



ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΚΩΣΤΑΣ ΤΣΟΥΡΟΥΛΗΣ

CLEAN AND SHINE

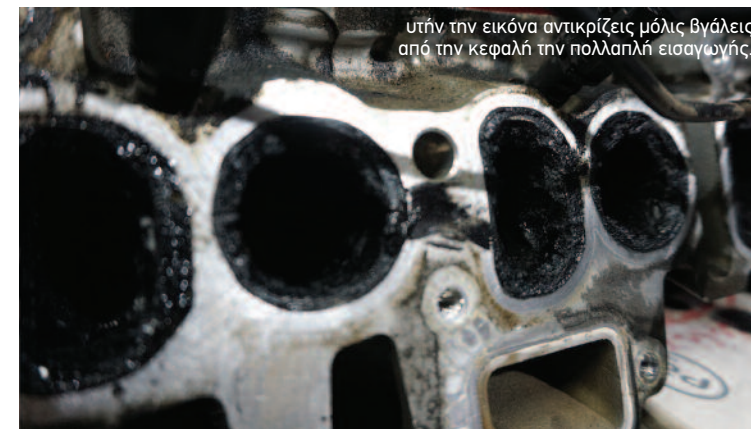
ΕΙΝΑΙ ΓΝΩΣΤΟ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ TSI/TFSI ΤΟΥ GROUP VW ΜΕ ΤΙΣ ΕΠΙΚΑΘΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ, ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΨΗΛΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΛΑΔΙΟΥ. Η CARGATE ΕΧΕΙ ΤΗ ΛΥΣΗ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΔΥΟ.



Info:

Cargate - Revo Greece
12ο χλμ Εθνικής Αθηνών-Θεσσαλονίκης
Μεταμόρφωση
Τηλ: 210 62 05 582
Website: www.cargate.gr

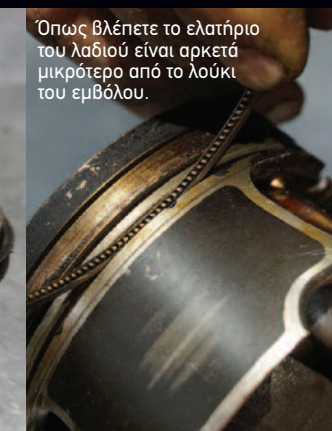
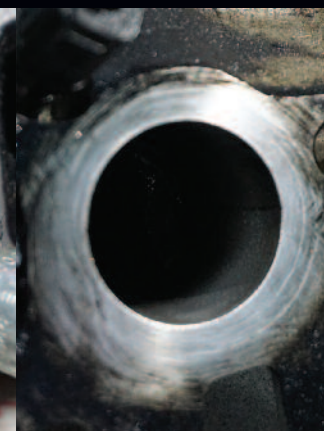
Ο λόγος
Ένα πολύ συνηθισμένο πρόβλημα των σύγχρονων κινητήρων είναι η αυξημένη κατανάλωση λιπαντικού. Αυτή προκύπτει από διάφορους λόγους που έχουν να κάνουν με τις απαιτήσεις σε χαμηλή κατανάλωση καυσίμου και τις μειωμένες εκπομπές ρύπων που «προσάζει» η εποχή μας, αλλά, ως γνωστόν, ουδέν καλό αμιγές κακού! Έτσι για να μην είναι ο κινητήρας «σφιχτός» και έχει αυξημένη κατανάλωση έχει «δημιουργηθεί» πρόβλημα στην σχεδίαση των ελατηρίων εμβόλων. Ειδικότερα στους κινητήρες 1.8 και 2.0TSI, γενιάς EA888 Gen 1/Gen2 (ισχύει και για άλλους κινητήρες του Group, όμως στους συγκεκριμένους το πρόβλημα είναι πιο έντονο), το ελατήριο του λαδιού είναι πολύ λεπτό - αναλογικά με το λούκι και έχει μικρές οπές στις οποίες οι επικαθίσεις από το πολυκαταρριμένο λάδι φράζουν τους αγωγούς του, με αποτέλεσμα την αδυναμία του ελατηρίου να σκουπίσει όλο το λάδι από τον κύλινδρο. Το πλεόνασμα λαδιού που δεν απομακρύνεται από τα τοιχώματα του κυλίνδρου καίγεται στη φάση της καύσεως, με τα κατάλοιπα αυτής να μένουν πάνω στις βαλβίδες, στις κεφαλές των εμβόλων, αλλά και στην εισαγωγή μέσω των αναθυμιάσεων του στροφαλοθαλάμου. Όσο περνάει ο καιρός, το πρόβλημα αυτό χειροτερεύει και ο κινητήρας καίει συνεχώς μεγαλύτερη ποσότητα λιπαντικού που σε ακραίες συνθήκες μπορεί να φτάσει ακόμα και τα 2lt ανά 1.000km. Η κατανάλωση λαδιού σε τέτοιο βαθμό προκαλεί έντονα φαινόμενα προανάφλεξης, τα οποία αργά ή γρήγορα θα οδηγήσουν σε εκτεταμένη φθορά ή ακόμα και καταστροφή των εμβόλων. Αν η κατανάλωση λαδιού υπερβαίνει τα 500-600ml/1.000km, τότε θα πρέπει να εξετάσετε το ενδεχόμενο ανοίγματος του κινητήρα για έλεγχο και πιθανή επισκευή κατά την οποία αντικαθίστανται τόσο τα έμβολα όσο και τα ελατήριά τους. Εδώ θα πρέπει να επισημάσουμε ότι όσο πιο νωρίς αντιληφθείτε το πρόβλημα τόσο πιο οικονομική θα είναι η επισκευή του κινητήρα. Οι τιμές για μία τέτοια επισκευή μαζί με το κόστος των ανταλλακτικών και την εργασία ξεκινάνε από τα €1.800.



υτήν την εικόνα αντικρίζεις μόλις βγάλεις από την κεφαλή την πολλαπλή εισαγωγής.



Οι επικαθίσεις με τον καιρό φράζουν τους αυλούς και μειώνουν την ροή του εισερχόμενου αέρα.



Όπως βλέπτε το ελατήριο του λαδιού είναι αρκετά μικρότερο από το λούκι του εμβόλου.

Ο καθαρισμός τους με διάφορες μεθόδους, μηχανικές (σβουράκι), πλύσιμο με χημικά καθαριστικά κτλ αποκαθιστά την ζημιά που έχει γίνει, αλλά δεν αντιμετωπίζει τον λόγο που την προκάλεσε.

Η πηγή του προβλήματος είναι το ελατήριο του λαδιού που δεν σκουπίζει καλά τον κύλινδρο από τα λάδια αλλά και γενικότερα η «τάση» των ελατηρίων που είναι χαμηλή -από το εργοστάσιο- προς όφελος της κατανάλωσης καυσίμου.



Οι βαλβίδες καθαρίζονται αρχικά στην «βούρτσα».



HOW TO

CARGATE ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΣΕ GROUP VW TSI/TFSI

Μετά την επισκευή ο κινητήρας δείχνει ξανά σαν καινούργιος, με καινούργια εξαρτήματα όπου κριθεί απαραίτητο και χωρίς να καταναλώνει πια λάδι.

Άμεσος FTW

Οι εκτεταμένες επικαθίσεις, εκτός από το ελατήριο εμβόλων, εμφανίζονται στους κινητήρες αυτούς λόγω της σχεδίασης του συστήματος ψεκασμού, αφού δεν υπάρχει μπεκ στον αυλό για να «ξεπλένει» τις βαλβίδες εισαγωγής και τις έδρες τους, με αποτέλεσμα τα ιζήματα άνθρακα -σε συνδυασμό με τις αναθυμιάσεις λαδιού- να σχηματίζουν με τον καιρό μία εκτεταμένη «καρβουνίλα» στην εισαγωγή και στις βαλβίδες, αλλά και στην εξαγωγή, όπου το καμένο λάδι δημιουργεί ιζήματα στο τούρμπο και στον καταλύτη, εμποδίζοντας την ελεύθερη ροή των καυσαερίων. Το σταδιακό αυτό «βούλωμα» μειώνει σημαντικά την απόδοση του κινητήρα, αυξάνει την κατανάλωση καυσίμου και των παραγόμενων ρύπων, προκαλεί αστάθεια και misfires στο ρελαντί και μπορεί να καταστρέψει ζωτικά εξαρτήματα του κινητήρα.

Η λύση

Στην Cargate, λόγω της μεγάλης ενασχόλησης με τις βελτιώσεις στους κινητήρες αυτούς για περισσότερα από 20 χρόνια, γνωρίζουν πολύ καλά αυτά, όπως και άλλα «θέματα» που έχουν να κάνουν με τους TFSI/TSI (όπως οι αστοχίες σε καδένες χρονισμού κ.λπ.), και μπορούν να προλάβουν το κακό (λέγοντας πολυδάπανη επισκευή), είτε με απλό καθαρισμό της κεφαλής, αν βρίσκεται σε αρχικό στάδιο, εκτεταμένο καθαρισμό που απαιτεί το λύσιμο του κινητήρα και την κεφαλή στον πάγκο και τέλος την ολική επισκευή του κινητήρα που θα λύσει το πρόβλημα της κατανάλωσης λαδιού εντελώς. Η επιλογή βασίζεται στα χιλιόμετρα που έχει διανύσει ο κινητήρας, αλλά και στην προηγούμενη συντήρησή του, καθώς αν τηρείται το πρόγραμμα για αλλαγές λαδιών στα 30.000km που ορίζει ο κατασκευαστής (αδύνατον για μία χώρα σαν την δική μας όπου τα αυτοκίνητα λειτουργούν αρκετά σε κίνηση και με υψηλές θερμοκρασίες περιβάλλοντος), τότε μπορεί ακόμα και πριν τα 100.000km ο κινητήρας να χρήζει επισκευής.



Επί την ευκαιρία που έχουμε το μοτέρ κάτω, αλλάζουμε την καδένα και τους τεντωτήρες για να έχουμε το κεφάλι μας ήσυχο...



Σε περιπτώσεις που το φαινόμενο δεν έχει αποκτήσει ακόμα ανησυχητικές διαστάσεις, ο καθαρισμός μπορεί να γίνει και με τον κινητήρα πάνω στο αυτοκίνητο.

