 4

ISOLADOR TRINCADO

ASPECTO DA VELA

Quebras, trincas ou inclinação na parte superior do isolador cerâmico das velas de ignição e/ou marcas no sextavado, que podem caracterizar trinca interna (não visível).

PROBLEMA

Motor falha nas acelerações ou em baixas rotações com cargas elevadas.

CAUSA

- 1 - Posicionamento incorreto da chave de vela;
- 2 - Uso de chave de vela inadequada.

SOLUÇÃO

1 e 2- Utilizar a chave adequada ao sextavado do castelo metálico cobrindo-o completamente. O espaço interno deve ser suficiente para evitar o contato com o isolador cerâmico.

Pensou Original, usou NGK.

