

ایراد مشاهده شده

علت بروز ایراد

روش رفع ایراد

توضیحات و تصویر

۱- لرزش دور موتور در دور آرام

- ۱-۱- شمع معیوب است
- ۲-۱- کوپیل معیوب است
- ۳-۱- پایین بودن کمپرس موتور
- ۴-۱- نشتی روغن هیدرولیک در روی دسته سیم بلند موتور
- ۵-۱- پایین بودن فشار گاز در رگلاتور

- ۱-۱- بررسی کنید نوع شمع و فیلر دهانه شمع مطابق استاندارد باشد . ترک و یا شکستگی بر روی آن نباشد .
- ۲-۱- در صورتیکه ایراد مشاهده شده در دیاگ Misfire ignition > no signal باشد یکی از کوپیل ها معیوب است می بایست کوئل معیوب تعویض گردد.
- ۳-۱- ممکن است از ناحیه سوپاپ یا رینگ پیستون معیوب باشد در این حالت می بایست موتور تعمیر شود
- ۴-۱- برخی از خودروهایی که به دلیل ایراد لرزش موتور در حالت گاز یا بنزین به مراجعه داشته اند که در این ایراد هیچگونه خطایی در ECU ثبت نمی شود لذا جهت بررسی بیشتر ایراد می بایست در دیاگ به گزینه پارامترهای اکسیژن سنسور مراجعه نمود اگر مقدار اکسیژن سنسور بالا از عدد ۲ و اکسیژن سنسور پائین از عدد ۱ بالاتر بود بیانگر اختلالات پیش آمده از ناحیه دسته سیم ، ECU یا اکسیژن سنسورها می باشد و در ارتباط با این ایراد می بایست اقدامات ذیل صورت پذیرد .
- ۱- اکسیژن سنسورها از سوکت خود جدا شوند و مورد بررسی قرار گیرند در صورت مشاهده روغن در داخل سوکت ها آنها را با بنزین شستشو دهید و با هوای فشرده آنها را خشک نمایید .
- ۲- مسیر نشتی را دنبال کنید (مطمئن باشید که نشتی از فشنگی روغن هیدرولیک می باشد) لذا جهت رفع ایراد می بایست فشنگی را تعویض نمایید

۴-۱-



فشنگی فرمان هیدرولیک



سوکت های اکسیژن سنسور

۳- مسیر دسته سیم را از فشنگی تا اکسیژن سنسورها را (حتی داخل خرطومی دسته سیم) با بنزین و هوای فشرده تمیز و خشک نمائید .
 ۴- در صورت اتصال کانکتورها و مشاهده مجدد ایراد می بایست نسبت به تعویض اکسیژن سنسور معیوب اقدام نمائید.
 ۵- در صورت مشاهده مجدد ایراد نسبت به تعویض دسته سیم بلند خودرو اقدام نمائید زیرا که این نشتی می تواند روکش سیم را معیوب و موجب اتصال کوتاه بین سیمها شود .
 ۱-۵- اگر فقط در حالت گاز موتور دچار لرزش شود ممکن است رگلاتور گاز معیوب باشد می بایست تعویض گردد .

۲-۱- ممکن است که شیر برقی CVVT در اثر براده ها یا ناخالصیهای معلق در روغن موتور گیرپاژ شده باشد که در این صورت به ترتیب زیر اقدام به ديمونتاز و شستشوی شیر نمائید :

۲-۱-۱- درپوش توری شکل را جدا نموده . (۱)
 ۲-۱-۲- خار فنری را باز نمائید . (۲)
 ۲-۱-۳- بشقابک فنر را خارج نمائید . (۳)
 ۲-۱-۴- فنر را خارج کنید . (۴)
 ۲-۱-۵- استوانه پیستونی شکل را خارج نمائید . (۵)
 ۲-۱-۶- خار مخروطی شکل را خارج کنید . (۶)

۲-۲- با مولتی متر از طریق دیاگرام و با دیاگ اقدام به رفع ایراد کنید و اگر قطعه مورد نظر وضعیت نامطلوبی دارد در نهایت دسته سیم را تعویض نمایید.

۲-۱- کثیف شدن شیر CVVT
 ۲-۲- قطع شدن اتصال دسته سیم
 ۲-۳- رله پنج پایه برق یا بنزین
مراجعه شود به
اطلاعیه فنی
شماره ۱۸۵-۱۳۸۸
نوع رله اطلاعیه فنی
شماره ۱-۱۳۸۸

۲- خاموش شدن موتور خاموش شدن در حالت idle (گاز یا بنزین فرقی ندارد)



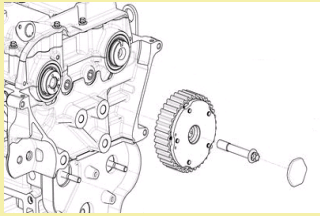
	<p>۳-۲ - کیفیت پایین قطعه - قطعه تعویض گردد</p>		
<p>درمورد کلید در بعضی مواقع ایراد از سیم کشی بین کلید و ECU نیز می تواند باشد می بایست از لحاظ قطع بودن واتصال بدنه شدن تست شود .</p>	<p>۱-۳ تعویض قطعه پس از تست کلید در منوی پارمترهای اکودیاگ و مطمئن شدن از خرابی آن</p> <p>۲-۳ فعال کردن شیر برقی توسط اکودیاگ جهت شنیدن صدای آن و در صورت عدم شنیدن صدای عملکرد (CNG Tank valve) ، (Shut off valve) دسته سیم مربوطه بررسی شود .</p> <p>۳-۳ احتمال وجود نشتی گاز در سیستم که دیاگ آنرا به صورت ذیل نمایش می دهد :</p> <p>CNG leak from low pressure (نشتی از ناحیه کم فشار گاز)</p> <p>CNG leak from high pressure (نشتی از ناحیه پر فشار گاز)</p> <p>نشت یابی و رفع محل نشتی</p>	<p>۱-۳ - کلید تبدیل سوخت معیوب است</p> <p>۲-۳ - عدم عملکرد شیر برقی</p> <p>۳-۳ - وجود نشتی گاز</p>	<p>۳- خارج شدن موتور از حالت گاز</p>
<p>ایراد مشاهده شده در اکودیاگ: Break pedal sensor > no signal</p>  <p><u>مراجعه شود به اطلاعیه</u> <u>فنی شماره ۲۳-۱۳۸۸</u></p>	<p>۱-۴ - تعویض قطعه</p> <p>۲-۴ - تعویض قطعه</p> <p>۳-۴ - پس بررسی موقعیت قرارگیری سوئیچ پدال ترمز اقدام به تعویض نمایید</p> <p>۴-۴ - در صورتیکه با تعویض قطعات بالا ایراد رفع نشود و فالت دوباره بازگردد دسته سیم پایین موتور تعویض گردد.</p> <p><u>مراجعه شود به اطلاعیه فنی شماره ۶۶-۱۳۸۸</u></p>	<p>۱-۴ - دریچه گاز</p> <p>۲-۴ - سنسور پدال گاز</p> <p>۳-۴ - سوئیچ پدال ترمز</p> <p>۴-۴ - دسته سیم موتور</p>	<p>۴- Limp home (گاز نخوردن)</p>

۵- ایراد روغن ریزی

۱-۵- در صورتیکه منشاء ایراد از چرخ دنده شیر CVVT باشد

۱-۵- پس از دمونتاز چرخ دنده CVVT کاسه نمد میل سوپاپ بررسی شود که لبه آن ایراد و اشکالی نداشته باشد .
نکته : (حتماً در زمان مونتاژ از کاسه نمد جدید استفاده گردد) .
در هنگام مونتاژ دقت شود که :
۱- گشتاور پیچ اصلی ۱۲۰ نیوتن
۲- گشتاور درپوش پیچ در حدود ۴۰ نیوتن باشد
و در صورتیکه منشاء ایراد یکی از پیچهای کورکن باشد پس از باز نمودن پیچ و تمیز نمودن آن باید پیچ را به چسب لاکتایت ۵۳۶۸ آغشته نموده و سپس در محل مورد نظر مونتاژ نمائید .
در غیر این صورت اگر روغن ریزی از نقاط دیگر بود می بایست علت را جستجو و رفع ایراد نمود

[مراجعه شود به اطلاعیه فنی شماره ۱۴۶-۱۳۸۸](#)



۶- روشن شدن چراغ عیب یاب

خرابی سنسور موقعیت میل سوپاپ

برای رفع این ایراد سوکت سنسور میل سوپاپ را از جای خود خارج نمائید و بررسی کنید که کدام یک از سه عدد رشته سیم عقب نشینی نموده است حال جهت برگرداندن رشته سیم از یک میله نازک جهت قرار دادن پشت رشته سیم مربوطه و فشار دادن آن به سمت جلو استفاده نمائید .

ایراد مشاهده شده در دیاگ :
Inlet . Camshaft control locking position

۷- عدم تزریق گاز به مخزن

سوپاپ یکطرفه شیرمخزن

خارج کردن سوپاپ یکطرفه

[مراجعه شود به اطلاعیه فنی شماره ۱۳۸۹-۲۳](#)

۸- شنیدن صدای حباب در داخل رادیاتور بخاری

سوراخ شدن شیلنگ رادیاتور

بایست ابتدا بررسی نمائیم که کدام قسمت از سیستم مذکور نشستی دارد اگر نشستی از لوله لاستیکی بین رادیاتور و اویل ماژول بود مطمئناً پولی اویل ماژول با لوله برخورد داشته و موجبات صدمه دیدن شیلنگ را فراهم کرده است

[مراجعه شود به فراخوان شماره C18812](#)



لازمست طبق دستورالعمل شیلنگ تعویض گردد.

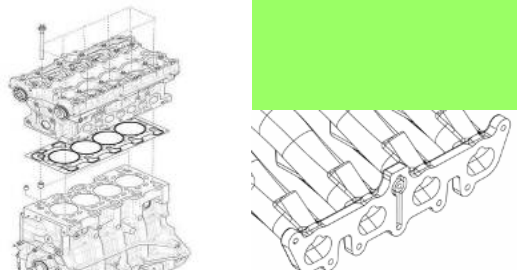
واشر اویل ماژول



در تمامی موارد می بایست با رعایت استانداردهای راهنمای تعمیرات قطعه مربوطه را تعویض کرد

۹-۱- در اثر Over heat شدن و در اثر عدم دقت در اعمال گشتاور به پیچها واشر سرسیلندر سوخته
۹-۲- تاب برداشتن سرسیلندر
۹-۳- در اثر Over heat شدن و در اثر عدم دقت در اعمال گشتاور به پیچها واشر اویل ماژول معیوب شده
۹-۴- در اثر عدم دقت در اعمال گشتاور به پیچها اویل ماژول تاب برداشته

۹- ایراد مخلوط شدن آب و روغن



۱۰-۱- در اثر Over heat شدن و در اثر عدم دقت در اعمال گشتاور به پیچها
۱۰-۲- در اثر Over heat شدن و در اثر عدم دقت در اعمال گشتاور به پیچها
۱۰-۳- در اثر Over heat شدن و در اثر عدم دقت در اعمال گشتاور به پیچها
۱۰-۴- پایین بودن کیفیت و یا عدم مونتاژ صحیح
۱۰-۵- پایین بودن کیفیت و یا عدم مونتاژ صحیح

۱۰-۱- معیوب شدن واشر منیفلد هوا
۱۰-۲- تاب برداشتن منیفلد هوا
۱۰-۳- معیوب شدن واشر سرسیلندر
۱۰-۴- معیوب شدن کاسه نمد سوپاپ

۱۰- ایراد روغن سوزی

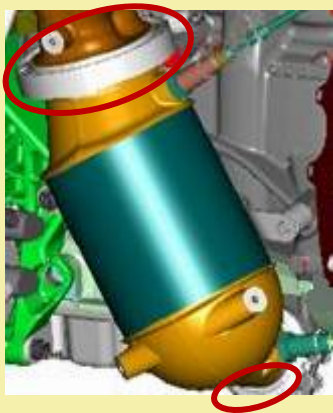
	<p>در تمامی موارد می بایست با رعایت استانداردهای راهنمای تعمیرات قطعه مربوطه را تعویض کرد .</p>	<p>۱۰-۵- معیوب شدن رینگ پیستون</p>	
<p><u>جهت تهیه چسب مخصوص آبنندی به اطلاعیه فنی شماره ۱۴۶-۱۳۸۸ مراجعه شود .</u></p>  <p>نمونه چسب کاری کپه میل سوپاپ</p> 	<p>۱-۱۱- در اثر Over heat شدن و در اثر عدم دقت در اعمال گشتاور به پیچها می باشد که می بایست و اثر تعویض شود .</p> <p>۲-۱۱- در تمامی موارد طبق دستورالعمل موتورهای دیگر تعویض قطعه و با چسب آبنندی رفع ایراد و پیچ ها طبق گشتاور توصیه شده بسته می شود .</p>	<p>۱۱-۱- معیوب شدن واشر منیفلد هوا</p> <p>۱۱-۲- عدم صحیح چسبکاری نمودن کارتل</p> <p>۱۱-۳- شل بودن پیچ های کارتل</p> <p>۱۱-۴- شل بودن پیچ اصلی چرخ دنده CVVT</p> <p>۱۱-۵- شل بودن درپوش چرخ دنده CVVT</p> <p>۱۱-۶- شل بودن پیچهای قالباق سوپاپ</p> <p>۱۱-۷- عدم صحیح چسبکاری نمودن کپه میل سوپاپ ها</p>	<p>۱۱- ایراد روغن ریزی</p>



سوپاپ یکطرفه

۱-۱۲- جهت نصب آن اصلاح شود . جهت فلش موجود بر روی سوپاپ یکطرفه می بایست به سمت منیفلد هوا باشد

۱۲- بیرون پریدن گیج روغن
۱-۱۲- این ایراد فقط در یک صورت بوجود می آید که سوپاپ یکطرفه موجود بین سایکلون (PCV) و منیفلد هوا برعکس مونتاژ شود



بست بزرگ

بست کوچک

۱-۱۳- این صدا در حالت موتور سرد در بیشترین وضعیت خود قرار دارد و جهت رفع آن می بایست صفحه محافظ حرارتی را دمونتاژ نمود و بست کوچک که در پائین کاتالیست قرار دارد را شل نمود و آنگاه بست بزرگ که در بالای کاتالیست قرار دارد را شل نمائید سپس موقعیت دهانه کاتالیست را با دهانه منیفلد اگزوز تنظیم نمائید سپس بست بزرگ را محکم نمائید و بعد از این مرحله اقدام به محکم نمودن بست کوچک کنید

۱۳- صدای کاتالیست در موتور
۱-۱۳- بست نگهدارنده کاتالیست

۱۴- ایراد
برخورد بست
کوچک
کاتالیست با
سینی زیر موتور

۱۴-۱- موقعیت
قرارگیری
بست کاتالیست

۱-۱۴- این ایراد زمانی که قصد شتابگیری دارید در اثر تکان خوردن موتور بوجود می آید و بست با سینی زیر موتور برخورد می نماید لذا جهت رفع ایراد می بایست بست کوچک (که در زیر کاتالیست موجود است) را شل نموده و با چرخش آن در جهت کارتل ، پیچ را به حالت عمودی در آورده و سپس اقدام به محکم نمودن آن می نمائیم و به این ترتیب ایراد برطرف می گردد



۱۵- صدای تقه
در هنگام حرکت
و ترمزگیری-
دسته موتور

۱۵-۱- خرابی دسته موتور
بالا راست

در صورتیکه طبق رویه با واشرگیری صدا برطرف نشد اقدام به تعویض دسته موتور نمایید .

جهت اطلاع از رویه واشرگیری مراجعه شود

به اطلاعیه فنی شماره ۶۵-۱۳۸۹



۱۶- ایراد صدای
خروج گاز اگزوز
از سمت رکاب
راننده

۱۶-۱- پارگی بافت برنجی
شکل در اگزوز

۱-۱۶- این صدا در زمانی بوجود می آید که قسمتی از بافت برنجی شکل موجود در لوله اگزوز در اثر ضربه و یا فرسایش قطعه مذکور ، سوراخ شود لذا جهت رفع این ایراد می بایست فقط قطعه برنجی شکل را تعویض نمائید.



<p>خودرو در این وضعیت استارت زیاد می خورد ولی به راحتی روشن نمی گردد و بوسیله دیاگ در ECU ایراد عدم انطباق سنسور میل سوپاپ با سنسور دور موتور مشاهده می شود</p>	<p>۱۷-۱- سنسور میل سوپاپ تعویض گردد اگر باز هم ایراد مشاهده گردید مرحله بعدی انجام شود . ۱۷-۲- سنسور میل سوپاپ دمونتاژ شود و چرخنده Trigger در میل سوپاپ بررسی گردد اگر در جای خود حرکت نمود می بایست نسبت به تعویض این قطعه اقدام گردد تا ایراد کاملاً رفع شود .</p>	<p>۱۷-۱- سنسور موقعیت میل سوپاپ - چرخنده Trigger</p>	<p>۱۷- موتور به سختی روشن می شود</p>
	<p>۱۸-۱- این ایراد در زمانیکه موتور در حالت Idle کار می کند کاملاً قابل تشخیص است وقتیکه این ایراد شروع می شود اپراتور فوراً گیج روغن را از جای خود خارج کند ، اگر صدا قطع شد ایراد مربوط به قطعه سایکلون می باشد و اگر ادامه پیدا کرد ایراد مربوط به قطعه سنسور دور موتور است .</p>	<p>۱۸-۱- قطعه سایکلون و یا سنسور دور موتور</p>	<p>۱۸- صدای سوت از داخل موتور</p>
<p><u>جهت اطلاع از رویه تعویض و مونتاژ صحیح به فراخوان شماره C18812 مراجعه شود .</u></p>	<p>۱۹-۱- قطعه تعویض گردد و طبق رویه مونتاژ شود.</p>	<p>۱۹-۱- موقعیت قرارگیری شیلنگ رادیاتور</p>	<p>۱۹- ایراد برخورد شیلنگ اویل ماژول با پلوس خودرو و اورهیت شدن موتور</p>

جهت اطلاع از رویه تعویض به فراخوان شماره
C18812 مراجعه شود



۲۰- ایراد
سوختگی کابل
مثبت باطری

۲۰-۱- به دلیل برخورد کابل
مثبت باطری با حرارت گیر
کاتالیست

۲۰-۱- طبق رویه کابل مثبت باطری تعویض گردد .

۲۱- صدای
استکان تایپیت

۲۱-۱- کیفیت روغن موتور
۲۱-۲- خرابی تایپیت
۲۱-۳- ایراد فنر سوپاپ و ساق
سوپاپ

۲۱-۱- نحوه کنترل صدا :

در ابتدا از میزان ، نوع و کیفیت روغن موتور اطمینان حاصل نمایید. پس از روشن نمودن موتور تا گرم شدن کامل آن (روشن شدن فن دور کند و خاموش شدن آن) صبر نمایید. ۱۵ الی ۳۰ ثانیه موتور را در حالت دور آرام قرار داده و مجدداً صدا را کنترل نمایید. (در این حالت لازم است درب موتور بالا باشد) در صورت وجود صدای غیر عادی اطمینان حاصل نمایید که صدا از ناحیه سرسیلندر می باشد.

۲۱-۲- فرایند هواگیری تایپیت هیدرولیک :

پس از اطمینان از وجود صدا و محل آن ، موتور را بدون بار در دور ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ برای ۳ دقیقه نگاه دارید . ۱۵ الی ۳۰ ثانیه موتور را در حالت دور آرام قرار داده و مجدداً صدا را کنترل نمایید. در صورت عدم رفع ایراد دو مرحله فوق را تا ۵ بار تکرار نمایید. در صورت باقی ماندن صدا موتور را به مدت ۱۵ دقیقه در دور ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ بدون بار نگاه دارید. ۱۵ الی ۳۰ ثانیه موتور را در حالت دور آرام قرار داده و مجدداً صدا را کنترل نمایید. در صورت عدم رفع ایراد اقدام به انجام مراحل بعدنمایید

۲۱-۳- کنترل وضعیت تایپیت ها :

درپوش سوپاپ موتورها را دمونتاز نمایید. (قبل از دمونتاز لازم است موتور تا حد کافی خنک گردد) تمامی تایپیت‌هایی که سوپاپ آنها کاملاً بسته می باشد (تایپیت بر روی دایره مبنای بادامک قرار دارد) به روش ذیل بررسی

نمایید. چندین مرتبه با کف انگشت دست نیرویی در حدود ۱۰۰ نیوتن (۱۰ کیلوگرم) به کف تایپیت به صورت متوالی اعمال نمایید . در صورت اسفنجی (ارتجاعی) بودن تایپیت بیانگر وجود هوا در محفظه پر فشار تایپیت می باشد. نیروی ثابتی در حدود ۳۰۰ الی ۱۵۰۰ نیوتن (برای یک مرتبه) در حدود ۱۰ الی ۱۵ ثانیه به تایپیت اعمال نمایید. در صورتی که لقی بین تایپیت و دایره مبنای بادامک طی اعمال بار زیاد و پس از حذف بار کاهش یافت بیانگر خرابی تایپیت می باشد. میزان لقی تایپیت با دایره مبنای بادامک توسط فیلر کنترل شود.

۲۱-۴- در صورت عدم رفع صدا :

در صورتی که مراحل بالا انجام گردید و ایراد تایپیت شناسایی نشد اقدام به دمونتاز میل سوپاپ ها و تایپیت نمایید. تایپیت ها را به ترتیب از محل خود خارج نموده و با همان ترتیب در محل مناسبی قرار دهید (بهتر است تایپیت را جهت جلوگیری از خروج روغن به صورت برعکس - کف تایپیت به سمت زیر باشد - قرار دهید)

محل نشت تایپیت در سرسیلندر ، میل سوپاپ ها، ساق سوپاپ و فنر سوپاپ را از لحاظ ترک ، خراشیدگی ، کندگی و ... بررسی نمایید. در صورت خرابی قطعات مذکور اقدام به تعویض قطعه خراب قبل از تعویض تایپیت نمایید .

۲۱-۵- نحوه تعویض استکان تایپیت : در صورتی که پس از فرایند هواگیری

انجام گردید و صدا وجود داشت ، پس از بازرسی و کنترل قطعات و اطمینان از خرابی تایپیت اقدام به تعویض نمایید. لازم است تایپیت ها به صورت دست (۱۶ عددی) تعویض گردد . پس از مونتاژ کامل مجدداً اقدام به انجام رویه هواگیری نمایید.

۲۲- خاموش شدن
موتور در شرایط
مختلف

ایراد سوئیچ اینرسی

رویه بررسی ایراد سوئیچ اینرسی :

در خودروها ایراد خاموش شدن موتور می تواند چندین علت داشته باشد که یکی از آنها معیوب بودن سوئیچ اینرسی می باشد که در صورت ایراد ، برق و بنزین کاملاً قطع می شود و این بدان معنی می باشد که سوئیچ اینرسی معیوب است برای مشخص شدن این ایراد کافی است سوکت اینرسی را از جای خود خارج نمائید و با یک عدد رشته سیم که دو سر آن لخت شده است دو عدد پایه سوکت را به همدیگر ارتباط دهید در صورت روشن شدن خودرو ، مشخص می شود سوئیچ ایراد دارد و می بایست تعویض گردد

۲۳- ایراد صدای
سوت

ایراد کنیستر

رویه بررسی صدا از کنیستر و نحوه رفع آن :

در این ایراد مالک عنوان می دارد که در زمان حرکت در دور موتور ۲۰۰۰ الی ۳۰۰۰ RPM صدای صوت از گلگیر سمت راننده به گوش می رسد و گاهی این صدا آنقدر زیاد می شود که آزار دهنده می باشد در این مورد اپراتور تعمیرات می بایست اقدامات ذیل را انجام دهد :

۱- غریبک فرمان را تا انتهای کورس به سمت راننده بچرخاند .

۲- شلگیر سمت راننده را (قاب پلاستیکی واقع در گلگیر) دمونتاز نماید

۳- پس از انجام مرحله دو ، مخزن کنیستر در این وضعیت کاملاً قابل رویت می باشد .

۴- مخزن کنیستر دارای دو عدد شیلنگ است . اپراتور بررسی نماید شیلنگی که از یک سمت به مخزن متصل است و از سوی دیگر به هوای آزاد راه دارد را مشخص کند .

۵- بست شیلنگ مشخص شده را از روی مخزن کنیستر باز نماید و شیلنگ را خارج کند .

۶- اپراتور تعمیرات شیلنگ دیگری را که به صورت شیلنگ قبلی (

اطلاعیه فنی شماره ۱۷-۱۳۸۹

	<p>حالت آکاردئونی (ندارد را جایگزین آن نماید و بست را مونتاژ کند . ۷- مراحل مونتاژ را عکس مراحل دمونتاژ انجام دهد تا خودرو آماده تحویل به مشتری گردد .</p>		
<p><u>مراجعه شود به اطلاعیه فنی</u> <u>شماره ۷۶-۱۳۸۹</u></p>	<p>رویه بررسی ایراد سایش پیستون با جداره بلوک سیلندر : اپراتور تعمیرات در زمان بررسی دقیقاً صدایی شبیه صدای گژن پین می شنود ولی برای جلوگیری از اشتباه در تشخیص ایراد مراحل ذیل را انجام دهد :</p> <p>رویه کنترل و حذف صدای تایپیت هیدرولیک موتور ملی را انجام دهد در صورت عدم رفع آن</p> <p>۱- اپراتور اجازه دهد تا موتور کاملاً گرم شود در صورت حذف شدن صدا ، ایراد مربوط به گژن پین می باشد .</p> <p>۲- با گاز دادن صدا بیشتر می شود و با کشیدن یک وایر کاهش می یابد . تمامی وایرها مورد آزمایش قرار گیرد .</p> <p>۳- پس از دمونتاژ سرسیلندر با حرکت پیستون داخل بلوک ، کاملاً برخورد پیستون با جداره بلوک رویت می شود و می بایست اقدامات لازم جهت تعمیر موتور صورت پذیرد .</p>	<p>برخورد پیستون با سیلندر</p>	<p>۲۴- صدای غیرعادی موتور</p>
<p><u>اطلاعیه فنی شماره ۱۴۶-۱۳۸۸</u></p>	<p>روغن ریزی از موتور علل فراوانی دارد یکی از علل می تواند مربوط به کورکن موجود در سرسیلندر باشد در صورت مشاهده ایراد نیازی به وارد کردن گشتاور به کورکن های موجود در سرسیلندر نمی باشد (به دلیل وجود چسب قبلی بین رزوه های کورکن و رزوه های محل نشست در سرسیلندر امکان کنده شدن رزوه ها وجود دارد) . لذا اپراتور تعمیرات می بایست کورکن مورد نظر را با بنزین شستشو دهد و</p>	<p>بررسی کورکن سرسیلندر</p>	<p>۲۵- ایراد روغن ریزی</p>

	آن محل را کاملاً خشک نماید سپس با چسب سیلیکون آن محل را کاملاً آبیندی نماید و به مدت ۴۵ دقیقه منتظر بماند تا چسب کاملاً محل مورد نظر را آبیندی کند ، سپس خودرو را روشن کند .		
<u>اطلاعیه فنی شماره ۱۳۸۸-۳۴</u>	۱-۲۶- فیلر دهانه شمع و نوع شمع کنترل شود ۰ فیلر ۰,۷۵ و نوع شمع FR8DE – FR7DE ۲-۲۶- بازدید اتصال بدنه روی سر سیلندر و پشت چراغ جلو ۳-۲۶- تعویض دسته سیم	۱-۲۶- عدم رعایت فیلر دهانه شمع ۲-۲۶- شل بودن اتصال بدنه های موتور ۳-۲۶- اتصالی داشتن دسته سیم بالای موتور	۲۶ - ترکیدن کوئل
<u>مراجعه شود به اطلاعیه فنی شماره ۱۸۵-۱۳۸۸</u>	۱-۲۷- بازدید هواکش و موقعیت قرارگیری خرطومی هواکش	۱-۲۷- در موقعیت صحیح نبودن خرطومی هواکش	۲۷- کاهش توان موتور و بالا رفتن مصرف سوخت
<u>اطلاعیه فنی شماره ۱۳۸۸-۳۴</u>	۱-۲۸- بازدید نوع شمع و فیلر دهانه شمع	۱-۲۸- نوع شمع و فیلر دهانه شمع	۲۸- کاهش کشش موتور و لرزش موتور

اطلاعیه فنی شماره ۱۸۵-۱۳۸۸

۱-۲۹- آینه سمت راست خودرو تعویض شود - ایراد مشاهده شده
Ambient sensor
۲-۲۹- رگلاتور تعویض گردد - مشاهده خطای نشتی فشار بالا

۱-۲۹- خرابی سنسور دمای
محیط روی آینه بغل
۲-۲۹- ایراد رگلاتور
۳-۲۹- نشتی گاز

۲۹- عدم عملکرد
خودرو بر روی گاز

باز و بست پایه های رگلاتور و رفع لقی بین پایه و بدنه

برخورد پایه های رگلاتور با
بدنه

۳۰- صدای تق تق
رگلاتور در اتاق

۳۱- لرزش شدید
موتور در حالت
موتور گرم

ایراد میل سوپاپ هوا

تعویض قطعه مذکور

توجه:

در صورتیکه خودرو در محدوده گارانتی تعویض سرسیلندر باشد جهت تعویض میل سوپاپ سرسیلندر تعویض می گردد

۳۲- استارت زیاد
خوردن و خاموش
شدن خودرو در
لحظه استارت

ایراد مربوط به دسته سیم اتاق
به موتور می باشد

جهت رفع ایراد دسته سیم مابین سوئیچ تا جعبه فیوز اصلی تعویض گردد.

نکته :

جهت تشخیص ایراد از مثبت باطری به فیوز F2 از جعبه فیوز اصلی اتصال برقرار کنید در این حالت چراغ پشت امپر روشن خواهد شد در صورتیکه با استارت های متوالی ایراد دیگر مشاهده نگردید اقدام با تعویض دسته سیم نمایید .



تعویض دسته سیم پایین موتور

ایراد مونتاژ دسته سیم پایین
موتور در ناحیه کانکتورهای
ECU و آسیب دیدن دسته
سیم پایین موتور

۳۳-مشاهده فالت
سنسور دمای هوای
محیط و فشار گاز
در ریل سوخت

در بعضی مواقع نیز مشاهده شده است به دلیل آسیب دسته
سیم خودرو روشن نمی شود لذا لازم است این نکته را در
تمامی عیب یابی ها در نظر بگیرید .

ابتدا رله دابل بطور آزمایشی تعویض شده در صورت جواب ندادن ست کامل
ECU تعویض نمایید .

(مشاهده فالت عدم ارتباط IC
با ECU)
ECM/ICU
communication not
OK

۳۴- روشن نشدن
خودروی دارای
ایموبیلایزر