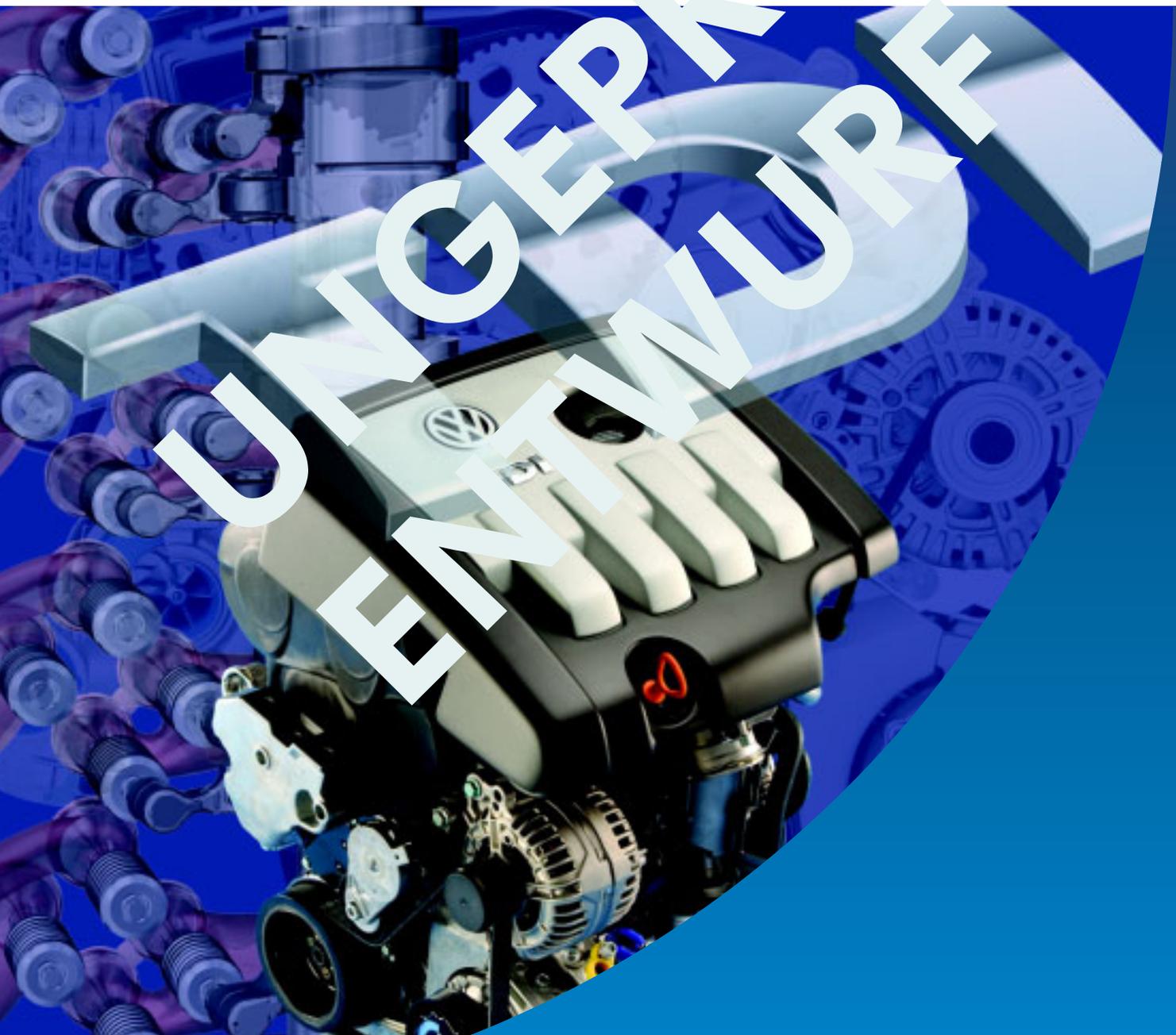


Service Training



Selbststudienprogramm 316

Der 2,0 l TDI-Motor



Die Zeit der Dieselmotoren, die träge waren, beim morgentlichen Start die gesamte Nachbarschaft aus den Betten trieben und bei Vollgas eine schwarze Fahne aus Abgasen hinter sich herzogen, ist lange vorbei.

Fahrleistung, Dynamik sowie Fahrkomfort, Wirtschaftlichkeit und Emissionen sind durch die konsequente Weiterentwicklung aller Motor-komponenten, des Verbrennungsverfahrens, der Werkstoffe und Bearbeitungsverfahren sowie der Einspritzdrücke deutlich verbessert worden.

Um den schärferen Abgasgesetzen gerecht zu werden und bei höherer Leistung den Kraftstoffverbrauch weiter zu senken, setzt Volkswagen auf die TDI-Motorgeneration mit 4-Ventiltechnik.

Der 2,0 l TDI-Motor wurde als erster Vierzylinder-Dieselmotor mit Vierventiltechnik im Volkswagenkonzern für dem Einsatz im Touran, in dem Golf 2004 sowie später auch in anderen Fahrzeugen entwickelt.

UNGEPRÜFTER ENTWURF



S306_039

NEU



Achtung
Hinweis

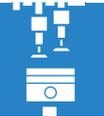


Das Selbststudienprogramm stellt die Konstruktion und Funktion von Neuentwicklungen dar! Die Inhalte werden nicht aktualisiert.

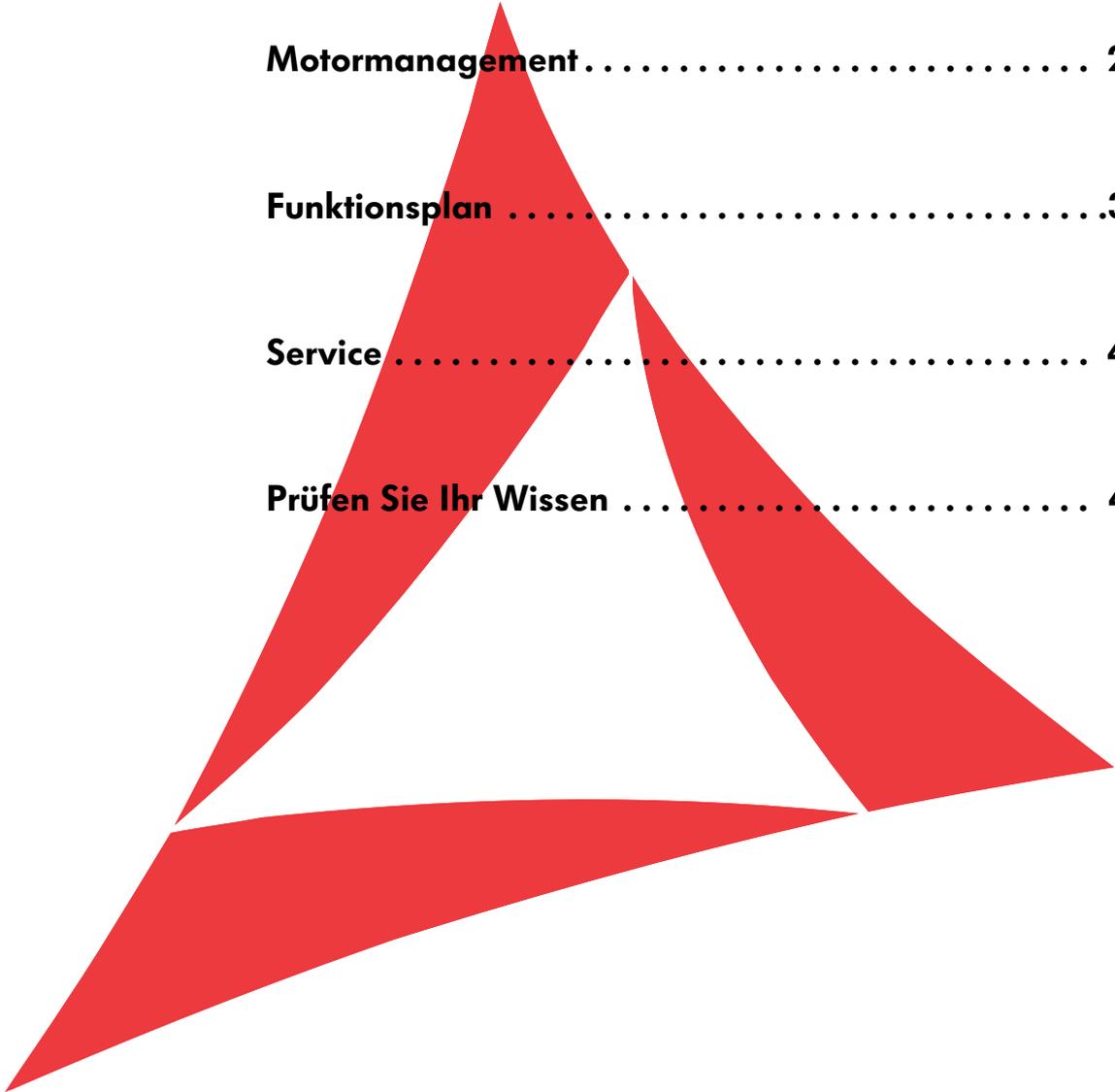
Aktuelle Prüf-, Einstell- und Reparaturanweisungen entnehmen Sie bitte der dafür vorgesehenen KD-Literatur.



Einleitung	4
Motormechanik	6
Motormanagement	20
Funktionsplan	38
Service	40
Prüfen Sie Ihr Wissen	42



UNGEPRÜFTER ENTWURF



Einleitung

Der 2,0 l/103 kW TDI-Motor mit 4-Ventiltechnik



S316_011

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Der 2,0 l/103 kW TDI-Motor ist der erste Vertreter der neuen TDI-Motorengeneration mit 4-Ventiltechnik von VOLKSWAGEN. Eine 100 kW Variante des Motors hat bereits im Volkswagen Touran eingesetzt.

Er ist aus dem 1,9 l/96 kW TDI-Motor entwickelt worden. Die Hubraumvergrößerung gegenüber dem Basismotor wurde durch eine Vergrößerung der Zylinderbohrung erreicht.

Der neue 2,0 l/103 kW TDI-Motor hat einen neu entwickelten Querstrom-Aluminium-Zylinderkopf mit zwei Einlass- und zwei Auslassventilen je Zylinder.

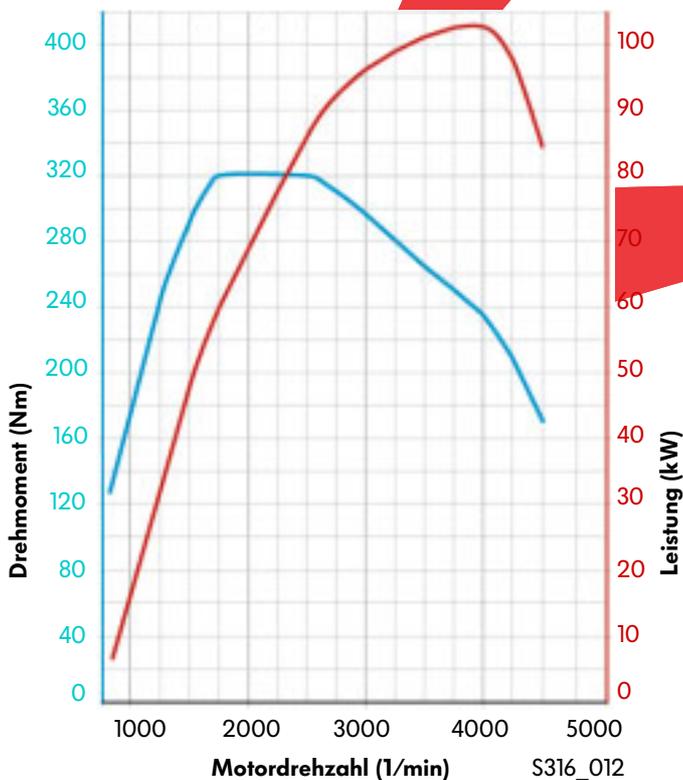
Weitere Technische Merkmale sind ein schaltbarer Kühler für Abgasrückführung, ein Kurbelwellen-Dichtflansch mit integriertem Geberrad für Motordrehzahl sowie eine neue Vorglühanlage.

Technische Daten



Motorkennbuchstabe	BKD
Bauart	4-Zylinder-Reihenmotor
Hubraum	1968 cm ³
Bohrung	81 mm
Hub	95,5 mm
Ventile pro Zylinder	4
Verdichtungsverhältnis	18:1
max. Leistung	103 kW bei 4000 1/min
max. Drehmoment	320 Nm bei 1750 1/min bis 2500 1/min
Motormanagement	EDC 16 mit Pumpe-Düse-Einspritzsystem
Kraftstoff	Diesel, min. 49 CZ
Abgasnachbehandlung	Abgasrückführung und Oxydationskatalysator
Abgasnorm	EU4

Drehmoment- und Leistungsdiagramm

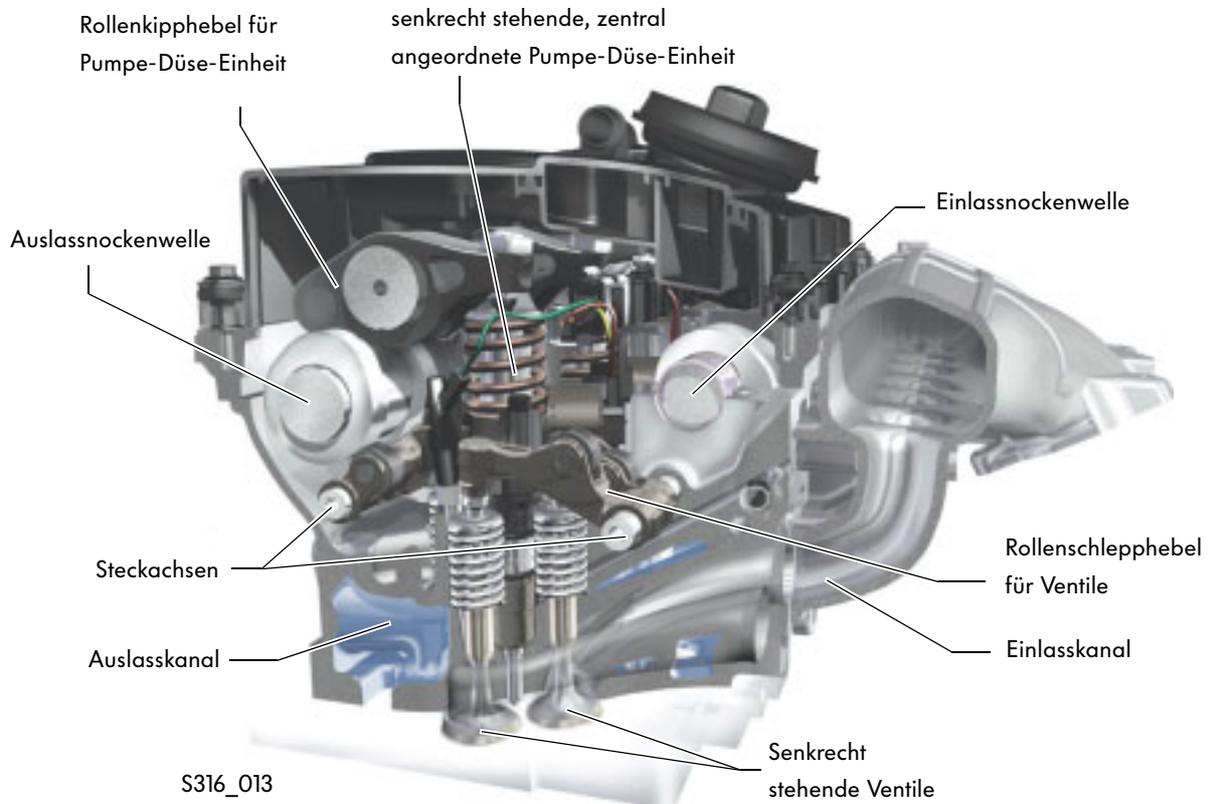


Bei einer Drehzahl zwischen 1750 1/min und 2500 1/min entwickelt der 2,0 l/103 kW TDI-Motor ein Drehmoment von 320 Nm.

Seine maximale Leistung von 103 kW erreicht er bei einer Drehzahl von 4000 1/min.

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Der Zylinderkopf



UNGEPRÜFTE ENTWURF

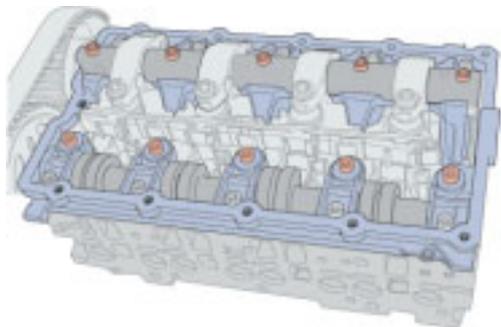
Der Zylinderkopf des 2,0 l TDI-Motors ist ein Querstrom-Aluminium-Zylinderkopf mit zwei Einlass- und zwei Auslassventilen je Zylinder. Die Ventile sind senkrecht stehend angeordnet.

Die zwei oben liegenden Nockenwellen werden gemeinsam über einen Zahnriemen angetrieben.

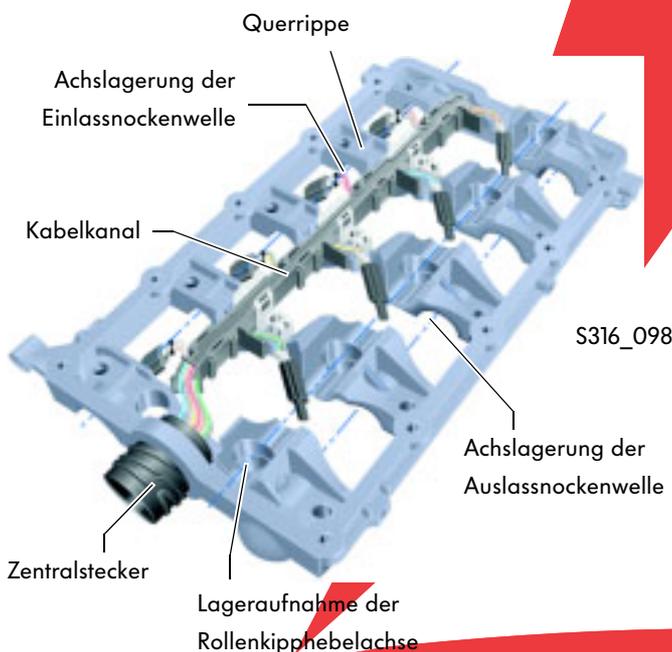
Die Auslassnockenwelle übernimmt neben der Aufgabe der Auslassventilsteuerung den Antrieb der Pumpe-Düse-Einheiten. Die Einlassnockenwelle übernimmt neben der Steuerung der Einlassventile den Antrieb der Tandempumpe.

Die Ventilbetätigung erfolgt über Rollenschlepphebel, die auf Steckachsen gelagert sind.

Der Lagerrahmen



S316_014



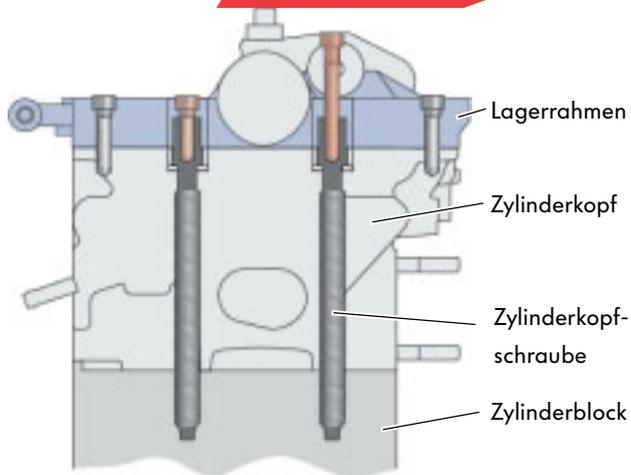
S316_098

Der Lagerrahmen ist ein kompaktes Druckgussteil aus Aluminium. Er übernimmt folgende Funktionen:

- Lagerung der Nockenwellen
- Achslagerung und Führung der Schwinghebel für den Antrieb der Pumpe-Düse-Einheiten
- Aufnahme des Zentralsteckers für die Stromversorgung
- Aufnahme des Kabelkanals der Pumpe-Düse-Einheiten und der Glühstiftkerzen.

Durch die gesamte Konstruktion des Lagerrahmens mit seinen fünf kräftigen Querrippen wird nicht nur eine Versteifung des Zylinderkopfs erreicht sondern auch die Akustik des Motors deutlich verbessert.

Verschraubungskonzept „Schraube in Schraube“



S316_100

Der Lagerrahmen ist mit den beiden inneren Schraubenreihen durch eine sogenannte "Schraube in Schraube"-Verbindung direkt in die Schraubenköpfe der Zylinderkopfschrauben verschraubt. Dieses platzsparende Schraubensystem von Lagerrahmen und Zylinderkopf mit dem Zylinderblock ist eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung des geringen Zylinderabstandes.

UNGEPRÜFTER ENTWURF

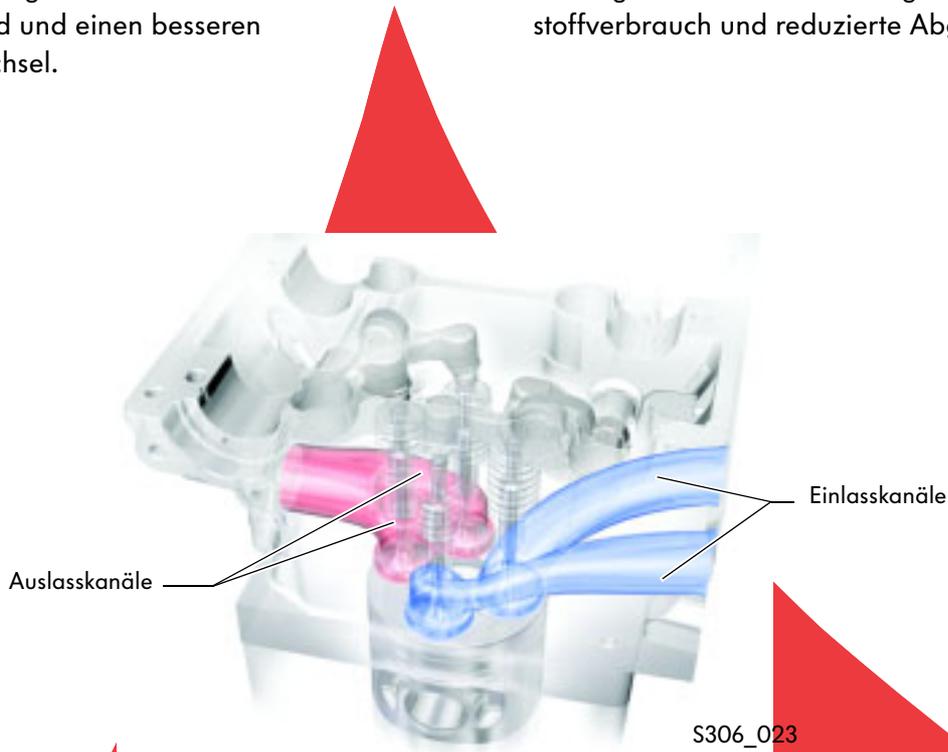
Motormechanik

Die 4-Ventiltechnik

Je Zylinder sind jeweils zwei Ein- und Auslassventile senkrecht sehend angeordnet.

Form, Größe und Anordnung der Ein- und Auslasskanäle sorgen für einen verbesserten Füllungsgrad und einen besseren Ladungswechsel.

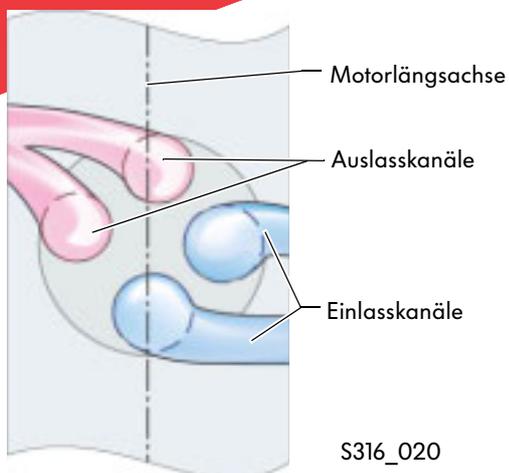
Die senkrecht stehenden, zentral angeordneten Pumpe-Düse-Einheiten sind direkt über den mittigen Kolbenmulden angeordnet. Diese Konstruktion bewirkt eine gute Gemischbildung. Daraus resultiert ein geringerer Kraftstoffverbrauch und reduzierte Abgasemissionen.



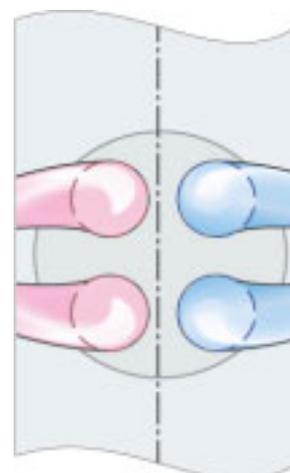
UNGEPRÜFTER ENTWURF

Für optimale Strömungsverhältnisse in den Ein- und Auslasskanälen ist der Ventilstern um 45° zur Motorlängsachse gedreht.

um 45° gedrehter Ventilstern



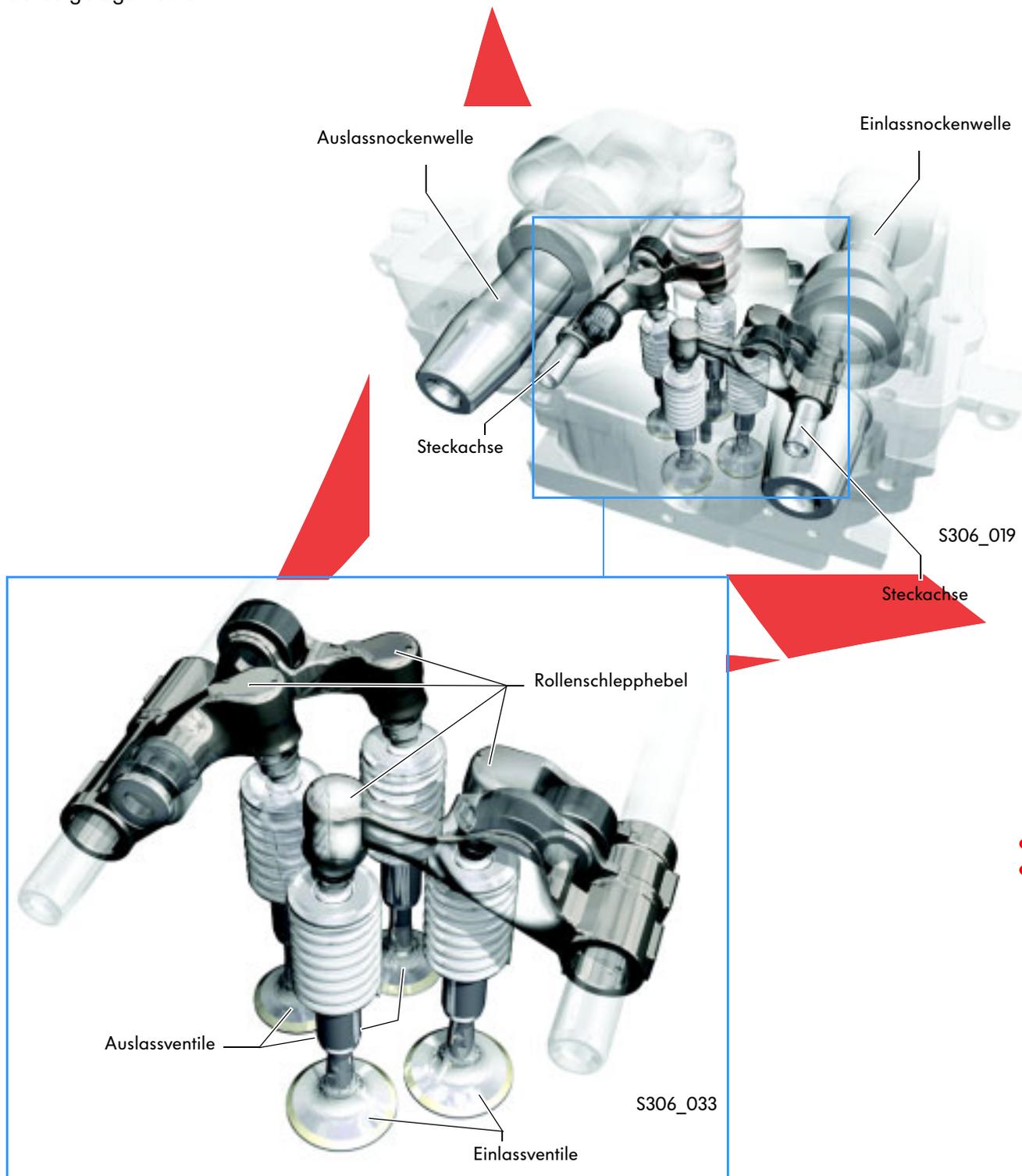
herkömmliche Anordnung der Ventile



Antrieb der Ein- und Auslassventile

Die beiden Nockenwellen zur Steuerung der Ein- und Auslassventile werden über einen Zahnriemen angetrieben. Die Ventilbetätigung erfolgt über Rollenschlepphebel, die auf einer Steckachse gelagert sind.

Aufgrund der Einbauverhältnisse unterscheiden sich die vier Rollenschlepphebel in Form und Größe.

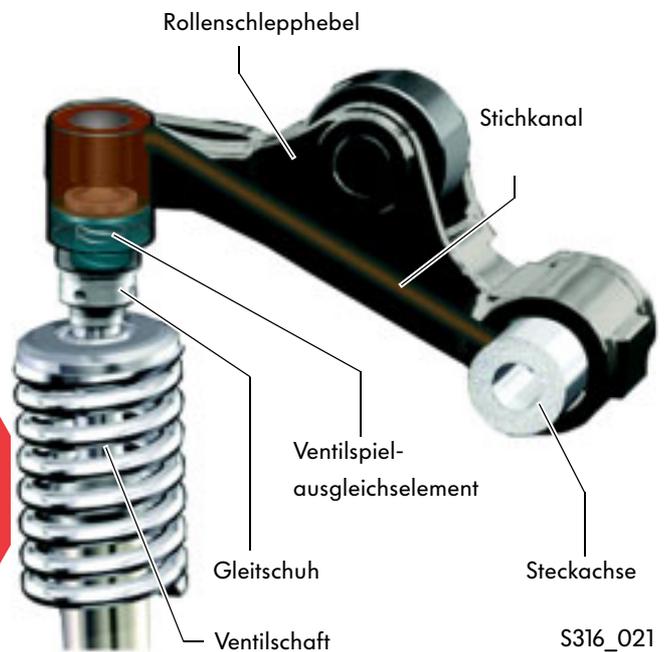


UNGEPRÜFTER ENTWURF

Die Rollenschlepphebel

Sie sind beweglich auf der Steckachse gelagert. Das Ventilspielausgleichselement befindet sich direkt über dem Ventilschaft.

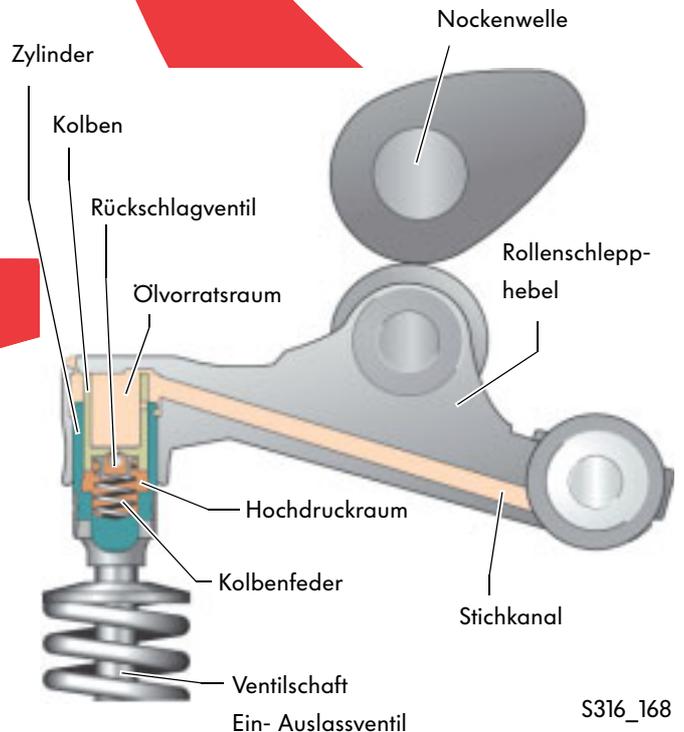
Die Ölversorgung des Ventilspielausgleichselementes erfolgt von der Steckachse über einen Stichkanal im Rollenschlepphebel. Ein Gleitschuh, der zwischen dem Ventilspielausgleichselement und dem Ventilschaft beweglich gelagert ist, sorgt für eine gleichmäßige Kraftverteilung.



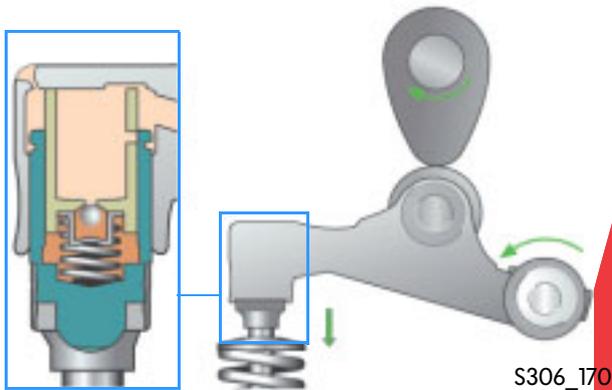
Aufbau und Funktion des Ventilspielausgleichselementes

Das Ventilspielausgleichselement besteht unter anderem aus zwei zueinander beweglichen Teilen: dem Kolben und dem Zylinder.

Durch die Kolbenfeder werden diese beiden Teile soweit auseinandergeschoben bis zwischen Rollenschlepphebel und Nockenwelle kein Spiel mehr vorhanden ist. Das Rückschlagventil dient zum Befüllen und Abdichten des Hochdruckraumes.

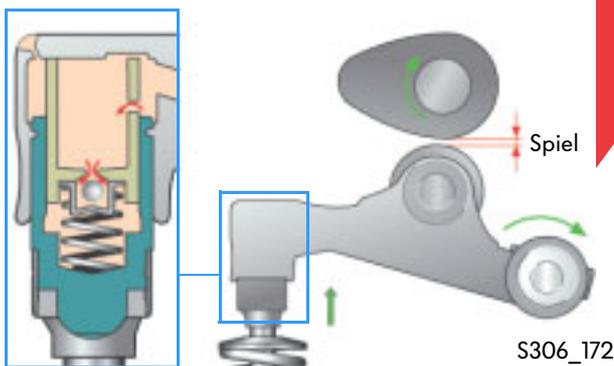


Ventilhub



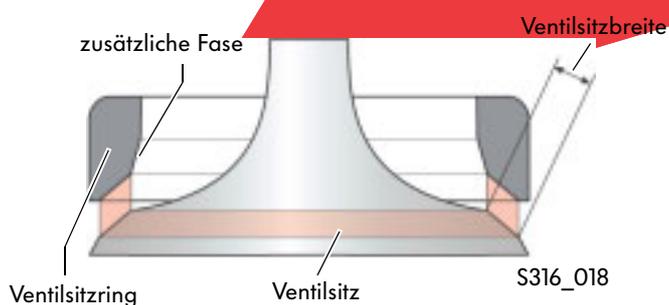
Wenn der Nocken auf den Rollenschlepphebel drückt, schließt das Rückschlagventil und es kommt zum Druckaufbau im Hochdruckraum. Das Ventilspielausgleichselement wirkt beim Öffnen des Ventils wie ein starres Element, da sich das Öl im Hochdruckraum nicht komprimieren lässt.

Ausgleichen des Ventilspiels



Der Nocken drückt nicht mehr auf den Rollenschlepphebel und das Ein- bzw. Auslassventil ist geschlossen. Der Druck im Hochdruckraum sinkt. Die Kolbenfeder drückt Zylinder und Kolben soweit auseinander bis kein Spiel zwischen Rollenschlepphebel und Nockenwelle vorhanden ist. Das Rückschlagventil öffnet, so dass Öl in den Hochdruckraum strömen kann.

Die Ventilsitzringe



Durch den Ventilsitz wird die Abdichtung zum Brennraum realisiert. Um die Flächenpressung und damit die Dichtkraft im Kontaktbereich zwischen Ventilsitz und Ventilsitzring zu erhöhen, ist die Ventilsitzbreite durch eine zusätzliche Fase reduziert. Diese zusätzliche Fase sorgt außerdem für eine gute Drallerzeugung der angesaugten Luft.



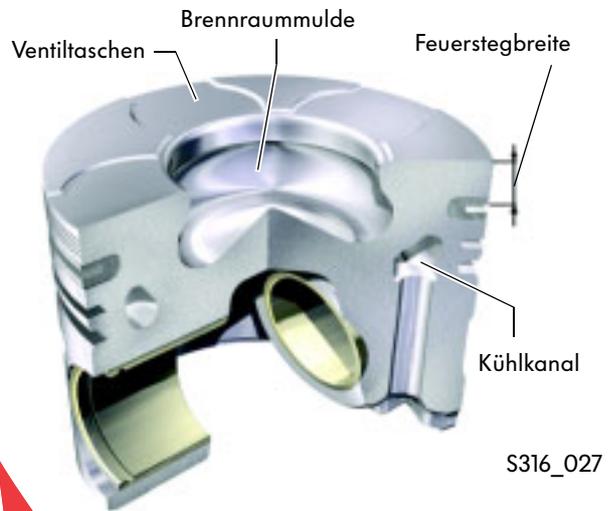
Die Ventilsitzringe dürfen nicht nachgearbeitet werden, da sich sonst der Drall der einströmenden Luft und somit die Gemischbildung maßgeblich verändert. Nur das Nachschleifen ist zulässig.

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Der Kolben

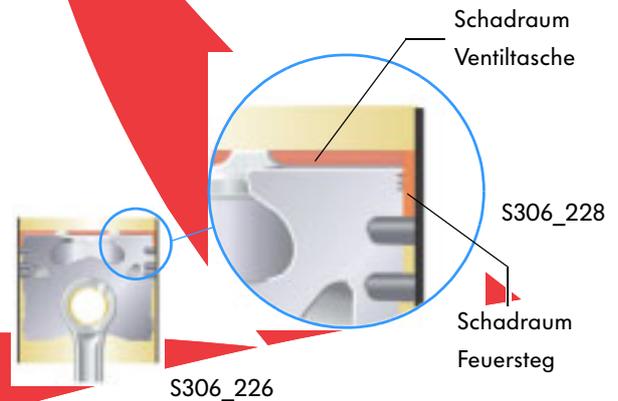
Die Kolben des 2,0 l TDI-Motors haben eine zentral angeordnete Brennraummulde. Durch diese Brennraummulde wird eine gute Drallausbildung und somit eine optimale Gemischbildung erreicht.

Durch eine Verkleinerung der Ventiltaschentiefe und eine Feuerstegbreite von nur 9 mm konnte der Schadraum und somit auch die Schadstoffemissionen verringert werden.



Schadraum

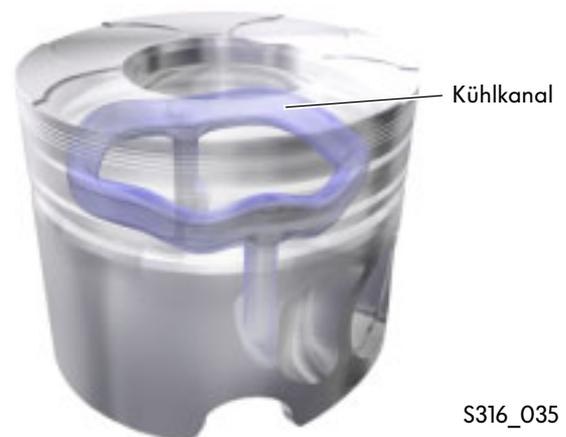
Der Schadraum ist der Raum, der bei dem Verbrennungsablauf von der Flammenfront schlecht erreicht wird. In diesem Bereich wird der Kraftstoff nur unvollständig verbrannt.



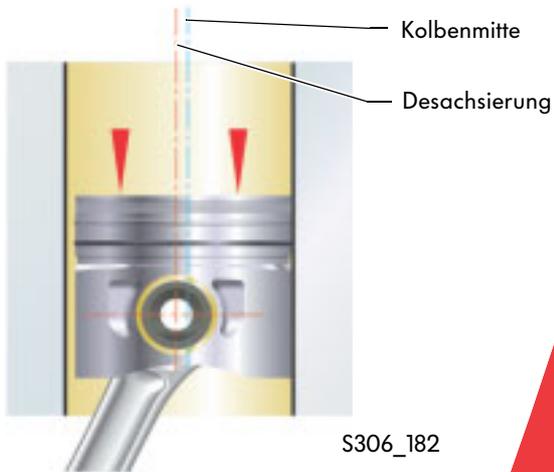
Kühlkanal

Der Kolben hat einen wellenförmigen Kühlkanal. Durch diesen Kühlkanal wird die Temperatur im Bereich der Kolbenringe und des Kolbenbodens gesenkt.

Die wellige Form ermöglicht eine größere Oberfläche des Kühlkanals und somit einen besseren Wärmeübertrag vom Kolben an das Öl. Dadurch wird die Kühlwirkung verbessert.

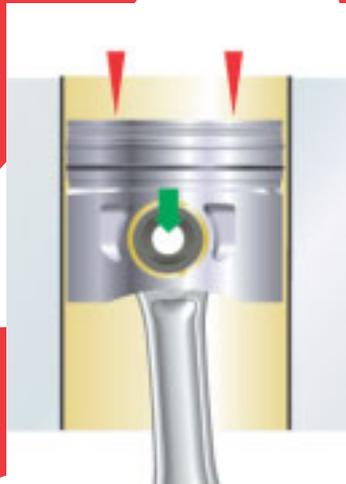


Kolbenbolzendesachsierung



Kolbenbolzendesachsierung bedeutet, dass der Kolben außermittig gelagert ist. Diese Maßnahme dient zur Geräuschreduzierung, da das Kolbenkippen im oberen Totpunkt vermindert wird.

Bei jeder Schräglage der Pleuelstange treten Kolbenseitenkräfte auf, die den Kolben wechselseitig gegen die Zylinderwand drücken.



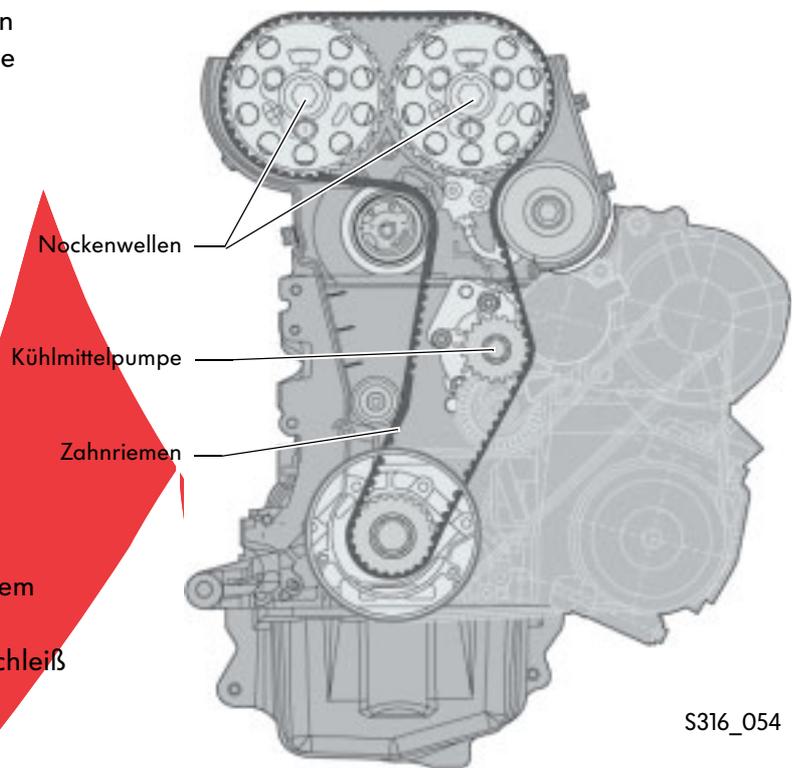
Im Bereich des oberen Totpunktes wechselt die Kolbenseitenkraft die Richtung. Dort wird der Kolben auf die gegenüberliegende Zylinderwand gekippt und verursacht dadurch Geräusche. Um dies zu verringern, ist die Pleuelstange außermittig angeordnet.

Durch die Desachsierung der Pleuelstange wechselt der Pleuelstange bereits vor dem oberen Totpunkt und damit vor dem Druckanstieg die Seite und stützt sich auf der gegenüberliegenden Zylinderwand ab.

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Der Zahnriementrieb

Über den Zahnriemen werden die beiden Nockenwellen sowie die Kühlmittelpumpe angetrieben.



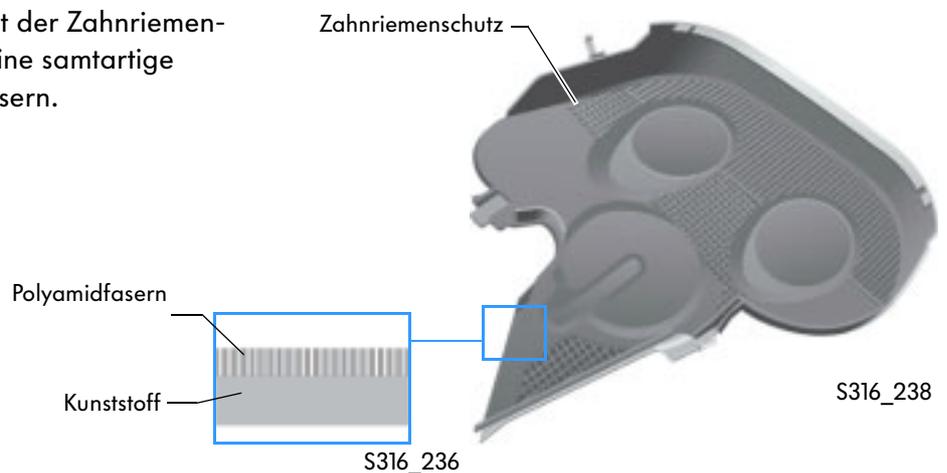
Zahnriemen

Der 30 mm breite Zahnriemen ist mit einem Rückengewebe aus Polyamid versehen. Durch das Rückengewebe wird der Verschleiß der Zahnriemenkanten verringert.

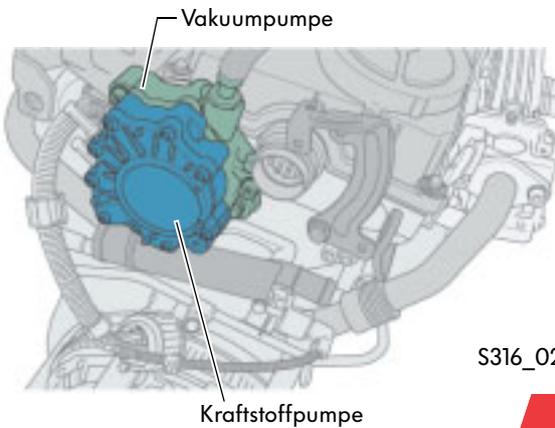


Zahnriemenschutz

Zur Geräuschdämmung hat der Zahnriemenschutz auf der Innenseite eine samtartige Beflockung aus Polyamidfasern.



Die Tandempumpe

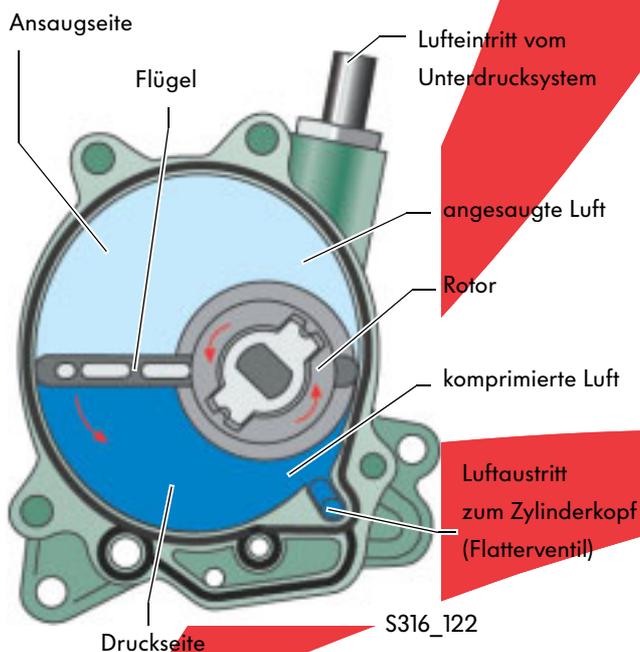


Aufgrund des neuen Zylinderkopfes gibt es eine Neukonstruktion der Tandempumpe.

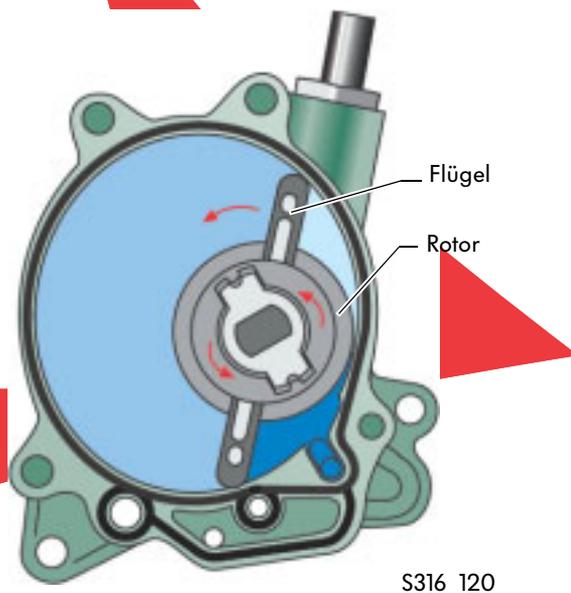
Die Tandempumpe beinhaltet die Vakuumpumpe und die Kraftstoffpumpe. Sie wird von der Einlassnockenwelle angetrieben.

S316_022

Vakuumpumpe



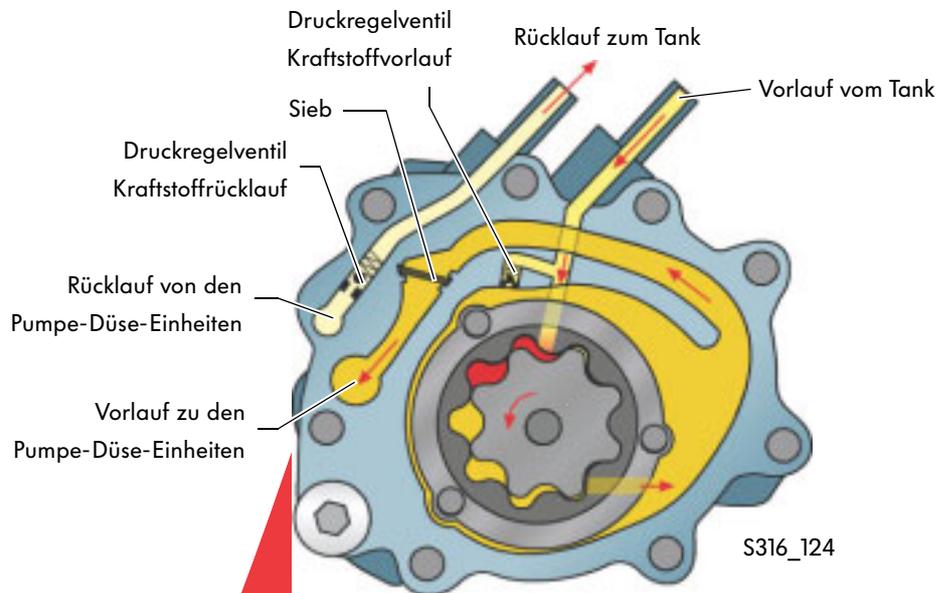
Die Vakuumpumpe besteht aus einem außermittig gelagertem Rotor und einem beweglichen Flügel aus Kunststoff, der die Vakuumpumpe in zwei Raunteile trennt. Durch die Drehbewegung des Rotors verändert der Flügel ständig seine Position.



Dadurch wird der eine Raunteil größer und der andere Raunteil kleiner. Auf der Ansaugseite wird die Luft aus dem Unterdrucksystem gesaugt, welche auf der Druckseite über ein Flutterventil in den Zylinderkopf gepumpt wird.

UNGEPRÜFTER ENTWURF

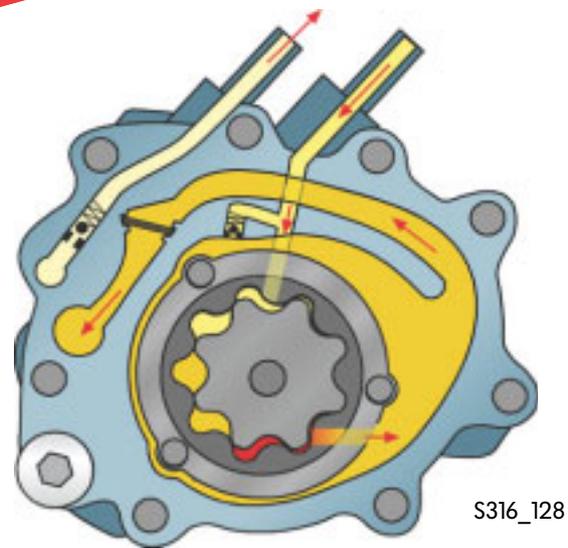
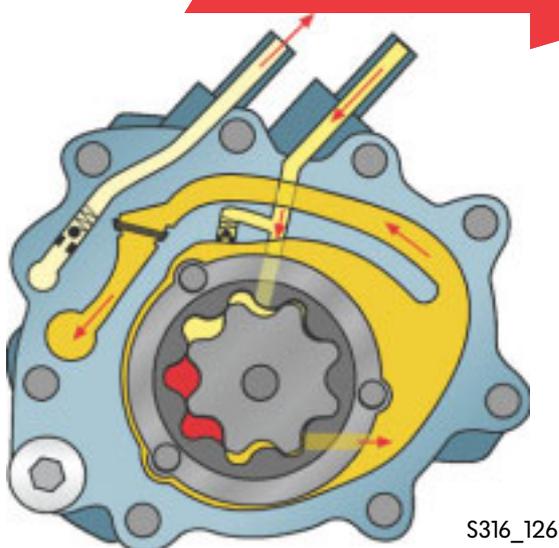
Kraftstoffpumpe



UNGEPRÜFTER ENTWURF

Die Kraftstoffpumpe arbeitet nach dem Prinzip einer Innenzahnradpumpe. Das Prinzip des Ansaugens und des Förderns des Kraftstoffes wird an der Bewegung der rot markierten Teilmenge innerhalb der Pumpe in den einzelnen Grafiken dargestellt. Der Kraftstoffdruck wird vom Druckregelventil im Kraftstoffvorlauf geregelt.

Er beträgt maximal 11,5 bar bei einer Motordrehzahl von 4000 1/min. Das Druckregelventil im Kraftstoffrücklauf hält den Kraftstoffdruck im Rücklauf auf ca. 1 bar. Dadurch wird für gleichmäßige Kräfteverhältnisse in den Magnetventilen der Pumpe-Düse-Einheiten gesorgt.

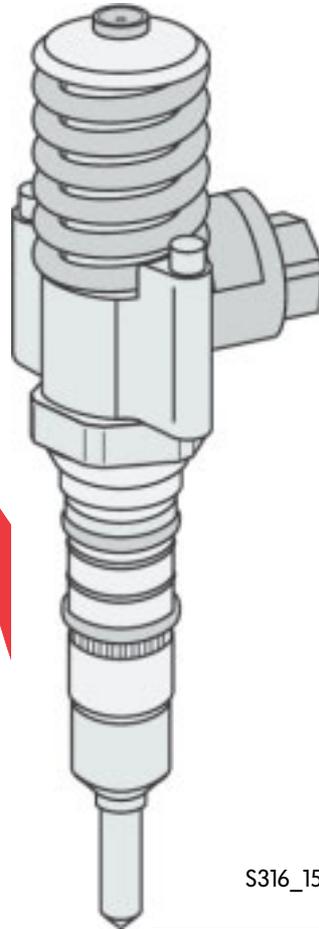


Die Pumpe-Düse-Einheit

Für den 2,0 l TDI Motor mit 4-Ventiltechnik wurde die Pumpe-Düse-Einheit weiterentwickelt.

Merkmale der Pumpe-Düse-Einheit:

- schlanke und kompakte Bauform,
- Befestigung im Zylinderkopf mit zwei Schrauben,
- Steigerung des Einspritzdruckes im Teillastbereich
- Ausweichkolben-Bremse zur Verringerung des Einspritzgeräusches,
- neu gestaltete, kegelige Auflage der Pumpe-Düse-Einheit im Zylinderkopf.



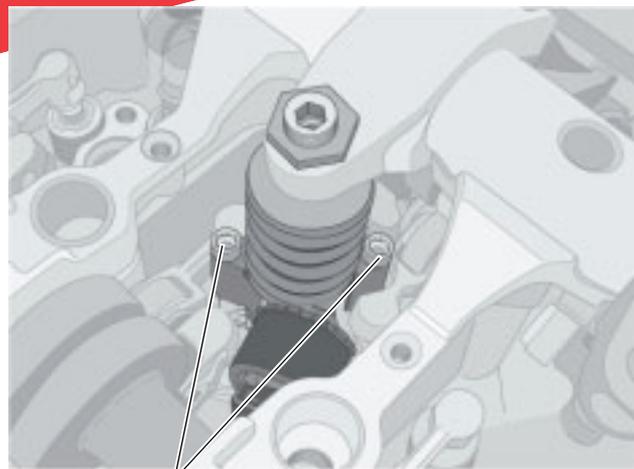
S316_158

Einbauort

Die Pumpe-Düse-Einheit befindet sich im Zylinderkopf. Sie steht senkrecht und ist zentral direkt über der Kolbenmulde angeordnet.

Befestigung

Die Befestigung der Pumpe-Düse-Einheit erfolgt mit zwei Schrauben. Durch diese nahezu querkraftfreie Verschraubung wird die Körperschallübertragung von der Pumpe-Düse-Einheit auf den Zylinderkopf vermindert.



Befestigungsschrauben

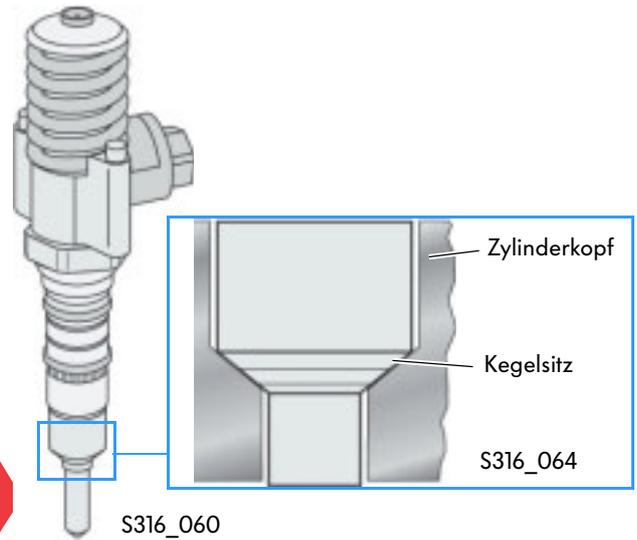
S316_144

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Kegelsitz

Die neu gestaltete, kegelige Auflage der Pumpe-Düse-Einheit im Zylinderkopf ermöglicht eine optimale Zentrierung der Düse. Das neue Dichtkonzept zwischen Einspritzdüse und Zylinderkopf ist von einer planen Auflage mit Dichtscheibe zu einem Kegelsitz geändert worden.

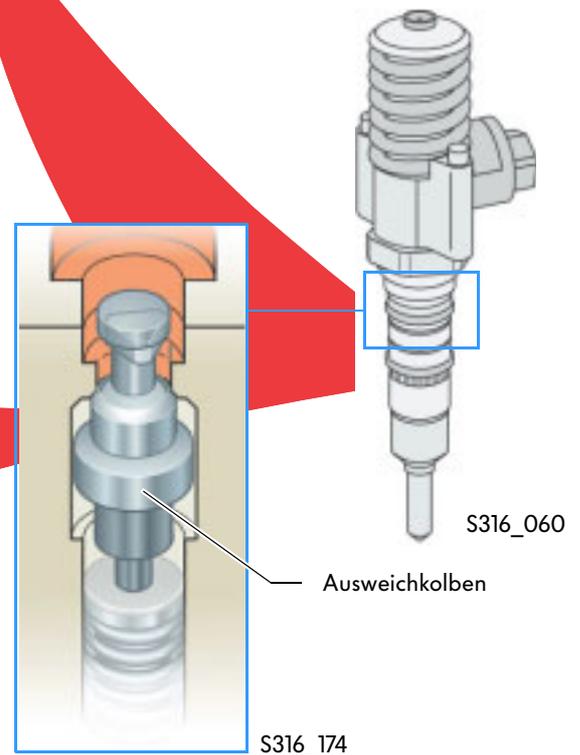
Dadurch entfallen die bisherige Wärmeschutzdichtung und der untere O-Dichtring.



Ausweichkolbenbremse

Der Ausweichkolben befindet sich zwischen Pumpe und Düse und steuert die Menge und Dauer der Voreinspritzung. Um die Einspritzgeräusche zu verringern, ist die Pumpe-Düse-Einheit mit einer Ausweichkolbenbremse ausgestattet. Beim Pumpe-Düse-Einspritzsystem entstehen Einspritzgeräusche durch:

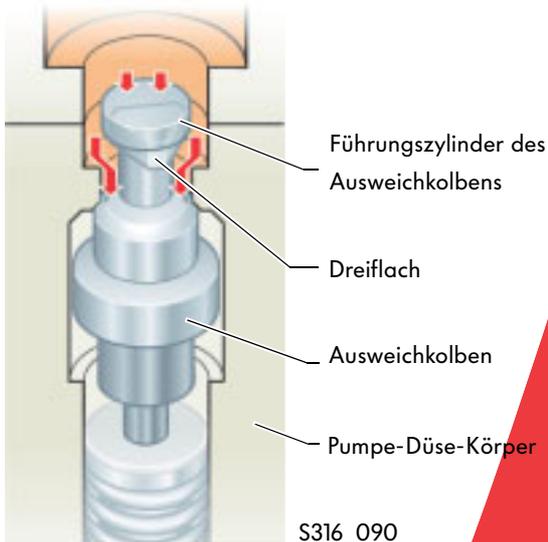
- den steilen Druckaufbau und Druckabbau im Hochdruckraum,
- der Hohlraumbildung (Kavitation) nach dem Druckabbau,
- den mechanischen Anschlag von:
 - Ausweichkolben,
 - Ventilnadel,
 - Düsennadel.



Eine wirksame und umsetzbare Abhilfe zur Geräuschminderung ist das Abbremsen des Ausweichkolbens vor seinem mechanischen Anschlag, die "Ausweichkolben-Bremse".

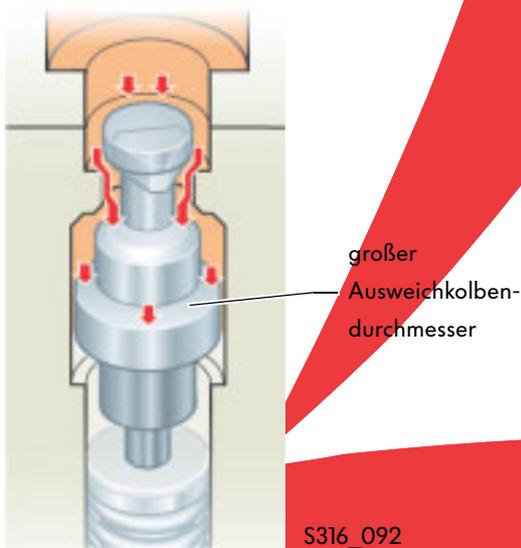
Bei der Ausweichkolben-Bremse wird der hydraulische Druck über dem Ausweichkolben verringert, bevor der Ausweichkolben seinen mechanischen Anschlag erreicht.

Funktion

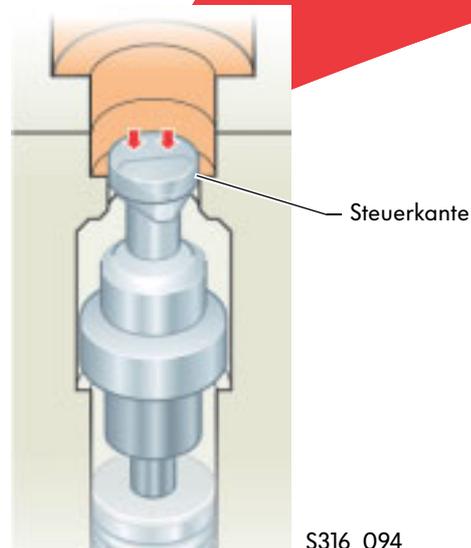


Bei der Ausweichkolben-Bremse ist der Führungszylinder des Ausweichkolbens mit drei ebenen Flächen (Dreiflach) und einer Steuerkante versehen.

Vor der Ausweichbewegung befindet sich der Ausweichkolben im geschlossenen Zustand. Im Ausweichkolben-Druckraum kann der Kraftstoff-Hochdruck auf den Querschnitt am Sitz wirken.



Sofort nach Beginn der Abwärtsbewegung liegt der Hochdruck am großen Ausweichkolbendurchmesser an und ermöglicht somit ein schnelles Ende der Voreinspritzung.



Sobald der Führungszylinder über den drei ebenen Flächen die Steuerkante erreicht, wird der Zulauf zum Ausweichkolben-Hochdruckraum abgesperrt. Dies reduziert das Geräusch, weil der Ausweichkolben langsamer aufsetzt und der Druckanstieg im Hochdruckraum flacher ist.

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Motormanagement

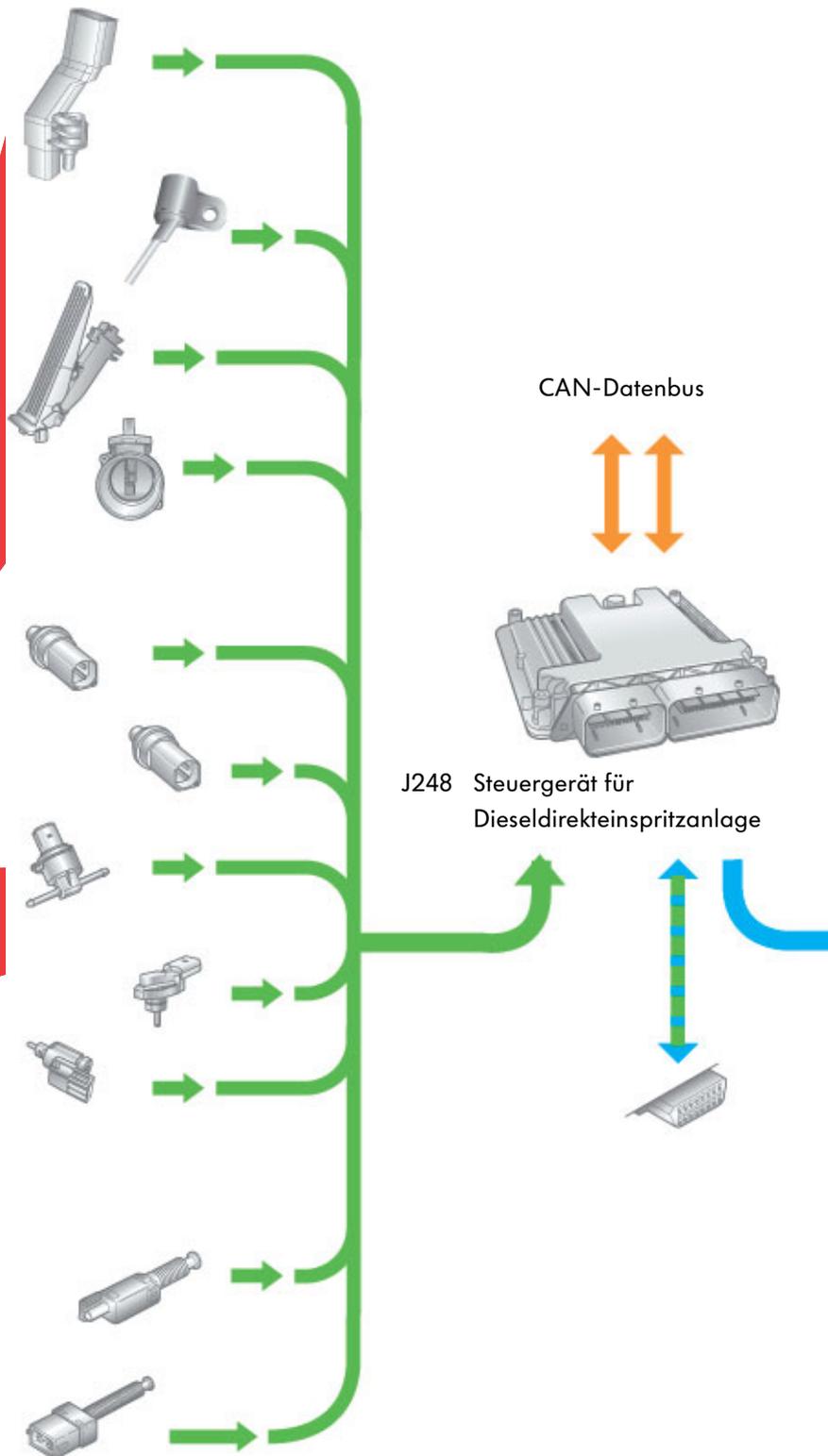


Systemübersicht

Sensoren

- G28 Geber für Motordrehzahl
- G40 Hallgeber
- G79 Geber 1 für Gaspedalstellung
- G185 Geber 2 für Gaspedalstellung
- G70 Luftmassenmesser
- G62 Geber für Kühlmitteltemperatur
- G83 Geber für Kühlmitteltemperatur Kühlerausgang
- G81 Geber für Kraftstofftemperatur
- G42 Geber für Ansauglufttemperatur
- F Bremslichtschalter, F47 Bremspedalschalter für GRA
- F36 Kupplungspedalschalter
- G31 Geber für Ladedruck

UNGEPRÜFTE ENTWURF





Aktoren

N240 Ventil für Pumpe/Düse, Zylinder 1,
N241 Ventil für Pumpe/Düse, Zylinder 2,
N242 Ventil für Pumpe/Düse, Zylinder 3,
N243 Ventil für Pumpe/Düse, Zylinder 4

Magnetventilblock mit:

N18 Ventil für Abgasrückführung
N345 Umschaltventil für Kühler, Abgasrückführung
N75 Magnetventil für Ladedruckbegrenzung

V157 Motor für Saugrohrklappe

G6 Kraftstoffpumpe,
J17 Kraftstoffpumpenrelais

V7 Lüfter für Kühlmittel
V35 Lüfter rechts für Kühlmittel

J370 Steuergerät für Glühkerzenansteuerung
Q10 Glühkerze 1,
Q11 Glühkerze 2,
Q12 Glühkerze 3,
Q13 Glühkerze 4,

S316_110

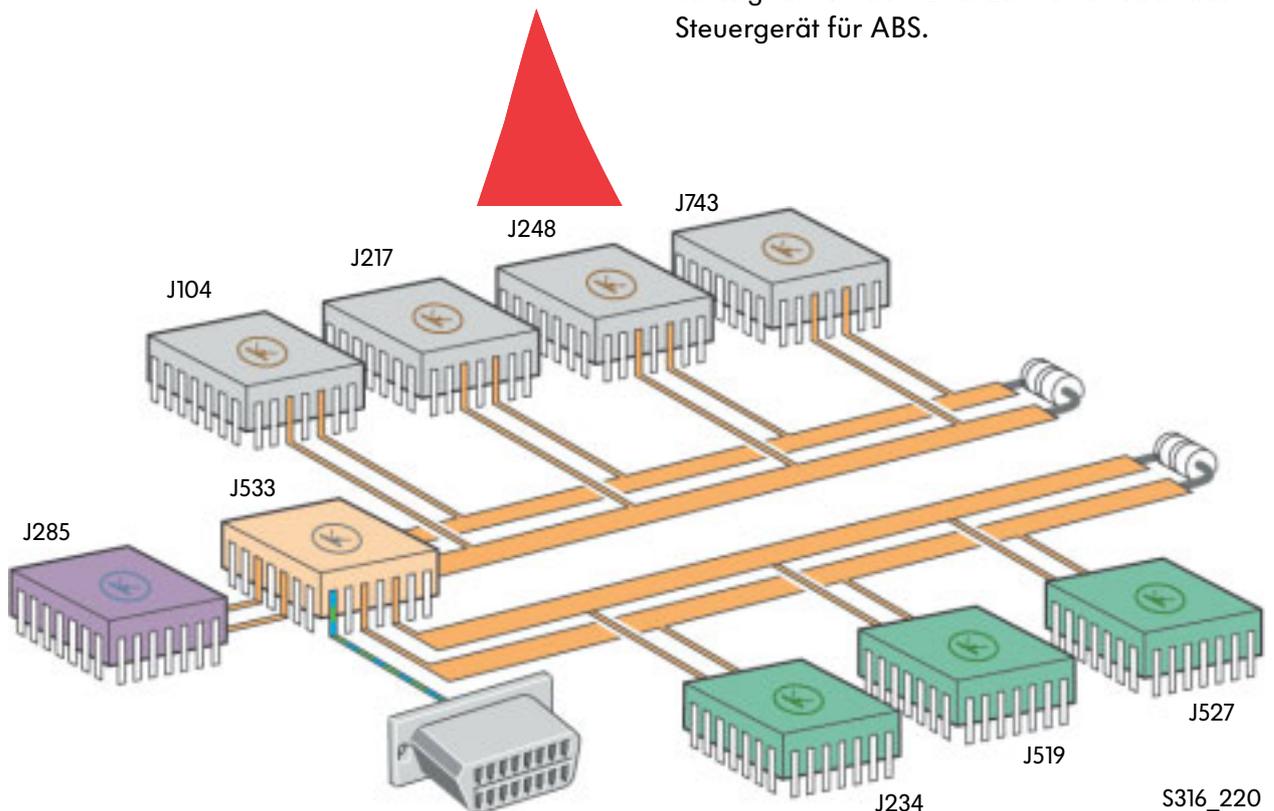
UNGEPRÜFTER ENTWURF

Motormanagement

Die Steuergeräte im CAN-Datenbus

Das unten dargestellte Schema zeigt die Einbindung des Steuergerätes für Dieseldirekteinspritzanlage J248 in die CAN-Datenbus-Struktur des Fahrzeuges.

Über den CAN-Datenbus werden Informationen zwischen den Steuergeräten übermittelt. Beispielsweise erhält das Steuergerät für Dieseldirekteinspritzanlage das Geschwindigkeitssignal von dem Drehzahlfühler über das Steuergerät für ABS.



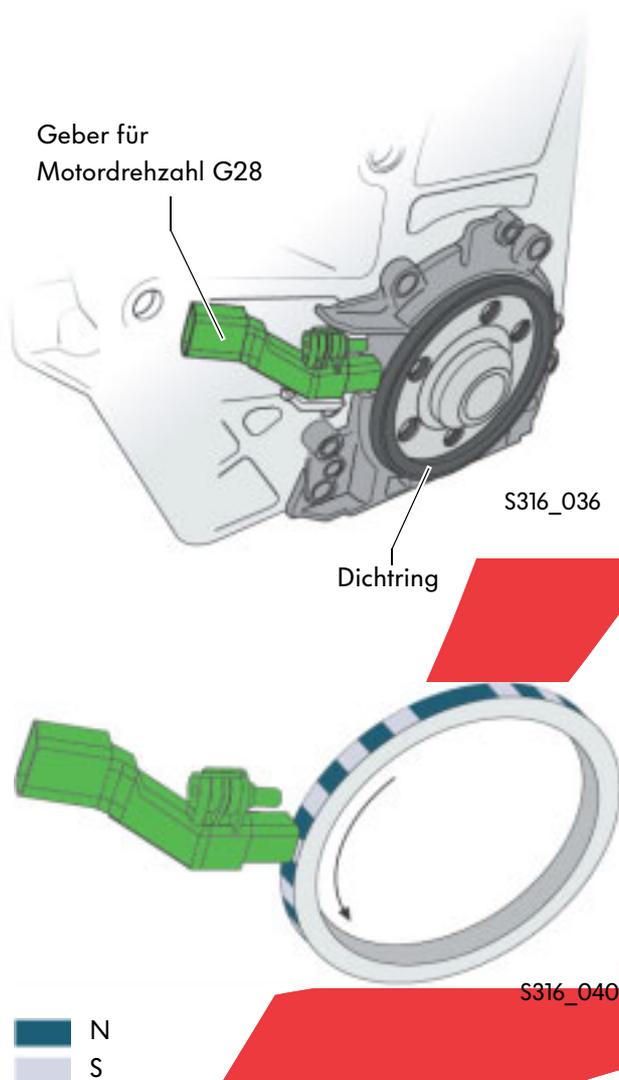
UNGEPRÜFTER ENTWURF

- J104 Steuergerät für ABS mit ESP
- J217 Steuergerät für automatisches Getriebe
- J234 Steuergerät für Airbag
- J248 Steuergerät für Dieseldirekteinspritzanlage
- J285 Steuergerät mit Anzeigeeinheit im Schalttafeleinsatz
- J519 Steuergerät für Bordnetz
- J527 Steuergerät für Lenksäulenelektronik
- J533 Diagnose-Interface für Datenbus
- J743 Mechatronic für Direkt-Schalt-Getriebe

Farbcodierung/Legende

- = CAN-Datenbus „Infotainment“
- = CAN-Datenbus „Antrieb“
- = CAN-Datenbus „Komfort“

Der Geber für Motordrehzahl G28



Der Kurbelwellen-Dichtflansch auf der Schwungradseite ist mit dem Geberrad für Motordrehzahl kombiniert. Der Dichtring im Dichtflansch besteht aus Polytetrafluorethylen (PTFE).

Der Geber für Motordrehzahl ist ein Hallgeber. Er ist in dem Gehäuse des Kurbelwellendichtflansches festgeschraubt. Das Geberrad ist auf den Kurbelwellenflansch genau positioniert aufgespritzt.

Das Geberrad besteht aus einem Stahlring, auf den eine Gummimischung aufgespritzt ist. In dieser Gummimischung ist eine große Anzahl von Metallspänen enthalten, die abwechselnd zu Nord- und Südpolen magnetisiert sind. Als Bezugsmarken für den Geber für Motordrehzahl befinden sich zwei breitere auf Nordpol magnetisierte Bereiche auf dem Geberrad. Es ergibt sich somit ein 60-2-2 Geberrad.

Signalverwendung

Durch das Signal des Gebers für Motordrehzahl wird die Drehzahl des Motors und die genaue Stellung der Kurbelwelle vom Motorsteuergerät erfasst. Mit diesen Informationen wird die Einspritzmenge und der Einspritzbeginn berechnet.

Auswirkungen bei Signalausfall

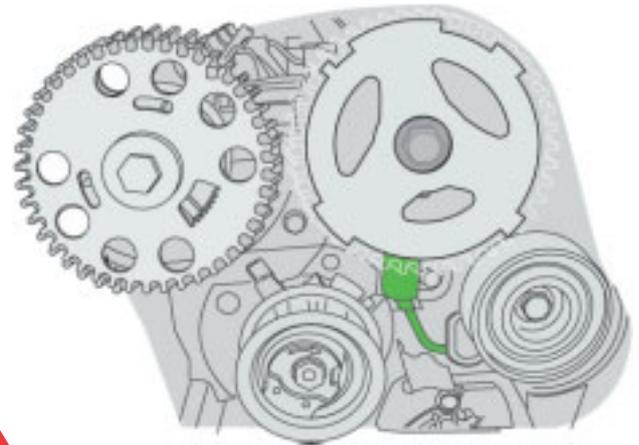
Bei Ausfall des Gebers für Motordrehzahl läuft der Motor im Notlauf weiter. Die Drehzahl des Motors ist dabei auf 3200 1/min bis 3500 1/min begrenzt.

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Motormanagement

Der Hallgeber G40

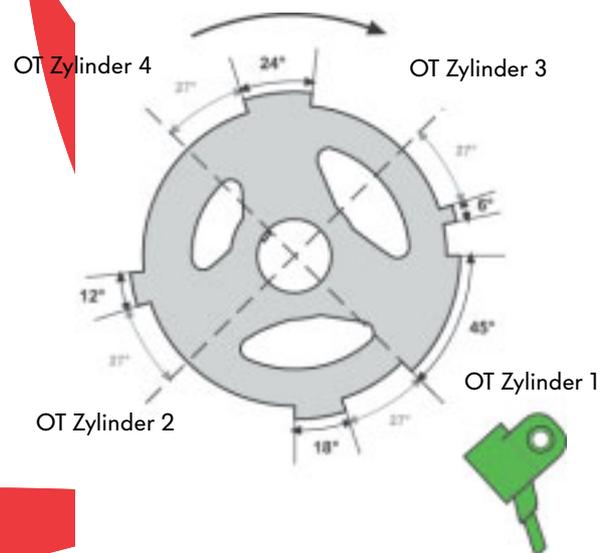
Der Hallgeber ist am Zylinderkopf unterhalb der Einlassnockenwelle angebracht. Er tastet ein Schnellstartgeberrad ab, mit dem die Stellung der Nockenwelle erkannt wird.



S316_044

Das Geberrad an der Nockenwelle ist neu gestaltet. In Verbindung mit dem Hallgeber G 40 (Nockenwelle) ergibt sich eine Notlauffunktion, die dem Motor auch bei Ausfall des Gebers für Motordrehzahl das Weiterlaufen ermöglicht.

Auf dem Umfang des Geberrades befinden sich 4 Segmente mit den Segmentbreiten 6°, 12°, 18° und 24° Nockenwellenwinkel für die Zylinderzuordnung. Ein weiteres Segment mit einer Länge von 45° Nockenwellenwinkel dient zur Zylinderzuordnung im Notlauf.



S316_046

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Signalverwendung

Mit dem Signal des Hallgebers wird beim Motorstart die genaue Stellung der Nockenwelle zur Kurbelwelle erkannt. Zusammen mit dem Signal des Gebers für Motordrehzahl G28 wird bestimmt, welcher Zylinder sich im Zünd-OT befindet.

Auswirkungen bei Signalausfall

Bei Signalausfall wird das Signal des Gebers für Motordrehzahl verwendet. Der Motorstart kann dabei etwas länger dauern, weil die Nockenwellenstellung und somit die Zylinder nicht sofort erkannt werden.

Die Notlauffunktion

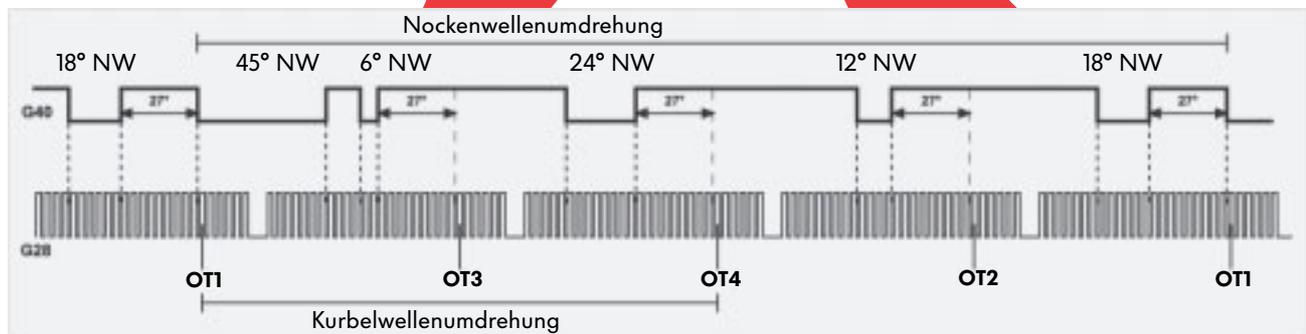
Im Gegensatz zu den bisherigen TDI-Motoren läuft dieser Motor bei Ausfall oder unplausiblen Signalen des Gebers für Motordrehzahl weiter.

Für die Notlauffunktion wertet das Motorsteuergerät nur die steigenden Flanken der Segmente aus, da durch die beim Startvorgang verursachten Schwingungen zu viele Segmentflanken vom Motorsteuergerät erkannt werden und diese dabei nur schwer zuzuordnen sind. Zur Erkennung des OT Zylinder 3 dient das 45°-Segment als Bezugsmarke.

Im Notlauf:

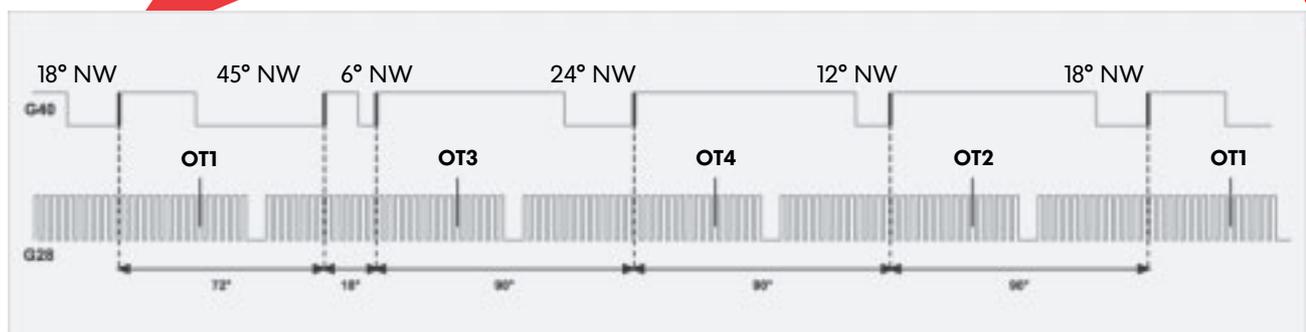
- wird die Drehzahl des Motors auf 3200 1/min bis 3500 1/min begrenzt,
- wird die Einspritzmenge begrenzt,
- wird mehr Zeit beim Startvorgang benötigt.

Signalbild des Hallgebers G40 (Nockenwelle) und des Gebers für Motordrehzahl G28 im Normalbetrieb



S316_048

Signalbild des Hallgebers G40 (Nockenwelle) und des Gebers für Motordrehzahl G28 im Notlauf



S316_050

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Motormanagement

Der Geber für Kupplungsposition G476

Der Geber für Kupplungsposition ist ein Hallgeber, der an den Geberzylinder angeclipst ist. Mit ihm wird erkannt, dass das Kupplungspedal betätigt ist.

Signalverwendung

Bei betätigter Kupplung wird

- die Geschwindigkeits-Regelanlage abgeschaltet und
- die Einspritzmenge kurzzeitig reduziert und somit ein Motorruckeln beim Schaltvorgang verhindert.



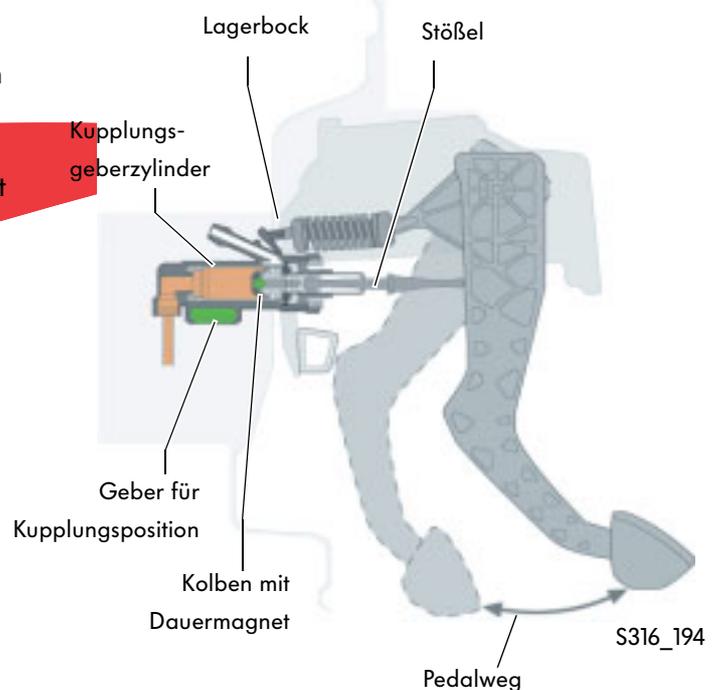
Kupplungspedal mit Geber für Kupplungsposition

S316_191

Aufbau

Der Geberzylinder ist über eine Arretierung am Lagerbock befestigt.

Beim Betätigen des Kupplungspedals verschiebt der Stößel den Kolben im Geberzylinder.



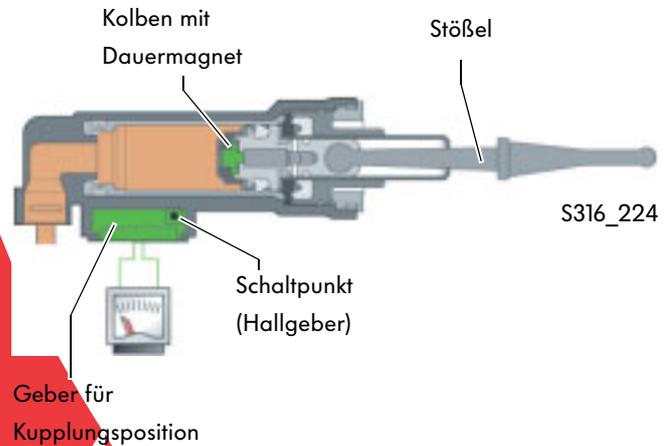
S316_194

UNGEPRÜFTE ENTWURF

So funktioniert es

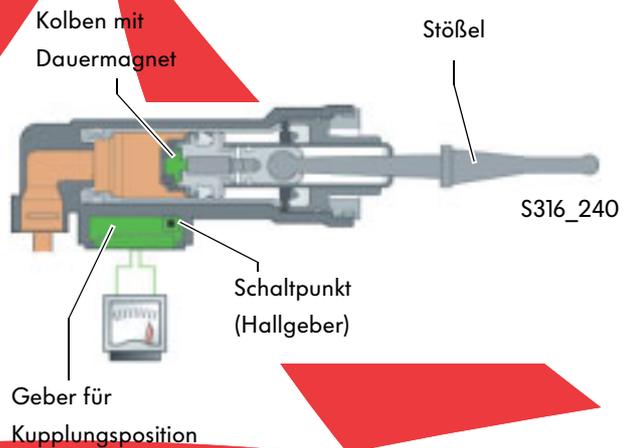
Kupplungspedal nicht betätigt

Bei nicht betätigtem Kupplungspedal sind der Stößel und der Kolben in der Ruhestellung. Am Geber für Kupplungsposition liegt nur eine geringe Hallspannung an. Das Motorsteuergerät erkennt, dass das Kupplungspedal nicht betätigt worden ist.



Kupplungspedal betätigt

Bei betätigtem Kupplungspedal wird der Stößel zusammen mit dem Kolben in Richtung Geber für Kupplungsposition verschoben. Am vorderen Ende des Kolbens ist ein Dauermagnet. Sowie der Dauermagnet am Hallgeber vorbeikommt, entsteht eine Hallspannung. Das Motorsteuergerät erkennt, dass das Kupplungspedal betätigt worden ist.



Auswirkungen bei Signalausfall

Bei Ausfall des Gebers für Kupplungsposition hat die Geschwindigkeits-Regelanlage keine Funktion und beim Schaltvorgang kann es zum Motorruckeln kommen.

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Motormanagement

Die Geber für Gaspedalstellung G79 und G185

Die beiden Geber für Gaspedalstellung sind Bestandteil des Gaspedalmoduls und funktionieren berührungslos als Induktivgeber. Mit ihnen wird die Stellung des Gaspedals erkannt.

Aus Sicherheitsgründen funktionieren beide Geber unabhängig voneinander.

Signalverwendung

Das Motorsteuergerät verwendet die Signale der Geber für Gaspedalstellung zur Berechnung der Einspritzmenge.



S316_193

Gaspedal mit den Gebern für Gaspedalstellung

Auswirkungen bei Signalausfall

Bei Ausfall eines Gebers erfolgt ein Eintrag in den Fehlerspeicher und die Fehlerlampe für elektrische Gasbetätigung wird eingeschaltet.

Das System steuert zunächst in den Leerlauf. Wenn der zweite Geber innerhalb einer festgelegten Prüffrist in der Leerlaufstellung erkannt wird, wird der Fahrbetrieb wieder ermöglicht.

Bei gewünschter Vollast wird die Drehzahl nur langsam erhöht.

Eine zusätzliche Leerlauferkennung erfolgt über den Bremslichtschalter F oder Bremspedalschalter F47.

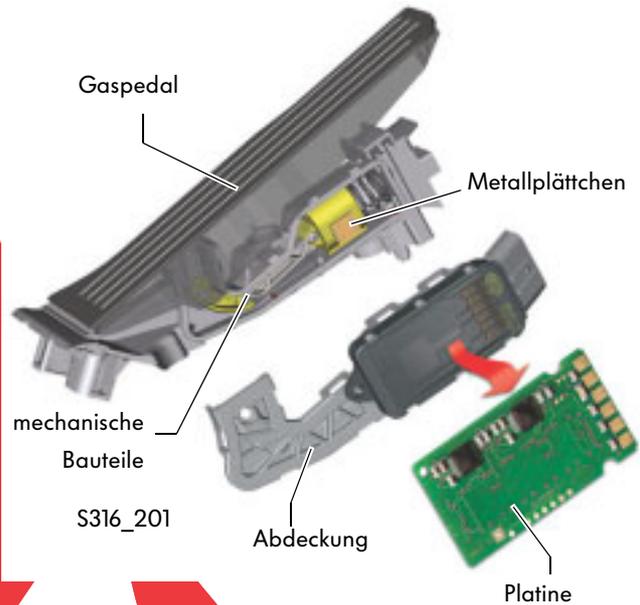
Die Komfortfunktionen, z. B. Geschwindigkeits-Regelanlage oder die Motor-Schleppmomenten-Regelung werden abgeschaltet.

Bei Ausfall beider Geber läuft der Motor nur noch mit erhöhter Leerlaufdrehzahl (maximal 1500 1/min) und reagiert nicht mehr auf das Gaspedal.

Aufbau

Das Gaspedalmodul besteht aus dem Gaspedal, dem Pedalanschlag, mechanischen Bauteilen zur Umwandlung der Bewegungsrichtung und den beiden Gebern für Gaspedalstellung G79 und G185.

Die Geber sind Bestandteil einer Platine und bestehen jeweils aus einer Erregerspule, drei Empfängerspulen sowie einer Steuer- und einer Auswerteelektronik.



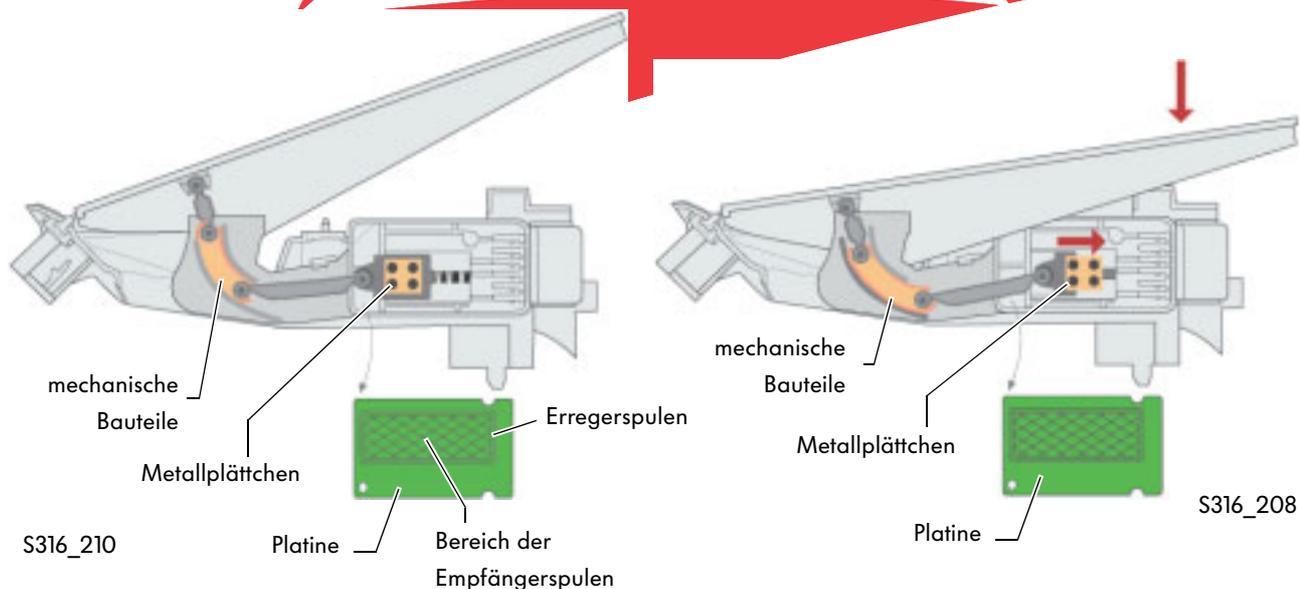
So funktioniert es

Die mechanischen Bauteile des Fahrpedalmoduls wandeln die Winkelbewegung des Gaspedals in eine geradlinige Bewegung um.

Ein Metallplättchen ist so angebracht, dass es beim Betätigen des Gaspedals mit geringem Abstand zur Platine geradlinig entlang fährt.

Gaspedal nicht betätigt

Gaspedal betätigt



UNGEPRÜFTER ENTWURF

Motormanagement

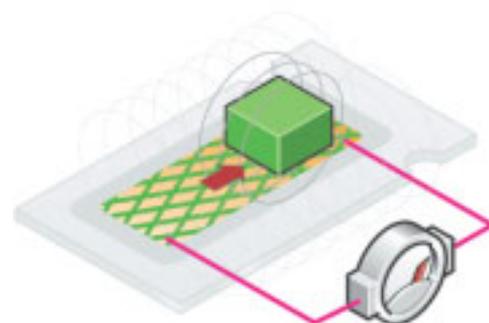
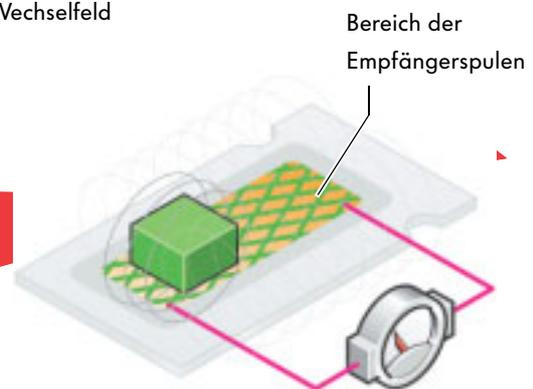
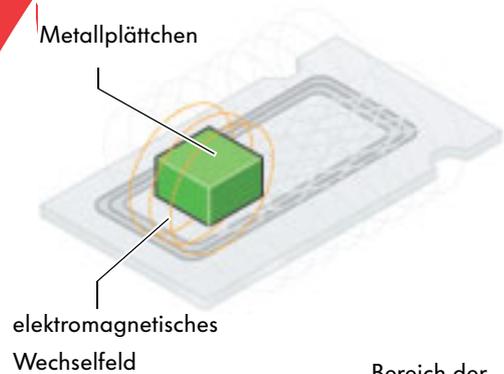
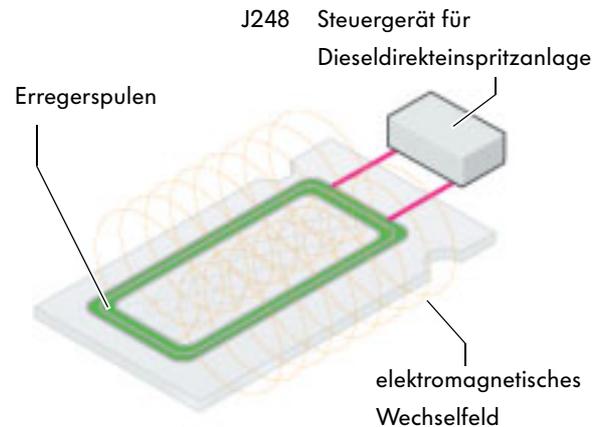
UNGEPRÜFTER ENTWURF

Die Erregerspule wird von einem Wechselstrom durchflossen. Dieser erzeugt ein elektromagnetisches Wechselfeld.

Das magnetische Wechselfeld wirkt auf das Metallplättchen. Dadurch wird im Metallplättchen ein Strom induziert. Dieser Strom bewirkt seinerseits ein weiteres, zweites elektromagnetisches Wechselfeld um das Metallplättchen.

Beide Wechselfelder, von der Erregerspule und dem Metallplättchen, wirken auf die Empfängerspulen und induzieren dort eine entsprechende Wechselspannung.

Während die Induktion des Metallplättchens unabhängig von seiner Position ist, erfolgt die Induktion der Empfängerspulen abhängig von der Stellung zum Metallplättchen und somit abhängig von seiner Position.



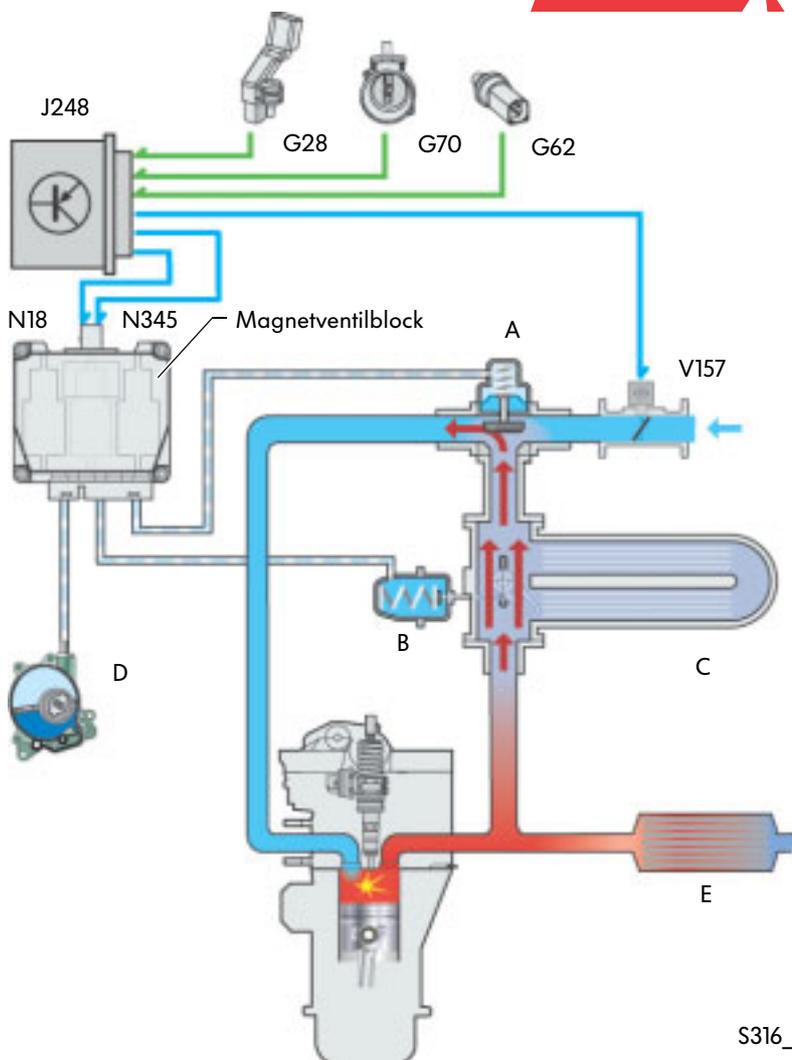
S316_214

Das Abgasrückführungssystem

Bei der Abgasrückführung wird ein Teil der Abgase zur Ansaugseite zurückgeführt und erneut in den Brennraum eingeleitet. Da die Abgase sehr wenig Sauerstoff enthalten, wird die Verbrennungsspitzen-Temperatur und damit auch der Verbrennungshöchst-Druck gesenkt. Dies hat eine Verringerung der Emission an Stickoxiden zur Folge.

Die Menge der dem Brennraum zugeführten Abgasmenge ist abhängig von:

- der Motordrehzahl,
- der Einspritzmenge,
- der angesaugten Luftmasse,
- der Ansauglufttemperatur und
- dem Luftdruck.



- G28 Geber für Motordrehzahl
- G62 Geber für Kühlmitteltemperatur
- G70 Luftmassenmesser
- J248 Steuergerät für Dieseldirekteinspritzanlage
- N18 Ventil für Abgasrückführung
- N345 Umschaltventil für Kühler, Abgasrückführung
- V157 Motor für Saugrohrklappe
- A Abgasrückführungsventil
- B Unterdruckdose
- C Kühler für Abgasrückführung
- D Vakuumpumpe
- E Katalysator

S316_112

Die Abgasrückführung wird durch ein Kennfeld im Motorsteuergerät beeinflusst.

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Motormanagement

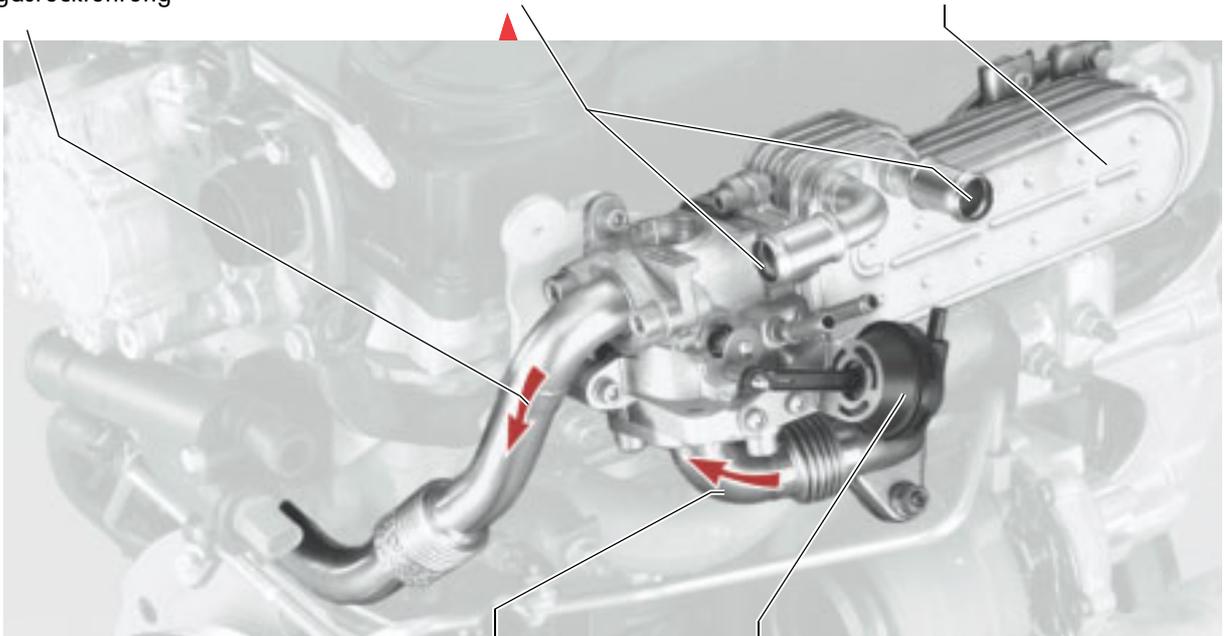
Schaltbarer Kühler für Abgasrückführung

Der 2,0 l/103 kW TDI-Motor hat einen schaltbaren Kühler für Abgasrückführung.

zum Ventil für
Abgasrückführung

Kühlmittelanschlüsse

Kühler für Abgasrückführung



S316_114

UNGEPRÜFTE ENTWURF

Funktionsprinzip der Abgaskühlung

Durch die Kühlung der zurückgeführten Abgase wird die Verbrennungstemperatur gesenkt und es kann eine größere Masse von Abgasen rückgeführt werden. Dadurch entstehen weniger Stickoxide.

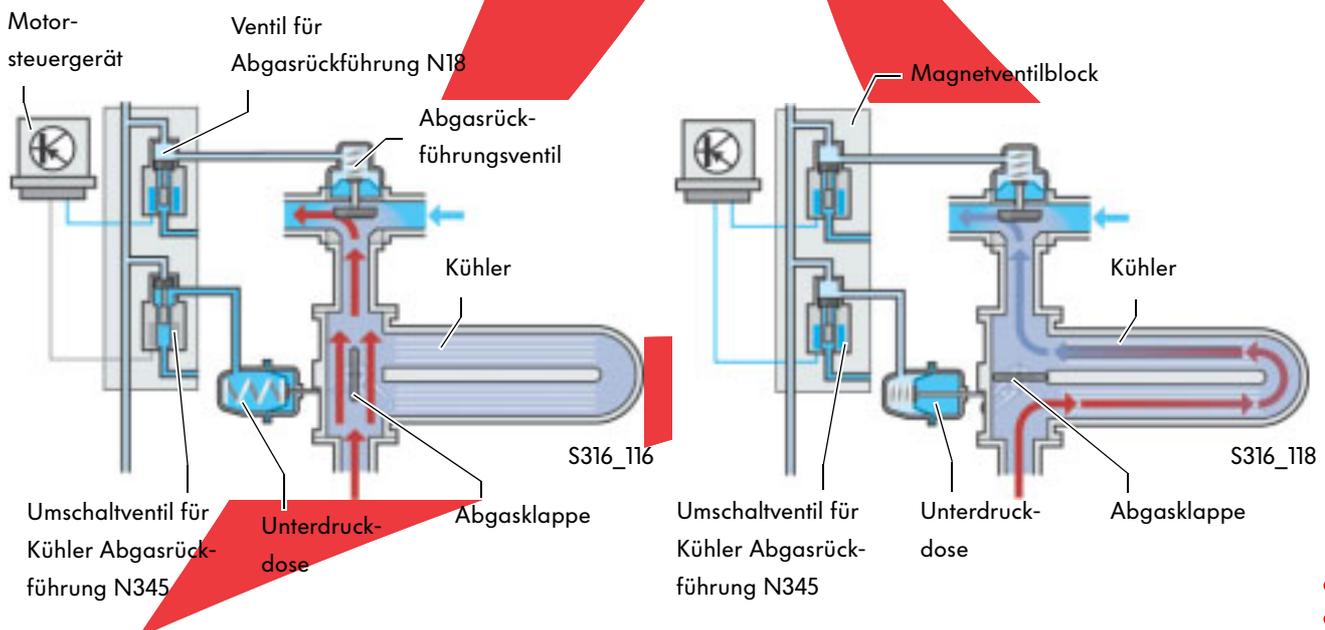
Es wird ein schaltbarer Kühler für Abgasrückführung eingesetzt, damit der Motor und der Katalysator schnell ihre Betriebstemperatur erreichen. Erst nach Erreichen der Betriebstemperatur wird das zurückgeführte Abgas gekühlt.

Abgaskühlung ausgeschaltet

Bis zu einer Kühlmitteltemperatur von 50°C bleibt die Abgasklappe geöffnet und das Abgas wird am Kühler vorbei geleitet. Dadurch erreichen der Katalysator und der Motor innerhalb kurzer Zeit ihre jeweilige Betriebstemperatur. Die Kohlenwasserstoff-, Kohlenmonoxid- und Partikel-Emissionen werden reduziert.

Abgaskühlung eingeschaltet

Ab einer Kühlmitteltemperatur von 50°C wird die Abgasklappe vom Umschaltventil geschlossen. Jetzt strömt das rückgeführte Abgas durch den Kühler. Dabei werden die Stickoxide reduziert.



UNGEPRÜFTER ENTWURF

Motormanagement

Die Vorglühanlage

Bei dem 2,0l/103kW TDI Motor setzt ein neues Glühsystem ein.

Das neue Glühsystem ist ein Dieselschnellstartsystem. Es ermöglicht praktisch unter allen klimatischen Bedingungen einen "ottomotorischen" Sofortstart ohne langes Vorglühen.

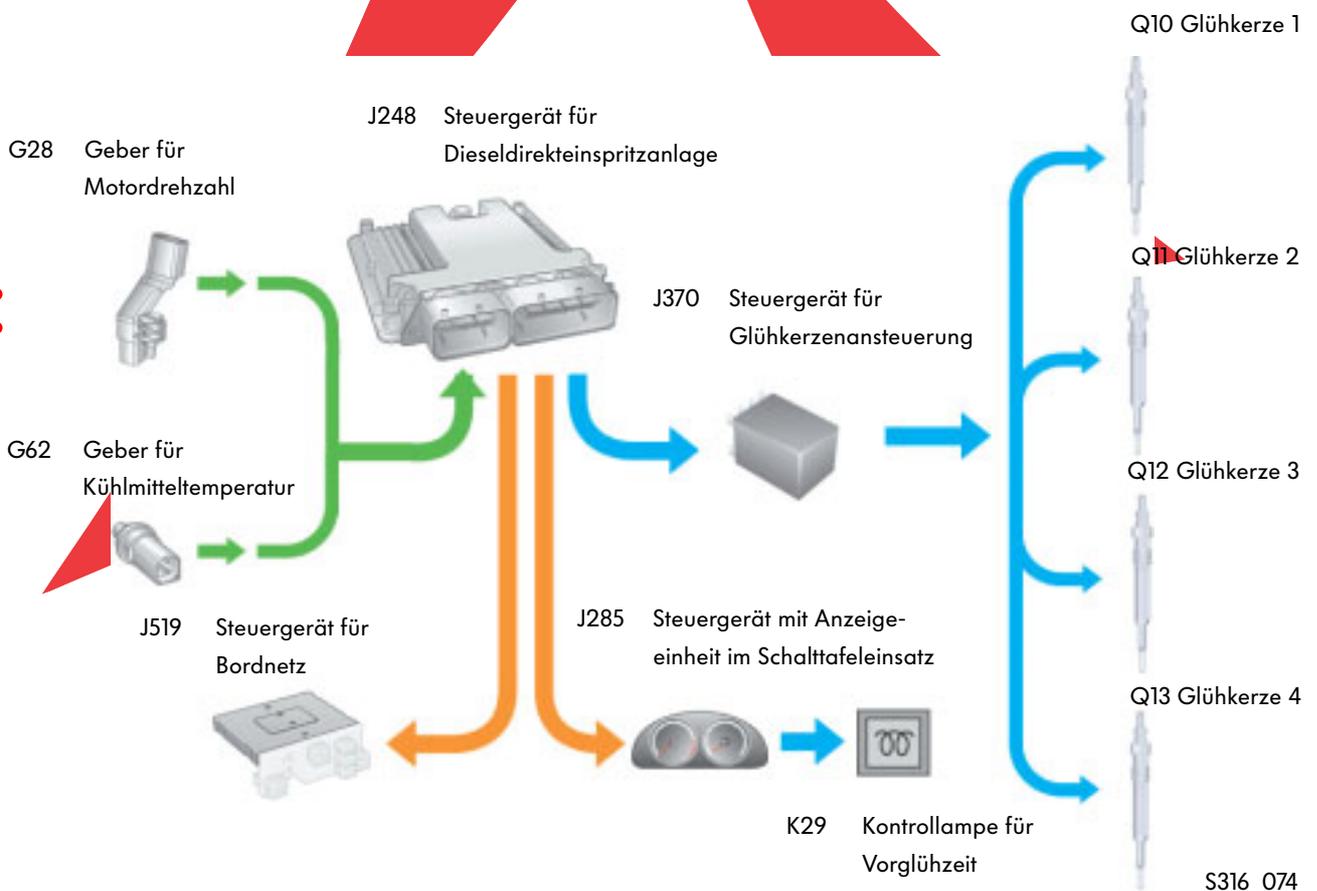
In Verbindung mit der 6-Loch-Einspritzdüse, die einen speziellen als „Zündstrahl“ ausgeführten Einspritzstrahl hat, bietet das neue Glühsystem hervorragende Kaltstart- und Kaltlaufeigenschaften.

Die Vorteile des neuen Glühsystems sind:

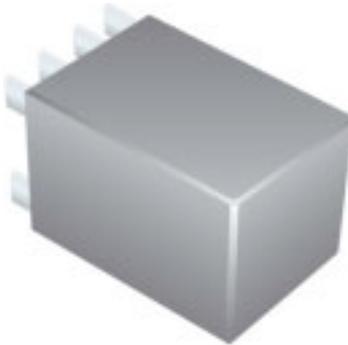
- Sicherer Start bei Temperaturen bis minus 24°C.
- Extrem schnelle Aufheizzeit. Innerhalb von 2 Sekunden werden 1000°C an der Glühkerze erreicht.
- Steuerbare Temperatur für Vor- und Nachglühen.
- Eigendiagnose fähig.
- Euro-On-Board-Diagnose fähig

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Systemübersicht



Steuergerät für Glühkerzenansteuerung J370

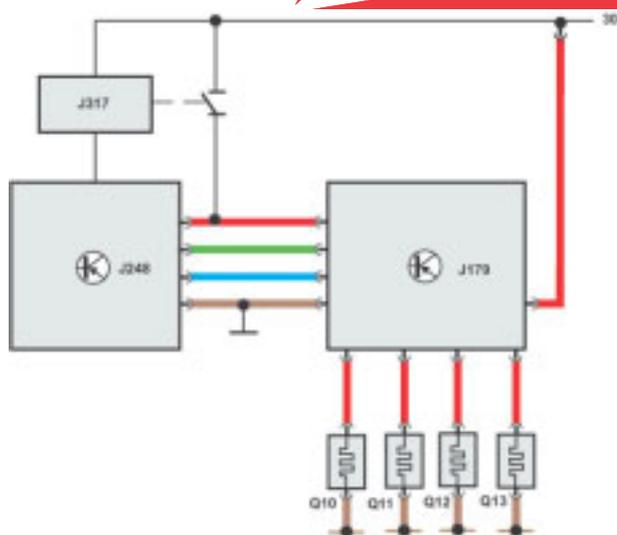


S316_218

Das Steuergerät für Glühkerzenansteuerung erhält die Information zur Glühfunktion von dem Motorsteuergerät. Der Glühzeitpunkt, die Glühdauer, die Ansteuerfrequenz und das Tastverhältnis für die Glühkerzen werden somit vom Motorsteuergerät bestimmt.

Die Funktionen des Steuergerätes für Glühzeitautomatik sind:

1. Schalten der Glühkerzen mit einem PWM-Signal,
 - PWM-Low-Pegel = Glühkerze bestromt
 - PWM-High-Pegel = Glühkerze stromlos
2. Integrierte Überspannungs- und Übertemperaturabschaltung,
3. Einzelkerzenüberwachung
 - Erkennung von Überstrom und Kurzschluss im Glühkreis
 - Überstromabschaltung des Glühkreises
 - Eigendiagnose der Glühelektronik
 - Erkennung eines offenen Glühkreises bei Ausfall einer Glühkerze



S316_080

-  = Steuersignal vom Motorsteuergerät
-  = Diagnosesignal zum Motorsteuergerät
- J317 = Relais für Spannungsversorgung
- J248 = Motorsteuergerät
- J370 = Steuergerät für Glühkerzenansteuerung
- Q10-Q13 = Glühstiftkerze

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Motormanagement

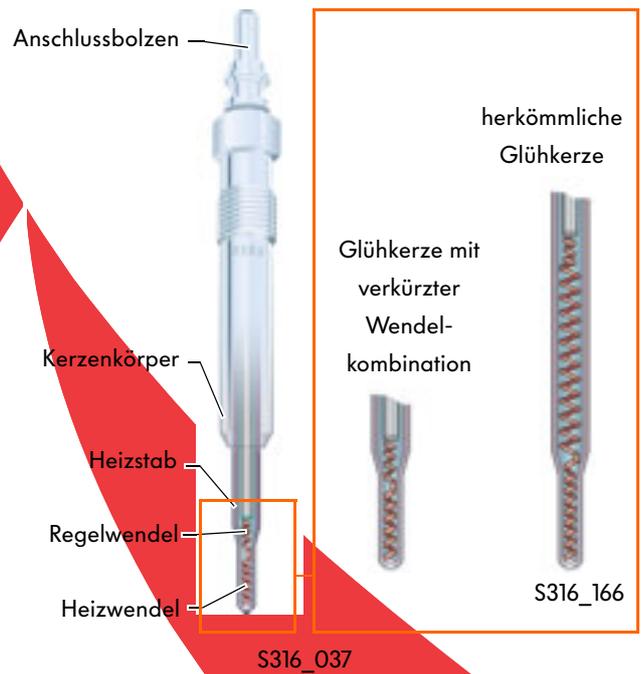
Glühkerzen

Die Glühkerze ist eine Komponente zur Kaltstartunterstützung. Durch elektrische erzeugte und in den Brennraum eingebrachte Wärmeenergie schafft sie ideale Zündbedingungen für den eingespritzten Kraftstoff.

Aufgrund der 4-Ventiltechnik sind die Platzverhältnisse für die Glühkerze sehr begrenzt. Deshalb haben die Glühkerzen eine schlanke Bauform.

Die Glühkerze besteht aus Kerzenkörper, Heizstab mit Heiz- und Regelwendel sowie Anschlussbolzen.

Die Glühkerzen haben eine Nennspannung von 4,4 Volt. Im Vergleich zu den herkömmlichen selbstregelnden Metallglühkerzen ist die Wendelkombination aus Regelwendel und Heizwendel auf etwa ein Drittel verkürzt. Dadurch ist es gelungen die Glühzeit auf 2 Sekunden zu verkürzen.



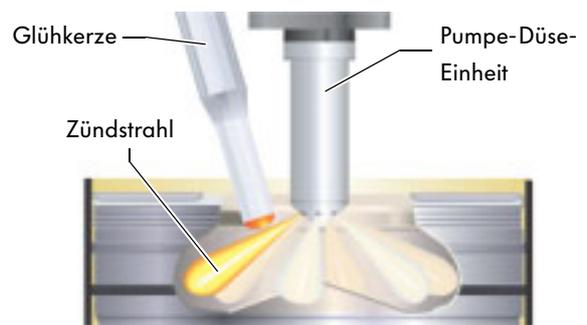
UNGEPRÜFTER ENTWURF



Die Glühkerzen niemals mit 12 Volt auf Funktion überprüfen, da sonst die Glühkerze schmilzt!

Funktionsprinzip des „Zündstrahls“

Der 2,0 l TDI-Motor hat eine 6-Loch-Einspritzdüse. Eines der Spritzlöcher ist so ausgeführt, dass sich ein „Zündstrahl“ mit optimalem Abstand zur Glühkerze ergibt. Durch diesen „Zündstrahl“ werden die Kaltstart- und Kaltlaufleistungen des Motors verbessert.



S316_190

Vorglühen

Nach Einschalten der Zündung wird bei einer Temperatur unter 14°C die Vorglühanlage eingeschaltet.

Dazu sendet das Motorsteuergerät ein PWM-Signal an das Steuergerät für Glühkerzenansteuerung. Die Glühkerzen werden daraufhin vom Steuergerät für Glühkerzenansteuerung ebenfalls mit einem PWM-Signal angesteuert.

In der ersten Phase des Vorglühens werden die Glühkerzen für maximal 2 Sekunden mit einer Spannung von ca. 11 Volt betrieben. Danach werden die Glühkerzen vom Steuergerät für Glühkerzenansteuerung mit der für den jeweiligen Betriebszustand notwendigen Spannung versorgt.



Nachglühen

Nach jedem Motorstart wird nachgeglüht, um die Verbrennungsgeräusche zu vermindern und die Kohlenwasserstoff-Emissionen zu reduzieren.

Die Ansteuerung der Glühkerzen wird last- und drehzahlabhängig vom Motorsteuergerät korrigiert.

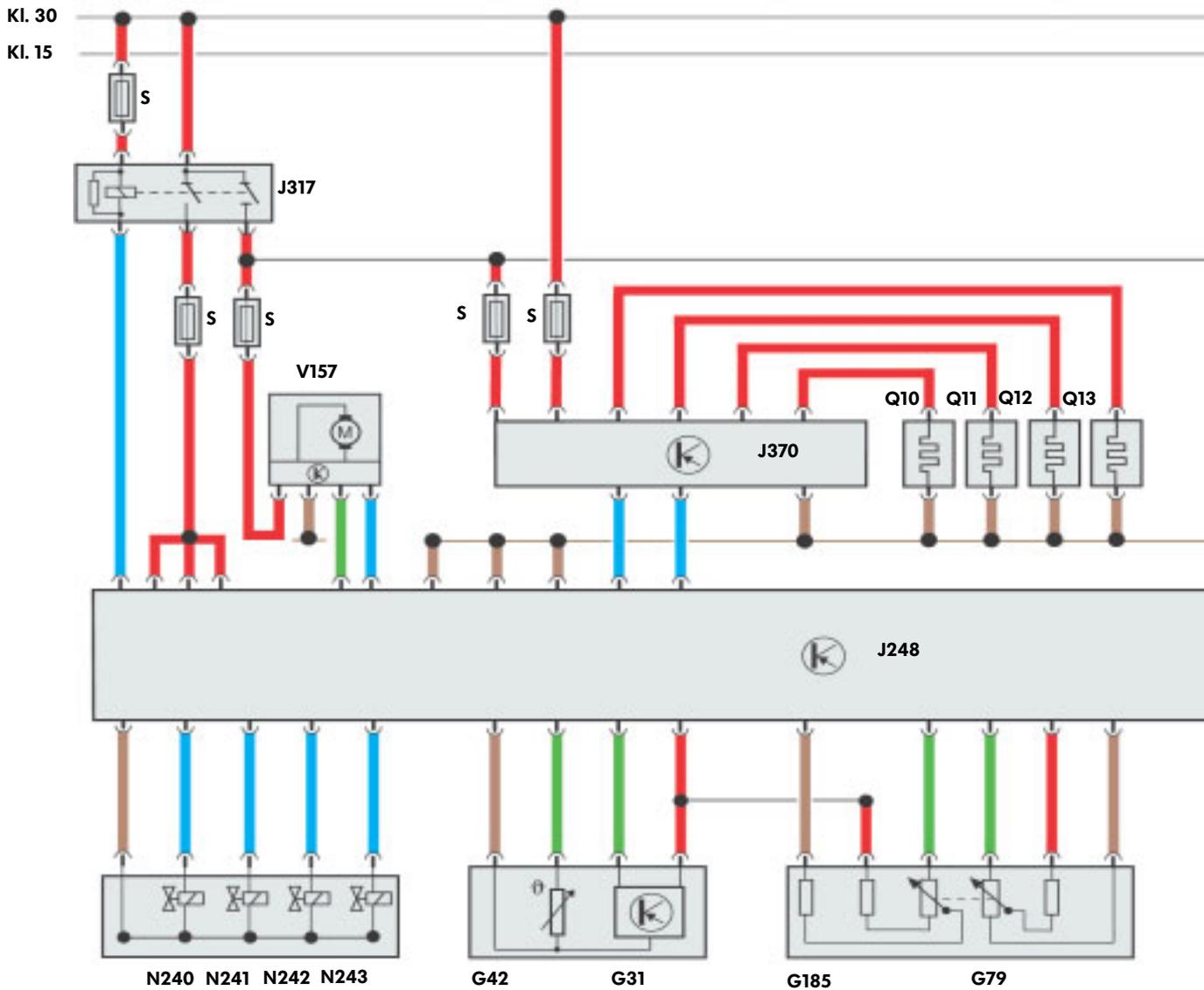
Bei laufendem Motor kühlt die Glühkerze durch die Luftbewegung beim Ladungswechsel ab. Außerdem nimmt die Temperatur der Glühkerze mit zunehmender Drehzahl bei konstanter Glühkerzenspannung ab.

Um diese Abkühleffekte auszugleichen, wird die Spannung nach einem Kennfeld aus Last- und Drehzahl vom Motorsteuergerät erhöht.



Ab einer Kühlmitteltemperatur von 20° C wird nicht mehr nachgeglüht. Nach max. 3 Minuten wird das Nachglühen abgebrochen.

Funktionsplan



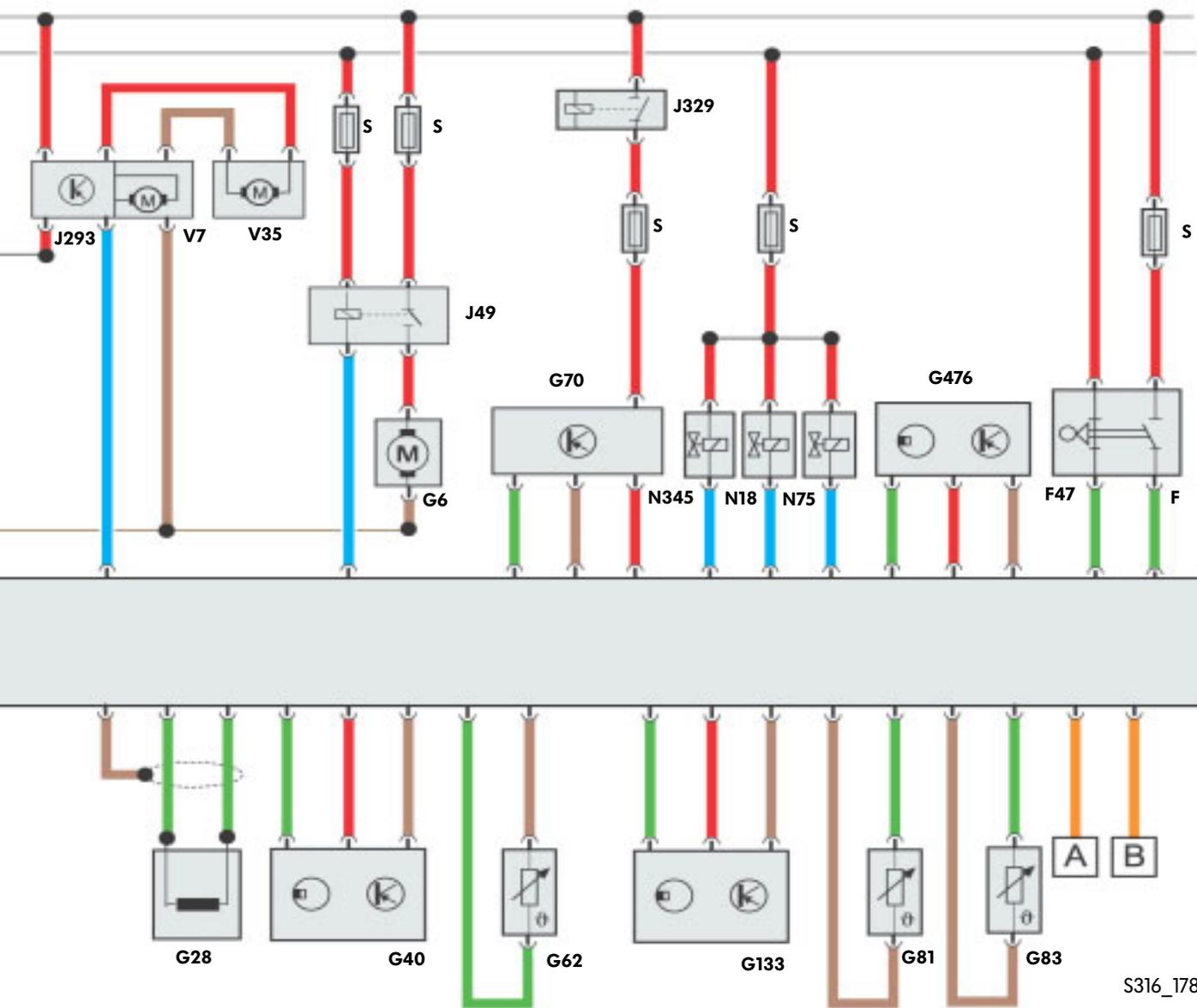
UNGEPRÜFTE ENTWURF

- G31 Geber für Ladedruck
- G42 Geber für Ansauglufttemperatur
- G79 Geber für Gaspedalstellung
- G185 Geber -2- für Gaspedalstellung
- J370 Steuergerät für Glühkerzenansteuerung
- J248 Steuergerät für Dieseldirekteinspritzanlage
- J317 Relais für Spannungsversorgung KI.30
- N240 Ventil für Pumpe/Düse, Zylinder 1
- N241 Ventil für Pumpe/Düse, Zylinder 2
- N242 Ventil für Pumpe/Düse, Zylinder 3
- N243 Ventil für Pumpe/Düse, Zylinder 4

- Q10 Glühkerze 1
- Q11 Glühkerze 2
- Q12 Glühkerze 3
- Q13 Glühkerze 4
- S Sicherung
- V157 Motor für Saugrohrklappe

Farbcodierung/Legende

- █ = Eingangssignal
- █ = Ausgangssignal
- █ = Plus
- █ = Masse
- █ = CAN-Datenbus



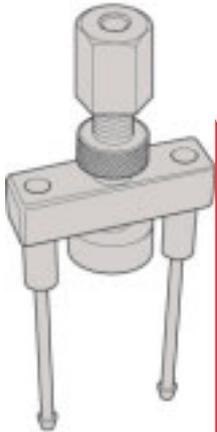
S316_178

- | | | | |
|------|---|------|---|
| A | - CAN-Datenbus-Low | G476 | Geber für Kupplungsposition |
| B | - CAN-Datenbus-High | J49 | Relais für elektrische Kraftstoffpumpe II |
| F | Bremslichtschalter | J293 | Steuergerät für Lüfter für Kühlmittel |
| F47 | Bremspedalschalter für GRA | J329 | Relais für Spannungsversorgung Kl.15 |
| G6 | Kraftstoffpumpe | N18 | Ventil für Abgasrückführung |
| G28 | Geber für Motordrehzahl | N75 | Magnetventil für Ladedruckbegrenzung |
| G70 | Luftmassenmesser | N345 | Umschaltventil für Kühler, Abgasrückführung |
| G40 | Hallgeber | V7 | Lüfter für Kühlmittel |
| G62 | Geber für Kühlmitteltemperatur | V35 | Lüfter rechts für Kühlmittel |
| G81 | Geber für Kraftstofftempertur | | |
| G83 | Geber für Kühlmitteltemperatur, Kühlerausgang | | |
| G133 | Geber für Kraftstoffzusammensetzung | | |

UNGEPRÜFTER ENTWURF

Neue Spezialwerkzeuge



Bezeichnung	Werkzeug	Verwendung
T10163 Auszieher	 <p>S316_066</p>	Zum Ausbau der Pumpe-Düse-Elemente in Verbindung mit dem Schlaghammer T10133/3
T10164/1 Montagehülse	 <p>S316_068</p>	Zum Aus- und Einbau der O-Ringe
T10164/2 Montagehülse	 <p>S316_070</p>	Zum Aus- und Einbau der O-Ringe
T10134 Montage- vorrichtung	 <p>S316_102</p>	Zum Einbau des Dichtflansches mit Geberrad

UNGEPRÜFTER ENTWURF

1. Der Lagerrahmen des 2,0 l TDI-Motors

- a) besteht aus zwei Bauteilen: dem Lagerrahmen-Oberteil und dem -Unterteil. Beide bestehen aus einer übereutektischen Aluminium- Silizium-Legierung.
- b) ist ein kompaktes Druckgussteil aus Aluminium.
- c) wird aus Vergütungsstahl im Gesenkschmiedeverfahren hergestellt.



2. Welche konstruktiven Merkmale im Zylinderkopf bewirken eine optimale Gemischbildung im Zylinder?

- a) Die symmetrische Anordnung zweier Ein- und zweier Auslassventile, die senkrecht stehende, zentral angeordnete Pumpe-Düse-Einheit direkt über der mittig angeordneten Brennraummulde bewirken eine gute Gemischbildung.
- b) Der Ventilsterne der Gaswechselkanäle wurde um 45° zur Motorlängsachse gedreht. Dadurch werden optimale Strömungsverhältnisse und eine gute Gemischbildung erreicht.
- c) Das Zusammenwirken der schräg in den Verbrennungsraum ragenden Einspritzdüse und der Dreiventiltechnik (mit zwei Einlassventilen und einem Auslassventil, wobei die Einlasskanäle als Drallkanal geformt sind) fördert das intensive Vermischen von Luft und eingespritztem Kraftstoff.

3. Die Befestigung der Pumpe-Düse-Einheit erfolgt:

- a) mit zwei Schrauben.
- b) mit Spannklötzen.
- c) mit dem Verschraubungskonzept „Schraube in Schraube“.
- d) mit einem Spannklötz und einer Schraube.

Prüfen Sie Ihr Wissen

4. Der 2,0 l/103 kW TDI-Motor hat einen schaltbaren Kühler für Abgasrückführung. Welche der folgenden Aussagen ist richtig?

- a) Ab einer Kühlmitteltemperatur von 50°C strömt das rückgeführte Abgas durch den schaltbaren Kühler für Abgasrückführung. Die Verbrennungstemperatur wird gesenkt und es kann eine größere Masse von Abgasen rückgeführt werden. Dabei werden die Stickoxide reduziert.
- b) Der Abgasstrom wird zu zwei Drittel zur Außenseite und zu einem Drittel zur Innenseite des Abgaskühlers geführt. Dieses Prinzip ermöglicht eine besonders gleichmäßige Kühlung des Abgases.
- c) Bis zu einer Kühlmitteltemperatur von 50°C wird das Abgas am Kühler vorbei geleitet. Dadurch erreichen der Katalysator und der Motor innerhalb kurzer Zeit ihre jeweilige Betriebstemperatur. Die Kohlenwasserstoff-, Kohlenmonoxid- und Partikel-Emissionen werden reduziert.

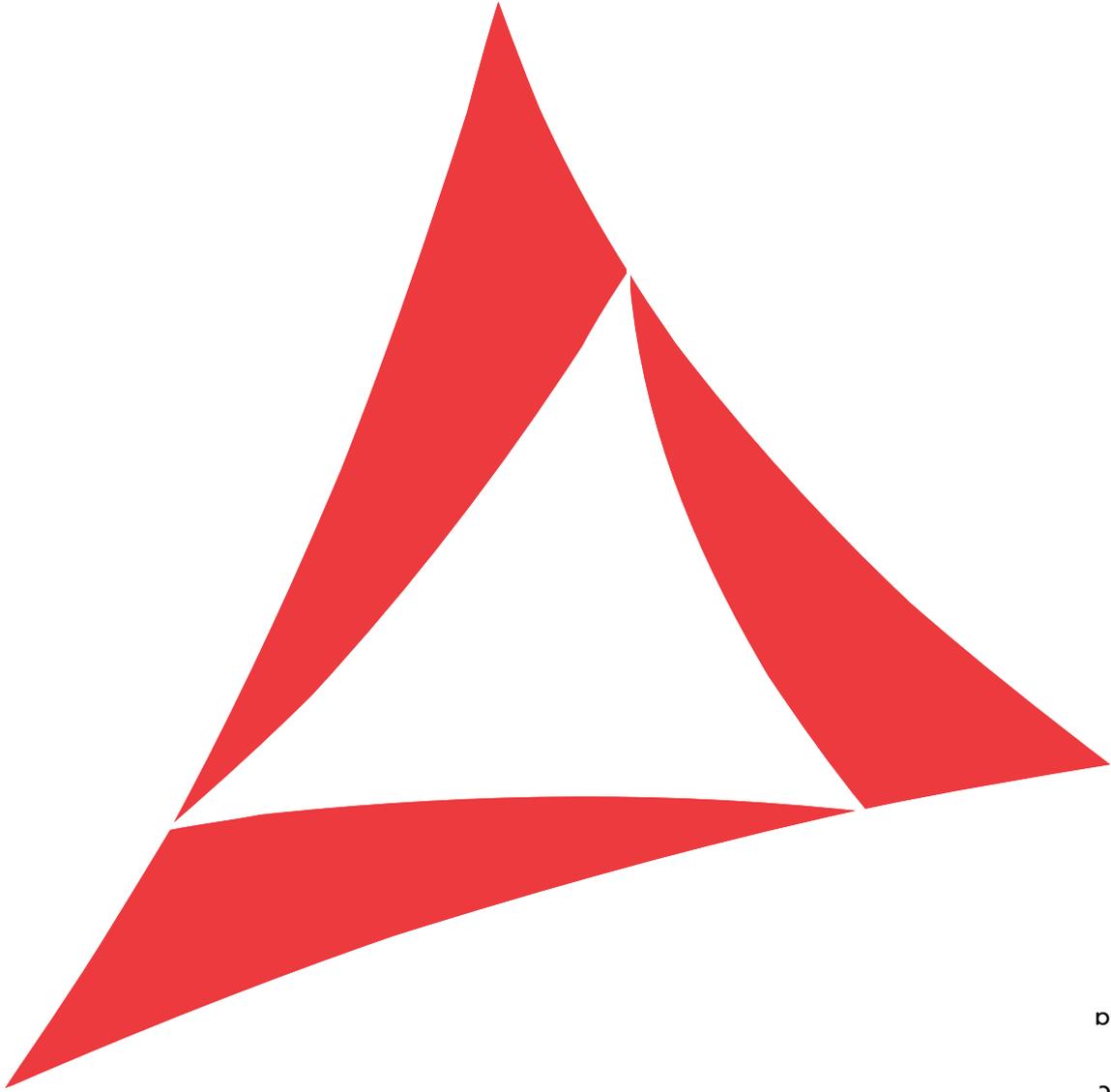
5. Welche Einspritzdüsen kommen beim 2,0 l/103 kW TDI-Motor zum Einsatz?

- a) 7-Loch-Einspritzdüsen.
- b) 5-Loch-Einspritzdüsen.
- c) 6-Loch-Einspritzdüsen.

6. Welche Eigenschaften hat die Vorglühanlage des 2,0 l / 100kW TDI-Motors?

- a) Extrem schnelle Aufheizzeit. Innerhalb von 2 Sekunden werden 1000°C an der Glühkerze erreicht.
- b) Es wird bei jedem Motorstart vorgeglüht.
- c) Die Glühkerzen arbeiten gleichzeitig als Zündkerzen.

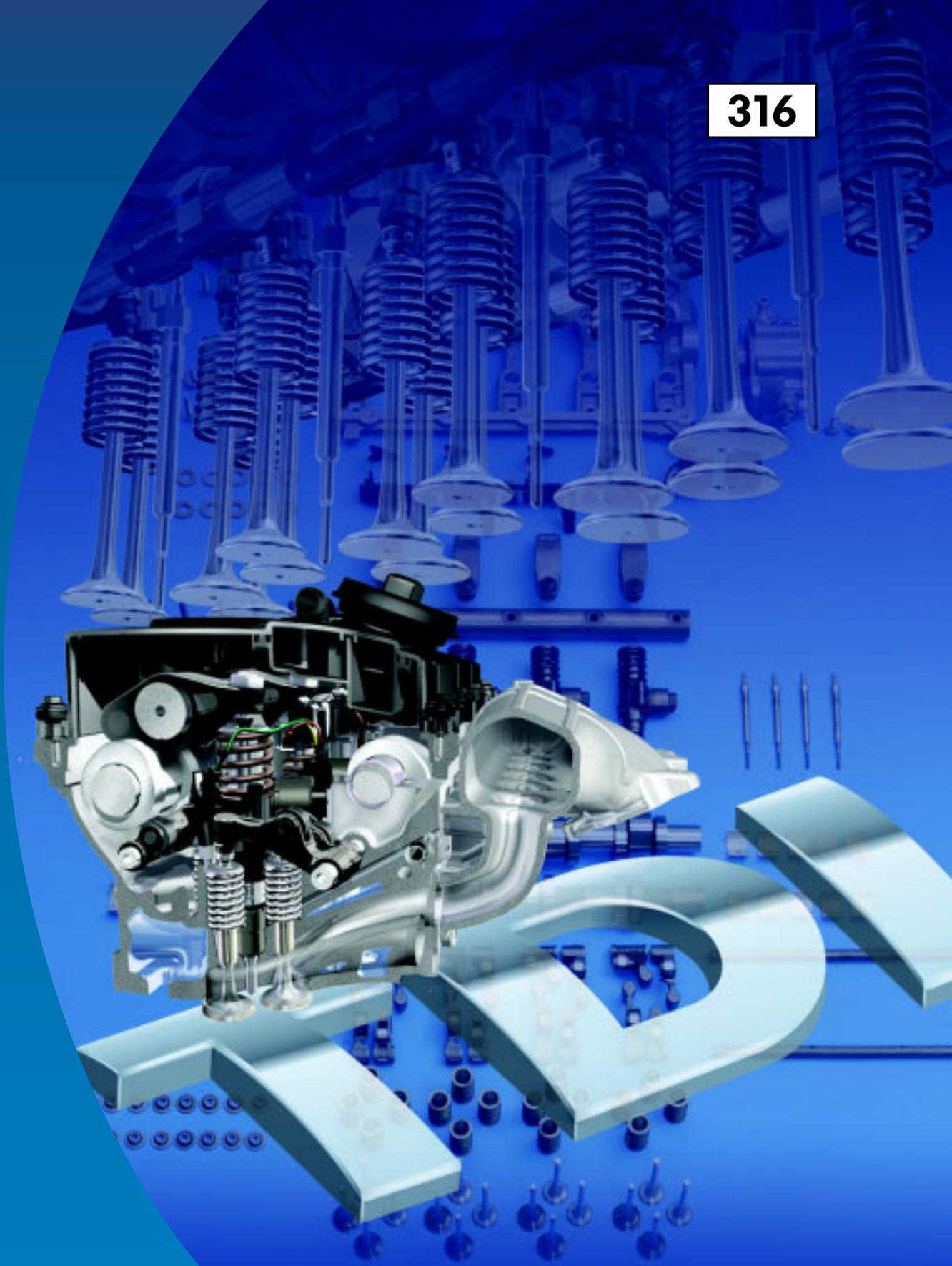
UNGEPRÜFTER ENTWURF



Lösungen

- 1.) b
- 2.) a, b
- 3.) a
- 4.) a, c
- 5.) c
- 6.) a

UNGEPRÜFTER ENTWURF



© VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg, VK-36 Service Training
Alle Rechte sowie technische Änderungen vorbehalten
000.2811.37.00 Technischer Stand 08/03

♻️ Dieses Papier wurde aus chlorfrei
gebleichtem Zellstoff hergestellt.