

BOLETIN No 13

Sonda Lambda o Sensor de Oxigeno

Con la incorporación en nuestro stock, de sondas lambda o sensores de oxigeno, haremos una extensión de nuestro boletín de Octubre de 2006, para prestar una ayuda mas en el diagnostico y en la asesoria. La sonda Lambda mide el oxigeno de los gases de combustión con referencia al oxígeno atmosférico, gracias a esto la unidad de control puede regular con mayor precisión la cantidad de aire y combustible, contribuyendo con su medición a una mejor utilización del combustible y a una combustión menos contaminante al medio ambiente gracias al control de los gases de escape que realiza. Un parte de la sonda Lambda siempre esta en contacto con el aire de la atmósfera (exterior al tubo de escape), mientras que otra parte de ella lo estará con los gases de escape producidos por la combustión.

Fallos típicos

Entre las consecuencias de fallos en las sondas lambda podemos encontrar el encendido del testigo Check Engine, un elevado consumo de combustible, tironeos en la marcha, presencia de carbón en las bujías y humo. Obviamente estas fallas no son siempre producidas por una falla en la sonda lambda, pero si existe posibilidad que estos síntomas se deban a ellas. Según el fabricante de la sonda existirán recomendaciones sobre su reemplazo cada ciertos miles de kilómetros, una buena práctica es verificar los gases de escape y testear la sonda lambda cada 20.000 o 30.000 kilómetros. Recuerde que una sonda lambda en mal estado le puede ocasionar un consumo excesivo de combustible, por lo que es ideal tener la seguridad que la sonda tiene un funcionamiento correcto.



Comprobaciones en la sonda.

PRIMER PASO: Se desmontará la Sonda Lambda y se observará lo siguiente: Si la Cubierta Metálica con rendijas que recubre la cápsula cerámica está blanquecina (similar a las Bujías cuando queman bien), la Sonda Lambda no funciona correctamente y debe comprobarse en primer lugar la masa que recibe, o en caso de que la tome a través de su unión roscada al Escape, se limpiará la rosca con un cepillo de alambres para conseguir una Masa correcta.

SEGUNDO PASO: Debe verificarse la continuidad del Cable (si tiene uno sólo), o de los cables (caso de tener 3 ó 4) desde el conector de la Sonda Lambda hasta el Computador mediante un tester (DC ohmios = W, escala 200, y deben dar perfecta continuidad. Dicha comprobación se hace observando el Color o Colores de los Cables que salen del conector y que llegan al Computador.

TERCER PASO: Si la Sonda Lambda tiene resistencia calefactora (estas Sondas tienen 3 ó 4 Cables), se mide el valor de los dos cables de la Resistencia con el tester (DC en W, escala 200), y su valor deberá estar comprendido entre 5 y 15 W.

CUARTO PASO: Se monta la Sonda Lambda engrasando la rosca con un poco de Grasa de Bisulfuro de Molibdeno (MoS2), apretándola a 50 Nm (5 m-Kg). Se enchufa el conector; se arranca el coche y se pone a temperatura normal de funcionamiento (mínimo 80°C). Se pone al ralentí y se mide la tensión con el tester (DC en V, escala 200m), conectando el Cable Negro del tester a Masa del motor, y el Rojo al cable de Señal de Tensión. El valor de la tensión deberá ser de entre 0,1 y 0,5 Voltios oscilante.

Numero Único 444 65 78

Medellín - Carrera 44 # 27 - 23

Envigado - Carrera 33 # 38A Sur - 64

www.lacasadelinyector.com



LACASA
DEL INYECTOR