

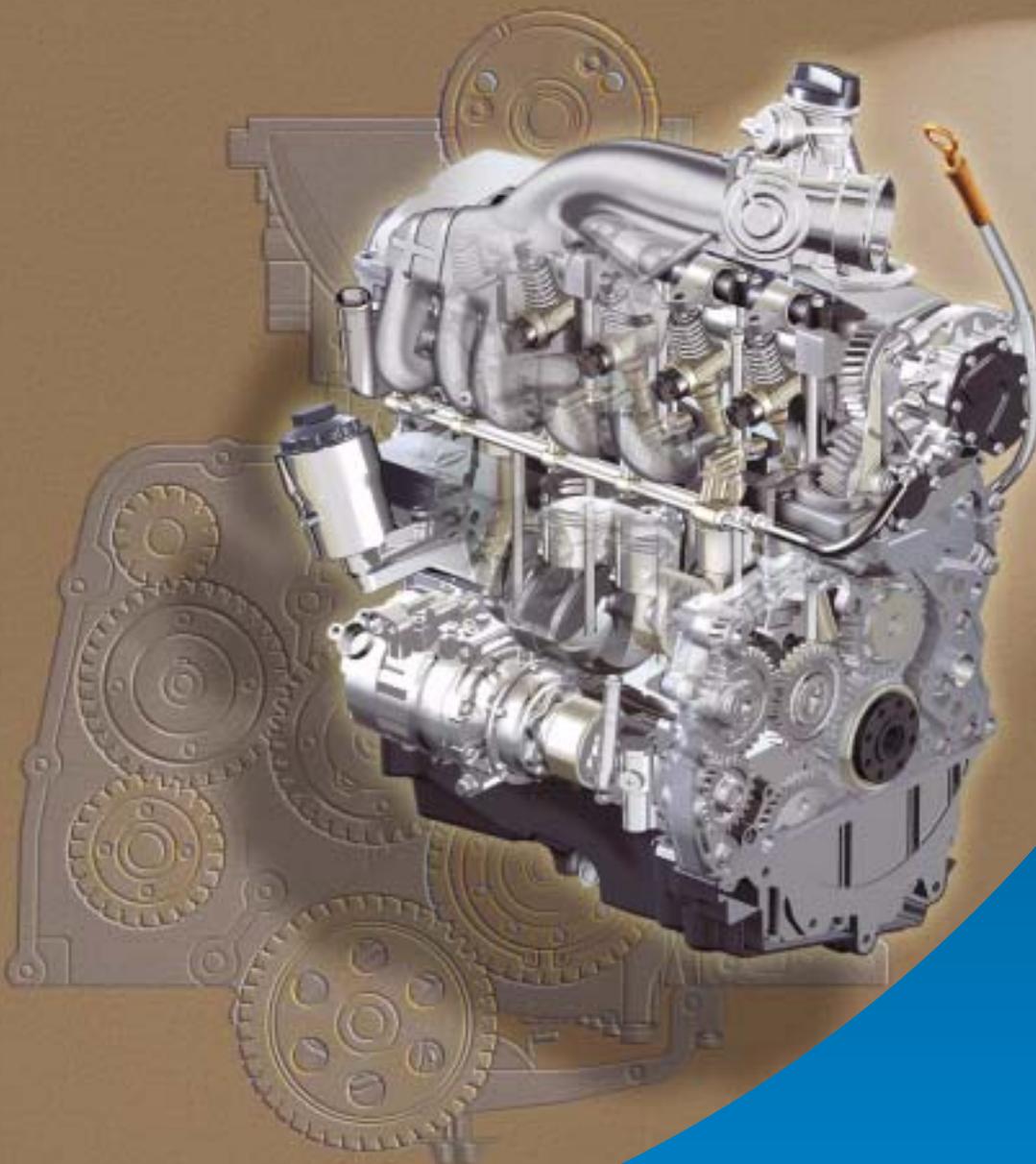
Service.



Selbststudienprogramm 305

Der 2,5 l R5-TDI-Motor

Konstruktion und Funktion



Der 2,5 l Reihenfünfzylinder-TDI-Motor mit Pumpe-Düse-Einspritzsystem stellt eine neue Generation der 5-Zylinder-Dieselmotoren dar. Das vorrangige Entwicklungsziel war der Einsatz in verschiedenen Fahrzeugmodellen (Quer- und Längseinbau) mit einer hohen Leistungsdichte.

Der Motor setzt beim Transporter 2004 mit einer Leistung von 96 kW sowie 128 kW und beim Touareg mit einer Leistung von 128 kW ein. Die Motoren im Transporter 2004 und im Touareg unterscheiden sich vor allem durch Anpassungen an den Quer- und Längseinbau.



305_018

Transporter 2004 – Quereinbau



305_038

Touareg – Längseinbau

Auf den folgenden Seiten zeigen wir Ihnen die Konstruktion und Funktion des neuen 2,5 l R5-TDI-Motors.

NEU



**Achtung
Hinweis**



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

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



Einleitung	4
Technische Merkmale	4
Technische Daten	5
Motormechanik	6
Zylinderblock	6
Zugankerprinzip	7
Zylinderkopf	8
Pumpe-Düse-Einheiten	9
Kurbelwelle	10
Kolben und Pleuel	11
Rädertrieb	12
Antrieb der Nebenaggregate	13
Ölfiltermodul	15
Ölpumpe	16
Kühlmittelkreislauf	18
Kraftstoffsystem	20
Abgasanlage	22
Kühler für Abgasrückführung	24
Motormanagement	26
Systemübersicht	26
Funktionsplan	28
Service	30
Prüfen Sie Ihr Wissen	32



Einleitung



Technische Merkmale

Der Motor ist eine Neuentwicklung.

Die Entwicklungsziele waren:

- kompakte Bauweise um den Längs- und Quereinbau zu ermöglichen
- Leistungssteigerung auf 128 kW
- geringes Gewicht, zum Beispiel durch einen Aluminium-Zylinderblock
- geringer Wartungsbedarf, zum Beispiel durch wartungsfreien Rädertrieb
- verschmutzungsunempfindlicher Antrieb der Nebenaggregate
- geringe Anzahl an Dichtflächen, zum Beispiel durch Modulbauweise
- Querstrom-Zylinderkopf mit Pumpe-Düse-Einspritzsystem



305_055

Technische Merkmale - Motormechnik

- Zylinderblock mit plasmabeschichteten Zylinderlaufflächen
- einspuriger Rädertrieb mit geringer Baulänge
- Querstrom-Zylinderkopf
- Kurbelwelle mit integriertem Schwingungsdämpfer
- stehendes Ölfiltermodul mit Papierfiltereinsatz und integriertem Ölkühler
- Antrieb des Drehstromgenerators und des Klimakompressors über torsionselastische Kupplungen
- Abgasrückführung

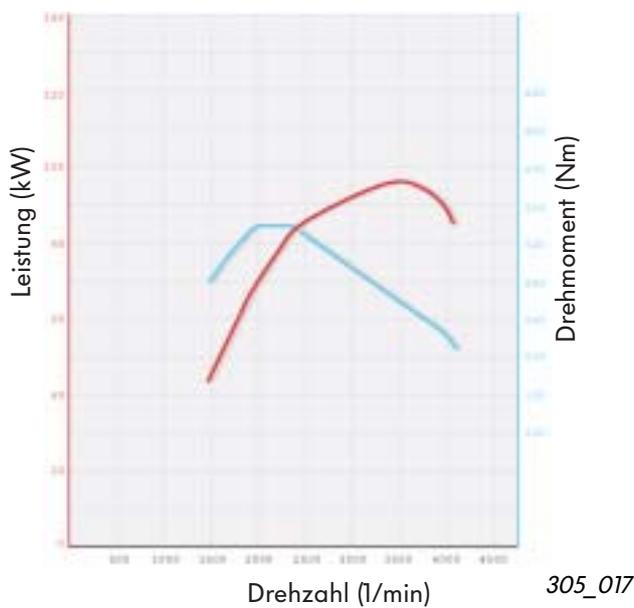
Technische Merkmale - Motormanagement

- drehmomentorientiertes Motormanagement Bosch EDC 16
- Pumpe-Düse-Einspritzsystem
- verstellbarer Abgasturbolader (elektro-pneumatisch)

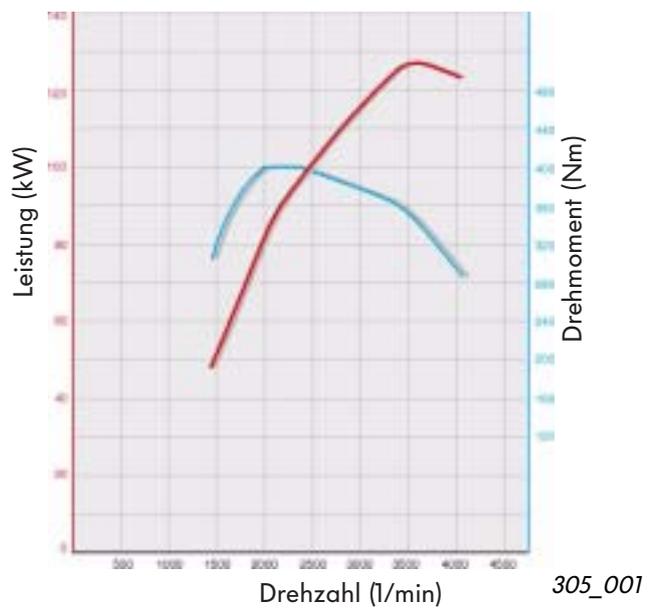
Technische Daten

Leistungs-/Drehmomentdiagramm

2,5 l/96 kW – AXD



2,5 l/128 kW – AXE und BAC



Motorbuchstaben	AXD Transporter 2004	AXE Transporter 2004 BAC Touareg - Längseinbau
Bauart	5-Zylinder-Reihenmotor	
Hubraum	2460 cm ³	
Bohrung	81 mm	
Hub	95,5 mm	
Verdichtungsverhältnis	18,0 : 1	
Ventile pro Zylinder	2	
Zündreihenfolge	1 - 2 - 4 - 5 - 3	
max. Leistung	96 kW bei 3500 1/min	128 kW bei 3500 1/min
max. Drehmoment	340 Nm bei 2000 1/min	400 Nm bei 2000 1/min
Motormanagement	Bosch EDC 16	
Leerlaufdrehzahl	800 1/min	
Kraftstoff	Diesel mindestens 49 CZ	
Abgasnachbehandlung	Abgasrückführung, Hauptkatalysator	
Abgasnorm	EU 3	



Der Leistungsunterschied zwischen der 96 kW- und der 128 kW-Variante entsteht durch Softwareanpassungen des Motorsteuergerätes und durch eine unterschiedliche Ausführung des Abgasturboladers.

Zylinderblock

Der Zylinderblock wird im Niederdruckkokillenguss aus einer hochfesten Aluminium-Legierung hergestellt.

Die Zylinderblöcke für den Transporter 2004 und den Touareg unterscheiden sich vor allem durch die unterschiedliche Anordnung des Anlassers.

- Beim Quereinbau (Transporter 2004) ist der Anlasser getriebeseitig angebracht.
- Beim Längseinbau (Touareg) ist der Anlasser motorseitig angebracht, deswegen ist hier eine Anlasser-Aufnahme angegossen.



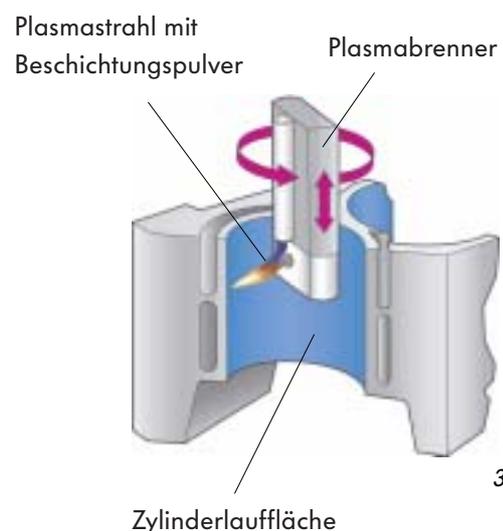
305_007

Plasmabeschichtete Zylinderlaufflächen

Die Zylinderlaufflächen des 2,5 l R5-TDI-Motors sind plasmabeschichtet. Das heißt, dass mit einem Plasmabrenner ein Beschichtungspulver auf die Zylinderwand aufgetragen wird. Dadurch kann auf den Einsatz von Zylinderlaufbuchsen im Aluminium-Zylinderblock verzichtet werden.

Das hat folgende Vorteile:

- Gewichtsreduzierung gegenüber eingegossenen Zylinderlaufbuchsen aus Grauguss
- kompaktere Abmessungen durch einen geringeren Abstand zwischen den Zylinderbohrungen als beim bisherigen Serienmotor mit Grauguss-Zylinderblock
- geringerer Verschleiß durch Einsatz der plasmabeschichteten Zylinderlauffläche

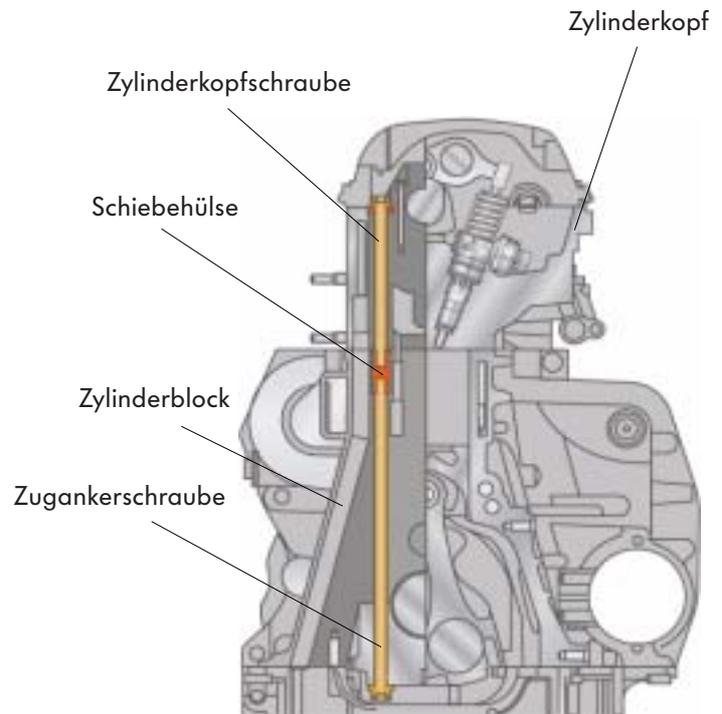


305_019

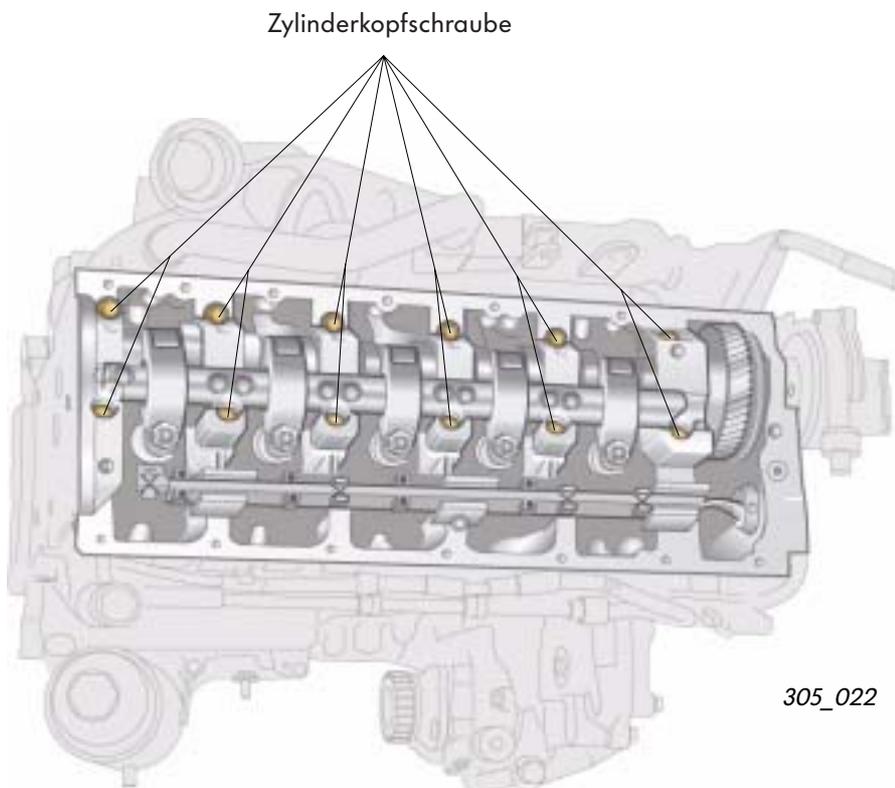
Zugankerprinzip

Um Verspannungen zu verhindern und eine optimale Zylinderform zu gewährleisten, ist der Zylinderkopf mit dem Zylinderblock über Zuganker miteinander verschraubt.

Die Verbindung erfolgt über Schieberhülsen im Zylinderblock. Sie sind in den Zylinderblock eingelegt und gegen Verdrehen gesichert. Die Schieberhülse nimmt von einer Seite die Zylinderkopf- und von der anderen Seite die Zugankerschraube auf.



305_006



305_022

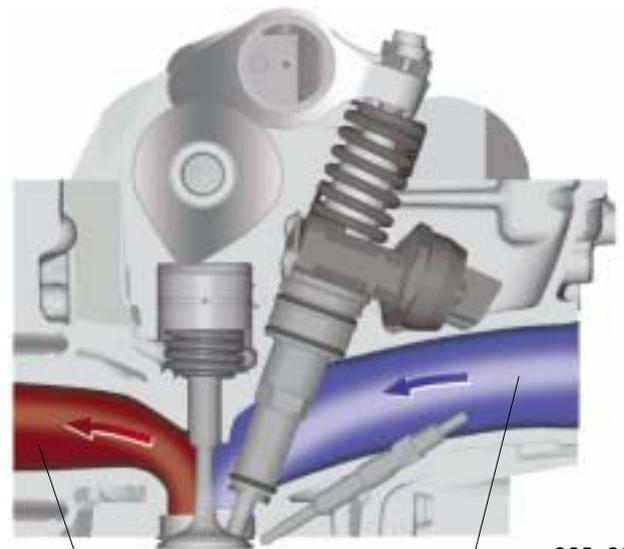


Der Aus- und Einbau sowie die Anzugsreihenfolge der Zuganker- und Zylinderkopfschrauben ist im Reparaturleitfaden beschrieben.

Zylinderkopf

Der Aluminium-Zylinderkopf ist als Querstromkopf entwickelt. Das heißt, die Einlass- und Auslasskanäle sind im Zylinderkopf gegenüberliegend angeordnet. Dadurch wird ein guter Ladungswechsel und somit eine gute Zylinderfüllung erzielt.

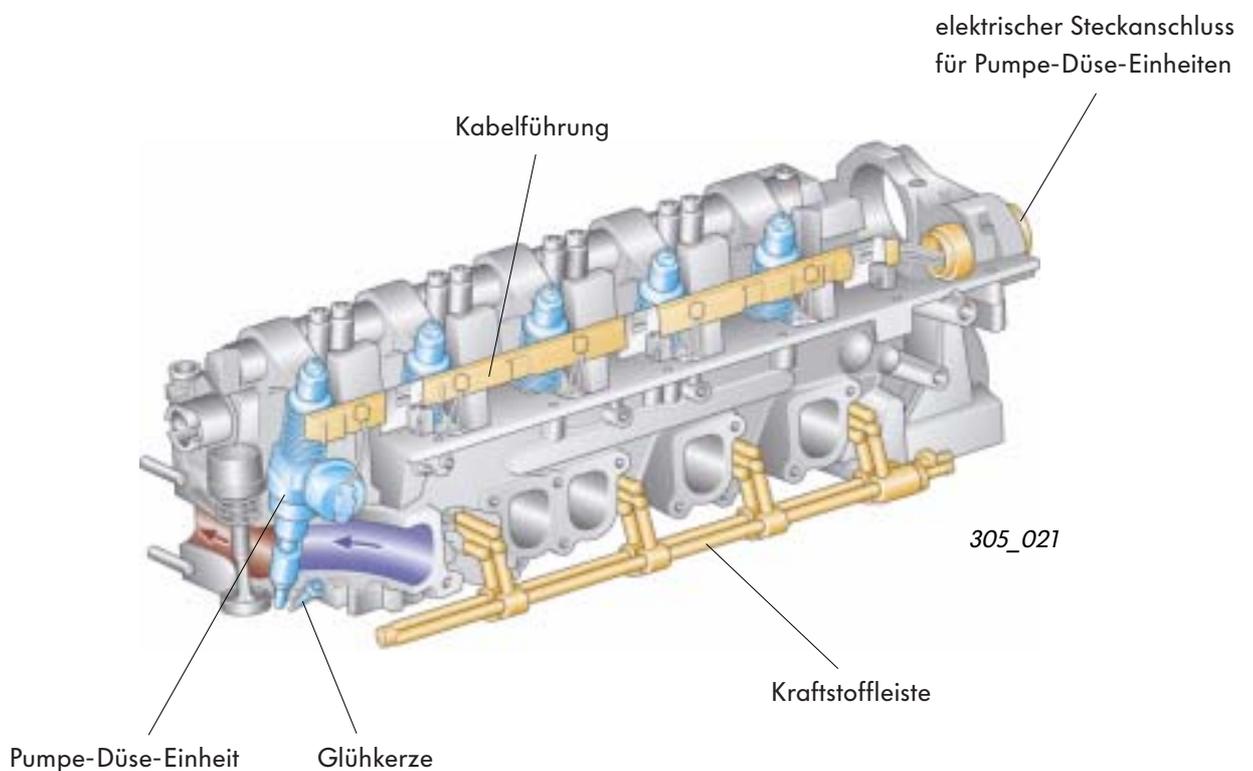
Alle Steuerungselemente wie Ventile, Stößel und Kipphebel sind von anderen Pumpe-Düse-Motoren übernommen.



305_020

Auslasskanal

Einlasskanal



305_021

elektrischer Steckanschluss
für Pumpe-Düse-Einheiten

Kabelführung

Kraftstoffleiste

Pumpe-Düse-Einheit

Glühkerze

Pumpe-Düse-Einheiten

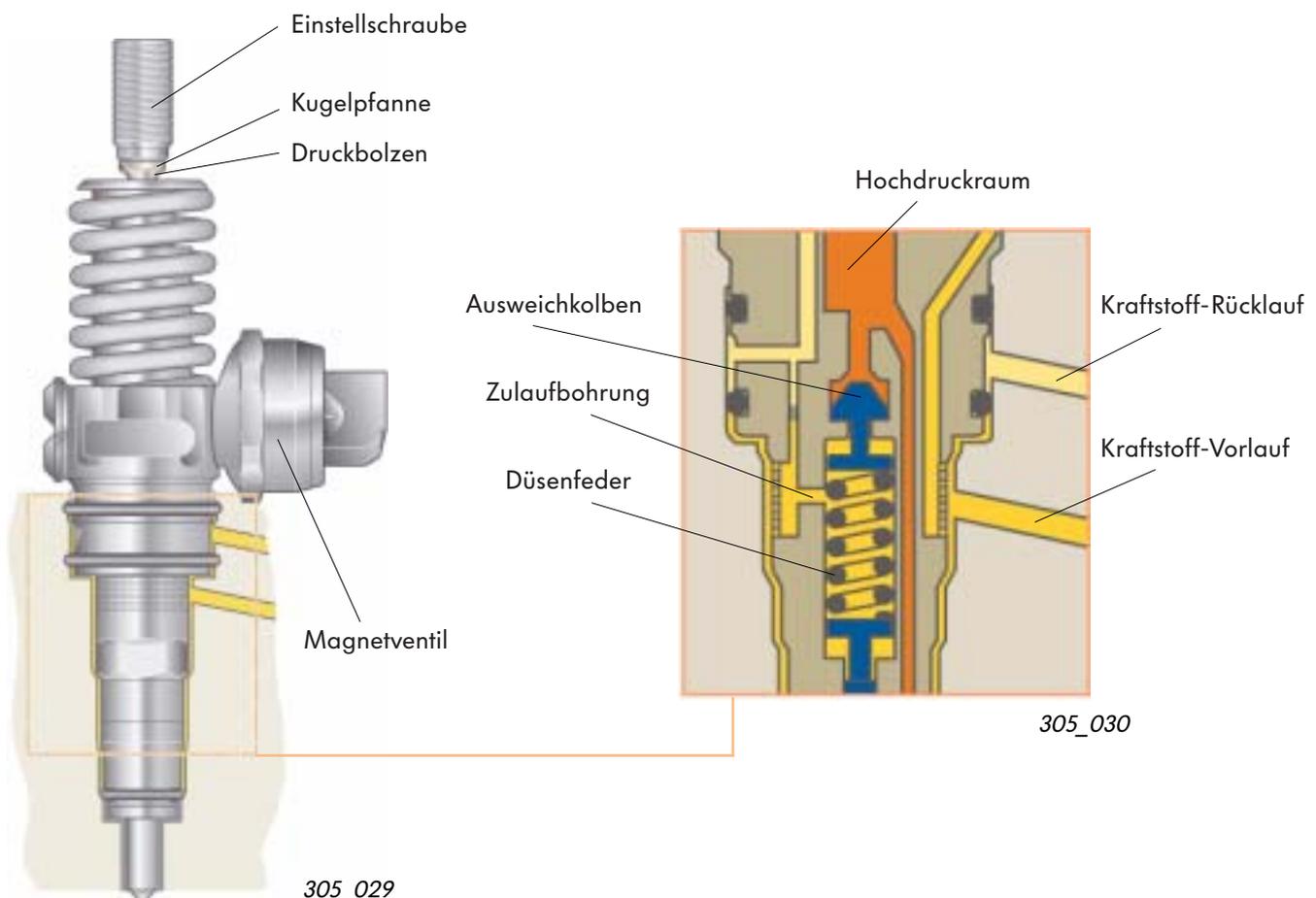
Im 2,5 l R5-TDI-Motor werden die bereits im 1,9 l TDI-Motor eingesetzten Pumpe-Düse-Einheiten der zweiten Generation eingebaut. Diese wurden hinsichtlich Strahlage und Durchfluss angepasst.

Sie zeichnen sich aus durch:

- einen reibungsarmen Antrieb
- einen gesteigerten Einspritzdruck im Teillastbereich
- ein kompaktes Magnetventil

Für einen reibungsarmen Antrieb ist die Einstellschraube mit einer Kugelpfanne und der Druckbolzen mit einer Kugelpfanne versehen. Aufgrund der großen Radien ist die Flächenpressung gering. Außerdem sammelt sich das Motoröl in der Kugelpfanne und sorgt somit für eine gute Schmierung zwischen der Einstellschraube und dem Druckbolzen.

Der Einspritzdruck im Teillastbereich ist durch einen Ausweichkolben mit größerem Hub erhöht worden. Durch den großen Hub des Ausweichkolbens und der Drosselwirkung der Zulaufbohrung zwischen Düsenfederraum und Kraftstoffkanal steigt der Druck im Düsenfederraum. Die Düsenfeder wird weiter vorgespannt und somit der Einspritzdruck erhöht.

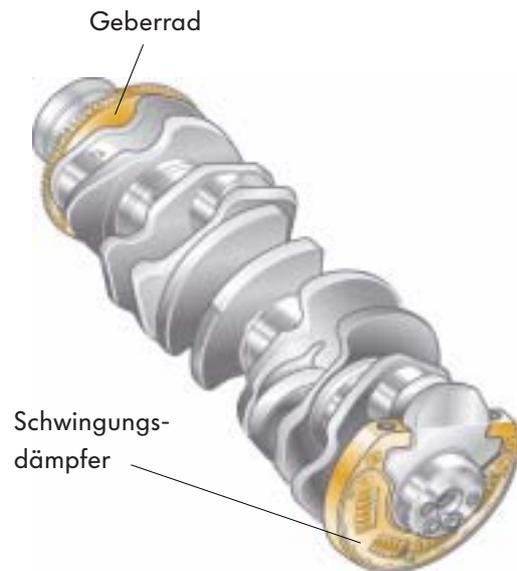


Kurbelwelle

Um eine kurze Baulänge zu erzielen ist der Schwingungsdämpfer in die Kurbelwelle integriert.



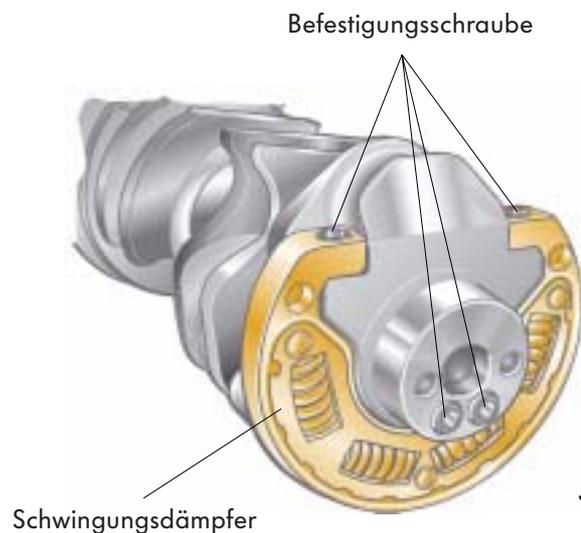
Wird die Kurbelwelle ausgebaut, muss auch der Zylinderkopf abgebaut und die Zylinderkopfdichtung getauscht werden. Beachten Sie bitte den Reparaturleitfaden.



305_023

Schwingungsdämpfer

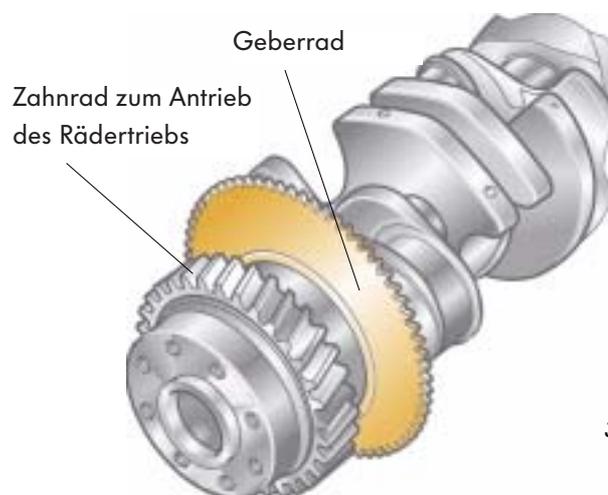
Der Schwingungsdämpfer ist anstelle des ersten Gegengewichtes mit vier Schrauben an die Kurbelwelle angeschraubt. Die Dämpfung erfolgt durch Kunststoffreibelemente über den gesamten Last- und Drehzahlbereich.



305_025

Geberrad für Motordrehzahl

Auf der Abtriebsseite der Kurbelwelle ist das Zahnrad zum Antrieb des Rädertriebs aufgespresst. Die Bearbeitung des Geberrades erfolgt im Zusammenbau der Kurbelwelle. Dadurch entfallen die zusätzlichen Montagetoleranzen beim Geberrad und die Signalgenauigkeit für die Drehzahlerfassung steigt.



305_024

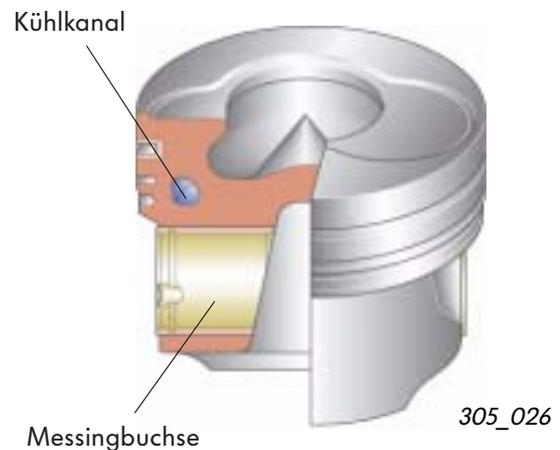


Durch Lösen des ersten Pleuellagerdeckels kann der Schwingungsdämpfer ohne Ausbau der Kurbelwelle getauscht werden.

Kolben und Pleuel

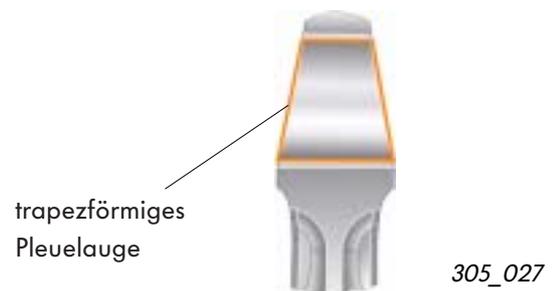
Kolben

Um bei den hohen Verbrennungsdrücken die Beanspruchung von Kolben und Pleuel gering zu halten, haben die Kolbenbolzenaugen und das Pleuelauge eine Trapezform. Dadurch werden die Verbrennungskräfte auf eine größere Fläche verteilt. Für gute Gleiteigenschaften sind die Kolbenbolzenaugen mit Messingbuchsen versehen. Zur Kühlung der Pleuelringzone ist im Pleuel ein Kühlkanal eingegossen. In diesen Kühlkanal wird von den Ölspritzdüsen Öl eingespritzt, sobald sich der Pleuel im unteren Totpunkt befindet.



Pleuel

Das einteilige Pleuel wird im Schmiedeverfahren gefertigt. Der Pleuelstangendeckel wird im Crackverfahren hergestellt.

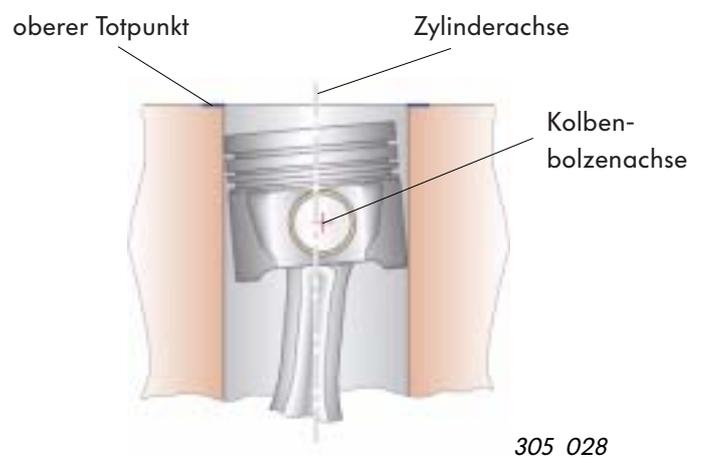


Desachsierung der Pleuelbolzenachse

Die Pleuelbolzenachse ist außermittig angeordnet, um Geräusche durch das Kippen des Pleuels im oberen Totpunkt zu verhindern.

Bei jeder Schräglage der Pleuelstange treten Pleuelseitenkräfte auf, die den Pleuel wechselseitig gegen die Pleuelwand drücken. Im Bereich des oberen Totpunktes wechselt die Pleuelseitenkraft die Richtung. Dort wird der Pleuel auf die gegenüberliegende Pleuelwand gekippt und verursacht Geräusche. Um das Kippen und daraus resultierende Geräusche zu verhindern, ist die Pleuelbolzenachse außermittig angeordnet.

Durch die Desachsierung der Pleuelbolzenachse wechselt der Pleuel bereits vor dem oberen Totpunkt die Seite und stützt sich an der gegenüberliegenden Pleuelwand ab.



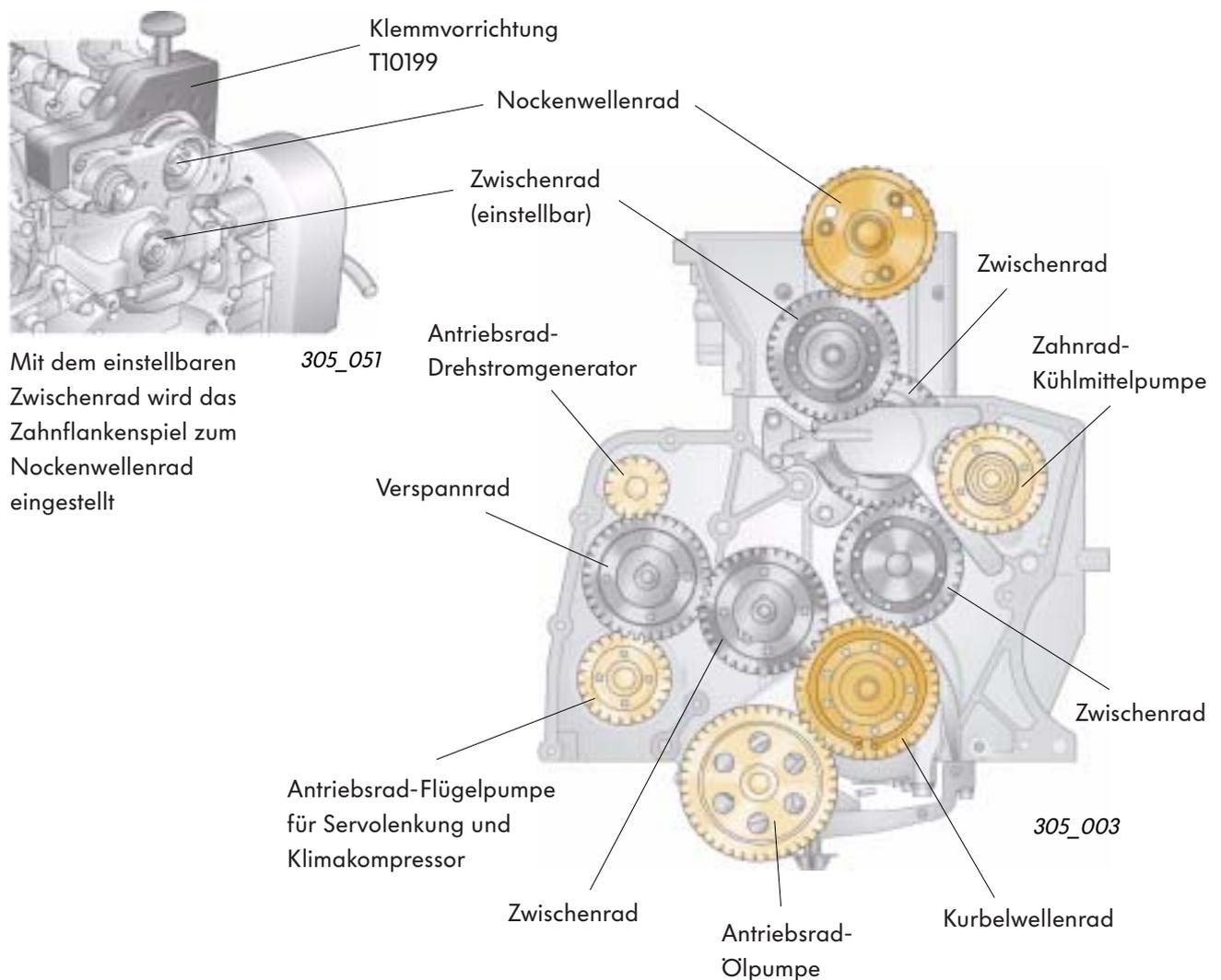
Motormechanik

Rädertrieb

Aufgrund der Bauraumverhältnisse, vor allem bei Fahrzeugen mit Quereinbau, kommt ein schrägverzahnter Rädertrieb zum Einsatz. Mit ihm werden platzsparend die hohen Antriebskräfte übertragen. Durch eine Schrägverzahnung von 15° wird die tragende Zahnflankenbreite erhöht und die Zahnrad-Abmessungen werden gering gehalten.



Der Rädertrieb ist auf der Schwungradseite angeordnet. Mit ihm werden die Nockenwelle und die Nebenaggregate von der Kurbelwelle angetrieben.



Der Rädertrieb ist wartungsfrei.
Ein Austausch der Zahnräder ist im Kundendienst nicht vorgesehen.

Antrieb der Nebenaggregate

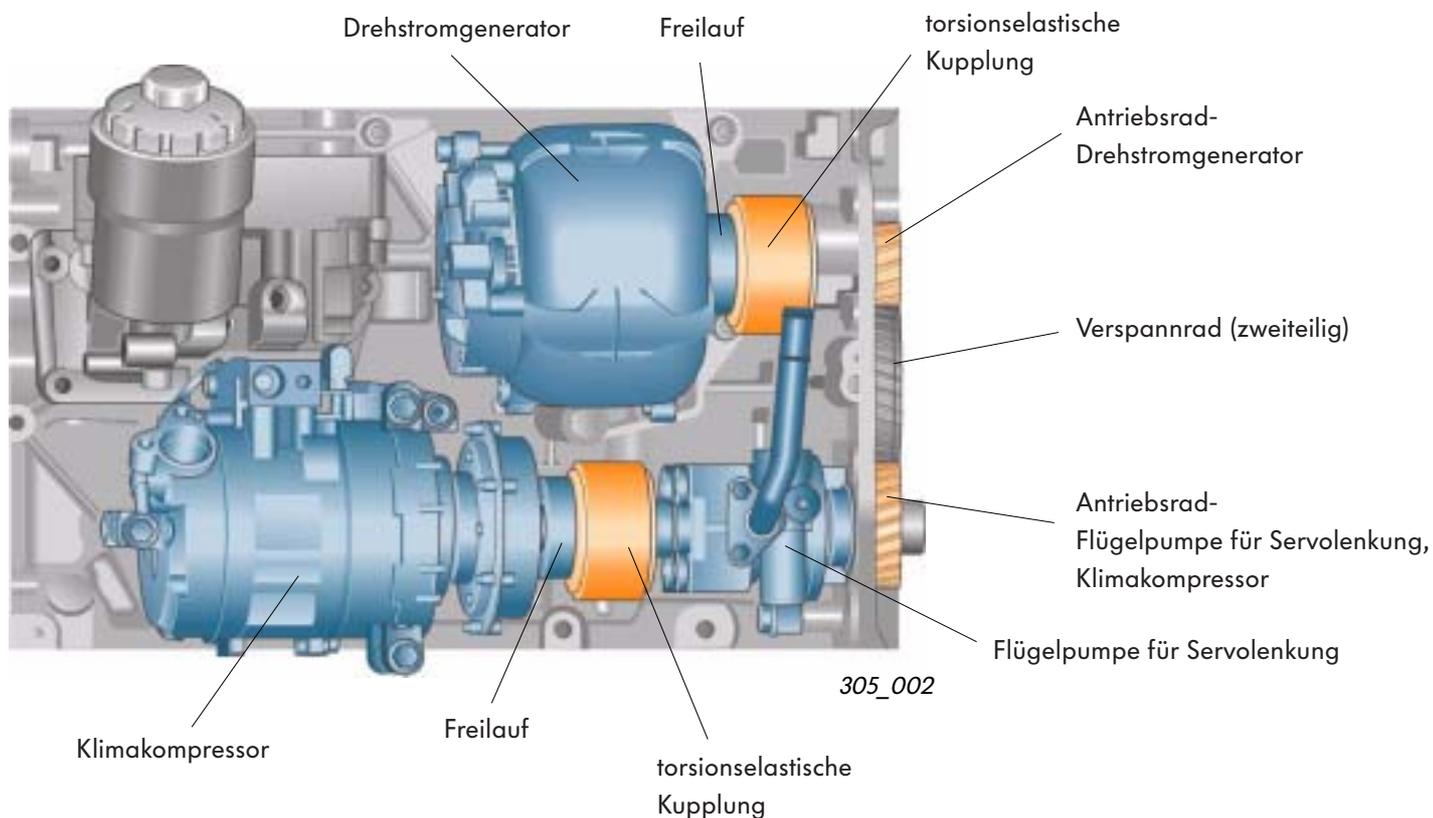
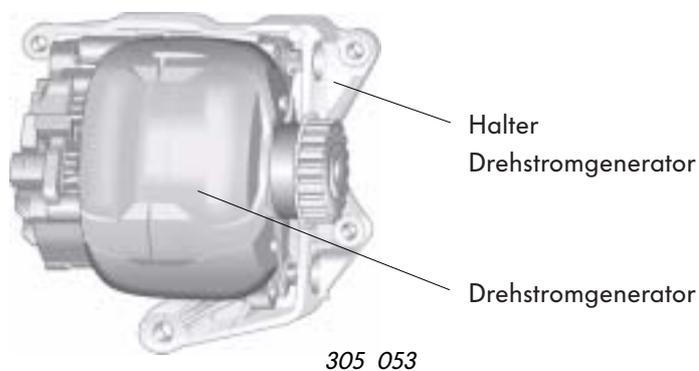
Die Nebenaggregate werden direkt vom Rädertrieb angetrieben.

Beim Drehstromgenerator und beim Klimakompressor werden die Toleranzen des Achsversatzes sowie Laufunruhen in der Längsrichtung der Antriebsachse durch eine torsionselastische Kupplung ausgeglichen und gedämpft.

Ein weiterer Vorteil ist, dass diese Kupplung nicht so anfällig gegen Schmutz ist. Das ist vor allem beim Geländeeinsatz und in staubreichen Ländern wichtig.

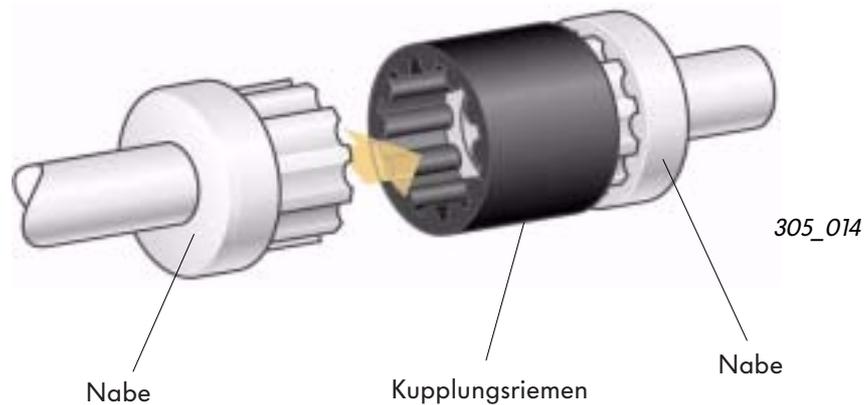


Beim Ausbau des Drehstromgenerators dürfen der Halter und der Drehstromgenerator nicht getrennt werden.



Torsionselastische Kupplung

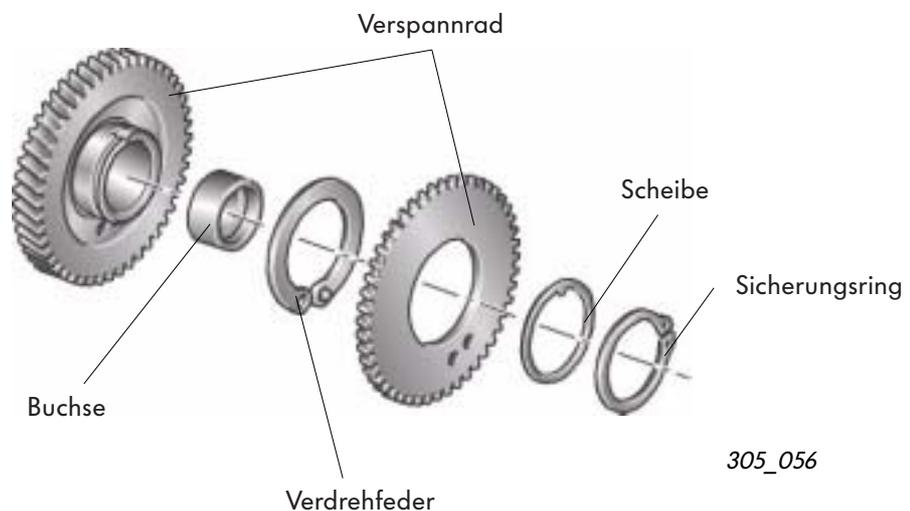
Die torsionselastische Kupplung besteht aus zwei gezahnten Metall-Naben, die über einen Kupplungsriemen mechanisch miteinander verbunden sind.



Verspannrad

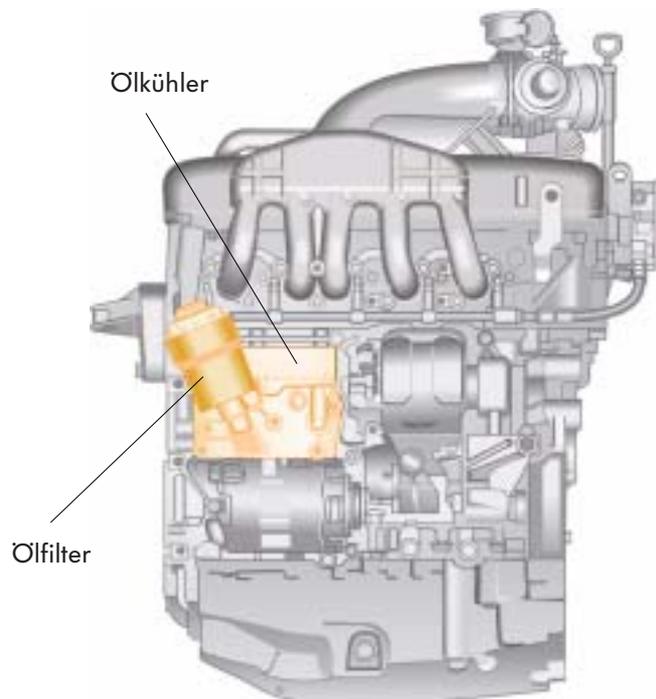
Das Verspannrad hat die Aufgabe, das Zahnflankenspiel der Zahnräder für den Antrieb der Nebenaggregate zu reduzieren. Das Verspannrad ist zweigeteilt. Die beiden Teile sind mit einer Verdrehfeder, die sich zwischen den beiden Räderteilen befindet, verbunden.

Durch die Vorspannung der Verdrehfeder werden die Räderteile gegeneinander verdreht. So verengt sich das Zahnflankenspiel des Verspannrades und der im Eingriff befindlichen Zahnräder.



Ölfiltermodul

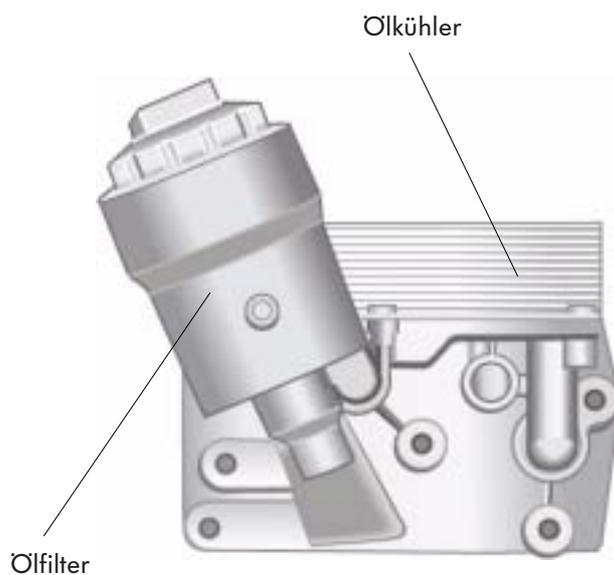
Das Ölfiltermodul ist mit fünf Schrauben an den Zylinderblock angeschraubt. Es besteht aus einem stehendem Ölfilter und einem integrierten Ölkühler. Der Ölfiltereinsatz wird nach oben ausgetauscht.



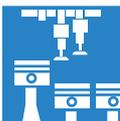
305_032

Vorteile des Ölfiltermoduls

- Dichtfläche mit 5-Punkt-Verschraubung
- umweltfreundlicher stehender Ölfilter mit Papiereinsatz
- integrierter Ölkühler



305_033



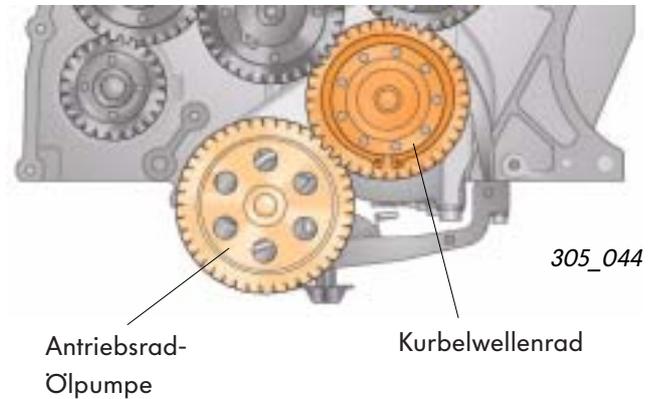
Motormechanik

Ölpumpe

Die Duocentric-Ölpumpe ist unten am Zylinderblock angeschraubt und wird über Zahnräder von der Kurbelwelle angetrieben.

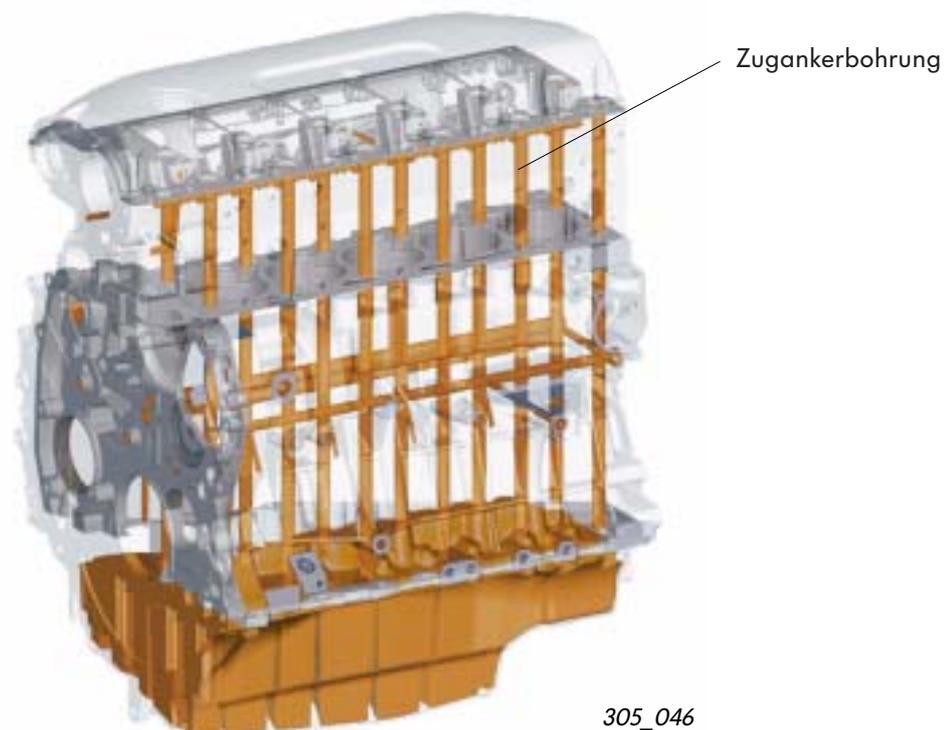


Die Fixierung der Ölpumpe erfolgt durch zwei Passhülsen im Zylinderblock. Bitte beachten Sie den Reparaturleitfaden.



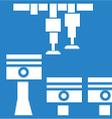
Ölkreis-Vorlauf

Eine Besonderheit des Ölkreislaufes ist, dass die Zugankerbohrungen in den Ölvorlauf einbezogen sind. Über die Zugankerbohrungen werden verschiedene Lagerstellen und der Rädertrieb mit Öl versorgt.

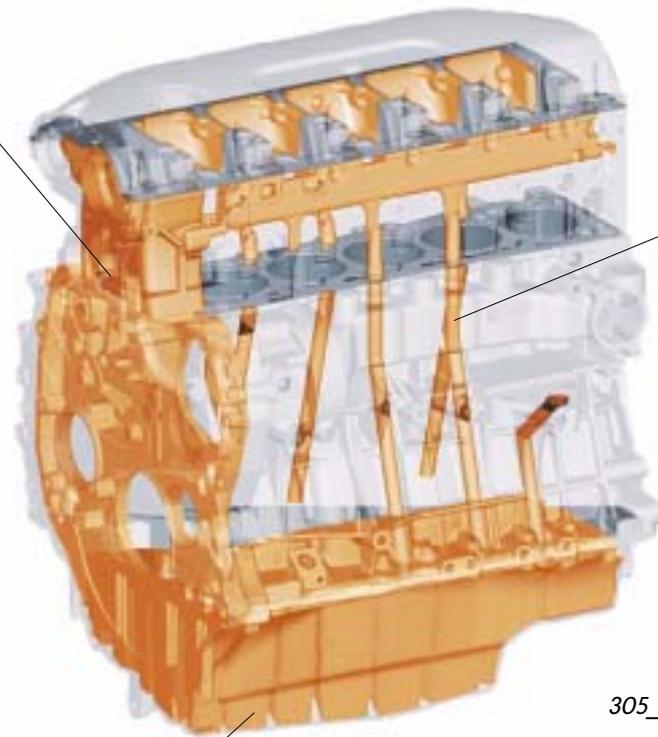


Ölkreis-Rücklauf

Der Rücklauf des Öles aus dem Zylinderkopf erfolgt hauptsächlich im Bereich des Rädertriebes.
Ein weiterer Teil gelangt über Rücklaufbohrungen auf beiden Längsseiten des Motors in die Ölwanne.



Ölrücklauf im Bereich
Rädertrieb



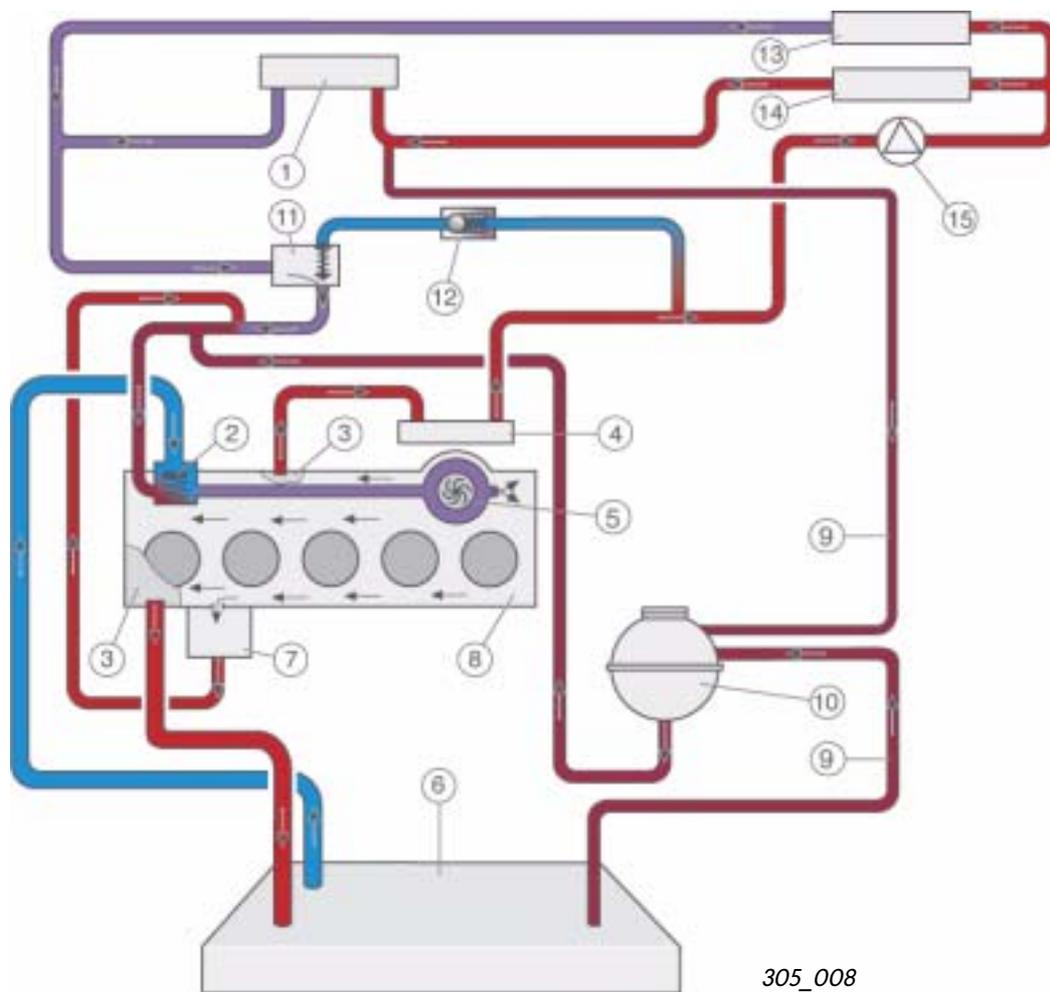
Rücklaufbohrung

305_045

Ölwanne

Kühlmittelkreislauf

Die Abbildung zeigt den Kühlmittelkreislauf des Transporter 2004 mit einer Zusatzwasserheizung. Je nach Ausstattung kommen verschiedene Varianten zum Einsatz.



Legende

- | | |
|---|--|
| ① 1. Wärmetauscher | ⑧ Zylinderblock |
| ② Kühlmittelregler (öffnet ab 80 °C Kühlmitteltemperatur) | ⑨ Entlüftungsleitung |
| ③ Zylinderkopf | ⑩ Ausgleichsbehälter |
| ④ Kühler für Abgasrückführung | ⑪ Absperrventil für Kühlmittel, Heizung N279 |
| ⑤ Kühlmittelpumpe | ⑫ Rückschlagventil |
| ⑥ Kühler | ⑬ 2. Wärmetauscher (für Fondraum) |
| ⑦ Ölkühler | ⑭ Zusatzwasserheizung |
| | ⑮ Umwälzpumpe |

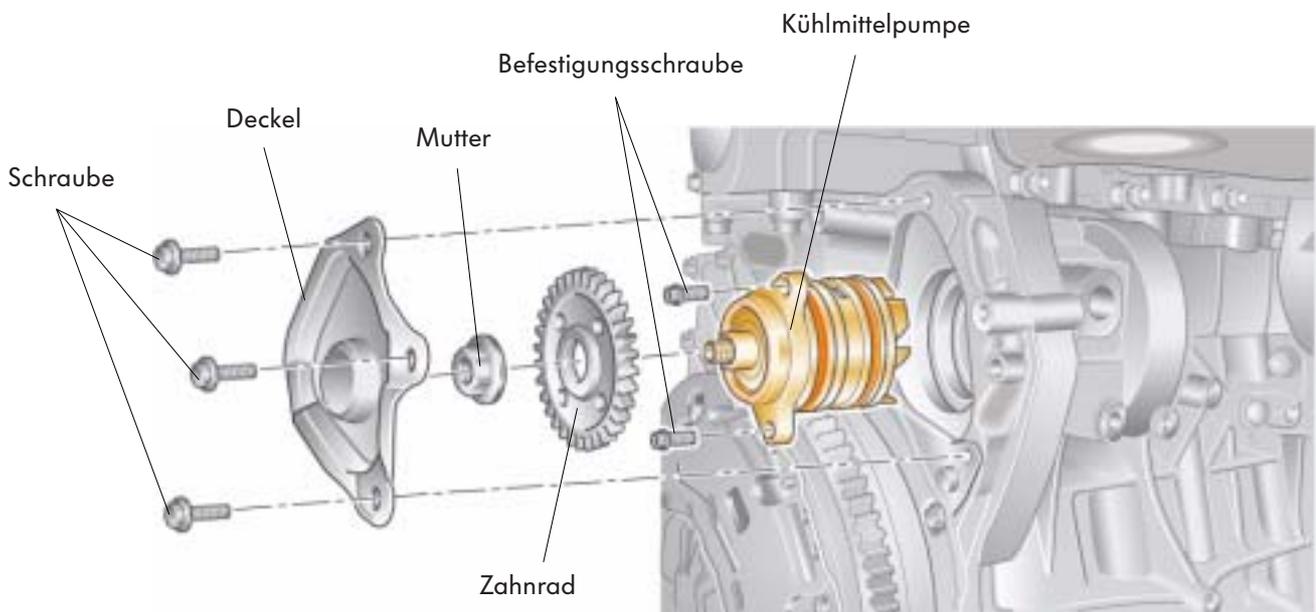
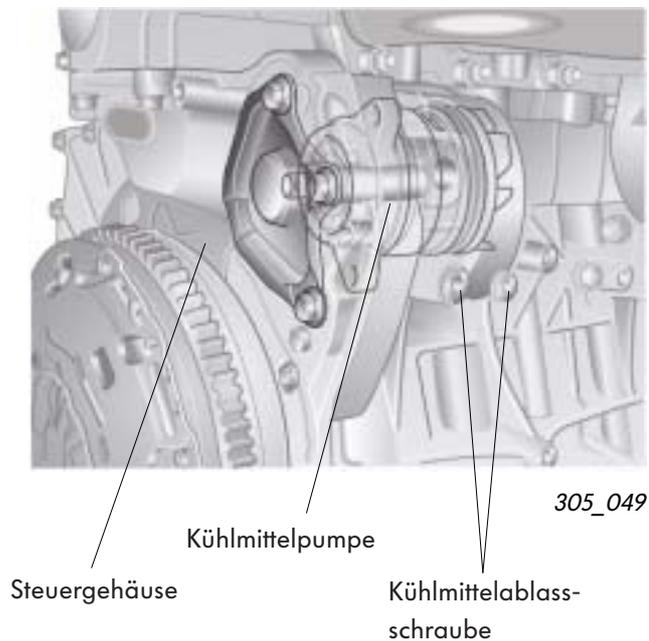
Kühlmittelpumpe

Sie ist als Flügelradpumpe ausgeführt und wird stirnradseitig in den Zylinderblock eingesteckt. Der Antrieb erfolgt über Zahnräder des Rädertriebes.

Die Kühlmittelpumpe kann ausgebaut werden, ohne das Steuergehäuse zu demontieren.



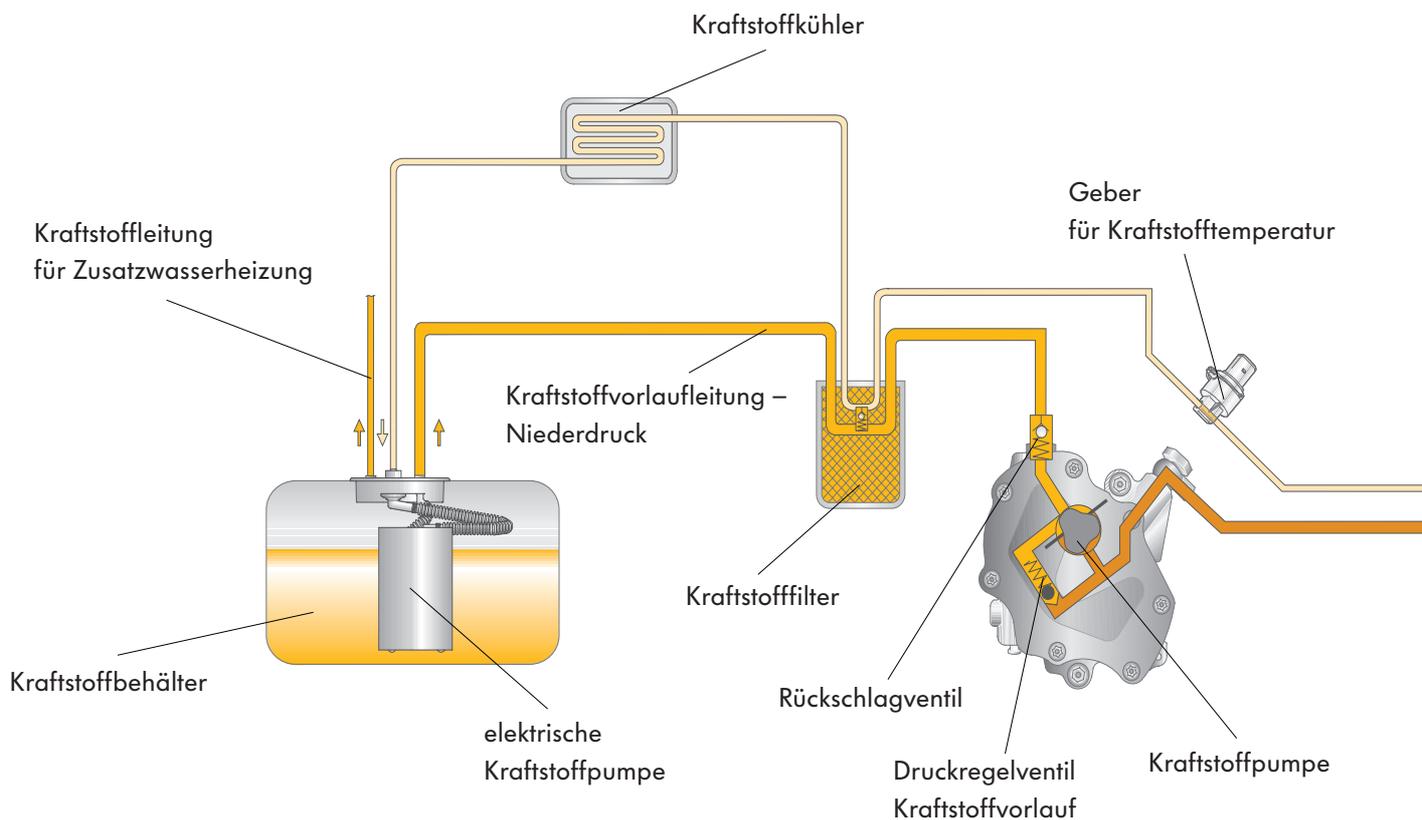
Vor dem Ausbau der Kühlmittelpumpe muss das Kühlmittel an den Kühlmittelablassschrauben abgelassen werden. Dadurch wird verhindert, dass Kühlmittel in das Steuergehäuse und die Ölwanne läuft und sich mit dem Motoröl vermischt.



Für den Ausbau der Kühlmittelpumpe gibt es als Spezialwerkzeuge den Abzieher für Stirnrad der Kühlmittelpumpe T10221 und den Abzieher für Kühlmittelpumpe T10222.

Kraftstoffsystem

In der Übersicht sehen Sie das Kraftstoffsystem bei dem Transporter 2004.

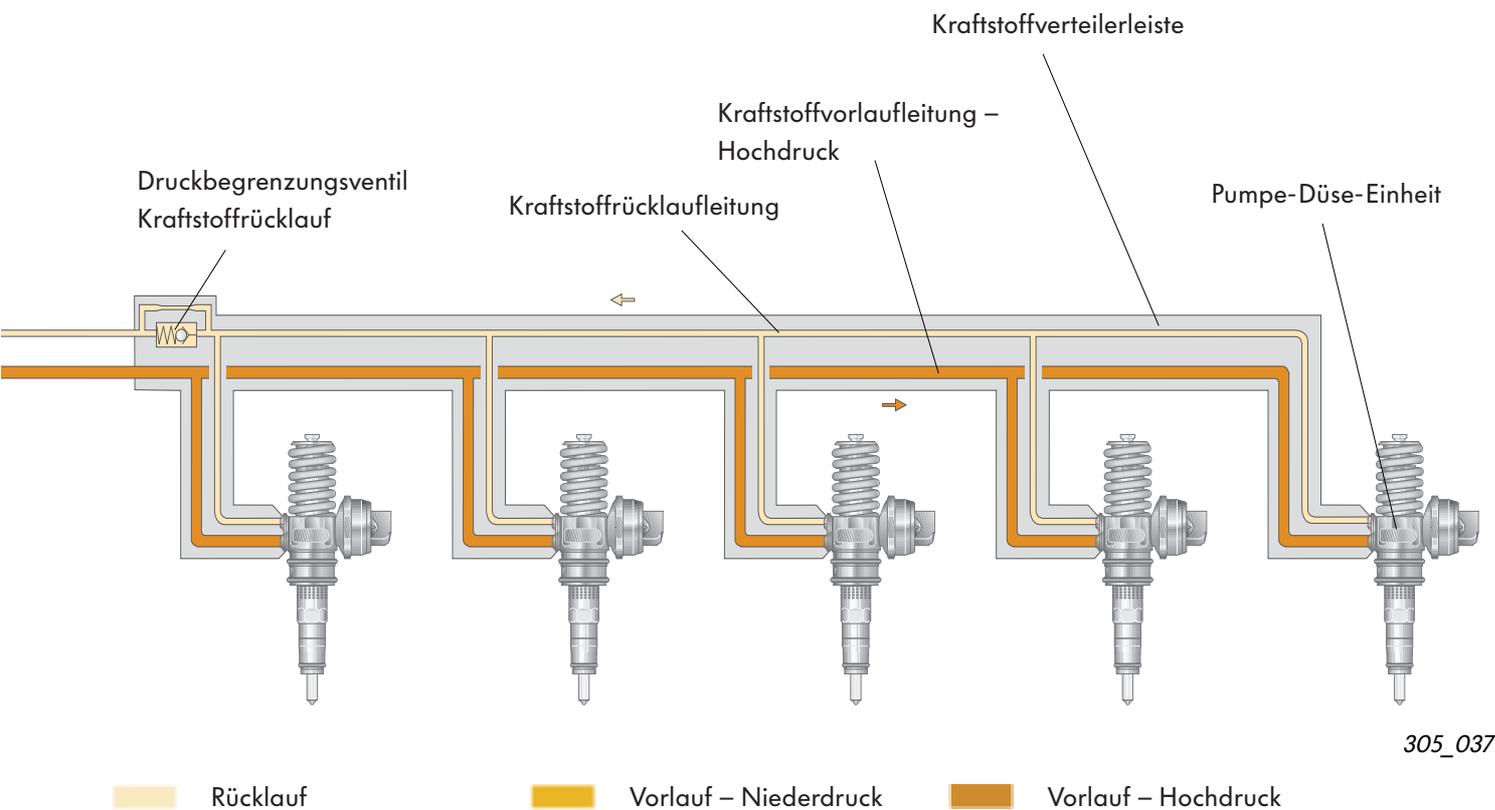
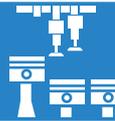


Die **elektrische Kraftstoffpumpe** im Tank arbeitet als Vorförderpumpe und pumpt Kraftstoff zum Kraftstofffilter.

Das **Rückschlagventil** verhindert, dass bei Motorstillstand Kraftstoff aus der Kraftstoffverteilerleiste und der Vorlaufleitung zurück in den Kraftstoffbehälter fließt.

Der **Kraftstofffilter** schützt die Einspritzanlage vor Verschmutzung und Verschleiß durch Partikel und Wasser.

Die **Kraftstoffpumpe** fördert den Kraftstoff aus dem Kraftstofffilter und pumpt ihn mit erhöhtem Druck in die Kraftstoffvorlaufleitung.



Das **Druckregelventil** regelt den Kraftstoffdruck in der Kraftstoffvorlaufleitung auf circa 8,5 bar.

Das **Druckbegrenzungsventil** begrenzt den Kraftstoffdruck in der Kraftstoffrücklaufleitung auf circa 1 bar. Dadurch werden die Druckverhältnisse im Kraftstoffsystem ausgeglichen.

Der **Kraftstoffkühler** kühlt den rückfließenden Kraftstoff, um den Kraftstoffbehälter vor zu heißem Kraftstoff zu schützen.

Der **Geber für Kraftstofftemperatur** dient zur Erfassung der Kraftstofftemperatur für das Motorsteuergerät.

Die **Pumpe-Düse-Einheiten** sind Magnetventile die vom Motorsteuergerät angesteuert werden. Mit ihnen wird der Förderbeginn und die Einspritzmenge geregelt.

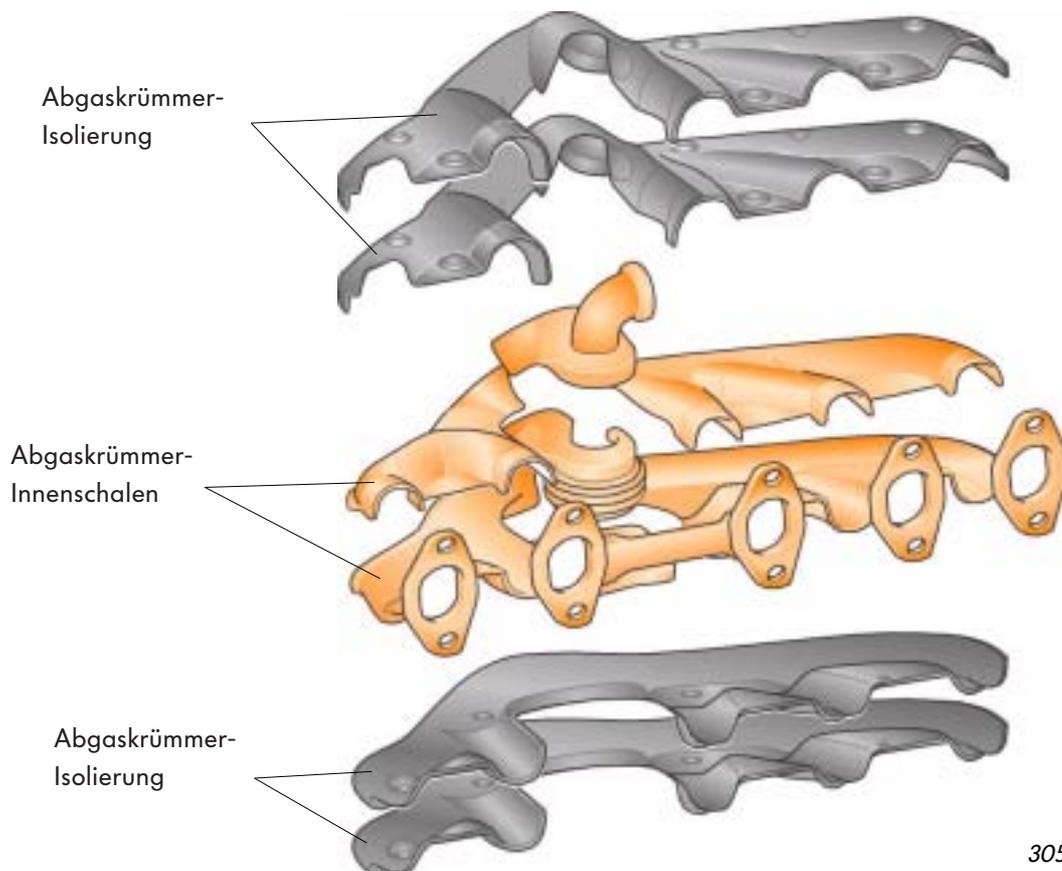
Abgasanlage

Die Abgasanlage besteht aus einem Abgaskrümmmer, einem Hauptkatalysator, einem Vorschalldämpfer und einem Nachschalldämpfer.



Abgaskrümmmer

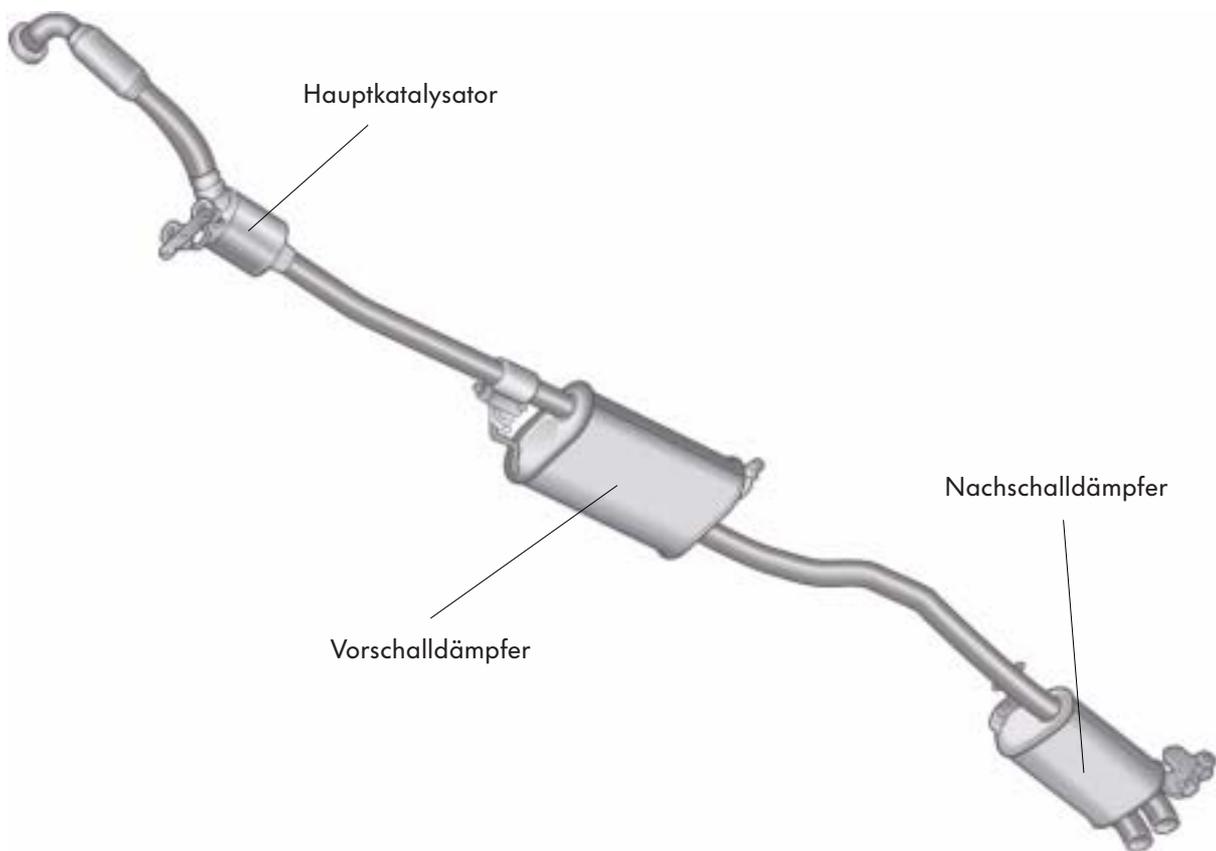
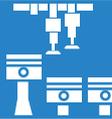
Der Abgaskrümmmer ist ein isolierter Blechkrümmmer mit einer gasdichten Innenschale. Durch diese sehr kompakte Bauweise wird ein schnelles Aufheizen erreicht. Zusätzliche Wärmeabschirmmaßnahmen sind nicht erforderlich.



305_047

Abgasanlage - Übersicht

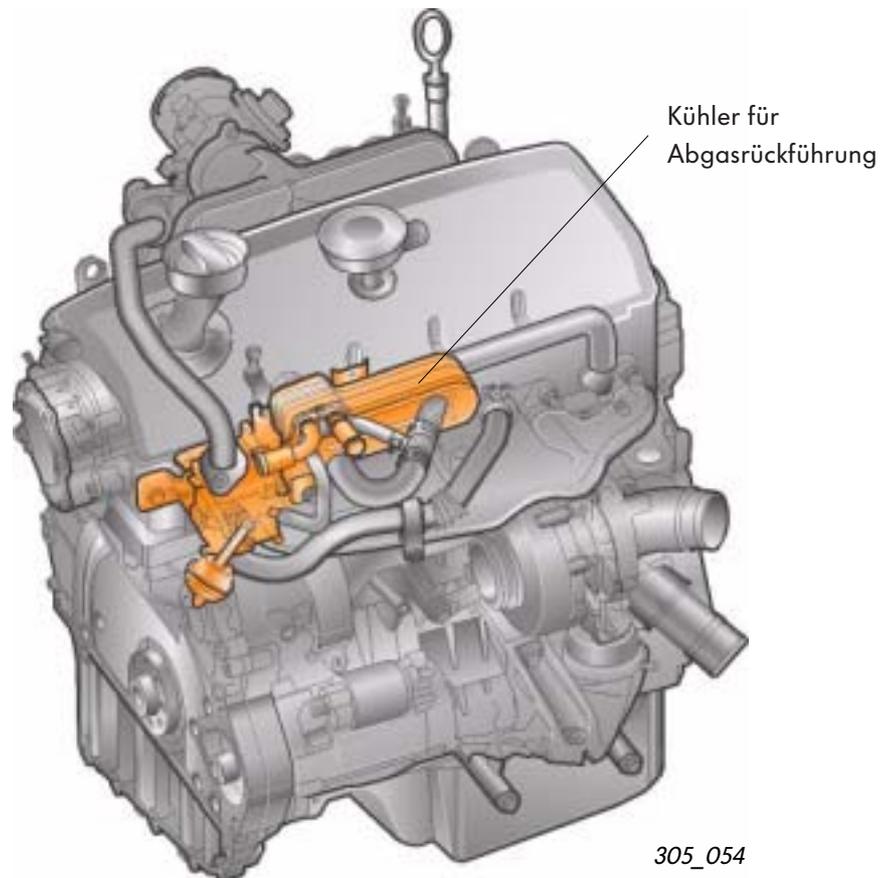
In der Übersicht sehen Sie die Bauteile der Abgasanlage bei dem Transporter 2004.



305_031

Kühler für Abgasrückführung

Um die Verbrennungstemperatur zu senken und damit die Stickoxide und die Rußbildung zu verringern, setzt in einigen Varianten ein Kühler für Abgasrückführung ein.



Einsatzvarianten:

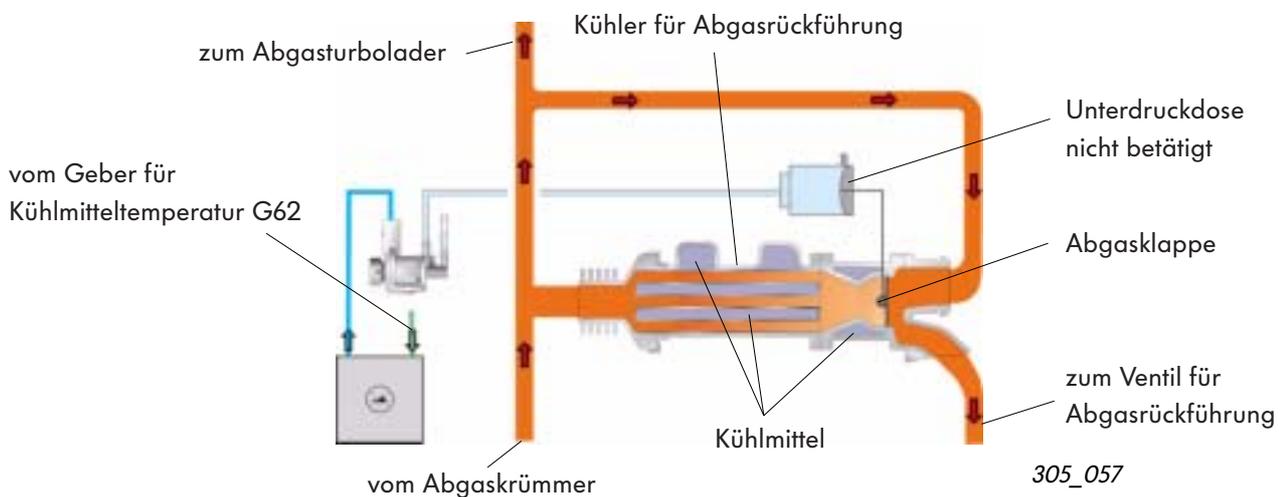
- Im Transporter 2004 mit Automatikgetriebe und im Touareg mit Schaltgetriebe setzt ein Kühler für Abgasrückführung ein; das Abgas wird ständig gekühlt.
- Im Touareg mit Automatikgetriebe setzt ein schaltbarer Kühler für Abgasrückführung ein; das Abgas wird ab einer Kühlmitteltemperatur von circa 50 °C gekühlt.

So funktioniert der schaltbare Kühler für Abgasrückführung

Weil eine ständige Kühlung der rückgeführten Abgase zu erhöhten Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxid-Emissionen führt, wird ein schaltbarer Kühler für Abgasrückführung verwendet. Dabei wird das Abgas entweder durch den Kühler oder an ihm vorbei zum Ventil für Abgasrückführung geleitet.

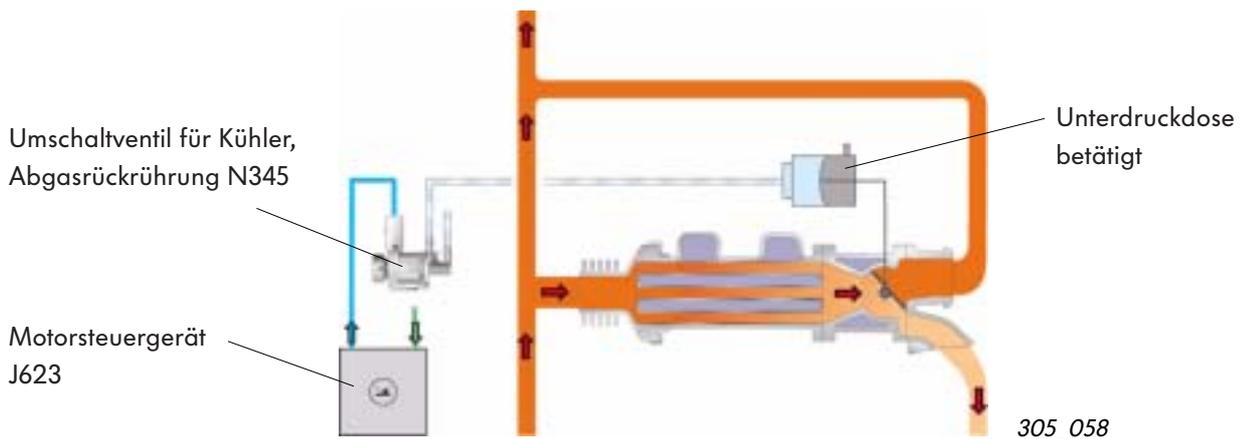
Ohne Abgaskühlung

Bis zu einer Kühlmitteltemperatur von circa 50 °C bleibt die Abgasklappe geschlossen und das Abgas wird am Kühler vorbei geleitet.



Mit Abgaskühlung

Ab einer Kühlmitteltemperatur von circa 50 °C wird die Abgasklappe vom Umschaltventil für Kühler, Abgasrückführung geöffnet. Jetzt strömt das rückgeführte Abgas durch den Kühler. Die Kühlleistung hängt ab von der Kühlmitteltemperatur und der Abgasrückführungsmenge.

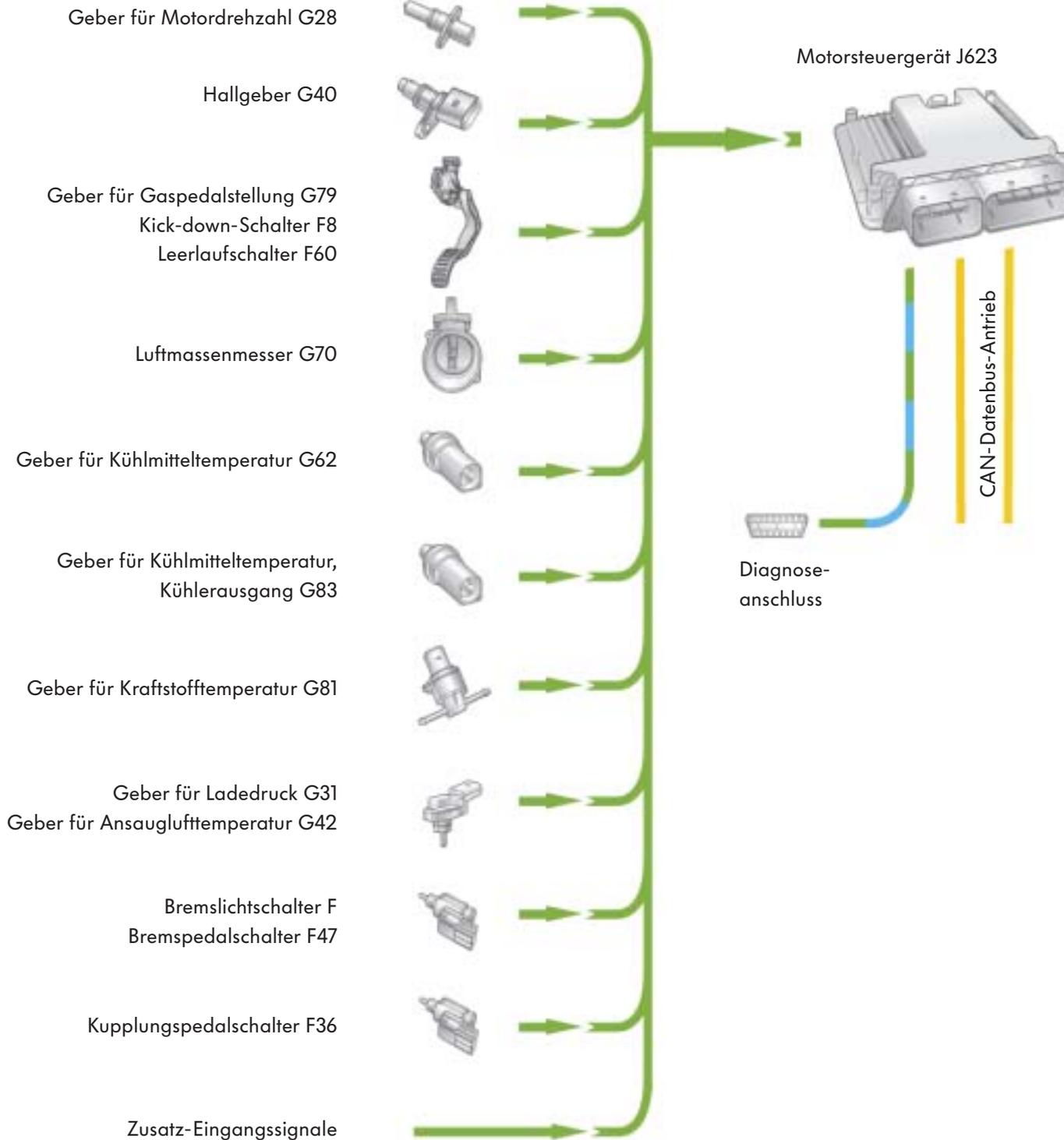


Motormanagement

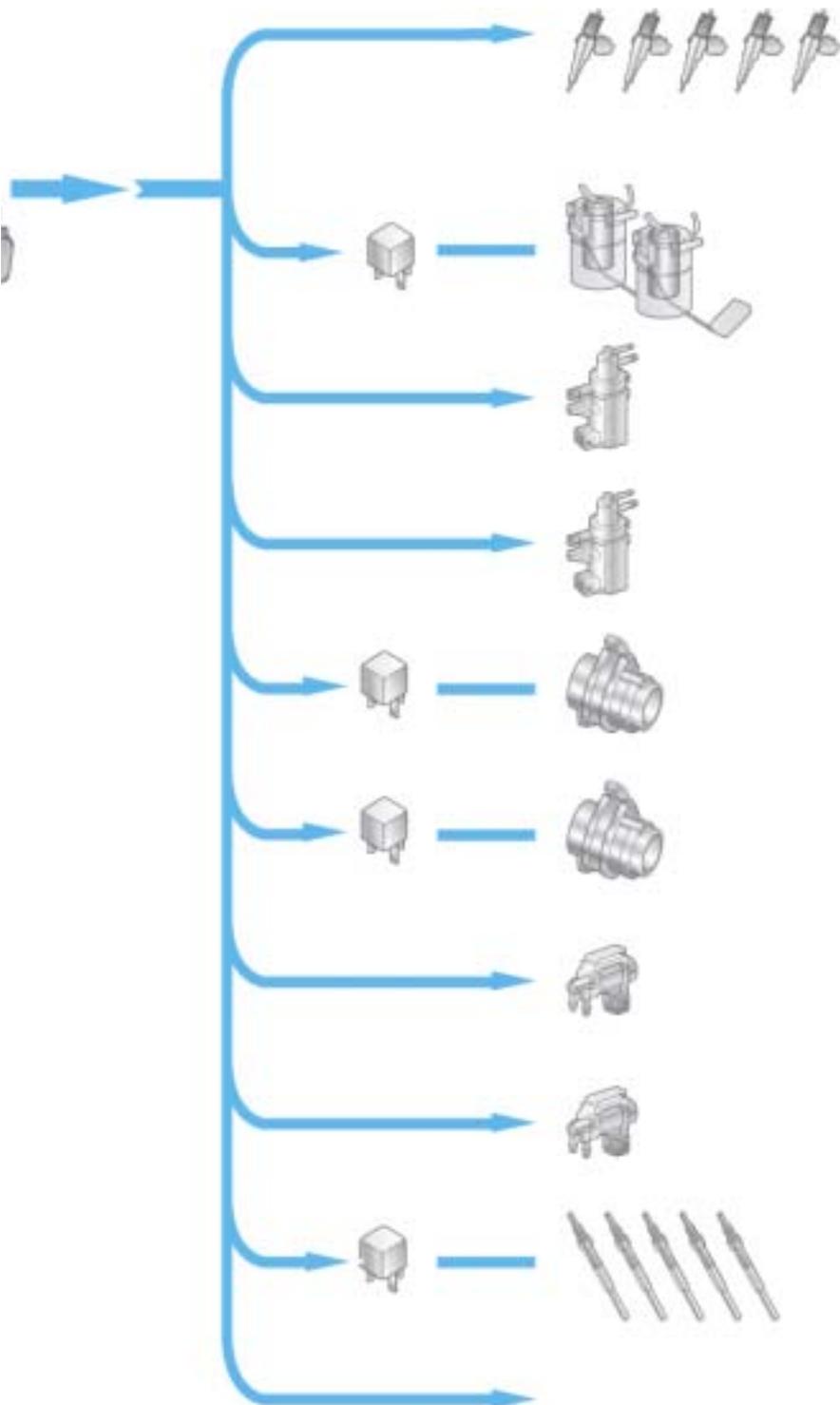
Systemübersicht

Beim 2,5 l R5-TDI-Motor im Transporter 2004 und im Touareg setzt die elektronische Dieselregelung Bosch EDC 16 mit einem drehmomentorientierten Motormanagement ein.

Sensoren



Eine detaillierte Beschreibung des Motormanagements finden Sie im Selbststudienprogramm 304 „Die elektronische Dieselregelung EDC 16“.



Aktoren

Ventile für Pumpe-Düse N240 ... N244

Kraftstoffpumpenrelais J17
 Kraftstoffpumpe (Vorförderpumpe) G6
 Kraftstoffpumpe G23 *

Ventil für Abgasrückführung N18

Magnetventil für Ladedruckbegrenzung N75

Relais für Kühlmittelnachlauf J151
 Umwälzpumpe V55

Relais für Pumpe, Kraftstoffkühlung J445 *
 Pumpe für Kraftstoffkühlung V166 *

Umschaltventil für Saugrohrklappe N239

Umschaltventil für Kühler
 Abgasrückführung N345 **

Relais für Glühkerzen J52
 Glühkerzen Q10 ... Q14

Zusatz-Ausgangssignale



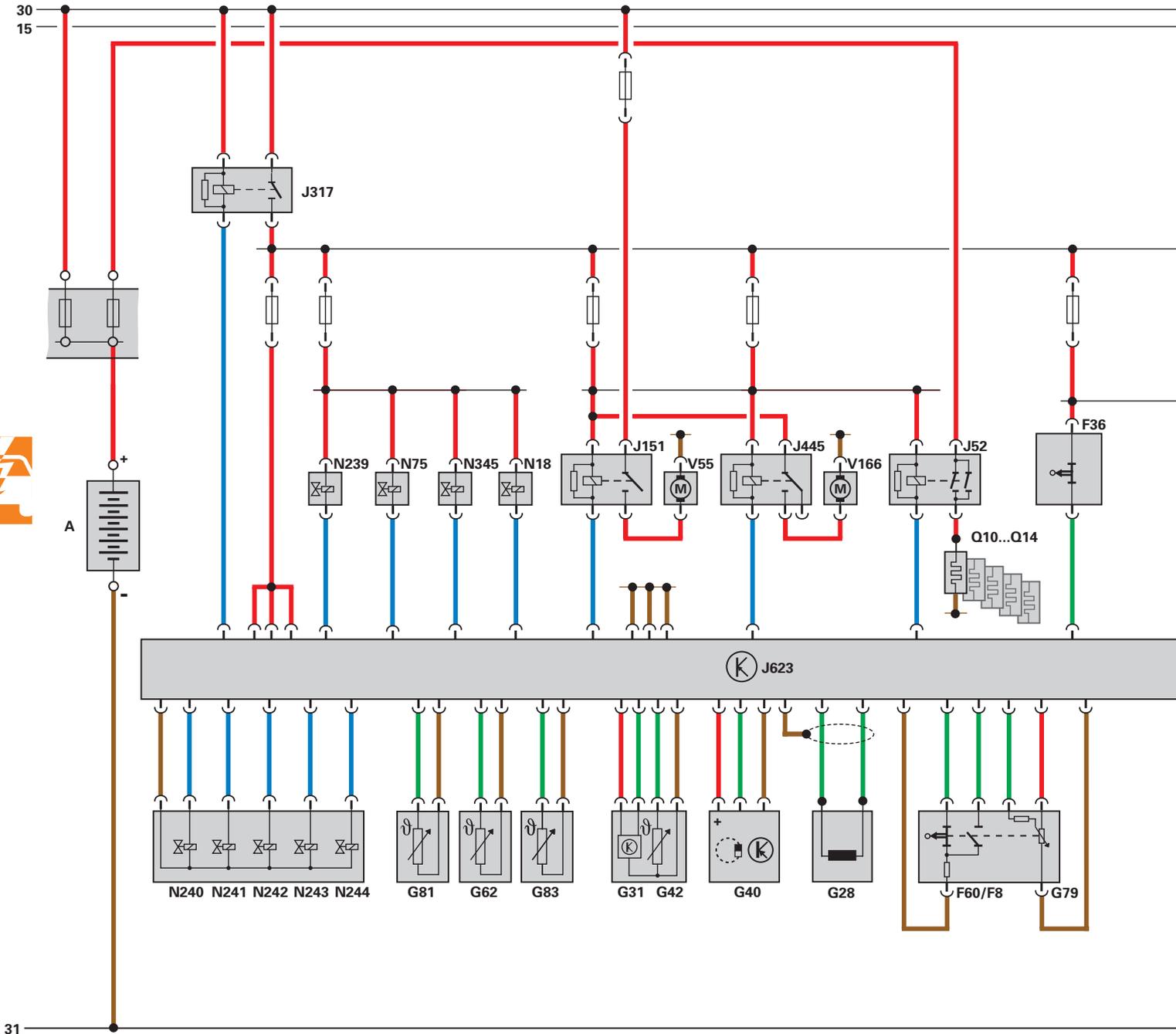
* Einsatz im Touareg

** Einsatz im Touareg mit Automatikgetriebe

Motormanagement

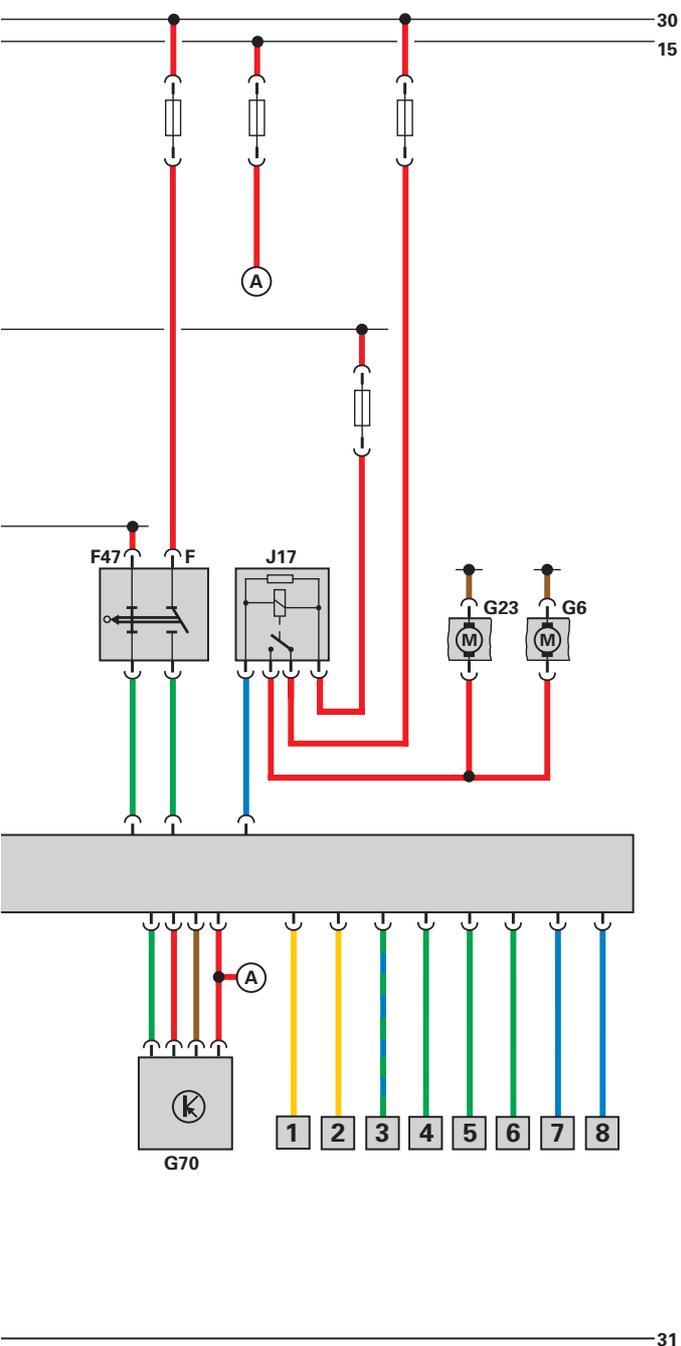
Funktionsplan

2,5 l R5-TDI-Motor mit der EDC 16 im Transporter 2004 und Touareg



Zusatzsignale

- | | | | |
|---|-------------------------------|---|--|
| 1 | CAN-Datenbus Antrieb | 5 | Drehstromgenerator Klemme DFM |
| 2 | CAN-Datenbus Antrieb | 6 | Schalter für Geschwindigkeitsregelanlage (EIN/AUS) |
| 3 | K-Leitung (Diagnoseanschluss) | 7 | Kühlerlüfter Stufe 1 |
| 4 | Fahrgeschwindigkeitssignal | 8 | Kühlerlüfter Stufe 2 |



305_012

(A) Anschluss innerhalb des Funktionsplanes

Legende

A	Batterie
F	Bremslichtschalter
F8	Kick-down-Schalter
F36	Kupplungspedalschalter
F47	Bremspedalschalter
F60	Leerlaufschalter
G6	Kraftstoffpumpe (Vorförderpumpe)
G23	Kraftstoffpumpe *
G28	Geber für Motordrehzahl
G31	Geber für Ladedruck
G40	Hallgeber
G42	Geber für Ansauglufttemperatur
G62	Geber für Kühlmitteltemperatur
G70	Luftmassenmesser
G79	Geber für Gaspedalstellung
G81	Geber für Kraftstofftemperatur
G83	Geber für Kühlmitteltemperatur, Kühlerausgang
J17	Kraftstoffpumpenrelais
J52	Relais für Glühkerzen
J151	Relais für Kühlmittelnachlauf
J317	Relais für Spannungsversorgung - Kl. 30
J445	Relais für Pumpe, Kraftstoffkühlung *
J623	Motorsteuergerät
N18	Ventil für Abgasrückführung
N75	Magnetventil für Ladedruckbegrenzung
N239	Umschaltventil für Saugrohrklappe
N240	Ventil für Pumpe-Düse Zylinder 1
N241	Ventil für Pumpe-Düse Zylinder 2
N242	Ventil für Pumpe-Düse Zylinder 3
N243	Ventil für Pumpe-Düse Zylinder 4
N244	Ventil für Pumpe-Düse Zylinder 5
N345	Umschaltventil für Kühler, Abgasrückführung **
Q10	Glühkerze -1-
Q11	Glühkerze -2-
Q12	Glühkerze -3-
Q13	Glühkerze -4-
Q14	Glühkerze -5-
V55	Umwälzpumpe
V166	Pumpe für Kraftstoffkühlung *

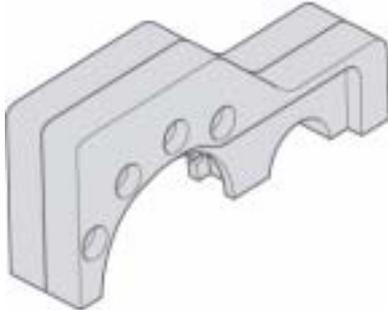
*

Einsatz im Touareg

**

Einsatz im Touareg mit Automatikgetriebe



Bezeichnung	Spezialwerkzeug
Klemmvorrichtung T10199	 <p style="text-align: right;">305_052</p>
Motorhalter für Montagebock T10220	 <p style="text-align: right;">'05_042</p>
 Abzieher für Stirnrad der Kühlmittelpumpe T10221	 <p style="text-align: right;">305_039</p>
Abzieher für Kühlmittelpumpe T10222	 <p style="text-align: right;">041</p>

Bezeichnung	Spezialwerkzeug
Kupplungszentrierdorn T10223	Grafik lag zum Redaktionsschluss nicht vor
Motorhalter für Motor- und Getriebeheber (Aus- und Einbau) T10224	Grafik lag zum Redaktionsschluss nicht vor
Schlüssel zum Durchdrehen des Motors T10225	 <p style="text-align: right;">305_043</p>
Kurbelwellenfixierung T10226	 <p style="text-align: right;">305_040</p>



Prüfen Sie Ihr Wissen

Welche Antworten sind richtig?

Es können eine, mehrere oder alle Antworten richtig sein.

1. Welche Entwicklungsziele waren beim 2,5 l R5-TDI-Motor vorgegeben?

- a) Ein geringes Gewicht, zum Beispiel durch einen Aluminium-Zylinderblock.
- b) Eine kompakte Bauweise, um den Quer- und Längseinbau zu ermöglichen.
- c) Ein geringer Wartungsbedarf, zum Beispiel durch einen wartungsfreien Rädertrieb.

2. Welche Besonderheiten besitzt die Kurbelwelle?

- a) Das Geberrad für Motordrehzahl ist angeschraubt.
- b) Der Schwingungsdämpfer ist in der Kurbelwelle integriert.
- c) Der Schwingungsdämpfer kann ohne Ausbau der Kurbelwelle getauscht werden.

3. Welche Aussagen zum Rädertrieb sind richtig?

- a) Das Zahnflankenspiel am Nockenwellenrad ist einstellbar.
- b) Der Rädertrieb ist gewichtssparend.
- c) Mit Zahnrädern können hohe Antriebskräfte platzsparend übertragen werden.



4. Welche Aussagen zu den Nebenaggregaten sind richtig?

- a) Der Antrieb der Nebenaggregate erfolgt vom Rädertrieb.
- b) Beim Drehstromgenerator und beim Klimakompressor werden die Toleranzen des Achsversatzes und die Laufunruhen in Längsrichtung durch eine torsionselastische Kupplung ausgeglichen und gedämpft.
- c) Der Drehstromgenerator und der Halter dürfen nur komplett ausgebaut und nicht getrennt werden.

5. Was ist vor dem Ausbau der Kühlmittelpumpe zu beachten?

- a) Vor dem Ausbau der Kühlmittelpumpe muss das Kühlmittel an den Kühlmittelablassschrauben abgelassen werden.
- b) Die Kühlmittelpumpe kann ausgebaut werden, ohne das Steuergehäuse zu demontieren.
- c) Vor dem Ausbau der Kühlmittelpumpe muss das Steuergehäuse abgebaut werden.

6. Welches Motormanagement setzt ein?

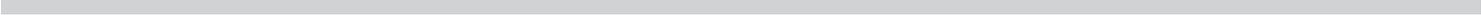
- a) Es setzt die elektronische Dieselregelung EDC 15 ein.
- b) Es setzt die elektronische Dieselregelung EDC 16 mit drehmomentorientiertem Motormanagement ein.
- c) Es setzt die elektronische Dieselregelung EDC 16 ohne drehmomentorientierten Motormanagement ein.

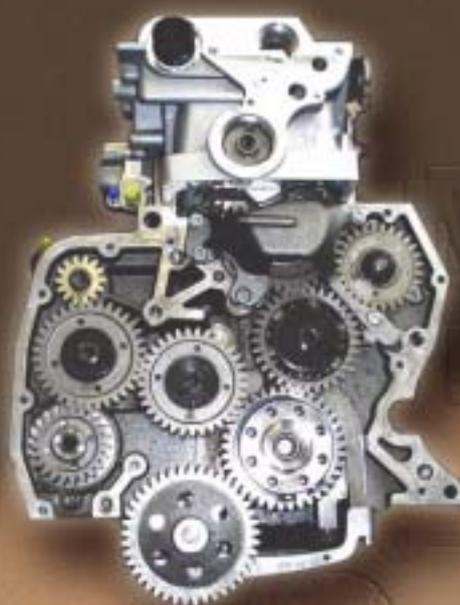


Notizen

Lösungen

1. a, b, c; **2.** b, c; **3.** a, c; **4.** a, b, c; **5.** a, b; **6.** b





R5 TDI

Nur für den internen Gebrauch © VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg

Alle Rechte sowie technische Änderungen vorbehalten

000.2811.25.00 Technischer Stand 03/03

♻️ Dieses Papier wurde aus chlorfrei
gebleichtem Zellstoff hergestellt.