

* نسبتها و اتصالات باتری

علامت آن شیبه صغیف بودن باطن دارد بسیار شایع است - صدها جفت جفت و بریده و پاره شده است
در همه صوزدها یک کابل قفوه که قرمز رنگ است از نسبت + باطن میاید روی اتوماتیک استارت
اگر این اتصال صغیف باشد باعث مییست صوزده استارت نخورد
در بعضی از اوقات نسبت باطن صغیف شده و باقی میماند و یا اینکه سوختها زده که باید کامل تمیز شود.

* برق + که از سوئیچ میاید روی اتوماتیک اتصالات صغیف است یا اتصالات صغیف شده
برق + روی فیوز نگر اتوماتیک استارت نیاید، صوزده روشن نخواهد شد.

اتوماتیک استارت در همه صوزدها اتصالات اتصال وجود دارد: ۱- اتصال + که از سمت باطن میاید
که سیم قفوری هست ۲- فیوز نگر که سیم نازک تر می باشد در این از سمت سوئیچ میاید و زمانی که
سوخته استارت میزند برق روی این فیوز میاید و اتوماتیک استارت عمل می کند.

۳- اتصال کابلی که ~~اتصال~~ استارت و وصل میکنند به ~~اتصالات~~ استارت و این عمل اتصالات است
که برق مقود استارت و تأمین میکنند.

یکه از کارها این هست که فیوز نگر اتوماتیک استارت را بگیرد کنیم یعنی اینکه با یک سیم نازک
فیوز نگر را به + که از سمت باطن آمده وصل می کنیم و استارت عمل می کند.

از بگیرد کردن استارت مقود می شود و از با جا این فیوز استارت روشن شد یعنی اینکه
برق + که از سوئیچ میاید مثل دره که حالات مختلفی دارد ممکن است اتصالات صغیف
باشد، علت سیم کشی گشته باشد، نکته سوئیچ مثل دره باشد، ممکن است سیم قفوه مقود دره باشد و
بیشتر بررسی شود.

در سیم اتصالات با بگیرد کردن استارت آن را روشن می کنیم. صوزده حالت Igh و ضربه
مورد بعدی این هست که مثل از خود استارت باشد. با بگیرد کردن اتوماتیک استارت عمل نمی کند
اگر به سیم قفوره ۲ وصل می کنیم مقود استارت میاید و جرفه اگر جرفه در مقابل خرابی است
اما از مقود استارت جرفه در معنای این هست که اتوماتیک استارت مثل دره.

در سیم اتصالات با وصل دادن ماشین را روشن کنیم.

۵) موتور جام شده باشد ← در این وضعیت حتی با وصل کردن هم نمی تواند روشن شود

در هر وضعیت اتصالات با وصل صوزده روشن می شود.

ردیف اول خودرو

* خودرو اشکات بخودرو برسی می شود: ۱- موتور ۲- سوخت رسان ۳- جبهه

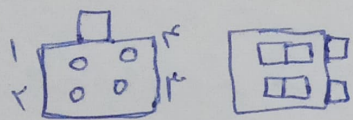
سیستم سوخت رسان و جبهه انژکتور:

در خودروها وظیفه پاشش سوخت نسبت به موتور و موتورهای آنها به هم پیوسته است. سوخته انژکتور بر روی ریل سوخت قرار می گیرد، ریل سوخت توسط یک پمپ سوخت به یک بنزین منتقل است و تریو پاشش مناسب داخل ریل قرار می گیرد و هر زمان که ECU دستور پاشش را بدهد سوخته ها پاشیده، تریو همراه با هوای درونجا وارد سیلندرها می شود و باعث احتراق در سیلندرها می شود.

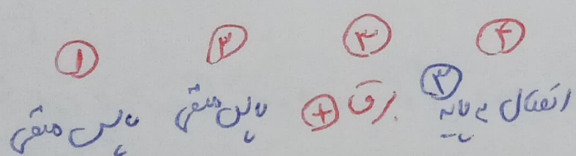
سوخته انژکتور یک قطعه برقی است یعنی به برق (+) و (-) برای تغذیه نیاز دارد به سوخته که انژکتور یک سوکت وصل هست که برق (+) و (-) را از موتور سوخته می کشد. (+) برق و مایس متقی سوخته از موتور ECU

از طرف دیگر وظیفه سیستم جبهه در خودروها بر عهده کوئل پویل هست. همان طور که از اسکیو پیدا است از دورا کوئل تشکیل شده که یکی از آنها در بیط (۴) و دیگری (۳) است

وظیفه کوئل تولید و ارسال جبهه با فشار بالا، سر شمع ها هست و شمع ها در محفظه احتراق جبهه سوخته کوئل می زنند و مخلوط سوخت و هوایی که در فل محفظه احتراق وارد شده رو منفی را کشد، کوئل یک قطعه برقی هست که به (+) و (-) نیاز دارند.



انواع کوئل زمین و سارم



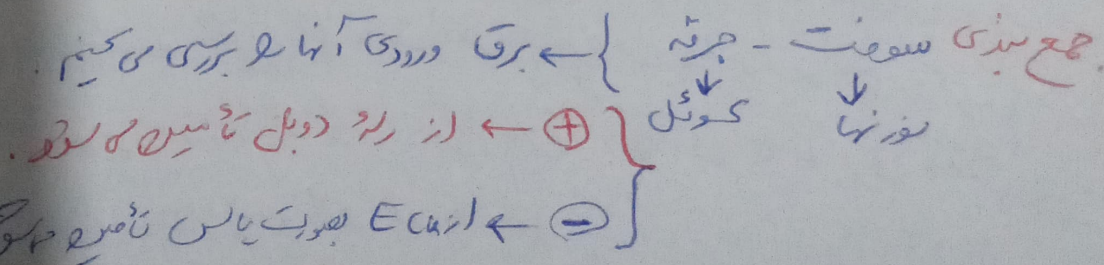
سوکت کوئل در زمین ۲ پایه هست (+) و (-)

سوکت کوئل در سارم ۴ پایه هست.

(+) سوخته ۲ پایه مشترک هست - برق متقی برای سوکتها از کوئلها جداگانه هست و یک سوکت اشتراکی هست که در بعضی از کوئل ها به عنوان نوز کتید و در بعضی دیگر به عنوان نیکه گفته شده است.

نکته مهم: عاملی که باعث روشن شدن خودرو می شود انژکتور یا کوئل نیست چون در ۴۰۰۰ انژکتور با هم خواب می زنند یا اینکه هر ۲ کوئل با هم خواب می زنند بلکه برق آنها هست که باید برآید به سوکت که سوخته که خلع شده یا سوخته وصل هست.

برق (+) این قطعات بصورت دائمی و از راه دوریل می آید و برق متقی آنها از ECU می آید.



موتور است که سیم‌ها را در درون در اثر فرسایش قطع کرده باشند و باید مجدداً سیم‌ها را برقرار کرد
 ریم دوریل قطع می‌شود.

لوکت ریم دوریل بنابر علامت سوئیچ در کتاب باید باشد و باید بایه ریم دوریل عوض می‌شود.
 لاکر ۳ تا ۶ سوئیچ خود ریم دوریل را تحت سلامت می‌کنیم.

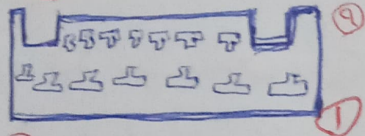
بهرینه استفاده از ریم دوریل تحت سلامت یا معن کرده و توجه کردن نکردن به
 نت می‌تواند.

در ریم دوریل ۲ تا ریم است که در حالت سوئیچ باز خوانا به مدت ۳۰ ثانیه تا ۵ ثانیه می‌تواند عمل
 می‌کند یعنی بسته می‌شوند و بعد از آن یکی از ریمها باز می‌شود و در حالت ۲ تا ۶ سوئیچ
 می‌گیرد یعنی منتظر است که سوئیچ استارت بخورد و بعد از اینکه استارت فندک خورد
 ریم عمل می‌کند و فندک روشن می‌شود.

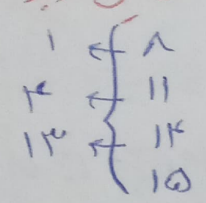
سوئیچ بسته ← خوانا به هسته (۹) سوئیچ باز ← آه تا ۵ ثانیه خوانا می‌کند.

(۵) Start ← خوانا می‌کند

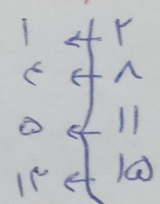
ریم دوریل ریم باید ۷ و ۸ برق تحریک یا مستقیم در نهایت سینه که باید عمل کردن ریم دوریل (۱۵)



زمان و پوسینگ



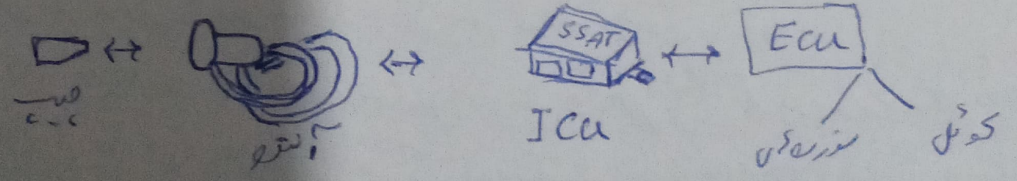
یکبار کرده ریم دوریل ← سارم و ولت



در این صورت به ECU در عیب بهینه و از هر کسوف برق (۹) میرسد و فندک روشن می‌شود.
 کاملاً محکم باشد و گریا ایجاد نکند و هم بدین اتصال نکند چون بدین معنی صک و ایرو هامبیت اند.
 بکنند هست از سیم حال مغزونی استفاده کنیم.

زمان: ۱۱ به ۱۲ - ۴ به ۱۵ - ۱۳ به ۱۴

* **ملاحظات مربوط به ECU** اگر برق (۹) تحریک را ارسال نکند فندک روشن نمی‌شود.
 ۱- ECU فا- باشد (نرم‌تقارن - سخت‌افزاری) ۲- ایمو بلیزر ۳- سوز (در موتور) باید نکند
 بعد موتور و ECU در نهایت نکند سوز را ارسال خواهد کرد.



مغز سیم ایمو بلیزر

* ارتباط اجزا

با بررسی دقیق تر متوجه شدیم در پایه اول در (دولت و حکومت) در سیم ها آن کلاس
در این حالت باید پایه را در دو بخش بیه و یک پایه که در دو بخش جدید می گذاریم.

تقریباً ذوق را در این مورد به نظر می آید. نسبت متنی باطوری که باز می کنیم.
به این صورت که یک پایه را از راه دو بخش قبلی قطع می کنیم و به همان شماره پایه در پایه را در دو بخش جدید
وصل می کنیم از بنابر اهم مترجم هر دو این استفاده می کنیم.
برای پیدا کردن پایه که در هر دو مترجم استفاده می کنیم.

در پایه زمین پایه ۱۵ بهم متصل هستند. (انتقال سولفات شده بود و به کمک سیم و رابط پایه را وصل می کنیم)

۸ - ۱۱ - ۱۲ - ۱۵ برق در دو کاه هستند و این ۴ بهم متصل است که ۱۵ سانتی متر با سیم که از راه در دو
است. بعد از انتقال آنها صیب می زنیم.

در محل زمین پایه های ۳ - ۹ - ۱۲ به جای وصل هستند.

روش شدن برود مدل ۹۳

جرعه لولنت می کنیم و می بینیم که جرعه سولفات می آید - خردرد (دفعانه سوز سرگشتی هست - ۱۵)

ابتدا در یک روز سیم تا سیم که چه که خطای به نامیده است. خطای و لنگر سیم - مربوط به راه در دو

| | |
|---|--|
| ۱۳ از پایه که در دو در بند - ۱ - ۸ - ۱۵ | } خطای و لنگر سیم - مربوط به راه در دو |
| برق به بنزین | |
| برق در دو راه | |

چون دفعانه سوز هست و از شدت کم استفاده می شود

معمولاً صیب تیر می آید این سیم سوز می خورد و این باعث می آید زردی بکشد و پایه ۱ را به
سوقش می آید است و ۸ و ۱۵ از آنجایی که برق در دو را هستند تحت تأثیر جریان زیادی که از
پایه شماره ۱ میگذرد آنها هم دچار سوقش شدند.

حالا برق در دو را که یک می کنیم در دو باید که تا برق و در دو داشته باشد و می بینیم که برق در دو را
قطع هستند و اولاً لامپ است و روشن نشد و این حال در دو روشن شده است.

وقتی که برق در دو را در دو قطع هست می بینیم سراج صیبه عینوز داخل اتاق ابتدا یکی یکی فنوز
به بررسی می کنیم و می بینیم که وصل است و می بینیم سراج صیبه فنوز که یکی یکی و می بینیم که
اتاق فنوز جلوی سوخته است. آن را با فنوزهای جدید جایگزین می کنیم و حالا برق در دو را در دو

عقربند دور موتور و سنسورهای کیم: اولین با استارت زدن وکت عمل کند عقربند که این سنسور از
بریل فراموش نشود دور موتور یا تلمیح بود برقی Ecu باشد.

دلیل کیم و کد خطاها در فراموشی. خطای ولتاژ سنسور - دانه‌ها - متعلق کن پدیده بیشتر

- ۱- خطای فرکانس پدیده - موقت
- ۲- سنسور آنتن بالا پدیده - موقت
- ۳- کاهش پدیده (از حد فشار در دور موتور) - موقت
- ۴- سنسور دما آب - موقت - دور موتور زیاد - موقت
- ۵- اشغال در کیم و سنسور کیم - موقت
- ۶- خطای موتور پدیده این اشغال کوتاه یا مدار باز - موقت

۱- دلیل و بریک کیم: ابتدا برق در دابل را چک می‌کنیم که پدیده برقی در کیم باشد
۸ - ۱۱ - ۱۴ - ۱۵ داشته باشیم و سنسور کیم که پایه‌ها ۱۰ و ۱۱ برق ندارند
این دلیل روشن شدن خودروهست.

لامپ سنسور را روی دابل که در دابل سنسورهای جعبه فنسورهای کیم است که آیا
اشغال دارد یا خیر و همین طور فنسورهای کیم تا مطمئن شویم قطعه وجود ندارد.
فنسورهای جعبه فنسورهای کیم را چک می‌کنیم

سنسور کیم که یکی از فنسورهای 30A سفید است با جایگزینی فنسور سنسور کیم که لامپ سنسور
در سنسور کیم در همان سنسور روشن نمی‌شود و مجدداً سنسور کیم 30A جعبه فنسور مجدداً
در سنسور دابل این سنسور اشغال در مدار باشد که سنسور اشغال در مدار پدیده کیم و با
رفع سنسور اشغال در مدار خود در سنسور کیم روشن می‌شود برای پدیده اشغال باید سنسور کیم را در سنسور
کیم هر جا که سیم به بدنه برده پدیده سنسور کیم را منع اشغال می‌شود و باعث روشن شدن سنسور کیم

خرطوط هر اکس را باز کرد سنسور کیم که قسمتی از دسته سیم از سنسور کیم به سنسور کیم است و در
شده و باعث اشغال در مدار شده است.

سیم‌ها را آویزیده را با چسب برق تمیز و عایق می‌کنیم.
دسته سیم را داخل خرطوم حرارت دهنده و نوار چسبی می‌کنیم.
توسط بست پلاستیکی دسته سیم را به بدنه می‌کنیم.
با کافه پوشانیده.

استارت + ضدربه به عیب تیربو = کلر کردلو عیب تیربو

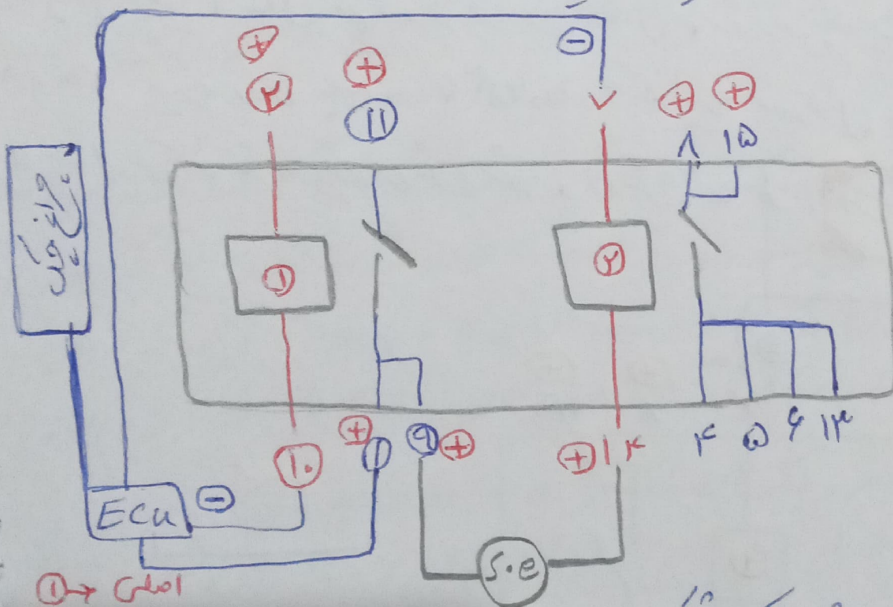
بدلیل باس بودن کیفیت عیب تیربو زغالن کم گرام لایود قفل می کند که بازدن ضدربه کلر کند که این راه حل معقنی است.

توضیحات بیشتر درباره رله دابل

رله دابل زمین، سائرم و سه در همه خودرر یک هست که روی همه خودرو ها نصب راشود. از ۲ رله شغل شده که هر کدام که وصل بشوند تعدادی از پایه آن رله دابل رو به تعدادی رله وصل می کنند. رله هم از یک بوس و پلاستین شغل شده، بوس براسی به برق + و - میاد (85, 86) وقتی که تقدیم آن تا سیر شد مگنت مینه و پلاستین رو میباند وقتی که پلاستین چسبید رله عمل می کند و آن پایه ها را هم وصل می کند.

رله دابل ۱۵ پایه داره که ۴ تا از آن پایه ها برق تحریک را حاکم یعنی به + و - برای رله اول و به + و - برای رله دوم.

رله اصلی در رله قدرت چی هست؟ رله ای که برق عیب تیربو روشن هست مین رله قدرت یعنی رله وصل مینه برق عیب تیربو از اون هست و اون یکی رو مین رله اصلی.



وقتی رله ① عمل می کند پایه ۱۱ را وصل می کند به پایه ۱۵

اونور پایه ها ۸، ۱۵ را وصل می کند به پایه ها ۴، ۵، ۱۳، ۶

ما در رله دابل ۴ برق ثابت داریم که در سیم سائرم و دالکو ۸ و ۲

در سیم زمین دوس ۵، ۴، ۱ و ۸

① → اصلی
② → قدرت

سائرم دالکو به شکل هست و در زمین دوس به کپاشل هست.

وقتی که سوئیچ بازه شود یک برق + از Ign میره سر Ecu و سوئیچ مینه که سوئیچ باز شده و حالا Ecu میاد به پایه ۱۵ برق - میره و بوس مگنت مینه و پلاستین چسبید و رله وصل عمل می کند.

حالا برق + که روی پایه ① هست میره سر پایه ها ۱۱ و ۹ که از خود پایه ① میره به داخل ECU و از پایه ۹ با واسطه سوئیچ اینرسی میاد روی پایه ۱۴ این که اگر سوئیچ اینرسی قطع بشود

سیستم سائریم را در دوام هدرز فعال نمی‌شود.

رله فعال شود و برق + از پایه ۱۱ آند رله پایه ها ۱۱ و ۹ که از لحاظ پایه ۱ میره به سمت ECU تا ECU موقعی کند که رله اول عمل کرده هست و برق از پایه ۹ با عبور از سوئیچ اینرسی میره به پایه ۱۴ که تحریک رله دوام هست.

وقتی که برق از پایه ۱ میره به ECU و ECU موقعی می‌شود که رله اول عمل کرده و سالم است و حالا یک مفتی به پایه ۷ صادر می‌کند.

بازمانده باشد که همیشه پایه ۷ از رله دوام و پایه ۱۰ از رله اول وصل به ECU هستند.

و همین طور چراغ چک را جلو آمپر روشن می‌کند. اینهاست که سیستم سائریم اثر می‌کند.

بازگردیم و چراغ چک روشن نشود اتصال رله دوم یا برق در درگاه اول است چون که پایه ۱

برق از میره به ECU و وقتی که متوجه می‌شود رله اول سالم است برق + را بران بوسیله رله دوام صادر می‌کند

چراغ چک فعال می‌کند و

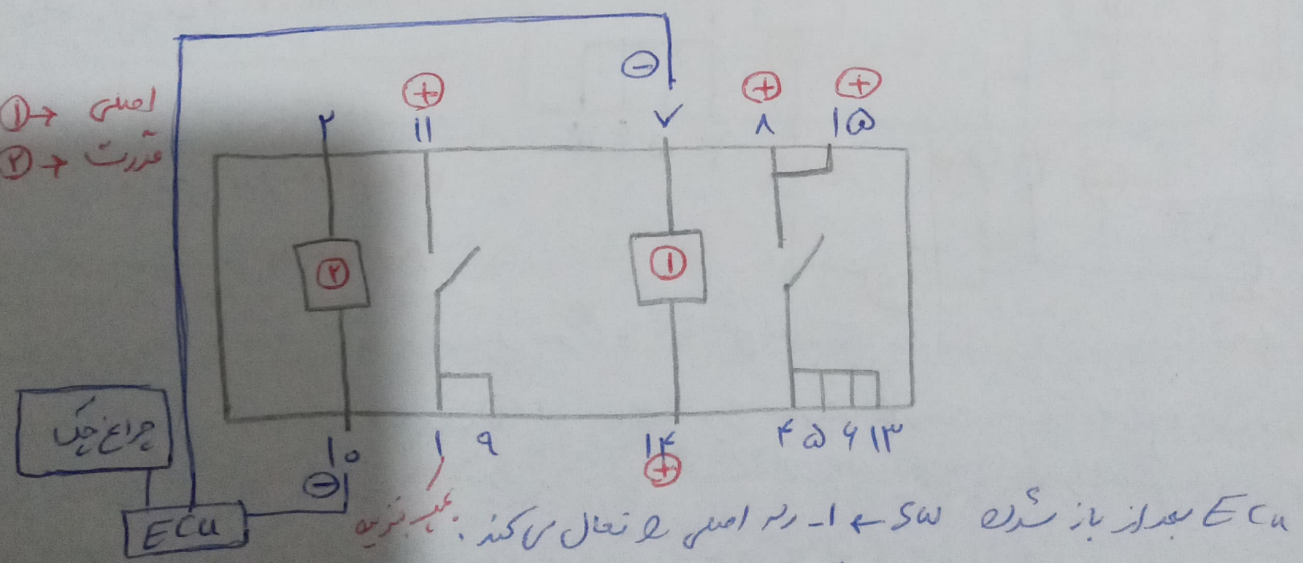
اگر برق از پایه ۱ به هر دلیلی وارد ECU نشود خطای رله اول صادر می‌شود.

حالا که برق + از پایه ۹ می‌رسد به پایه ۱۴ آند و از آن سمت هم ECU می‌رسد و

پایه ۷ ارسال می‌کند و بوسیله فعال می‌شود و پلاستیک هرچید و برق + از پایه ۱

۱۰ و ۱۱ میره رله پایه ها ۱۴، ۱۵، ۱۳، ۱۲، ۱۱، ۱۰ که میره سر کویل دوپل، انتر کویل و غیره و اینها

به فعال می‌کند تا ماشین روشن شود و روشن می‌ماند. **در سیستم سائریم دو الکترو**



- ۱- رله اصلی را فعال می‌کند. به غیر از اینها
- ۲- رله قدرت را فعال می‌کند. (مفتی پایه ۱۰)
- ۳- چراغ چک را روشن می‌کند

میں ایسی درستی زمین چراغ ایک صحیح رطوبت سالم بورڈ یا خراب بورڈ سے دہلی نڈارو ایک از تفاوت ہا این است و ایٹھ در سالم برق از ① بیروت رسی ECU و متون عمل کر رہے رہے مہند و بعد برق ② برای رله اوم و چراغ یک و عدل می کرد رسی در سالم زمین به کفص باز کرد SW هر آرم فعال و چراغ یک روشن می شود.

این در سالم زمین روشن شدن چراغ یک به معنای سالم بودن رله است و این فقط در سالم اگر سالم قابل قبول است.

* حالت ه مختلف بیروت مکی بیروت ۱- سوئیچ بسته ۲- سوئیچ باز ۳- موتور روشن

در حالت سوئیچ بسته یک برق برای حافظه ECU صادر. در خودرو با سالم سالم با زمین تفاوت دارد و آن این است ECU برق حافظه خود را از رله اصلی می گیرد یعنی در سالم که باید ⑤ برق دائم است ECU از پایه ⑩ برق را برای فقط حافظه موقت خود می گیرد یعنی همان پایه است که ECU موقت می زند سوئیچ شده پس وقتی سیمه و رله اصلی لا فعال می کند در حالت سوئیچ بسته یک برق می گیرد برای حافظه موقت.

امداد زمین این اتفاق در پایه ۷ این اتفاق می افتد. پایه ۱۴ کم + داعی دارد برق از پایه ۷ عبور کرده و وارد ECU می شود و به کفص باز شد SW ، ECU همین لامپ می کشد و رله اصلی لا فعال می کند.

* حالت آماده Standby

یعنی وقتی که سوئیچ باز می شود ECU به مدت ۵ تا ۳ ثانیه رله قدرت را نشه می دارد و آرد این قدرت ۳ الی ۵ ثانیه اطلاعات سفرد در موتور رسید و متعین اسارت خود را می زند رله قدرت را نشه می دارد و ECU رله اصلی لا فعال می کند رله قدرت را به مدت ۳ الی ۵ ثانیه فعال می کند که بعد از آن تریو سیمه می شود اگر اطلاعات سفرد در موتور رسید ECU رله قدرت را نشه می دارد و خود را روشن می کند و روشن می ماند و اگر این اطلاعات به ECU نرسید ECU بیره رسی حالت Standby یعنی رله قدرت را از مدار خارج و غیر فعال می کند و منتظر اطلاعات موتور می ماند و منتظر است که اطلاعات رسید سریعاً رله دوم رله قدرت را مجدداً فعال می کند و خود را روشن می کند و روشن می ماند.

عیب یا بی باطری

۴ اتمام عمر مفید باطری
خرابی باطری که در موتور سووم؟ اول نشانه بر مفیدش تمام شده باشد یعنی صفات آن و معاد فقال آن روزی گشت و وقتی تمام شود عمر باطری تمام است و دیده هیچ لامپها یا جزئیات نیست.

۵ باطری سولفات شده: یعنی این باتری برای مدتی انبار شده یا اینکه روی ماشین بوده و باطری سارز نرفته (استارت خورده) چون باطری در زیر به حرور تخلیه میشه، تخلیه شده صفات سولفات شده سولفات و صولف سولفات بعد از مدتی بگردد روی صفات خشک میشوند و دیده بر نمی آید و درنگ شکر و غیر شود و به اصطلاح می میرد.

۶ سارز بین (از دنیا): اگر دنیا خورد و خراب باشد باطری لا بین از اندازه سارز می کند و پاش که شود که باطری باد کرده مخصوصاً از کناره ها و باطری خراب می شود. (باد کرده درگیر)

۷ اتصال کوتاه یک خانه: زمانی که قطعه ای از باطری اتصال کوتاه باشد یکی از خانه های باطری اتصال شده باشد و دشار باطری حدوداً ۱۰ ولت می شود و وقتی به هیدرومتر تست می کنیم باطری را می بینیم که باطری یک خانه اش غیر فعال شده است.

۸ باطری دشار است: باطری سالم اعاتی در نداشته باشد. باطری که استارت نمی زند یعنی به ما برای نمی دهد و ممکن است آن شیشه دنیا لای خراب باشد و سارز نیاز داشته باشد. * هیولر پنجم؟ این کار لا توی دستگاه شده باطری انجام می دهیم. این دستگاه از باطری یک آمپر بالا می گیرد شیشه زمانی که خورد و استارت می زند چون زمان استارت آمپر بالا می آید از باطری کشیده می شود یعنی با آمپر آمپر که از باطری کشیده می شود زمان استارت طولانی است این شیشه سازی می کند اگر در زمانی که آمپر بالا می آید از باطری می کشد باطری کم می آید و دشار می کشد باطری قطعاً خراب است.

۹ انبر قرمز لایه قطب مثبت وصل می کنیم. انبر سیاه لایه قطب منفی وصل می کنیم. در این حالت مغز دستگاه

اگر در این حالت دشار باطری بالا تر از ۱۳ بود (هنوز کاری نداریم دکه لا ترون هم دستگاه من الان یک ولت متر ساده هست که فقط ولتاژ باطری را به ما نشان می دهد که هیچ می گویند ولتاژ اولیه که باید بین ۱۲-۱۳ ولت درسته باشد که توسط مولتی متر هم می توان انجام داد.

۱۰ در حالت مولتی زاموس با مولتی متر ولتاژ باطری را اندازه می گیریم که باید بین ۱۲.۴ باشد و اگر به هر چه دنیا خراب هست و پیش از حدی رو می کشد. اگر ولتاژ زیر ۱۲ بود دنیا سالم بود باطری خراب هست. باطری سالم در حالت معمولی از ۱۲ یا بین ۱۱ تا ۱۲

حالاً ما مقصود که ولتاژ اولیه و فواید این کندی و مدت ۱۲ الی ۳ ثانیه تا به مداریم چه اتفاق
 می افتد؟ آنگاه با یک دره است از برای هر کس و عقیده را می بینیم که تا مقدار می آید تا به

ترازی و صنعت باتری

| | | | | | |
|----------------------|------------|-------|-------|-------|---------------------|
| ولتاژ اولیه | بالای ۱۳ | ۱۲-۱۳ | ۱۲-۱۳ | ۱۲-۱۳ | زیر ۱۲ |
| ولتاژ ثانویه (استار) | | ۱۰-۱۱ | ۹-۱۰ | ۹ | زیر ۹ |
| وصفیت باطری | دینام زیاد | سالم | صغیف | خراب | دینام برگشته شود |

هدینام سالم باشد باطری خوب است.
 گدینام خراب باشد باطری سالم است.

مقصود چیست باطری می کنیم مقدار فواید

به روش دیگر: چراغ که جلوی دروازه موتور فواید به دست می آید دقیقه روشن می آید و به روش دیگر که ولتاژ از
 آن مقدار اولیه جود است کرده است.

به روش دیگر: ممکن است در دو دره آردیم تا فواید روشن شود و در هر استار هر زمان که ولتاژ را بررسی
 می کنیم در با ولتاژ اولیه مقایسه می کنیم اگر زیر ۹ آنگاه یعنی این باطری خراب است یعنی کارش را
 تمام کرده و نیاز به تعمیر دارد.

فولت و آمپر روشن شدن خودرو

استار ۱ بخوره ولتاژ روشن می شه ۴ دینام ۱ موتور ۱۰ ولتاژ ۱۰ جقه ۱۰ سلف ۱۰

۱ موتور اگر جقه و سلف در دره و توی سوزن کی اثر کمتر یا اثری می شه در جقه هم سلف هم مشکل از
 مقصود است مگر اینکه جقه کرده باشد که باطل دلان روشن می شه.

یا اینکه موتور سلف را کرده - یا سلف بریده - یک سلف کفایت می کنه مشکل برطرف می شه
 مشکل برطرف نمی شه.

برای موتور ۱ ابتدا جقه کوئل را بررسی می کنیم تا ببینیم که کوئل جقه سلف هم ارسال می کنه یا خیر.

دارد ← اگر داشت سلف هم سلف سلف
 ندارد ← یعنی سلف هم سلف جقه کوئل هم سلف کوئل در دره آردیم و سلف هم سلف هم سلف هم سلف

تعمیر برق ورودی کوئل را چک می کنیم. کوئل یک برق + دائم دره و یک برق - که از ECU
 بصورت پالس می آید وقتی که این جقه سلف یا برق + مقصود یا برق - خارج از این حالت است

برق + دائم نداریم ← هر دو سلف را در دو کوئل که برق را از دو سلف می کنه و یا از دو سلف
 یا سلف که از دو سلف تا کوئل مشکل دارد.

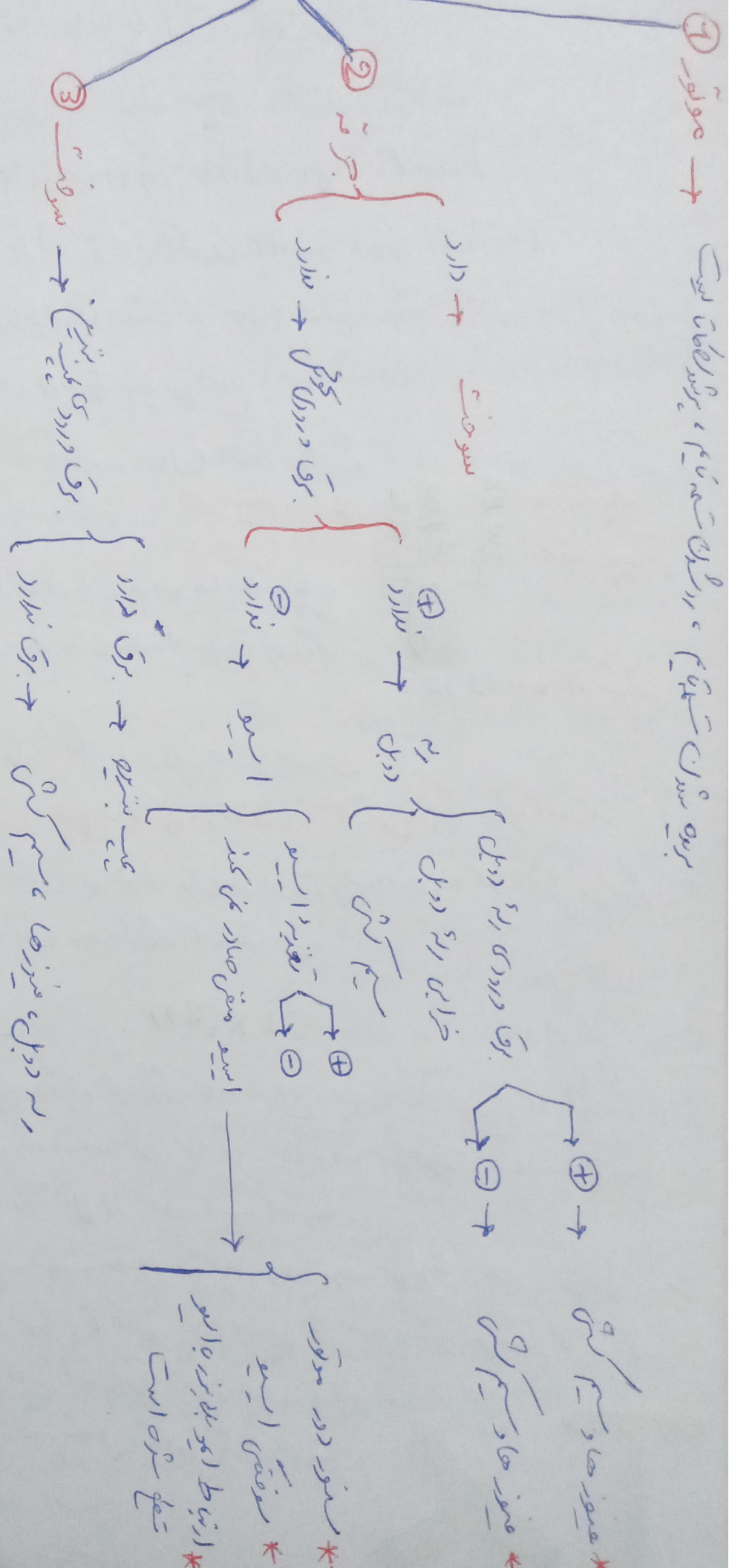
سقف نداریم ← میریم سراغ Eca چون این Eca هست که مقرر باید با ارسال فرم کند
 Eca خرابه هست و با اینکه ورودی شکل دارد مثل برق ⊕ یا ⊖ ایستگاه یا میریم کسری از
 Eca تا کابل شکل دارد

برق ورودی را دابل باید ۳ تا بریم ⊕ داشته باشد و ۲ تا ستر از Eca باید بیاید و اگر را دابل ⊕
 نباشد میریم سراغ فیوز ها سیم کشی
 اگر برق دابل نباشد باز سیم کشی
 خرابه را دابل استفاده از را دابل است
 سیم کشی سیم کشی را دابل تا کابل

ایستگاه حالت دانه - تقویم ایستگاه دانه ۱ - ایستگاه صادر می کند ۲ - میریم از Eca تا کابل
 * سیم کشی دور موتور در بعضی از دستگاه ها که اوقات قطع
 از سیم کشی با داده سیم کشی
 Eca را دابل تا کابل
 ارتباط ایستگاه با Eca قطع است

سرفت ابتدا میریم سراغ سیم کشی و سیم کشی که برق سیم کشی سیم کشی از سیم کشی است
 میار باید ← برق دارد ← سیم کشی خرابه هست با فزیه فعال سیم کشی (مکانه کامل سیم کشی)
 برق ندارد ← ⊕ قطع ← را دابل - فیوز ها - سیم کشی

● فلوجاریت روشه شدن هائیک بفریت مکی



این درهائی است که محدود استراتی سنجیدگی رایج نمی شود.

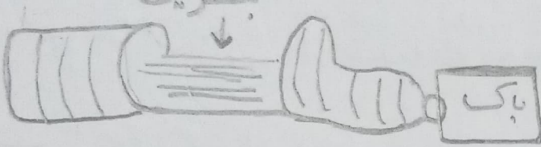
در خوردن های خانواده برود در اصل معلوم هست

در بزرگ یا صفر درجه تا 89

در کوچک یا هفت درجه تا 89

سیم حکیم ستاد بر روی یک بنزیره و آب نه کنیم و جدید سالم را به یک بنزیره کنیم
هر کنیم کوه آناسیم داره که به نایه قدوس در زیر کله یک بنزیره کنیم برشود.

بعد یک بنزیره را جاس زسیم و با استفاده از ابزار مخصوص آن را سفت بر کنیم سپس سبکت
بر بفره لا عقل که حکیم و مجدداً تست سلامت می گیریم و پاک را از بنزیره بر می کنیم.
با استفاده از بطری شیشه نوبت به پاک را از بنزیره بر می کنیم و
بعد استارت می زسیم و موتور روشن می شود.



داستان روشن شدن پروژ 405 (93)

جدید دره دلی روشن می شه و حالا چون جرته داره میریم سراغ سوخت - گفت صد که یک
بنزیره میاد البته صد شرط نیست و بایستی سگت را از ریل سوخت جدا کنیم تا سینگ که آن
بنزیره میار یا نه. (در حالت سوئیچ باز و استارت بر می کنیم)

برای تست کردن باید موتور سرد باشد و سگت ریل سوخت را در بطری بگیریم تا بنزیره روی خوردن
نرورد و دیدیم که هنگام استارت زدن بنزیره یا شش می خورد.

جرته داریم و بنزیره هم از موتور انزاکتور یا شش می کند اما حالت بیتر ندارد
(این ماسکون به هیچ عنوان مشکل بر نمی نهد)

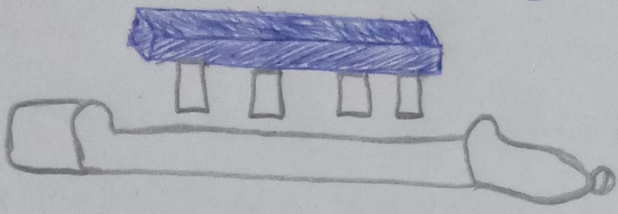
* ایراد مکانیک مثل رد کردن سیم نایم ، پاره شدن سیم نایم دره
* خفه کرده باشد - آفتد استارت زده باشد که سنج ها جین شده باشد در هم می کشد
هست و بایستی ماسکون را با هل دادن روشن کنیم.

نتیجه حکیم: حتماً از تست سلامت سیم رینگ اطمینان حاصل کنید تا باعث کج شدن سوپاپ
نشد و خوردن نیز متعذر نبود.

مکانه سیم رد کرده باشد - کجی سیم نخ زدن و فشار کجی سیم را گرفته و رفت و کاره لا
هست و این به این معنی هست که سیم رد کردن و عمل لعل و تنظیم سوپاپ
سوپاپ OK هست که این ماسکون مشکلی و کجی سیم را کند.

توضیح دلیل این است که بنزیره روی ریل سوخت میار دلی خوردن انزاکتور ها یا شش می کند.

با استارت زدن سوزن ها یا شش میزنند.
و این سوزن ها را از سرهای درآوردیم درست کردیم.



- ۱- همه سوزن ها کبک شده اند. ^{بعینه}
- ۲- برق آنها قطع هست. ^{اقبال بشیره}

سوکت انترکنکته ها را درآوردیم و با لامپ تست آژنگ برق آنها را تست کردیم دیدیم که متری پالس میاد (Ecu کاری رو انجام بده) ولی پایه دگنه که باستی + دائم شان به استیباها متری شان میدهد.

علت : برقی که از روی رله دوپل میاد روی انترکنکته ها نیست.
پایه رله دوپل مشکل داره.

سیرسیم کش از رله دوپل تا سوکت انترکنکته مشکل داره.

نکته : سوکت رله دوپل رو جدا کردیم و سوکت هر ۴ تا انترکنکته رو نیز جدا کردیم تا متوجه شویم از ۴ تا انترکنکته اتصال درسته باشه و اولا ، بقیه متری به و دیدیم باز روی آن پایه متری هست یعنی این برق + دائم که باستی رو آند روی سوکت انترکنکته عدد در لیدر یکجا اتصال به بدنه داره. سیم کشی رو دنبال کردیم ولی چیزی پیدا نکردیم.

استفاده از رله دوپل مثبت : یک رله دوپل باز با قرار بدیم تا در هنگام شروع بازواستارت بکند رله اهتزاز قدرت رو یک کنیم که مطمئن شیم ایراد از Ecu نیست و متوجه شدیم که Ecu متری پایه ۷ و ۱۰ را فرستاده و مشکل مثبت اماکنه از رله ها نمیآید.

رله دوپل خودش هم پایه هاسی شسته بود و هم مقداری از پلاستیکش رو آب کرده بود. رله دوپل رو کاملاً تعویض کردیم و ماشین رو استارت زدیم و دیدیم که مقداری دود از ماشین بلند شد !!! بحیب لعلل متفحص شد و مشکل در سیم کشی بود و پس از اتصال دوباره سیم کشی بود. هم باعث شده متری را در سوزن انترکنکته بره هم رله دوپل رو آب کرده و در واقع ایراد اصل در سیم کشی بوده است.

* نقشه‌های سیستم انژکتوری

انواع نقشه‌ها: ① وایرینگ ② جانمایی ③ سمانینگ

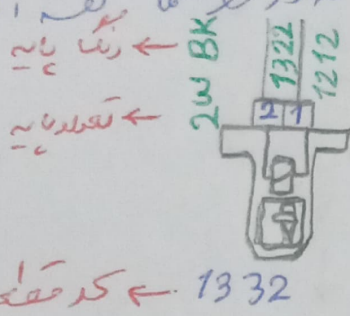
این نقشه‌ها از ۳ ایمان شکل شده ← سیم - قطعه - سوکت

مثال: Fuel injection system - 405 Pars Xu7

EMS SSAT Petrol Euro4 (سیستم انژکتوری SSAT تیریز هست)

نشان داده شده است وزیر آن یکی که نوشته شده که همان که قطعه هست که در نقشه جانمایی شده که در سیم‌ها و جابجایی E040 بیاید که کنیم.

* زیر هر قطعه یکی که نوشته شده که معرف همان قطعه می‌باشد که در لوله‌های نقشه آمده است.
* در کنار هر قطعه چند عدد در طرف هست: کد سیم →



کد سیم فرکانسی که سیم مطابقت هست ولی در باقی موارد هاستایلی می‌باشد رنگ سیم بیشتر اهمیت دارد آن کد سیم به عامله ۳ سانی ورودی در سیم‌ها حک شده است.

معمولاً ۶۲ استاندارد داریم: ① انگلیسی ② فرانسوی

بعضی از نقشه‌ها فارسی سازی شده یعنی بجای کد قطعه، اسم آن نوشته شده است.

در نقشه‌ها کد ایرید سیم‌ها با رنگ مشخص می‌شوند ولی در خودروهای فرانسوی یا کد مشخص می‌شود. در این نقشه اسمی از سوکت در کنار آن زده شده است.

* روشن نشدن پروانژکتوری SLX (89)

با باز کردن سوئیچ صدای بچ بتری می‌شنید نمی‌تواند و اما سوراخ بچ بتری هر دو با استارت زدن برق سرب بچ بتری می‌آید و لامپ شتاب روشن می‌شود پس برق سرب سوکت می‌آید پس مشکل از ارسال برق و مدار سیم کش نیست و مشکل از خود بچ است.

پایه‌ها ④ و ⑤ را به ۲ سرب لامپ شتاب منتقل می‌کنیم و استارت می‌زنیم و لامپ روشن می‌شود.

حالا سوکت بچ بتری را جابجایی کنیم تا فکر کنیم بچ بتری را بیسیم و موقیم روشن می‌کند پس ندادیم، بچ را با استفاده از آچار مخصوص مجموعه بچ بتری جدا می‌کنیم.



که خالی بود با یک سرب وصل می‌کنیم. سوراخ‌ها در همه پروانژکتورها است.

● عمل نم برقی سولج

رله دول راغس م کیم هزول سولج باز و عکس العمل دینه نم شود جزیار باز و سولج کیم
سولج لا دلی هج صدای از سمت رله شنیده نم شود. جقه لا از سمت کویل جب کیم دایم
که جرته هم نم یاد.

- دیاگ عمل کیم و کد فظا ل فرانس ۱- فرانس در سنور میل بادکب - دایم
- ۲- فظا در پاسخ خدمت - دایم

با یک کد فظا ها همواره فظا خدمت هست و حیثان صدور رله نم شود حدس فالج
هست که صدور کد سولج اش برید است.

حال ایدم روی مدول سوکت یکم از سوزله ها با باز کیم و سولج باز ست کیم که سولج که برو
سروکت میدار بانه که هست و حال لید روی گذاریم سر ⊕ و استارت می زنیم و می بینیم که
بایس مثنی از سر ECU ارسال نم شود -

رله شدن بید تریه - بنامون پس مثنی - لیدر ⊕ روی سوکت اثر کنه - فظا خدمت همه ایضا
هائی از برید کد سولج هست.

باد نگاه دیاگ کد لا تعریف کردم اما کد نترت که سانه فرانس ICA هست و حالا باید
تعریف ICA U20 میب و تعریف لید هیوین ایس میب بالا و ممکن هست که فاکت قبول
نکند و له حل سانه تر لید است که بیکد کیم.

● روش شدن براید لودر 4 مدل 95

جرته لا از سر کویل نت م کیم جته از کویل صادر میه در تینه علت از برید کد سولج یا فرانس سوز
در معنویت.

سفت دردی میل سوخت لا خارج م کیم و در زمک استارت زدن جریه تریو لا ست م کیم
می بینیم که تریو سر میل سوخت عینا که ممکن است مشکل از میب تریو باشد که تریو لا
ارسال نم کند.

برق دردی میب تریو لا در حالت استارت زدن کیم و برقی میاد و لایب ست در سولج
لا میب تریو لا خارج م کیم و سوکت میب تریو لا بیکد کیم که آثار سوختن سولج
با بودن آمپراست و صی آن آند سوختن در سوکت یعنی ادرت کلمه بالا می عم
دیه م شود.

• عمل نم بر روی ~~تاریخ~~ سونچ

به دلیل لغت در کیم جنرال سونچ باز و عکس العمل دیده نمی شود چیزی باز و بسته کنیم
سونچ را در هیچ صدایی از سمت رله شنیده نمی شود. جرقه را از سمت کوئل بگیریم در کیم
که جرقه هم نمی آید.

- ۱- فرای در سنسور میل بادکوبه - دائمی
- ۲- قطار در پاسخ ضد سربت - دائمی

با یک کربن و خطاها همواره فضای ضد سربت هست و همچنان خودرو روشن نمی شود پس مالیه
هست که خودرو کد سونچ اش بریده است.

حالا دریم روی مولد سوکت کیم از سوزن ها با بازی کنیم و سونچ باز ست کنیم که بینیم که بروی
سربوکت میاد یا نه، که هست و جرقه اش برود گذاریم سر \oplus استارت می زنیم و می بینیم که
پایس متقی از سر ECU ارسال نمی شود -

روشن شدن ~~میل تیر~~ - بنامون پایس متقی - بعد از \oplus روی سوکت انرژی - ~~فضا~~ ضد سربت همه اینها
حالتی از بریده کد سونچ هست.

با دستگاه دیگ کد را تعریف کردم اما کد نرفت که شاید فرایس ICA هست و حالا باید
تقریب ICA ۰۲۰۰ میب و تعریف کرد هر چند این میب بالا و ممکن هست که فاکت قبول
نکند و به حل ساده تر لیه است که بیاید کنیم.

• روشن شدن ~~میل تیر~~ بر روی 4 مدل 95

جرقه را از سر کوئل نت گرفتیم جرقه از کوئل صادر میله در تسمه علت از بریده کد سونچ یا فرایس سنسور
در مولد سربت.

سفت در روی میل سوخت را خارج کنیم و در زمان استارت زدن جرقه تیر سوخت می آید
می بینیم که تیر سوخت در میل سوخت می آید که هست مشکل از میل تیر سوخت باشد که تیر سوخت را
ارسال نمی کند.

برق در روی میل تیر سوخت در حالت استارت زدن جرقه می آید و برق میاد و لامپ ست روشن می
هست میل تیر سوخت را خارج می کنیم و سوکت میل تیر سوخت را جوی کنیم که آنرا سوخت می آید
با لا بودن آمپراست، حتی آن آن سوخت در زیر سوکت یعنی اول سوکت کلمه بالای هم

● عمل نم بر روی ~~تابلو~~ سولنج

رله دول را پس از کتم هر دوک سولنج باز و عکس العمل دیده نمی شود چیزی باز و بسته کنیم
سولنج را در هیچ مدار از سمت رله کشیده نمی شود. جرقه را از سمت کوئل کتم کنیم در این
که جرقه هم نمی آید.

- دیاگ عمل کنیم و کد خطا را فوینم: ۱- فرای در سنور میل با داکت - دائمی
- ۲- خطا در پاسخ ضد سربت - دائمی

با پاک کردن خطاها همواره خطای ضد سربت هست و همچنان خودرو روشن نمی شود حدس ما این
هست که خودرو کد سولنج اش بریده است.

حال اگر دریم روی موتور سوکت یکم از سوزها حالا بازش کنیم و سولنج باز است یا کنیم که سولنج که برق
سربوکت میار باشد، که هست و خارج ایند روی گذاریم سر \oplus و استارت می زنیم و می بینیم که
پایس متقی از سر ECU ارسال نمی شود -

روش شدن ~~پایس~~ - بنامه ~~پایس~~ متقی - ~~پایس~~ \oplus روی سوکت اینر کوئل - خطا ضد سربت همه اینها
حالی از بریده کد سولنج هست.

با دستگاه دیاگ کد را تعریف کردم اما کد نترنت که ساخته فرایس ICA هست و حالا باید
تعریف ICA U2000 تعریف کرد همینطور اینر میله بالا و ممکن هست که فاکت قبول
نکند و رله حل ساده تر اینو است که بکشد کنیم.

● روش شده برای رله 4 مدل 95

جرقه را از سر کوئل بت کتم جرقه از کوئل صادر میله در تسمه علت از بریده کد سولنج یا فرایس نبود
در موتور سربت.

سفت در روی میل سوفت را خارج می کنیم و در زمان استارت زدن جرقه تریو را سفت می کنیم
می بینیم که تریو سر میل سوفت بخار می کشد است مشکل از پلی تریو باشد که تریو را
ارسال نمی کند.

برق در روی پلی تریو را در حالت استارت زدن کتم کنیم و برق میاد و لامپ سبک روشن می
حالا پلی تریو را خارج می کنیم و سوکت پلی تریو را فیکس می کنیم که آن سوفت را سبک
با بودن آمپراست و حتی آن آن سوفت در زیر سوکت یعنی در سمت کلمه بالا می هم
دیده می شود.

را بر روی می کشیم و در سیم که بر روی ورودی رله درج شده قرار می دهیم تا سیم ها در داخل رله جا نیفتند.

نکته مهمی مابقی را جابجایی کنیم و باید رله درج شده در عرض می کشیم. با سیم جدیدی که به رله می کشیم جدا می کنیم. بزرگتر هم در رله می کشیم و وقت کنید که رنگ بندی سیم ها ممکن است تغییر کند ولی شماره خانه تغییر نمی کند.

تغییر: محل اتصال ها را دوباره حسب ترتیب جدول که باعث بالا رفتن حرارت می شود و اینکه اگر زرد سیمی بود متوجه بشویم.

روش سوراخ برابری زمین 87

رله درج شده نگاه می کنیم و در سیم که سیم ها به رله می کشیم قطع شده اند. پایه ۲ و ۵ در محل زمین هم وصل هستند.

برق \oplus ورودی به رله درج ۱-۲-۱۱-۱۴-۱۵ این پایه هم حدود ۲۰^{cm} پایین تر از رله درج به هم اتصال دارند که برای اطمینان بیشتر آنها را نیز بر سر می کشیم.

در زمین پایه ها ۲-۹-۱۲ به جای وصل هستند و آنها قطع می کنیم. سیم ها را به صورت پله ای قطع می کنیم تا به موقع اتصال نکند.

روش سوراخ بیجان و انت مدل ۹۳

برای ECU یک محافظ گذاشته، بعد از اوان خودرو روشن شده. خودش حدس میزند بدلیل سیم کشی دسته سیم ECU هست. ابتدا در سیم رله جابجایی کنیم تا بتوانیم اوان را بیشتر بر سر می کشیم. تغییرات در دسته سیم دیده شود. سیم بخت مربوط به نوزدهم که در دسته سیم هست که برای کوئل میبره برق کار قبلی سیم قبلی را رها کرده و ۲ سیم جداگانه برای کوئل کشیده. در نتیجه این عمل نوزدهم باعث روشن شدن خودرو شده. چون مربوط به نوزدهم سیم کوئل هست. بعد بررسی این مورد مواردی روی بر سر می کشیم که در جدول.

اول تست جریده کوئل را می کشیم و کوئل جریده ندارد. این خودرو سابقه فراموش سوکت ECU در رله هم سوکت ها را بر سر می کشیم.

مقطع کردن سیم نوزدهم و وقت می کشیم همین سوکت و سیم که دارد سیم که در آن قطع کردیم به رله می کشیم. پس دلیل خاموشی این عمل می تواند باشد.

در بعضی از موارد که سوئیچ لایره که باید با دستفاه ریاست که سوئیچ را تعریف کنیم یا باید یک کد جدید تعریف بشود یا اینکه کلید به کد بشود. بصورت نرم افزار حذف می‌شود.

سور دور موتور - باین فورد ارسال نکتد یا اینکه باین ارسال سوره به ECU می‌رند .

وقتی که سوئیچ باز می‌کنیم آر عمل می‌کنند پس از ۳ الی ۵ ثانیه یکی از رله‌ها خاموش می‌شود و در حالت آماده به یاد Standard شمار می‌گیرند و این وضعیت تا زمانی حفظ می‌شود که سور دور موتور اطلاعات مربوط به استارت فورد و فریدرسل نیل نکت را به ECU ارسال کند وقتی که ECU متنوع استارت فورد فورد شد کار فورد را شروع می‌کند و اطلاعات با ارسال باین سور مقدمات فورد را روشن می‌کند.

برای تست سور دور موتور بهتر است از یک قطعه سالم استفاده کنیم .

در زمان استارت زدن عقربه دور موتور به استارت می‌خورد .

برای تست دلتا سور دور موتور موتوره متر را روی ولتاژ مناسب یعنی ۷ ولت می‌گذاریم .

* نحوه تست برق ورودی پمپ بنزین

زیر فشار عقب - زیر کفی

سورکت ها را از نظر سلامت بررسی می‌کنیم -سیم هلا بررسی می‌کنیم یا اینکه توانسته باشند

* تست برق سدیپ بنزین در زمان استارت زدن (سورکتی که از رله سیم جلو اومده)

۲ سیم نازک تر مربوط به درجه یک و دو سیم ضخیم تر مربوط به پمپ بنزین هستند

برق ورودی را در زمان استارت زدن تست کنید .

* روشن شدن پراید ز بخش ۸۷

جزوه سلامت می‌کنیم می‌بینیم که جرقه نمی‌زند - رله دابل را بازش می‌کنیم با لامپ تست برق می‌زنیم

۱- یک می‌کنیم (۸-۱۱-۱۴-۱۵) حالا که برق هست یک رله باز می‌کنیم تا عملکرد را ببینیم

می‌بینیم که رله ها همکار استارت زدن می‌کند اینک می‌بینند رله سوخته باز می‌کنیم که این درست نیست

رله را با دست نشانه داریم و می‌بینیم که رله روشن می‌شود .

با جایگزین کردن رله ها کار رله فعلی را می‌بینیم که کار می‌کند ^{باز رله سوخته} یعنی آنها را باید با رله های

درست کنیم که در جعبه رله از ازمایش که استارت از اتصال یا یکی رله دابل است

فضای دلی که باید بررسی کنیم. یک قطعه برقی است که تیریه را به ریل سوکت ارسال می کند.

* بررسی قطعات

① بررسی سریع : اول از همه به ادرم سرلیج جعبه فیوز سیم (۲) است راست در سوکت
خودرو تا آنکه دروا EGI برق دروا را وصل قطع می کند. } بجای استفاده از فیوز مناسب
Main محل برق خود را قطع می کند. } از سیم استفاده شده بود.

جعبه فیوز در فل اتاق : فیوز آمپری EGI و با آیدر جعبه فیوز بررسی کنید که سالم باشند.
فیوزهای درواست بویچ باز ۵ تا ۱۰ آمپر برق مثبت دروا در حالت موتور روشن می تواند دلم کرده ترس
در سالم فیوز ۱۰ آمپری EGI و فیوز ۵ آمپر Engine را بررسی کنید.

اگر اینها سالم بودند در ادرم سرلیج سوکیچ اینترن . براید زین سوکیچ اینترن ندادند.

② بررسی دقیق تر : ابتدا جعبه فیوز را از کوئل بررسی کنید. بعد کوئل را از کوئل وصل برود در سیم تا سیم که
جعبه فیوز را بسازد یا سیم که دیدیم جعبه فیوز صادر شد و حالتی که جعبه فیوز نداد جعبه فیوز از سیم سوکیچ ارسال نمی شود.
اگر جعبه فیوز صادر شد نمکتر را از گذایع ریل سوکت رسانی یعنی باید سیم تیریه و برق سوکت را با یک
کنیم .

اگر جعبه فیوز صادر شد سوکت کوئل را در ادرم و برق دروا را تست می کنیم .

تست برق دروا + کوئل سالم در حالت استارت : بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید
و بعد باید در حالت استارت مقتر را بیاید کنیم و کامیونیت بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید بیاید
در زین هم همین طوری مقتر را بیاید کنیم .

سوکت سوکت انترکتور زمین

در حالت استارت برق + و بیاید کنیم مقتر بوجم همین طور

* اگر برق + و - قطعات بیاید و خودرو روشن شود احتمال فرایه جعبه فیوز تیریه قطع دروا و برق سوکت
جعبه فیوز آید . احتمال دلیه اینترکتور مشکل در سیم بیاید سیم بیاید سیم بیاید سیم بیاید سیم بیاید سیم بیاید سیم بیاید سیم بیاید سیم بیاید سیم بیاید

قطعه بیاید را در دوپل هست ← برق دروا را در سوکت می کنیم با سیم رول آن ← با برق ما سیم +
موجود داشته باشد که در سالم و والند ← ۲ و ۸ و ۱۵
زین در بویچ ← ۸ و ۱۱ و ۱۴ و ۱۵

خودرو استارت نمی خورد

دلیل : ۱- خودرو استارت نمی خورد ۲- خودرو استارت می خورد، روشن نمی شود.

دلیل استارت نخوردن خودرو : ۱- باتری ۲- اتصالات دستگاه باطری ۳- مجموعه استارت ۴- برق + سوئیچ

۵- موقف جام باشد یعنی قفل شده به دلیل نرسیدن رولر به قطعات (بهتر است پس میار)

* موقف استارت استارت و ضیفه این این هست که موقف خودرو را می چرخاند در ابتدا تا موتور شروع کند احتراق های خودش را انجام بدهد و وقتی که موقف روشن می شود استارت کار خودش را انجام داده و عقب می کشد و تمام موتور روشن می ماند.

پس ضیفه استارت این هست که یک لوله لوله را دهد و موقف را لوله می اندازد و برق موقف استارت خود را از باطری می گیرد.
Ignition switch

باتری : اولین جایی که سرنوشتیم و بررسی می کنیم باطری هست اگر باطری خودرو عمر مفیدش تمام شده باشد به اصطلاح خوابیده باشد موقف استارت نمی خورد یعنی باطری بودن ندارد که موقف استارت را چرخاند تا استارت بخورد و موقف روشن شود.

علامت : هنگام استارت زدن چراغ های صفحه آمپر کم نور یا قطع می شوند. عمر مفید باطری حدود ۴ سال هست.

علامت تمام شدن باطری ۱- صدای جق جق هنگام استارت زدن ۲- باز زدن علامت هنگام استارت زدن استارت نمی خورد تا صغیت بخورد و چراغ های آمپر کم نور یا قطع می شوند.

۳- تست ولتاژ باطری : چراغ ها روشن آند و کاتد باطری زیر ۱۰.۵ ولت یعنی فرسوده است. کل مدار باطری به باطری کردن

زرد رنگ برای اتصال قطب + و کمر برای اتصال قطب - متنی

متن باطری معرب به جابجای کنیم. قطب + سالم به و اب قطب - سالم به جابجای کنیم

پس از وصل کردن کابل ها خودروی جابجای استارت می زنیم و بعد کابل کابل آرا جدا می کنیم.

ترتیب اتصال کابل ها
قطب + باطری فراب - قطب + باطری سالم

قطب - باطری سالم - قطب - از بدنه یا فریم خودروی فراب