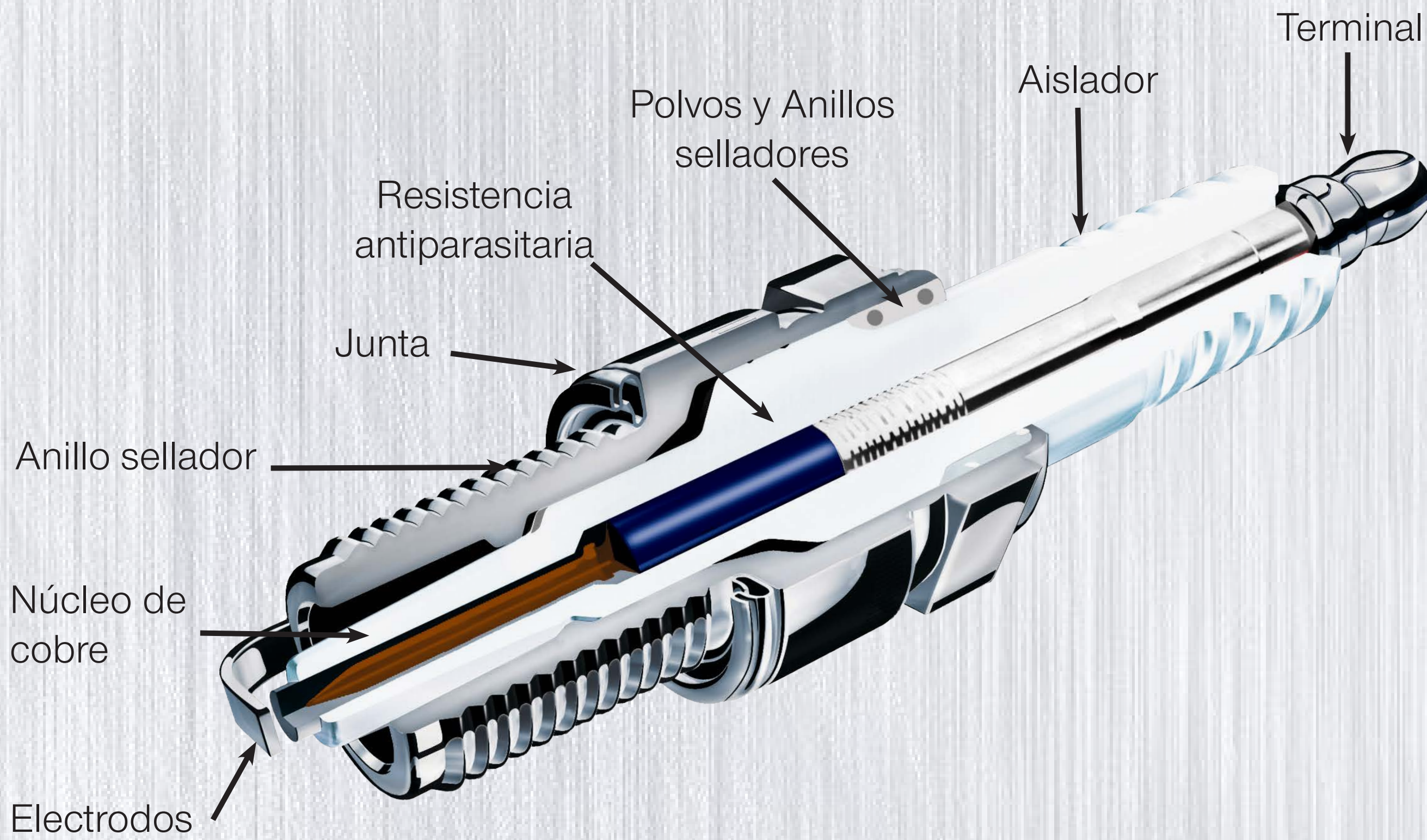


# ANÁLISIS DE BUJÍA



IGNITION PARTS



## BUJÍAS ESTÁNDAR

Única con núcleo de cobre integral. Empaquetadura con cierres de acero. Protección anti corrosión de los electrodos.

» **Ventajas:**  
Mayor amplitud de grado térmico. Estructura robusta a prueba de fugas.

## BUJÍAS DE CORTE EN «V»

Electrodo central con una ranura en V.

» **Ventajas:**  
Menor voltaje para la ignición. Mejor capacidad de encendido. Mayor velocidad de propagación de la llama.

## BUJÍAS DE 2 ELECTRODOS

La chispa salta entre los dos electrodos alternándose cada vez.

» **Ventajas:**  
El desgaste se distribuye, con lo que se prolonga su duración. El voltaje requerido es menor. Tecnología para vehículos catalizados.

## BUJÍAS DE 3 ELECTRODOS

La chispa salta entre los tres electrodos alternándose cada vez.

» **Ventajas:**  
El desgaste se distribuye, con lo que se prolonga su duración. El voltaje requerido es menor. Tecnología para vehículos catalizados.

## BUJÍAS DE 4 ELECTRODOS

La chispa salta entre los cuatro electrodos alternándose cada vez.

» **Ventajas:**  
El desgaste se distribuye, con lo que se prolonga su duración. El voltaje requerido es menor. Tecnología para vehículos catalizados.

## BUJÍAS HÍBRIDAS

Electrodo de masa "normal" y dos electrodos de masa laterales más pequeños.

» **Ventajas:**  
Tecnología de descarga semisuperficial que garantiza un arranque en frío óptimo incluso con carbonilla.

## LÁSER LINE - LPG

Bujías con electrodo central de iridio y electrodo de masa con platino desarrollada especialmente para motores a gas (LPG).

» **Ventajas:**  
La mejor ignición y máxima durabilidad en motores a gas.

## PLATINUM

Electrodo central muy fino de Platino.

» **Ventajas:**  
Mejora las prestaciones facilitando el arranque y la aceleración y reduce el consumo. Menor voltaje requerido.

## IRIDIUM

Electrodo central de 0,6mm de Iridio.

» **Ventajas:**  
Incrementa el rendimiento y reduce emisiones. Gran durabilidad y mejor consumo. Menor voltaje requerido.

## BUJÍAS DE COMPETICIÓN 1

Bujías de electrodo oblicuo, con alto rendimiento para motores preparados.

» **Ventajas:**  
Máximas prestaciones bajo extremas condiciones de competición.

## BUJÍAS DE COMPETICIÓN 2

Bujías de descarga de superficie, con alto rendimiento para motores preparados.

» **Ventajas:**  
Máximas prestaciones bajo extremas condiciones de competición. Para preparaciones extremas.

<b>CONDICIONES NORMALES</b>	<b>DEPÓSITOS DE ACEITE</b>	<b>DEPÓSITOS DE CARBÓN</b>	<b>DEPÓSITOS DE IMPUREZAS</b>	<b>AISLADOR ROTO *</b>
Si el extremo de una bujía es de color marrón o gris claro, se puede decir que funciona correctamente. El motor rinde satisfactoriamente.	Aros del pistón con fugas, cilindro gastado/dañado o retenes de válvula en mal estado. En motores de 2 tiempos, la proporción de aceite-combustible es demasiado alta.	Circulación a baja velocidad durante largos periodos. Mezcla aire/combustible demasiado rica. Sistema de encendido defectuoso. Encendido atrasado. Bujía demasiado fría.	Consumo de aceite a través de los aros del pistón, retenes y guías de válvula en mal estado o mala calidad de la gasolina, lo que genera residuos que se solidifican en la punta de la bujía. Estos residuos no se eliminan completamente aunque la bujía alcance la temperatura de auto limpieza, por lo que ésta puede llegar a comunicarse y dejar de funcionar.	Suele estar causado por un choque térmico (cambio brusco de temperatura). Los trozos de porcelana pueden dañar el motor. Herramientas inadecuadas para el ajuste de la galga, pueden ocasionar también la quiebra del aislador.
<b>ROTURA DEL ELECTRODO DE MASA *</b>	<b>SOBRECALENTAMIENTO *</b>	<b>FUSIÓN *</b>	<b>DEPÓSITOS POR ADITIVOS DE COMBUSTIBLE</b>	
La fatiga mecánica se debe a vibraciones de alta frecuencia por la alta temperatura del gas de combustión, o las vibraciones excesivas del propio motor.	Aparecen cristales o motas en la porcelana. El octanaje usado es muy bajo. El encendido está excesivamente adelantado. El sistema de refrigeración no funciona correctamente. Mezcla aire/combustible pobre. Apriete insuficiente de la bujía. Grado térmico muy bajo.	Si el sobrecalentamiento persiste, los electrodos se funden. Dichos electrodos comienzan a fundirse a una temperatura de entre 1200 °C a 1300 °C.	Aditivos para aumentar el octanaje de la gasolina como el MMT o el ferroceno, generan depósitos que se adhieren fuertemente a la porcelana. Éstos no se eliminan completamente aunque la bujía alcance la temperatura de auto limpieza, por lo que ésta puede llegar a comunicarse y dejar de funcionar.	

Montado como equipo original en:

ALFA ROMEO · AMG · ASTON MARTIN · AUDI · BENTLEY · BMW · BUGATTI · CITROËN · DAEWOO · DAIHATSU · FERRARI · FIAT · FORD · GENERAL MOTORS · HONDA · HYUNDAI · ISUZU · JAGUAR · KIA · LANCIA · LAMBORGHINI · LAND ROVER · LOTUS · MASERATI · MAZDA · MC LAREN · MERCEDES · MITSUBISHI · NISSAN · OPEL · PEUGEOT · PORSCHE · RENAULT · SAAB · SEAT · SKODA · SMART · SUBARU · SUZUKI · TOYOTA · VAUXHALL · VOLKSWAGEN · VOLVO

**NGK SPARK PLUG EUROPE GmbH IBERIA**  
www.ngkntk.es - www.tekniwiki.es  
www.youtube.com/ngkntk+emea

Para saber más sobre la nomenclatura de las referencias de NGK SPARK PLUG visite las páginas aquí mostradas o nuestros catálogos.

\* Un apriete incorrecto (por exceso o defecto) también puede provocar cualquiera de estos daños.