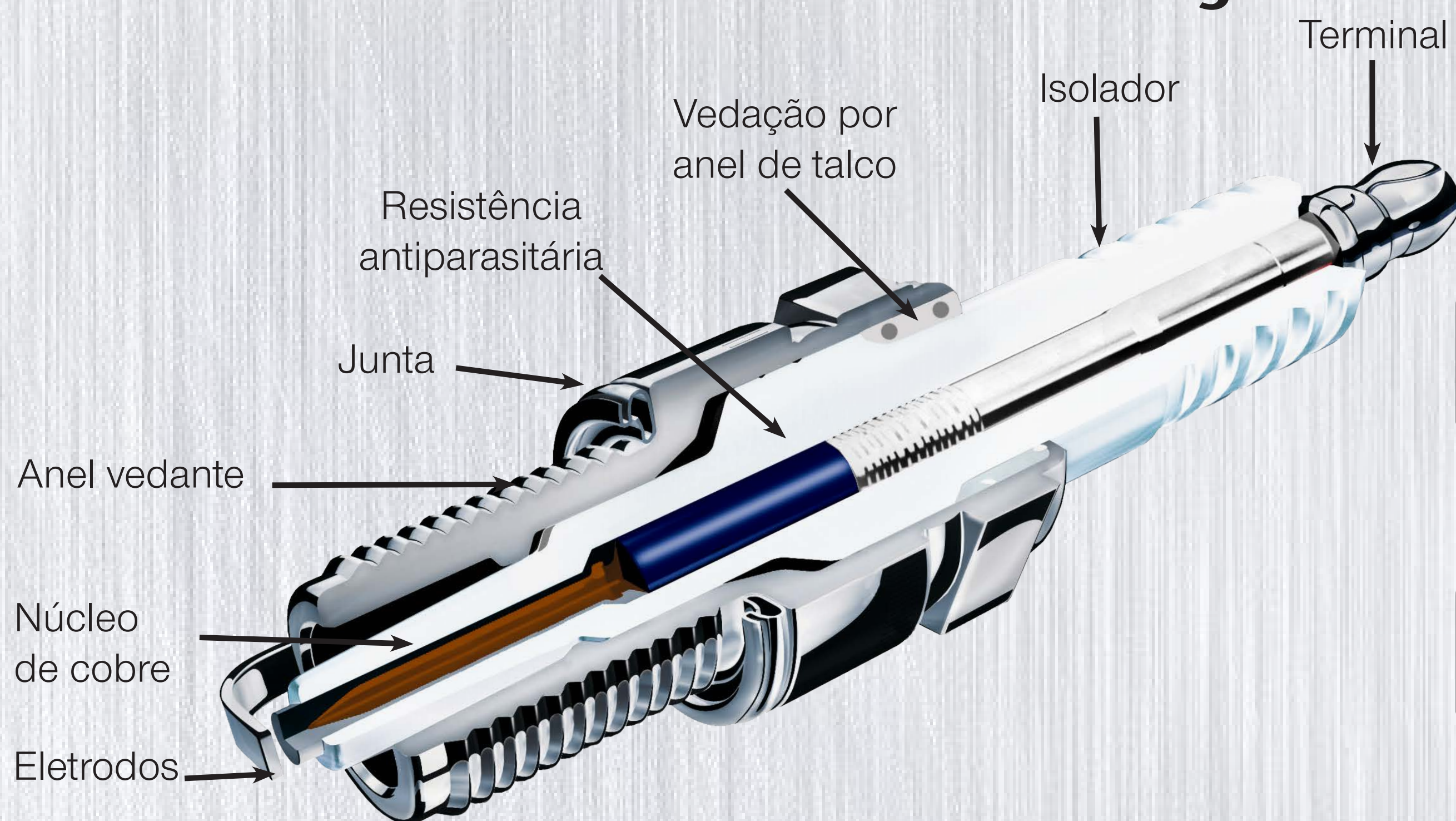


ANÁLISE DE VELAS DE IGNIÇÃO



IGNITION
PARTS



VELAS STANDARD

Única com núcleo de cobre integral. Empacotamento com fechos de aço. Proteção anticorrosão dos eletrodos.

» Vantagens:

Maior amplitude de grau térmico. Estrutura robusta à prova de fugas.

VELAS DE CORTE EM «V»

Eléctrodo central com uma ranhura em V.

» Vantagens:

Menor voltagem para a ignição. Melhor capacidade de ignição. Maior velocidade de propagação da chama.

VELAS HÍBRIDAS

Eléctrodo lateral “normal” e dois eléctrodos laterais aos lados, menores.

» Vantagens:

Tecnologia de descarga semissuperficial que garante um arranque a frio óptimo, inclusive com pó de carvão.

LÁSER LINE - LPG

Velas com eléctrodo central de irídio e eléctrodo de massa com platina, especialmente desenvolvida para motores a gás (GLP).

» Vantagens:

A melhor ignição e máxima duração em motores a gás.

VELAS DE 2 ELÉTRODOS

A faísca salta entre os dois eléctrodos, alternando-se sucessivamente.

» Vantagens:

O desgaste é distribuído, pelo que se prolonga a sua duração. A voltagem necessária é menor. Tecnologia para veículos catalisados.

PLATINUM

Eléctrodo central muito fino de Platina.

» Vantagens:

Melhora as prestações, facilitando o arranque e a aceleração e reduzindo o consumo. Menor voltagem necessária.

IRIDIUM

Eléctrodo central de 0,6mm de Irídio.

» Vantagens:

Aumenta o rendimento e reduz as emissões. Longa duração e melhor consumo. Menor voltagem necessária.

VELAS DE 3 ELÉTRODOS

A faísca salta entre os três eléctrodos, alternando-se sucessivamente.

» Vantagens:

O desgaste é distribuído, pelo que se prolonga a sua duração. A voltagem necessária é menor. Tecnologia para veículos catalisados.

VELAS DE COMPETIÇÃO 1

Velas de eléctrodo oblíquo, com alto rendimento para motores preparados.

» Vantagens:

Máximas prestações sob condições de competição extremas.

VELAS DE COMPETIÇÃO 2

Velas de descarga de superfície, com alto rendimento para motores preparados.

» Vantagens:

Máximas prestações sob condições de competição extremas. Para preparações extremas.

VELAS DE 4 ELÉTRODOS

A faísca salta entre os quatro eléctrodos alternando-se sucessivamente.

» Vantagens:

O desgaste é distribuído, pelo que se prolonga a sua duração. A voltagem necessária é menor. Tecnologia para veículos catalisados.

CONDIÇÕES NORMAIS	DEPÓSITOS DE ÓLEO	DEPÓSITOS DE CARVÃO	DEPÓSITOS DE IMPUREZAS	ISOLADOR QUEBRADO *
Se a extremidade de uma vela for de cor castanha ou cinza clara, pode-se dizer que funciona corretamente. O motor rende satisfatoriamente.	Aneis do pistão com fugas, cilindro gasto/danificado ou retentores de válvula em mau estado. Em motores de 2 tempos, a proporção de óleo-combustível é demasiado alta.	Circulação a baixa velocidade durante longos períodos de tempo. Mistura ar/combustível demasiadamente rica. Sistema de ignição defeituoso. Ignição atrasada. Vela excessivamente fria.	Consumo de óleo através dos anéis do pistão, retentores e guias de válvula em mau estado ou má qualidade da gasolina, o que cria resíduos que se solidificam na ponta da vela. Estes resíduos não são totalmente eliminados, mesmo que a vela alcance a temperatura de limpeza automática, pelo que esta pode chegar a comunicar e deixar de funcionar.	Causado por um choque térmico (mudança brusca de temperatura). Os pedaços de porcelana podem danificar o motor. Ferramentas inadequadas para o ajuste do calibrador, também podem ocasionar a quebra do isolador.
QUEBRA DO ELETRODO LATERAL *	SOBREAQUECIMENTO *	FUSÃO *	DEPÓSITOS POR ADITIVOS DE COMBUSTÍVEL	
A fadiga mecânica deve-se a vibrações de alta frequência, devido à alta temperatura do gás de combustão, ou às vibrações excessivas do próprio motor.	Aparecem cristais ou manchas na porcelana. O índice de octanas usado é muito baixo. A ignição está excessivamente adiantada. O sistema de refrigeração não funciona corretamente. Mistura ar/combustível pobre. Aperto da vela insuficiente. Grau térmico muito baixo.	Se o sobreaquecimento persistir, os eléctrodos se fundem. Tais eléctrodos começam a fundir-se a uma temperatura de 1.200 °C a 1.300 °C.	Aditivos para aumento do índice de octanas da gasolina como o MMT ou o ferroceno, criam depósitos que aderem fortemente à porcelana. Estes não são totalmente eliminados, mesmo que a vela alcance a temperatura de limpeza automática, pelo que esta pode chegar a comunicar e deixar de funcionar.	

Montado como equipamento original em:

ALFA ROMEO · AMG · ASTON MARTIN · AUDI · BENTLEY · BMW · BUGATTI · CITROËN · DAEWOO · DAIHATSU · FERRARI · FIAT · FORD · GENERAL MOTORS · HONDA · HYUNDAI · ISUZU · JAGUAR · KIA · LANCIA · LAMBORGHINI · LAND ROVER · LOTUS · MASERATI · MAZDA · MC LAREN · MERCEDES · MITSUBISHI · NISSAN · OPEL · PEUGEOT · PORSCHE · RENAULT · SAAB · SEAT · SKODA · SMART · SUBARU · SUZUKI · TOYOTA · VAUXHALL · VOLKSWAGEN · VOLVO

NGK SPARK PLUG EUROPE GmbH IBERIA
www.ngkntk.pt - www.tekniwiki.pt
www.youtube.com/ngkntk+emea

* Um aperto incorreto (por excesso ou defeito) também pode levar a qualquer destes danos.

Para saber mais sobre a nomenclatura das referências de NGK SPARK PLUG, visitem os nossos sites que aqui mostramos ou os nossos catálogos.