

SPARK PLUGS READING

Bujía OK

Puntas de electrodos con suave pátina color tostado o gris claro. Erosión en electrodos inexistente o ligera.



Bujía Desgastada por Uso Normal

Capa color tostado o gris claro, electrodos desgastados.

Debido al desgaste la separación entre electrodos se ha vuelto más ancha de lo deseable. Se gasta más combustible, y al demandar mayores voltajes se sobrecarga el sistema de encendido. El hueco aumenta en 0,1 mm por cada 5-10.000 km, debido al desgaste. Esta bujía ya ha cumplido con lo suyo, toca reemplazarla.



Bujía Manchada de Aceite

Capa negro brillante de aceite, húmeda, sobre electrodos y aislante. Hay un exceso de aceite en cámara.

Segmentos y/o retenes de válvula y/o guías de válvula y/o cilindros desgastados.



Bujía Manchada de Carbonilla

Capa negro mate de carbonilla, seca, sobre electrodos y aislante.

Mezcla demasiado rica en combustible y/o filtro de aire sucio y/o encendido demasiado retrasado y/o cables de bujías o distribuidor o bobina defectuosos y/o grado térmico de la bujía demasiado 'frío'.

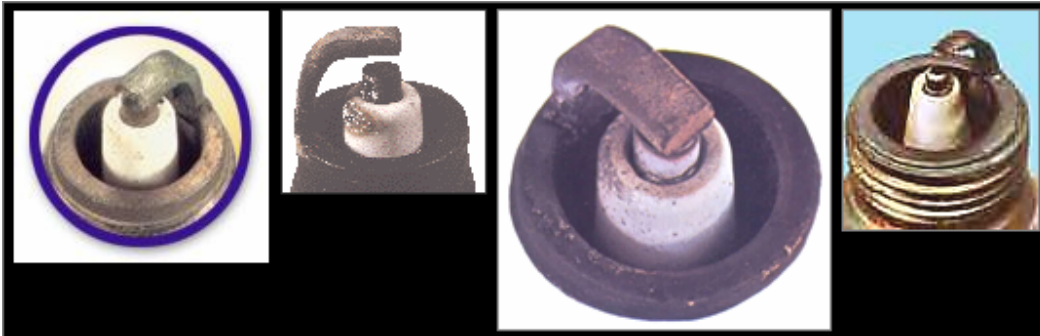


Bujía Recalentada

Aislante extremadamente blanco con pequeños depósitos negros y erosión prematura de electrodos.

Encendido demasiado avanzado y/o mezcla pobre y/o problema de refrigeración motor y/o bujía de

grado térmico demasiado 'caliente' y/o 'hot-spots' dentro de la cámara y/o bujía insuficientemente apretada.



Bujía Dañada por Detonación / Pre-Ignición Incipiente

Puntas de electrodos moderadamente dañadas / fundidas / quemadas, ampollas en el aislante, partículas de aluminio adheridas.

Se están produciendo temperaturas demasiado elevadas en la cámara, detonación, pre-ignición incipientes. Encendido demasiado avanzado y/o mezcla pobre y/o gasolina de poco octano y/o problema de refrigeración motor y/o bujía de grado térmico demasiado 'caliente' y/o 'hot-spots' dentro de la cámara y/o bujía insuficientemente apretada.



Bujía Machacada por Detonación / Pre-Ignición Masiva

Puntas de electrodos gravemente dañadas / fundidas / quemadas, aislante reventado y roto a trozos, masiva adherencia de partículas de aluminio (llegados a este punto lo usual es motor ATPC, SIT TIBI TERRA LEVIS).

Se están produciendo temperaturas criminales en la cámara, detonación, pre-ignición masivas. Encendido demasiado avanzado y/o mezcla pobre y/o gasolina de poco octano y/o problema de refrigeración motor y/o bujía de grado térmico demasiado 'caliente' y/o 'hot-spots' dentro de la cámara y/o bujía insuficientemente apretada, en grado sumo.



Bujía con Rosca Fundida 'al soplete'

Rosca de bujía y asiento de bujía fundidos como por un soplete.
Insuficiente apriete de bujía, bujía floja.



Bujía Dañada Mecánicamente

Electrodos doblados, indentados, aislante dañado, debidos a golpeteo mecánico.
La bujía es demasiado larga, inapropiada para este motor. También puede deberse a un objeto extraño (tuerca u otra pieza) que se ha colado en la cámara.



Bujía con Depósitos Excesivos

Incrustaciones masivas en los electrodos. Puede deberse a aditivos en el aceite, o aditivos en el combustible.



Bujía con Corrosión

El metal de los electrodos se ha oxidado, en casos extremos el color es verduzco.



Bujía Bosch FR7LC2 extraída del nº 3 de la fieras, Julio 2005:



Ta OK.