



Styreenheter for drivstoffpumper

Merknader om utskiftning



Illustrasjon som viser produkt

Mulige reklamasjoner:

- Effekttap
- Drivstofftrykk bryter sammen
- Motorkontrolllampe på
- Nøddrift
- Ikke mulig å starte motor

Påført programvarestatus



Mulige OBD-feilkoder:

- P025A ... P025D, P027A ... P027D, P064A, P069E – Styreenhet for drivstoffpumpe
P0087 – Drivstoffsystem rail-/systemtrykk for lavt
P0191 – Giver for drivstofftrykk – usannsynlig signal

Mulige årsaker:

I tillegg til svikt på styreenhet for drivstoffpumpe er andre årsaker mulige:

- Drivstofftrykksensor defekt
- Drivstoffpumperelé defekt
- Ledningsnett defekt
- Tett drivstoffilter
- Tom tank (som følge av feil tankindikatorvisning)
- Drivstoffpumpe defekt

Påse ved utskiftning:

Karakteristikken som er lagret i styreenheten for drivstoffpumpen, er spesifikk for kjøretøyets motor og modell. Ved utskiftning må påført programvarestatus (A) være lik eller høyere enn montert enhet.

Styreenheten for drivstoffpumpen må innlæres i motorstyreenheten, avhengig av kjøretøy.

For å forbedre startatferden, betjenes i mange tilfeller drivstoffpumpen i noen sekunder allerede idet førerdøren åpnes; dermed bygges det opp trykk i systemet – selv om tenningen fortsatt er slått av.

Derfor må relevant sikring tas ut i det tidsrommet utskiftningen av styreenheten for drivstoffpumpen finner sted, med mindre batteriet frakobles (f.eks. Audi A3: nr. 27, se relevante koblingsskjemaer).



OBS:

Elektriske komponenter kan bli skadet av elektrostatisk opplading. Derfor må du aldri berøre direkte elektriske kontakter.



Bakgrunnsinformasjon

Ved en „uregulert“ drivstofftilførsel mater drivstoffpumpen i tanken alltid med full effekt. Overflødig drivstoff strømmer tilbake til tanken via returledningen.

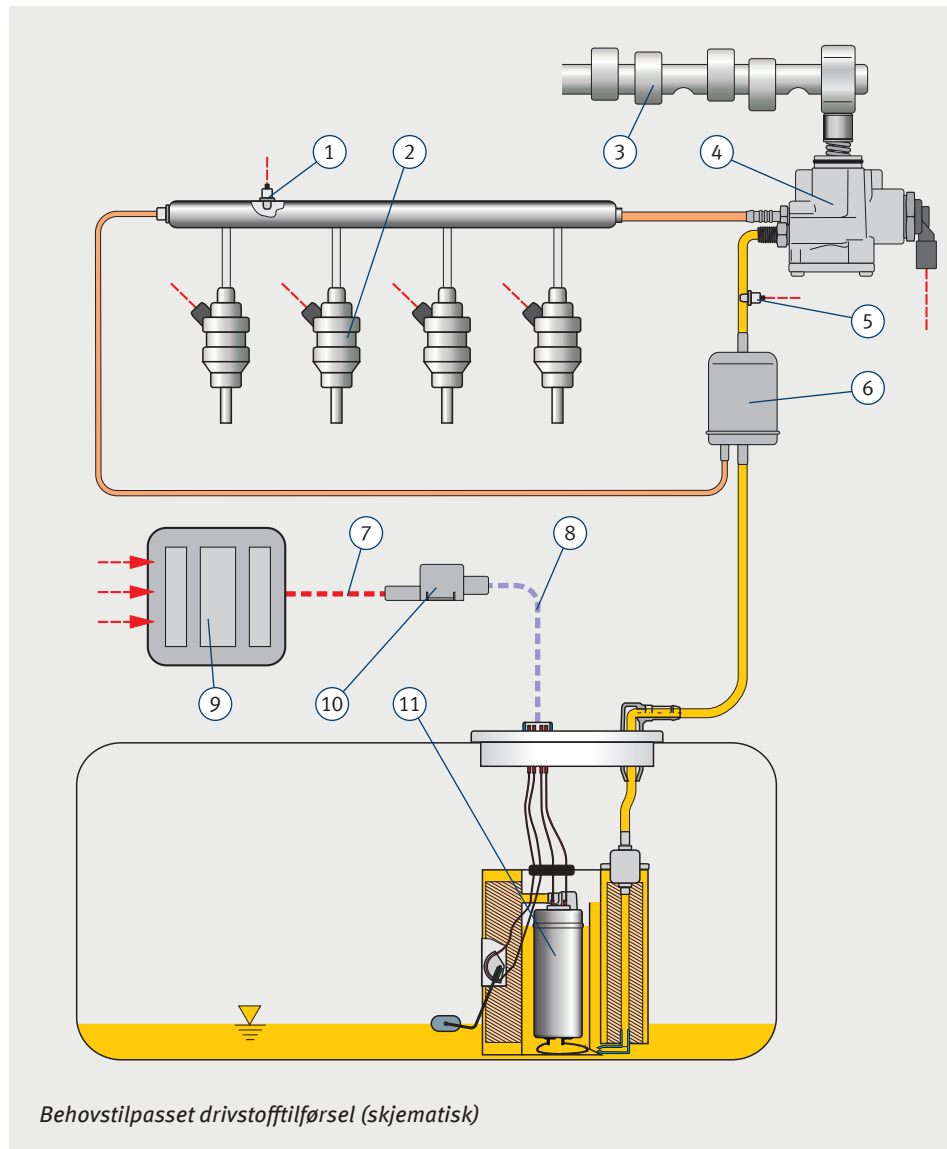
Ved „regulert“ eller „behovstilpasset“ drivstofftilførsel styres drivstoffpumpen (11) av styreenheten for drivstoffpumper (10) med et pulsbreddemodulert signal (PBM-signal).

Fordeler:

- Det tilføres kun nødvendig mengde drivstoff.
- Drivstoffet varmes mindre opp, og dermed reduseres faren for dampbobler.
- Støyreduksjon
- Lavere effektforbruk og dermed innsparing av drivstoff

Drivstoffpumpen i tanken (11) mater drivstoffet i lavtrykkssystemet til høytrykkspumpen (4). I normal drift er drivstofftrykket i lavtrykkssystemet mellom 0,5 og 5 bar. Ved kaldstart og ved start med varm motor økes drivstofftrykket til inntil 6,5 bar: Ved kaldstart sørger dette for høyere starttrykk i høytrykkssystemet, og dermed for raskere motorstart. Ved varmstart hindrer det økte trykket dannelse av dampbobler.

Det kan likevel forekomme retur, f.eks. For å drive sugestrålepumper i sadeltanken.



Behovstilpasset drivstofftilførsel (skjematisk)

- 1 Trykksensor (høytrykk)
- 2 Innsprøytingsdyser
- 3 Kamaksel
- 4 Høytrykkspumpe
- 5 Trykksensor (lavtrykk)
- 6 Drivstoffilter med trykkregulator
- 7 Buss-signal
- 8 PBM-signal
- 9 Motorstyreenhet
- 10 Styreenhet for drivstoffpumpe
- 11 Drivstoffleveringsmodul