

Vue d'ensemble

L'Audi A6 05 est, en version de base, équipée d'un châssis à ressorts acier. Trois variantes de châssis sont proposées :

Châssis normal : Désignation 1BA

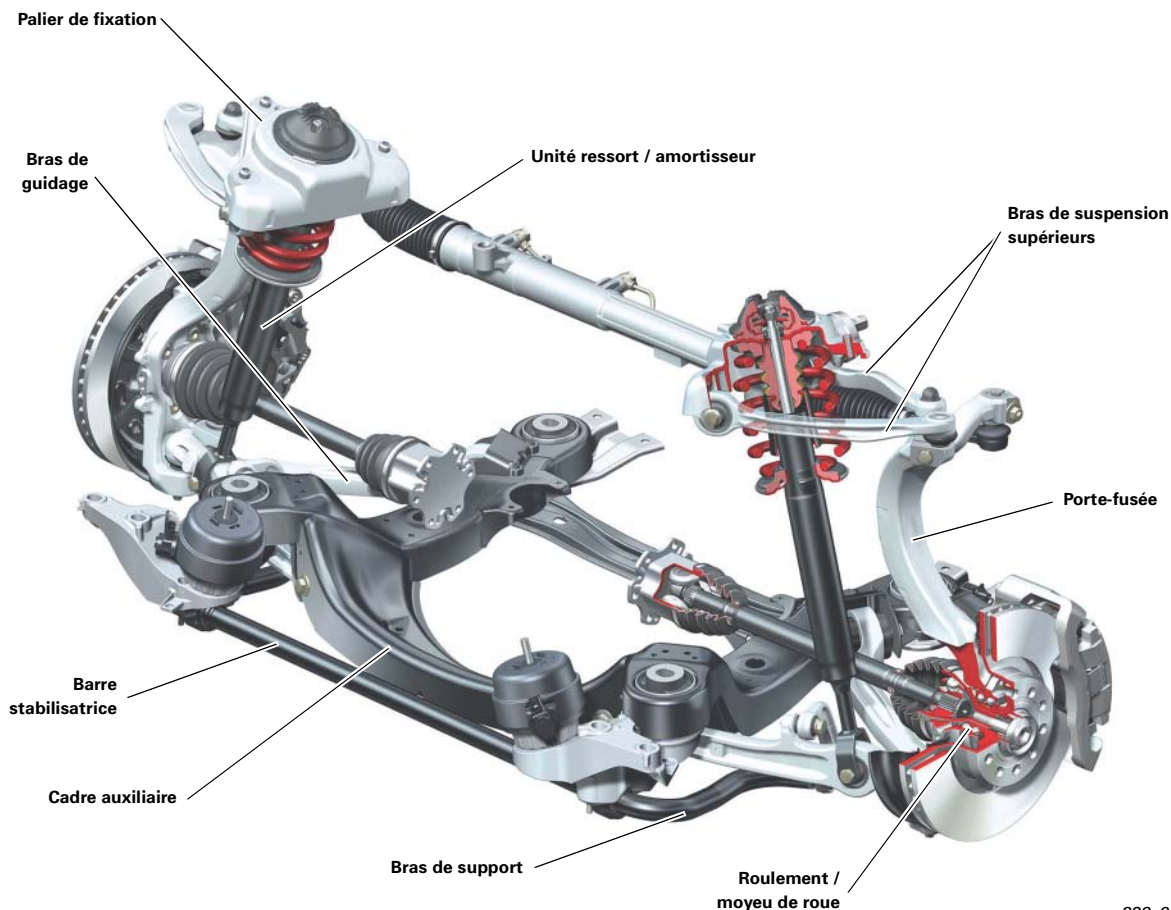
Châssis sport : Désignation 1BE, assiette du véhicule abaissée de 20 mm par rapport au châssis normal

Châssis exécution mauvaises routes : Désignation 1BR, assiette du véhicule rehaussée de 13 mm par rapport au châssis normal

Train avant

La nouvelle A6 est, elle aussi, équipée d'un essieu avant à quatre bras. En raison des modifications géométriques et cinématiques par rapport au modèle précédent, tous les éléments de l'essieu, excepté les bras de suspension du niveau supérieur et les moyeux de roue (repris de l'Audi A8), sont nouveaux.

Outre une amélioration du rapport des ressorts et des amortisseurs, la course de détente au été augmentée de 30 mm. Cela se traduit par une nette amélioration du confort de conduite et de la stabilité directionnelle. Au niveau de l'habitacle, l'axe a été avancé de 83 mm. Il s'ensuit une meilleure répartition de la charge d'essieu, présentant des avantages en termes de dynamique de roulage.



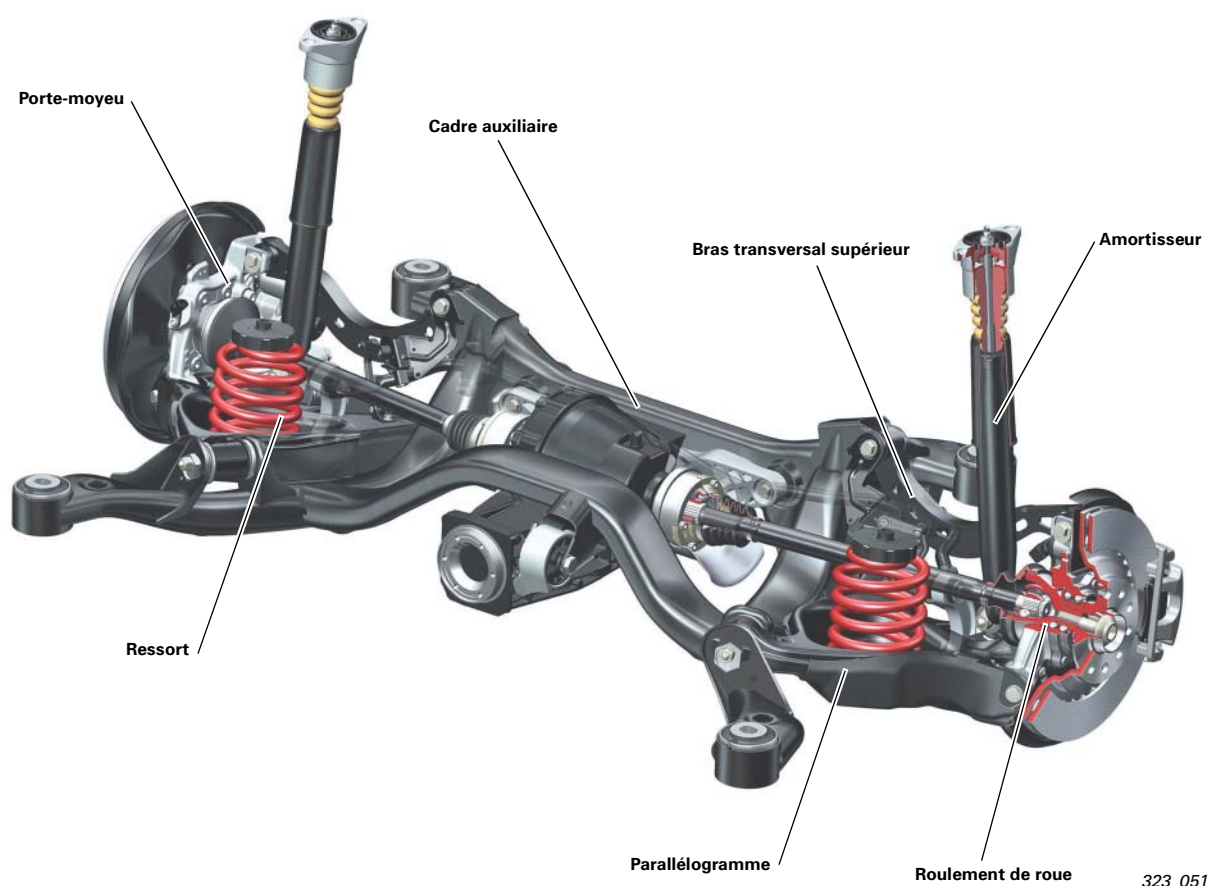
323_050

Train arrière

Le train arrière constitue un perfectionnement de l'essieu à parallélogramme qui équipe déjà l'A4 00. En raison des modifications géométriques et cinématiques par rapport au modèle précédent, tous les éléments de l'essieu sont nouveaux.

Les bras de suspension ont été rallongés par rapport à l'A4 00 en vue de garantir l'augmentation de voie.

Sur les véhicules en motorisation V8 TDI avec transmission quattro, la voie est réduite au niveau du train arrière en vue de permettre la monte de pneus plus larges. Cela est réalisé par mise en oeuvre de moyeux de roue modifiés et par un déport de jante plus important.



Châssis

Frein de roue

Vue d'ensemble - Train avant

Motorisation	V6 TDI 3,0l	V6 FSI 3,2l	V8 MPI 4,2l
--------------	-------------	-------------	-------------

Taille min. de jante	16"	16"	17"
Type de frein	FNR-G 60 16"	FNR-G 60 16"	FNR-G 60 17"
Nombre de pistons	2	2	2
Diamètre de piston (mm)	60	60	60
Diamètre de disque de frein (mm) x épaisseur (mm)	321 x 30 ventilé	321 x 30 ventilé	347 x 30 ventilé

Vue d'ensemble - Train arrière

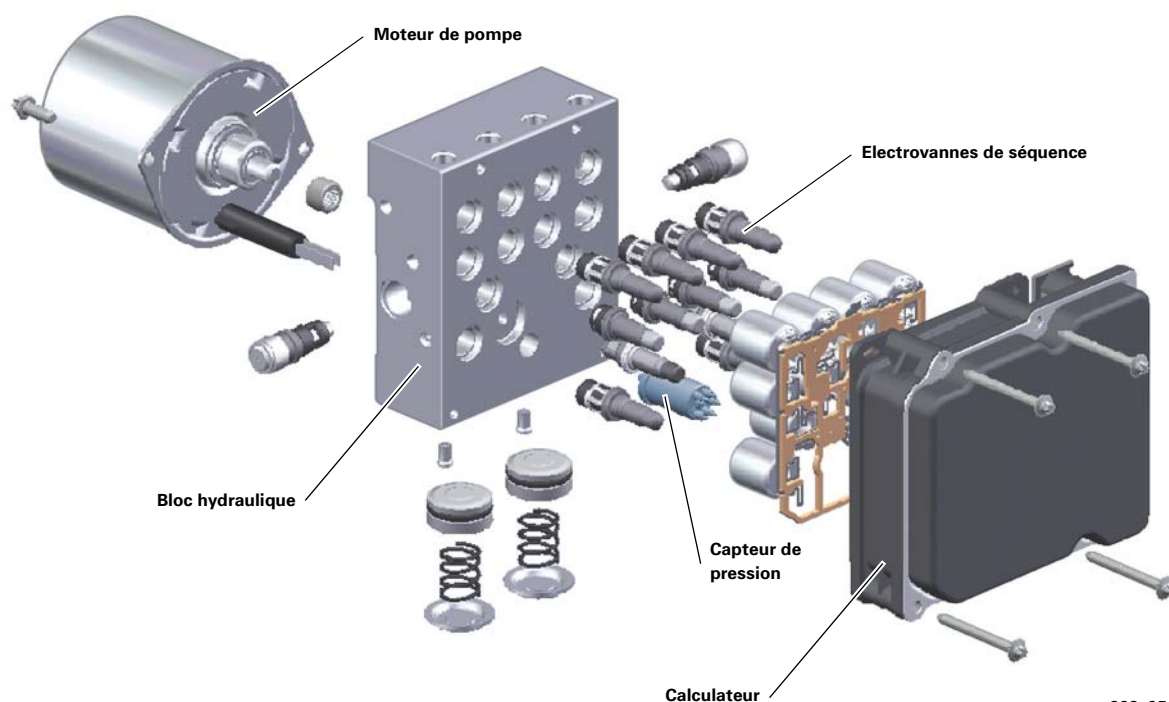
Motorisation	V6 TDI 3,0l	V6 FSI 3,2l	V8 MPI 4,2l
--------------	-------------	-------------	-------------

Taille min. de jante	16"	16"	17"
Type de frein	Colette II C41	Colette II C41	Colette II C43
Nombre de pistons	1	1	1
Diamètre du piston (mm)	41	41	43
Diamètre du disque de frein (mm) x épaisseur (mm)	302 x 12 non ventilé	302 x 12 non ventilé	330 x 22 non ventilé

ESP

L'ESP 8.0 qui équipe l'Audi A6 05 est une nouvelle génération du programme électronique de stabilité développé par la société Bosch. Les fonctions de base, déjà connues de modèles Audi précédents, ont été adaptés aux spécificités de l'A6.

Le principe de fonctionnement des sous-fonctions répartiteur électronique de la force de freinage, système antiblocage, système antipatinage, régulation du couple d'inertie du moteur, blocage électronique de différentiel, ESP et ECD correspond à celui de la version 5.7. Calculateur et unité hydraulique ne sont pas dissociables pour le SAV. Il existe une variante traction AV et une variante quattro.



323_052

Frein de stationnement électromécanique - EPB

Utilisé pour la première fois sur l'Audi A8, le frein de stationnement électromécanique (EPB) équipe maintenant l'Audi A6 05. La conception mécanique de base, les niveaux de démultiplication et le principe de fonctionnement restent inchangés (cf. programme autodidactique 285). L'adaptation à l'A6 s'accompagne des nouveautés décrites dans le programme autodidactique 324.



323_053

Direction

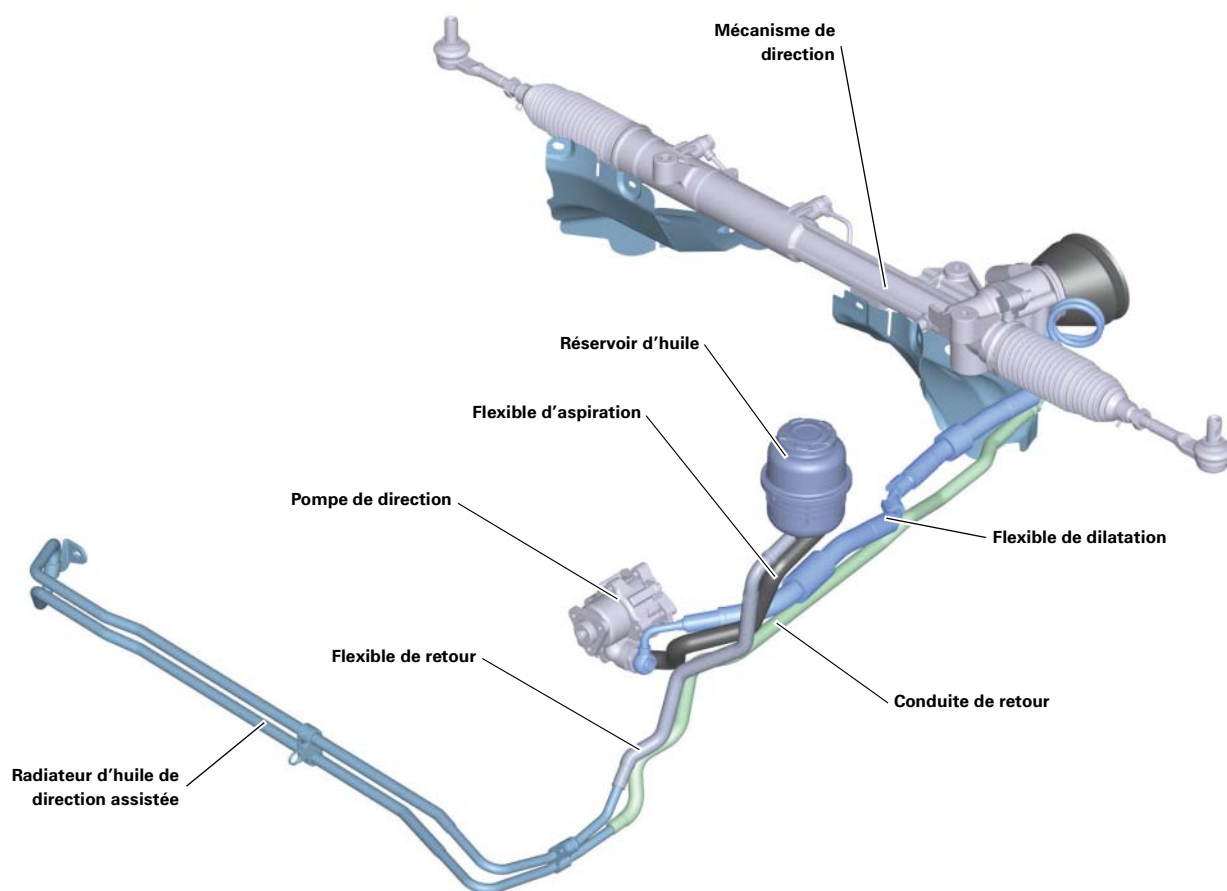
Le véhicule est équipé d'une servodirection à crémaillère hydraulique classique.

Un perfectionnement systématique de la direction du modèle prédécesseur a permis la réalisation d'une direction à la fois sportive et très précise. La direction à assistance variable Servotronic est proposée de série. Il s'agit de la Servotronic II déjà mise en oeuvre sur l'Audi A8 (Conception et fonctionnement, cf. Programme autodidactique 285).

L'équipement de base fait appel à une colonne de direction à réglage mécanique. Le réglage électrique est proposé en option.

Comme l'A8 03, l'A6 05 est équipée d'un verrouillage électrique de la direction.

A cela s'ajoute une nouvelle génération de volants de direction en design trois et quatre branches.



323_054

Roues / Pneus

	 1  2  3	 4  5  6	 7  8  9	 10  11  12	 13
Motorisation	Roues de base	Roues d'hiver	En option		Système PAX
4 et 6 cylindres	7J x 16 ET 35 (1) fonte aluminium 205/60 R16 7,5J x 16 ET 45 (2) roue forgée alu 225/55 R16	7J x 16 ET 42 (4) roue forgée alu 205/60 R16 ou 225/55 R16 225 x 460 ET 46 (5) fonte alu (PAX) 225/650 - 460	7,5J x 16 ET 45 (7) fonte aluminium 225/55 R16 7,5J x 17 ET 45 (8) fonte aluminium 225/50 R17	8J x 17 ET 48 (10) fonte aluminium 245/45 R17 8J x 18 ET 48 (11) fonte aluminium 245/40 R18	225 x 460 ET 46 (13) fonte aluminium (PAX) 235/660 - R460
8 cylindres	7,5J x 17 ET 45 (3) fonte aluminium 225/50 R17	7J x 17 ET 42 (6) fonte aluminium 225/50 R17 98 M+S	7,5J x 17 ET 45 (9) fonte aluminium 225/50 R17	8J x 18 ET 48 (12) roue forgée alu 245/40 R18	

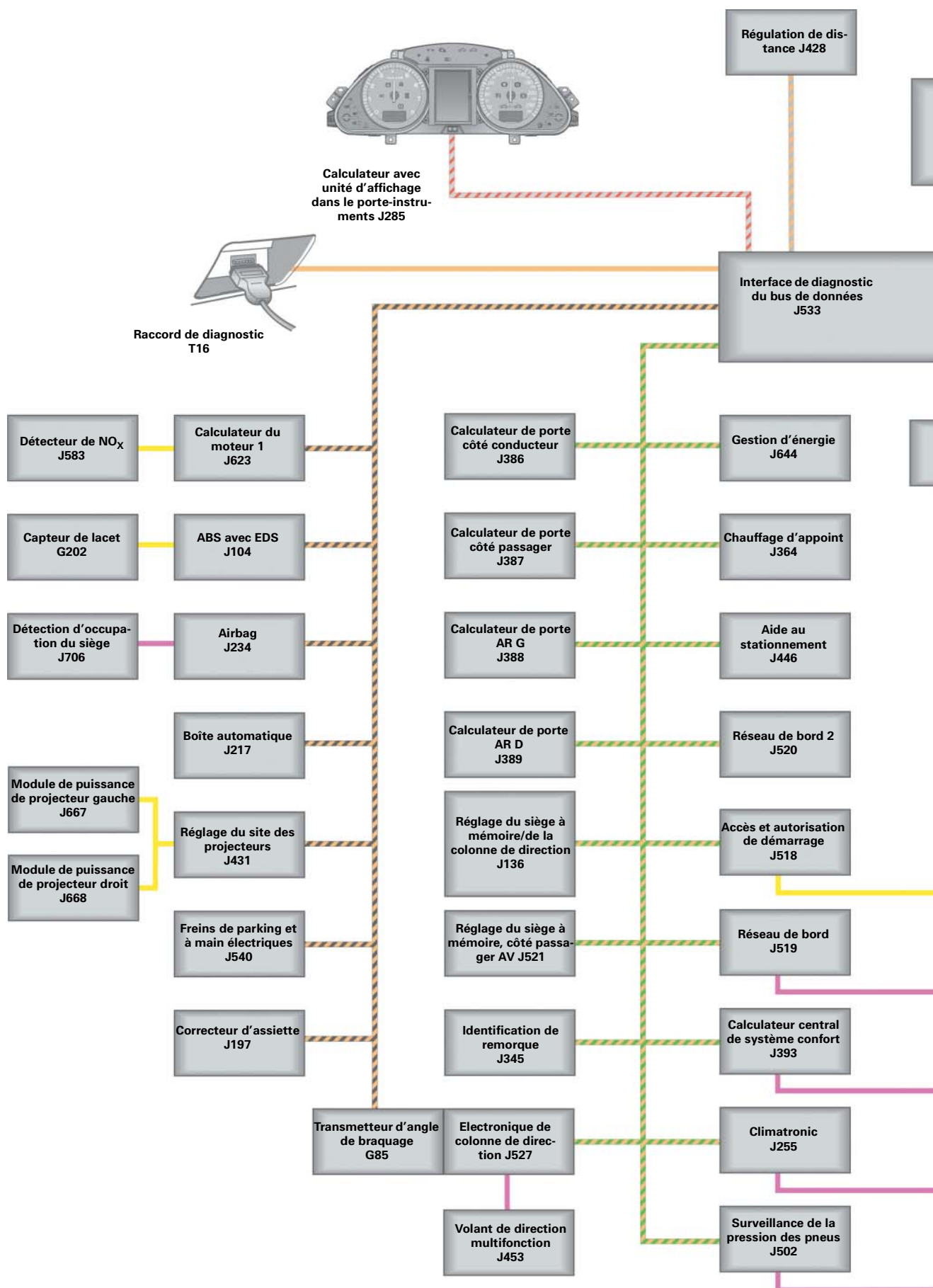
323_055

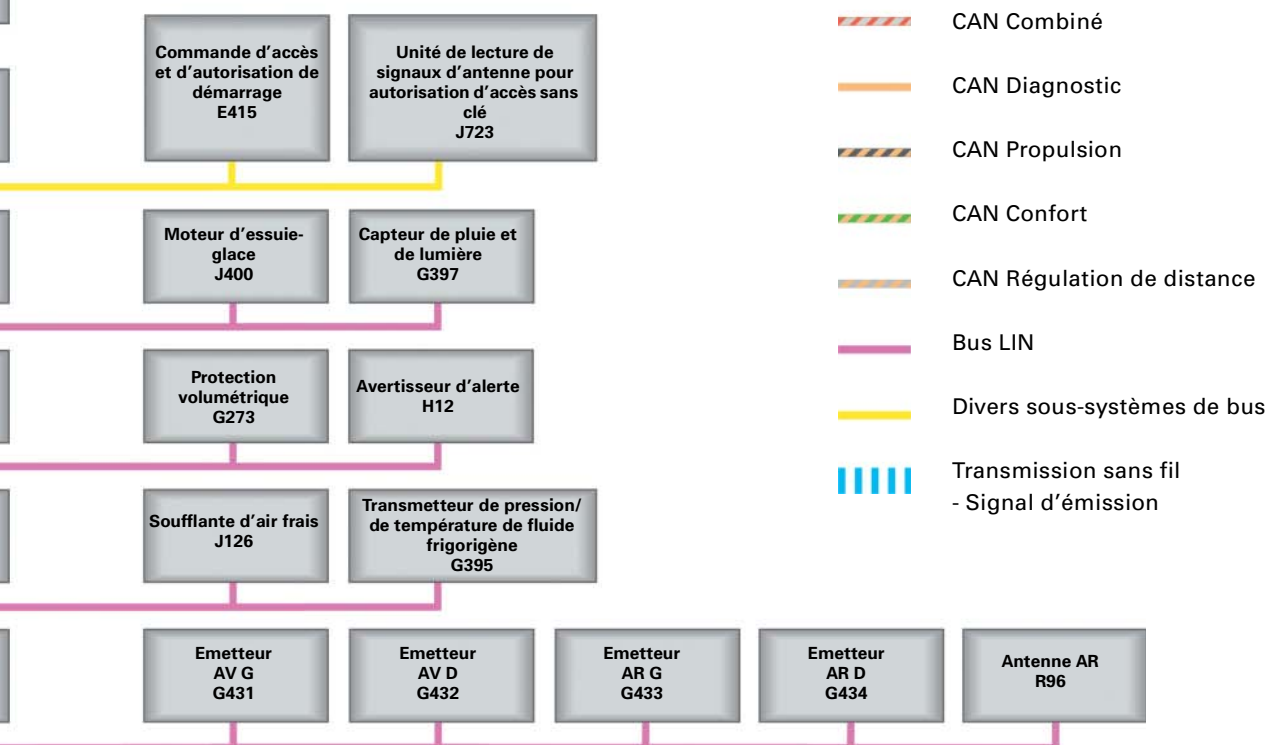
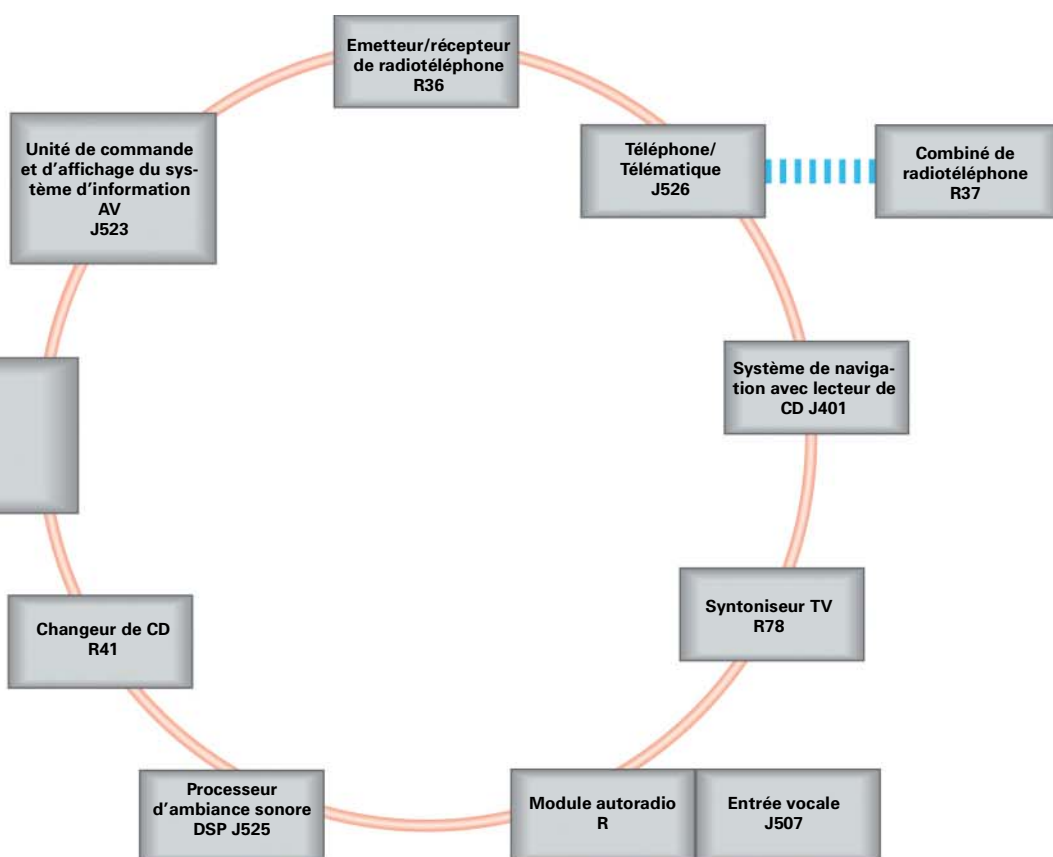
Système de surveillance de la pression des pneus

L'Audi A6 05 inaugure une nouvelle génération de système de surveillance de la pression des pneus.

Le système, modulaire, présente des différences au niveau du fonctionnement et de l'architecture par rapport aux systèmes utilisés jusqu'à présent dans le Groupe.

Topologie en bus





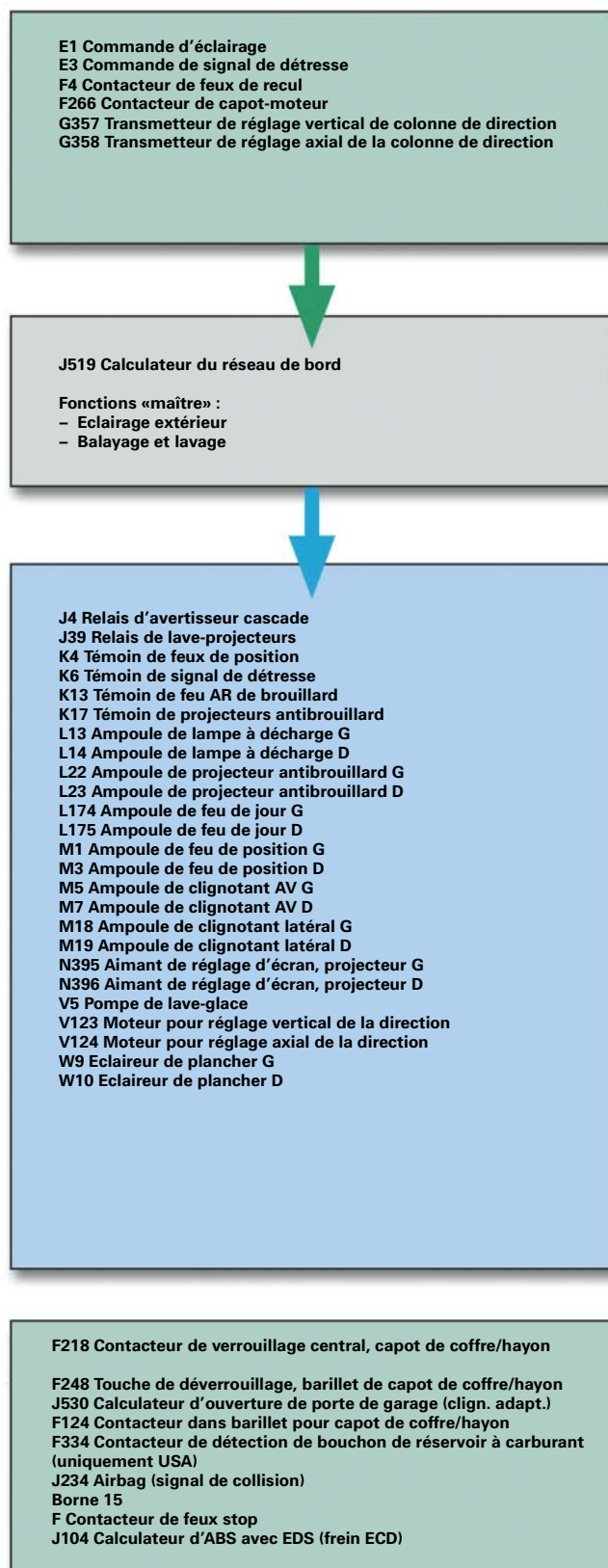
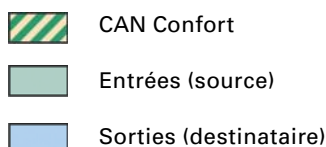
-  Bus MOST
-  CAN Combiné
-  CAN Diagnostic
-  CAN Propulsion
-  CAN Confort
-  CAN Régulation de distance
-  Bus LIN
-  Divers sous-systèmes de bus
-  Transmission sans fil - Signal d'émission

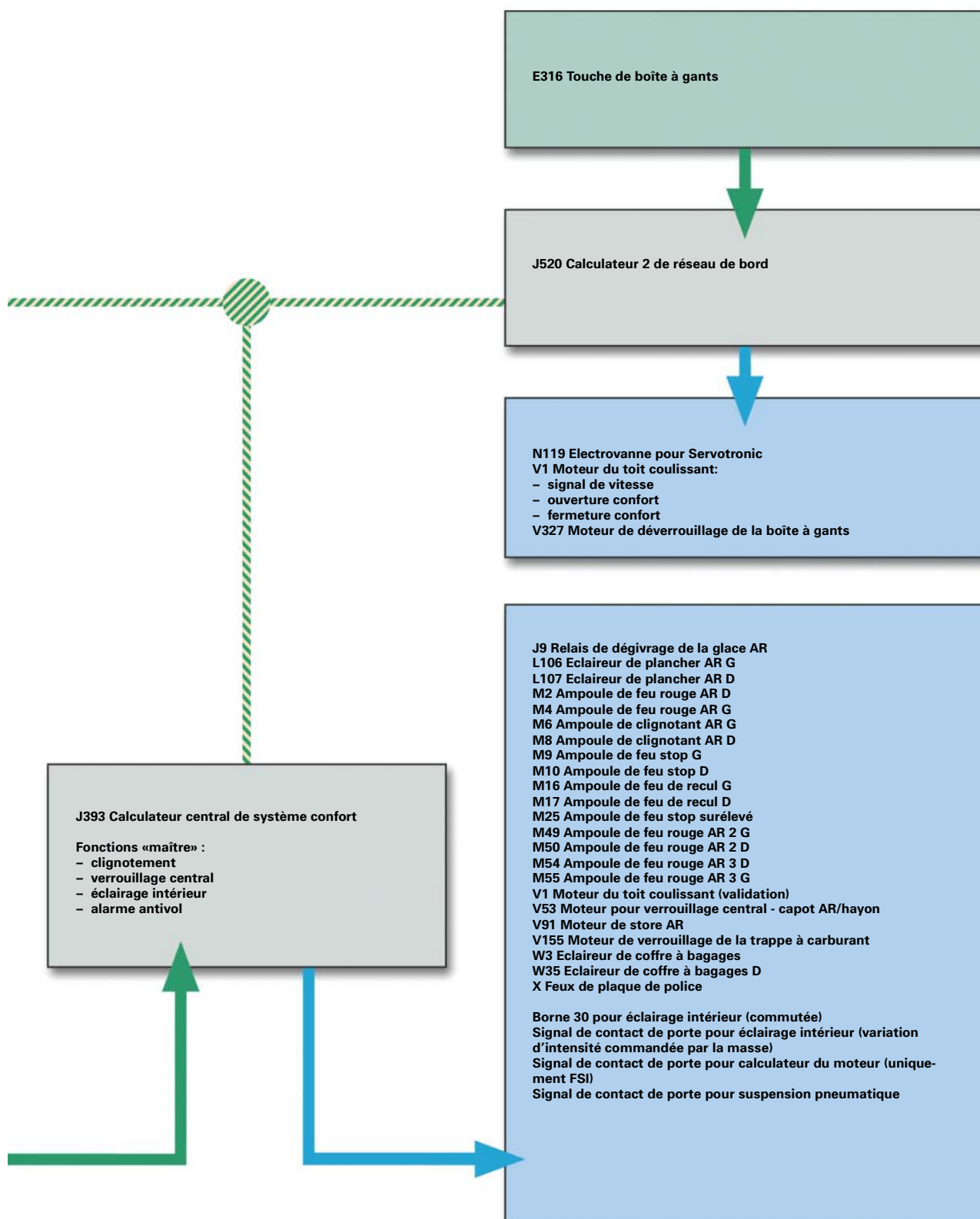
Entrées et sorties des calculateurs J393, J519 et J520

Ce synoptique présente tous les modules de charge du système de confort avec leurs entrées et sorties.

Cela vous donne rapidement une vue d'ensemble des 3 calculateurs et de leurs fonctions. Pour plus de détails, prière de consulter les schémas fonctionnels du programme autodidactique 326 A6 05 Equipement électrique.

Cette vue d'ensemble se limite aux composants à câblage discret. Les composants communiquant sur divers réseaux en bus avec les calculateurs sont représentés dans la topologie du véhicule.

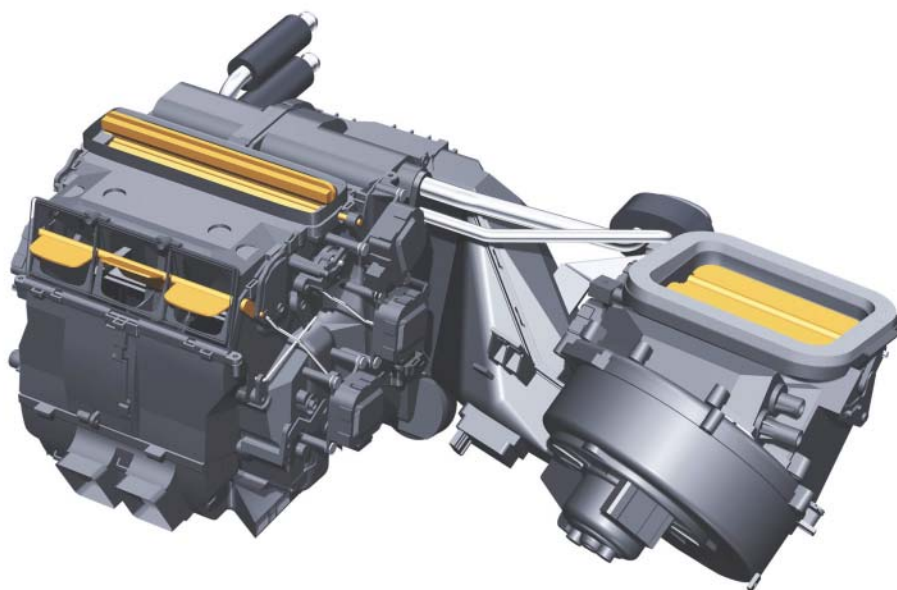




Vue d'ensemble

La nouvelle Audi A6 est équipée de série d'une climatisation. Il convient de faire la distinction entre «climatisation automatique» et «climatisation automatique confort Plus». Les principales caractéristiques du système de climatisation de la nouvelle A6 sont son silence de fonctionnement le rendant pratiquement inaudible dans l'habitacle, la ventilation sans courants d'air ainsi que la répartition homogène de la température.

Lors du développement, l'accent a notamment porté sur l'utilisation de composants optimisés non seulement en termes de poids et de volume, mais aussi de performance.



323_012

Système frigorifique de l'Audi A6 98

Le système frigorifique du modèle AUDI A6 précédent a été remplacé par un concept symétrique, sur lequel la soufflante d'air frais est implantée à l'extérieur de l'habitacle du véhicule. La climatisation à régulation côté air a également fait place à une régulation côté eau avec des clapets de régulation du chauffage gauche et droit N175/176 et une pompe de circulation du liquide de refroidissement identiques à l'équipement de l'actuelle Audi A8.

Le nouveau concept de système frigorifique est pratiquement identique pour les véhicules à conduite à gauche et à droite. Cela a permis de réduire la diversité de variantes.

Renvoi



Pour un complément d'information sur le compresseur à disque à nutation à 6 pistons, prière de vous reporter au programme autodidactique 240, Audi A2 – Technique.

Système frigorifique de l'Audi A6 05

La nouvelle Audi A6 05 est maintenant équipée du compresseur à disque à nutation à 6 pistons que l'on connaît déjà de l'Audi A2 et de l'Audi A3 04 avec vanne de régulation du compresseur du climatiseur N280 et transmetteur de température de diffusion de l'évaporateur G263. Le volume du compresseur, soit 140 cm³, est identique pour tous les pays.

Sur les motorisations 4 et 6 cylindres, il est entraîné par une poulie plastique, sur le huit cylindres, par un arbre.



323_011



323_013

Climatiseur confort et climatisation automatique confort Plus

La nouvelle Audi A6 est dotée de série d'une climatisation à deux zones de régulation de température. La version de base et la version confort proposent toutes deux une fonction étendue, à savoir la filtration de l'air recyclé par intégration de la cartouche de filtre dans le boîtier du répartiteur. Les deux versions sont en outre équipées d'un aérateur central tempérable dans le porte-instruments.

Le chauffage et la ventilation des sièges proposés en option et leur commande sont intégrés dans les deux variantes de calculateur pour Climatronic J255.

Les deux versions de la climatisation automatique utilisent toutes deux l'afficheur de l'interface multi-média. La commande s'effectue par contre toujours sur le calculateur du Climatronic J255 distinct.



323_014

La climatisation automatique confort Plus possède en plus deux affichages intégrés au calculateur pour Climatronic J255 en vue d'une visualisation permanente. Elle comporte également une ventilation indirecte dans le tableau de bord.

Un capteur de qualité de l'air est également disponible dans la commutation air frais/air recyclé. La fonction «chaleur résiduelle» permet d'exploiter la chaleur du moteur à l'arrêt.



323_015

	Climatiseur automatique confort	Climatiseur automatique confort Plus	Audi A6 - Modèle précédent
Distribution séparée de la température	X	X	X
Capteurs de position du soleil	X	X	X
Capteurs de qualité d'air	-	X	X
Chaleur résiduelle	-	X	-
Filtre à pollen / filtre combiné	X/-	-/X	-/X
Filtrage de l'air recirculé	X	X	-
Ventilation indirecte	-	X	-
Ventilation arrière (centrale)	X	X	X
Ventilation arrière (montant B)	-	X	-
Réglage de la température de l'air sortant du diffuseur central	-	X	-
Concept de réglage	eau	eau	air

Réseau CAN

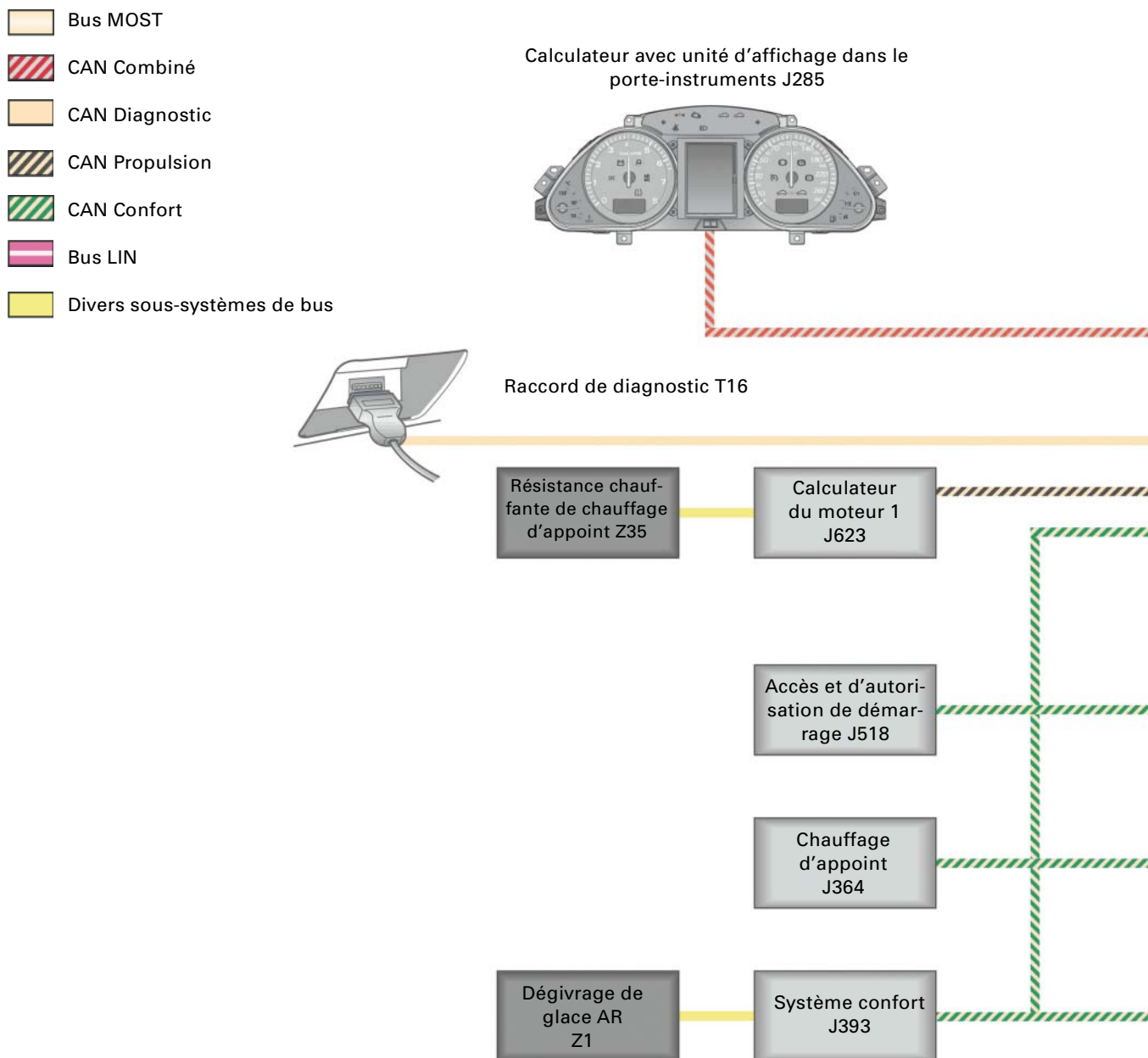
La climatisation de la nouvelle Audi A6 est intégrée dans le CAN Confort (cf. tableau). Le calculateur du Climatronic J255 assure non seulement la commande globale du climatiseur, mais joue également le rôle de calculateur maître pour les fonctions multiplexées dégivrage de glace AR, chauffage des sièges (option) ainsi que chauffage stationnaire (option, monte d'usine). Les messages de données requis sont essentiellement transmis à l'aide du bus CAN au calculateur du Climatronic J255. Ce dernier envoie également à d'autres calculateurs, sur ce même bus de données, des messages servant aux fonctions multiplexées. Ce bus de données assure également l'analyse du climatiseur en cas de dysfonctionnements, en interaction avec l'interface de diagnostic du bus de données J533, le CAN Diagnostic et le contrôleur de diagnostic correspondant.

La personnalisation des réglages du climatiseur s'effectue par lecture du message codé correspondant du calculateur d'accès et d'autorisation de démarrage J518. Le calculateur de la soufflante d'air frais V2 est connectée via un bus LIN au calculateur du Climatronic J255. Le calculateur d'énergie solaire J355 du toit coulissant à capteurs solaires proposé en option est directement relié au calculateur de la soufflante d'air frais V2. La communication avec le calculateur du Climatronic J255 est assurée via le calculateur de la soufflante d'air frais V2, qui délivre en présence de signaux de tension du calculateur d'énergie solaire J355 un message LIN au calculateur du Climatronic J255. Ce message est alors transmis au calculateur central de système confort J393, qui a besoin de cette information pour la protection volumétrique.

Climatisation

Le dégivrage de glace AR est activé par le calculateur du Climatronic J255. Un message est alors transmis sur le CAN Confort et via l'interface de diagnostic du bus de données J533 au calculateur central du système confort J393. Ce dernier pilote électriquement le dégivrage de glace AR Z1 et retransmet l'information de mise en circuit effectuée sous forme de message sur le bus CAN au calculateur du Climatronic J255, qui active alors la LED correspondante dans la touche.

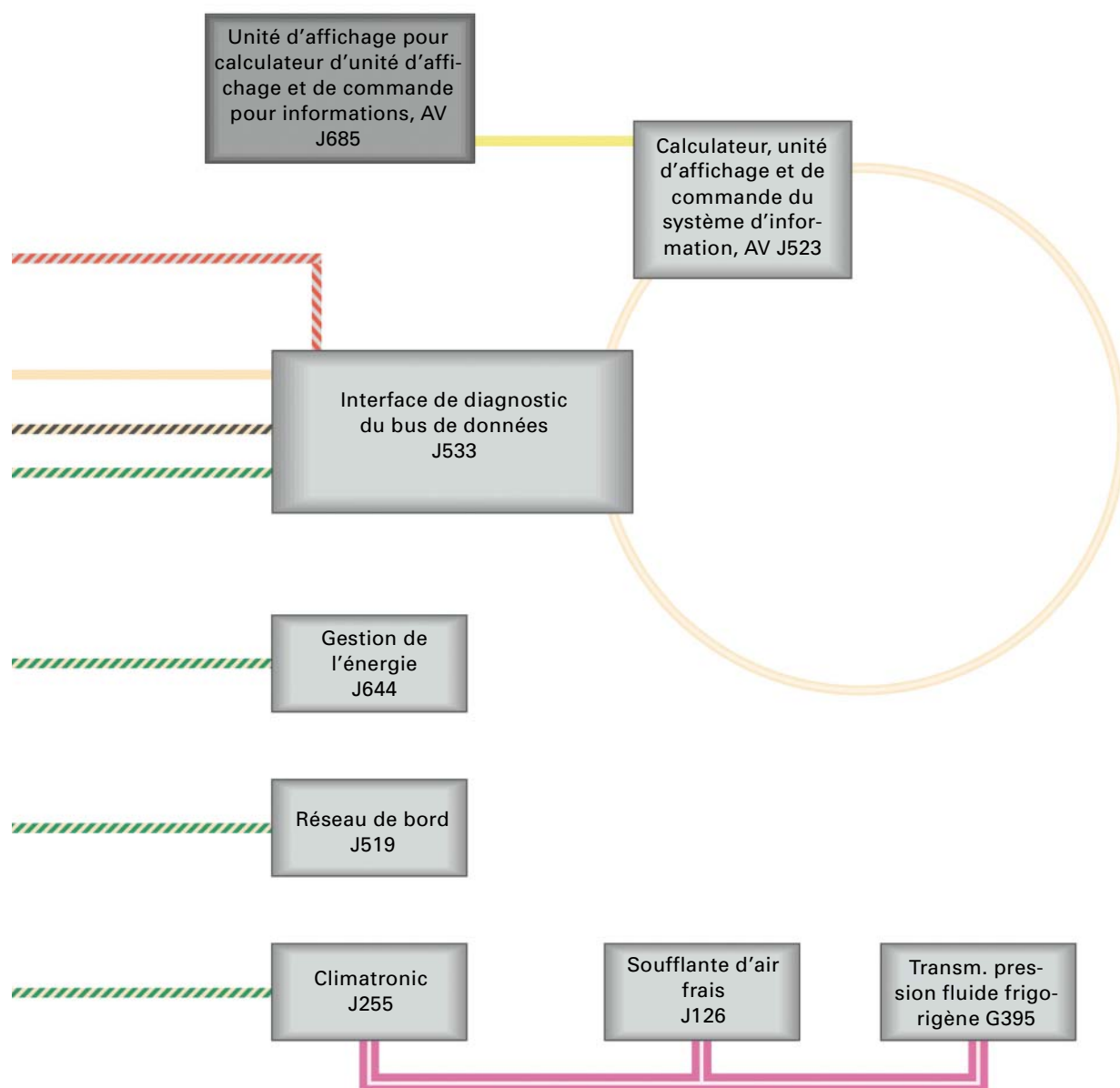
Dans les deux variantes d'équipement, le climatiseur de la nouvelle Audi A6 exploite l'afficheur MMI pour l'indication des informations. Lors de l'actionnement d'une touche de fonction sur le calculateur du Climatronic J255, l'affichage MMI momentanément commutera sur le menu du climatiseur.



Après actionnement d'une fonction du climatiseur, l'afficheur MMI revient après un temps d'attente défini à son menu initial.

Les informations requises sont mises à disposition par le calculateur du Climatronic J255 sur le CAN Confort, convertis par l'interface de diagnostic du bus de données J533 en messages pour le bus MOST et transmis sous forme de signaux optiques au calculateur d'unité d'affichage et de commande du système d'information AV J523.

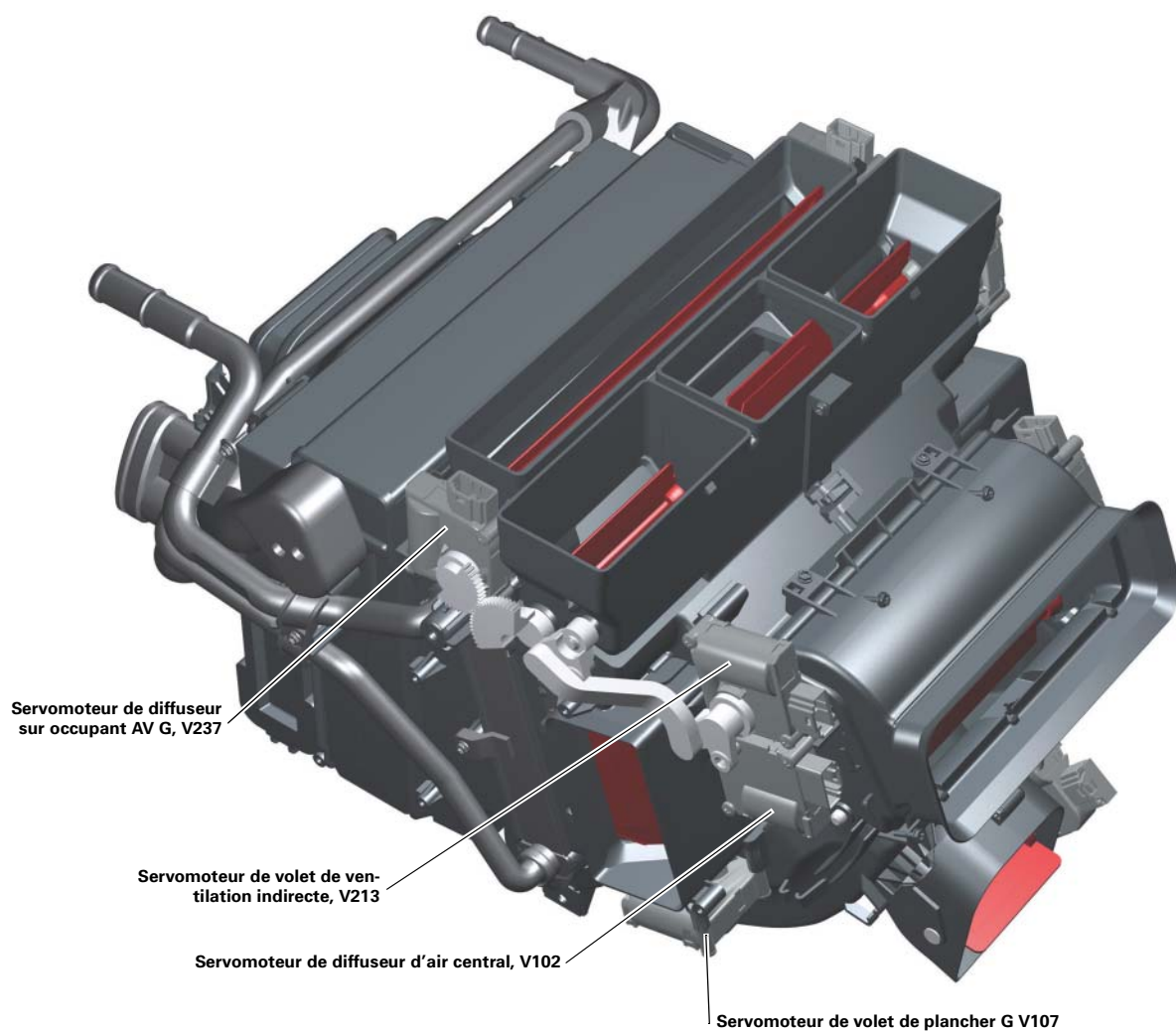
Ce dernier convertit alors les signaux d'entrée en données pour affichage sur l'unité J685 connectée.



Composants du système frigorifique Audi A6 05

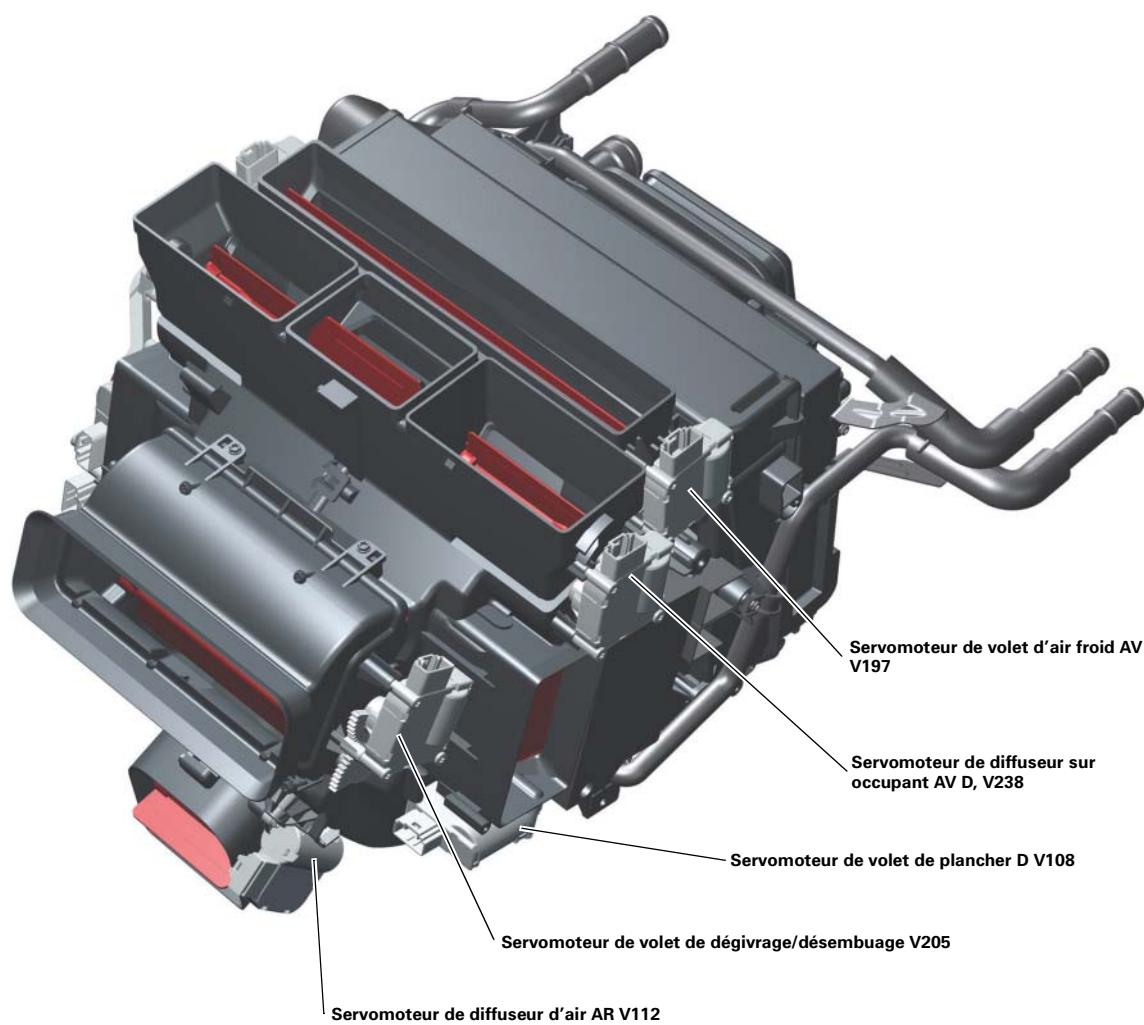
Servomoteurs

Côté conducteur



323_020

Côté passager



323_019

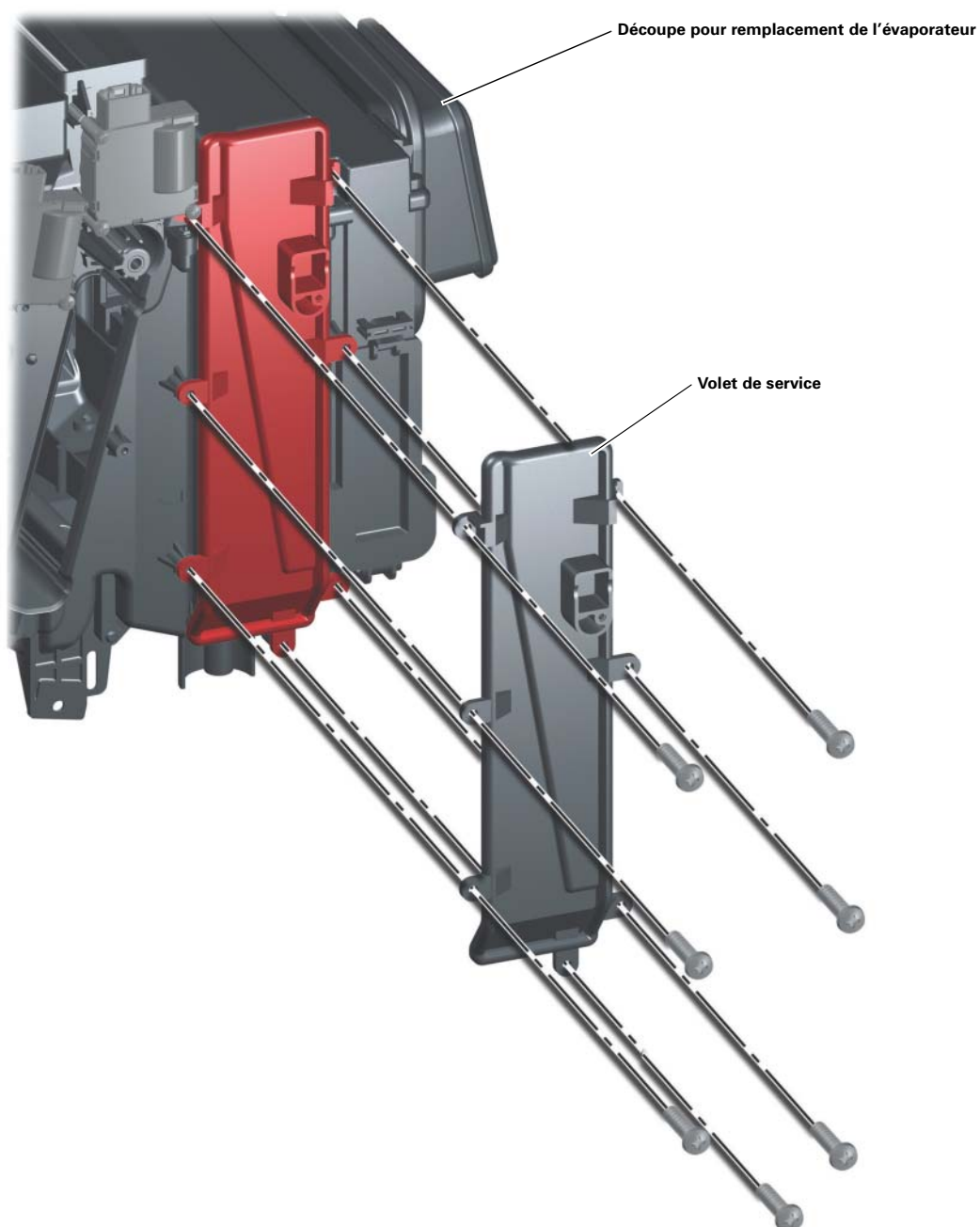
Remplacement de composants

Le remplacement de composants sur le système frigorifique de la nouvelle Audi A6 05 ne requiert pas le démontage complet du système frigorifique du véhicule. Le remplacement d'unités fonctionnelles, telles que l'évaporateur ou des servomoteurs, peut être effectué sur le véhicule. L'évaporateur, par exemple, sera disponible comme pièce de rechange en SAV.

Pour le remplacement de l'évaporateur, ouvrir le boîtier du système frigorifique au niveau de la gorge prévue à cet effet et extraire l'évaporateur latéralement.

Après repose de l'évaporateur neuf, le boîtier du système frigorifique est refermé à l'aide d'un volet préparé pour le SAV. Ce volet doit être commandé comme pièce de rechange et se visse dans les pattes prévues sur le boîtier du système frigorifique.

Volet de service pour remplacement de l'évaporateur



323_021

Remplacement du filtre à pollen

Le filtre à pollen, qui doit être remplacé périodiquement conformément aux instructions de maintenance, est accessible depuis le plancher côté passager avant. Il est divisé horizontalement en deux. Après avoir extrait latéralement la partie inférieure du boîtier du système frigorifique, il faut tirer la partie supérieure vers le bas pour pouvoir la déposer latéralement à son tour.

En vue de permettre un nettoyage satisfaisant du lieu d'implantation du filtre à pollen lors du remplacement, il a été développé une buse d'aspiration permettant de procéder au nettoyage du logement du filtre dans le système frigorifique avant d'insérer un filtre neuf.



323_022

Utilisation du nouvel outil spécial «buse d'aspiration T40073» sur le véhicule pour remplacement du filtre à pollen



323_029

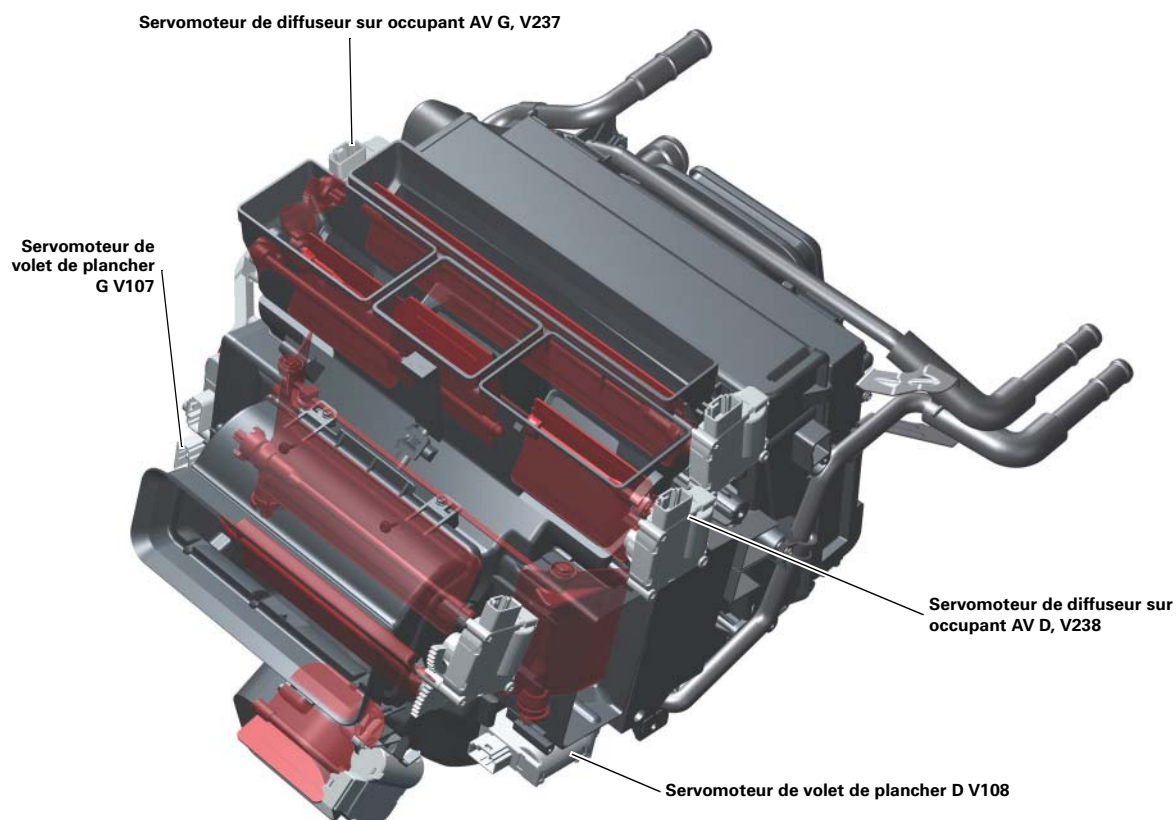
Filtre à pollen en deux parties de la nouvelle Audi A6 05

Variantes de servomoteurs

Le nouveau système frigorifique mis au point pour l'Audi A6 05 fait appel à une cinématique modifiée des différents servomoteurs.

Lors du remplacement de servomoteurs, il faut toujours veiller au numéro de pièce précis. Il se peut sinon que des servomoteurs, présentant un boîtier identique mais dédiés à des fonctions différentes soient montés à la mauvaise position. Le réglage de base du climatiseur n'est alors pas possible. De même, il faut tenir compte, lors du remplacement du servomoteur, des variantes «climatisation automatique confort» et «climatisation automatique confort plus».

Les servomoteurs de diffuseur sur occupant gauche V237 sont, en version de base, montés à la position du servomoteur de diffuseur sur occupant droit V238, qui est supprimé. Il en va de même du servomoteur de volet de plancher V107, qui occupe la position droite du V108. La raison en est le réglage du volet par biellette sur la version de base, pour laquelle le volet gauche est piloté par le droit.



323_023

Servomoteurs de diffuseurs sur occupant gauche et droit, V237 et V238, ainsi que servomoteurs de volets de plancher gauche et droit V107 / V108 pour réglage du volet sur la version confort.

Signaux d'entrée/de sortie du calculateur du Climatronic J255

Signaux de sortie du CAN Confort

Information sur l'état du compresseur	... indique si le compresseur est activé ou non. Activé signifie ici que le compresseur se trouve dans la plage de réglage, un courant de 300 – 800 mA étant délivré au compresseur.
Elévation du régime de ralenti	... est transmis par le climatiseur au moteur, lorsque le climatiseur a un besoin de puissance de chauffage ou de refroidissement accrus. Ce message n'a rien à voir avec l'état du compresseur.
Pression du fluide frigorigène	Le climatiseur lit les informations fournies par le détecteur de pression et délivre le signal sur le CAN Confort. La détermination de la pression du fluide frigorigène a lieu toutes les 100 ms.
Pilotage du ventilateur de radiateur	Le climatiseur délivre, en fonction du refroidissement requis du condenseur, une instruction de «pilotage du ventilateur de radiateur». Cette valeur peut varier entre 0 et 100 %. Elle dépend de la pression du fluide frigorigène et de l'information moteur à essence / moteur diesel fournie par l'interface de diagnostic du bus de données J533.
Réduction de puissance du compresseur du climatiseur	Le compresseur à régulation externe autorise une réduction de la puissance du compresseur du climatiseur. L'objectif est que le calculateur du moteur J623 exploite le message et ne coupe complètement le compresseur que dans les cas critiques.
Transmission du couple du compresseur	Le climatiseur fournit au calculateur du moteur J623 le couple que le compresseur prélève sur le moteur. Le calculateur du Climatronic J255 tient compte du rapport de démultiplication entre régime moteur et régime du compresseur des différentes motorisations. L'information requise sur le nombre de cylindres est obtenue à partir du message de l'interface de diagnostic du bus de données J533.
Dégivrage de glace arrière	Ce message signale le désir d'activation du dégivrage de glace arrière au calculateur du réseau de bord J519, qui se charge du pilotage de puissance du dégivrage de glace arrière.
Capteurs solaires gauche / droit	La valeur d'ensoleillement mesurée par le capteur solaire en W/m ² est mise à disposition sur le CAN Confort.
Chauffage du siège	Ce message indique les niveaux du chauffage de siège gauche ou droit. Sur les versions sans chauffage des sièges, le niveau 0 est émis.
Chauffage stationnaire	Le bit «chauffage stationnaire» permet une mise en circuit directe du chauffage stationnaire par le calculateur du Climatronic J255. Le bit «témoin de la ventilation stationnaire» sert à la transmission de la décision d'activation du chauffage ou de la ventilateur stationnaire du calculateur du Climatronic J255.

Signaux d'entrée du CAN Confort

Vitesse du véhicule	La vitesse du véhicule est utilisée pour le calcul «position du volet-sonde d'air».
Régime-moteur	Détection au démarrage : le programme définit «moteur à l'arrêt» si $n < 200$ tr/min (valeur inférieure au régime du démarreur) «moteur tourne» si la valeur reçue de n est > 500 tr/min.
Borne 58d	Valeur de recouvrement pour l'éclairage des cadrans et fonctions en %.
Borne 58s	Valeur de recouvrement pour l'éclairage des touches en %.
Température extérieure	Le calculateur du Climatronic J255 lit la valeur fournie par le détecteur de température dans le conduit d'entrée d'air frais G89 et le diffuse sans filtrage sur le CAN Confort. L'unité d'affichage dans le porte-instruments J285 lit la valeur fournie par le détecteur de température extérieure G17 monté à l'avant du véhicule et émet la valeur la plus faible des deux températures extérieures enregistrées sur le bus CAN.
Température du moteur	Le calculateur du moteur J623 met cette valeur à disposition sur le bus CAN.
Information relative à la clé	L'unité d'affichage dans le porte-instruments J285 transmet à la borne 15 activée un numéro de clé compris entre «1» et «4». Les réglages relatifs à chaque conducteur sont mémorisés et rappelés pour chaque clé dans le calculateur du Climatronic J255 . Les derniers réglages, appelés en mode chauffage stationnaire ou en cas de numéro de clé incorrectement reçu, sont mémorisés sous le numéro de clé «0».
Compresseur coupé	Coupure du compresseur par le calculateur du moteur.
Réduction de puissance du compresseur	Message en retour du calculateur du moteur J623.
Chauffage / ventilation stationnaires	En cas de montage d'un chauffage stationnaire compatible CAN, le calculateur du Climatronic J255 est commuté en mode chauffage/ventilation stationnaire par cette information. la décision d'activation du chauffage stationnaire ou de la ventilation stationnaire est prise par le calculateur du Climatronic J255.
Pilotage du ventilateur du radiateur	Valeur réelle de pilotage du ventilateur du radiateur du calculateur du moteur J623.
Alerte de surchauffe du moteur	Lorsque ce message est émis sur le CAN, le compresseur doit être coupé à l'aide de la vanne de régulation N280, indépendamment de la température du moteur.
Coupure des consommateurs	Message du calculateur de gestion d'énergie J644.
Rétrosignalisation du dégivrage de glace AR	Message indiquant l'activation du dégivrage de glace arrière par le calculateur d'électronique confort J393.

Signaux d'entrée et de sortie analogiques

Le détecteur de température dans le conduit d'entrée d'air frais G89, ainsi que le transmetteur de température de diffusion au centre G191 et les transmetteurs de température de diffuseur gauche G150 et droit G151 sont lus comme signal de tension analogique sur le calculateur du Climatronic J255.

Par ailleurs, le calculateur du Climatronic J255 reçoit au total dix informations de position des différents servomoteurs des volets, les signaux de la cellule photoélectrique pour rayonnement solaire G107, le signal du transmetteur de température de diffusion, évaporateur G263 ainsi que le signal du capteur de qualité d'air G238.

Le compresseur avec la vanne de régulation N280 est commandé par un signal à modulation de largeur d'impulsions.

Chauffage d'appoint à air

Suivant l'équipement, les versions diesel de la nouvelle Audi A6 05 peuvent comporter, dans le climatiseur, un chauffage d'appoint à air électrique. Le principe de fonctionnement du chauffage d'appoint à air consiste, comme sur le modèle Audi A6 précédent, en des thermistances céramiques CPT et lamelles réchauffées par le passage d'un courant électrique et délivrant cette chaleur au flux d'air les traversant. Le pilotage du chauffage d'appoint à air électrique est assuré par le calculateur d'électronique moteur J623 correspondant.

En cas de souhait de chauffage, le calculateur du Climatronic J255 émet un message renfermant l'étage de puissance requis sur le CAN Confort. Ce message est converti par l'interface de diagnostic du bus de données J533 en un message à l'adresse du CAN Propulsion, où il est capté par le calculateur du moteur J623. Ce souhait de chauffage d'appoint n'est réalisé que si la sollicitation de l'alternateur n'est pas trop élevée.



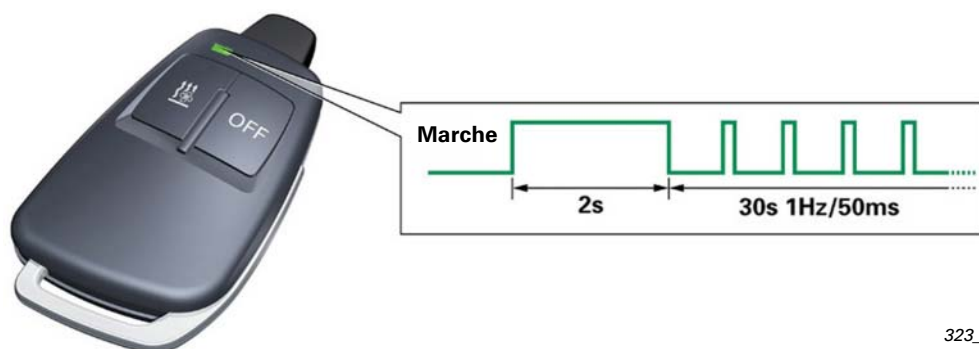
323_017

Chauffage stationnaire/d'appoint

Le chauffage stationnaire proposé d'usine est monté sur le longeron, à l'avant à droite sous le projecteur. Il est intégré au CAN Confort via le calculateur de chauffage d'appoint J364 (cf. figure Topologie). Le calculateur du Climatronic J255 est le calculateur maître pour le chauffage stationnaire. L'intégration du chauffage stationnaire dans le petit circuit de chauffage permet un réchauffement nettement plus rapide de l'habitacle. La programmation et l'activation du chauffage stationnaire s'effectuent via l'interface multimédia, à l'aide de la fonction de présélection. L'activation peut également être assurée via la télécommande ayant fait l'objet de perfectionnements.

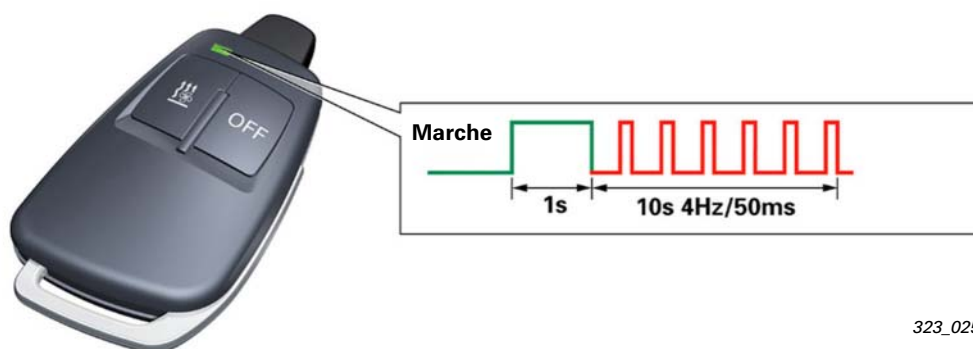
Le calculateur du Climatronic J255 décide du choix du mode chauffage stationnaire ou ventilation stationnaire, le symbole correspondant est représenté par l'unité d'affichage dans le porte-instruments J285 après réception du message respectif. Le chauffage stationnaire fonctionne toujours en mode air frais, la vitesse de soufflante étant limitée à 40 %.

Signal de retour positif, chauffage auxiliaire activé



323_024

Signal de retour négatif, chauffage auxiliaire désactivé



323_025

La communication bidirectionnelle entre la télécommande de chauffage stationnaire et l'émetteur radio du chauffage stationnaire R64 constitue une nouveauté. L'antenne du récepteur radio du chauffage stationnaire est intégrée comme module du système d'antenne dans la glace arrière, la portée de la télécommande se monte maintenant à 600 mètres maxi.

L'utilisateur est averti par une diode intégrée à la télécommande radio de l'activation réussie ou non du chauffage stationnaire.

Conditions de mise en circuit :	Conditions de coupure :
aucune alerte du réservoir	chauffage stationnaire activé pendant plus de 60 min
aucun signal de collision du calculateur d'airbag	contrôleur de diagnostic VAS en mode réglage de base
aucun niveau de coupure du calculateur de gestion d'énergie	défaut de l'appareil de chauffage en mode activé
aucun message «mode transport activé» délivré par le calculateur de gestion d'énergie J644	alerte du réservoir en cours de fonctionnement
	signal de collision en cours de fonctionnement (mode chauffage)
	niveau de coupure du calculateur de gestion d'énergie J644

Outre le chauffage stationnaire compatible réseau CAN proposé d'usine, le SAV peut également équiper le véhicule avec un chauffage stationnaire conventionnel sans réseau CAN. Il convient pour cela d'adapter en conséquence le câblage de la

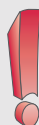
borne 15 et le calculateur de Climatronic J255, qui dispose à cet effet d'une entrée distincte. Des informations plus détaillées sont fournies dans la notice de montage.

Renvoi



Pour la commande du chauffage stationnaire proposé en option, prière de consulter la notice d'utilisation correspondante.

Nota



L'antenne de télé démarrage est protégée par un fusible distinct. La défaillance du fusible entraîne une mémorisation dans la mémoire de défauts.

Diagnostic du climatiseur

Les possibilités de diagnostic présentées dans le tableau sont réalisables à l'aide du contrôleur de diagnostic. Le diagnostic est alors amorcé via le CAN Diagnostic et l'interface de diagnostic du bus de données J533 dans le calculateur du Climatronic J255.

Tous les signaux d'entrée et de sortie du calculateur du Climatronic J255 autorisent un diagnostic portant sur les types de défauts suivants :

- coupure de câble
- court-circuit au positif
- court-circuit à la masse
- blocage (servomoteurs)
- plausibilité (signaux du bus de données).

Le test des actionneurs du climatiseur est maintenant séquentiel (exécution complète de tous les tests des actionneurs) ou sélectif (sélection de tests individuels), au choix. Pour pouvoir procéder au test des actionneurs, il faut que les conditions suivantes soient remplies :

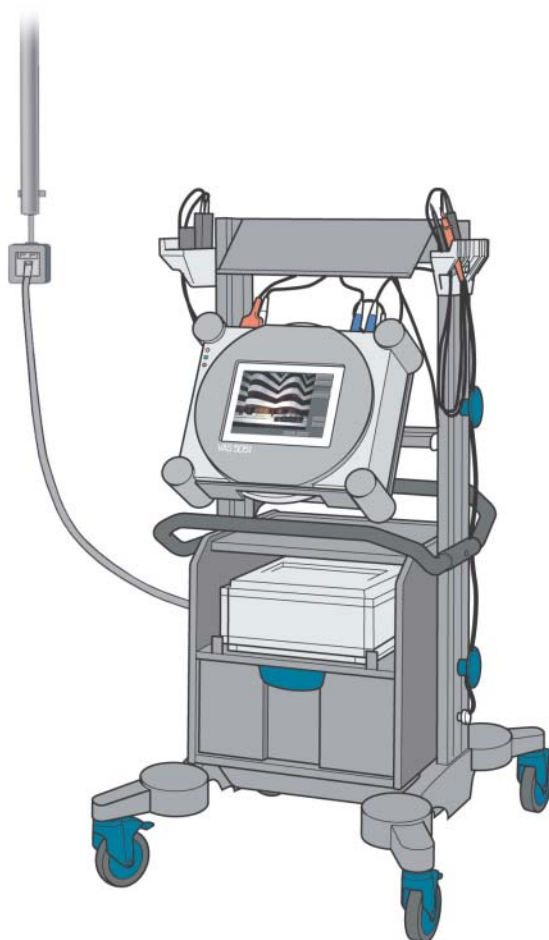
- aucune condition de coupure du compresseur activée
- vitesse du véhicule < 5 km/h
- 300 tr / min < régime moteur < 3000 tr / min

Sinon, il y a émission de l'alerte «fonction inconnue ou ne peut pas être exécutée pour l'instant» dans le contrôleur de diagnostic. Lors du réglage de base du climatiseur, tous les servomoteurs des volets sont amenés simultanément en fin de course.

Ces positions sont mémorisées dans le calculateur du Climatronic J255. Lors du réglage de base, certaines inscriptions de la mémoire de défauts, à l'exception des celles identifiées lors du réglage de base, sont effacées. En outre, le pilotage du compresseur n'est autorisé qu'une fois le réglage de base effectué. Jusque là, le calculateur du Climatronic J255 reste en mode ECON, qui n'est pas désactivable. Au terme du réglage de base, le calculateur du Climatronic J255 reste en mode ECON, qui peut toutefois être désactivé à tout moment à l'aide des touches AUTO ou ECON.

En raison de la participation du calculateur du Climatronic J255 à la protection des composants, l'échange des composants sans individuelle au véhicule est liée à une restriction des fonctions.

A la différence des actuelles Audi A8 et Audi A3, il n'est fourni, lors d'un nouveau codage du calculateur du Climatronic J255, aucune information sur le réseau en provenance de l'interface de diagnostic du bus de données et du calculateur du moteur. Sur l'Audi A6 05, le codage s'effectue entièrement via les entrées au niveau du contrôleur de diagnostic.



323_037

Outils spéciaux pour le climatiseur de l'Audi A6'05

Extracteur T40072

Clé polygonale à cliquet T40083



323_026



323_027

Buse d'aspiration avec brosse T40073/1 et tuyau T40073/2



323_028

Sous réserve de tous
droits et modifications
techniques.

Copyright
AUDI AG
I/VK-35
Service.training@audi.de
Fax +49-841/89-36367

AUDI AG
D-85045 Ingolstadt
Définition technique 01/04

Printed in Germany
A04.5S00.06.40