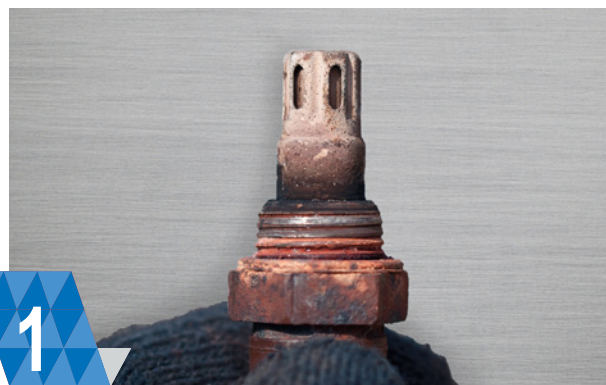




1 НЕСПРАВНИЙ ДАТЧИК (усі датчики)
Датчик сам по собі може бути дефектним через проблеми з виробництвом або транспортуванням.



2 ЗАБРУДНЕННЯ (усі датчики)
Пил, бруд й олива можуть накопичуватися на датчику, що впливає на точність його роботи.



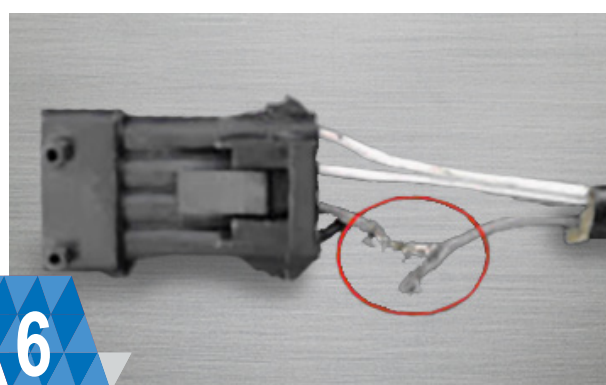
3 КОРОЗІЯ ДАТЧИКА (усі датчики)
Волога й сіль спричиняють корозію роз'ємів датчика.



4 МЕХАНІЧНЕ ПОШКОДЖЕННЯ (усі датчики)
Фізичне пошкодження датчика внаслідок неправильного поводження або удару.



5 НАДМІРНА ВІБРАЦІЯ (усі датчики)
Дорожні вібрації, зношені деталі підвіски або неправильний момент затягування послаблюють з'єднання або пошкоджують датчики.



6 ПРОБЛЕМИ З ПРОВІДКОЮ (усі датчики)
Обрив, знос або коротке замикання проводки чи роз'ємів, що ведуть до датчика або від нього.



7 ЕЛЕКТРИЧНІ НЕСПРАВНОСТІ (усі датчики)
Короткі замикання, розімкнені контури або електричні несправності в системі проводки автомобіля можуть спричинити несправності датчиків. Неправильна подача напруги або проблеми із заземленням також можуть призвести до неправильної роботи датчика.



8 ПРОБЛЕМИ З РОЗ'ЄМАМИ (усі датчики)
Кородовані або нещільно закріплені роз'єми, що спричиняють погане електричне з'єднання.



9 ПРОБЛЕМИ З ЕЛЕКТРОННИМ БЛОКОМ КЕРУВАННЯ (усі датчики)
У рідкісних випадках електронний блок керування (ЕБК) може бути несправним і неправильно інтерпретувати сигнали датчиків.



10 СТАРІННЯ ТА ЗНОС ДАТЧИКІВ (усі датчики)
З часом датчики можуть зношуватися через нормальне старіння. Внутрішні компоненти датчика можуть стати менш чутливими, що призводить до сповільнення часу реакції або неправильних показників.



11 ПРОБЛЕМИ З КАЛІБРУВАННЯМ І ПРОГРАМНИМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ (усі датчики)
Неправильне калібрування датчика або несправне програмне забезпечення ЕБК можуть призвести до встановлення неправильних цифрових кодів несправностей (DTC).



12 НЕГЕРМЕТИЧНІСТЬ (для MAF)
Негерметичність у впускній системі може призвести до надлишкового потрапляння повітря, що призводить до неточних показників датчика MAF.



13 ВИТОКИ ВИХЛОПНИХ ГАЗІВ (для DPS, EGT, лямбда й NOx)
Витоки у впускній системі (до й після DPF або каталітичного нейтралізатора) або впускній системі можуть призвести до некоректних показань датчика.



14 ПОШКОДЖЕННЯ ВНАСЛІДОК ВИСОКИХ ТЕМПЕРАТУР (для DPS, EGT, лямбда й NOx)
Тривалий вплив екстремально високих температур може призвести до деградації датчика. Повторна циклічна зміна температури (нагрівання та охолодження) може призвести до тріщин або пошкодження внутрішніх компонентів датчика.



15 НИЗКА ЯКІСТЬ РІДИНИ ВІДНОВЛЮВАЧА SCR (для NOx та EGT)
Забруднений або неправильний хімічний склад може вплинути на показники датчика.



16 НЕСПРАВНЕ КІЛЬЦЕ ДАТЧИКА (для CMP, CKP та WSS)
Тріснуті або зношені кільця датчиків надають неточні дані.



17 ПОШКОДЖЕННЯ ЗУБЧАСТОГО КІЛЬЦЯ (для датчиків індуктивності CMP, CKP та WSS)
Пошкодження, зміщення або надмірне забруднення кільця (зубчасте колесо, яким датчик зчитує показання) може призвести до неправильних показників.



18 ПОМИЛКИ СИНХРОНІЗАЦІЇ (для датчика CMP)
Зношені або неправильно встановлені ремені або ланцюги ГРМ, що впливають на положення розподільного вала.

У співпраці з



СКР: датчик положення колінчастого валу

СМР: датчик положення розподільного валу

MAF: датчик масової витрати повітря

TPS: датчик положення дросельної заслінки

Лямбда: кисневий датчик

DPS: датчик тиску

EGT: датчик температури

NOx: датчик оксидів азоту

WSS: датчик швидкості обертання колеса (антиблокувальна система гальм, ABS)