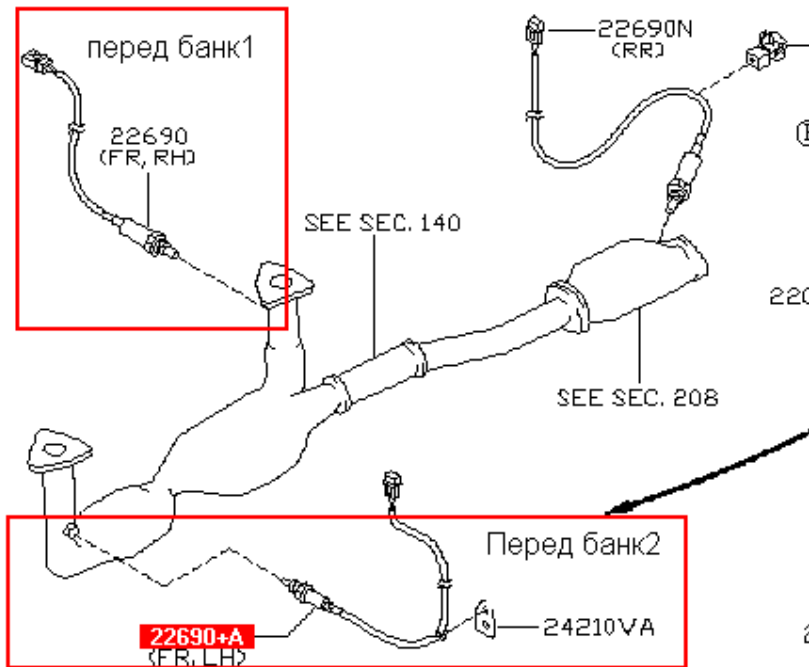


## Замена передней лямбды А33 (Банк2)

Оригинальная лямбда Lic.BOSCH C24 A71 088 16060

Меняем на BOSCH 0258006537



Немного о том, как от идеи пришел к замене лямбды...

Долго рылся в поиске и нарыл только пару тем в форуме, где приблизились к решению вопроса по замене лямбд на аналоги но осталось много "но":

<http://www.cefiro.ru/forums/viewtopic.php?t=6231&start=0&postdays=0&postorder=asc&highlight=%EB%FF%E1%E4%FB>

<http://www.cefiro.ru/forums/viewtopic.php?t=14712&start=20&postdays=0&postorder=asc&highlight=%EB%FF%EC%E1%E4%E0>

И так на сегодня я точно знаю что есть два отечественных варианта лямбд и точно известно что новая лямбда работает лучше старой ))) , еще точно известно что качество новых лямбд от БОШ для ВАЗа, не уступает нашим оригинальным, а из некоторых источников есть инфа что и превосходит. Основное отличие лямбд, которое может повлиять на мой выбор это сопротивление подогрева. Именно по этой причине нет желания брать в слепую универсальные...

По имеющимся в продаже BOSCH 0258005133 (подогрев 2 Ома) и 0258006537 (подогрев 9 Ом):

Назначение выводов	цвет
Продогрев+	белый
Продогрев-	белый
Сигнал+	черный
СигналGND(-)	серый



По конструктиву мне больше нравится 0258006537, она вентилируется по средством ижекции через небольшой сепаратор, а это значительно продлевает ресурс, в отличии от прямого продувания, ИМХО.

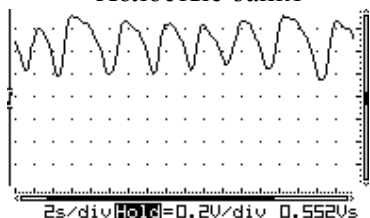
Для того чтобы определиться с выбором пришлось найти ответ на два вопроса, какое сопротивление подогрева подойдет, а также измеряет или нет блок управления двигателем сопротивление или ток подогрева.

После поиска в мануале и измерений все стало ясно. Мануал (стр. ЕС-177 и ЕС-266) есть табличные значения для лямбд А33 а именно 2.3-4.3 Ома, так что нам больше по номиналам подходит лямбда старого образца (0258005133) с сопротивлением подогрева 2 Ома.

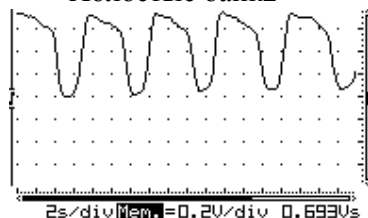
После проверки алгоритма работы подогрева стало ясно, что ставить можно любую лямбду. Когда извлек из разъема контакт подогрева, ошибки не появилось. А так как нет регулировки напряжения подогрева и он просто отключается при 3800об/мин, значит ни ток ни сопротивление не измеряется вообще! В ином случае отключение было бы не по оборотам, ИМХО и скорее всего было бы организовано ШИМ регулирование подогрева.

Сняв Осциллограммы было решено менять лямбду (перед банк2)

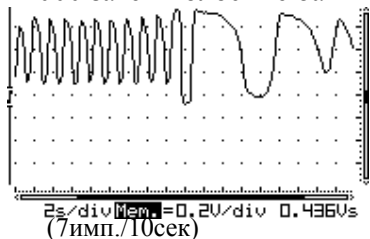
Холостые банк1



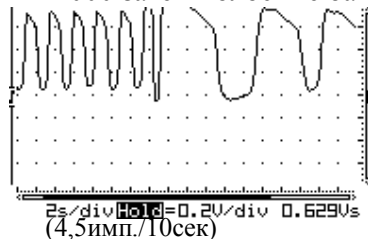
Холостые банк2



2000 затем холостые банк1



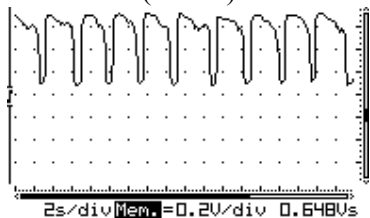
2000 затем холостые банк2



Сразу приведу данные после замены лямбды:

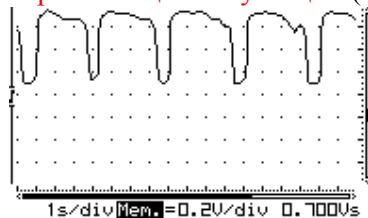
**После замены лямбды в банке2 (та что спереди возле радиатора)**

Холостые (банк2)



2сек на деление (6имп./10сек)

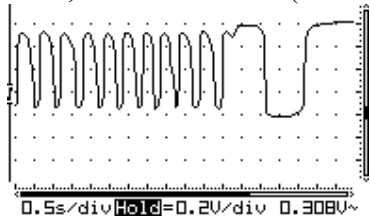
**через месяц эксплуатации (банк2)**



1сек на деление (3,5имп./10сек)

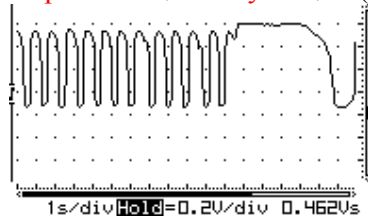
**После замены лямбды в банке2 (та что спереди возле радиатора)**

2000, затем холостые (банк2)



0,5сек на деление (19имп./10сек)

**через месяц эксплуатации (банк2)**



1сек на деление (11имп./10сек)

Вобщем не смотря на то что есть рекомендованный аналог :

Bosch	0 258 003 247		Датчик кислородный	1	4	1 359,70 Р	
-------	---------------	--	--------------------	---	---	------------	--

Было решено ставить BOSCH 0258006537, она верхняя на фото:



Длина провода старой лямбды 56см.





Раньше уже приходилось менять и паять провода ламбд, но провода оригинальных ламбд заставили помучаться. Пришлось купить все виды имеющихся флюсов в городе из которых только один смог залудить провода, это флюс для чугуна ЗИЛ-1, все остальные, в том числе и специализированные для всех видов стали даже признаков на облуживание не подавали, ЗИЛ-1 справился на отлично, теперь меня не будут мучить сомнения о плохом контакте. Паять я умею и советую всем кто захочет менять, паяйте аналогичным флюсом, но если не получится, лучше не вешать соплей, а свернуть эти провода в медной монтажной трубке, на крайний случай лучше взять колодку под болты, а затем хорошо её загерметизировать!



Выводы резать и спаивать надо «лесенкой», так чтобы даже без дополнительной изоляции они не замыкались.



После пайки и изоляции каждого вывода термоусадками, вернул в исходное состояние ранее сдвинутые в края защитные трубки, а массовый провод датчика (серый), был удлинен и подсоединен на корпус автомобиля, пока еще не нашел удобного места и подключил его прям на металлическое крепление разъема лямбды, но скоро переделаю.



Статьеку набросал по материалам темы:

<http://www.cefiro.ru/forums/viewtopic.php?t=15289&start=0&postdays=0&postorder=asc&highligh=>

После месячного замера расход топлива снизился в городе с 17 до 14.3л, а лямбда стала выдавать 11 импульсов за 10 секунд.

Всем удачи, Ганц С.В. 2007г.