

Bezpośredni wtrysk benzyny: FSI, TSI, CGI, HPI, THP, EcoBoost, D-4, D-4S

data aktualizacji: 2017.06.09



1. Wprowadzenie do silników z bezpośrednim wtryskiem benzyny
2. Budowa diagnostyka i zasada działania układu Motronic MED 1. Zasada działania układu sterowania
2. Budowa oraz funkcje
3. Sterowanie bezpośrednim wtryskiem paliwa 1. Dawkowanie paliwa - wtrysk • Podstawowy tryb wtrysku paliwa
 - Tryb specjalny - wstępne podgrzewanie katalizatora
 - Tryb specjalny - pełnego obciążenia
2. Elektroniczny systemem chłodzenia silnika
3. Sterowanie ukierunkowanym dopływem powietrza
4. Sterowanie podciśnieniem serwomechanizmu hamulca
5. Sterowanie układem zapłonowym
6. Sterowanie zmianą geometrii kolektora dolotowego oraz faz rozrządu
3. Układ oczyszczania spalin
4. Opis wybranych czujników wchodzących w skład systemu sterowania 1. Czujnik 2 temperatury powietrza zasysanego w filtrze powietrza
2. Czujnik ciśnienia serwomechanizmu hamulca
3. Potencjometr recyrkulacji spalin
4. Potencjometr zaworów klapowych kolektora dolotowego
5. Czujnik wysokiego ciśnienia paliwa

6. Czujnik temperatury spalin

7. Sonda NOx

5. Wybrane elementy układu paliwowego

6. Konkurencyjne rozwiązania silników z bezpośrednim wtryskiem benzyny 1. Silnik Mitsubishi – GDI

2. Silniki Ford i Mazda oraz Volvo – EcoBoost

3. Silniki Citroen, Peugeot –HPI

4. Silniki Citroen, Peugeot, BMW – THP (Turbo High Pressure)

5. Silniki Audi FSI z układem Valvelift

6. Silnik Toyota – D-4 (Direct injection 4 – stroke gasoline engine)

7. Silnik Toyota/Lexus – D-4S (Direct injection 4-stroke gasoline Superior version)

7. Typy pomp wysokiego ciśnienia

8. Problemy serwisowe

Koordinator: Arkadiusz Musisz, Tel.: +48 665 882 844, Email: amusisz@intercars.eu

Źródło: