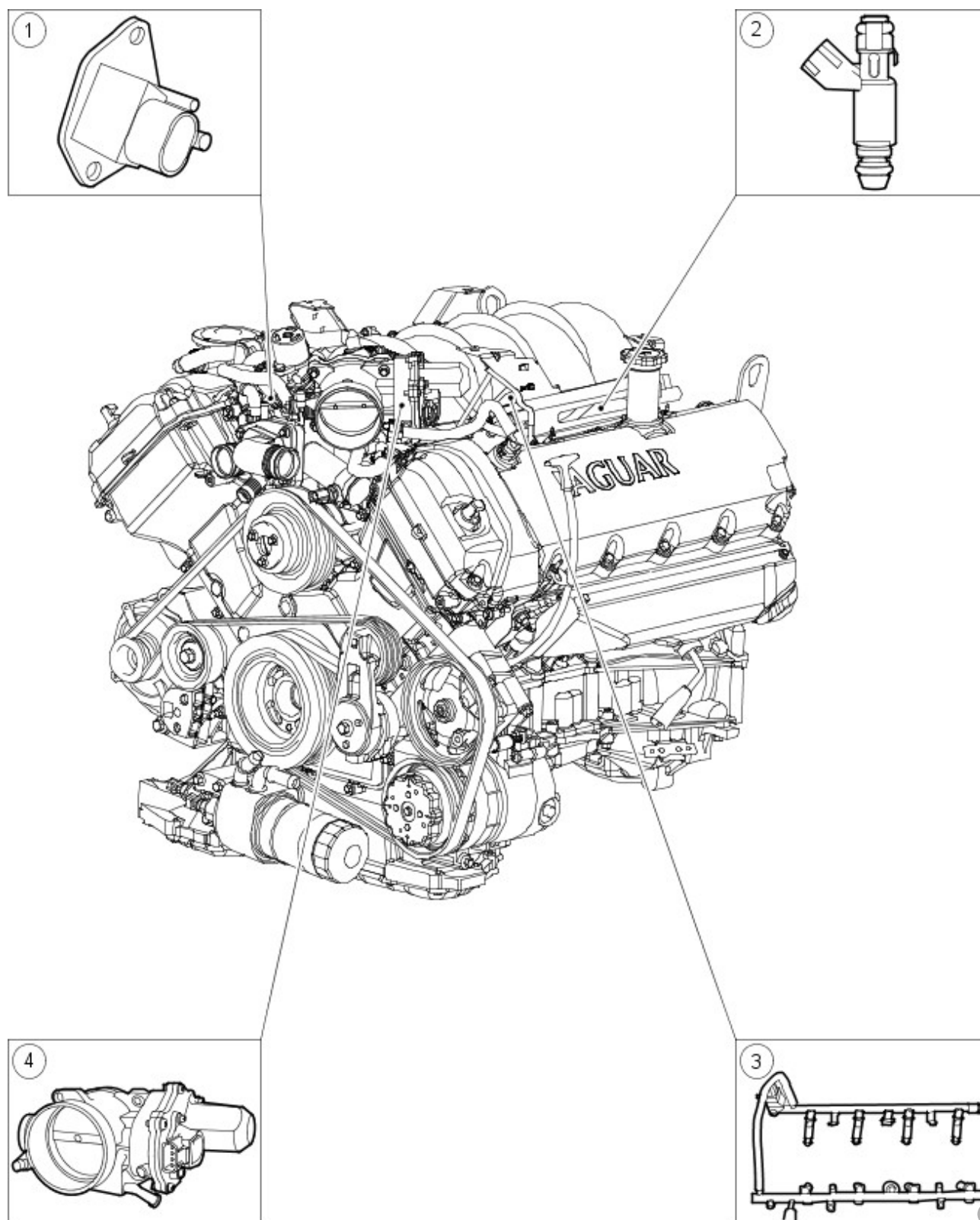


已发布: 11-五月-2011

**加油和控件 - V8 4.2 升汽油机/V8 机械增压型 4.2 升汽油机 - 加油和控件**

说明和操作

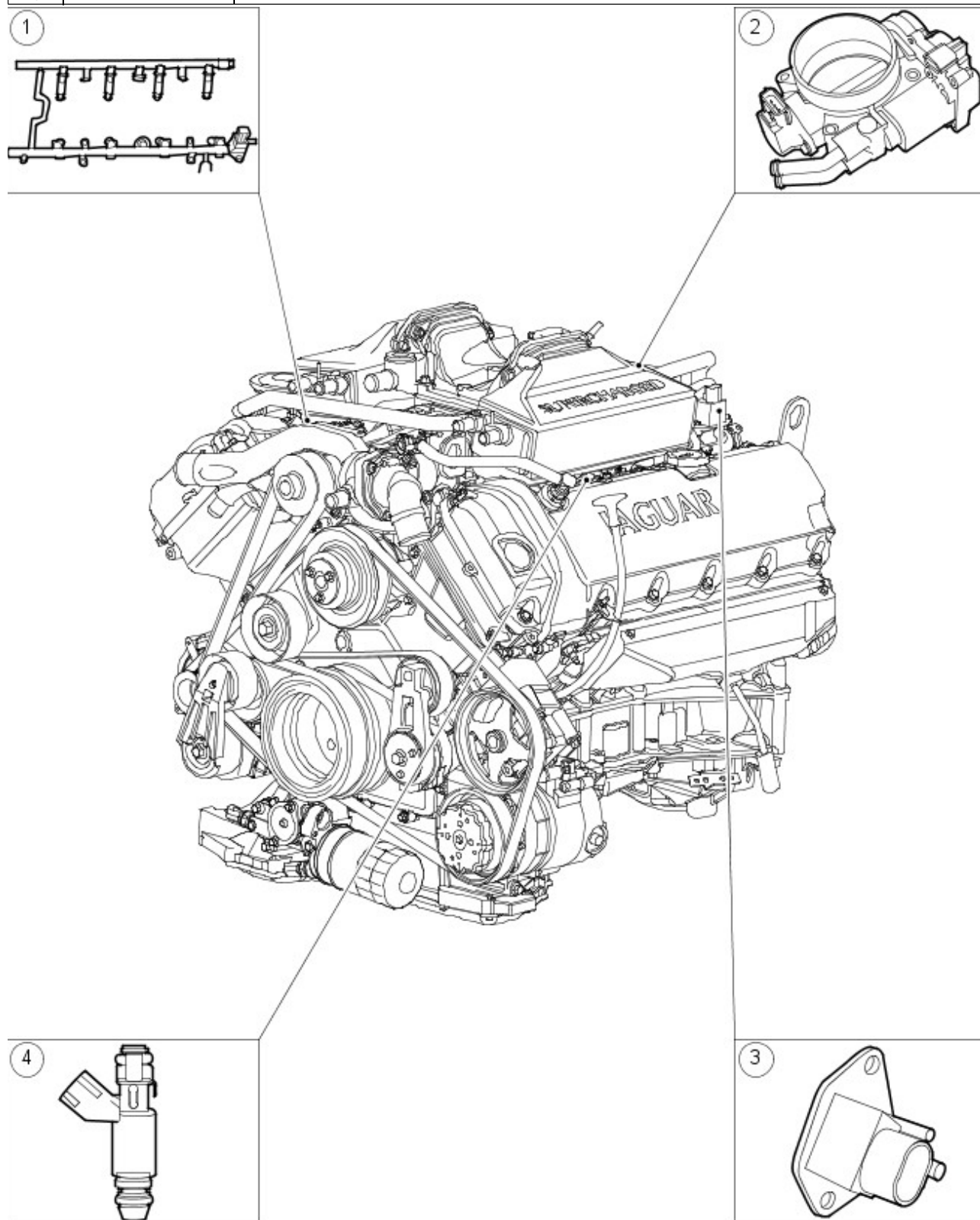


E31187

项目	零件号	说明
1	—	燃油压力调节器
2	—	喷油器
3	—	燃油喷射供油歧管

4

节气门体



E31188

项目	零件号	说明
1	-	燃油喷射供油歧管
2	-	节气门体
3	-	燃油压力调节器
4	-	喷油器

电子无回流燃油系统有降低由持续的燃油再循环而导致的燃油温度和减少油箱蒸汽的优点。 在所有条件下, 系统都会以与歧管

绝对压力保持恒定压差的压力，向发动机输送适量的燃油。

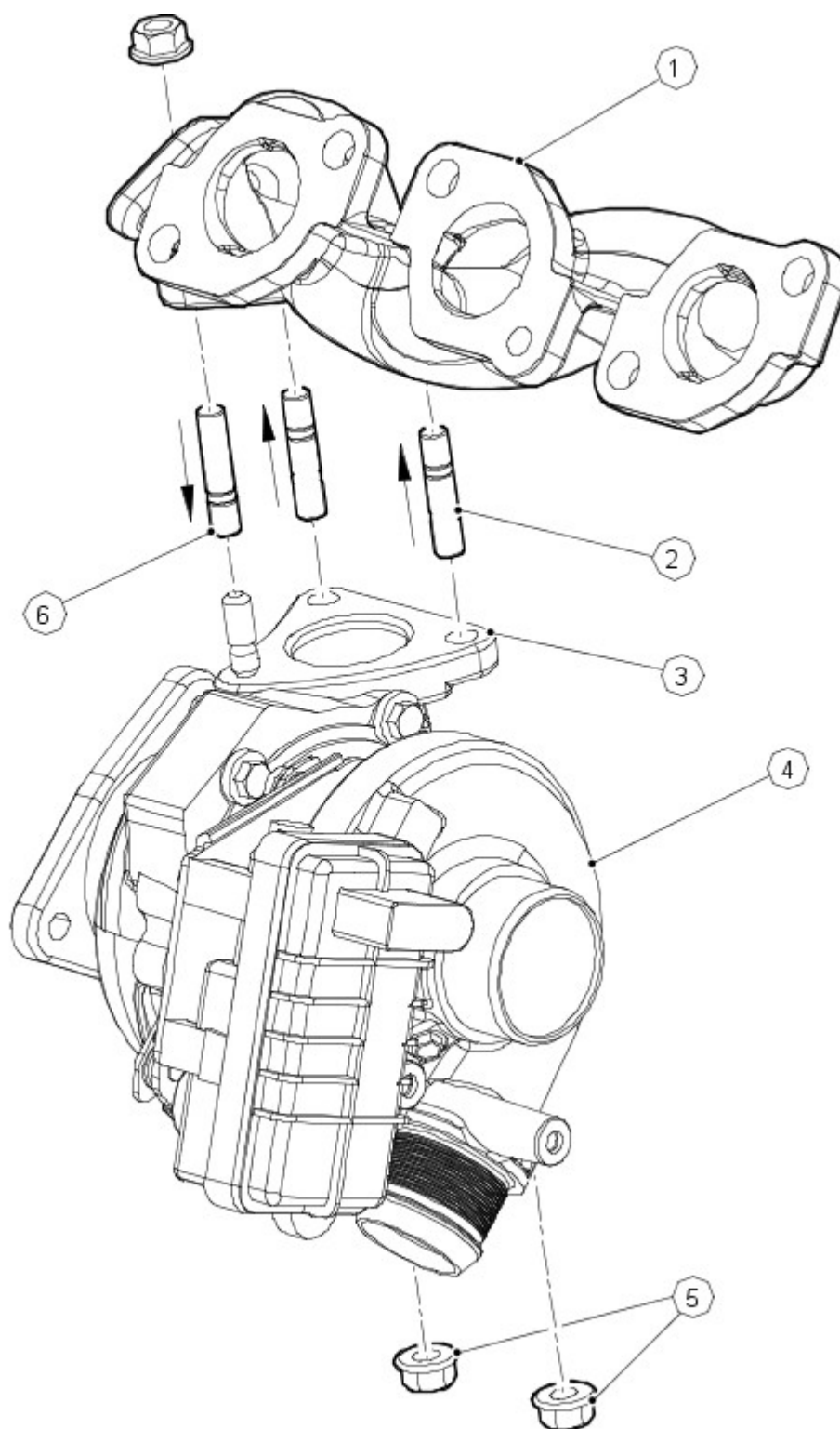
通过由喷油器、燃油压力调节器和燃油温度传感器组成的燃油喷射供应歧管在高压时向喷油器供应燃油。 发动机控制模块 (ECM) 增加燃油压力，以最大程度的减少燃油蒸汽的形成，保持流经喷油器的燃油量。

在安装过程中校准节气门体总成，无需调节或不允许调节。 节气门电机是12伏直流电机，通过节气门叶片的移动控制进入发动机的气流量。

已发布: 11-五月-2011

## 加油和控件 - 涡轮增压器 - 2.7L V6 - TdV6 - 涡轮增压器

说明和操作



E52144

项目	零件号	说明
1	—	排气歧管
2	—	排气歧管指销
3	—	涡轮增压器安装法兰
4	—	涡轮增压器
5	-	涡轮增压器固定螺母

## 可变角度叶片涡轮增压器

发动机装配有电动控制的双可变角度叶片涡轮增压器，每列一个。涡轮增压器由三个带孔法兰安装在排气歧管上。涡轮增压器有两个元件组成，一个涡轮和一个压缩机，两者都安装在单轴上。

涡轮增压器轴承上抹有发动机油。

涡轮使用废气流驱动压缩机。压缩机通过空气滤清器吸入空气，并将空气强行压入进气歧管。

工作原理 - 可变角度叶片涡轮增压器

涡轮增压器用来提高发动机感应功能和发动机的性能。下面列表详细列出了与涡轮增压器性能相关的问题。

- 发动机高速运转导致涡轮速度过快，因而，产生过大的涡轮增压器助力压力。
- 发动机低速运转不会产生足够的涡轮速度，因而，无法获得足够的涡轮增压器助力压力。

涡轮增压器没有废气旁通阀控制阀。但它有位于涡轮增压器涡轮壳体的可变角度涡轮增压器叶片，叶片直接将气流输入涡轮增压器的涡轮内。涡轮增压器叶片相当于控制涡轮增压器助力压力的一个控件。

涡轮增压器通过整个发动机速度范围，不仅仅在发动机高速运转时，产生满的涡轮增压器助力压力。这可通过调制叶片、改变废气流而获得。

通过改变涡轮增压器前面的进气交叉部分，可增加涡轮增压器内的废气流速度，这与发动机速度无关。这可通过调整叶片角度控制进入涡轮增压器的气流，然后更快驱动涡轮增压器而获得。在所有发动机速度下，更快的涡轮增压器速度产生高的涡轮增压器助力压力。

发动机控制模块(ECM)通过安装在涡轮增压器上的电子叶片调整电磁阀的方式，控制涡轮增压器叶片。

发动机速度低时的规则

在发动机速度低时，ECM操作叶片调整电磁阀。叶片调整电磁阀移动调整环，以便将叶片设置在缓角。在发动机速度低时，浅进气交叉部分产生废气流，使得涡轮增压器助力压力迅速且快捷的聚集。

在发动机速度中等时的规则

随着发动机速度和废气量的增加，叶片调整电磁阀移动调整环，以便在更陡的角度设置叶片。当保持连续的涡轮增压器助力压力时，陡角打开进气交叉部分，并有效减少废气流，降低涡轮速度。

在发动机速度最大时的规则

随着发动机速度增加，涡轮增压器涡轮前面的进气交叉部分继续扩大。调整涡轮速度以及发动机的空气供给量，以符合发动机速度要求。这意味着通过所有发动机速度的涡轮增压器助力压力保持在最佳状态。

在发生电气问题的情况下，涡轮增压器叶片的最大位置（最大打开交叉部分）也是一个紧急位置。在发生涡轮增压器控制问题的情况下，这因过大的助力降低了发动机损坏的几率。