

Передняя подвеска

На автомобиле Audi A8 модели 2003 года применена известная четырехрычажная подвеска передних колес. Принципиально новым является применение пневматических упругих элементов в сочетании с регулируемыми электронной системой амортизаторами (см. главу "Пневматическая подвеска").

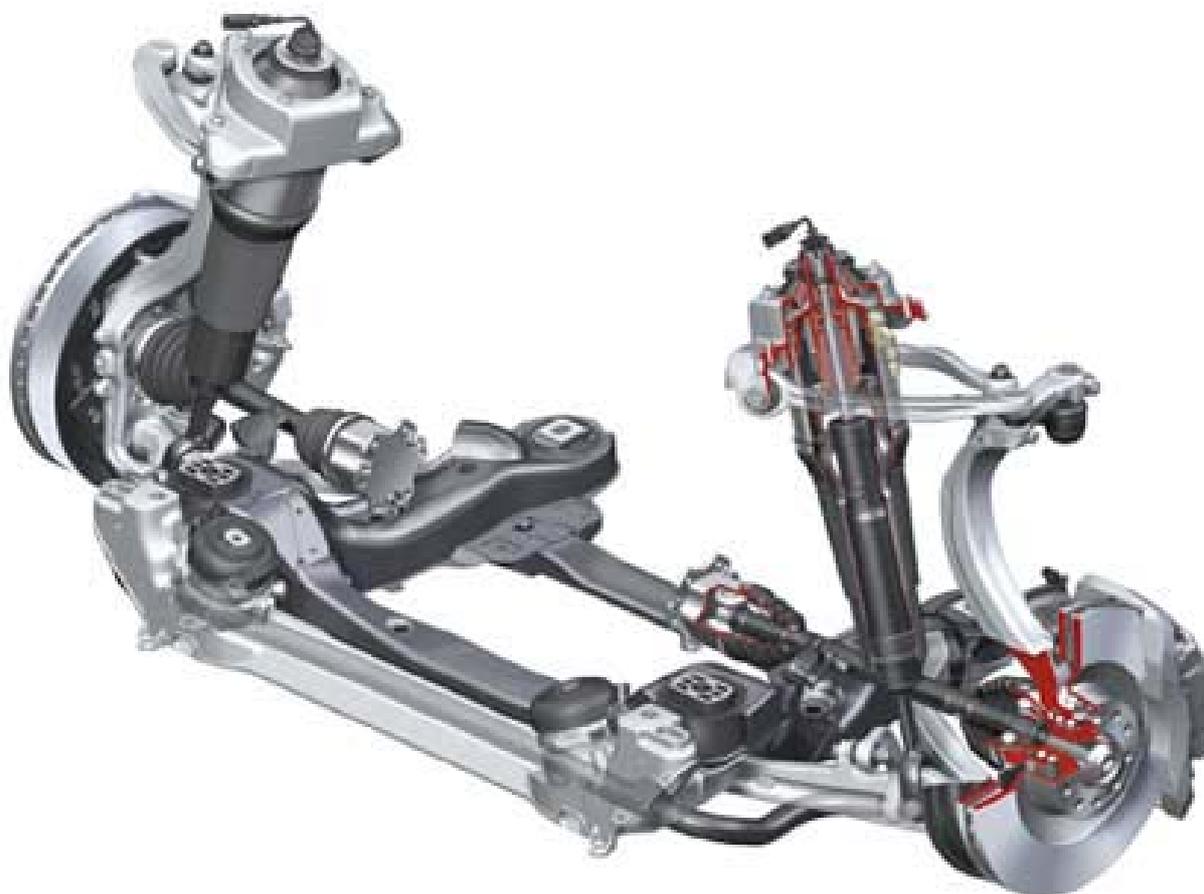
Изменение геометрических и кинематических параметров, применение пневматических упругих элементов, а также облегчение компонентов подвески привели к обновлению всех ее деталей.

В конструкции передней подвески сочетаются:

- подmotorная балка,
- подрамник,
- поперечный стабилизатор,
- поворотные стойки колес,
- подшипники колес с встроенными датчиками частоты вращения,
- опоры амортизаторов.



Конструкция и функции передней подвески описаны в Пособии по программе самообразования № 285.



SSP282_050



Задняя подвеска

Задняя подвеска представляет собою модернизированную конструкцию применявшейся ранее на автомобиле Audi A8 подвески колес на трапецевидных рычагах.

Изменение геометрических и кинематических параметров, применение пневматических упругих элементов, а также облегчение компонентов подвески привели к обновлению всех ее деталей.

Особенности конструкции задней подвески

- Пневматические упругие элементов применены в сочетании с регулируемыми электронной системой амортизаторами.
- Алюминиевый подрамник позволил снизить массу подвески.
- Поперечный стабилизатор соединен с трапецевидными рычагами.
- Укороченная ведущая штанга позволила уменьшить изменения колеи колес при работе подвески.
- Ведущая штанга соединена со стойкой колеса посредством шарового шарнира, благодаря чему снижена неконтролируемая составляющая сопротивления подвески.
- В шарнирах верхних рычагов и в сопряжениях трапецевидных рычагов с подрамником применены разрезные резиновые втулки.

! Конструкция и функции задней подвески описаны в пособии по программе самообразования № 285.



4-уровневая пневматическая подвеска

На автомобиле Audi A8 модели 2003 года применена новая по конструкции и по своим функциям подвеска. Она существенно отличается от подвески, известной по модели Audi allroad quattro®, а именно, в следующем:

Система регулирования сопротивления амортизаторов EDC вместо системы PDC

Эта система регулирования реагирует на текущие параметры движения автомобиля. При этом учитываются перемещения как колес (неподрессоренных масс), так и кузова (подрессоренной массы).

Различные характеристики демпфирования реализуются по трем произвольно выбираемым программам. При этом каждый амортизатор регулируется независимо от других.

Концепция управления

Благодаря интеграции в систему MMI созданы условия для комфортного, логически связанного и легко усвояемого при обучении комплекса управления подвеской.

Расширенная система датчиков

Движения кузова контролируются тремя датчиками ускорения.

Пневматические упругие элементы с наружными направляющими

Заменяющие стальные пружины пневматические упругие элементы имеют перед ними ряд преимуществ (см. Учебное пособие № 242). Новый наружный цилиндр из алюминия, выполняющий функции направляющего элемента, позволил уменьшить толщину диафрагмы пневматического элемента. Благодаря этому подвеска более точно реагирует на неровности дороги.

Каждый из режимов регулирования (комфортный или спортивный) обеспечивает оптимальное сочетание комфорта и безопасности.

Под понятием "Режим" следует понимать определенное согласованное сочетание программы регулирования уровня кузова и многопараметровой характеристики демпфирования.



SSP282_052

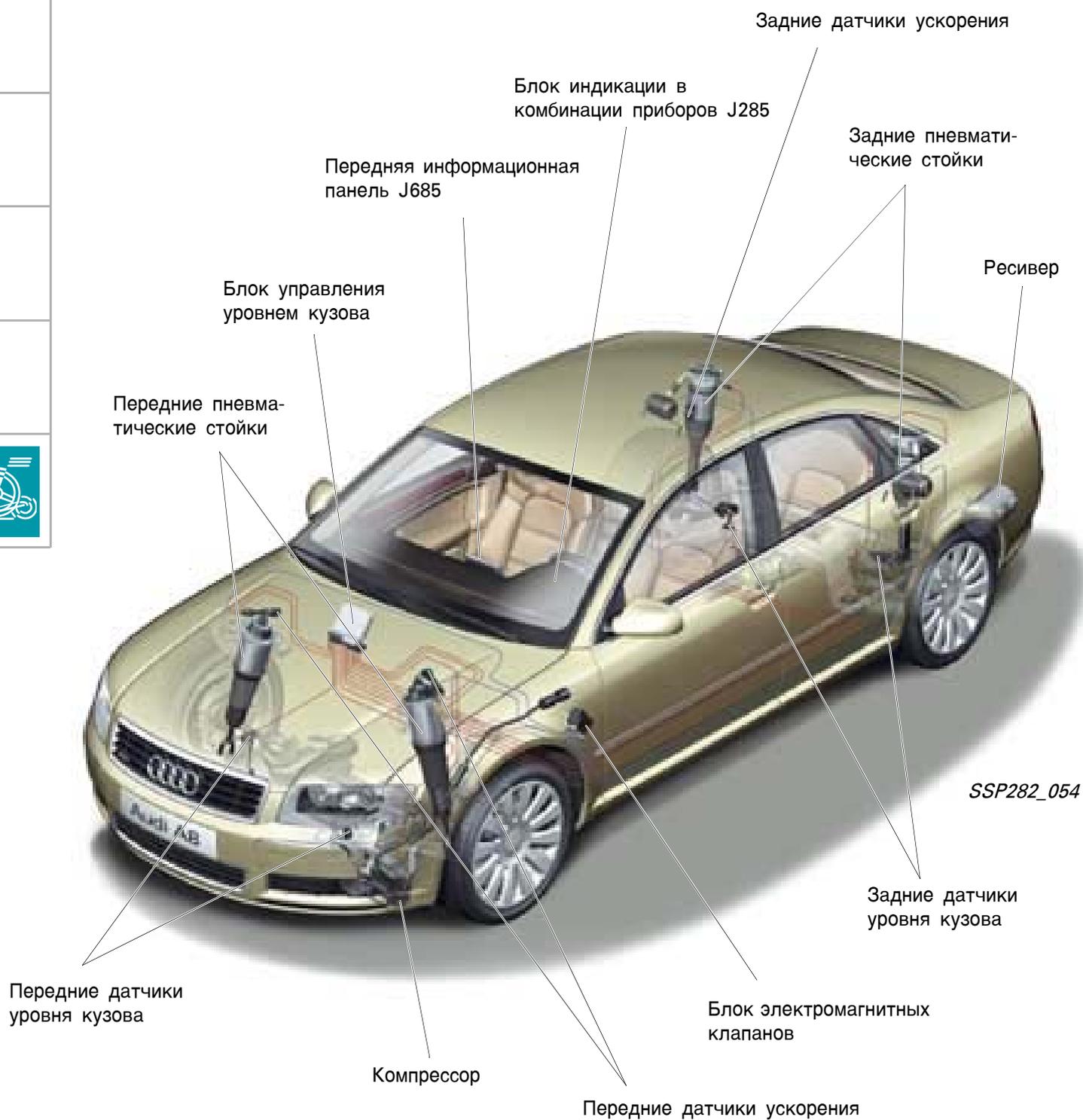


SSP282_053



Ходовая часть

Компоненты системы



! Конструкция и принцип действия 4-уровневой пневматической подвески описаны в Пособии по программе самообразования № 292.

Стояночный тормоз с электроприводом

Тормозные колодки приводятся посредством винтовой передачи.

Привод с электродвигателем закреплен на суппорте тормоза.

Чтобы реализовать функции тормоза, необходимо преобразовать вращение электродвигателя в поступательное движение поршня, ход которого относительно мал.

Это достигается с помощью передачи с наклонным диском в сочетании с винтовой передачей.

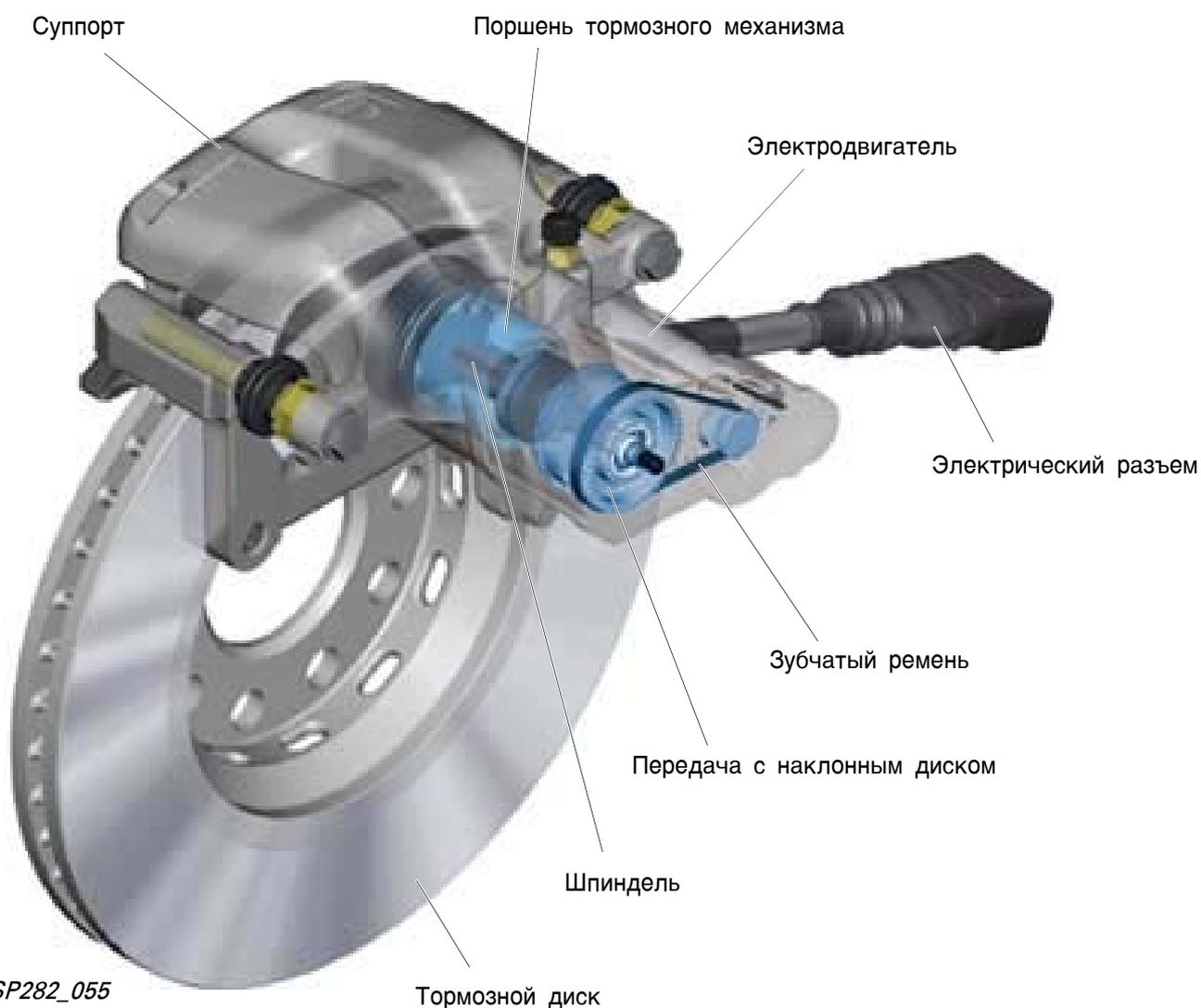
Аварийное торможение вызывается нажимом кнопки стояночного тормоза, после чего все четыре тормозные механизма приводятся в действие посредством гидравлики.

Стояночный тормоз с электроприводом выполняет следующие функции:

- удерживает на месте припаркованный автомобиль,
- осуществляет аварийное торможение,
- удерживает автомобиль при трогании на уклоне,
- обеспечивает индикацию износа тормозных колодок.



Конструкция и принцип действия стояночного тормоза с электроприводом описаны в Пособии по программе самообразования № 285.



Ходовая часть

Адаптивный круиз-контроль (АСС)

Адаптивный круиз-контроль является новой системой помощи водителю, он существенно лучше, чем традиционный темпомат.

Круиз-контроль облегчает водителю управление автомобилем, так как он разгружает его от частых воздействий на педали акселератора и тормоза. При этом надежно выдерживаются все ограничения скорости и повышается безопасность движения. Дорожное движение становится при этом более упорядоченным.



SSP282_057

Краткое описание адаптивного круиз-контроля

Основной функцией адаптивного круиз-контроля является поддержание установленной водителем дистанции до впереди идущего автомобиля. Он был разработан в процессе последовательного совершенствования системы регулирования скорости автомобиля.

Расстояние до впереди идущего автомобиля и его скорость определяются с помощью радара. Если это расстояние превысило контролируемую величину, автомобиль автоматически разгоняется до скорости, соответствующей заданию водителя.

При сокращении дистанции до впереди идущего автомобиля автоматически снижается мощность двигателя, переключаются передачи и при необходимости вводится в действие тормозная система.

По соображениям комфортности интенсивность замедления не превышает 25 % от ее максимального значения, достигаемого посредством тормозной системы.

Автоматическое регулирование процесса разгружает водителя и тем самым способствует повышению безопасности движения.

При определенной дорожной ситуации ничто не мешает водителю активно участвовать в управлении автомобилем, действуя педалью тормоза.

Границы применения системы АСС

- Система АСС может помогать водителю, но она не способна заменить систему безопасности!
- Система АСС не может обеспечить автоматическое вождение автомобиля!
- Система АСС действует в диапазоне скоростей от 30 до 200 км/ч.
- На неподвижные объекты система не реагирует.
- При дожде или снегопаде точность радиолокационного определения расстояний ухудшается.
- При движении на крутых поворотах действие системы ограничивается зоной видимости радиолокационного устройства.

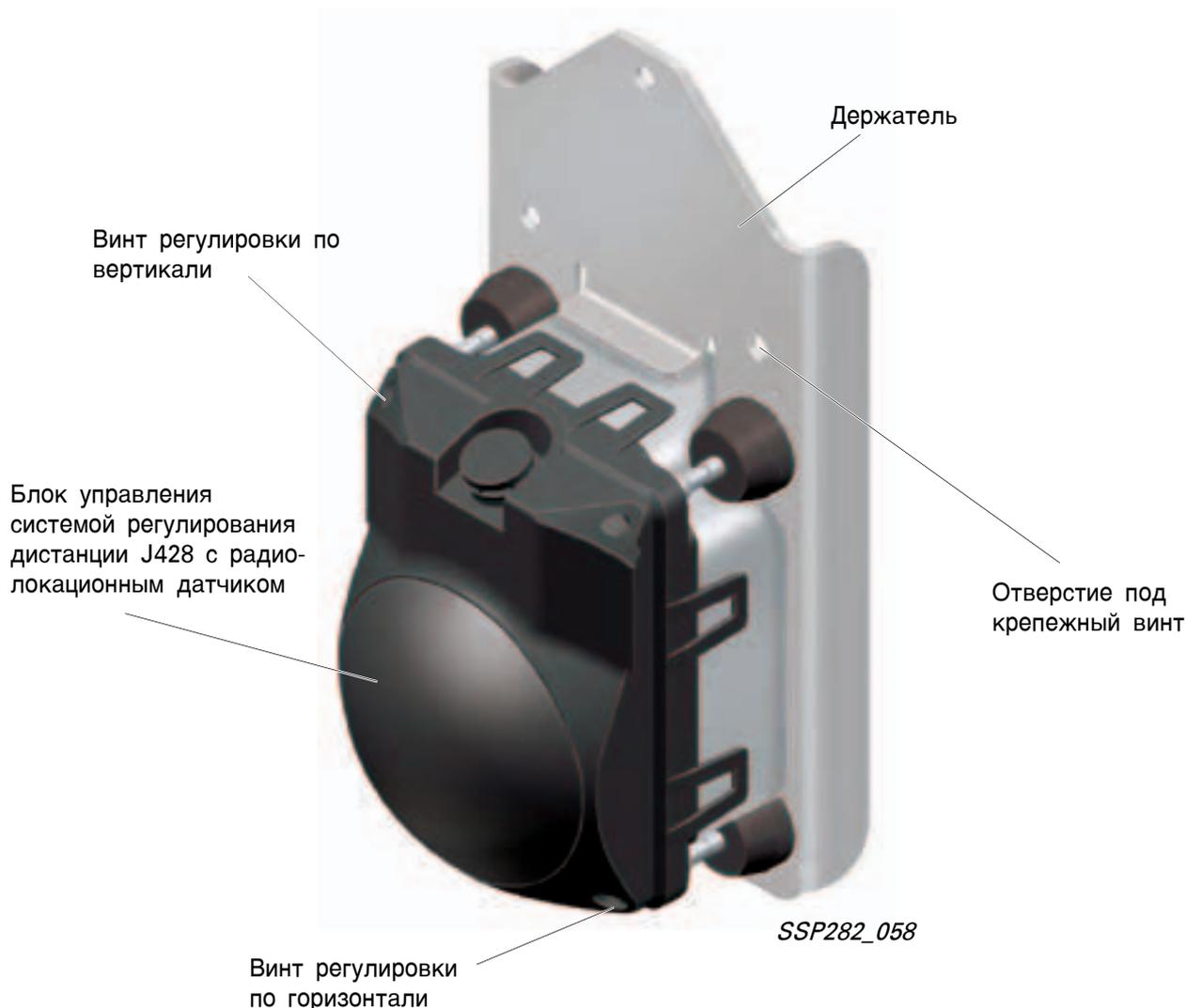
Радиолокационный датчик

Монтаж и регулировка положения датчика производится посредством переходной пластины, устанавливаемой на держателе, закрепленном винтами в середине несущей части бампера.

Подробные сведения по данному вопросу можно найти в соответствующем руководстве по ремонту автомобиля.

Устройство системы

Датчик системы регулирования дистанции расположен в общем корпусе с блоком управления J428. При неисправности одного из компонентов следует заменять весь прибор в сборе.



Ходовая часть

Установка задаваемой скорости автомобиля

Задаваемой является скорость, до которой водитель разгоняет автомобиль и которая затем поддерживается активным круиз-контролем ACC. (В данном случае это функция системы регулирования скорости.)

Нажимом кнопки SET значение моментальной скорости автомобиля вводится в память системы и становится задаваемым параметром регулирования.



SSP282_061

Зафиксированное значение скорости выделяется на шкале спидометра ярко-красным светодиодом, причем в его поле выводится символ "ACC актив".

Об активном состоянии системы (ACC aktiv) свидетельствует слабое свечение всех красных светодиодов, расположенных между значениями шкалы спидометра 30 и 120 км/ч.



SSP282_060

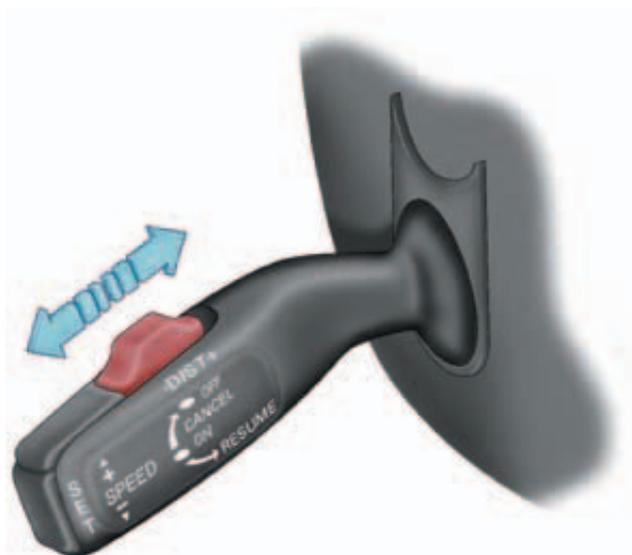
Установка задаваемой дистанции

Предусмотрены четыре диапазона расстояний до впереди идущего автомобиля, которые произвольно устанавливаются водителем. Поддерживаемая системой АСС дистанция зависит от скорости автомобиля. При увеличении скорости автомобиля она увеличивается.

При движении в потоке с постоянной скоростью установка минимальной дистанции обеспечивает безопасное расстояние между автомобилями.

Установка задаваемой дистанции производится посредством движения на рычаге подрулевого переключателя. Каждое перемещение движка вызывает последовательный переход с одного диапазона на другой в сторону увеличения или уменьшения дистанции.

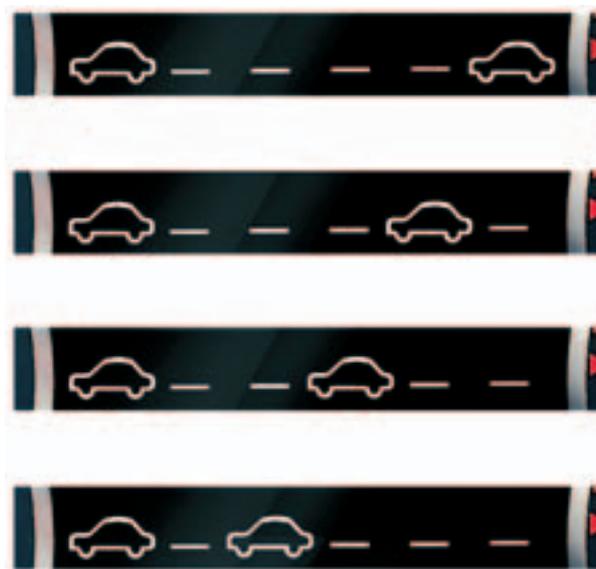
Установленная дистанция определяет динамику разгона автомобиля.



SSP282_059

Выбранная дистанция отображается на центральном дисплее в поле спидометра в течение определенного времени. Включение показаний производится при первом воздействии на движок. Число штрихов между символическими изображениями автомобилей соответствует выбранному диапазону дистанций.

Диапазон дистанций может быть подобран под конкретного водителя.



SSP282_062



Конструкция и принцип действия АСС описаны в Пособию по программе самообразования № 289 "Адаптивный круиз-контроль".

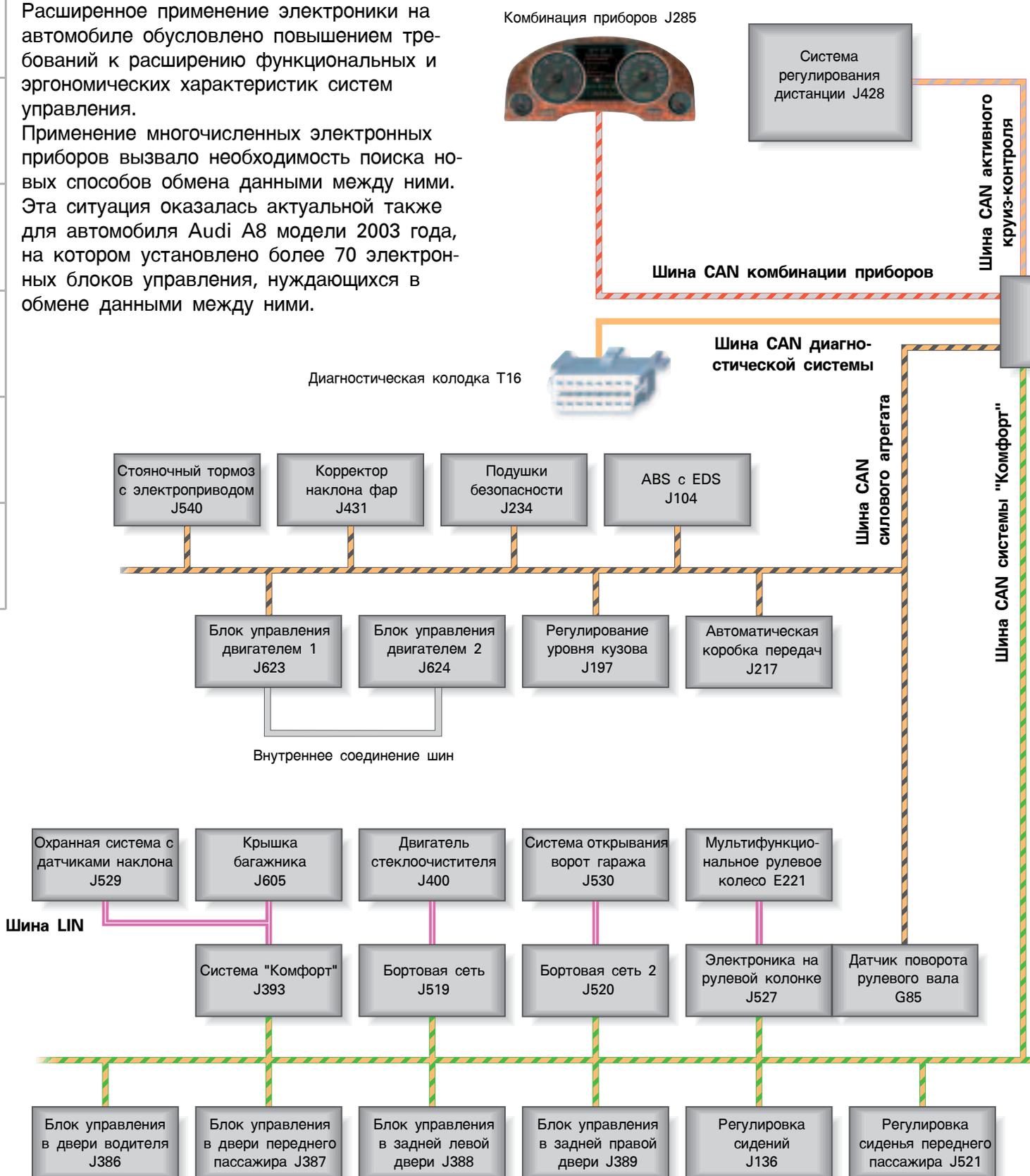
Пожалуйста, следуйте указаниям по пользованию и обслуживанию.

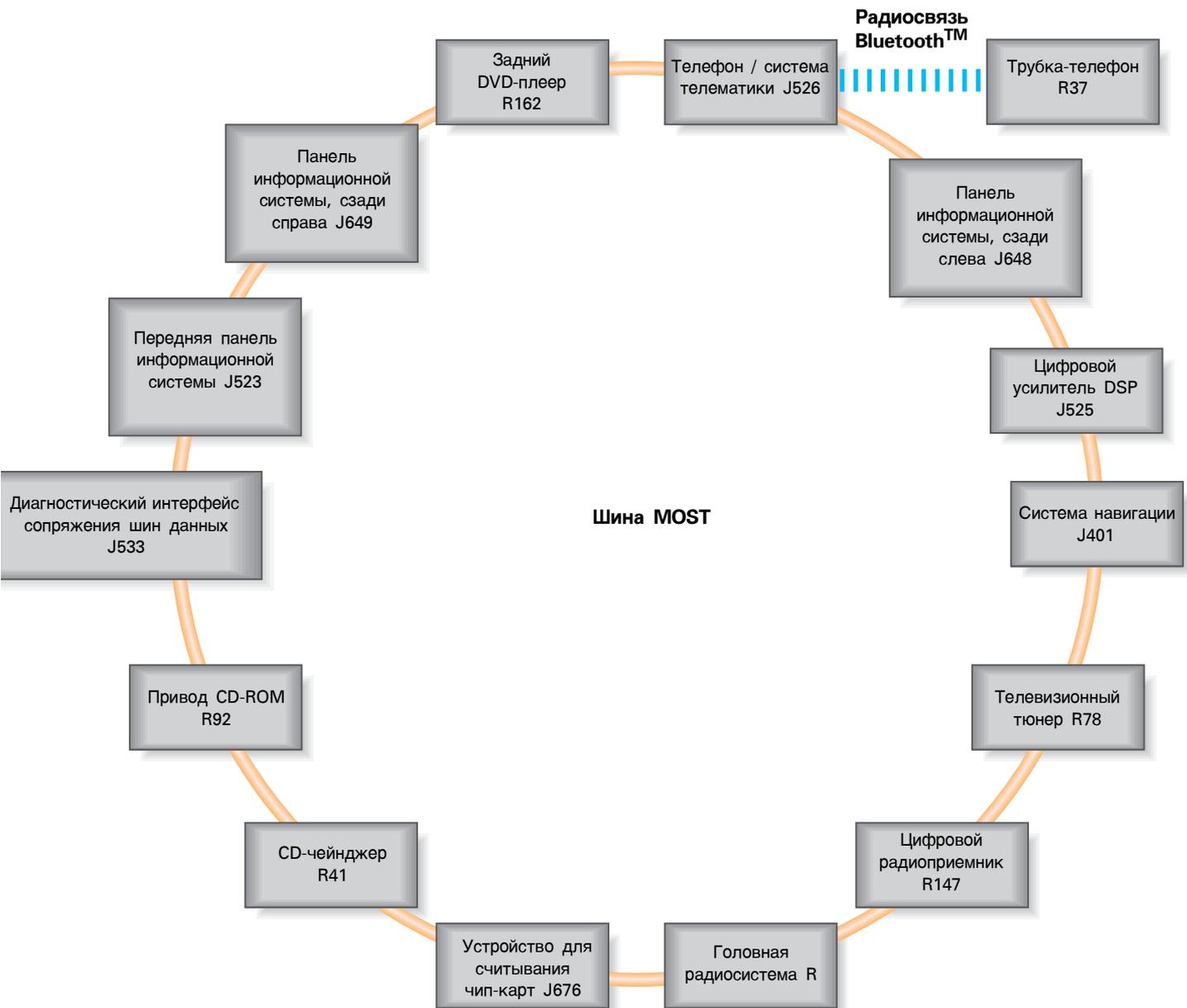
Электрооборудование

Топология шин данных

Расширенное применение электроники на автомобиле обусловлено повышением требований к расширению функциональных и эргономических характеристик систем управления.

Применение многочисленных электронных приборов вызвало необходимость поиска новых способов обмена данными между ними. Эта ситуация оказалась актуальной также для автомобиля Audi A8 модели 2003 года, на котором установлено более 70 электронных блоков управления, нуждающихся в обмене данными между ними.





Электрооборудование

Помимо известной (двухпроводной) шины данных CAN используются следующие устройства обмена данными:

- однопроводная шина LIN,
- оптическая шина MOST,
- беспроводная связь Bluetooth™

LIN-Bus

LIN – это сокращение от **Local Interconnect Network**.

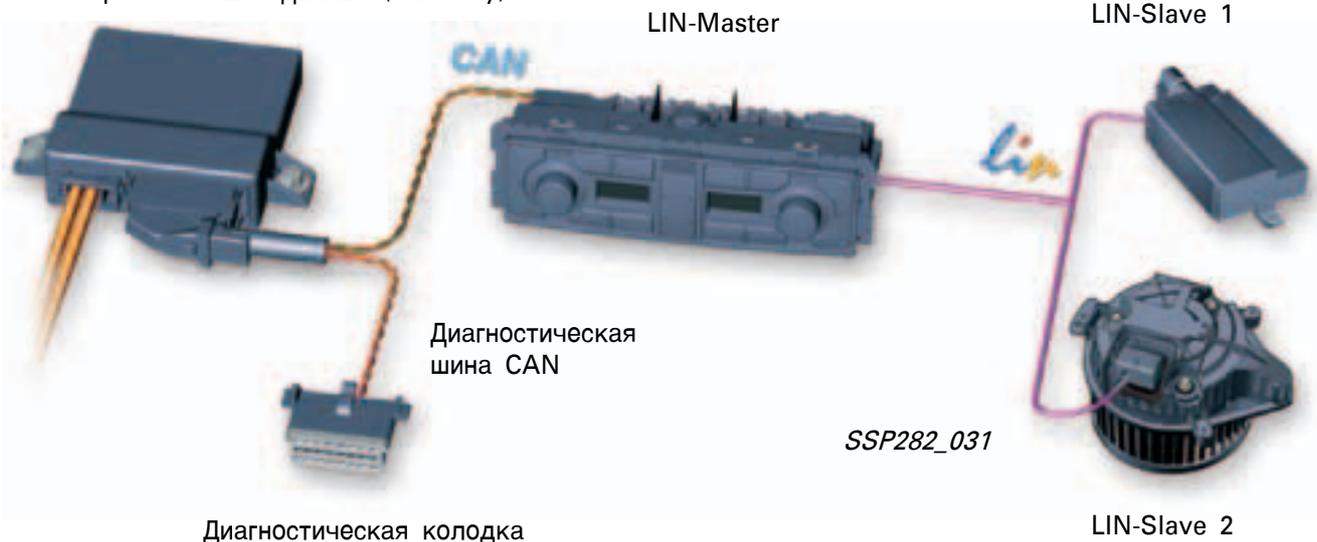
Local Interconnect означает, что все связанные между собой блоки управления расположены в пределах определенного ограниченного пространства (например, крыши). Для этого применяется также выражение "lokales Subsystem".

Обмен данными между различными шинами LIN конкретного автомобиля производится посредством специального блока управления через шину CAN.

Шина LIN является однопроводной. Ее провод окрашен в фиолетовый цвет, поверх которого нанесена цветная маркировка. Сечение провода равно $0,35 \text{ мм}^2$. Применение экрана для этой шины не обязательно.

Шина обеспечивает обмен данными между ведущим блоком управления LIN-Master и ведомыми блоками управления LIN-Slave, число которых может достигать 16.

Диагностический интерфейс сопряжения шин данных (Gateway)



Конструкция и принцип действия шины LIN описаны в Пособии по программе самообразования № 286 "Шины данных новых типов".

Шина MOST

Понятие “Media Oriented Systems Transport” употребляется применительно к сетям, через которые производится обмен данными в соответствии с их форматом. Это означает, что в отличие от шины данных CAN послания передаются только определенным адресатам.

В автомобилях Audi эта технология используется для передачи данных в информационной системе Infotainment.

Система Infotainment обслуживает ряд современных средств информации и развлечения (**Informations- und Entertainment**). В автомобиле Audi A8 модели 2003 года впервые наряду с шинами CAN применена оптическая шина данных.



Обозначение шины этого типа произошло от названия объединения "Media Oriented Systems Transport (MOST) Cooperation". В это объединение вошли производители автомобилей, их поставщики и разработчики программного обеспечения, которые поставили цель, разработать единую систему ускоренной передачи данных.



Конструкция и принцип действия шины MOST описаны в Пособии по программе самообразования № 286 "Шины данных новых типов".



Система Bluetooth™

Система связи Bluetooth™ – это соответствующая международному стандарту система радиосвязи для передачи данных. Она позволяет посредством радиоволн следить за работой даже очень небольших приборов и управлять ими.

Основной целью этой новой разработки было создание средства беспроводной связи, которое должно заменить кабели с их малой надежностью, большим числом проводов и многоштекерных соединений, которые обычно являются несовместимыми.

Радиосистема "Bluetooth™" используется все большим числом производителей оборудования, например, для установки связи ноутбуков с мобильными телефонами.

Фирма Ericsson – инициатор разработки и владелец главной части этой новой технологии присвоила ей название "Bluetooth". Оно связано с именем короля викингов Harald Blåtand II (по-датски "Голубой зуб"), который жил в Норвегии и в Дании 1000 лет назад.

Объекты возможного использования в автомобиле

- радиотелефон,
- мобильный телефон,
- устройство громкой связи без адаптера,
- беспроводный Интернет,
- доступ для ПК и записных книжек



Конструкция и принцип действия системы Bluetooth™ описаны в Пособии по программе самообразования № 286 "Шины данных новых типов".



Бортовая сеть

Функциональные возможности автомобиля в значительной степени зависят от работы бортовой сети, состояние которой внешне не проявляется.

На автомобиле Audi A8 модели 2003 года используется единый модульный жгут проводов, состав которого зависит только от варианта комплектации автомобиля. Единым он считается потому, что все важнейшие функции электрооборудования выполняются посредством проводов, собранных в один жгут; разъемы предусмотрены только в местах переходов к дверям, к модулю в крыше и к двигателю.

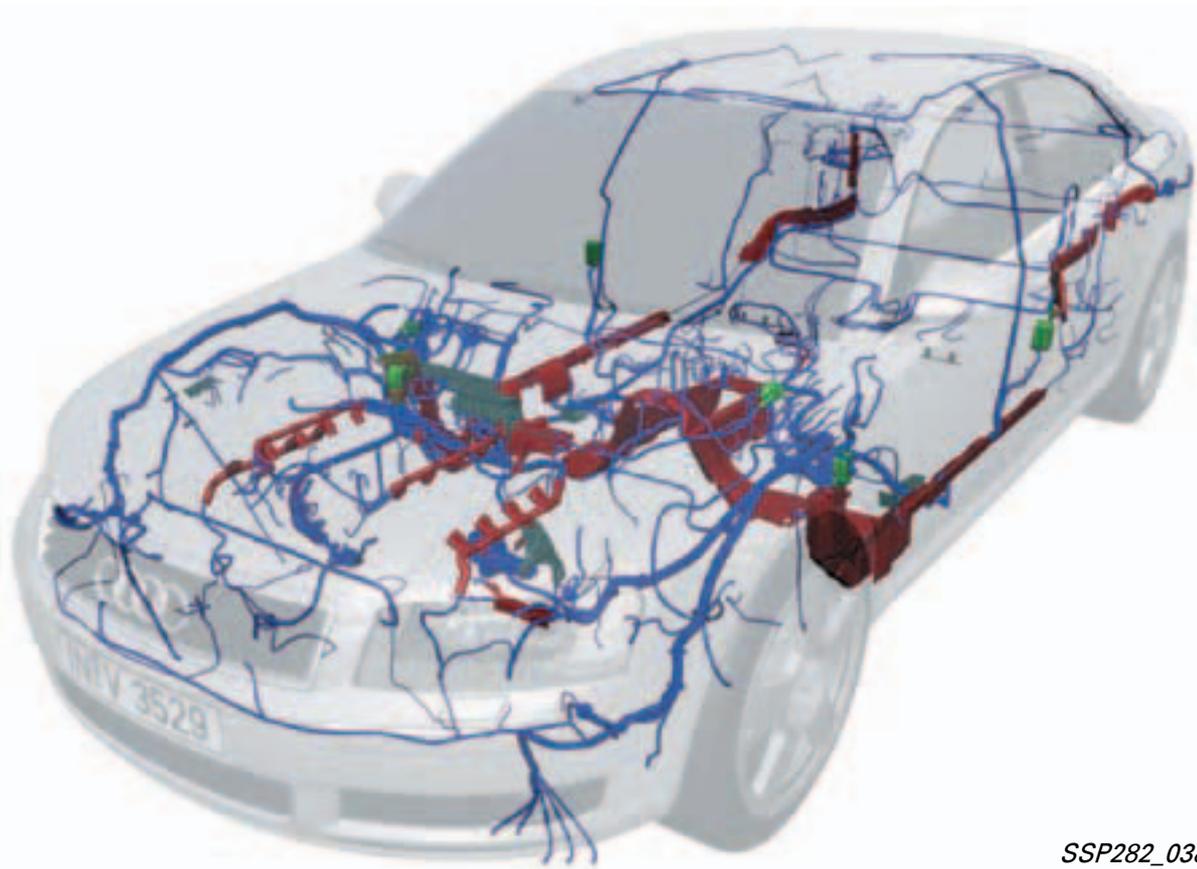
Каждая часть жгута проводов подобрана так, что он точно соответствует заказанной клиентом комплектации автомобиля. Жгут разделен на логические модули, каждый из которых выполняет определенные функции.

Для передачи оптических сигналов в системах коммуникации и информации предусмотрен оптоволоконный кабель. Его преимущества по сравнению с медными проводами заключаются в нечувствительности к электромагнитным помехам, высокой пропускной способности и малом весе.

Чтобы увеличить расстояние до обивки крыши, жгут к встроенному в нее модулю дополнен гибким плоским кабелем FFC (Flexible Flat Cable). Он позволил реализовать необычно малое для автомобилестроения расстояние между обивкой крыши и ее панелью, которое в данном случае не превышает 2 мм.



Конструкция и принцип действия оптоволоконного кабеля описаны в Пособи по программе самообразования № 286 "Шины данных новых типов".



SSP282_038

Электроника для повышения комфорта и безопасности

Охранная система "Advanced Key"

"Advanced Key" – так называется прогрессивная или в широком понимании "продвинутая" охранная система.

Речь идет о системе с бесконтактным распознаванием ключа. Система "Advanced Key" позволяет не только отпирать и запирают автомобиль посредством механического или радиоключа, но также дистанционно блокировать замки автомобиля или снимать с них блокировку.

Функции системы

Функция Advanced Key "Разблокировать"

Хозяин автомобиля подходит к нему на расстояние, соответствующее зоне распознавания ключа (менее 1,5 м от ручки двери), и протягивает руку к ручке. При этом датчик сближения вырабатывает сигнал запроса и передает его через антенну. С ключа поступает ответный радиосигнал, по которому система снимает блокировку с замков автомобиля.

Функция Advanced Key "Пуск"

Водитель нажимает кнопку пуска, по которому вновь запускается сигнал запроса, передаваемый через антенны, расположенные в зонах селектора коробки передач, центральных сопел вентиляции и среднего подлокотника на заднем сидении. Если ответный сигнал с ключа подтверждает его правомочность, можно включить зажигание, нажав кнопку пуска до первого упора, и запустить двигатель, нажав эту кнопку до второго упора. Остановка двигателя производится при нажатии кнопки STOP.

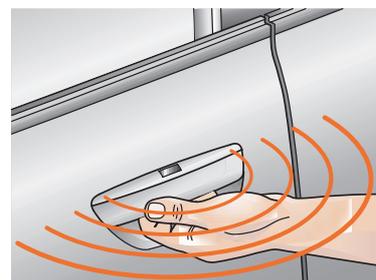
Функция Advanced Key "Заблокировать"

Чтобы заблокировать замки автомобиля, находясь снаружи его, достаточно нажать кнопку в любой ручке двери. При воздействии на эту кнопку через антенну на ручке передается сигнал запроса на правомочность радиоключа, а при подтверждении обратного сигнала система блокирует замки автомобиля.



Конструкции и функции электронных систем описаны в Пособии по программе самообразования № 287 "Автомобиль Audi A8 модели 2003 года. Компоненты электрооборудования".

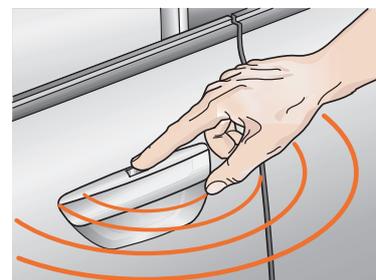
Далее водитель может запустить двигатель, нажав кнопку START / STOP; вставлять ключ в электронный замок зажигания при этом не требуется.



SSP282_093



SSP282_094



SSP282_095

Многофункциональное рулевое колесо

Автомобиль серийно оснащается многофункциональным рулевым колесом. На нем установлены специальные органы управления (как у автомобилей формулы 1 и у модели Le Mans R8), которые позволяют переключать 6-ступенчатую коробку передач посредством системы Tiptronic®. По заказу на рулевом колесе устанавливаются органы управления радиосистемой, CD-чейнджером, телефоном, навигатором и адресной книгой информационной системы MMI.

Дисплей комбинации приборов

Меню выбора:

- радиостанций,
- выбор треков на компакт-дисках,
- адресов в телефонной книге,
- показаний приборов и навигационной информации.

Клавиша перехода на низшую передачу

Клавиша перехода на высшую передачу

Ролик для выбора пунктов меню

Ролик для регулировки громкости и повторного вызова навигационных указаний

Клавиша установки режима MODE

Кнопка "Старт / Прекращение" переговоров

SSP282_086

При нажмие клавиши MODE вызывается меню телефона, навигационной системы или радиосистемы (CD-чейнджера)

Вращением левого ролика производится переход в пределах меню.

Нажимом левого ролика производится вызов выбранного пункта меню или прием телефонного вызова.

Нажимом кнопки PTT (Push to talk) производится включение или выключение переговорного устройства.

Вращением правого ролика производится регулировка громкости звука.

Нажимом правого ролика вызывается последнее навигационное сообщение.



Электрооборудование

Информационно-развлекательная система Infotainment

Просмотр записей на DVD



Цифровой радиоприемник DAB



Телефон и
система
телематтики

Центральная
панель
информационной
системы



Прием
телепрограмм



Навигация с
использованием
CD и DVD



Выход в Интернет,
электронная почта



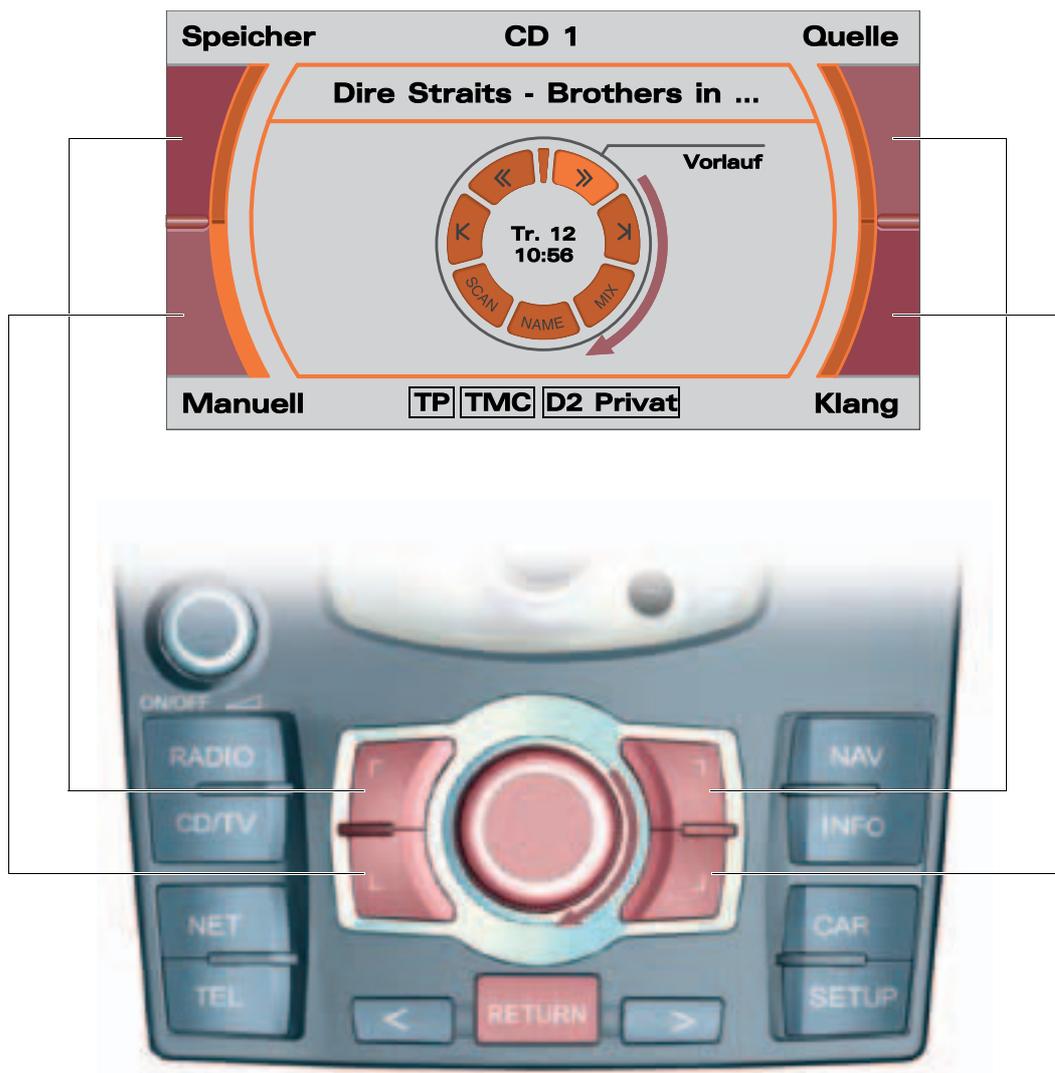
Прослушивание записей
на мини-дисках или CD

SSP282_090

В наше время растет интерес к мобильным средствам информации (**Information**) как в сфере бизнеса, так и в личной жизни (**Entertainment**).

Это выражается в желании пассажиров автомобиля использовать эти средства в расширенном объеме.

Идя навстречу этим пожеланиям, в автомобиле Audi A8 модели 2003 года установили систему Infotainment, которая способна работать в разных средах.



SSP282_096

! Конструкция и принцип работы системы описаны в Пособии по программе самообразования № 293 "Система Infotainment в автомобиле Audi A8 модели 2003 года".

Система наружного освещения

Фары головного света



Фары автомобиля Audi A8 модели 2003 года являются не только элементами внешнего дизайна автомобиля, но и носителями передовой техники.

Используются следующие варианты фар:

- В базовой комплектации они оснащаются галогенными лампами H7.

При применении галогенных ламп динамическое регулирование дальности света фар не требуется. Статическое изменение распределения нагрузок по осям компенсируется пневматической подвеской, поэтому отпадает необходимость в поворотной ручке корректора наклона фар.

- С газоразрядными лампами Bi-Xenon.
- С газоразрядными фарами Bi-Xenon и боковым светом (адаптивные фары).

Статическая и динамическая регулировка наклона фар и управление боковым светом производятся под контролем блока управления светом фар J431. При этом используются сигналы датчиков хода 4-уровневой подвески, получаемые через шину CAN силового агрегата. Для фар с газоразрядными лампами используются блоки управления в двух исполнениях, которые отличаются внешне маркировкой цифрами 1 и 2.

Фары с лампами Bi-Xenon оснащены эллипсоидными отражателями с подвижным экраном, который позволяет реализовать ближний и дальний свет при одной ксеноновой лампе.

Автоматическое динамическое регулирование дальности света фар применяется как дополнение обычной коррекции наклона фар. Оно позволяет компенсировать не только изменения положения фар из-за перераспределения статических нагрузок по осям, но и при наклонах кузова при разгоне и торможении.



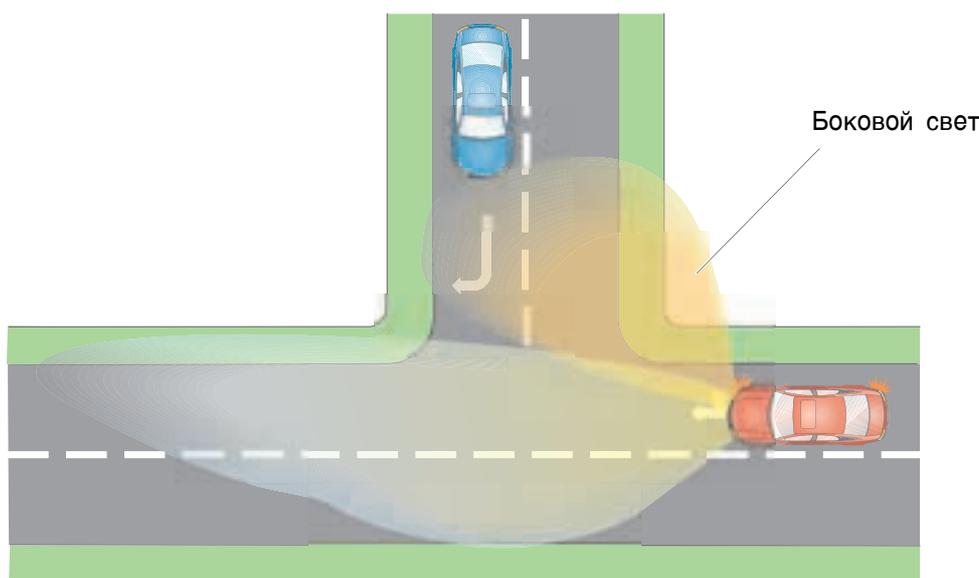
Сокращение HPV применяется для обозначения ламп типа High-Performance. Речь идет в данном случае о малогабаритных лампах, которые отличаются очень высоким сроком службы. Они экономичнее обычных ламп накаливания приблизительно на 25 %. Эти лампы не заменяются.

По заказу на автомобиле Audi A8 модели 2003 года могут быть установлены фары с боковым (адаптивным) светом; эти фары внешне отличаются от стандартных. Новая функция бокового света реализуется посредством дополнительного отражателя, установленного между лампами ближнего и дальнего света.



SSP282_092

Функции фар



SSP282_087

Боковой свет

Дополнительный отражатель галогенной лампы 35-W-H8 поворачивается в зависимости с дорожной ситуацией, благодаря чему заблаговременно освещаются участники движения и препятствия.

При движении задним ходом или парковании дополнительные отражатели обеих фар разворачиваются таким образом, что улучшает освещенность зоны вокруг автомобиля.

Для управления функциями фар требуется применение достаточно сложной системы. Блок управления светом фар J431 обрабатывает в режиме реального времени многочисленные данные, например, сигналы датчиков скорости автомобиля и угла поворота рулевого вала, а также состояние указателей поворота.



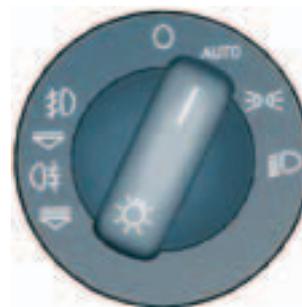
Электрооборудование

Система автоматического включения освещения

Эта система включает наружное освещение в соответствии с внешними условиями. При этом переключатель освещения должен находиться в положении AUTO. Световые условия оцениваются с помощью датчика дождя и освещенности G397. При наступлении сумерек автоматически включается наружное освещение.

При этом включаются:

- ближний свет,
- габаритный и стояночный свет,
- задние фонари,
- фонари освещения номерного знака.



SSP282_110



Описание функций системы автоматического включения освещения приведено в Пособии по программе самообразования № 288 "Автомобиль Audi A8 модели 2003 года. Дополнительные функции".

Боковые указатели поворота

Впервые на автомобилях Audi применяются боковые указатели поворота с светодиодами. Отдельные светодиоды расположены в несколько рядов под прозрачным защитным стеклом, они светятся желтым цветом. В выключенном состоянии они имеют нейтральный цвет.

Светодиоды имеют следующие преимущества:

- при включении их яркость быстро достигает максимума,
- они потребляют до 50 % меньше энергии, чем лампы накаливания,
- их срок службы соответствует сроку службы автомобиля,
- имеют небольшие размеры по глубине,
- вызывают повышенное внимание благодаря яркому и точному воспроизведению светового сигнала



SSP282_088

Задние фонари

Сигнал торможения /
габаритный свет на
боковине кузова
– красные светодиоды

Указатель поворота
– желтые
светодиоды



SSP282_089

Сигнал торможения
на крышке багажника
– красные светодиоды

Противотуманный свет
– лампа 16-W-HPV

Фонарь заднего хода
– лампа 16-W-HPV

Световозвращатель

В разработанных вновь задних фонарях удачно сочетаются декоративные элементы с функциональностью и новыми техническими решениями.

Габаритные огни, сигналы торможения и указатели поворота выполнены на светодиодах. Реже используемые противотуманные огни и фонари заднего света укомплектованы вновь разработанными лампами "High-Performance". В верхнем сигнале торможения также используются светодиоды.



Управление задними фонарями описано в Пособии по программе самообразования № 287 "Автомобиль Audi A8 модели 2003 года. Компоненты электрооборудования".



Внутреннее освещение

В новом Audi A8 помимо обычных плафонов салона, светильников индивидуального освещения и ламп подсветки порогов применены новые приборы освещения контуров дверей и местного освещения, функции которых изменяются в соответствии с выбранным режимом.

Представлена возможность выбора между следующими режимами освещения:

- шоссе,
- город,
- место водителя,
- задняя часть салона



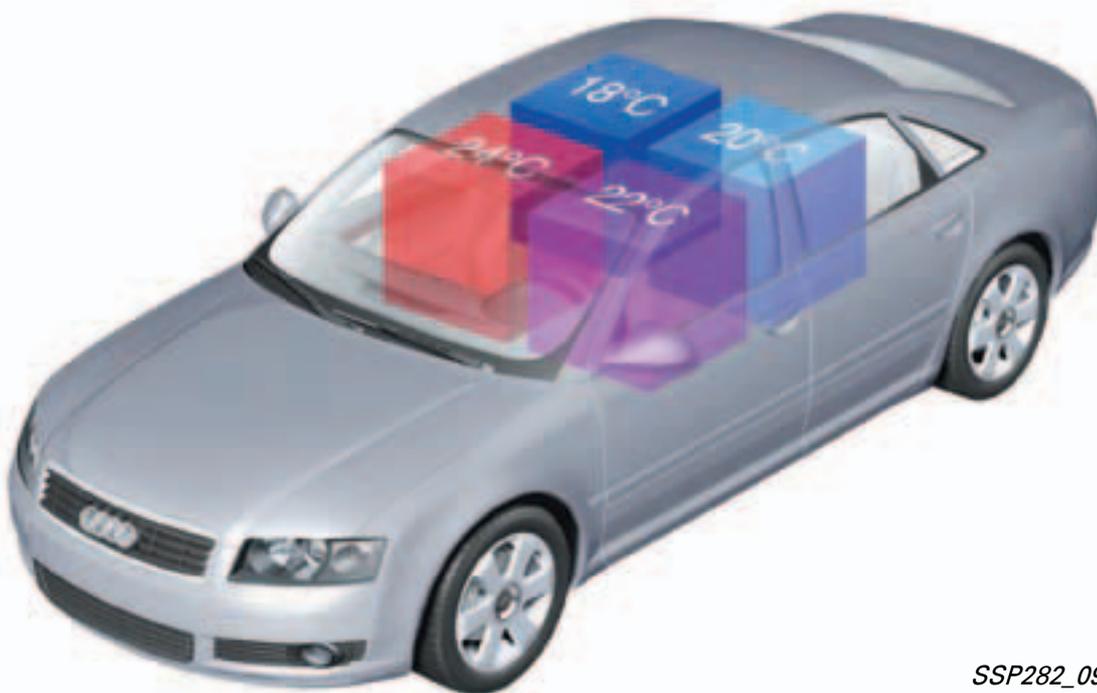
SSP282_111

Система отопления и кондиционирования

Устройство и принцип действия

Климатическая установка создана на базе двухзонной системы, применявшейся на прежней модели Audi A8; ее работа полностью автоматизирована.

По заказу автомобиль Audi A8 модели 2003 года оснащается четырехзонной системой, управление которой производится как водителем, так и пассажирами с образованием для них индивидуальных зон микроклимата.



SSP282_098

Следующие компоненты отличают новую систему от применяемой ранее на автомобилях Audi A8:

- датчик влажности G355,
- датчик температуры воздуха на выходе из испарителя G263
- 12 серводвигателей при двухзонной системе (по фронту) и 15 серводвигателей при четырехзонной системе (по фронту и тылу),
- устанавливаемые в зоне ног задних пассажиров дополнительные электрообогреватели (Z42 слева и Z43 справа при четырехзонной системе), поддерживающие микроклимат в задней части салона,
- второй пульт управления и контроля при четырехзонной системе, прибор управления системой Climatronic J255, задняя панель управления системой Climatronic E265
- выводимое на дисплей информационной системы MMI (Multimedia Interface) меню с устанавливаемыми параметрами климатической установки,
- обогрев и вентиляция передних и задних сидений,
- обогреватель ветрового стекла Z2,
- блок управления электроэнергетикой J644.

Эти компоненты, входящие в общий контур регулирования климатической установки, обеспечивают поддержание микроклимата на передних и задних сиденьях в соответствии с индивидуальными установками.

Концепция управления

При включении зажигания вступает в действие прибор управления системой Climatronic J255, который регулирует температуру, распределение потоков воздуха в салоне, частоту вращения вентилятора и другие параметры на уровнях, которые были установлены перед последним выключением зажигания; при этом учитывается код ключа или отпечатки пальцев водителя.

Если проводится дикталоскопическое распознавание, ему отдается предпочтение перед идентификацией ключа (см. Пособие по программе самообразования № 287 "Автомобиль Audi A8 модели 2003 года. Компоненты электрооборудования").

Идентификация ключа производится посредством радиосвязи или с помощью транспондера, причем блок управления идентификацией водителя передает данные через шину CAN прибору управления системой Climatronic J255.

Ввод параметров микроклимата в память

В той или иной зоне микроклимата (спереди слева и справа или также сзади справа и слева при устанавливаемой по заказу системе четырехзонного регулирования) устанавливаются:

- температура воздуха слева и справа,
- расход воздуха,
- распределение потоков воздуха слева и справа,
- интенсивность обогрева левых и правых сидений,
- интенсивность вентиляции левых и правых сидений,
- режим (автоматический для водителя и переднего пассажира, с регулированием температуры воздуха, подаваемого через центральные сопла, автоматическое управление рециркуляцией, экономичный ECON).

Электрический обогреватель ветрового стекла можно включить посредством кнопки Defrost климатической установки; он включается также автоматически блоком управления климатической установкой при определенных условиях (очистка ветрового стекла ото льда, автоматический режим пуска холодного двигателя).

Связь между прибором управления системой Climatronic J255 и блоком управления обогревом ветрового стекла J505 осуществляется через шину LIN. Прибор управления системой Climatronic посылает через эту шину блоку управления обогревом ветрового стекла задаваемое значение мощности обогревателя.

Электрический обогреватель ветрового стекла расходует при этом только то количество энергии, которое можно отобрать из бортовой сети без опасности разряда аккумуляторной батареи. Этот процесс контролируется блоком управления электроэнергией J644.

Нагревательный элемент ветрового стекла представляет собою зажатую между его слоями металлическую пленку, к которой подводится напряжение. Такой элемент уже применялся на автомобилях Audi A4 (см. Учебное пособие № 213).

Прибор управления системой Climatronic J255 подключен к шине CAN системы "Комфорт", посредством которой производится также его диагностика.

Климатическая установка с ручным управлением на автомобиль не устанавливается.

Компрессор кондиционера регулируется по нагрузке, как это уже было реализовано на автомобилях Audi A4; внешнее управление им осуществляется посредством регулирующего клапана (см. Учебное пособие № 240).



SSP282_099



Различают два варианта климатической установки:

- с разделением объема салона на две зоны для передних и задних сидений,
- с разделением объема салона на четыре зоны

Различают также три варианта исполнения панели управления:

- без органов управления обогревом и вентиляцией сидений,
- с органами управления обогревом сидений,
- с органами управления обогревом и вентиляцией сидений.

Эти панели можно распознать по каталожному номеру.

Самодиагностика

Коды неисправностей и блоки данных измерений климатической установки и системы обогрева сидений вызываются через адрес 08 "Klima-/Heizungselektronik (Электронное управление кондиционером и отопителем)" и адрес 28 "Klimasteuerung Fondraum (Микроклимат в задней части салона)". Проведение диагностики и направленного поиска неисправностей с помощью прибора VAS 5051 описаны в Руководстве по ремонту систем отопления и кондиционирования автомобиля конкретной модели.



Прибор управления системой Climatronic J255



Выключатель вентилятора

Выключатель обогрева сидений

Возврат к базовой установке в автоматическом режиме

Датчик температуры с вентилятором

Включение обдува ветрового стекла и его электрического обогревателя

Органы управления микроклиматом на стороне водителя

Органы управления микроклиматом на стороне переднего пассажира

Левая поворотной-нажимная ручка

Вращением +/- устанавливаются:

- температура,
- частота вращения вентилятора
- распределение потоков воздуха вверх-вниз
- обогрев сидений
- вентиляция сидений
- выбор параметров через меню системы MMI

Выключатель переднего пульта управления

Выключатель рециркуляции

Выключатель перехода к базовым установкам климатической установки

Выключатель вентиляции сидений

Выключатель обогревателя заднего стекла

Переключатель потоков воздуха

- вверх,
- в середину тела,
- вниз.

Нажимом кнопки включается

- синхронная установка параметров микроклимата для водителя, переднего пассажира и задних пассажиров

Задняя панель управления системой Climatronic E265



Выключатель сопла, направляющего воздух к центральной консоли и в ноги

Кнопки перехода на базовые регулировки в автоматическом режиме

Органы управления микроклиматом в задней правой части салона

Левая поворотной-нажимная ручка

Вращением +/- устанавливаются:

- температура,
- распределение потоков воздуха в середину и в ноги
- обогрев сидений
- вентиляция сидений

Нажимом кнопки включается

- синхронная установка параметров микроклимата для водителя и переднего пассажира

Выключатель обогрева сиденья заднего левого пассажира

Выключатель вентиляции сиденья заднего левого пассажира

Выключатель заднего пульта управления

Выключатель обогрева сиденья заднего правого пассажира

Выключатель вентиляции сиденья заднего правого пассажира

SSP282_100

Управление климатической установкой посредством системы MMI

Устанавливаемые и базовые параметры (Setup) климатической установки могут быть выведены в полном объеме на дисплей информационной системы MMI. При этом отображаются как функции отдельных кнопок на приборе управления системой Climatronic, так и введенные базовые параметры (Setup).

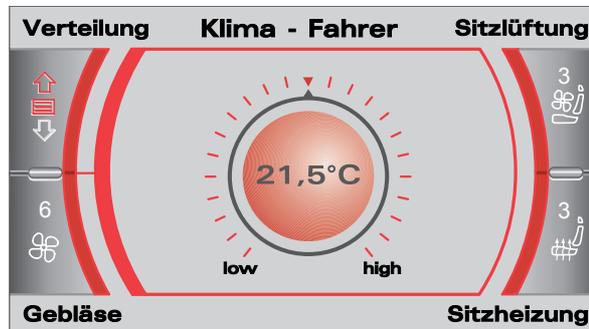
Если климатическая установка была включена при действующей системе MMI, можно не только вывести на ее мультимедийный дисплей значения установленных параметров климатической установки, но и изменить их. Для этого служат сенсорные клавиши, расположенные по углам экранной маски.

Базовые параметры (Setup)

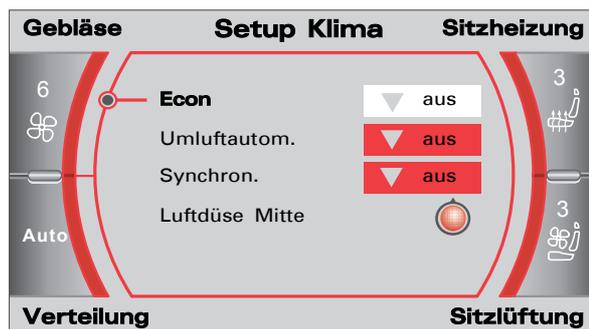
Базовые параметры климатической установки можно изменить только при включенной системе MMI. Для этого необходимо нажать клавишу SETUP на приборе управления системой Climatronic.

Можно выбрать следующие функции:

- включение или выключение экономичного режима ECON,
- включение или выключение рециркуляции,
- включение или выключение синхронизации параметров,
- включение или выключение регулирования центрального сопла в диапазоне от -3 до +3,
- включение или выключение автономного отопителя,
- включение или выключение автономной вентиляции,
- выбор продолжительности работы автономного отопителя (15, 30, 45, 60 мин),
- включение или выключение статуса таймера автономного отопителя (T1, T2, T3),
- включение или выключение потолочного вентилятора с питанием от солнечных батарей (Solarzellen C20)
- включение или выключение управления с задней панели управления



SSP282_112



SSP282_113

Необходимые параметры вызываются и изменяются посредством правой и левой поворотно-нажимных ручек на приборе управления системой Climatronic.

Действующие установки климатической установки вводятся автоматически в память системы и передаются активному радиоключу. У автомобилей с устанавливаемой по заказу системой идентификации Audi one touch memory действующие параметры сопоставляются с конкретным отпечатком пальцев.

Блок вентилятора салона и воздуховоды

Климатическая установка оснащена в отличие от предшествующей модели дополнительным датчиком температуры G263, установленным на выходе из испарителя. Этот датчик находится в воздушном канале за испарителем. По величине сигнала этого датчика блок управления системой Climatronic J255 постоянно следит за температурой воздуха после испарителя

Если закрыть от руки правое или левое сопло, направляющее воздух на тело водителя или переднего пассажира, серводвигатель (V110 слева или V111 справа) автоматически доводит заслонку до упора по сигналу соответствующего ему датчика (G347 слева или G348 справа)

Автоматическое управление рециркуляцией

Режим рециркуляции включается автоматически на определенное время, а именно,

- если выключатель стеклоочистителя переведен в рабочее положение
- или если поступил сигнал с датчика качества воздуха G238.



При замене серводвигателей следует обратить внимание на соответствие заслонок и их направляющих на ведущих дисках.

- G150 – датчик температуры воздуха на выходе из левого сопла,
- G151 – датчик температуры воздуха на выходе из правого сопла,
- G263 – датчик температуры воздуха на выходе из испарителя,
- V68 – серводвигатель заслонки регулирования температуры,
- V71 – серводвигатель заслонки воздухозаборного канала,
- V102 – серводвигатель центрального сопла,
- V107 – серводвигатель заслонки обдува ветрового стекла,
- V108 – серводвигатель слева,
- V109 – серводвигатель заслонки подачи воздуха в ноги справа (на рис. не показан),
- V113 – серводвигатель заслонки рециркуляции,
- V199 – серводвигатель заслонки обдува стекла и переднего пассажира,
- V200 – серводвигатель заслонки обдува стекла и водителя,
- V218 – серводвигатель сопла подачи воздуха к заднему левому сиденью (только при четырехзонной системе),
- V219 – серводвигатель сопла подачи воздуха к заднему правому сиденью (только при четырехзонной системе).

Система отопления и кондиционирования

Автономный электрообогреватель задней части салона

В каждый из расположенных под передними сиденьями канал подачи воздуха в ноги задних пассажиров встроен электрический нагревательный элемент.



Принцип действия

После холодного пуска двигателя при низких температурах наружного воздуха теплосодержание охлаждающей жидкости недостаточно для обогрева воздуха в задней части салона посредством жидкостного конвертора. При этом еще имеет место слишком большой перепад температур по длине воздуховодов, ведущих в заднюю часть салона.

Для решения этой проблемы в каналы, через которые воздух подается в ноги задних пассажиров, встроены электрические нагревательные элементы.

Они подогревают подаваемый в салон воздух за счет электроэнергии, получаемой из бортовой сети.

Благодаря этому обогрев салона начинается сразу после холодного пуска двигателя.

SSP282_102

Другим преимуществом электрообогрева является независимое (при четырехзонной системе) регулирование температуры воздуха, подаваемого в ноги задних пассажиров. Если в заднюю часть салона необходимо подать более холодный воздух, чем в его переднюю часть, можно это сделать за счет регулирования температуры воздуха, подаваемого через центральные сопла на водителя и переднего пассажира. Однако, подаваемый через эти сопла воздух можно охладить только за счет подмешивания к нему холодного воздуха.

Различная степень подогрева правого и левого потоков воздуха, подаваемых в переднюю часть салона, возможна благодаря применению двух независимо регулируемых теплообменников, как это производилось у предшествующей модели автомобиля.

Таким образом удается обеспечить индивидуальный микроклимат для водителя и пассажиров.



Замена теплообменника производится так же, как у предшествующей модели, а именно, без демонтажа блока отопителя с двигателя. Соответствующее описание можно найти в действующем Руководстве по ремонту.

Для заметок

Система отопления и кондиционирования

Структура системы

Датчик температуры в канале воздухозаборника G89

Потенциометрические датчики серводвигателей заслонок G92, G113, G135, G136, G137, G138, G139, G140, G143, G317, G318, G349, G350, G351, G352

Датчик качества воздуха G238

датчики температуры воздуха на выходе из левого или правого сопла G150/G151

Датчик температуры на выходе из центрального сопла G191

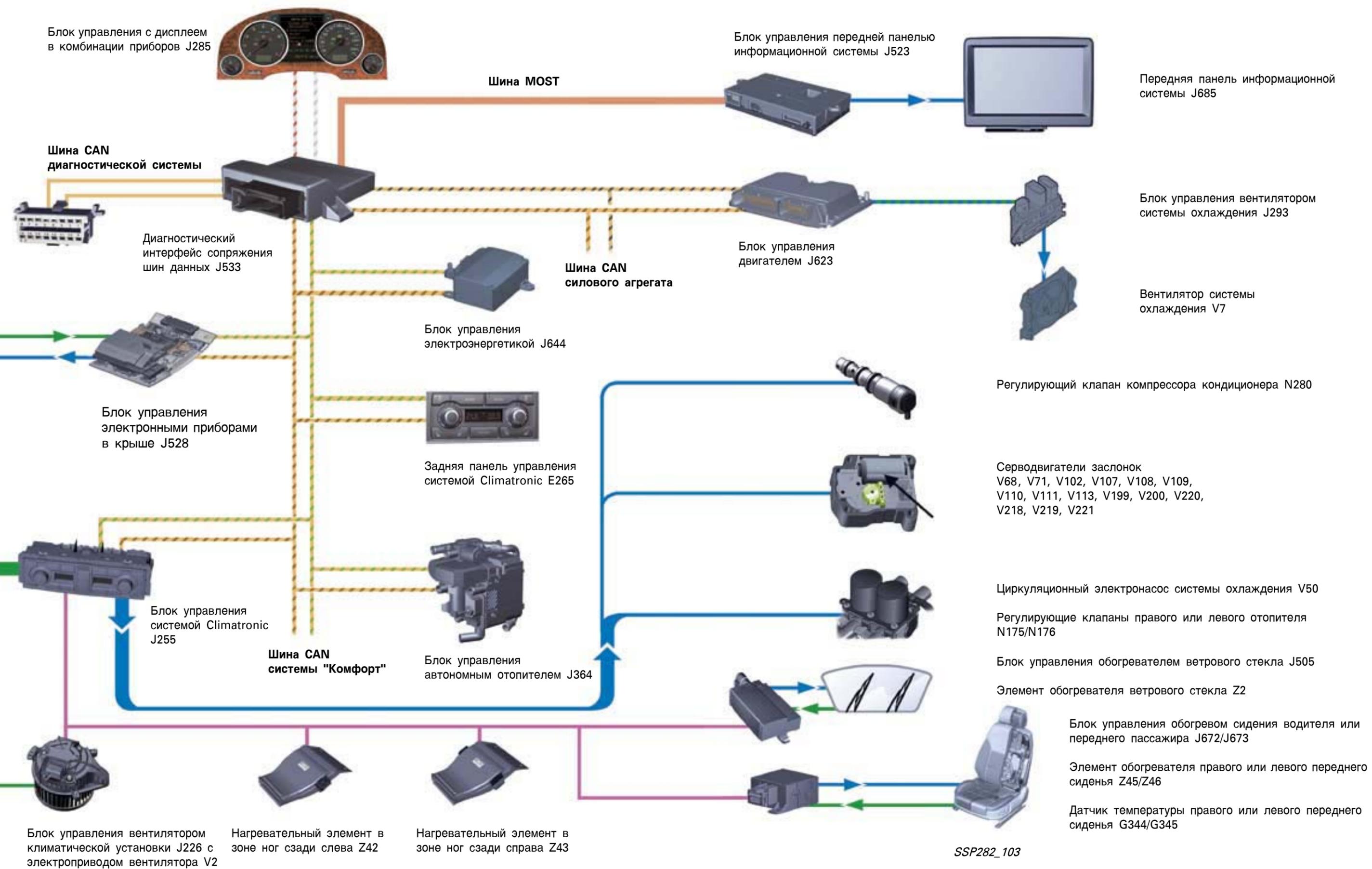
Датчик температуры на выходе из испарителя G263

Высотный датчик G65

Датчик освещенности G107

Солнечная батарея в сдвижной крыше C20





Датчик влажности воздуха G355



SSP282_104

При низких температурах окружающего воздуха и холодном ветровом стекле наблюдается выпадение конденсата, особенно обильного в верхней его трети.

Чтобы следить за состоянием этой зоны стекла, перед ножкой зеркала заднего вида установили датчик влажности G355.

Посредством этого датчика определяются три параметра:

- влажность воздуха,
- температуру воздуха около датчика,
- температуру ветрового стекла.

Все чувствительные элементы датчика расположены в общем корпусе.

Датчиком влажности воздуха оснащаются все автомобили независимо от их комплектации.

Измерение влажности и температуры

Физические основы

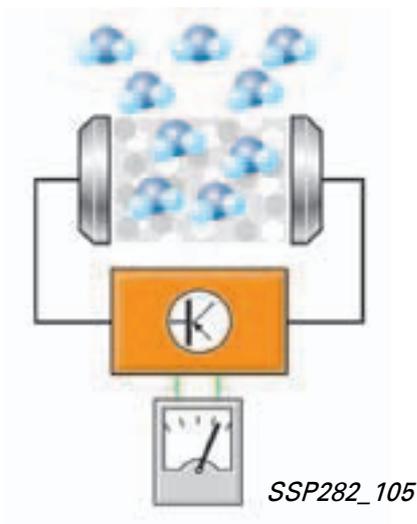
Измерение влажности сводится к определению содержания водяных паров в воздухе салона. Содержание насыщенных паров в воздухе зависит, однако, от его температуры. Поэтому необходимо наряду с определением содержания влаги измерять температуру воздуха вблизи датчика влажности.

По сигналам датчика влажности климатическая установка своевременно предупреждается о возможности выпадения конденсата на ветровом стекле. Прежде чем содержащиеся в воздухе салона водяные пары начали конденсироваться на стеклах, увеличивается мощность компрессора кондиционера, повышается частота вращения вентилятора, а также дополнительно открывается заслонка обдува стекол. В результате через полностью открытые сопла на ветровое стекло и передние боковые стекла подается воздух, осушенный в испарителе кондиционера.

Чем выше температура воздуха, тем больше водяных паров он может содержать. При охлаждении воздуха содержащиеся в нем водяные пары начинают конденсироваться. При этом образуются мелкие капельки воды, оседающие на стекло.

Принцип измерения влажности

Измерение влажности воздуха осуществляется с помощью специального конденсатора, допускающего проникновение влаги между его обкладками. Эта влага изменяет электрические свойства конденсатора, которые определяют его емкость. Таким образом измерение емкости конденсатора позволяет определять влажность воздуха. В электронной ячейке датчика измеренная величина емкости преобразуется в сигнал напряжения.



Измерение температуры стекла

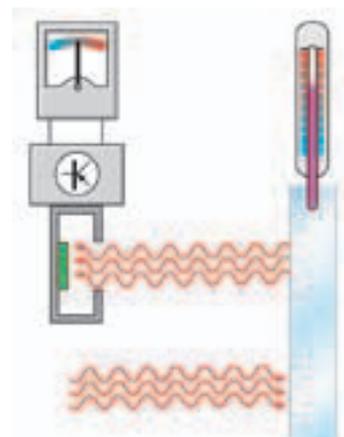
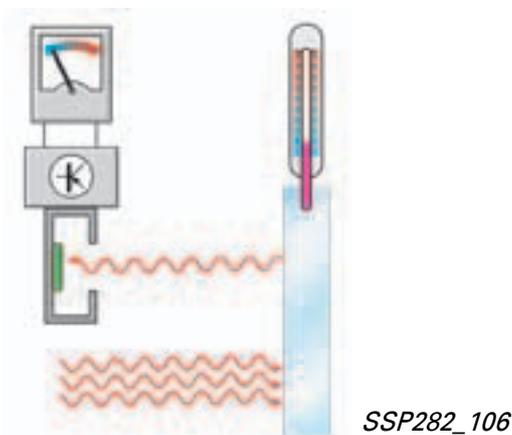
Физические основы

Каждое тело излучает тепло или получает его из окружающей среды в форме электромагнитных волн. Это тепловое электромагнитное излучение может сопровождаться излучением волн видимого света или ультрафиолетовых волн.

Диапазон длины излучаемых телом волн зависит от его температуры. При изменении температуры тела изменяется, например, доля энергии, излучаемой в инфракрасном диапазоне. Измерением испускаемого телом инфракрасного излучения можно определить его температуру на расстоянии.

Принцип измерения

Для измерения температуры тела (ветрового стекла) применяется высокочувствительный датчик инфракрасного излучения. При изменении температуры ветрового стекла изменяется доля инфракрасной составляющей отдаваемой им тепловой энергии. Датчик измеряет интенсивность инфракрасного излучения, а результат измерения преобразуется электронной ячейкой в сигнал напряжения.



Система отопления и кондиционирования

Сиденья с обогревом и вентиляцией

Автомобиль Audi A8 модели 2003 оснащается по заказу передними и задними сиденьями с обогревом и вентиляцией, которые регулируются индивидуально по желанию каждого из пассажиров.

В передней и задней панелях управления предусмотрены выключатели обогрева и вентиляции устанавливаемых по заказу сидений (см, стр. 74).



При включении обогрева или вентиляции сиденья нажатием клавиши загорается соответствующий контрольный светодиод. О включенной ступени обогревателя или вентиляторов можно узнать по цифрам, выводимым на дисплей блока управления системой Climatronic J255, или же через меню микроклимата на панели системы MMI (Multimedia-Interface). Обогрев и вентиляция сидений продолжают действовать также после выключения климатической установки, если нажать клавишу выключателя ON/OFF.

! Вентиляция сидений обычно автоматически выключается приблизительно через 30 минут после начала ее действия.

Вентиляция сидений без обогрева может вызвать переохлаждение кожи пассажиров. Включением обогревателя, который работает в автоматическом режиме и регулируется в зависимости от температуры воздуха, обеспечивается подогрев подаваемого вентиляторами воздуха и тем самым устраняется причина его охлаждающего действия.

Таким образом вентиляцией сиденья достигается комфортное ощущение в области спины и поясницы и быстрое удаление пота с кожи в этих зонах.

Комфортное сиденье



Климатизация сидений достигается с помощью вентиляторов, встроенных в подушку и спинку. Подогретый воздух подается по каналам в обивке и далее через мелкие отверстия в коже обшивки.



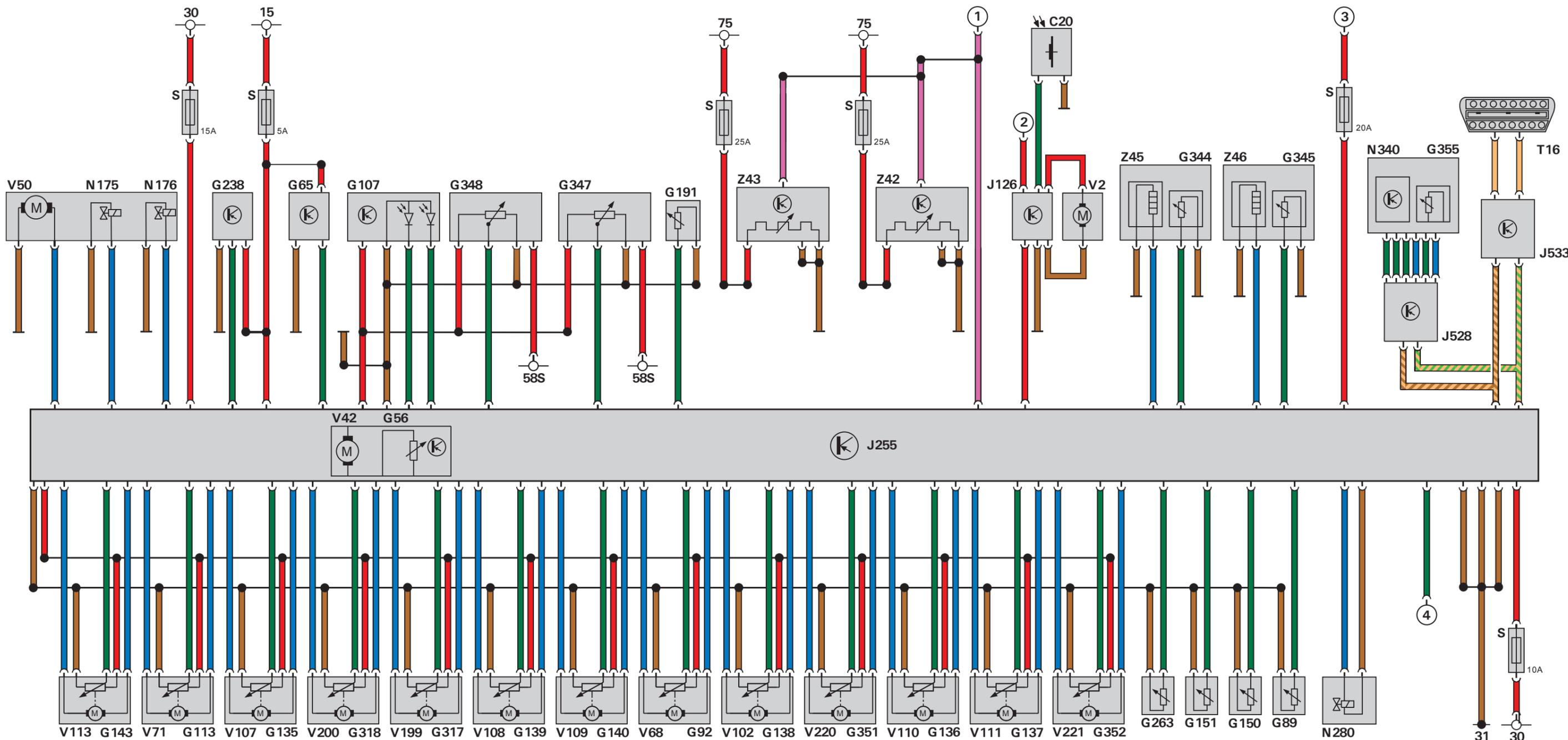
Функции обогрева и вентиляции сидений не связаны с автоматическим регулированием климатической установки.

Система отопления и кондиционирования

Функциональная схема Климатическая установка. Передняя часть

Условные обозначения

C20 – солнечная батарея	J126 – блок управления вентилятором салона
G56 – датчик температуры на панели приборов	J255 – блок управления системой Climatronic
G65 – высотный датчик	J528 – блок управления электронными приборами в крыше
G89 – датчик температуры в воздухозаборном канале	J533 – диагностический интерфейс сопряжения шин данных
G92 – потенциометр на серводвигателе заслонки регулирования температуры	N175 – клапан подачи жидкости к левому отопителю
G107 – датчик освещенности	N176 – клапан подачи жидкости к правому отопителю
G113 – потенциометр на серводвигателе заслонки воздухозаборного канала	N280 – регулирующий клапан компрессора кондиционера
G135 – потенциометр на серводвигателе заслонки обдува стекол	N340 – обогреватель датчика влажности
G136 – потенциометр на серводвигателе левого центрального сопла	T16 – диагностическая 16-контактная колодка
G137 – потенциометр на серводвигателе правого центрального сопла	V2 – вентилятор салона
G138 – потенциометр на серводвигателе центрального сопла	V42 – вентилятор датчика температуры
G139 – потенциометр на серводвигателе левой заслонки подачи воздуха в ноги	V50 – циркуляционный электронасос
G140 – потенциометр на серводвигателе правой заслонки подачи воздуха в ноги	V68 – серводвигатель заслонки регулирования температуры
G143 – потенциометр на серводвигателе заслонки рециркуляции	V71 – серводвигатель заслонки воздухозаборного канала
G150 – датчик температуры на выходе из левого сопла	V102 – серводвигатель центрального сопла
G151 – датчик температуры на выходе из правого сопла	V107 – серводвигатель заслонки обдува стекол
G191 – датчик температуры на выходе в салон	V108 – серводвигатель заслонки подачи воздуха в ноги водителя
G238 – датчик качества воздуха	V109 – серводвигатель заслонки подачи воздуха в ноги правого пассажира
G263 – датчик температуры воздуха на выходе из испарителя	V110 – серводвигатель центрального левого сопла
G317 – потенциометр на серводвигателе запорной заслонки обдува стекол и подачи воздуха на переднего пассажира	V111 – серводвигатель центрального правого сопла
G318 – потенциометр на серводвигателе запорной заслонки обдува стекол и подачи воздуха на водителя	V113 – серводвигатель заслонки рециркуляции
G344 – датчик температуры сиденья водителя	V199 – серводвигатель заслонки обдува стекол и правого пассажира
G345 – датчик температуры сиденья переднего пассажира	V200 – серводвигатель заслонки обдува стекол и водителя
G347 – датчик положения центрального левого сопла	V220 – серводвигатель заслонки регулирования температуры на выходе из заднего левого сопла
G348 – датчик положения центрального правого сопла	V221 – серводвигатель заслонки регулирования температуры на выходе из заднего правого сопла
G351 – потенциометр на серводвигателе заслонки регулирования температуры на выходе из заднего левого сопла	Z42 – нагревательный элемент в зоне ног сзади слева
G352 – потенциометр на серводвигателе заслонки регулирования температуры на выходе из заднего правого сопла	Z43 – нагревательный элемент в зоне ног сзади справа
G355 – датчик влажности	Z45 – нагревательный элемент в сидении водителя
	Z46 – нагревательный элемент в сидении переднего пассажира



SSP282_109

Обозначения цветом

- = входной сигнал,
- = выходной сигнал,
- = питание от вывода "Плюс",
- = "Масса",
- = провод High шины CAN системы "Комфорт",
- = провод Low шины CAN системы "Комфорт",
- = шина LIN.

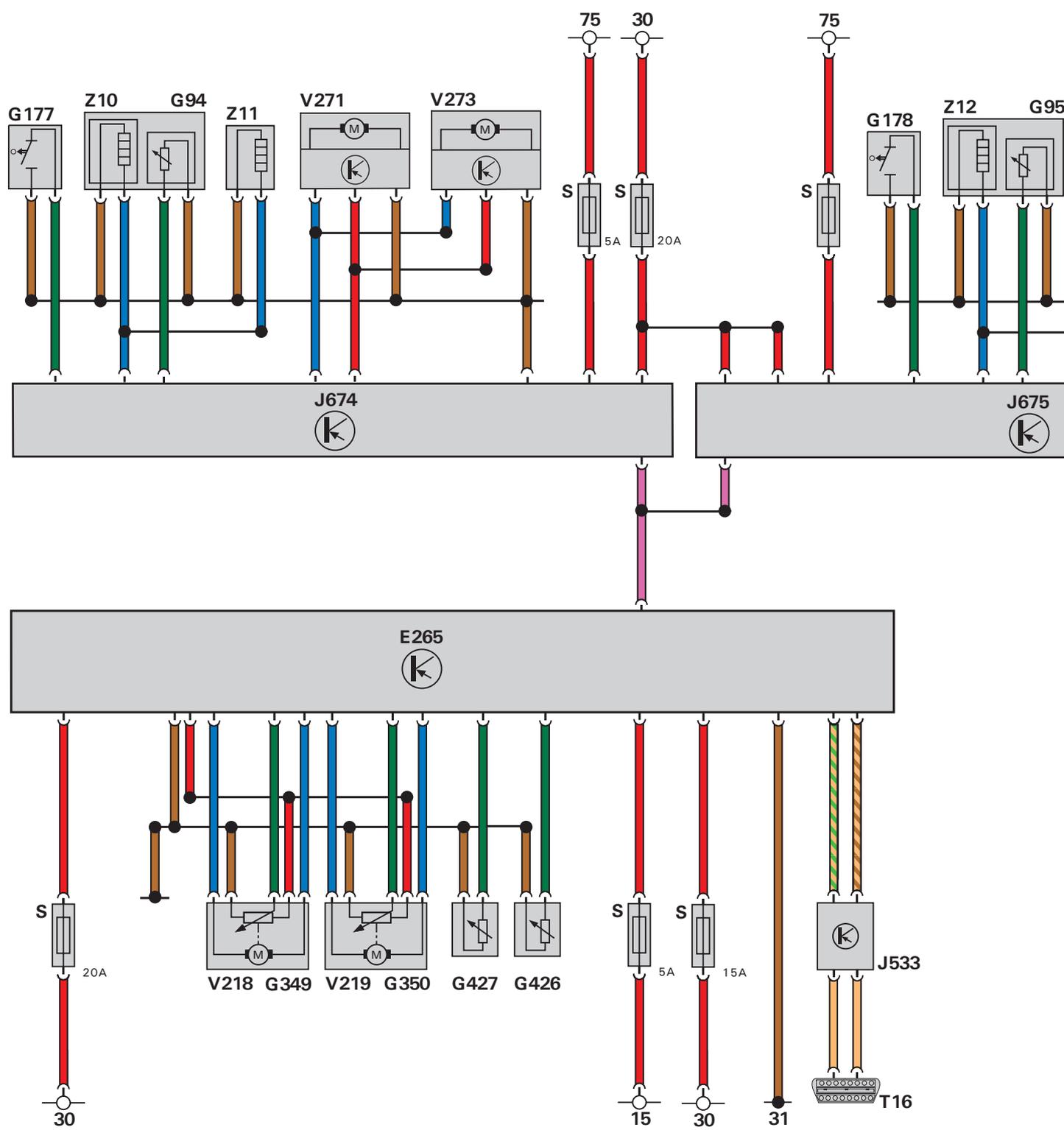


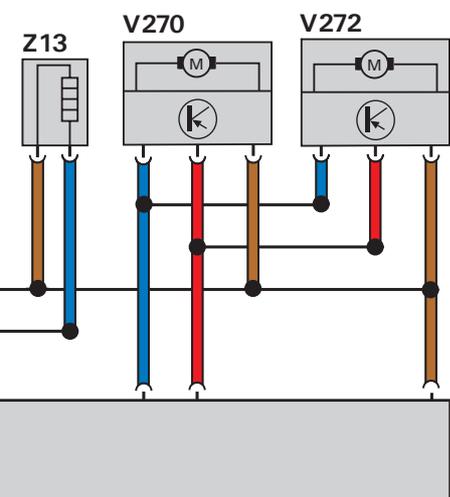
Дополнительные сигналы

- ① – Шина LIN-связывает климатическую установку с блоком управления обогревом ветрового стекла J505, блоком управления вентиляцией сиденья водителя J672, блоком управления вентиляцией сиденья переднего пассажира J673
- ② – Связь с клеммой 30 на вентиляторе салона
- ③ – Связь с клеммой 30 системы обогрева передних сидений
- ④ – Связь с выключателем шторки на заднем стекле E149

Система отопления и кондиционирования

Функциональная схема Климатическая установка. Задняя часть





SSP282_115

Обозначения цветом

- = входной сигнал,
- = выходной сигнал,
- = питание от вывода "Плюс",
- = "Масса",
- = провод High шины CAN системы "Комфорт",
- = провод Low шины CAN системы "Комфорт",
- = шина LIN.

Условные обозначения

- E265 – задняя панель управления системой Climatronic
- G94 – датчик температуры заднего левого сиденья
- G95 – датчик температуры заднего правого сиденья
- G177 – датчик занятого заднего левого сиденья
- G178 – датчик занятого заднего правого сиденья
- G349 – потенциометр на серводвигателе заднего левого сопла
- G350 – потенциометр на серводвигателе заднего правого сопла
- G426 – датчик температуры заднего левого сиденья
- G427 – датчик температуры заднего правого сиденья
- J533 – диагностический интерфейс сопряжения шин данных
- J674 – блок управления вентиляцией заднего левого сиденья
- J675 – блок управления вентиляцией заднего правого сиденья
- T16 – диагностическая 16-контактная колодка
- V218 – серводвигатель заднего левого сопла
- V219 – серводвигатель заднего правого сопла
- V270 – вентилятор подушки заднего правого сиденья
- V271 – вентилятор подушки заднего левого сиденья
- V272 – вентилятор спинки заднего правого сиденья
- V273 – вентилятор спинки заднего левого сиденья
- Z10 – нагревательный элемент подушки заднего левого сиденья
- Z11 – нагревательный элемент спинки заднего левого сиденья
- Z12 – нагревательный элемент подушки заднего правого сиденья
- Z13 – нагревательный элемент спинки заднего правого сиденья



Система отопления и кондиционирования

Автономный отопитель и дополнительный подогреватель

Автономный отопитель устанавливается по заказу на автомобили любой модификации и с любым силовым агрегатом. Автономный отопитель для автомобилей с бензиновым двигателем и дополнительный подогреватель для автомобилей с дизелем встраиваются в систему охлаждения двигателя.

Автомобили с дизелем оснащаются дополнительным подогревателем серийно. Если на автомобиле с дизелем установлен автономный отопитель, он используется не только для ускоренного прогрева салона, но и для регулируемого по температуре подогрева двигателя.

Запуск автономных приборов отопления посредством радиосвязи или таймера

Работа автономного отопителя автомобиля Audi A8 модели 2003 года связана с климатической установкой. Подогретая охлаждающая жидкость используется в первую очередь для подогрева воздуха в салоне. При достижении определенной заданной температуры она используется также для разогрева двигателя; этот переход происходит в соответствии с определенной характеристикой.

Запуск отопительного прибора производится в следующей последовательности:

- 1 Сигнал с пульта дистанционного управления или с таймера поступает на вход блока управления автономным отопителем.
- 2 Блок управления автономным отопителем пересылает сигнал управления через шину CAN блоку управления системой Climatronic J255.
- 3 Последний блок управления вырабатывает команду на запуск отопителя или вентилятора салона в зависимости от заданной и фактической температуры воздуха в салоне и температуры наружного воздуха. Установки системы отопления и вентиляции отображаются в меню Setup системы MMI (Multimedia-Interface).



Конструкция и функционирование отопителя и подогревателя описаны в Пособии по программе самообразования №240 "Автомобиль Audi A2. Механизмы и системы".

Установка времени запуска отопительного прибора производится через меню "Timerstatus" системы MMI (Multimedia-Interface).



4.1 Протекание процесса вентиляции

Блок управления электроэнергией J644 проверяет состояние аккумуляторной батареи и при достаточном уровне ее заряда дает разрешение на включение вентиляции. В результате производится включение вентилятора салона.

4.2 Протекание процесса запуска отопителя

Прежде всего производится проверка уровня топлива в баке. Если сигнал указателя уровня соответствует пустому баку, отопитель запускаться не будет. При этом гаснет символ автономного отопителя на дисплее комбинации приборов. Сигнал пустого бака приблизительно соответствует красному штриху на указателе уровня топлива. Затем блок управления электроэнергетикой J644 запрашивает данные о состоянии бортовой сети и определяет возможность пуска автономного отопителя. При положительном ответе системы производится включение отопителя и управление им в соответствии с температурной характеристикой выбранного режима, а также управление вентилятором салона. Последний включается, если температура в контуре отопителя повысилась до 30°C. При этом широтно-импульсное возбуждение запорного клапана системы охлаждения N279 изменяется по специальной характеристике.

Выключение автономного отопителя производится блоком управления системой Climatronic по истечении запрограммированного через систему MMI времени его работы или же по сигналу, вырабатываемому при нажатии кнопки AUS на пульте дистанционного управления.

Управление циркуляционным насосом автономного отопителя

Чтобы ускорить прогрев воздуха в салоне и повысить эффективность работы теплообменника климатической установки, производится регулирование циркуляционного насоса V55 и запорного клапана системы охлаждения N279 в зависимости от температуры охлаждающей жидкости, в результате чего изменяется интенсивность ее циркуляции.

На автомобилях с автономным отопителем в его контуре предусматривается циркуляционный электронасос. Управление производительностью этого насоса производится не изменением напряжения на клеммах его электродвигателя, а регулировкой частоты импульсного питания, осуществляемой блоком управления автономным отопителем.



Если двигатель был остановлен до истечения запрограммированного времени работы автономного отопителя или до выхода на желаемую температуру в салоне, отопитель продолжает работать в течение оставшегося отрезка времени. Эта функция учитывается при кодировании системы.



Дополнительная функция управления отопительными приборами

При включенной функции "Motor AN" производится сравнение температур охлаждающей жидкости в контурах автономного отопителя и двигателя. Как только температура в контуре двигателя превышает ее значение в контуре отопителя, производится переключение системы охлаждения на большой контур циркуляции.

Режим работы циркуляционного электронасоса при действии функции "Motor AN" (Подключение циркуляционного насоса)

Чтобы обеспечить достаточно большую прокачку жидкости через теплообменник, приходится, например, на автомобилях с 12-цилиндровым двигателем использовать циркуляционный насос автономного отопителя в качестве вспомогательного агрегата.

Система отопления и кондиционирования

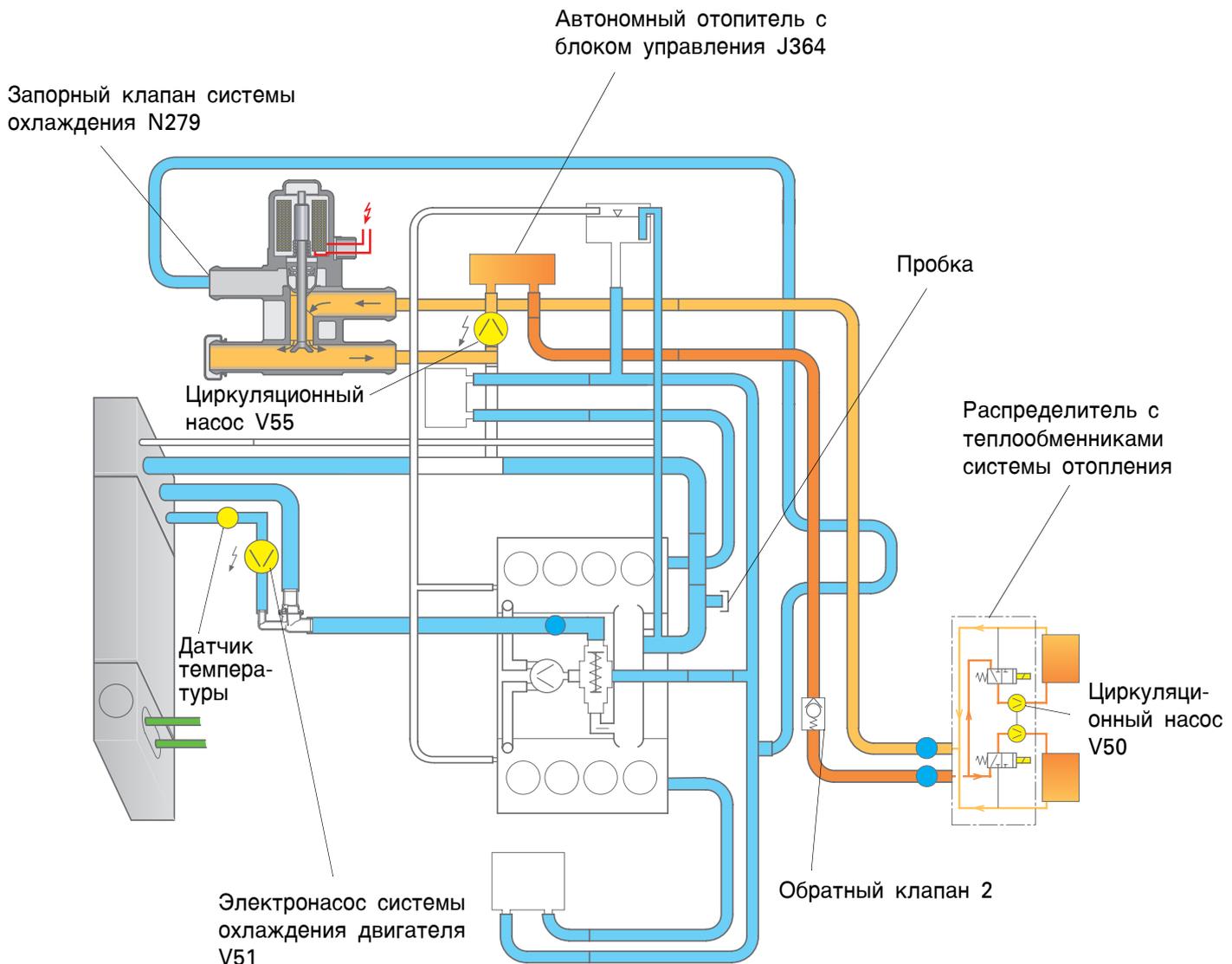
Малый контур циркуляции автономного отопителя

Малый контур циркуляции автономного отопителя обеспечивает ускоренный прогрев воздуха в салоне.

При неработающем двигателе запорный клапан N279 отделяет малый контур циркуляции от большого контура до тех пор, пока температура охлаждающей жидкости в нем не достигнет определенного значения. Выходящая из теплообменника через распределитель охлаждающая жидкость подается циркуляционным насосом V55 к автономному отопителю. Там она нагревается и направляется вновь к теплообменнику, чтобы отдать тепло прежде всего воздуху в салоне.



Устройство и принцип действия автономного отопителя описаны в Пособии по программе самообразования № 267 "Двигатель W12 объемом 6,0 л для автомобиля Audi A8. Часть 1".



Для заметок

Для заметок

