

Kontrola czujnika temperatury płynu chłodzącego i jego obwodu

Prace pokazane dla silnika 1,4-1,6 (8V), a dla silnika 1,6 (16V) badanie przeprowadza się identycznie. Jeśli uszkodzeniu ulegnie obwód czujnika temperatury płynu chłodzącego to wentylator pracuje w sposób ciągły w czasie pracy silnika i nadal może pracować nawet po wyłączeniu zapłonu. Przy wyłączonym zapłonie odłączyć system sterowania silnikiem i złączyć wiązki przewodów od czujnika temperatury cieczy chłodzącej.

Zaciski czujnika "A", "B1" i "B2" sprawdzamy. Łączymy sondę testera do zacisku "B2" czujnika i "masę" silnika, włączamy zapłon i odczytujemy napięcie pomiarowe czujnika.



Tester musi wskazywać 4.8-5.2 V. W przypadku braku napięcia (z wyłączonym zapłonem) wiązka przewodów złącza z komputera, testerem sprawdzamy stan (zwarcie na "masę") obwodu ("+" czujnika zasilania) pomiędzy zaciskami "B2" czujnika i zacisku "13" ECU, Jeśli połączenie jest OK - uszkodzony ECU. Łączymy sondy testera do "B1" zacisku czujnika i "masę" silnika. Podczas pracy urządzenia obwód musi pokazać oporność poniżej 1 Ohm. W przypadku, gdy tester pokaże "nieskończoność" - w obwodzie między zaciskiem "B1" czujnika i zacisku "73" niesprawność komputera. Aby sprawdzić czujnik odłączamy go od jego system zarządzania silnika i złącza wiązki przewodów. Tester wskazuje nam rezystancję między zaciskami B1 i B2 czujnika dla dwóch wartości temperatury płynu chłodzącego - silnika zimnego i ciepłego.

Wartości referencyjne i oporność w różnych temperaturach płynu chłodzącego	
Temperatura cieczy chłodzącej ° C	Oporność w Omach
120	87±20
110	114±3
80	280±90
50	810±38
25	2250±112
-10	12460±1121
-40	75780±6970

Porównać wyniki, jeżeli są inne czujnik należy wymienić.