

BUJII



* Poti sa le testezi in mufa de sub parbriz, incercuita cu rosu in poza, sau in mufa releului , dar e mai greu de ajuns, e undeva sub calculator in stanga masinii. Eu zic sa le testezi cu o lampa de control, un bec, ceva. Nu-i da direct cu firul, nu e prea ortodox

* Iei un bec de 12v, un fir il conectezi la + la baterie si cu celalalt fir verifici fiecare pin din mufa. Ar trebui sa se aprinda becul daca bujia este buna

* Sunt in spatele motorului si intr-adevar, mufa din poza de mai sus, cu patru fire, este de la ele. Releul de comanda al bujiilor este sub ECU, un releu cu 8 terminale, doua mai groase pentru alimentare, patru pentru transmiterea tensiunii catre bujii si doua pentru comunicarea cu calculatorul.

Mai intai am verificat bujiile cu ohmetrul de la mufa incercuita in poza de mai sus si masa masinii. Toate aveau cate 5 ohmi (4.9 -5.2) in medie, deci nu erau arse. Mai departe am reconectat mufa si le-am

reverificat de la mufa de la releu, dupa ce l-am scos in prealabil. Aici, am vazut ca nu mai aveau decat doua continuitate. Problema s-a rezolvat strangand papucii mufei din poza (cred ca ar fi mers cu spray de contacte). Dupa ce am avut continuitate si de aici, am trecut multimetrul pe ampermetru si am pus tensiune de la plusul bateriei la terminalul fiecarei bujii de la mufa releului (atentie la identificarea lor corecta, din ce-mi amintesc acum cele patru fire din cele opt sunt identice ca grosime sunt dispuse doua pe o parte a placii releului si doua pe cealalta parte si au culori - verde, portocaliu si doua nuante de alb murdar). Fiecare bujie avea un consum de 10 A. Deci nu erau arse, cum mi-au spus la reprezentanta.

Mai departe ma gandeam sa cumpar un releu, daca problema se dovedea ca era de la el. Am scos releul din carcasa lui si l-am conectat la mufa lui (atentie si aici ca trebuie conectat in modul corect. Pe placa lui unde sunt terminalele sunt niste cifre 1, 3, 5, ...7, 8 (nu mai stiu ordinea). Pe mufa releului sunt aceleasi cifre in aceeasi ordine. Trebuie conectate astfel incat cifrele sa se suprapuna. Supriza a fost ca atunci cand am pus contactul, releul sa se ancalnseze

pentru aproximativ sapte secunde si apoi sa se opreasca, iar la bord s-a aprins martorul de la bujii. Cand am repus contactul, iar s-a comandat releul si tot asa, de fiecare data, desi la bord martorul nu se aprinde decat odata sa si odata nu. In cele sapte secunde am masurat pe releul fara carcasa tensiunea transmisa catre toate cele patru bujii, si se transmitea la toate. Carcasa releului am atasat-o la loc peste releu in locul ei cu o siguranta la soatere de culoare albastra, fara sa mai scot releul de pe placa,

In concluzie, defectiunea a fost ori de la contactul imperfect al mufei intermediare (cea din poza de mai sus), ori de la contactul imperfect al releului in soclul lui (din cauza asta se si vedea eroarea in PPS), ori de la ambele. Cert este ca acum porneste de la prima cheie dupa ce iarna trecuta omoram bateria si tot nu pornea.

Am revenit la baiatul cu testerul si eroarea nu mai exista.

Aprpos, pentru cine este interesat, il cheama Dan, este din Islaz (dupa Branesti) si are numarul de telefon 0723.245.748. Are interfețe de diagnoza pentru mai multe tipuri de masini.

La reprezentanta Peugeot nu mai ma duc pentru service, pentru ca sunt niste tepari. Mi-au spus ca am conductele de vacuum fisurate si dupa ce le-am schimbat (de la dezmembrari desigur) cele vechi nu aveau nimic. Imi curgea apa si au spus ca este fisurata o conducta metalica de sub turbina si trebuie sa dea puntea fata jos plus turbina, sa poata ajunge la ea. Am muncit o zi, impreuna cu un mecanic, sa ajung la conducta asta (tot la dezmembrari unde au si elevatoare) si dupa ce am schimbat-o, tot curgea, si am constatat ca era un cot de cauciuc, pe care l-am schimbat intr-o ora. Pentru filtrul de particule au cerut 4700 de lei sau jumătate de pret pentru unul reconditionat de ei. La dezmembrari 1500, curat fara pic de funingine. Cu asa servicii sper sa dea faliment.

Releul de la bujii

* Accesul este usor, desfaci capacul de la compartimentul de sigurante de la motor. In partea stanga (cum stai cu fata la el, sa nu faci ca mine cand am schimbat un senzor de ABS de pe stanga masinii desi cand i-am masurat cu ohmetrul, fiind cu fata la motor cel defect era pe stanga mea-dreapta masinii 😊) este calculatorul masinii (ECU). Cu un torx se desfac cele doua suruburi care il tin in locul lui si sub el este releul de comanda al bujiilor (Asta daca vorbim de 2.0 HDI). Are o siguranta la tractiune albastra, tragi de ea si releul iese singur. Spor!

* Am umblat acolo, erau curate luna contactele..Am dat cu niste spray de contacte dar nu cred ca s-a schimbat ceva...Acum trebuie vazut daca mai este eroarea despectiva..

* Poti sa incerci cum am facut eu. Scoti releul, il scoti din carcasa (are doua sigurante pe interior care tin placa de circuite in carcasa, le apesi cu o surubelnita si tragi de conectorii din centru, mai grosi, cu un patent, la mine a iesit foarte usor), si il bagi inapoi in mufa lui, dar cu grija sa respecti pozitia corecta, cea cu numerotarea pinilor. Dupa aceea pui contactul si se vede cum partea mobila a contactului releu este atrasa de electromagnet pentru 6-7 secunde dupa care il elibereaza. Trebuie sa fie si motorul rece, pentru ca daca este cald nu se mai alimenteaza bujiile. Daca il vezi ca functioneaza asa fara carcasa, problema nu este din releu si poti sa mergi mai departe la verificarea bujiilor. Iti trebuie un aparat de masura. Te pot

ajuta daca nu ai, dar in week-end.

Mai complicat este cu bujiile, am citit ca la scoatere, unele se pot rupe in chiulasa. Dar asa macar elimini o posibila cauza.

Apropos, in momentu in care am scos releul si am facut operatiunile descrise mai sus, au ramas in memorie mai multe coduri de eroare, 4-5 coduri. Trebuie citite si sterse, iar daca nu mai are defectiunea, nu mai apare nici cea initiala legata de releu.

* Revin dupa o minune care a tinut trei zile si masina a mers ca pe vremuri (2.0 HDI).

Cu doua seri in urma am alimentat de 100 de lei la Lukoil si dupa 500 de metri de la benzinarie mi s-a aprins lampa MIL si celebrul Depollution system faulty. Aseara am fost pe centura Bucurestiului unde am putut s-o alerg un pic mai tare si am constatat ca nu trage bine. Cu o interfata OBDLink am verificat codurile de eroare si am avut urmatoarele, cu explicatiile pe care le-am gasit pe internet:

P1351 - Releul de comanda al bujiilor, deci se pare ca tot are o problema

P1598 - Electrovalva cu termostat (unde este?)

P1445 - Purge flow sensor circuit High input.

Dupa ce am sters codurile, primele doua nu au mai aparut, in schimb P1445 apare imediat dupa pornire. Stiti cumva care este senzorul asta? Poate avea legatura cu motorina alimentata acum doua zile?

Mentionez ca am schimbat filtrul FAP de doua saptamani si pe PPS imi arata 0% colmatare si am completat cu 4 litri de aditiv plus resetarea calculatorului FAP.

* Poate face cineva un top al bujiilor?Stiu si am inteles ca Beru si Ngk sunt cele mai ok dar sunt si cele mai scumpe..Vreau sa stiu daca marci cum sunt Denso,Bosch sau Febi sunt bune.

* Eu am beru pe masina si problema e ca nu imi porneste foarte ok la prima pornire dimineata cand e racoare sau depinde cand o pornesc in ziua respectiva , username , tie cum iti porneste masina , incarti de cheie o secunda sau porneste sa sfert sa zic asa?

Un amic cu un 407 1.6 hdi are bujii bosch si masina lui porneste mult mai bine ca a mea.

* Constatarea am facut la service dar nu m-a costat nimic pentru ca ii cunosc pe baieti...In postul #9, este o imagine cu un motor..Baietii de la service tot prin mufa aceea au verificat atat bujiile cat si releul..Daca ai un aparat de masura, verificarea se poate face "in fata blocului"..

Despre Beru, stiu ca sunt cele mai bune ceea ce se vede in clipul urmator:

* La 2.0 bujiile sunt in spate, se da jos EGR-ul si cu oglinda le desfaci.

De obicei cand se arde una, se schimba toate, pentru a avea acelasi timp de aprindere

Recomandate sunt BERU.

Spor la treaba.

EGR

* Vanna EGR costa pt 40717mil.in caz k te tenteaza sa o cauti mai ieftinadezmembrari....etcse potriveste cu cea de Ford Focus 1.6TDCI (2005) sau Citroen C5sau un 407 1.6 😊 iti atasez o schita cu motorul de 1.6 diesel ... iar EGR este cea cu numarul 1 pe desen sa ai bafta.

* eu n-am avut probleme cu valva egr decat ca din cand in cand aveam o oarecare pierdere de putere pe acceleratie in treapta a2 a si a 3 a. pur si simplu am anulat egr-ul si masina e cu totul alta.are putere mult mai mare si a scazut consumul. practic am obturat furtunul ce recircula gazele si acum masina trage numai aer pur pe admisie.nu afecteaza cu nimic motorul, ba mai mult, il protejeaza.aceasta valva egr este pusa numai din ratiuni de poluare.da la cate cazane sunt pe strazi la noi...chiar nu cred ca am iesit din normele euro 4.

cum spuneam nu sunt efecte negative.egr este o solutie tehnica pentru a reduce cantitatea de gaze emanate.in loc sa fie evacuate sunt reintroduse in motor prin acea valva egr.obturand valva, motorul trage numai aer curat, ca la motoarele mai vechi.renuntand la egr chiar protejati motorul.

**** Uite o explicatie mult mai bine documentata:**

*** "Sisteme de recirculare a gazelor de eşapament (EGR), au fost introduse la începutul anilor '70 pentru a reduce o emisie de evacuare care nu a fost să fie curăţate de alte controale smog. Oxizilor de azot (NOx) se formeaza atunci cand temperatura din camera de ardere prea fierbinte. La 2500 de grade Fahrenheit sau mai fierbinte, azot şi oxigen în camera de ardere poate combina chimic pentru a forma oxizi de azot, care, atunci cand sunt combinate cu hidrocarburile (HC) şi prezenţa luminii solare, produce o ceata urât în cer noastre cunoscut frecvent ca smog.**

Cum de a reduce formarea de NOx NOx poate fi redus prin:

- Îmbogăţirea combustibil aer (A / F) amestec pentru a reduce temperaturile de combustie. Totuşi, aceasta creşte HC şi a emisiilor de monoxid de carbon (CO).**
- Coborârea raportul de compresie şi întârzierea momentului de aprindere, dar acest lucru duce la performanţe reduse şi economie de combustibil.**
- Recirculare unele gaze de eşapament.**

Cum sisteme EGR de lucru:

Supapei EGR recirculă în fluxul de evacuare admisie. Gazele de evacuare au ars deja, astfel încât acestea să nu se arde din nou, atunci când acestea sunt recirculate. Aceste gaze deplasa o parte din taxa normală de admisie. Aceasta încetineşte chimic şi răceşte procesul de ardere de câteva sute de grade, reducându-se astfel formarea de NOx.

Provocarea de proiectare a sistemului EGR de astăzi trebuie să controleze cu precizie debitul de evacuare recirculate. Prea flux de mult va întârzia performanţa motorului şi duce la o ezitare pe acceleraţie. Prea flux mic va creşte NOx şi cauza ping motor. Un sistem bine conceput va creşte de fapt, performanţa motorului şi economie. De ce? Ca temperatura camerei de ardere este redusă, potenţial detonarea motorul este, de asemenea, redusă. Acest factor a permis inginerilor de software pentru a scrie o mai agresiv Curba de avans momentului în programul de reglare a aprinderii. Dacă supapa EGR nu curge, diagnostic sisteme de la bord (OBD) se va stabili un cod şi modulul de control al puterii (PCM) va utiliza o curbă de distribuţie de rezervă, care are mai puţin timp pentru a preveni ping motor. Mai avans calendarul înseamnă performanţe mai puţin şi economie. Face clientul dvs. o favoare şi repara aceste coduri EGR, care ar putea fi considerate anterior ca fiind lipsite de importanţă.

Concluzia: la un motor gandit sa functioneze cu valva EGR, a o intrerupe nu face altceva decat sa micsoreze avansul motorului, ceea ce determina performante diminuate si cresterea consumului.

*** hai ca am bramburit-o de tot. suntem ca doctorii:5 oameni si 7 pareri. pt mine cert e ca masina merge mai bine da cand am blocat egr-ul. da in continuare apare nenorocirea aia de depolution faulty. maine ma duc cu ea IARASI la service si vreau sa-i fac urmatoarele:**

- curatat/verificat debitmetru**
- demontat/curatat valva egr**
- demontat/curatat galerie admisie**
- demontat/curatat fap**
- bagat pe tester**

*** am demontat fap-ul si l-am spalat. nu era foarte imbacsit da am facut bine ca l-am curatat cu decanol. pe urma am demontat egr-ul si toata galeria de admisie plus toata tubulatura de aer. azi i-mi vine senzorul de la debitmetru ca se pare ca depolution faulty era de la senzorul asta care dadea eroare in computer. galeria de admisie era destul de imbacsita tocmai datorita egr-ului care recircula toate gazele arse. ASA CA IMI MENTIN PAREREA CA EGR-UL DAUNEAZA GRAV SANATATII MOTORULUI!!!**

***La debitmetru poti cumpara doar senzorul?**

- * nu. se cumpara cu tot cu carcasa aia de ebonita si cu sita din interior.e in jur de 120 euro.
- * 114 euro adus din germania. ti-a mai facut figuri dupa ce l-ai schimbat? a mai dat eroare pe computer?
- * Nu!Masina si-a revenit adica accelereaza ca inainte si a disparut depolution sistem faulty!

* Salut.Eu am un motor de 2.0 cu 136 Cp.Am pus masina pe tester si mi-a spus ca are probleme la valva(sau vana) EGR.Simptomele erau astfel:
 -"dadea in nas" dimineata la prima pornire(intrarupea sa spun asa) apoi in cateva secunde isi revenea;
 -de 2 ori mi-a taiat puterea si pana nu am oprit nu a vrut sa se mai accelereze
 -peste 3000 de ture se aprinde "antipollution fault" dar apoi se stinge singur dupa cateva opriri-porniri.
 Astept sa imi spuneti si daca la voi se intampla la fel(mentionez ca am citit toate posturile)

* Eu cred ca nu e de la egr! Uitati-va si la tija de la geometria variabila de la turbina. La mine era un reglaj deficitar si facea un spam de presiune si imi taia puterea la peste 3000 de ture. Problema am rezolvat-o de mult si de atunci "no problem".

* Tija de la reglajul geometriei variabile. Daca te uiti in capatul de la turbina, o sa vezi un surub gen inbus. Ala e capatul de la tija care are si un vacuum. Acum nu stiu sigur daca si la tine e problema de acolo, dar e o sugestie. Eu asa am rezolvat-o.

* eu am avut aceasta problema si anume daca eram la o viteza mai mare de 100 km la ora si o acceleram mai brutal mi se aprindea depolution sistem faulty si efectiv masina imi dadea in nas.Dupa multe diagnoze in care totul era in regula problema s-a rezolvat singura si anume la un moment dat masina s-a oprit si nu a mai vrut sa porneasca.Problema un injector praf.Acum totul este in regula masina merge bine dar si mie trb sa mi se regleze geometria variabila la turbina iar la Motorex nu se poate.

* Du-te putin inapoi si vezi ca am mai scris odata ca aditivul Eolys se injecteaza in rezervorul de motorina, doar dupa alimentarea cu carburant, unde se amesteca cu motorina, are loc o reactie chimica intre acestea, - era logic asa ca nu am mai precizat explicit - ca dupa ce motorina amestecata cu aditiv arde, resturile ramase sunt impregnate cu aditivul care le coboara punctul de ardere.

Am impresia ca se face o mica confuzie intre injectarea de aditiv si supra injectia de carburant ce are loc in momentul regenerarii FAP-ului si care are ca scop cresterea temperaturii gazelor de evacuare pentru a se ajunge la temperatura necesara arderii resturilor din FAP.

Este ultima data cand mai scriu referitor la acest subiect:

- Eolys-ul nu se injecteaza in momentul regenerarii FAP-ului -ar fi prea tarziu-, cine doreste sa consulte schemele cu traseul injectorului de aditiv si va observa ca traseul lui duce doar in rezervorul de motorina.
- Eolys-ul se injecteaza in rezervorul de motorina doar cand calculatorul detecteaza o crestere a nivelului de motorina in rezervor si nu cand are loc regenerarea FAP-ului.
- calculatorul detecteaza cand busonul de la rezervor este scos (cine a vazut meniul la sw-ul de test stie ca la sectiunea de FAP este si o pozitie unde apare starea busonului de la rezervor si unde se poate testa cand se deschide/inchide). Cine este curios sa se uite cu atentie la busonul de la rezervor si va observa 2 magneti pe acesta, senzorul de detectare a busonului este cu contact magnetic.

Pentru cine vrea sa invete singur sa caute documentatia de service, Laser-ul este de gasit pe net. alte documente de studiat/cautat:

Regeneration of the particle filter (BOSCH EDC 16 C34) 1&2.pdf
 Function regeneration of the particle filter (BOSCH EDC 16 C34).pdf
 Operation stages fuel additive system (MAGNETI MARELLI EAS 200).pdf
 Function diagnosis of depollution systems (EOBD).pdf
 FORCED REGENERATION - PARTICLE FILTER.pdf

** Azi am curatat si eu valva EGR(407 2.0 hdi).La demontare,nebunie.La montare,joaca.Tinand cont ca a fost prima data cand am desfacut-o.Alaturi de mine,multi s-au intrebat cum avem acces la ea,data fiind pozitia.Ei nu e chiar asa de ascunsa.In continuare voi enumera toti pasii care i-am facut,exemplificand cu imagini:

1.Am desfacut furtunul de la filtrul de aer.Poza 1

2.Am desfacut piulita care tine tubul de la filtru de aer.poza 2

3.Tinand tubul fortat in sus,am desfacut suportul tubului,de la piulita marcata.poza 3

4.Am desfacut surubul care tine clema de la tubul de inox.poza 4

5.Am desfacut colierul de la teava de inox(poza 5) folosindu-ma de un cleste poza 5.1

6.Am desfacut colierul de la furtunul de la carter.poza 6

Am desfacut cele 2 suruburi de la celalalt capat al tubului de inox(cel de sub furtunul de carter)nu am poza dar se vede clar unde este.

7.Am scos mufa de la vana egr.poza 7

8.Am desfacut surubul marcat,dar si de cealalta parte mai exista unul.se desfac ambele.poza 8

9.am desfacut suportul de mufe de sub vana de la surubul marcat.poza 8.Acest surub nu e vizibil trebuie pipait,dar nu e greu de gasit.

NU mai pot posta poze.Am atins limita de 10,continuarea in partea urmatoare.

10.Ascuns dupa acest suport de mufe,pe se afla un surub imbus de 5.Se desface doar cateva ture.Nu e necesara scoaterea lui afara.poza 10

11.Se desface cele 2 suruburi marcate,care sunt vizibile de o parte si de alta a orificiului unde a fost montata teava de inox,cu ajutorul unei chei de 8.poza 11 si 12.

Si gata,vana este demontata.La demontare cat si la montare atentie mare la piulita de la tubul filtrului de aer,la surubul de langa chiulasa al tubului de inox,la surubul suportului de mufe de sub vana si la saiba de aluminiu a vanei egr.Poricol de scapare,si cine stie daca ajung jos.

Sper ca informatiile mele sunt folositoare.Daca am omis ceva a fost fara intentie.SALUTARI....

* Pozele le-am facut la montare ca la demontare nu am avut eu chef de asa ceva.Nu am curatat nimic.Adica doar putin suflata pt ca din punct de vedere mecanic functioneaza perfect.Acuma nu stiu daca functioneaza partea electronica.Nu am simtit nici o diferenta.La mine problema nu e la turatie mare.Nu am lipsa de forta.Chestia e ca daca o las la relanti vreo 30 sec sa zicem cand o accelerez,pe la 1000rpm se sacadeaza motoru de vreo 3-4 ori asa ca si cum ar da sa moara si apoi se tureaza.La turatii repetate nu am probleme.Da mi s-a intamplat sa stau la semafor si cand sa plec de pe loc,mi-a murit motoru.Ii nasol mai ales daca stau in panta si trebui sa pornesc.Nu e o problema mare sa nu pot merge cu ea,dar nu imi place ca nu merge cum trebuie.Cand vreau sa demarez,dau cu capu in volan daca nu ma tin bine.O sa merg la un tester sapt viitoare sa vad ce probleme are.O sa revin cu informatii.

* mi-am facut programare.40 lei costa.Am curatat vana si el o zis ca acuma trebuie resoftata daca am scos mufa ca poate o iese din parametri....Este adevarat?

* Fost la tester,cel recomandat de citroen_C5.Un domn super de treaba si bun mecanic.Mi-a descoperit problema,dar nu a putut sa o remedieze.Doar peugeot service.Problema e in felul urmator:Motorul meu 2.0 hdi RHR sistem injectie delphi(asta pt cunoscatori) an fabr 08/2006.Simptome:La relantiv,la pornirea de pe loc masina dadea vreo 2-3 rateuri si apoi se tura.Asta daca statea un pic la relantiv.La turatii repetate nimic ciudat.Urmari:Moare motoru la pornirea de pe loc la o turatie sub 1200, chiar da ca o ia de pe loc risti sa dai cu capu in volan.Constatari:Valoarea debit aer normala este de 249,iar valoarea masurata la motorul meu era de 460-500.Oscila.Egr 0% capacitate.Asta doar la relantiv.La turatie incepea sa se alinieze in parametri.Si de aici si consumul astronomic de 13-14 oras si 8,5-9 afara.Astea nu-s valori scoase de la mine.Asta le spune comp de bord.Rezolvare:Reprezentanta Peugeot si resoftarea comp de injectie.La primele masini cu sist delphi de injectie au aparut erori de acest fel.S-au facut rechemari in service dar se pare ca a mea nu a ajuns.S-a rezolvat problema aceasta la masinile dupa nr 11139(acest cod se afla pe stalpul din stanga fata,cel pe care e prinsa usa prin balamale).Daca aveti careva aceasta problema luati exemplu.Am primit sfaturi cum ca ar fi vana EGR,FAP infundat(al meu e doar 15% plin si urmatoarea regenerare se face peste

250000 km).Multumesc tuturor pt ajutor.In special lui Citroen_C5.Daca aveti vreo problema si sunteti din Oradea,recomand cu caldura Auto Cit.

* Revin cu detalii.....Am fost la reprezentanta,mi-au facut telecharger la soft dar problema mea nu a disparut.E mai rar frecventa,la rece doar dar nu de tot.Am fost cu mecanicu in proba si mi-a zis ca masina nu are nimic.Si cand i-am zis ca la oras imi consuma 10,5 mi-a zis ca ala nu e mult.Voi ce credeti?Mi-a zis ca s-ar putea fi clapeta papillon sau asa ceva sau pompa de vacuum si nu vace destul vacuum.O sa merg la tester sa vad ce o sa fac si revin cu amanunte.Regards..

* probleme initiale: la 2000-2500 de turatii, in treapta I, II, sau III avea un oarece moment in care nu mai tragea. O fractiune de secunda.

Rezolvare: au desfacuta la service tubulatura de la egr, au curatat, pus la loc. Nu mai are nicio problema, cel putin pe moment.

Masina: motor 1,6 HDI. (dupa operatiune a aparut depollution system faulty. Trebuia stearsa din computer, doar ca nu le-a functionat computerul la service in ziua respectiva. A disparut de la sine dupa o zi.)

* am citit toate paginile si inca nu sunt lamurit de o chestie.

am un 407 2.0 hdi si de vreo 5 zile mi-a aparut eroarea Depollution System Faulty, evident cu pierderile de putere. Masina are 70000 de km. In prima zi a disparut de la sine. A doua zi m-am documentat pe forum si am plecat la drum intins mergand turat, dupa vreo 60 de km mi-a aparut eroarea. A treia zi dimineata iar nu o mai aveam dar a reaparut mai pe seara. In ultimele doua zile e constanta, nu mai dispare. Am vrut astazi sa ma duc la Eurial sa-i fac o diagnoza care costa 100 ron!!! in care o sa-mi spuna ca masina e stricata in cel mai bun caz asa ca m-am razgandit.

din ce am citit de la voi vana sau valva EGR ar fi problema. Stie cineva de la ce anume se strica? ce a cauzat eroarea?

stie cineva un alt service din Bucuresti unde as putea sa merg cu aceasta problema unde sa-mi spuna in prima faza cu siguranta ce are masina?

de cand mi-am aparut eroarea am mers aprox 600 km, daca merg cu aceasta defectiune risc sa produc defectiuni mai mari?

Curatare/Spalare filtru FAP 2.0 hdi T5

"populara" problema " unblok diesel filter + antipollution fault " m-a facut sa demontez filtrul de particule sa-l curat.

Cine vrea sa faca acest lucru , va avea nevoie de :

- o cheie fixa de 16 (pt. colierele ce etanseaza filtrul pe traseul de evacuare)
- o cheie fixa de 14 (pt. demontarea sondei)
- 2 chei de 13 (pt. dezasamblarea filtrului)
- o cheie de 7 , una de 10 , una de 20 si eventual un patent (pt. demontarea conductei colectoare de gaze ce este prinsa pe filtru)
- spatiu de acces sub masina(rampa, elevator, etc)
- pofta de lucru ,ceva indemanare si nervi de otel 🤪

Odata ce aveti acces la filtru de particule ,pt a fi mai usor, ordinea operatiunilor urmatoare este cea mai practica.

Decuplati mufa sondei si cele 2 furtune de la conductele de gaze. Desfaceti cele 2 coliere ce fixeaza filtrul pe traseul de evacuare (fixa de 16) , decuplati-l din partea din fata , scoateti cele 2 "amortizoare" ce tin filtrul legat de punte, apoi veti putea da filtrul jos.

Odata dat jos , demontati conducta ce este prinsa pe filtru(cheile de 7,10 si 20), apoi demontati sonda (fixa 14). Cand demontati sonda , aveti grija sa nu o loviti . Spun asta pt. ca eu am batut in piulita ce o fixeaza in filtru pentru ca era cam intepenita si nu reuseam sa o desfac.

Avand filtrul "dezbracat" de toate chestiile ce-s prinse pe el, desfaceti cele 4 suruburi/piulite (2 fixe de 13) .

Cu filtrul desfacut va trebui sa-l curatati. Metoda de curatare o alegeti fiecare. Eu l-am "suflat " cu pistolul de aer la un service , apoi l-am spalat la o spalatorie auto cu spuma activa si jet puternic de apa in repetate randuri.

Odata curatat , in cazul meu a trebuit sa-l las 2 zile la uscat, trebuie montat la loc exact cum a fost demontat. In cazul meu a trebuit sa curat si acel senzor/sonda care avea ceva depuneri solide pe el (am folosit hartie abraziva).

Avand filtrul "imbracat" trebuie montat la loc pe masina si operatiunea poate fi considerata incheiata cu succes!

OFFTOPIC Dupa toate aceste operatiuni , eu , am pornit motorul, l-am lasat 15-20 minute la relanti sa se incalzeasca si mai departe am urmat in mare parte recomandarile unui coleg de pe forum(din pacat nu mai gasesc postul sau) si anume:

- odata incalzit motorul l-am turat pe loc pana in 4500 rpm de 2-3 ori

- l-am tinut 30-40 secunde la 4500-5000 rpm

- am plecat de pe loc cu "scartait" de 2 ori

- am urcat in treapta a2-a de viteza pana la 90 km/h (aprox. 5000 rpm) apoi franat (fara ambreaj) pana la 20km/h ,de 2 ori .

- am mers 5-6 minute la 3000 rpm constant in treapta a3-a

Dupa toate astea , am parcat masina , am mai lasat-o 10 minute pornita si de atunci pana in momentul de fata (aproximativ 1200 km parcursi si in oras si in afara) nu am mai avut nici un mesaj in bord.

Unii din voi poate considera ca facand toate astea,masina este supra-solicitata ,tocmai de aceea nu recomand/recomand aceasta modalitate de "curatare" .

Cert este un lucru : **Am scapat de erorile din bord si masina mea merge impecabil !:cool:**

Bafta si spor la treaba!

PS: Am atasat si ceva poze cu FAP-ul demontat, necuratat,curatat. Din pacate nu sunt prea clare (n-am "megapicseli" la telefon) 📷

* @doza407, am avut si eu problema ta, la mine s-a dovedit a fi intrerupatorul de la pedala de frana care nu functiona corespunzator si dadea si alte erori in sistem. Pe la 110 kn/h in depasire mi s-a aprins si mie si "Depollution System Faulty", dupa 2 saptamani am schimbat intrerupatorul si am scapat si de ESP/ABS Faulty si de Depollution. Du-te la o diagnoza la cineva care stie ca intrerupatorul ala nu costa decat 40 ron.

* Legat de imaginea 009.

Eram pe drum si la un moment dat masina a pierdut din putere si se auzea la turatii mici, un zgomot ca de toba fisurata. Ne-am invartit pe langa ea si nu stiu cum am ajuns sa scoatem furtunul care vine de la filtrul de aer. In acel moment nu s-a mai auzit zgomotul (putere tot era putina). Am rebogat furtunul si am scos mufa de la senzorul de debitmetru (montat pe acelasi furtun). Efect - putere putina si zgomot normal. Am intrebat la peugeot si mi s-a confirmat ca ar trebui sa fie senzorul si ca pot sa merg fara mufa bagata (insa si cu 30% mai putina putere). Asa am facut pana azi cand am facut schimburile de ulei, filtre, ocazie cu care am montat un senzor nou (cine vrea - 500 lei la adioperator). Scimbat, montat cheie, acelasi zgomot de toba sparta.

In final am constatat ca bucata ca un sifon din inox din poza de mai sus era rupta pur si simplu de la colierul care o leaga de egr (cred ca asa se cheama). In concluzie, am scos de data asta mufa egr, am lasat mufa debitmetru, zgomotul e normal putere tot lipsa. In bord mi s-a stins "sistem depolution faulty" si acum e aprins "ESP".

2 Intrebari - pana repar cum e mai bine sa merg fara debitmetru sau fara egr si doi, cum se cheama chestia aia de inox, din spatele motorului care se imbina cu colier cu egr. (mecanicul zicea ca e ceva de schimbat

caldura...) Mentionez ca totul s-a facut la un service de cartier. Si nu pot sa nu adaug ca ruptura s-a produs din cauza vibratiilor deoarece la o reparatie - de data asta la Peugeot - au umblat acolo si nu l-au mai rigidizat cu cele 2 suruburi - am gasit acum suportul in aer.

* Nu am prea scris mult pe acest forum dar cand am apelat la colegi am primit o solutie salvatoare. Acum apelez la voi din nou cu incredere cu o problema la PGT-ul meu 407. De curand am fost si am curatat EGR-ul pentru ca se blocase tija de la supapa si nu mai isi facea tot traseul inchis-deschis.....ideea e ca atunci cand mi-a pus testerul pe masina mi-a aparut o eroare care se zicea ceva de genu "EGR senzor tip A defect"....mi-au sters eroarea si a fost ok pana acum cand in sarcina cu 4 oameni in masina a aparut din nou, s-a aprins check engine-ul, nu mai tragea si a trebuit sa trag pe dreapta sa opresc motorul si cand l-am repornit eroarea a ramas dar masina a tras din nou.

Dupa o zi becul s-a stins si acum merge ok dar cred ca iar va face....

Intrebarea este: ce este senzor tip A? Se poate inlocui doar ala sau trebuie schimbat tot EGR-ul?

* Este vorba de electrovana EGR.SE inlocuieste,dar numai dupa o verificare a cablajului.

* Eu am FAP si am dezactivat EGR-ul,nici un fel de problema pana acum

* Poti sa-mi spui, te rog, ce este piesa nr. 13 din imaginea atasata de tine? Am un motor 2.0 hdi, 136 cp, si de curand am descoperit ca am dozorul defect, mai exact clapeta de pe partea de bypass nu se mai deschidea, avea cremaliera cu dintii rasi. Acum i-am scos clapeta, pana cand o sa-i cumpar altul. Asa am descoperit ca tragea aer pe circuitul de vacuum, chiar am ramas fara frana odata, s-a intarit pedala. Asa am schimbat toate furtunasele de legatura de la tubulatura de vacuum, unul era taiat pe jumătate. Cand am ajuns la piesa respectiva, din spatele dozorului, i-am schimbat si ei furtunasele (doua) si am vazut ca vacuumul vine de la pompa de vacuum in piesa asta si de aici pleaca printr-ul T la electrovalva pentru turbina si la electrovalva de la dozor, care comanda clapeta de pe circuitul de la intercooler. Insa, am vazut ca vacuumul pentru electrovalva de la clapeta de bypass, vine direct de la pompa de vacuum. Sunt in ceata, ce este, ce face si daca se strica in vreun fel si trebuie schimbata?

* ideea e ca nimeni nu stie unde si cum arata acel senzor A....din cate am vazut cand au dat baietii jos EGR-ul el era curat numai ca avea o problema: se depusese funingine pe partea din spate si valva isi facea greu ciclul. Dupa curatare ea a mers brici,ma refer la ciclu. Intrebarea mea e care naiba e senzor A si daca pe egr mai exista un senzor sau daca egr-ul e comandat din alta parte ca de exemplu de o electrovana piersburg,cod 7.00967.01, situata in partea stanga in spatele motorului in fata pasagerului.(electrovana asta am gasit-o la mine pe masina. Mentione ca masina e 2.0 hdi motor tip rhr..

* Va inteleg suferinta legata de valva asta blestemata. Incepi sa-ti faci griji si te gandesti la schimbat turbo, injectoare sau alte piese scumpe iar rezolvarea sta intr-o placuta de aluminiu sau inox care se gaseste pe toate cararile.

Dupa scoaterea mufei, valva EGR se inchide iar eroarea apare in bord dupa cateva porniri/opriri. Confectionati un "blanking plate"Obturatoare", bagati mufa la loc si problema se rezolva permanent. Aceasta practica nu dauneaza cu nimic motorului.. din contra, va "respira" doar aer curat. Veti scapa complet de acele smucituri si scadari iar motorul va urca mai usor in ture, va fi mai elastic si consumul sa va imbunatati.

* In loc de anulara EGR, nu mai bine curatati depunerile de funingine si de pe traseu ? Mersul turat impiedica de punerile, dar fara accelerari bruste.

Daca functioneaza in parametrii (adica necolmatat, debitmetru bun, bla bla) EGR duce la un consum ceva mai mic.

Poate parea ciudat dar explicatia e simpla: cantitatea de aer care se reintoarce in cilindrii are doua avantaje:

- aduce un aport de presiune si astfel ajuta in cursa de coborire a pistonului, deci se reduc din pierderi
- scade temperatura de ardere, deci poate incapea mai mult oxigen in cilindru

Evident are si dezavantaje:

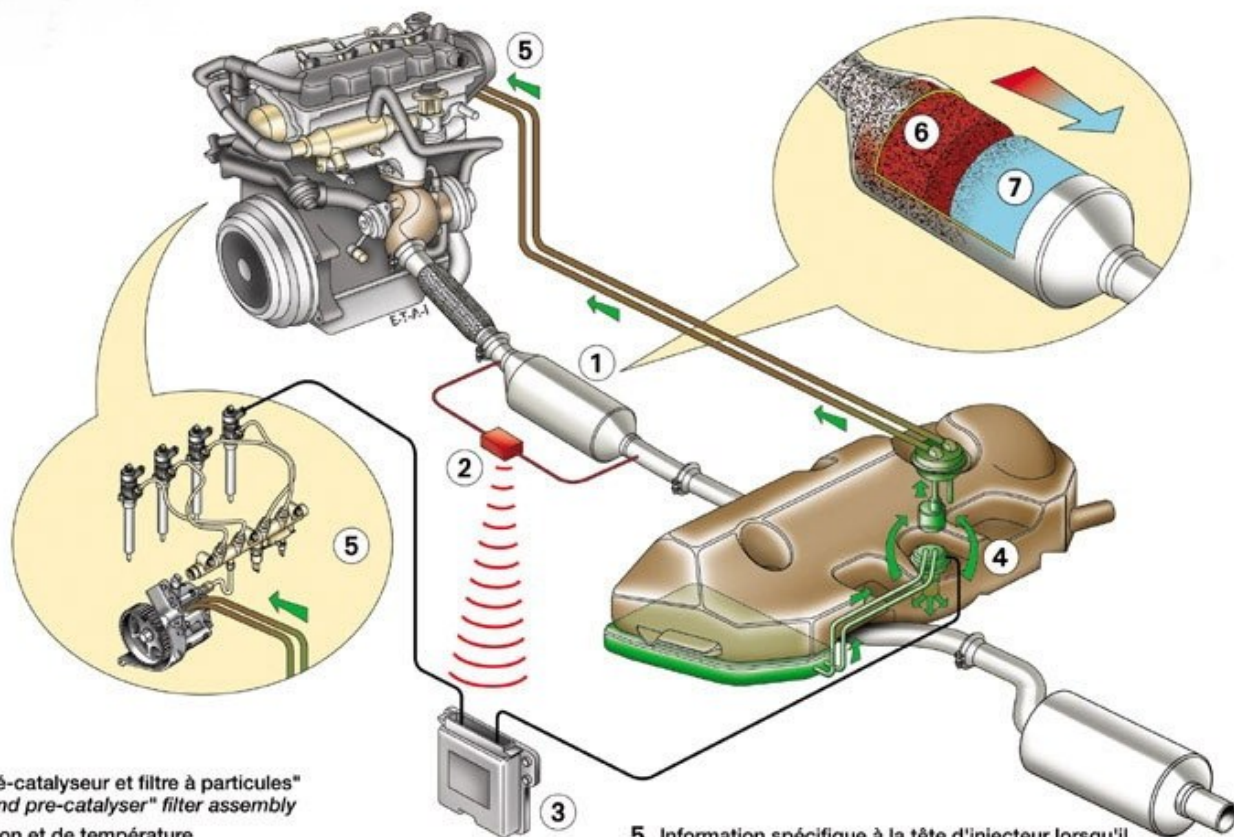
- se mai si colmateaza
- poate colmateaza supapele
- baga mizerie in cilindrii
- poate reduce viata motorului

Puneti in balanta si alegeti...

* am avut si eu problema cu EGR-ul

pe scurt: la temperaturi scazute, motorul murea in timpul mersului

am fost asta vara pe transfagarasan...sus la Balea Lac, 3 grade, venind de la Curtea de Arges de la 35 de grade.Pe ultimele serpentine, motorul murea in draci, si dupa nenumarate opriri/porniri mi s-a aprins martorul de "Antipollution Fault".M-am oprit, am lasat motorul sa se raceasca, si cand l-am pornit, martorul a ramas aprins, dar parca a mers mai ok masina, asta pana cand iar s-a incalzit si iar a inceput cu opririle nejustificate.Coborand de pe transfagarasan, martorul s-a stins si totul a revenit la normal..pe atunci m-am gandit ca poate benzina a fost de vina, sau poate o musca a intrat io stiu unde...toate bune si frumoase pana cand a venit iarna de curand.Dimineata am pornit ok, cand ajungea apa la 90 de grade, se aprindea martorul si murea motorul in plin trafic. Cum calcam ambreiajul sa schimb din 3 in 2, sau chiar cand franam la un semafor..pac, si motorul a murit.M-am dus la service la Peugeot...aia toti habarnisti, ca o fi de la aia, de la ailalta,mi-au schimbat bujiile si bateria, si tot degeaba.Apoi m-am dus la un alt service,mai de cartier asa, mi-a facut niste teste, si din calculator a reiesit ca problema ar fi de la senzorul care controleaza nivelul de aer din galerii(nu stiu cum se numeste, sa ma scuze cunoscatorii),am comandat senzorul cu pricina, 300 de lei,astazi mi l-a montat,si ce sa vezi, masina mergea in acelasi fel(sau mai bine zis murea motorul fara ordin 🤔)Si apoi i-am sugerat sa obtureze furtunul cu pricina, si ce sa vezi, motorul n-a mai murit,ba chiar pot spune ca trage mai bine.Nu stiu ce sa zic, am citit(aproape) toate mesajele de pe acest forum,parerile sunt impartite,nu stiu ce implicatii are pe termen lung,eu avand benzinar..mecanicul m-a asigurat ca e ok



1 Ensemble filtre "pré-catalyseur et filtre à particules"
"Particulate filter and pre-catalyser" filter assembly

2 Capteurs de pression et de température
Temperature and pressure sensors

3 Calculateur moteur
Engine ECU

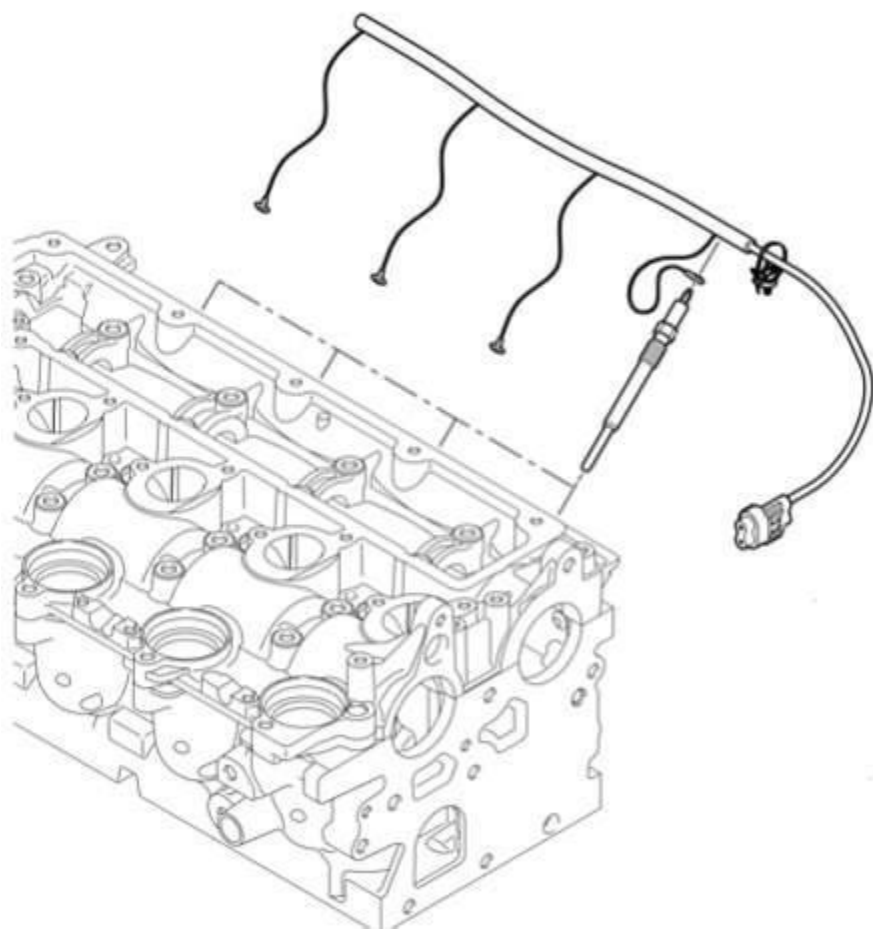
4 Injection de produit additif dans le gazole du réservoir principal si nécessaire
Injection of an additive into the fuel in the main tank if necessary

5 Information spécifique à la tête d'injecteur lorsqu'il est nécessaire de réaliser de la post-combustion
Specific information sent to the injector head when post-combustion is needed

6 Pré-catalyseur
Pre-catalyser

7 Filtre à particules (F.A.P.)
Particulate filter

BUJII



3	7
70	71

23.07.2011 D2F 1 16J 80A		RECYCLAGE GAZ ECHAP	
DIESEL TURBO DV6TED4 FAP			
01	1618 NR	01	VANNE R G E
02	1618 AW	01	JOINT
03	1627 93	02	VIS A EMBASE 6X100-85
04	1618 63	01	ECHANGEUR EAU
05	1618 61	01	TUBE RECYCLAGE
06	1618 62	01	JOINT TORIQUE
07	1628 3J	02	COLLIER TUB EGR DIAM 35 A 38 LARG 9
70	6924 C1	02	VIS CBLX DIAM 6-20
71	6981 J0	02	COLLIER METAL DIAM 25-40 LARG 9

FAP



