

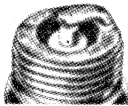





CONDICION	IDENTIFICACION	PRODUCIDA POR
 SUCIA DE ACEITE	Depósitos húmedos y lodosos.	Entrada excesiva de aceite a la cámara de combustión por émbolos y anillos gastados; holgura excesiva entre guías y válvulas; cojinetes flojos o gastados.
 SUCIA DE GASOLINA	Depósitos secos, negros, escamosos.	Combustión incompleta por mezcla muy rica; bobina, contactos o cable de ignición deficientes.
 QUEMADA O RECALENTADA	Punta del aislador blanca, quemada o ampollada; electrodos carcomidos.	Enfriamiento deficiente del motor o recalentamiento, por sincronización incorrecta, combustible incorrecto o bujías flojas.
 CONDICIONES NORMALES	Depósitos de un polvo entre café rojizo o pardo grisáceo y electrodos poco carcomidos.	Gasolina "regular" o con poco contenido de plomo.
 CONDICIONES NORMALES	Depósitos de un polvo blanquizco.	Gasolina con alto contenido de plomo.
 CARBONIZADA	Carbón negro y duro.	Bujía demasiado fría.

Fig. 8—Factores para Inspección de las Bujías. Típico.

laridad.

3. Si la intensidad de la chispa de todos los alambres es satisfactoria, puede considerarse que la bobina, el condensador, el rotor y la tapa del distribuidor así como los alambres de alta tensión, también están satisfactorios.

Si la chispa es buena únicamente en algunos alambres efectúe una prueba para ver si hay alta resistencia en los alambres deficientes.

Si la chispa es igual en todos los alambres, pero es débil o intermitente, efectúe una prueba para ver si hay alta resistencia

(caída de voltaje) en la bobina, la tapa del distribuidor y el alambre de alta tensión de la bobina al distribuidor.

BUJIAS

Inspección: Examine las áreas de los electrodos en donde salta la chispa, observando el tipo de depósitos y el grado de erosión (picadura) de los electrodos. En la Fig. 8 se ilustran los tipos diversos de ensuciamiento y las condiciones normales de las bujías después de haber sido usadas.

Pruebas: Después que se han

calibrado correctamente las bujías, pruébelas en un probador adecuado. Compare la eficiencia de la chispa de una bujía acabada de limpiar y de calibrar contra la de una nueva. Reemplace la bujía si no llena los requisitos.

Pruebe las bujías para ver si permiten fugas de compresión por el sello interno del aislador. Aplique una capa de aceite al lomo de la bujía en la parte en que el aislador sobresale del cuerpo y a la parte superior de la bujía, en donde el electrodo central y la terminal sobresalen del aislador. Ponga la bujía bajo presión en el probador. Si hay fugas, se notarán por la presencia de burbujas en el aceite. Si la prueba indica que hay fuga de compresión, reemplace la bujía; si resulta satisfactoria, limpie perfectamente la bujía.

SINCRONIZACION DE LA IGNICION

La sincronización incorrecta de la ignición puede ser causada por:

1. Sincronización mal graduada.
2. Buje y/o eje del distribuidor gastados; eje del distribuidor doblado.
3. Sistema de avance por vacío, deficiente.
4. Sistema de avance centrífugo.
5. Pre-ignición (causada por bujías de gama incorrecta de temperatura), bujías sucias, mal ajustadas, etcétera.

DISTRIBUIDOR EXACTITUD DE LOBULOS DE LEVA

Los lóbulos de la leva del distribuidor, cuando están gastados, harán que en los cilindros correspondientes salte la chispa fuera de tiempo y haya pérdidas de potencia.

Instale el distribuidor en un distribucopio y compruebe la exactitud de los lóbulos. Si la prueba indica que cualquiera de los lóbulos está gastado, reemplace la leva.