

■ Mantenimiento Cuerpo de aceleración e IAC

QUOTE

Que tal amigos corsarios nuevamente dejaré algo por aquí dado que he visto muchas preguntas referente a este tema, e insisto en que la parte más difícil es tomar las fotos mientras realizas el procedimiento, jejeje necesito un ayudante, el siguiente manual está sustentado en recomendaciones no gráficas recogidas en esta web hechas por algunos de ustedes y otras páginas de Internet.

Conceptos a manejar:

TB: throttle body: Cuerpo de Aceleración

Válvula IAC (Idle Air Control) control de aire de ralentí.

Se encarga de proporcionar el aire necesario para el funcionamiento en marcha lenta. Estando el motor en marcha lenta, la cantidad de aire que pasa por la mariposa de aceleración es muy poco y la válvula IAC proporciona el resto del aire por un conducto.

Sensor TPS: (Throttle Position Sensor) o sensor de posición de garganta-mariposa

Es un sensor para vigilar la posición del acelerador en un motor de combustión interna. El sensor se encuentra normalmente en la mariposa del eje para que directamente se pueda controlar la posición de la válvula de mariposa del acelerador. El sensor es generalmente un potenciómetro, y por lo tanto proporciona una variable de la resistencia dependiendo de la posición de la válvula (y por tanto la posición del acelerador).

Ya visto esto entramos en materia, las herramientas a utilizar son las siguientes, más la llave 10 que no la coloqué en la foto, he leído en esta web que con un rache y una extensión se pueden sacar los tornillos sin embargo mi rache y dados son sumamente caimanes y era más complicado por lo que usé una extensión flexible un destornillador hexagonal y un dado de hexagonal a 10.



1.- Para trabajar mejor se desinstala la tapa del filtro para sacar la manguera que va hacía el TB.



2.- Luego se saca la abrazadera desde el extremo de la manguera que conecta el filtro con el TB y desconectando el conector del sensor desincorporamos la manguera.



3.- Posteriormente desconectamos las mangueras que se encuentran por el frente del TB.



4.- Se desconectan los conectores de la valvula IAC, y del TPS.



5.- Se quita el seguro de la guaya utilizando un destornillador plano hacia el lado izquierdo.



6.- haciendo uso de una pinza desincorporamos también el resorte que devuelve todo el sistema.



7.- Ya habiendo quitado todos los accesorios del TB incluyendo la manguerita del lado derecho del TPS y la que está por la parte de abajo del TB procedemos a aflojar las cuatro tuercas que lo sujetan, valiéndonos de la llave 10.



8.- Como pueden ver se vinieron las tuercas con todo y tornillo así que hay que cuidar que al retirar el TB no se pierda la empacadura.





9.- Una vez desmontado el TB procedemos a haciendo uso del destornillador hexagonal a liberar el IAC.



10.- Así estaba mi IAC, y es de hacer notar que está es la válvula que se encarga de proporcionar el aire necesario para el funcionamiento en marcha lenta, uno de los problemas más comentados en esta web cuando dicen que el carro hace como si se va a apagar cuando se paran o antes de arrancar (en marcha lenta).



Y esta es la base en el TB donde va colocada la IAC



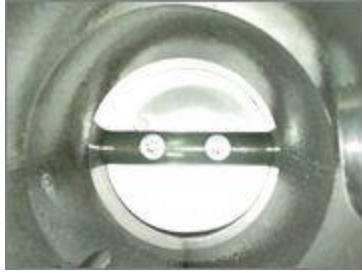
11.- Ya había comenzado a limpiar cuando tomé esta foto pero obviamente estaba más sucio mi TB, así que rociamos Limpia carburador de forma abundante y cepillamos con un cepillo de dientes viejo el interior del mismo en las partes más difíciles, incluyendo las tuberías donde se conectan las mangueritas y la base del IAC.



12.- El resultado es éste, y no olviden apuntar el TB hacía el cielo para cerciorarse de que no hay entradas de luz en el mismo (Recomendación que más de una vez se ha dicho en este foro).



Vista hacia la luz:



13.- Procedemos entonces a limpiar la IAC, debemos cerciorarnos en que posición aproximadamente esta la punta del IAC ya que es preferible que este más hacia adentro que hacia afuera de la distancia original, nos fijamos bien en el resorte y procedemos a sacar lo que en esta web han llamado el huevito o punta del IAC. Y procedemos a limpiar con abundante WD-40.



Ambas piezas ya las vieron sucias montadas y ahora las ven limpias desmontadas (resorte y punta del IAC).



La desmonte motivado a que si le cae WD-40 a la base donde va la punta del IAC enroscada como tornillo, nos tiramos el IAC. Es por eso que muchas personas aquí recomiendan limpiarla armada pero mirando hacia abajo para no dañar la válvula

14.- Una vez limpia y bien seca armamos nuevamente cuidando de dejar a una distancia aproximada a como la sacamos la punta del IAC y con limpiador de contactos rociamos los 4 terminales del IAC.



15.- Asumo que el famoso O-RING que tanto mencionan es esta gomita que debe ser retirada y colocada nuevamente con cuidado de no perderla en el desmontaje, y nos fijamos de cómo quedó la base del IAC en el TB.



16.- Montamos nuevamente el IAC.



17.- El TPS lo desmonté y con la misma lo volví a colocar ya que no tenía nada que limpiarle por dentro, solo rocié con limpia contacto los terminales donde colocamos el conector y ya.

18.- Luego procedemos a colocar los 4 tornillos y si a uds no se le vienen los tornillos pues colocan las 4 tuercas como les sea más cómodo ya sea con el rache o como yo hice con un destornillador hexagonal y una extensión flexible y dado para las partes más inaccesibles.



19.- Luego colocamos las mangueritas recordando que por la parte de abajo va una de ellas, por la parte de atrás cerca del TPS otra, y las dos que van en la parte posterior y le colocamos las abrazaderas.



20.- Colocamos también el resorte con la parte más larga hacia abajo.



21.- Procedemos a montar la guaya de aceleración y luego su respectiva abrazadera.



22.- Una vez todo montado colocamos la manguera que va del filtro de aire al TB.

Y apretamos las abrazaderas.



Luego ajustamos la tapa del filtro y probamos el carro, Espero les sirva, mi carro mejoró de forma notoria.

PD1: Quiero hacer el manual de desmontaje y montaje de la correa de tiempos espero contar con la ayuda de uno de uds jejeje.