

Modification IDLE VALVE Ford ZETEC

Une solution au problème du "RevHanging" du 4/4 Zetec.

Après 17 500 miles de conduite sans problème depuis l'achat d'une nouvelle 1.8 Black Top Zetec 4/4 en juillet 2004, qui peut se plaindre ?

Se plaindre, non. Des tracas, oui. Depuis le premier jour, j'ai remarqué de la puissance, le régime restait bloqué lors des changements de vitesse. de la boîte de vitesses. Plus on demandait de puissance, plus le régime restait bloqué. La remise en marche du moteur dans l'allée n'a donné aucune indication sur la cause du problème. Le régime réagissait, en comparaison, comme n'importe quelle autre voiture. Dès les premières semaines de conduite de la Zetec, on s'adapte rapidement. s'adapter et ce qui semble suivre est l'acceptation de "ce qui est".

Sur le forum du MSCC, Mogtalk, un fil de discussion est apparu sur le sujet de la suspension du régime de la Zetec.

La réponse des membres du forum Mogtalk du MSCC m'ont donné le sentiment que je n'étais pas seul. Ce qui s'est passé par "essais et erreurs", Morgan Austria s'était fixé pour objectif de trouver une solution bon marché au problème de l'accrochage des moteurs Zetec. de trouver une solution bon marché au problème de l'accrochage du régime de la Zetec sans rien changer à l'ECU et/ou au système électronique.

Ils ont trouvé une solution sous la forme d'une "plaque de distance". Je n'étais pas pressé d'acheter ma plaque, je voulais voir ce que les autres pensaient de cette nouvelle solution trouvée par Morgan Autriche.

Je me suis mis à stocker ma 4/4 pendant les mois d'hiver et j'ai commencé à la préparer pour la route à la fin du mois de mars.

Je n'avais vu aucun nouveau fil de discussion sur Mogtalk concernant le blocage du régime de la Zetec.

Je n'ai eu qu'une seule réponse positive à mon fil de discussion et une offre d'une plaque d'écartement de rechange.

J'ai accepté l'offre et a décidé de poursuivre ses recherches.

La plaque de distance est arrivée avec les instructions de Peter Brown, un mogtalker qui m'a offert sa plaque de rechange.

Peter Brown, un mogtalker qui m'a offert sa plaque de rechange qu'il avait de rechange qu'il avait acheté à Morgan Austria l'année dernière.

J'ai commencé par suivre les instructions pour l'installer.

- 1 - Débranchez les fils du débitmètre d'air, que vous trouverez à l'arrière du collecteur d'admission. (côté droit du moteur).

Sur les photos, on voit la vanne de contrôle de la vitesse de ralenti (ISCV) (parfois décrite par les Morganeers comme "Air Flow Meter").

Il n'est pas facile d'identifier les composants placés derrière le collecteur d'admission d'air. Derrière le collecteur d'admission d'air, mais les trois photos en ligne ci-dessus aideront à identifier l'emplacement de la vanne de contrôle du régime de ralenti. Une fois identifié, le connecteur EMU/ISCV peut être trouvé et déconnecté.

- 2 - Mettre le 4/4 sur cric et (défaire le filtre à huile, optionnel, le remonter si nécessaire et faire l'appoint d'huile après l'étape 5), puis le remettre en place si nécessaire et faites l'appoint d'huile après l'étape 5), vous avez alors accès au débitmètre d'air. vous avez alors libre accès au débitmètre d'air.

Lors du levage du 4/4, il faut veiller à ce que l'espace de travail soit suffisant.

Il faut savoir qu'à l'arrière de la 4/4, un levage trop haut pour faciliter l'accès peut encrasser ou même endommager l'échappement.

En regardant derrière le collecteur d'admission, j'ai découvert que mon Mog avait un gros faisceau de câbles.

Mog avait un grand conduit de câblage rangé derrière lui, empêchant de voir l'ISCV, empêchant de voir l'ISCV. L'ISCV pouvait être atteint à la main, mais avec beaucoup de difficulté.

- 3 - Dévisser les boulons supérieurs et inférieurs et retirez l'ISCV.

Une inspection minutieuse de l'ISCV montre deux marques de joint torique autour des ouvertures d'entrée et de sortie.

Assurez-vous que les joints toriques sont toujours en place lors du remontage de la plaque d'écartement + ISCV.

- 4 - Nettoyez toutes les surfaces et placez la plaque d'écartement entre le collecteur d'admission et l'ISCV.

La position des trous de la plaque d'écartement (la petite et la grande) n'a aucune influence.

Les plaques d'écartement sont disponibles auprès de Morgan Austria.

d'envoyer un courriel à office@morgan.at et d'écrire "Zetec distance plate" dans l'en-tête. dans l'en-tête du sujet.

Vous pouvez également écrire à :

Morgan Austria, Koessler-Hammerschmid, A-2521 Trumau, Trubstrasse 2.

Les détails et informations actuels vous seront envoyés. Le coût approximatif de la plaque, y compris les frais de livraison, est de 20 à 25 livres sterling.

- 5 - Serrer correctement l'ISCV.

- 6 - Reconnectez les fils de l'ISCV.

- 7 - Démarrez le moteur. Pour la première fois, laissez-le tourner jusqu'à ce que le starter électronique se désactive automatiquement et jusqu'à ce que le moteur tourne au ralenti (~800 tr/min).

Commencez à faire tourner le moteur. Le compte-tours ne doit plus dépasser 3000 tr/min.

- 8 - Faites un essai routier avec le Zetec 4/4.

D'un point de vue plus personnel, j'ai choisi la solution de facilité qui consiste à faire installer la pièce de distance par mon concessionnaire Ford local, ce qui a pris 25 minutes pour un coût de 28,67 £ TTC.

Je recommanderais que ce travail ne soit pas une option de "bricolage dans l'allée. Pour ceux qui ont les compétences et l'équipement nécessaires de progresser comme je l'ai fait et si l'ISCV est visible sous la Mog, continuez jusqu'à la conclusion.

La photo ci-dessus montre à gauche la plaque de distance de la Morgan Austrian autrichienne côte à côte avec l'ISCV enlevé du collecteur d'entrée d'air. du collecteur d'admission d'air.

La modification en vaut-elle la peine ? : oui.

Je peux également me faire l'écho des commentaires d'un autre

Mogtalker ... "J'ai utilisé la plaque d'adaptation sur mon Zetec 4/4, c'est l'une des meilleures modifications apportées à mon véhicule.

Il n'y a pas eu aucun effet secondaire". Les performances ne sont pas affectées et 40,03 MPG atteint lors de l'essai.

Tout d'abord, j'ai eu du mal à localiser la valve, c'est peut-être moi, mais je pensais que la description suggérait qu'elle se trouvait sur le carter de vilebrequin.

La description suggérait qu'elle était sur le carter, mais pour confirmer, elle est sur l'intérieur du collecteur d'admission, tourné vers l'extérieur de la baie moteur.

Le système de contrôle de la qualité de l'air a été mis en place dans le cadre d'un programme d'amélioration de la qualité de l'air et de la sécurité.

Il a été difficile d'accéder à la valve car l'usine avait mis en place un système de blocage de l'avant de la voiture. L'accès à la valve car l'usine avait réussi à "boucler" le surplus de câblage dans cet espace.

En poussant la boucle vers le haut, j'ai pu mettre une clé de 8 mm sur les boulons. Ceux-ci sont vissés dans le collecteur en plastique et ne nécessitent donc pas une grande force.

Pas besoin d'une grande force pour les défaire et je pense que ce n'était pas nécessaire si vous pouvez utiliser la clé de 8 mm.

Il n'est pas nécessaire d'avoir recours à cette méthode si l'on peut utiliser l'approche suivante.

J'ai choisi une approche par le haut, en me tenant au-dessus du moteur.

Retirez d'abord le clip qui maintient le faisceau près de la rampe d'alimentation en carburant et soulevez-le pour permettre l'accès avec votre main qui tient le mini 8.

L'accès avec la main qui tient la mini douille de 8 mm (un outil de démontage de bougie de préchauffage d'aéromodélisme est idéal).

La valve étant déjà déconnectée (voir notes précédentes), extrayez et nettoyez la surface. S'assurer que le joint torique est toujours en place dans le collecteur.

Placer la plaque de modification sur la soupape (j'ai choisi d'utiliser une petite quantité de scellant haute température pour la rendre étanche).

Aucune mention n'est faite à ce sujet dans les notes d'origine, mais j'ai pensé que cela en valait la peine et remettre les boulons en place et les fixer.

Remettre en place les connecteurs et les attaches du faisceau et continuer à démarrer le moteur comme décrit dans les notes originales.