

Caractéristiques techniques

Lettres-repères: BKC

Cylindrée: 1896 cm³

Course: 95,5 mm

Alésage: 79,5 mm

Compression: 19,0 : 1

Type: Moteur diesel à 4 cyl.
en ligne avec turbo-
compresseur à gaz
d'échappement
(turbine à géométrie
variable)

Puissance: 77 kW/105 ch à
4000 tr/min

Couple: 250 Nm
à 1900 tr/min

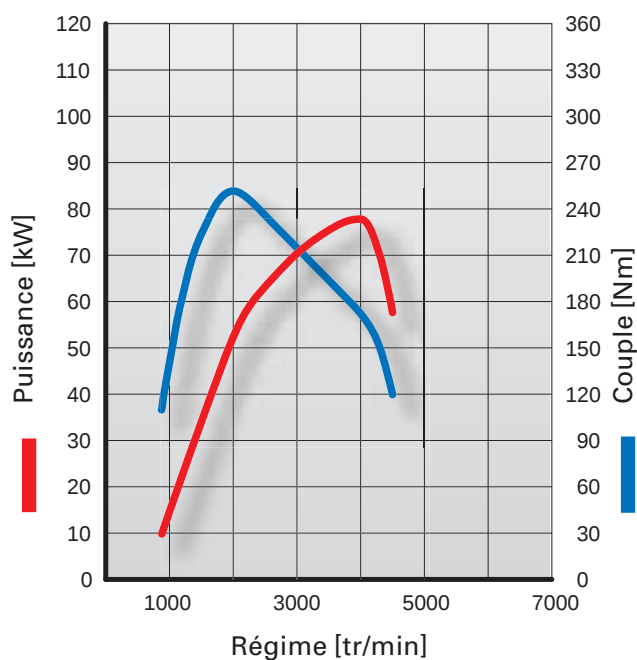
Ordre d'allumage: 1-3-4-2

Capacité huile-moteur,
filtre inclus: 4,5 l

Gestion du moteur: Bosch EDC 16

Norme antipollution: EU 4

Carburant: Gazole, min. 51 CN



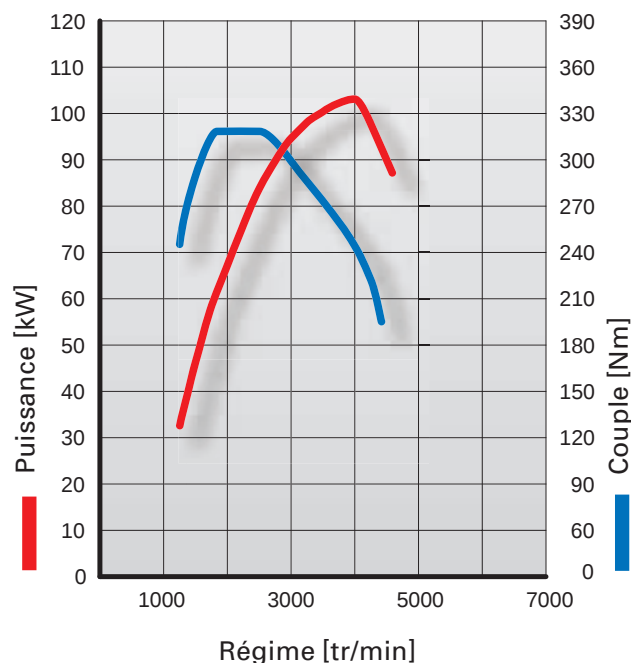
SSP290_019

Moteur

Moteur TDI à injecteurs-pompes de 2,0 l à 4 soupapes par cylindre

Caractéristiques techniques

Lettres-repères:	BKD
Cylindrée:	1968 cm ³
Course:	95,5 mm
Alésage:	81,0 mm
Compression:	18,0 : 1
Type:	Moteur turbodiesel en ligne 4 cylindres 4 soupapes 4 temps
Puissance:	103 kW/140 ch à 4000 tr/min
Couple:	320 Nm à 1750 - 2500 tr/min
Ordre d'allumage:	1-3-4-2
Suralimentation:	Compresseur Garret GT 1749V avec turbine à géométrie variable
Système d'injection:	Bosch EDC 16
Capacité huile-moteur, filtre inclus:	3,8 l
Consommation:	urbaine 7,2 - 7,3 l/100 km extra-urb. 4,5 - 4,6 l/100 km moyenne 5,5 - 5,6 l/100 km
Accélération:	0 - 100 km/h en 9,5 s
Norme antipollution:	EU 4
Carburant:	Gazole, min. 51 CN



SSP290_003

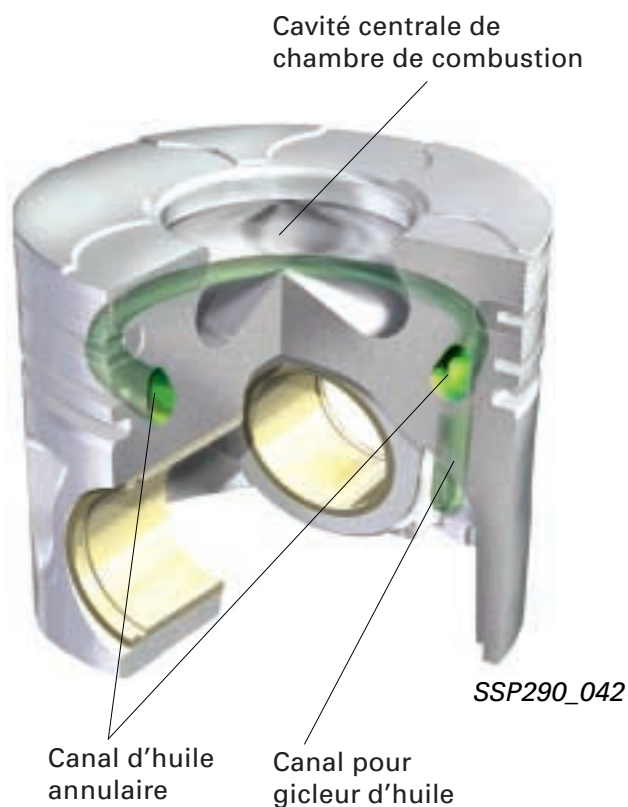


SSP290_001

Modifications apportées au moteur à injecteurs-pompes

Pistons

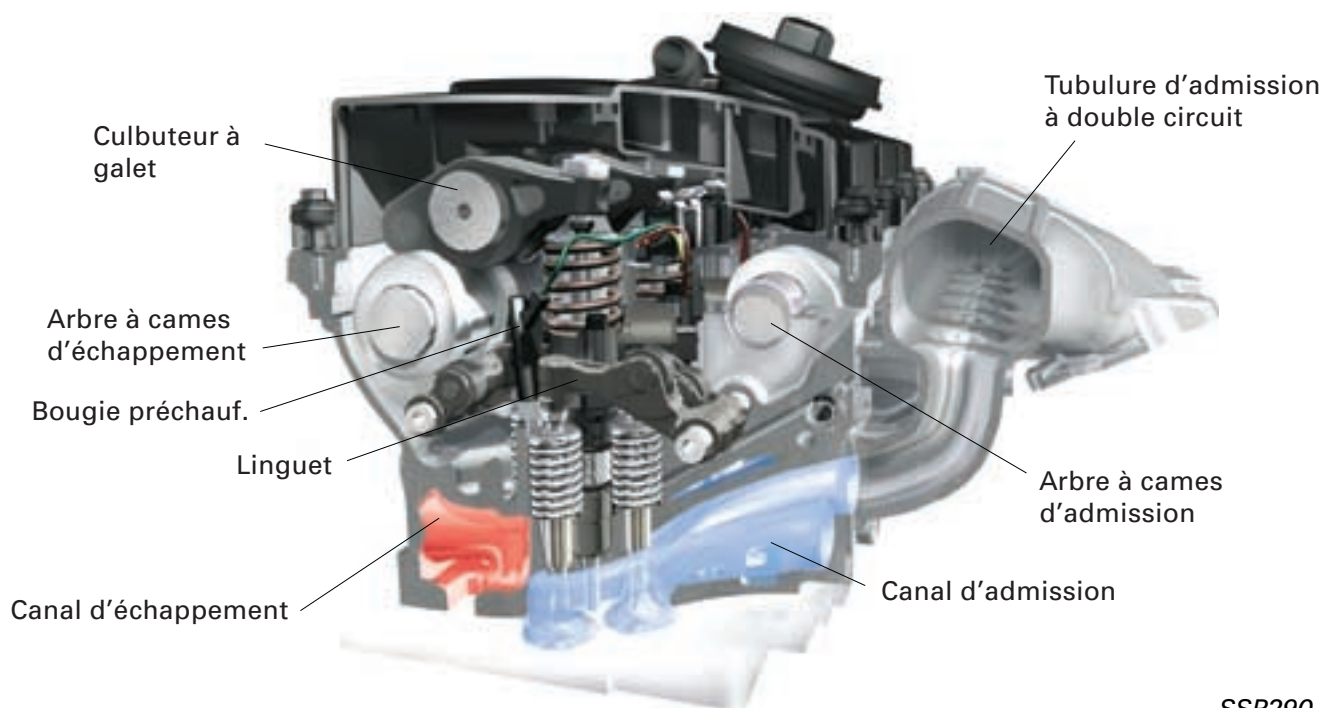
La cylindrée est passée de 1,9 l à 2,0 l par augmentation de l'alésage des cylindres. Le piston avec cavité centrale de chambre de combustion, dont la géométrie a été optimisée en termes d'émissions, a été conçu avec une profondeur de poche d'injecteur réduite en vue de la diminution du volume de polluants dans la chambre de combustion. Le piston comporte un canal annulaire en vue du refroidissement de la tête de piston.



Culasse

La culasse ne comporte plus deux mais quatre soupapes par cylindre et dispose de deux arbres à cames en tête. Les bougies de préchauffage sont logées dans la zone traversée par l'huile.

Les soupapes sont actionnées par un linguet avec compensation hydraulique du jeu des soupapes. L'entraînement des injecteurs-pompes est assuré via un culbuteur à galet par l'arbre à cames d'échappement.



Moteur

Cadre de paliers

En vue de conférer à la culasse la rigidité nécessaire, un "cadre de paliers" a été substitué au couvercle de l'arbre à cames classique.

Ce cadre est vissé avec les deux rangées de boulons intérieurs, directement dans les têtes de boulon des boulons de culasse. Il supporte les pompes et le précâblage des bougies de préchauffage ainsi que des électrovannes de l'injecteur-pompe.

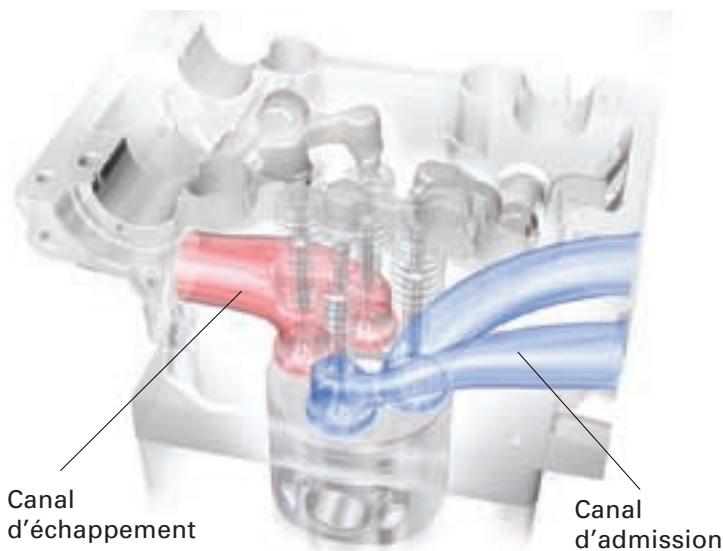


SSP290_092

Culasse à flux transversal

Les soupapes sont disposées en étoile autour de l'injecteur-pompe central, avec deux canaux d'admission tangentiels et un canal d'échappement configuré en Y.

Les conditions optimales pour imprimer à l'air d'admission la turbulence requise et garantir le meilleur remplissage possible du cylindre sont ainsi réunies.

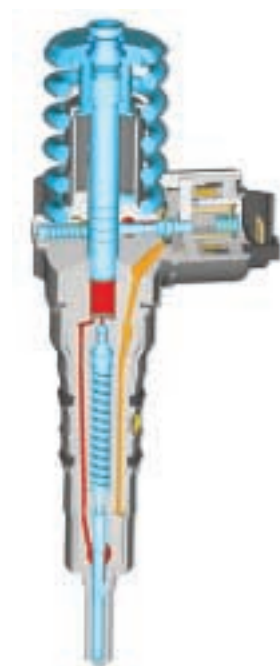


SSP290_021

Injecteur-pompe

L'injecteur-pompe joue un rôle important dans la réalisation des valeurs strictes de la norme EU 4. L'injecteur central à 6 trous coniques au flux optimisé a été perfectionné de façon à permettre une augmentation de 10 % de la pression d'injection à charge partielle.

En vue de garantir la position de montage centrée, la portée plane de la culasse avec rondelle d'étanchéité a été remplacée par un siège conique de 114°.



SSP290_096

Système de démarrage rapide diesel

En vue d'améliorer le comportement au lancement des moteurs diesel (démarrage au tour de clé = démarrage sans préchauffage), il a été fait appel à un système associant des bougies de préchauffage acier et un appareil de commande.

Cette nouvelle bougie de préchauffage n'a besoin que d'un temps de réchauffement de 2 secondes maximum (bougie standard classique: 5 secondes).

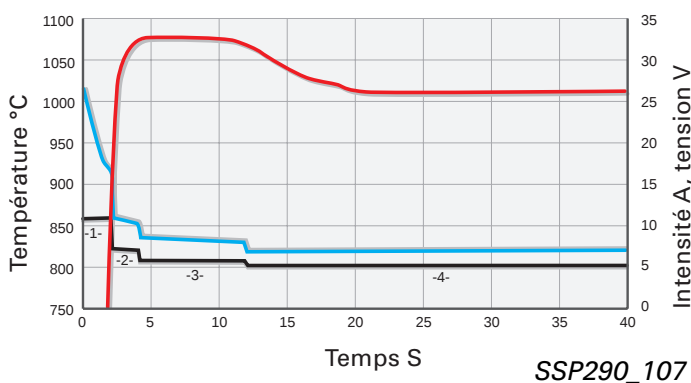
L'appareil de commande renferme, en vue du pilotage des bougies de préchauffage, des semiconducteurs de puissance qui remplacent le relais électromagnétique conventionnel.

Chaque bougie de préchauffage peut ainsi être individuellement pilotée, surveillée et diagnostiquée.

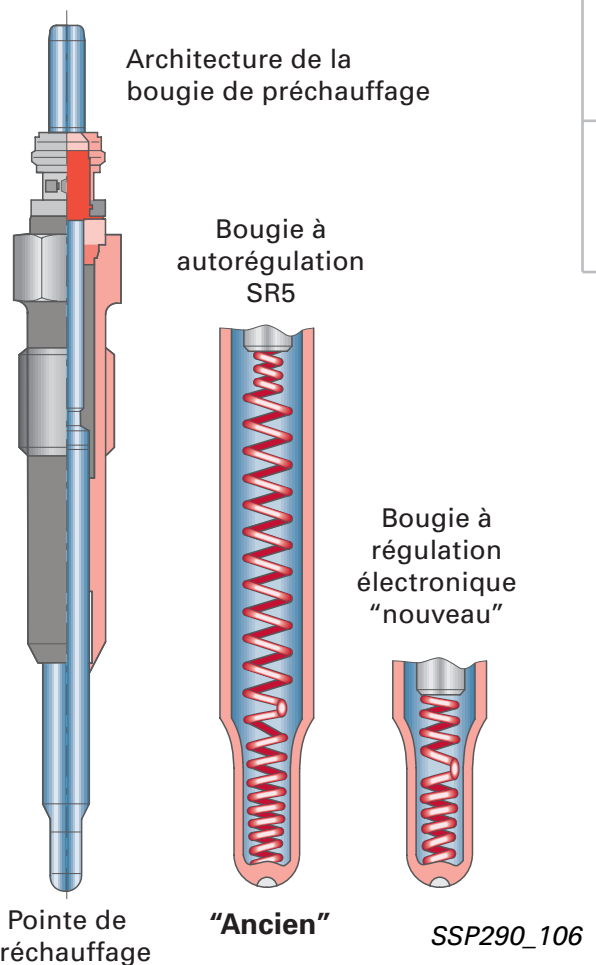
Pour réaliser le temps de réchauffage très court (2 s pour atteindre 1000 °C), la spirale a été conçue comme capteur et spirale de chauffage et raccourcie, le préchauffage se concentrant dans la zone avant de la bougie.

Les crayons de préchauffage conçus pour 5 V sont brièvement alimentés (modulation de largeur d'impulsions) par une tension d'env. 11 V et atteignent ainsi en 2 secondes la température requise de 1000 °C.

Au cours des intervalles de pilotage suivants, la tension est réduite par étapes et se situe nettement en dessous de la tension de bord disponible.



SSP290_107



Une détection de redémarrage évite la surchauffe des crayons de préchauffage dans le cas de plusieurs actions de préchauffage consécutives.

La faible consommation de puissance des crayons de préchauffage met une énergie supplémentaire à la disposition du démarreur.

Le pilotage individuel des crayons de préchauffage par des semiconducteurs de puissance autorise de nombreuses fonctions de diagnostic et de protection.

Profil de tension:

Phase 1: réchauffage rapide

Phase 2: 7,4 V pendant 2 secondes

Phase 3: 6 V pendant 8 secondes

Phase 4: 5,3 V

■ Courbe de température
■ Courbe d'intensité
■ Profil de tension

Boîte de vitesses

Boîtes de vitesses

Boîte mécanique à changement direct 02E

Le principe de la boîte mécanique à changement direct (DSG = Direct Shift Gearbox) est de réunir deux boîtes mécaniques opérationnelles en une seule, avec un différentiel commun.

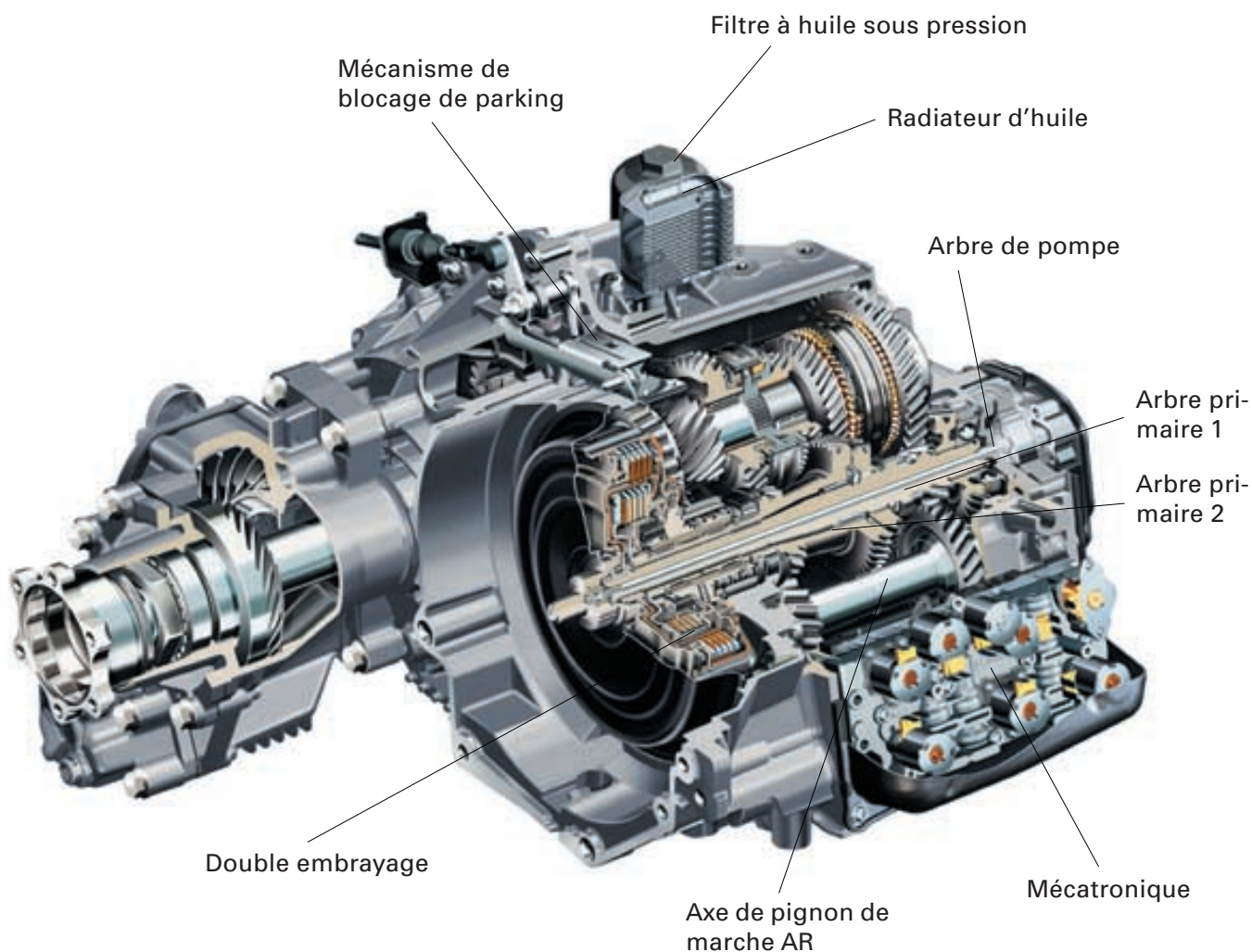
Le couple moteur est réparti à ces deux éléments de boîte par deux embrayages.

Un élément de boîte assure le passage des rapports pairs, l'autre celui des rapports impairs.

A chaque rapport est assignée une unité de commande mécanique et de synchronisation classique de boîte mécanique, similaire à l'équipement des boîtes de vitesses manuelles de VW et AUDI.



La conception et le fonctionnement sont décrits dans le programme autodidactique 297.



SSP290_110

Caractéristiques techniques

Boîte mécanique à changement direct

Désignation: 02E

Couple max.
transmissible: 325 Nm

Modes: automatique et Tiptronic

Capacité d'huile de
boîte totale: 6,4 litres d'ATF

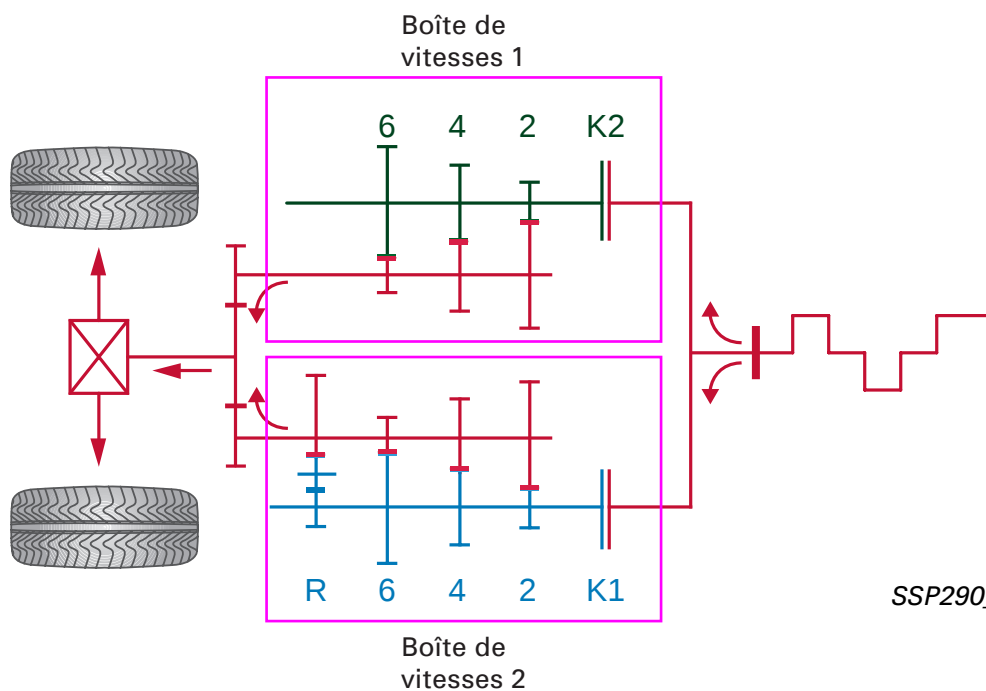
Spécification: G 052 182

Poids total:
avec huile: env. 80 kg



Les unités de commande peuvent être pilotées individuellement. Cela permet la sélection libre des rapports - autorisant le passage d'un rapport pair avec un rapport pair engagé ou d'un rapport impair avec un rapport impair engagé. Le changement de vitesse s'effectue directement, rapidement et sans rupture de couple.

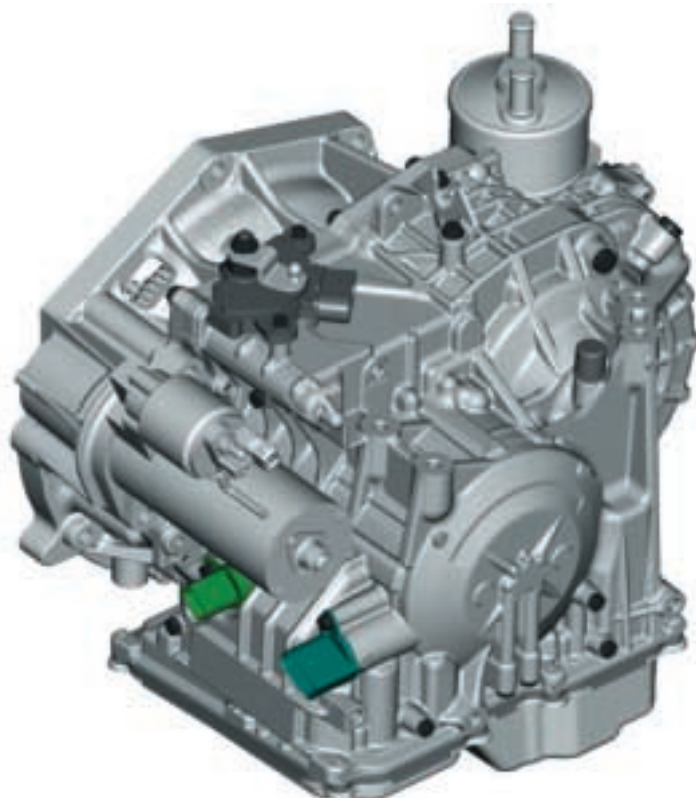
Via le différentiel, le couple est transmis aux roues ou, sur les véhicules à transmission intégrale, à l'essieu AR via le renvoi d'angle (par l'intermédiaire d'un arbre à cardan).



SSP290_111

Boîte de vitesses

Boîte automatique 09G (à 6 rapports)



SSP290_034

Caractéristiques techniques

Désignation: 09G

Constructeur: AISIN AW CO, LTD Japon
Désignation: TF-60SN

Couple/
puissance: suivant exécution
jusqu'à > 300 Nm

Type de boîte: Boîte planétaire 6 vitesses
(BV automatique non continue)
à commande électrohydraulique et avec convertisseur hydrodynamique avec embrayage de prise directe asservi au glissement

Démultiplications	1e	4,148
Boîte	2e	2,370
planétaire	3e	1,556
(pour lettres-	4e	1,155
repères	5e	0,859
GSY 1,6 l et	6e	0,686
GJZ 2,0 l FSI)	Marche AR	3,394

Tr. AV/montage transversal

Spécification ATF: G 052 025 A2 (1 litre)
Esso JWS 3309

Commande: App. de com. hydraulique dans carter d'huile avec appareil de commande électronique externe, programme dynamique de passage des rapports DSP avec programme sport en "position S" et programme Tiptronic pour le passage manuel des rapports (en option avec palettes au volant)

Capacité: 7,0 litres (premier rempl.)
remplissage à vie

Poids: env. 82,5 kg

Longueur de montage: env. 350 mm

! La conception et le fonctionnement de la boîte de vitesses automatique 09E sont décrits dans le programme autodidactique 291.

Blocage du retrait de la clé de contact

Fonctionnement

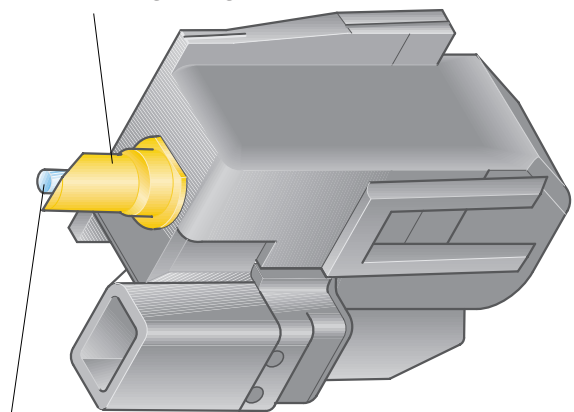
Avec le contact d'allumage mis et le levier sélecteur dans une position autre que P,

l'aimant de blocage du retrait de la clé de contact

N376 est alimenté en courant.

L'axe de blocage des N376 est repoussé contre la force de ressort dans la serrure de contact.

Douille de guidage

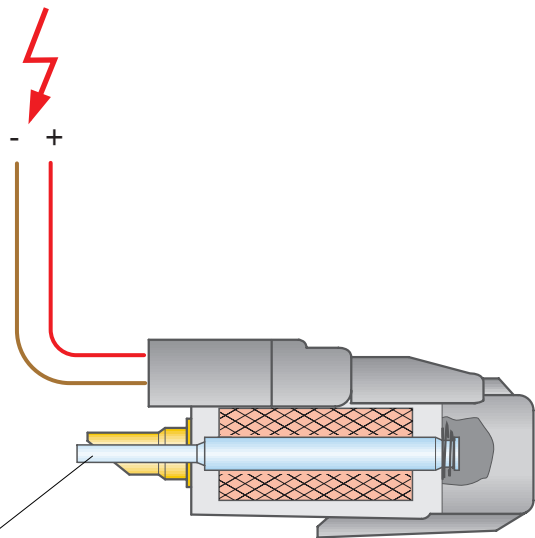


Axe de blocage

SSP290_113

Tant que N376 est alimenté (axe de blocage sorti), il n'est pas possible de tourner la clé de contact dans la position de retrait de la serrure.

La clé de contact ne peut pas être retirée. J527 alimente N376 après "coupure de l'allumage" tant que le levier sélecteur est engagé dans une position autre que la position de parking.

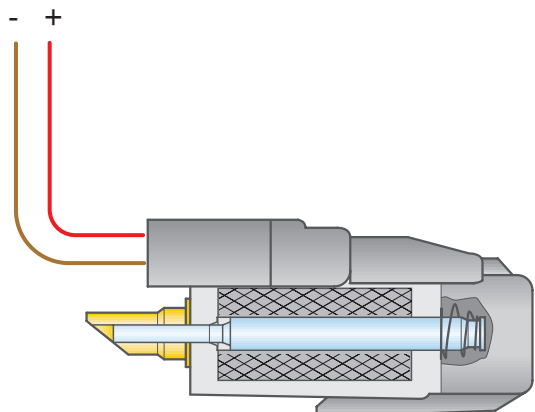


Axe de blocage sorti

SSP290_115

L'aimant n'est pas alimenté.

La clé de contact n'est plus verrouillée et peut être retirée.



! Un stationnement prolongé du véhicule avec le levier sélecteur dans une position autre que P provoque à long terme la décharge de la batterie.

SSP290_114



Châssis

A la différence du modèle précédent doté d'un châssis avec essieu arrière semi-rigide, le châssis de l'Audi A3 '04 est équipé d'un nouvel essieu arrière à quatre bras avec suspension indépendante des roues. Il se compose d'un large support longitudinal et de trois bras transversaux au total.

Cette exécution garantit une meilleure agilité du véhicule ainsi qu'une amélioration du comportement routier en cas d'accélération transversale relativement élevée.

Le châssis de base est doté de roues 16" et le châssis sport de jantes de 17".



SSP290_050

Essieu AV

Le cadre auxiliaire aluminium en trois parties supporte bras transversal, barre stabilisatrice et mécanisme de direction.

Des ressorts hélicoïdaux avec ressorts supplémentaires progressifs en polyuréthane jouent le rôle d'éléments de suspension.

Il est fait appel, sur l'Audi A3 '04, à une unité de roulement de roue de la troisième génération (palier à bride et moyeu de roue regroupés en une unité).

En vue d'éviter les influences négatives de la traction sur la direction, les arbres de pont sont de longueur identique, ce qui exige un arbre intermédiaire (uniquement sur les véhicules à couple de traction élevé et traction AV, comme dans le cas du TDI de 2,0 l).



Pour plus d'informations sur la conception et le fonctionnement, prière de consulter le Programme autodidactique 313, Audi A3 '04 - Châssis.



SSP290_016

Direction

Direction électromécanique

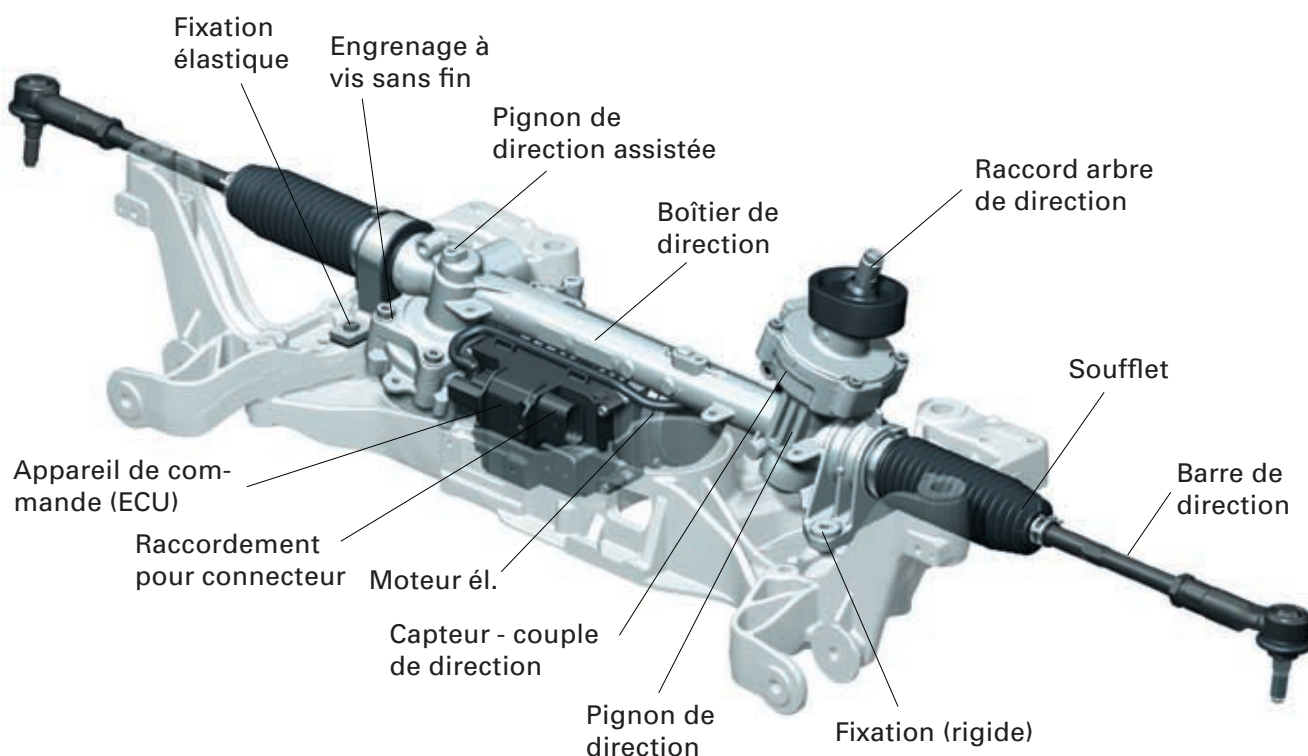
L'Audi A3 '04 est équipée pour la première fois d'une direction électromécanique à "double pignon", se substituant à l'assistance de direction hydraulique.

Avantages:

- Réduction de la consommation de carburant par adaptation de la puissance requise en fonction des besoins
- Réalisation aisée d'une assistance de direction et d'un amortissement asservis à la vitesse, d'où une sensation au volant optimale dans toutes les situations
- Relative insensibilité aux irrégularités de la chaussée
- Limitation à deux variantes matérielles (conduite à gauche/droite) étant donné que les adaptations peuvent s'effectuer par modifications du logiciel
- Réalisation d'un réalignement actif des roues
- Faible bruit dans l'habitacle
- Réalisation de forces élevées au niveau de la crémaillère

L'assistance de direction est fournie par un engrenage distinct, agissant sur la crémaillère et entraîné par un moteur électrique. Un transmetteur de couple, monté sur la barre de torsion du volant de direction, détermine le couple au niveau du pignon de direction.

L'appareil de commande électrique calcule le couple d'assistance requis en fonction du couple, de la vitesse du véhicule, de l'angle de braquage et de la vitesse de braquage.



SSP290_051

Essieu AR

Essieu AR, traction AV

Le cadre auxiliaire est une pièce soudée en acier. Il est vissé de manière rigide à la carrosserie.

Au niveau du bras de suspension, constitué par une pièce en acier emboutie, la carrosserie vient en appui sur l'essieu via les ressorts acier.

Le bras transversal supérieur assure la liaison entre cadre auxiliaire et support de roue dans le plan supérieur. De par sa section en T, il absorbe essentiellement les forces latérales.

Il est fait appel à un ressort cylindrique en acier à haute limite élastique à caractéristique élastique linéaire.

La fixation du ressort sur la carrosserie et le bras de suspension est assurée par des appuis en caoutchouc.

Les amortisseurs pneumatiques à double tube sont fixés en position d'extrémité sur les supports de roue.

Cette position assure la transmission 1:1 de la course de la roue à la course de l'amortisseur tout en garantissant une grande largeur de chargement.



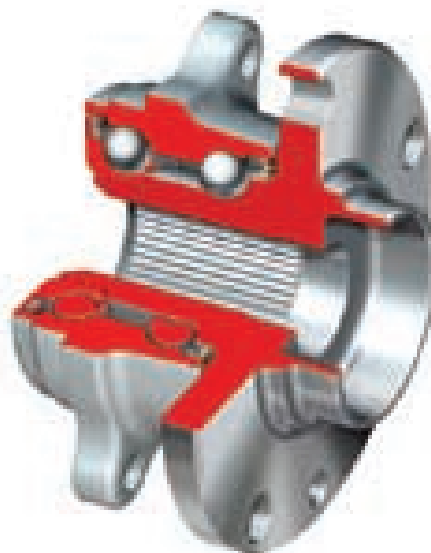
Essieu AR

Essieu AR pour transmission quattro®

Le cadre auxiliaire de l'essieu AR est une construction soudée en aluminium, supportant simultanément le couple réducteur arrière.

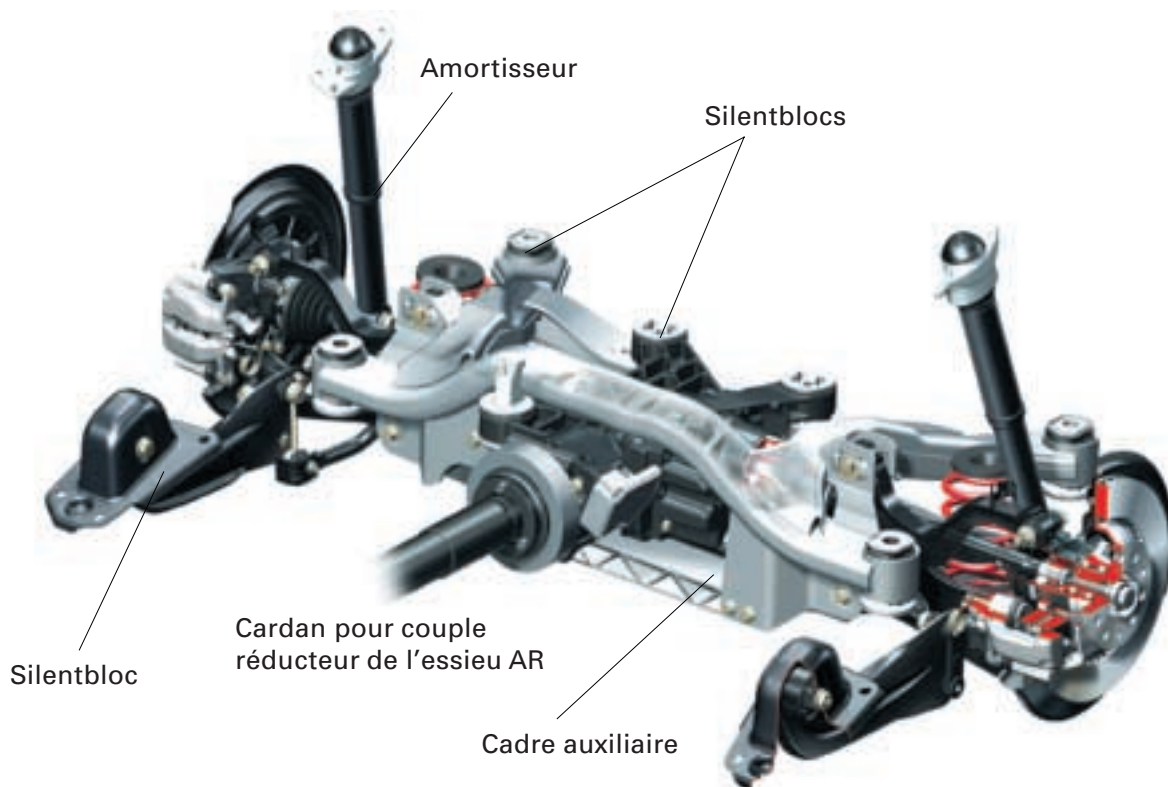
Il est vissé à la carrosserie via des silentblocs largement dimensionnés. Cela garantit un bon découplage acoustique avec la carrosserie.

Il est fait appel à un roulement de roue de la 3ème génération (identique à celui de l'essieu AV).



Roulement de roue de la
3e génération

SSP290_032



SSP290_077

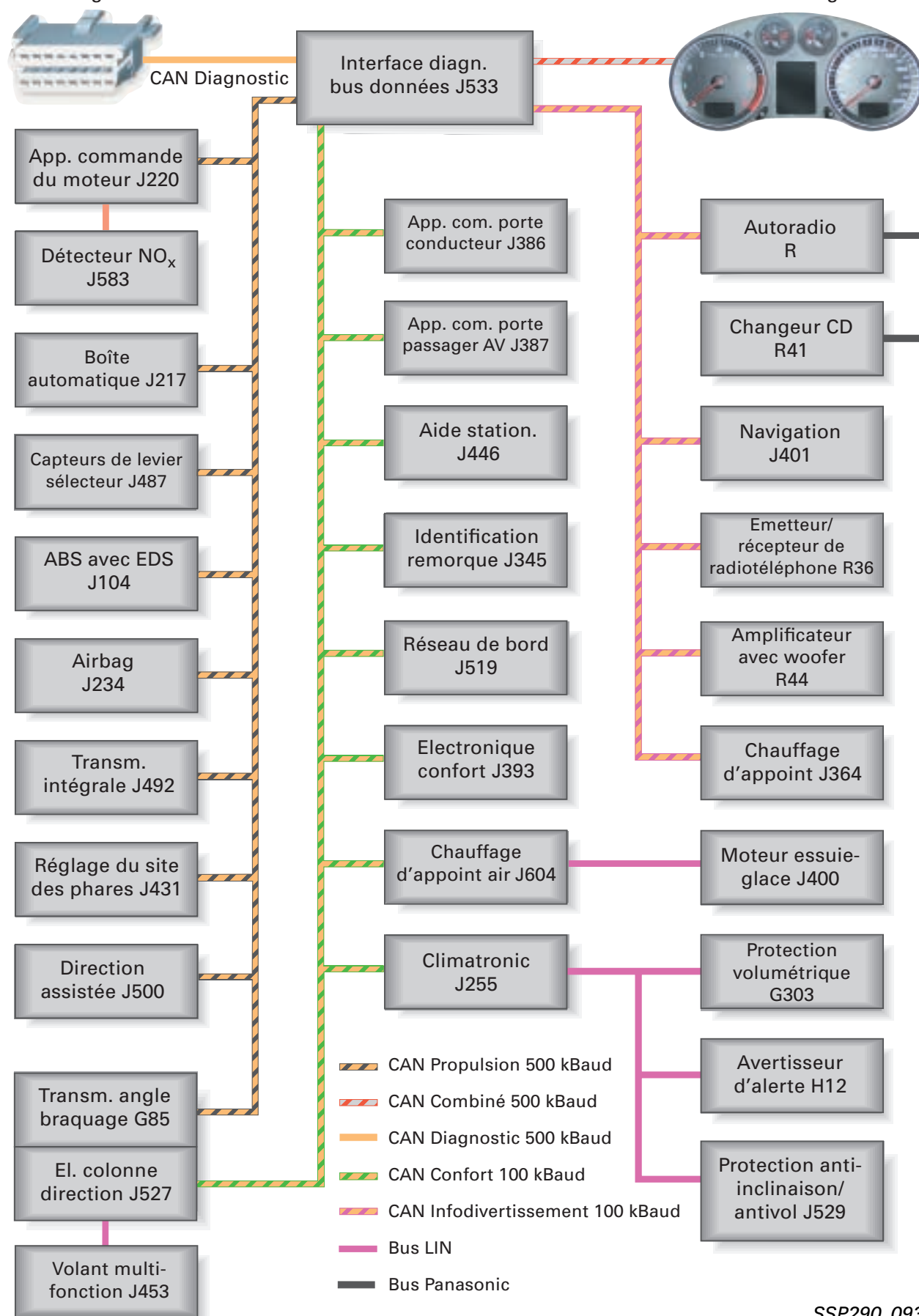
Notes	

Équipement électrique

Topologie en bus

Prise de diagnostic T16

Unité d'affichage J285



Electronique de confort

Attente sélective du CAN Confort

Comme sur l'Audi A8 '03, le CAN Confort, le CAN Combiné et le CAN Infodivertissement (sur l'A8 '03: MOST) sont alertés simultanément. Sur l'Audi A3 '04, le CAN Confort peut, en vue d'économiser l'énergie, passer en mode "sleep" (attente) indépendamment des deux autres bus CAN.

Cela permet au porte-instruments J285 et aux composants connectés sur le CAN Infodivertissement de continuer d'émettre des données avec le CAN Confort en mode "sleep", en vue par exemple de la transmission des valeurs du rhéostat d'éclairage, d'affichages sur l'écran central, de données de navigation, etc.



SSP290_134



Des informations relatives à la conception et au fonctionnement vous sont données dans le Programme autodidactique 312.

Gestion de la charge

Le grand nombre de consommateurs électriques peut entraîner une chute de la tension de la batterie ou de l'alternateur en dessous d'un seuil admissible, ce qui représente un risque pour le bon fonctionnement de dispositifs indispensables tels que système antiblocage ou direction électromécanique.

L'appareil de commande du réseau de bord est en mesure d'augmenter la tension du réseau de bord par élévation du régime de ralenti et coupure des gros consommateurs et de la ramener à la valeur requise; la conception de l'alternateur fait toutefois que l'intervention de la gestion de la charge reste l'exception.



Module de commandes de colonne de direction

La conception du module de commandes de colonne de direction été modifiée en vue de sa mise en oeuvre sur l'Audi A3 '04.

Il renferme les composants suivants:

- Serrure de contact mécanique avec bobine de lecture pour antidémarrage D2
- Electronique de colonne de direction J527 pour conversion et traitement des signaux du CAN Propulsion et du CAN Confort
- Eléments de commande suivant équipement
- Ressort spiral avec transmetteur d'angle de braquage G85
- Blocage électrique de retrait de la clé de contact (véhicules avec boîte automatique)
- Fonction LIN pour liaison avec le module électronique de volant de direction multifonction J453 et l'unité de commande E221 du volant multifonction

L'électronique de colonne de direction a pour rôle de transmettre sur le bus les informations des éléments de commande tels que clignotants, essuie-glace etc. sous forme de message CAN et de lire les informations reçues éventuelles.

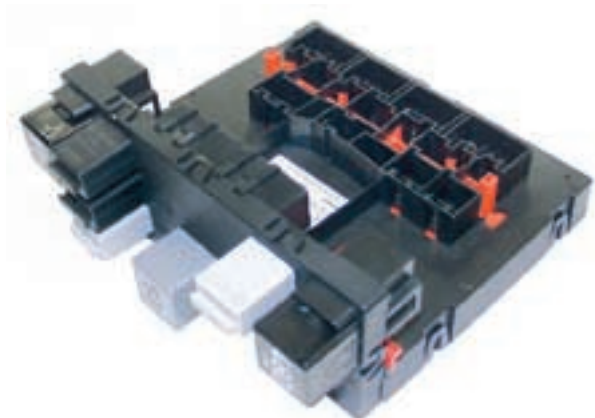


SSP290_097

Appareil de commande du réseau de bord

L'appareil de commande du réseau de bord pilote

- l'éclairage extérieur
- les bornes 15, 75x et 50
- la borne 58s
- le relais de pompe à carburant électr. J17
- les essuie-glace
- le dégivrage de glace arrière
- l'avertisseur sonore
- l'éclairage intérieur
- l'éclairage au plancher (option)
- la gestion de la charge (il n'est pas monté de gestionnaire d'énergie de la batterie)



SSP290_112



Connexion en ligne du contrôleur

La principale modification au niveau du diagnostic est la connexion en ligne du VAS 5051. Une adaptation des composants faisant partie de l'antidémarrage ou l'interrogation du code de l'autoradio ne sont maintenant exécutables que si le contrôleur est directement connecté à la base de données (FAZIT) du constructeur.

L'affectation de codes secrets est par conséquent supprimée.



SSP290_102



De plus amples informations sur la connexion en ligne du VAS 5051 sont fournies dans le Programme autodidactique 294.

Chauffage/climatiseur

Conception et fonctionnement

Le chauffage/climatiseur de la nouvelle Audi A3 '04 constitue un perfectionnement du système existant et inaugure un nouveau concept d'appareil.

Le système se caractérise par des composants individuels optimisés et une augmentation des performances.

Sur les véhicules à motorisation diesel sans chauffage stationnaire supplémentaire, le chauffage d'appoint électrique J604 est monté de série. L'appareil de commande du Climatronic J255 est proposé dans les variantes avec/sans chauffage des sièges ainsi que pour l'utilisation de différentes variantes d'autoradio (taille du logement de l'appareil 1 ou 2 selon norme DIN).

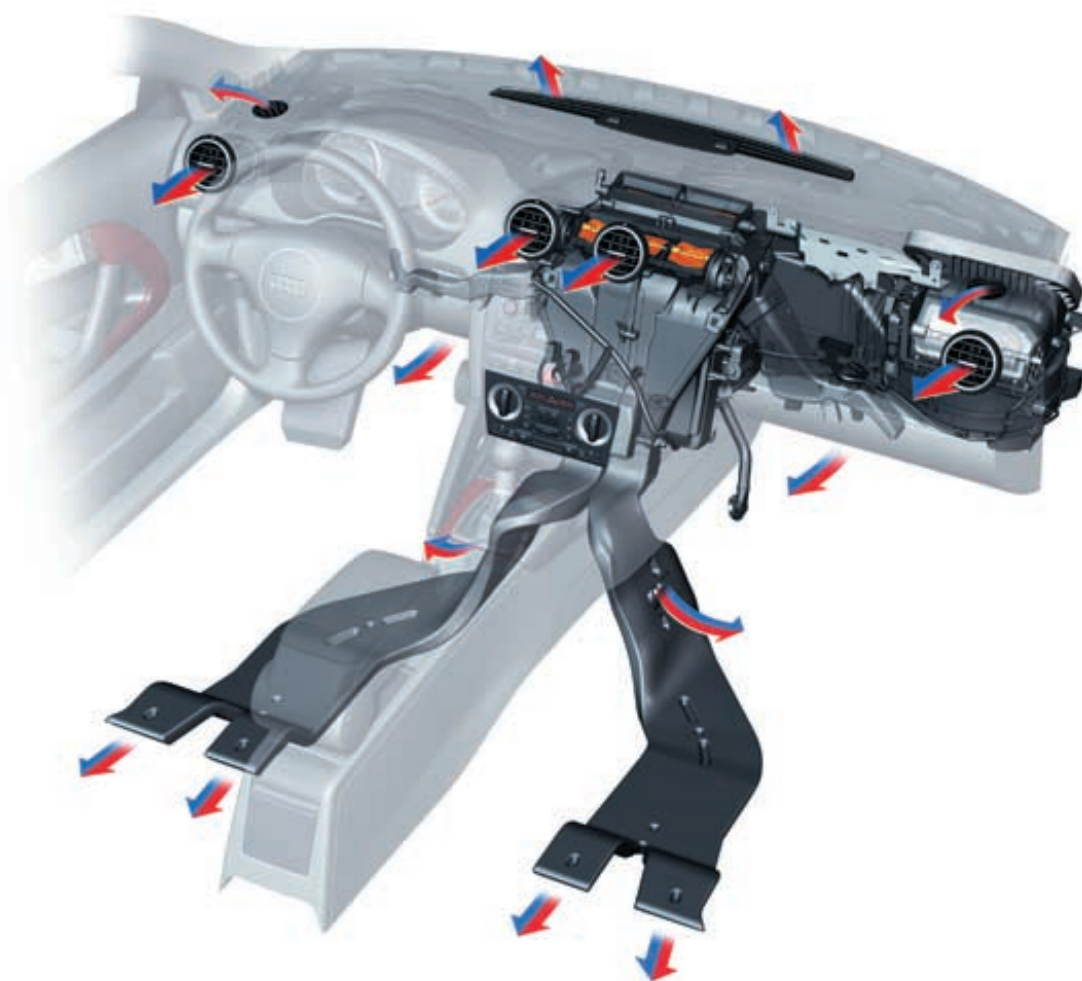
Cela s'applique également à la mise en oeuvre de l'appareil de commande du chauffage J65.

Gestion électrique de la charge

Dans le cas d'une difficulté passagère au niveau de l'alimentation électrique du réseau de bord durant la marche du véhicule, il se produit dans un premier temps une augmentation du régime de ralenti.

Si cela ne suffit pas, les charges suivantes peuvent être réduites en fonction des besoins au niveau du chauffage/climatiseur à l'aide de l'appareil de commande du réseau de bord J519:

- Chauffage d'appoint électrique J604 en quatre paliers
- Dégivrage de glace AR Z1
- Chauffage des sièges via CAN Confort
- Climatiseur en raison de la consommation électrique élevée du ventilateur



SSP290_030

Commande du chauffage

L'appareil de commande du chauffage J65 est analogique. Il est équipé de boutons rotatifs de régulation, d'un arbre flexible pour la commande de la répartition de l'air et d'un câble Bowden pour la commande des volets de température.

Le servomoteur du volet d'air recyclé est piloté électriquement. Il n'est alimenté en courant que jusqu'à ce que le volet actionne en butée un contacteur de fin de course. En mode dégivrage, la commande d'air recyclé est coupée afin d'éviter l'embuage des vitres.

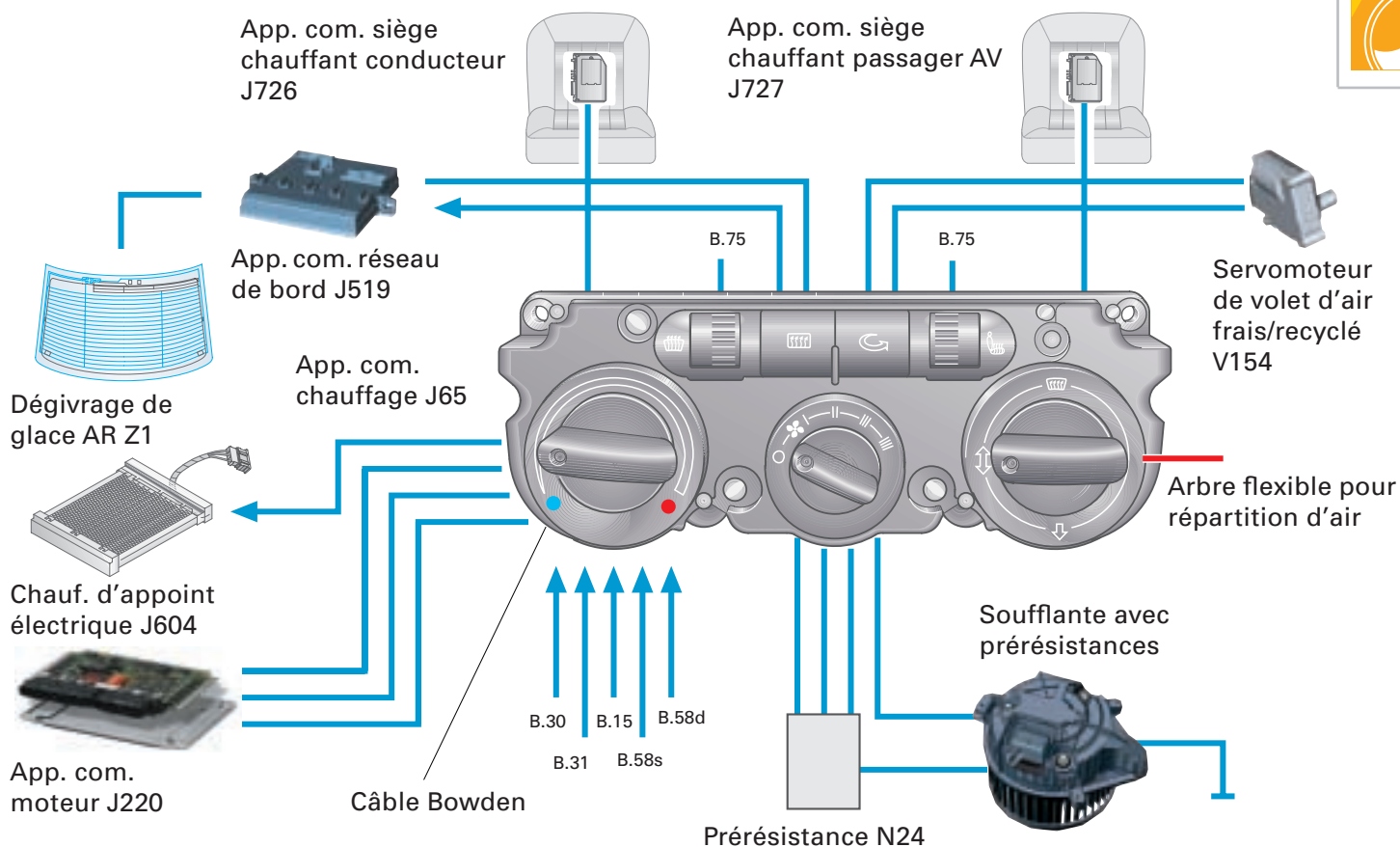
Le chauffage des sièges peut également être monté en combinaison avec le chauffage.

Dans ce cas, les appareils de commande pour siège chauffant côté conducteur J726/passager AV J727 sont implantés dans les sièges. Seuls les potentiomètres du chauffage des sièges sont intégrés dans l'appareil de commande du chauffage J65.

L'activation du dégivrage de glace AR Z1 est signalée par l'appareil de commande du chauffage J65 à l'appareil de commande du réseau de bord J519.

Ce dernier pilote, après mise en circuit effective du dégivrage de glace AR, la LED située dans la touche de l'appareil de commande du chauffage J65.

En cas de défaut du dégivrage de glace AR, la LED ne s'allume pas.



SSP290_027

Chauffage/climatiseur

Climatiseur automatique

Le climatiseur automatique de la nouvelle Audi A3 '04 est un concept faisant appel à des composants remaniés.

Parmi eux, il faut mentionner la régulation de température distincte des côtés conducteur et passager AV avec des capteurs de rayonnement solaire individuels. Le pilotage du dégivrage de glace AR Z1 est assuré, dans le cas du climatiseur, par l'appareil de commande du Climatronic J255 et l'appareil de commande du réseau de bord J519 via le CAN Confort.

Le concept de filtre amélioré inclut une unité de filtre à charbon actif dans le filtre à pollen, accessible depuis le plancher côté passager AV.

Ce filtre améliore considérablement la qualité de l'air dans l'habitacle même en mode air recyclé. La fumée de cigarette ou les odeurs de l'évaporateur peuvent être éliminées.



L'appareil de commande du Climatronic J255 est proposé dans les variantes avec ou sans sièges chauffants ainsi qu'avec un autoradio prévu pour un logement 1DIN ou 2DIN.

SSP290_026



Capteur de qualité d'air

Le capteur de qualité d'air G238 est proposé en option sur l'Audi A3 '04; il est logé à l'avant à droite dans le caisson d'eau.

SSP290_031

Le fonctionnement du climatiseur est assuré par un compresseur à disque en nutation à 6 pistons alternatifs et par la vanne de régulation pour compresseur, climatiseur N280.

Sur la nouvelle Audi A3 '04, il est également fait appel pour sa régulation à un transmetteur de température de diffusion, évaporateur G263.

Avec les essuie-glace activés, la température de diffusion de l'évaporateur est abaissée en vue de réduire l'humidité de l'air.

Sur la nouvelle Audi A3 '04, le compresseur n'est pas piloté par l'appareil de commande du ventilateur, mais par le climatiseur, via l'appareil de commande du Climatronic J255. La demande d'activation du ventilateur de radiateur est transmise sur le CAN à l'appareil de commande du moteur. L'appareil de commande pilote via un signal à modulation en largeur d'impulsions, suivant la puissance du moteur, soit l'appareil de commande du ventilateur, ou bien, directement, le ventilateur.

Le moteur de soufflante d'air frais V2 est un moteur à balais piloté lui aussi via un signal à modulation de largeur d'impulsions.



Pour de plus amples informations sur les composants des climatiseurs, veuillez consulter les programme autodidactiques 240, Audi A2 - Technique ou 254, Audi A4 '01 - Technique.

Filtre à pollen Audi A3 '04, modèle 2004

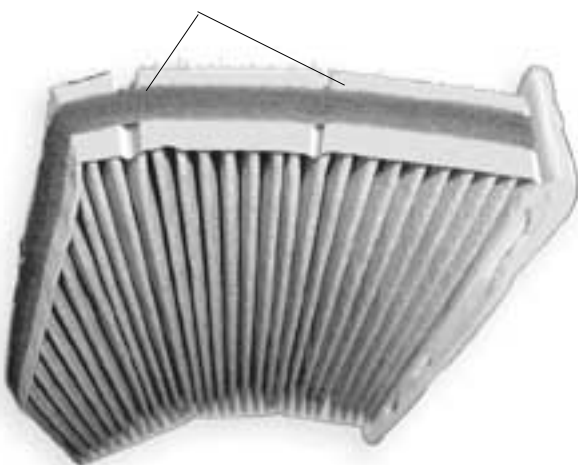


SSP290_117

La figure ci-contre présente la position et le montage du filtre à pollen au plancher côté passager avant.



Plis



SSP290_118

Le filtre à pollen présente des plis dans la zone du filtre. Ces plis facilitent le remplacement dans la zone difficile d'accès du plancher.

Mode de fonctionnement

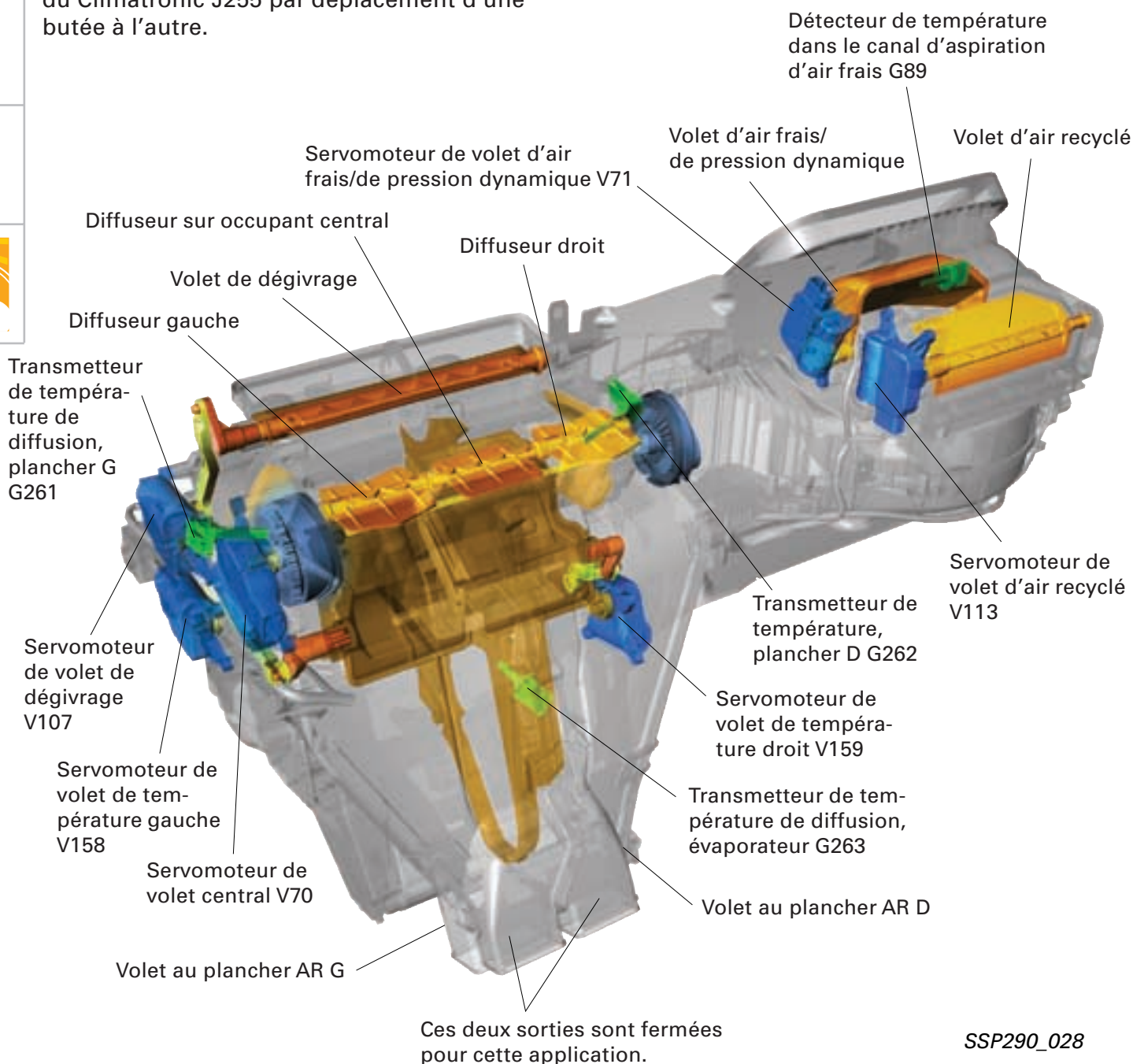
Les éléments de commande du dégivrage de glace AR, des sièges chauffants et du mode air recyclé sont intégrés dans l'appareil de commande du Climatronic J255.

Le pilotage du dégivrage de glace AR est assuré par l'appareil de commande du Climatronic J255 et l'appareil de commande du réseau de bord J519 via le CAN Confort.

Le réglage de base des servomoteurs mis en oeuvre est déterminé durant la fonction "réglage de base" de l'appareil de commande du Climatronic J255 par déplacement d'une butée à l'autre.

L'adaptation du codage a lieu simultanément. En fonction "réglage de base", cette opération s'effectue en même temps pour tous les servomoteurs.

Après activation du climatiseur, l'unité d'affichage du porte-instruments J285 calcule elle-même le débit d'air requis en fonction de la température extérieure.



SSP290_028

Conditions de coupure du chauffage stationnaire

Le chauffage stationnaire ne peut pas être mis en circuit dans les conditions suivantes:

- L'indicateur de niveau de carburant est sur zéro (est uniquement pris en compte avant démarrage du chauffage stationnaire).
- Il y a détection d'un défaut pour les deux détecteurs de température extérieure.
- Une inscription dans la mémoire de défauts empêche le démarrage.
- Un signal de collision a été déclenché.

Chauffage stationnaire

Avec la borne 15 désactivée, il est possible d'activer le mode chauffage ou ventilation stationnaire, en fonction de la température extérieure, en appuyant sur la touche "+" de la soufflante pendant au moins 2 secondes. Le débit de la soufflante est réduit à 4 étages de puissance maximum.

L'activation du chauffage/de la ventilation stationnaire dure pendant au maximum 62 minutes.

Chauffage d'appoint à air électrique

En présence d'une demande de chauffage des occupants du véhicule, d'une température extérieure inférieure à 7 °C et d'un régime moteur minimum de 500 tr/min, le chauffage d'appoint à CTP est mis en circuit. Ce chauffage d'appoint à air électrique d'une puissance nominale de 1000 W est implanté dans le flux d'air, en aval de l'échangeur de chaleur du chauffage, et équipe de série les véhicules à moteur diesel.

Compresseur

Suivant l'équipement du véhicule, le compresseur est commandé par le climatiseur et non plus par l'appareil de commande du ventilateur.

Des transmetteurs de température de diffusion sont prévus dans l'évaporateur pour la régulation des vannes du compresseur, en fonction de l'équipement.

Lors de l'actionnement des essuie-glace, l'appareil de commande réduit la température de l'évaporateur en vue d'une meilleure déshumidification de l'air.

Après avoir actionné la touche ECON, le fonctionnement du compresseur est réduit à un minimum, sans influencer l'alimentation électrique de l'élément à CTP.

Avec la touche air recyclé enclenchée et à une température extérieure de -1 °C, le fonctionnement du compresseur est ramené à un minimum de puissance.

Les demandes s'adressant au ventilateur de radiateur sont adressées par l'appareil de commande du moteur sur le bus CAN.

Si l'appareil de commande d'airbag a délivré un signal de collision, il est possible que le chauffage d'appoint soit verrouillé pour des raisons de sécurité.

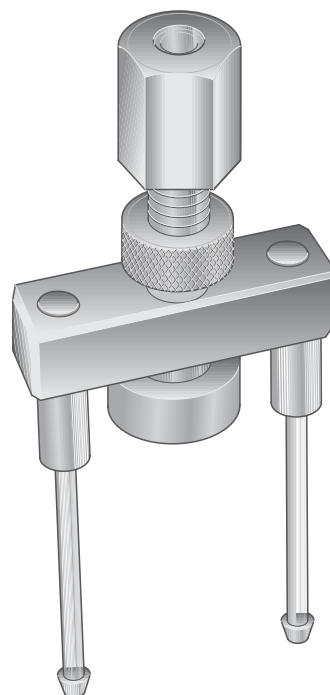
Le fonctionnement ultérieur du chauffage d'appoint n'est alors possible qu'après avoir désactivé le blocage à l'aide du contrôleur VAS 5051, canal d'adaptation 42.

Si un véhicule en motorisation diesel est équipé en option d'un chauffage stationnaire, la fonction du chauffage d'appoint à air est assurée par le chauffage stationnaire J364. Le chauffage d'appoint à air électrique n'est alors pas monté sur le véhicule.



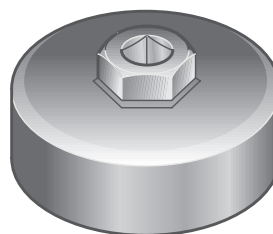
Outils spéciaux

Extracteur pour injecteur-pompe T10163



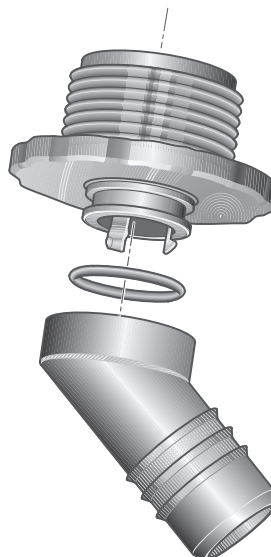
SSP290_124

Clé pour filtre à huile 3417



SSP290_125

Adaptateur pour vidange d'huile T40057



SSP290_083

Notes	

	Notes	

Sous réserve de tous
droits et modifications
techniques

© AUDI AG
I/VK-35
D-85045 Ingolstadt
Fax 0841/89-36367

A03.5S00.01.40
Définition technique
02/03
Printed in Germany