
válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 17-05-2011 15:52:44

Hola.

Yo soy de Rumania.

Disculpen el lenguaje, pero usa google traducir.

Tengo un Dacia 1310 R5 alpine turbo del motor, que adapta la inyección completa R21 Turbo 752, el potenciómetro con el CO2.

Tengo un gran problema. Después se calienta a la temperatura óptima de trabajo (sonda de agua funciona bien) relantiul es a 1500 rpm. Válvula de espera está bien, está limpio y funcionando normalmente si un alimento por separado.

¿me pueden ayudar con algunos valores entre los tres terminales de la válvula cuando relantiul es de 800 rpm? He encontrado ninguna documentación que me dé esos valores.

Potenciómetro Ok colgajo se ajusta a un valor digital en julio, que se encuentran en la documentación que trtebuie estar entre 5 y 15. ¿Crees que debería ser más alto?

Gracias de antemano por su ayuda.

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por eldelpincho - 17-05-2011 21:08:40

no se si con esto te ayudaré en algo:

<http://philippe.boursin.perso.sfr.fr/pdgdiag5.htm>

de todas formas, aparte de limpiar muy bien la válvula de relenti, te recomiendo que busques alguna toma de aire en algún manguito, sobre todo el que va de la válvula de relenti al colector de admisión (por debajo)

un saludo

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 18-05-2011 04:07:52

Muchas gracias por su respuesta.

Conozco el sitio.

Las mangueras están bien y no extraer el aire falso.

Retire el tapón de la válvula si el ralentí y ajustar mismo para cerrar completamente el coche se encuentra inactivo sin problemas a 600 rpm, lo que me lleva a dibujar el aire no es falso y eso es algo del orden de la ECU.

Pozos de aire y agua están dentro de los parámetros.

Tengo dos sospechas, pero creo que no debe afectar a los cables específicos y aire acondicionado y los cables del sensor de velocidad de la caja (no velocidad) no he conectado, porque no dónde. El funcionamiento normal no debe afectar a ralentí.

No tengo idea.

Gracias por su tiempo, y si hay alguien que me pueda ayudar, por favor, en este espacio.

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por jose - 18-05-2011 08:04:22

¿Cual es el #ref. de tu ECU??

Algunas ECU preparadas para aire acondicionado, aumentan el ralentí si se pone el aire acondicionado en marcha.

Tal vez sea ese tu problema. :nose:

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 18-05-2011 20:11:57

Normalmente comienza a crecer inactivo cuando el aire acondicionado, pero hasta 125-150rpm no se encuentran a 1500-1700rpm como yo.

Mi Ecu: S100805102 7700731805

Thanks

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por jose - 19-05-2011 01:44:27

Tu ECU pertenece a un fase 1 con aire acondicionado.

eldelpincho escribió:

<http://philippe.boursin.perso.sfr.fr/pdgdiag5.htm>

un saludo

En el manual de taller, no indica el voltaje de los pines de la válvula de ralentí. Sólo dice que oscilan entre 0v y 12v.

Para comprobar la válvula de ralentí, al terminal central se le aplican 12v. Y al aplicar 0v a los otros 2, uno abre la válvula y otro la cierra.

¿Funciona así tu valvula?

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por porroka - 19-05-2011 01:46:26

Hola tao13.

Las traducciones que hace el traductor no son muy buenas. Tal vez, es mejor que escribas en Inglés.

No sé si has entendido lo que te ha puesto Jose, pero es que la respuesta tuya no se entiende nada.

Un saludo.

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 19-05-2011 04:25:38

Hola.

Muchas gracias por su ayuda.

Entendí lo que dijo, José, es exactamente lo que le da en el manual.

Sí es para la Fase 1, con aire acondicionado y el potenciómetro de CO2.

Revisé entre el eje central, además de 12v, y yo atados todos los de la mesa de pino (EDITADO: Lo cual quiere decir, pin de masa :cuñao:) en la patilla izquierda y derecha y la válvula se abre y se cierra perfectamente ocioso, por lo que la prueba es aceptable.

Otra es la causa.

Al ralentí tengo un voltaje 6V entre el eje central (+) y que sería para cerrar una tensión que no parece del todo bien.

Hay un problema, tengo que ajustar la presión del gas a 3,5 bar con el vacío conectado. A continuación no fuera de uso, pero creo que esto es debido a que utilizan un enfoque más fuerte (EDITADO: Cruce árbol de levas) (30-70 -70 -30, 280 grados) que alpina turbo estándar. Por cierto, he encontrado en ninguna parte una especificación para R21 eje del turbo. ¿Me pueden ayudar con esta información.

I'll try in english.

Hello. Thanks very much for your help.

I understand what Jose said, it is exactly what gives in the manual.

Yes is for Phase 1, with air conditioning and CO2 potentiometer.

I checked between the central pin, plus 12v, and I tied all the pine table on the left and right pin and the valve opens and closes idle perfectly, so the test is ok.

Another is the cause.

At idle I have a 6V voltage between the central pin (+) and one that would be to close a tension that seems not quite right.

There is an issue, I have to adjust the fuel pressure to 3.5 bar with the vacuum connected. Below not sit at idle, but I guess this is because i use a stronger camshaft (30-70 -70 -30, 280 degrees) than standard alpine turbo. By the way, I didn't find a specification for R21 turbo camshaft. Can you help me with this information.

Thank you very very much again.

Some picts with my car:

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=83&u=12638042

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=85&u=12638042

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=84&u=12638042

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=4&u=12638042

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=87&u=12638042

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=89&u=12638042

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=17&u=12638042

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=16&u=12638042

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=95&u=12638042

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=94&u=12638042

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por jose - 19-05-2011 20:05:23

Resumiendo:

-Valvula de ralenti: Bien (Si se quita el conector, el ralenti baja a lo normal) En el conector hay 6v No sabemos si es normal o no, habría que comprobarlo.

-Fugas admision: No

-Potenciómetro Mariposa de admision, está OK ???

-Sensor de posición caja de cambios (gearbox) anulado ¿correcto?

-Cruce arbol de levas: Yo no creo que influya, no? no se :nose:

Tao13 Tengo una duda..

El ralentí esta alto ¿siempre? desde el arranque en frio?

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 19-05-2011 20:56:07

- Aceleración está bien, pero la primera fase, al pulsar inicio, dando una "pequeña nariz" (sensación de gasolina mucho)

- Mayo de velocidad en el arranque en frío disminuye 2.000 rpm y, a continuación, pero a las 1500 rpm.

Así que no influyen en el eje de levas, me sale bien?

¿Me puede decir los grados del eje de leva turbo R21?

Sensor de velocidad (la caja de cambios) se cancela, a la derecha, porque me gusta poner algo en mi caja, pero espero que no interfiera idle.

Potenciómetro del acelerador parece bien, y se establece en un valor de 0.16 V.

Este fin de semana espero tener hoy imágenes y una película.

Muchas gracias por propinas

in english:

-
- acceleration is ok but at the first phase, when I press start, giving a 'little nose "(feeling much gasoline)
 - at cold start it stay at 2000 rpm and then decreases, but at 1500 rpm.

So the cam axis do not influence idle, I get ok?
Can you tell me grades of camshaft for turbo R21?
Speed sensor (the gearbox) is canceled, right, because I like to put somewhere in my gearbox, but i haven't, but I hope not interfere idle.
Potentiometer on the throttle seems ok, and is set to a value of 0.16 V.

This weekend I hope to make pictures and a movie with recent stage.
Thank you very much for tips.

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 21-05-2011 03:50:52

I made new pics and a movie with idle valve plug disconnected (idle at 1200 rpm) and after this idle valve plug connected (idle increase at 1500-1700 rpm). My fuel pressure is 4,8 -5 bars because if i decrease it i have not a good work of the engine at low and high rpm.

http://www.servimg.com/image_preview.php?i=96&u=12638042
http://www.servimg.com/image_preview.php?i=97&u=12638042
http://www.servimg.com/image_preview.php?i=98&u=12638042
http://www.servimg.com/image_preview.php?i=99&u=12638042
<http://www.youtube.com/watch?v=9BRzT3zZ8ns>

I resolved - "acceleration is ok but at the first phase, when I press start, giving a 'little nose "(feeling much gasoline)" what i said yesterday. I put MAP sensor single on a admission connector with 1,5 milimeter diameter , and now my acceleration it is ok , can you see in the movie.
Single problem is high idle , and acceleration cable(i have not idea how can i install it for the moment).

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por david - 21-05-2011 06:12:46

hola te pongo el video el mi gtt cuando lo monte primera prueba tenia relentin a 1000rpm yo la puedo bajar en cable ke chip lleva montado r21 original?

<http://www.youtube.com/watch?v=QNCGa3WaLeE>
<http://www.youtube.com/watch?v=TicgWrfsY8M>

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 21-05-2011 16:39:55

Todavía no tiene ningún cable, ya que tiene que hacer un invento para la aceleración, algo le llamó la culata

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por david - 22-05-2011 00:46:34

la precion de gasolina a reletin deve ser 2.5bar i a andando deve estar es 3bar el tullo lo veo mucha precion gasolina

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 22-05-2011 16:23:17

Por debajo de 3.5 relantiul barra no es estable incluso en el año 1500 por turnos y si queremos acelerar la evacuación de la detonación, que me lleva a la gasolina muy poco.

Si más de 3,5 bar de presión, con aumento del vacío activo, todo está bien, lo que me parece extraño es que a partir de 3,5 bar a 7 bar no siente ninguna diferencia en el motor en marcha. Sospecho que los inyectores se limitan todos modos.

Debe instalar la sonda lambda, pero en la actualidad no puede encontrar una máquina de soldadura por venir en la escena.

Gracias de nuevo.

Below 3.5 bar idle is not stable even in 1500 shift and if we want to accelerate i have detonations on exthaus, which leads me to too little gasoline.

If i increase pressure over 3.5 bar with active vacuum, everything is ok, what I find strange is that from 3.5 bar to 7 bar does not feel any difference in engine running. I suspect the injectors are limited anyway.

Must install the lambda , but currently can not find a welding machine to come on my place.

Thank you again.

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por david - 23-05-2011 03:08:53

hola pues yo llevo la misma electronica i precion es de 2 bar a relentin i acelerado andando es de 2.5bar i es estable i todo lo que conozco lo llevan asin i ningun problema pero que epron lleva usted montada centralita la original porke si es asin esta muy rico gasolina muchca gasolina yo tengo eprom para 1.4 i llevo sonda lanmda banda ancha aem i me da valores correcto pero si lleva chip original centralita puede ser problema

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por jose - 24-05-2011 04:59:12

david escribió:

... centralita puede ser problema

parece posible.. :(

En el video, el ralentí sube al conectar la valvula de ralenti, o al mover los tubos???

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 24-05-2011 14:44:44

hola.

eeeprom es estándar.

pero con una presión de 2 bares, 3 bares, incluso en vacío de 1.500 vueltas (como es actualmente), montar a caballo, la fuente es irregular.

A medida que aumenta la presión del gas por encima de 3 bares idle se convierte en (caminar regularmente, pero inactiva superior) estable.

JOSE, lo siento pero no entiendo muy bien la pregunta, porque traductor Google muy mal.

Responder a su pregunta como lo entendí, la válvula de ralentí está conectado en el acelerador y hacer un by-pass (de serie), que se conecta en el colector de admisión. Turbina comienza a soplar a una velocidad de 1200-1300 rpm, incluso con el coche en el acto. El tubo se infla a una aceleración en su lugar, la válvula de ralentí conectado, incluso si es cerrado o abierto, o no me conecto a la hoja de laurel.

ENGLISH

Hello.

Eeprom is standard.

But with a pressure of 2 bars, 3 bars even at idle of 1500 rpm (how it stands now), engine works irregular.

As gas pressure increases above 3 bars idle becomes stable (regular walking, but higher idle).

JOSE, sorry but I do not really understand the question, because google translate very badly.

Answer your question as I understood it, the idle valve is connected over the throttle and do a bypass (as standard), which is then connected in the inlet manifold. Turbine begins to blow at a speed of 1200-1300 rpm even with the car stands. The hose is inflated to an acceleration in place, idle valve connected, even if it is closed or open, whether or not I plug the connector on it.

Thanks a lot again , many many time.

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por david - 24-05-2011 15:21:25

hola de nuevopues si es la eeprom estandar es mucha gasolina para un 1.4 demasiada gasolina tiene ke cambiar la eeprom o modificarla para el motor 1.4

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 24-05-2011 16:03:17

Me olvidé de mencionar que la fuente es de 1600 cc (modificado por mí 77X83, 4 con una compresión de 7,1:1), supongo que es por eso que quieren más combustible al ralentí, agregando 280 grados eje de rotación.

Cuando estaba en el carburador, el consumo era enorme, y no importa cómo me modifícat carburador, que nunca tiene suficiente gasolina.

Espero que este fin de semana para la soldadura y el apoyo a la sonda lambda para ver lo que dice, trato de leer con un voltímetro y luego hacer los cálculos, porque tengo no es una AFR.

Sin embargo, el aumento de la presión del gas es idle por no pensar muy alta. ¿No crees?

ENGLISH

I forgot to mention that the engine is 1600 cc (modified by me 77X83,4 with a compression of 7,1:1), I guess this is why they want more fuel at idle, adding 280 degree camshaft.

When I was on the carburetor, intake was enormous, and no matter how I modifícat carburetor, you never have enough gasoline.

I hope this weekend to put support for lambda and i probe to see what it says, I try to read with a voltmeter and then do the calculations, because I have not an ARF.

However, higher fuel pressure is not the cause for very high idel. What Do you think?

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por jose - 29-05-2011 05:24:36

parece que no se nos ocurren más ideas.. :nose:

Quizás deberías probar otra ECU.. ¿?

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 29-05-2011 17:01:48

Bienvenida a todos los

Voy a tratar de otro regulador hoy ociosa, porque me encontré con un préstamo de un amigo.

Con otra ECU es difícil, porque en nuestro país son muy raros.

de vuelta con la solicitud, si usted me puede decir los detalles sobre el eje de leva R21 turbo PH1.

Gracias.

english

Welcome to all

I will try another regulator idle today, because I found one loan from a friend.

With another ECU is difficult, because in our country are very rare.

Back with the request, please if you can tell me details about R21 turbo camshaft PH1.

Thanks.

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por jose - 29-05-2011 19:37:25

Yo no conozco el cruce del arbol de levas. :nose:

¿Alguno sabe las cifras??

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 30-05-2011 02:17:16

He cambiado un controlador funcional con otro coche (Renault Clio 1.8 16 válvulas es idéntica) y el mismo problema, así que no hay regulador.

Thank you very much Jose.

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por david - 30-05-2011 04:52:51

hola de nuevo pero queria saver que chip llevas montado el r21 turbo o cual lleva podria poner tablas avance i iyeccion para ver cuales tiene idemas algo ay mal o el chip es mucha gasolina para un 1.4cc o la ecu le pasa algo o el cableado ay algo mal

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por RuL - 30-05-2011 21:49:38

si no mal recuerdo habia un post en el que alguien hablaba de los grados del cruce y nuevamente si no mal recuerdo creo que fue elcolombia21 quien lo comentó comparando los del turbo con los del txe =?

1 saludo

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por RuL - 30-05-2011 22:01:58

http://21turboclub.com/index.php?option=com_fireboard&Itemid=33&func=view&id=10782&catid=17&limit=10&limitstart=20

escrito por gaditurno:

bueno ya por fin e podido volver al foro france del club 21 turbo aki os dejo los grados y alza de cada arbol de levas de los que se referia nico , para que sirva de informacion por si alguna dia os ace falta

stage0.5txe265°/275 alza 9

stage1 272°/272° alza9.6

stage2 282°/272° alza9.6

stage3 284°/284° alza10.77

satge4 288°/288° alza11.15

EDITADO por Admin:

Añado los valores del arbol de levas de origen y del GTX, sacados del foro francés

21T de serie

12/52/52/12

244 °

Alza 7,6

Adm : 0,10

Esc : 0,20

GTX

17/63/63/17

260 °

Alza 8.5

Adm : 0,10

Esc : 0,20

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 31-05-2011 01:53:49

Muchas gracias a todos.

Tengo una corazonada, las indicaciones de un buen amigo que me ayuda en relación con el aumento de la presión de gas y de alta relantiul que requiere el motor.

Mi amigo encontró un esquema que R21 manguera de turbo que va al sensor MAP es una reducción de 1,5 mm, lo que no tengo, de hecho tuvimos demasiado alto o demasiado bajo. Un fin de semana para ver si se puede aumentar un agujero en la galería admsie y la esperanza de ser el caso. que escuchamos.

Una vez muchas gracias de nuevo.

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por eldelpincho - 31-05-2011 16:26:31

tao13 escribió:

Muchas gracias a todos.

Tengo una corazonada, las indicaciones de un buen amigo que me ayuda en relación con el aumento de la presión de gas y de alta relantiul que requiere el motor.

Mi amigo encontró un esquema que R21 manguera de turbo que va al sensor MAP es una reducción de 1,5 mm, lo que no tengo, de hecho tuvimos demasiado alto o demasiado bajo. Un fin de semana para ver si se puede aumentar un agujero en la galería admsie y la esperanza de ser el caso. que escuchamos.

Una vez muchas gracias de nuevo.

son importantes esas reducciones para estabilizar las presiones que entran y salen de la SEM y que llegan al MAP

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por jose - 31-05-2011 18:53:55

Gracias Rul por rescatar la info. A mi me sonaba también haberla leído, pero no recordaba donde. Pero ahora que lo leo, no pone los valores de origen, sino del TXE y los modificados..., no??

EDITO: He encontrado en el foro frances los valores de serie que añado al post de Rul

¿O sea, que el MAP también lleva reducciones a la entrada, como la SEM ?

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por eldelpincho - 31-05-2011 20:54:48

jose escribió:

¿O sea, que el MAP también lleva reducciones a la entrada, como la SEM ?

a mitad de manguito más o menos lleva una reducción, yo creo que es para estabilizar la presión y que el sensor map no se vuelva loco

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por RuL - 31-05-2011 22:06:14

jose escribió:

Gracias Rul por rescatar la info. A mi me sonaba también haberla leído, pero no recordaba donde. Pero ahora que lo leo, no pone los valores de origen, sino del TXE y los modificados.., no??

de nada hombre sabeis que es un placer ayudar ;)
de todas formas eso fue una busqueda rapida ya que no tenia mucho tiempo.
en la ultima pagina de ese post escrito por gaditurbo :

Re: arbol de levas 1 Año, 4 Mess ago
9 es alza del txe y la de serie 7.8

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por tao13 - 02-06-2011 03:58:14

hola a todos.

Gracias por su ayuda y consejo.

He encontrado que una reducción en el manual y espero que sea la razón relantiul se incrementa y el motor quiere más combustible. Sensor MAP ve una depresión demasiado pequeño o demasiado grande y se confunde, aunque la depresión es muy diferente.

un fin de semana para tratar de cambiar una salida del colector, en el acto, si no es necesario eliminar todas las de la galería.

mantendremos informados.

Gracias de nuevo por la información y los ejes.

english

Hello everyone.

Thanks for your help and advice.

I found that reduction in manual and hope it to be the reason for idle is increased and the engine wants more fuel. MAP sensor sees a depression too small or too big and is confused, although depression is quite different.

In weekend i'll try to change an output of manifold, on the spot and if i can not enlarge it i'll remove all the gallery.

I'll keep you informed.

Thank you again for all and for the information with camshaft.

=====

Re: válvula de ralentí - ralentí demasiado alto

Publicado por jose - 04-06-2011 03:17:17

eldelpincho escribió:
jose escribió:

¿O sea, que el MAP también lleva reducciones a la entrada, como la SEM ?

a mitad de manguito más o menos lleva una reducción, yo creo que es para estabilizar la presión y que el sensor map no se vuelva loco

Ahora que miro el manual, veo la medida del calibrado: 1,5 mm

=====