



No.: C-1

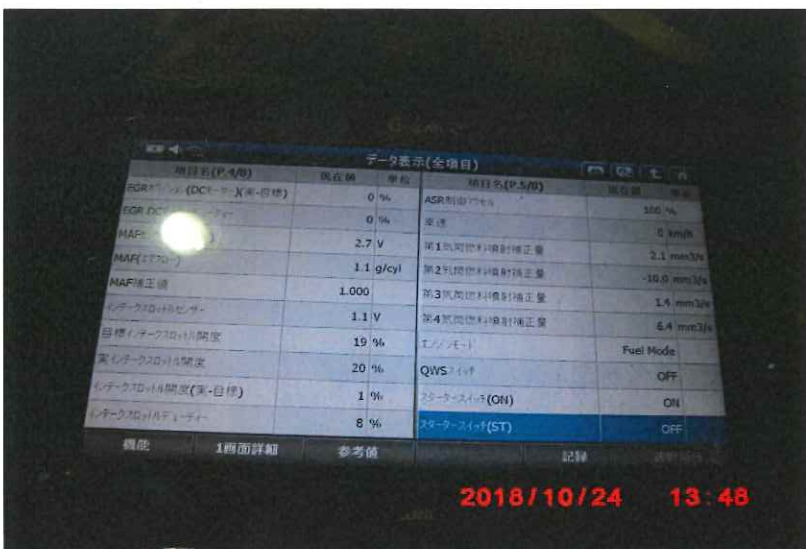
日時: 2018/10/24

内容: エンジン不調

エンジンが不調で入庫。以前に燃料添加剤投入をしたが一過性ですぐに再発してしまい、今回はインジェクターの交換も考えていた。

考察:

排気ガスが多少臭かった。エンジン音が大きく、ガツキがありました。燃焼室内部の汚れが原因と推測して、RMC液0.6Lの投入とします。



No.: C-2

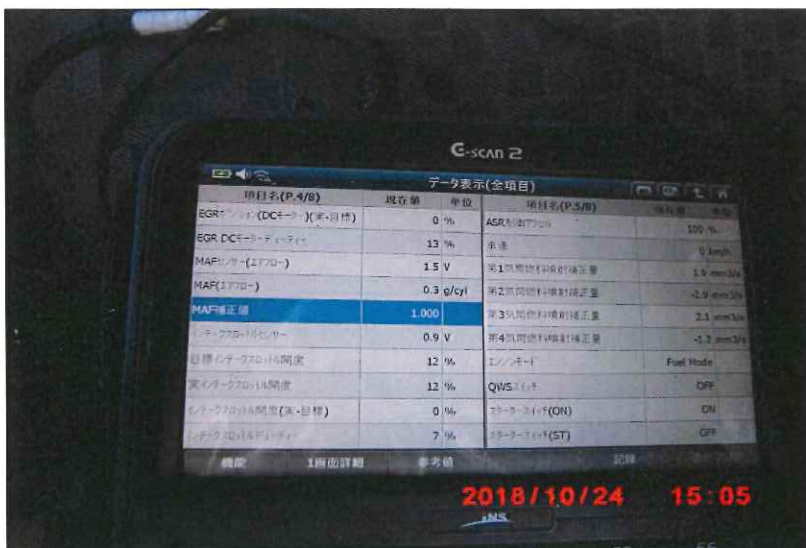
日時: 2018/10/24 13:48

内容:

暖気運転後の燃料噴射補正量です。第2・4気筒が±5を超えており交換が必要な数値です。

考察:

ゆっくりとRMC液を投入(0.3L)投入後15分ほど走行。再度RMC液を投入(0.3L)して、再度15分ほど走行を実施しました。



No.: C-3

日時: 2018/10/24 15:05

内容:

洗浄後の数値ですがインジェクターの交換が不要となり、エンジン性能が復調したのが明らかになりました。

考察:

燃焼室のカーボン付着が不調の原因だったようです。工場長よりもRMC洗浄液での修理で『これほど改善出来るとは驚きだ』とのお褒めの言葉を頂きました。作業には1.5時間掛かっていません。自信をもってお客様にお渡しできることでしょう。

データ表示(全項目)



| 4/8) | 現在値 | 単位 | 項目名(P.5/8) | 現在値 | 単位 |
|-----------|-------|-------|---------------|-----------|--------------------|
| ター)(実-目標) | 0 | % | ASR制御アクセル | 100 | % |
| フィー | 0 | % | 車速 | 0 | km/h |
| | 2.5 | V | 第1気筒燃料噴射補正量 | 1.5 | mm ³ /s |
| | 0.9 | g/cyl | 第2気筒燃料噴射補正量 | -10.0 | mm ³ /s |
| | 1.000 | | 第3気筒燃料噴射補正量 | 2.0 | mm ³ /s |
| | 1.1 | V | 第4気筒燃料噴射補正量 | 6.3 | mm ³ /s |
| 開度 | 20 | % | エンジンモード | Fuel Mode | |
| 度 | 20 | % | QWSスイッチ | OFF | |
| (実-目標) | 0 | % | スタータースイッチ(ON) | ON | |
| フィー | 9 | % | スタータースイッチ(ST) | OFF | |

G-SCAN 2

データ表示(全項目)

| 項目名(P.4/8) | 現在値 | 単位 | 項目名(P.5/8) | 現在値 | 単位 |
|------------------------|-------|-------|---------------|-----------|-------|
| GRボーンジョク(DCEーター)(実-目標) | -1 | % | ASR制御アクセル | 100 | % |
| GR DCEーターチューン | 14 | % | 車速 | 0 | km/h |
| AFCセンサー(エアフロー) | 1.6 | V | 第1気筒燃料噴射補正量 | 1.8 | mm3/s |
| AF(エアフロー) | 0.3 | g/cyl | 第2気筒燃料噴射補正量 | -2.8 | mm3/s |
| F補正値 | 1.000 | | 第3気筒燃料噴射補正量 | 2.1 | mm3/s |
| スロットルセンサー | 0.9 | V | 第4気筒燃料噴射補正量 | -1.1 | mm3/s |
| インテークスロットル開度 | 12 | % | エンジンモード | Fuel Mode | |
| スロットル開度 | 11 | % | QWSスイッチ | OFF | |
| スロットル開度(実-目標) | -1 | % | スタータースイッチ(ON) | ON | |
| スロットルチューン | 10 | % | スタータースイッチ(ST) | OFF | |

ESC

ENT

機能

1画面詳細

参考値

記録

選択項目