

Engitech – części układu zasilania i sterowania silnika



ARKADIUSZ KOSTECKI

SPECJALISTA DS. PRODUKTU
INTER CARS

PONAD 5 LAT TEMU W FIRMIE INTER CARS POSTANOWIONO STWORZYĆ WŁASNĄ MARKĘ ZDOLNĄ SPROSTAĆ WYMOGOM DOTYCZĄCYM WYSOKIEJ JAKOŚCI, EKSPLOATACYJNEJ TRWAŁOŚCI I PRZYSTĘPNEJ CENY. TAK POWSTAŁA MARKA ENGITECH

Początkowo skupiono się na ofercie części przeznaczonych przede wszystkim do samochodów starszych generacji, dla których poziom cen części producentów „pierwszomontażowych” jest zwykle niewspółmierny do wartości rynkowej całego samochodu. Obecna oferta pokrywa potrzeby parku samochodów osobowych z lat dziewięćdziesiątych i nowszych. W ciągu kilku lat marka wywalczyła sobie już dość silną pozycję na rynku w asortymencie produktów Inter Cars, zaczynając od drobnych części montażowych do systemów wtryskowych ON, poprzez części do napraw wtryskiwaczy/pomp wtryskowych, a kończąc na całych modułach pomp paliwa, EGR'ach z chłodnicą czy kompletnymi kolektorami ssącymi.

Cały asortyment marki pochodzi z fabryk certyfikowanych producentów działających w Europie oraz Azji. Dokładnie weryfikujemy etapy procesów produkcji, kładąc szczególny nacisk na etapowe, wielowymiarowe i finalne kontrole parametrów jakościowych wyrobu, łącznie z testami trwałości i stabilności ich pracy.

Wszystkie indeksy Engitech zaczynające się od liter ENT są powiązane z indeksami producentów części „pierwszomontażowych” oraz skatalogowane w IC Katalogu Online.

Żądaną część ENT można wyszukiwać, jak części innych producentów, według:

1. numerów OE lub indeksu danej części,
2. marki, modelu, typu samochodu i danych silnika.

Najświeższe nowości

W ostatnim czasie pojawiły się w sprzedaży m.in.:

Kolektor ssący – Mercedes C (CL203), C T-model (S203), C (W203), CLK (C209), E (S210), E T-model (S211), E (W210), E (W211) 2.1D/2.2D 06.98-07.09

Przepustnica powietrza – Citroën Jumper; Fiat Ducato; Iveco Daily IV; Peugeot Boxer 3.0D 04.06-

Sonda lambda – Audi A3; Seat Altea, Altea XI, Leon, Toledo III; Škoda Octavia, Octavia II; Vw Golf Plus, Golf V, Golf VI, Jetta III 1.6/1.6ALK/1.6LPG 05.03-

Elektropneumatyczny zawór sterujący – Chevrolet Malibu; Opel Astra Gtc J, Astra H, Astra H GTC, Astra J, Cascada, Corsa D, Insignia, Meriva, Meriva B, Zafira B, Zafira C 1.3D/1.9D/2.0D 09.03

Zawór EGR – Citroën Berlingo, C3 Ii, C3 Picasso, C4 Cactus, C4 II, C4 Picasso I, C5 III, C-Elysee, DS3, DS5; Ford B-max, C-max II, Fiesta VI, Focus III, Mondeo IV, S-max; Peugeot 207 1.4D/1.6D 02.06

Zawór wtryskiwacza CR piezo (typ Bosch)

Zawór pompy CR (typ Denso) – Toyota Auris, Auris Sports, Avensis, Corolla Verso, Land Cruiser, Verso 2.0D/2.2D/3.0D 09.02



PRZEPUSTNICA POWIETRZA



KOLEKTOR SSĄCY



ELEKTRYCZNA
POMPA PALIWA



ZASILANIE I STEROWANIE PRACĄ SILNIKA – INFORMATOR 2017/2018

Informator

W tym roku firma Inter Cars wydała nową edycję informatora – „Zasilanie i sterowanie pracą silnika 2017/2018”. Jest to kompendium wiedzy z zakresu diagnostyki, wskazówek do napraw oraz katalogi doboru części, które z różnych względów są trudne do skatalogowania, (tj. elementy wtryskiwaczy, pomp wtryskowych czy podkładek regulacyjnych wtryskiwaczy).

FOT. INTER CARS

Diagnozowanie kompresora klimatyzacji



DAWID KOWALEWICZ

DYREKTOR PRODUKCJI
LAUBER

ZNACZNA CZĘŚĆ USTEREK KLIMATYZACJI SAMOCHODOWEJ JEST ZWIĄZANA ZE STANEM KOMPRESORA. ELEMENT TEN SŁUŻY DO DYSTRYBUCJI CZYNNIKA CHŁODZĄCEGO W CAŁYM UKŁADZIE KLIMATYZACYJNYM, A POWODÓW JEGO NIEWŁAŚCIWEJ PRACY MOŻE BYĆ KILKA

Jak sprawdzać stan kompresora?

Obecnie w samochodach osobowych najczęściej spotyka się sprężarki (kompresory) tłokowe, o stałym lub zmiennym skoku tłoka. Dodatkowo można je jeszcze podzielić na sterowane elektromagnesem lub elektrozaworem, przy czym te pierwsze są konstrukcją starszą i częściej spotykaną, wyposażoną w sprzęgło elektromagnetyczne. Drugi typ posiada tzw. sprzęgło zrywalne, zwane też sztywnym, i jest często spotykany w samochodach nowszych i chętnie wybierany przez coraz szersze grono producentów pojazdów.

Z punktu widzenia warsztatu samochodowego różne typy kompresorów oznaczają odmienne procedury diagnostyczne. Podstawową metodą diagnostyczną układu klimatyzacji i sprężarki klimatyzacji jest sprawdzenie ciśnień i temperatur w obiegu wysokiego i niskiego ciśnienia. W zależności od poprawności wartości progowej zadziałania można po zwarceniu odpowiednich styków sprawdzić działanie sprężarki układu klimatyzacji i włączanie się elektrowentylatora.

Usterkę kompresora ze sprzęgłem elektromagnetycznym można wykryć, sprawdzając, czy koło pasowe zacznie się kręcić po włączeniu przycisku klima-

tyzacji w pojeździe. Jeśli nie, wiemy już, który element układu jest niesprawny. Nieco inaczej sytuacja wygląda w przypadku kompresorów ze sprzęgłami zrywalnymi. Są one w ciągłym ruchu, nawet jeśli klimatyzacja w pojeździe nie jest włączona. Trzeba więc zacząć od sprawdzenia oporności cewki elektrozaworu. Poprawne wskazanie nie zawsze oznacza jednak właściwą pracę. Można też sprawdzić działanie obwodu sterowania sprężarką za pomocą potencjometru linowego o zakresie skali 1 kΩ i uniwersalnego multimetru. Kolejnym krokiem jest sprawdzenie sygnału sterującego PWM, czyli przetworzonego na sygnał o częstotliwości stałej 50 Hz ciśnienia gazu chłodzącego. Można to zrobić, wykorzystując urządzenie do obsługi układu klimatyzacji.

Dlaczego kompresor ulega awariom?

Zadaniem kompresora jest tłoczenie i sprężanie czynnika chłodniczego. Urządzenie pracuje w trudnych warunkach i pod dużym ciśnieniem, jednak najczęstszym powodem jego niesprawności jest... brud. Zabrudzenia w układzie klimatyzacji mogą mieć wiele źródeł.

Często są to opiłki metalu, oddzielające się od elementów układu w normalnym procesie eksploatacji. Niejednokrotnie jednak kierowcy oraz mechanicy sami przyczyniają się do powstania problemu, wprowadzając do układu nieodpowiednią ilość oraz rodzaj oleju, niecertyfikowany kontrast. Często błędem jest także zbyt duża ilość kontrastu w układzie, co prowadzi do zmniejszenia lepkości oleju.

Naprawiać czy wymieniać?

Niesprawny zawór ciśnieniowy kompresora teoretycznie można wymienić, jednak zwykle wiąże się z tym ryzyko. Jeżeli jego awarię spowodował brud, możemy być pewni, że znajduje się on w całym kompresorze. Ponowne uruchomienie układu klimatyzacji spowoduje, że kolejne zabrudzenia przedostaną się do zaworu, powodując dokładnie ten sam problem. W opisywanym przypadku zdecydowanie najlepszym rozwiązaniem jest wymiana kompresora.



Na rynku dostępne są kompresory nowe oraz fabrycznie regenerowane, opatrzone odpowiednim certyfikatem. Ich jakość oraz trwałość jest podobna do analogicznych cech fabrycznie nowych produktów renomowanych marek. Kompresor po fabrycznej regeneracji to w pełni sprawny element, przygotowany do montażu w pojeździe. Nasza firma podaje regeneracji tylko kompresory uznanych marek. Dlatego jesteśmy pewni jakości gotowego produktu i obejmujemy go ochroną gwarancyjną.

FOT. LAUBER