

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

Εξεταστέα ύλη : από την ερώτηση 14 έως και την ερώτηση 36

ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

- | | |
|---|-----|
| 1. Πώς γίνεται η διαδικασία σχηματισμού μείγματος στις diesel ;
Πώς γίνεται ο έλεγχος του φορτίου του πετρελαιοκινητήρα ;
Πώς ρυθμίζεται η προπορεία αυτανάφλεξης ; | 195 |
|---|-----|

Ο πετρελαιοκινητήρας είναι ένας εμβολοφόρος παλινδρομικός κινητήρας εσωτερικής καύσης. Η διαδικασία σχηματισμού του μείγματος γίνεται μέσα στους κυλίνδρους και λίγο πριν το έμβολο φθάσει στο ΑΝΣ, προς το τέλος της συμπίεσης.

Ο έλεγχος του φορτίου του πετρελαιοκινητήρα επιτυγχάνεται μόνο με τον έλεγχο της ποσότητας του καυσίμου που ψεκάζεται.

Η ποσότητα του καυσίμου που ψεκάζεται από την αντλία, ρυθμίζεται με το πάτημα του πεντάλ του γκαζιού και καθορίζει την ισχύ που ο οδηγός ζητά από τον κινητήρα.

Η έναρξη της καύσης (αυτανάφλεξη) καθορίζεται από την αντλία ψεκασμού.
(Όμοια όπως στους βενζινοκινητήρες η ρύθμιση του αβάνς)

- | | |
|--|-----|
| 2. Πώς διακρίνονται οι αντλίες ψεκασμού ;
(κατασκευή – έλεγχος) | 195 |
|--|-----|

σε παλινδρομικές ή περιστροφικές

σε μηχανικά ή ηλεκτρονικά ελεγχόμενες

- | | |
|---|-----|
| 3. Πού χρησιμοποιούνται οι περιστροφικές αντλίες πετρελαίου ; | 195 |
|---|-----|

σε μικρούς κινητήρες diesel, επιβατικών γύρω στα 2,5 λίτρα και μέχρι 6 κυλίνδρους
σε μικρά φορτηγά
σε μικρά τρακτέρ
σε σταθερής χρήσης

- | | |
|---|-----|
| 4. Από ποια μέρη αποτελούνται τα συστήματα έγχυσης πετρελαίου ; | 196 |
|---|-----|

ΕΠΑΛ 2014

1. το ρεζερβουάρ
2. την περιστροφική αντλία
3. το φίλτρο καυσίμου
4. τις σωληνώσεις : αναρρόφησης, μεταφοράς και επιστροφής καυσίμου
5. τα μπεκ με τη βάση στήριξής τους

5. Από ποια μέρη αποτελείται η περιστροφική αντλία πετρελαίου ;

197

1. τον κινητήριο άξονα (περιστρέφεται με τις μισές στροφές του στροφάλου για 4-χρονο κινητήρα)
 2. την πτερωτή αντλία τροφοδοσίας (χαμηλής πίεσης ανάλογα με τις στροφές)
 3. το σύστημα περιστροφής και παλινδρόμησης του εμβόλου
 4. το έμβολο υψηλής πίεσης
 5. το σύστημα μοχλών του ρυθμιστή ποσότητας καυσίμου
 6. τον φυγοκεντρικό ρυθμιστή στροφών τεστ 2010
 7. τον υδραυλικό ρυθμιστή της προπορείας ψεκασμού , ανάλογα με τις συνθήκες λειτουργίας
 8. πρόσθετα διορθωτικά συστήματα
- (+ οι βαλβίδες διανομής της υψηλής πίεσης)

6. Ποιες είναι οι διαφορές μεταξύ μιας εμβολοφόρου και μιας περιστροφικής αντλίας ;

196

περιστροφική (τύπου διανομέα)

παλινδρομική

- | | |
|--|--|
| - ένα έμβολο για όλους τους κύλινδρους | - έμβολα όσα και οι κύλινδροι |
| - περιστροφική και παλινδρομική | - μόνο παλινδρομική και στροφή γωνίας |
| - σε 1 στροφή , διαδρομές όσες οι κύλινδροι | - σε 1 στροφή , το καθ' ένα μία διαδρομή |
| - ταυτόχρονη παροχή και διανομή | - μόνο παροχή (όχι διανομή) |
| - ρύθμιση ποσότητας με ολισθαίνοντα δακτύλιο | - ρύθμιση ποσότητας με οδοντωτό κανόνα και μετρητικό χιτώνιο |
| - λίπανση με το ίδιο το καύσιμο | - λίπανση με λιπαντικό |

7. Πώς διανέμεται το καύσιμο στους διάφορους κύλινδρους ;

216 - 196

Το έμβολο της αντλίας με την παλινδρομική και την περιστροφική του κίνηση εξα-φαλίζει την ταυτόχρονη παροχή και διανομή του καυσίμου σε όλους τους κύλινδρους του κινητήρα .

Στη διάρκεια μιας περιστροφής , το εμβόλο κάνει τόσες διαδρομές όσοι και οι κύλινδροι και σε κάθε διαδρομή τροφοδοτεί με καύσιμο και ένα μπεκ .

Έτσι στη διάρκεια της μιας περιστροφής του εμβόλου ψεκάζουν όλα τα μπεκ .

8. Πώς γίνεται η προσαρμογή των στροφών στις διάφορες συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα ; 196- 198
ή Πως καθορίζεται η ποσότητα ψεκασμού :

Οι προσαρμογή των στροφών του ρελαντί, εκκίνησης, ενδιάμεσων περιοχών λειτουργίας καθώς και άλλων παραμέτρων είναι δυνατή με τη χρήση ελατηρίων, μοχλών και αντιβάρων του ρυθμιστή στροφών.

Ο ρυθμιστής στροφών είναι φυγοκεντρικός και αποτελείται από :

- * τα αντίβαρα και
- * το ρυθμιστικό δαχτυλίδι με τους μοχλούς

Η θέση του δακτυλίου καθορίζει :

- την ενεργό διαδρομή του εμβόλου της αντλίας
- την ποσότητα του καυσίμου που ψεκάζεται
- τη λειτουργία του κόφτη στο ανώτατο όριο στροφών

Οι μοχλοί συνδέονται με το πεντάλ του γκαζιού.

9. Πώς γίνεται η διακοπή λειτουργίας των πετρελαιοκινητήρων ; 196

Γίνεται με τη διακοπή της τροφοδοσίας καυσίμου και χρησιμοποιούνται μηχανικές ή ηλεκτρικές διατάξεις διακοπής λειτουργίας.

10. Πώς λιπαίνεται, ψύχεται η αντλία και γιατί φιλτράρεται το πετρέλαιο ; 197

Το φιλτράρισμα απαιτείται στις αντλίες επειδή :

- * αποτελούνται από εξαρτήματα μεγάλης ακρίβειας
- * είναι κατασκευασμένες με πολύ μικρές ανοχές

Το πετρέλαιο χρησιμοποιείται για :

- τη λίπανση και
- την ψύξη της αντλίας, περιλούζοντας για τον σκοπό αυτό όλα τα εξαρτήματά της.

11. Γιατί χρησιμοποιούνται υδατοπαγίδες και που τοποθετούνται ;

197

Για την απομάκρυνση της υγρασίας, που οδηγεί στη διάβρωση των ευαίσθητων εξαρτημάτων της αντλίας.

Τοποθετούνται στο κύκλωμα παροχής καυσίμου (και εκ των υστέρων)
(το νερό ως βαρύτερο του πετρελαίου καταλήγει στον πυθμένα των δοχείων)

12. Τι ποσότητες καυσίμου διακινούνται από την αντλία τροφοδοσίας χαμηλής πίεσης;

198

Η ποσότητα του καυσίμου που διακινείται από την αντλία τροφοδοσίας είναι μεγαλύτερη από τη μέγιστη απαιτούμενη .

* Όσο πετρέλαιο δεν χρησιμοποιείται από τα μπεκ επιστρέφει μέσω μιας βαλβίδας by pass (παράκαμψης) στο ρεζερβουάρ .

* Μια δεύτερη βαλβίδα διατηρεί σταθερή την εσωτερική πίεση στην ίδια την αντλία , ανεξάρτητα από τις στροφές της .

13. Ποιες είναι οι βοηθητικές διατάξεις μιας περιστροφικής αντλίας ;

199- 200

1. θετικός έλεγχος ροπής
2. αρνητικός έλεγχος ροπής
3. ψυχρή εκκίνηση
4. αύξηση των στροφών ρελαντί
5. διακοπή λειτουργίας του κινητήρα
6. αντιστάθμιση πίεσης πολλαπλής εισαγωγής
7. αντιστάθμιση ατμοσφαιρικής πίεσης
8. αντιστάθμιση φορτίου κινητήρα

14. Ποια ανάγκη οδήγησε στην ηλεκτρονική ρύθμιση των περιστροφικών αντλιών και ποια είναι τα πλεονεκτήματα της ηλεκτρονικής ρύθμισης ; 200

Η ανάγκη για καυσαέρια συγκεκριμένης σύνθεσης και για χαμηλότερους ρύπους .

Πλεονεκτήματα :

- * η δυνατότητα σύνδεσης με ένα μεγάλο αριθμό ηλεκτρονικών συστημάτων ελέγχου και να γίνει χρήση χαρακτηριστικών καμπυλών λειτουργίας πολλών παραμέτρων (δυνατότητα επεξεργασίας διαφόρων σημάτων από τους αισθητήρες λειτουργίας του κινητήρα και του οχήματος και προσαρμογή της έκχυσης σε αυτές)
- * η δυνατότητα ενσωμάτωσης συστημάτων και λειτουργιών , όπως :
το σύστημα αυτομάτου ελέγχου ταχύτητας
η αύξηση των στροφών του ρελαντί όταν λειτουργεί το σύστημα κλιματισμού κλπ
- * η δυνατότητα ανταλλαγής σημάτων εξόδου από άλλα συστήματα , που για τη λειτουργία τους απαιτείται να γνωρίζουν τη στιγμιαία ροπή του κινητήρα

15. Ποιες είναι οι νέες λειτουργίες των ηλεκτρονικών περιστροφικών αντλιών EDC ; EDC : Electronic Diesel Control 201

ΕΠΑΛ 2013

Στη βασική τους δομή δεν διαφέρουν από τις μηχανικές , ενώ τα ρυθμιστικά εξαρτήματα είναι ηλεκτρικά και ενεργοποιούνται μέσω αισθητήρων και ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου.

Τα συστήματα αυτά χαρακτηρίζονται ως αντλίες πετρελαίου με ηλεκτρονικό έλεγχο λειτουργίας (EDC : Electronic Diesel Control)

(ECU : Electronic Control Unit ή εγκέφαλος ή ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου)

Οι νέες λειτουργίες :

1. ηλεκτρονικός έλεγχος της θερμοκρασίας για τον καθορισμό της ποσότητας του ψεκαζομένου καυσίμου και ο περιορισμός της ποσότητας εκκίνησης
2. έλεγχος ρελαντί ανεξάρτητα από το εκάστοτε φορτίο
3. ηλεκτρονικός έλεγχος αρχής ψεκασμού (γωνίας προπορείας ψεκασμού)
4. έλεγχος ταχύτητας οχήματος
5. έλεγχος ανακύκλωσης καυσαερίων
6. ηλεκτρονικό πεντάλ γκαζιού , χωρίς μηχανικά μέρη μετάδοσης της κίνησης
7. ηλεκτρονική διάγνωση βλαβών

(+ μέτρηση ποσότητας αέρα)

16. Ποια είναι τα τρία υποσυστήματα από τα οποία αποτελούνται τα συστήματα EDC ; 201

ΕΠΑΛ 2015

1. τους αισθητήρες
2. τη μονάδα ελέγχου (εγκέφαλο , ECU : Electronic Control Unit)
3. τους ενεργοποιητές (ρυθμιστικά εξαρτήματα)

17. Για ποιες συνθήκες λειτουργίας ενημερώνεται ο εγκέφαλος των EDC αντλιών και ποια είναι η θέση του εγκεφάλου ; 202

ΕΠΑΛ 2009

Ο εγκέφαλος βρίσκεται στο χώρο των επιβατών , για προστασία από :
τις υψηλές θερμοκρασίες
τις σκόνες
τα νερά κλπ.

Ο εγκέφαλος ενημερώνεται για τις παρακάτω συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα και δίνει εντολές στους ενεργοποιητές, οι οποίοι με την σειρά τους προβαίνουν στις διάφορες απαραίτητες ρυθμίσεις, προκειμένου να εξασφαλισθεί η βέλτιστη δυνατή λειτουργία της Ντιζελομηχανής :

1. το φορτίο του κινητήρα
2. τον αριθμό στροφών
3. τη θερμοκρασία του ψυκτικού υγρού
4. το υψόμετρο (ατμοσφαιρική πίεση)

18. α) Τι αντικαθιστά , που βρίσκεται και από τι αποτελείται ο ηλεκτρομαγνητικός έλεγχος της ψεκαζόμενης ποσότητας ; 202
β) Πώς γίνεται ο ηλεκτρονικός έλεγχος της ψεκαζόμενης ποσότητας καυσίμου; 203

α) Αντικαθιστά το μηχανικό , φυγοκεντρικό ρυθμιστή ποσότητας καυσίμου .
Βρίσκεται στο επάνω μέρος της αντλίας .

Αποτελείται από :

- * το ηλεκτρομαγνητικό εξάρτημα , που περιστρέφει τον άξονα με το έκκεντρο , ανάλογα με τις ανάγκες του κινητήρα και ενεργοποιείται από τον εγκέφαλο (όπως το βηματικό μοτέρ)
- * τον άξονα με το έκκεντρο και
- * τον αισθητήρα θέσης εκκέντρου (ποτενσιόμετρο) για ακριβέστερες ρυθμίσεις
- * το δακτυλίδι ρύθμισης

202

β) Ο εγκέφαλος συγκρίνει τις τιμές που παίρνει από τους διάφορους αισθητήρες και ρυθμίζει, με βάση τα διαγράμματα βέλτιστης λειτουργίας, τα οποία έχει αποθηκευμένα, την κατάλληλη ποσότητα καυσίμου που πρέπει να ψεκαστεί τη συγκεκριμένη στιγμή.

Η ρύθμιση γίνεται μέσω του εκκέντρου , που το περιστρέφει ένα ηλεκτρομαγνητικό στοιχείο (που λειτουργεί σαν βηματικό μοτέρ) και μετακινεί το δαχτυλίδι, που αυτό με τη σειρά του διολισθαίνει επάνω στον άξονα και αυξομειώνει την ψεκαζόμενη ποσότητα πετρελαίου.

Η θέση του εκκέντρου και του δαχτυλιδιού ελέγχεται μέσω ποτενσιόμετρου από τον εγκέφαλο , έτσι ώστε σε τυχόν αποκλίσεις να είναι δυνατή μια λεπτομερέστερη δεύτερη ρύθμιση.

Το ποτενσιόμετρο βρίσκεται στο επάνω μέρος της αντλίας και ακριβώς επάνω από το ηλεκτρομαγνητικό στοιχείο. 203

19. Με τι αντιστοιχεί , πως λειτουργεί και τι επιτυγχάνει η ηλεκτρονική ρύθμιση αρχής ψεκασμού ; Πώς επιτυγχάνεται η βέλτιστη στιγμή ψεκασμού ; 202

Αντιστοιχεί στα συστήματα αβάνς και λειτουργεί παρόμοια με την υδραυλική διάταξη χρονισμού .

Λειτουργεί μέσω μιας βαλβίδας , που ανοιγοκλείνει ρυθμικά , ενώ ο ρυθμός της καθορίζεται από τον εγκέφαλο .

- * ανοιχτή βαλβίδα → η πίεση είναι χαμηλή → και η αρχή ψεκασμού καθυστερεί
- * κλειστή βαλβίδα → η πίεση είναι μεγάλη → και η αρχή ψεκασμού γίνεται νωρίς

Η βέλτιστη στιγμή ψεκασμού επιτυγχάνεται, με το να ανοίγει και να κλείνει η ηλεκτρομαγνητική βαλβίδα σε έναν συγκεκριμένο ρυθμό , ενώ ο ρυθμός καθορίζεται από τον εγκέφαλο .

20. Ποιοι παράγοντες , που χαρακτηρίζουν έναν κινητήρα , εξαρτώνται από την χρονική στιγμή έναρξης του ψεκασμού ; 203

1. η ομαλή λειτουργία του κινητήρα
2. ο θόρυβος του κινητήρα
3. η κατανάλωση καυσίμου
4. η δημιουργία καπνού

21. Ποιο είναι το απαραίτητο σήμα , για τον καθορισμό με ακρίβεια της έναρξης ψεκασμού και πώς χρησιμοποιεί ο εγκέφαλος το σήμα του ; 203

Το συγκεκριμένο σήμα δίδεται από έναν αισθητήρα που βρίσκεται ενσωματωμένος σε ένα από τα μπεκ .

Ο αισθητήρας που βρίσκεται μέσα στο μπεκ , αναγνωρίζει την κίνηση της βελόνας του, όταν αυτή ανοίγει για να ψεκάσει το καύσιμο και ενημερώνει με ένα σήμα τον εγκέφαλο.

Έτσι ο εγκέφαλος καθορίζει συνεχώς και με ακρίβεια την στιγμή έναρξης του ψεκασμού. (αυτό το μπεκ έχει επιπλέον τα καλώδια που μεταφέρουν το σήμα στον εγκέφαλο)

Εάν διαπιστωθεί απόκλιση από τα προβλεπόμενα, ο εγκέφαλος ενεργοποιεί την μαγνητική βαλβίδα (HM), η οποία αλλάζει την πίεση στο υδραυλικό έμβολο και διαμορφώνει έτσι τη νέα αρχή ψεκασμού .

22. Τι γνωρίζεται για τη λειτουργία cut off ; 203

Όταν ο κινητήρας επιβραδύνει , τότε δεν ψεκάζεται καύσιμο (λειτουργία cut off) και το κύκλωμα ελέγχου διακόπτεται ή αντικαθίσταται από ένα « διάγραμμα χειρισμού » .

23. Σε τι βοηθάει η ανακύκλωση καυσαερίων στους Diesel και πώς ενεργοποιείται ; 203

Η ανακύκλωση των καυσαερίων βοηθάει στη μείωση των NO_x (οξείδια του Αζώτου) με τη μείωση της θερμοκρασίας στο θάλαμο καύσης .

Ο εγκέφαλος ενεργοποιεί ηλεκτρικά τη βαλβίδα ανακύκλωσης , ελευθερώνοντας την κατάλληλη στιγμή το άνοιγμα ενός αγωγού από την εξάτμιση προς την πολλαπλή εισαγωγής .

(η βαλβίδα φαίνεται στην εικόνα 6.1.4 σελ. 202 , στη γωνία κάτω δεξιά)

24. Πώς εντοπίζονται οι βλάβες στο ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου των Diesel ; 204

Όλοι οι αισθητήρες και όλες οι λειτουργίες του ηλεκτρονικού ελέγχου τόσο της αντλίας όσο και γενικότερα του οχήματος, ελέγχονται μέσω ενός κυκλώματος ηλεκτρονικού ελέγχου , που :

- * αναγνωρίζει βλάβες και χαλασμένα εξαρτήματα
- * αποθηκεύει τις βλάβες στον εγκέφαλο και
- * ανακαλούνται με το εξειδικευμένο διαγνωστικό μηχάνημα και
- * εντοπίζονται με τους κωδικούς βλάβης που εμφανίζονται στην οθόνη του διαγνωστικού

Στα επισκευαστικά βιβλία του κατασκευαστή υπάρχει η αντιστοιχία των κωδικών σε συγκεκριμένες βλάβες και σχετικές επεξηγήσεις .

25. Ποιες βοηθητικές λειτουργίες προβλέπονται , στην περίπτωση βλάβης ηλεκτρονικών εξαρτημάτων ελέγχου ; (λειτουργίες S.O.S.) 204

Σε περιπτώσεις βλάβης , προκειμένου να μην ακινητοποιηθεί το όχημα , αλλά να φτάσει με δικές του δυνάμεις μέχρι το πλησιέστερο Συνεργείο , προβλέπονται στο σύστημα λειτουργίες ανάγκης. Στις περιπτώσεις αυτές το σήμα που λείπει λόγω βλάβης αντικαθίσταται από ένα άλλο. (άλλου αισθητήρα ή προγραμματισμένης τιμής από τον κατασκευαστή) Ο οδηγός , σε όλες αυτές τις περιπτώσεις ειδοποιείται για τη βλάβη από τις διάφορες ενδεικτικές λυχνίες .

Ο εγκέφαλος

π.χ. επιλέγει τους 20° C εάν χαλάσει ο αισθητήρας θερμοκρασίας αέρα

π.χ. >> >> 80° C >> >> >> >> ψυκτικού υγρού

π.χ. >> το σήμα από τη βελόνας του μπεκ ή το σήμα του εκκεντροφόρου , για χαλασμένο αισθητήρα στροφών

26. Τι γνωρίζετε για την περιστροφική αντλία με ακτινωτή διάταξη εμβόλων ; 204

Είναι μια αντλία με ηλεκτρονικό έλεγχο λειτουργίας και δυνατότητα δημιουργίας πιέσεων ψεκασμού μέχρι 1.600 bar . Το καύσιμο εισέρχεται με χαμηλή πίεση 20 bar περίπου. Δεν έχει ένα κεντρικό έμβολο υψηλής πίεσης , αλλά ζεύγη εμβόλων σε ακτινωτή διάταξη .

Ιδιαιτερότητα του συστήματος είναι ότι μια ηλεκτρομαγνητική βαλβίδα ρυθμίζει :

- * την πλήρωση των κυλίνδρων υψηλής πίεσης της αντλίας αφενός και
- * την αρχή ψεκασμού αφετέρου

27. Ποια άλλα ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενα συστήματα γνωρίζετε ; 205 - 206 - 207

Εκτός από το σύστημα EDC : Electronic Diesel Control είναι και τα :

- * το σύστημα Common – Rail
- * το σύστημα αντλίας – μπεκ
- * το σύστημα TDI : Turbo Diesel Injection

28. Τι σύστημα είναι το Common – Rail και από ποια κυκλώματα αποτελείται ; 205 – 206

Το σύστημα αυτό μοιάζει με τον ψεκασμό τεσσάρων σημείων των βενζινοκινητήρων.

Αποτελείται από τα παρακάτω κυκλώματα :

1. **κύκλωμα χαμηλής πίεσης** . Περιλαμβάνει : - τη γριναζωτή αντλία χαμηλής πίεσης
- το φίλτρο καυσίμου
- τον μηχανισμό προθέρμανσης καυσίμου
- τον ψύκτη καυσίμου
- τις σωληνώσεις χαμηλής πίεσης και
- τις σωληνώσεις επιστροφής
2. **κύκλωμα υψηλής πίεσης** . Περιλαμβάνει : - την εμβολοφόρο αντλία υψηλής πίεσης
- τις σωληνώσεις υψηλής πίεσης
- τον διακλαδωτήρα : Rail
- τους ψεκαστήρες – μπεκ με ενσωματωμένες ηλεκτρομαγνητικές βαλβίδες

εικόνα 6.1.8 , σελ. 205 : ο (ΨΚ) ψύκτης καυσίμου βρίσκεται στον αγωγό επιστροφών (κάτω αριστερά του ρεζερβουάρ) και ο εναλλακτήρας προθέρμανσης καυσίμου στην έξοδο του σωλήνα αναρρόφησης του ρεζερβουάρ (κάτω δεξιά)

3. ηλεκτρονικό κύκλωμα ελέγχου περιλαμβάνει

- τον ηλεκτρονικό εγκέφαλο (ECU)
- τους αισθητήρες
- τις ηλεκτρομαγνητικές βαλβίδες (ενεργοποιητές μπεκ)
- τον αισθητήρα πίεσης στο διακλαδωτήρα διακλαδωτήρας = Rail

- * Στον διακλαδωτήρα προωθείται από την αντλία χαμηλής μεγαλύτερη ποσότητα καυσίμου από ότι απαιτείται.
- * Στον διακλαδωτήρα επικρατούν σχετικά σταθερές συνθήκες πίεσης.
- * Η πίεση ρυθμίζεται ηλεκτρονικά από τον εγκέφαλο μέσω του αισθητήρα πίεσης και κυμαίνεται από 400 έως 1.350 bar , ανάλογα με το φορτίο και τις στροφές του κινητήρα .
- * Η έναρξη ψεκασμού καθορίζεται από τον εγκέφαλο μέσω των ενσωματωμένων ηλεκτρομαγνητικών βαλβίδων στα μπεκ.
- * Η ποσότητα ψεκασμού καθορίζεται από τη χρονική διάρκεια όπου το μπεκ παραμένει ανοικτό και από την ρυθμιζόμενη πίεση στον διακλαδωτήρα (Rail)

29. Ποια είναι τα πλεονεκτήματα του συστήματος Common - Rail ;

206

ΕΠΑΛ 2011 & 2016

- * δυνατότητα υψηλών πιέσεων ψεκασμού
- * μεταβλητές πιέσεις ψεκασμού , ανάλογα με τις συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα
- * η αρχή ψεκασμού καθορίζεται από τον εγκέφαλο
- * δυνατότητα προγραμματισμού της μονάδας ψεκασμού
- * ευκολία τοποθέτησης σε διαφορετικούς κινητήρες

30. Πώς ρυθμίζεται η πίεση και πως καθορίζεται η έναρξη και η ποσότητα ψεκασμού του συστήματος Common – Rail ;

206

Η πίεση ρυθμίζεται ηλεκτρονικά από τον εγκέφαλο μέσω του αισθητήρα πίεσης και κυμαίνεται από 400 έως 1.350 bar , ανάλογα με το φορτίο και τις στροφές του κινητήρα .

Η έναρξη ψεκασμού καθορίζεται από τον εγκέφαλο μέσω των ενσωματωμένων ηλεκτρομαγνητικών βαλβίδων (στα μπεκ).

Η ποσότητα ψεκασμού καθορίζεται :

- * από τη χρονική διάρκεια που το μπεκ παραμένει ανοικτό (ενεργοποιείται)
- * από τη ρυθμιζόμενη πίεση στον διακλαδωτήρα

31. Τι περιλαμβάνουν και πώς ενεργοποιούνται τα ειδικής κατασκευής μπεκ , στο σύστημα αντλίας- μπεκ;

Πώς γίνονται οι ρυθμίσεις της αρχής και της διάρκειας ψεκασμού ; 206 – 207

Τα ειδικής κατασκευής μπεκ περιλαμβάνουν :

- * το έμβολο υψηλής πίεσης που ενεργοποιείται από ένα φαρδύ έκκεντρο
- * την ηλεκτρομαγνητική βαλβίδα

Η αρχή και η διάρκεια ψεκασμού εξαρτώνται από τη λειτουργία της ηλεκτρομαγνητικής βαλβίδας , σε όλες τις συνθήκες λειτουργίας , για το σβήσιμο του κινητήρα και για τη λειτουργία επιβράδυνσης cat off .

32. Ποια είναι τα βασικά εξαρτήματα και ποιες είναι οι διαφορές του TDI από τους συμβατικούς πετρελαιοκινητήρες; 207 - 208

TDI : Turbo Diesel Injection κινητήρας άμεσου ψεκασμού

1. Οι **εκχυτήρες** εκνεφώνουν το καύσιμο σε λεπτά σταγονίδια και το ψεκάζουν μέσα στο θάλαμο καύσης και όχι σε προθάλαμο καύσης.

αποτέλεσμα : μεγαλύτερη ισχύς και μειωμένοι ρύποι

2. Ο **υπερσυμπιεστής** χρησιμοποιεί τα καυσαέρια για να αυξήσει την πίεση του εισερχόμενου αέρα. Η πίεση και η λειτουργία του είναι ελεγχόμενες από την ηλεκτρονική μονάδα του συστήματος σε μια μεγάλη περιοχή στροφών του κινητήρα , χωρίς να παρατηρείται το φαινόμενο της καθυστέρησης της αύξησης των στροφών του υπερσυμπιεστή.

αποτέλεσμα : αυξημένη ισχύς και αποδοτική λειτουργία του turbo σε μια μεγάλη περιοχή στροφών , χωρίς να εμφανίζει την καθυστέρηση ανταπόκρισης

3. ο κινητήρας χρειάζεται λίγες μόνο εξωτερικές ρυθμίσεις ,
>> έχει λιγότερα εξαρτήματα που υπόκεινται σε φθορά
>> έχει μειωμένες απαιτήσεις συντήρησης

αποτέλεσμα : μικρό κόστος συντήρησης και μειωμένες πιθανότητες εμφάνισης βλαβών

4. ο **σχεδιασμός των θαλάμων καύσης** δημιουργεί έντονο στροβιλισμό του αέρα και εξασφαλίζει καλύτερη διασπορά των σταγονιδίων του καυσίμου

αποτέλεσμα : χαμηλότεροι ρύποι και αυξημένη ισχύς

5. Το ηλεκτρονικό σύστημα διαχείρισης του κινητήρα βασίζεται σε ένα υπολογιστή που διαθέτει πολλούς διαφορετικούς χάρτες ρύθμισης του κινητήρα :
για τον ψεκασμό και
για τη λειτουργία του υπερσυμπιεστή

αποτέλεσμα: περισσότερη ισχύς
εξοικονόμηση καυσίμου και
χαμηλότερους ρύπους

33. Ποια είναι τα επιμέρους υποσυστήματα που διαθέτει ο κινητήρας TDI ; 208-209-210

TDI : Turbo Diesel Injection

- * **σύστημα εισαγωγής αέρα**
- * >> **τροφοδοσίας καυσίμου**
- * >> **ηλεκτρονικού ελέγχου**
- * >> **αλληλεπίδρασης με άλλα συστήματα**

αναλυτικά

- * σύστημα εισαγωγής αέρα : 1. ο υπερσυμπιεστής αυξάνει την σχέση μάζας ανά όγκο του εισερχόμενου αέρα
2. το intercooler (ψυγείο αέρα) ψύχει τον συμπιεσμένο θερμό αέρα εισαγωγής για να αυξήσει την πυκνότητά του
3. ο ειδικά διαμορφωμένος αυλός αυξάνει τον στροβιλισμό του εισερχόμενου αέρα
 - * σύστημα τροφοδοσίας καυσίμου : 1. ψεκασμός καυσίμου απευθείας στον θάλαμο καύσης από τα μπεκ που διαθέτουν περισσότερες από μια οπές , με πίεση που φθάνει τα 800 bar
2. ψεκασμός του καυσίμου σε δύο στάδια για καλύτερη τεχνική καύσης
- αποτέλεσμα αυτής της τεχνικής καύσης είναι :
- τα μειωμένα επίπεδα θορύβου παρά την υψηλή πίεση ψεκασμού του καυσίμου και
 - τα χαμηλότερα επίπεδα ρύπων
- * σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου : Για να επιτευχθεί χαμηλή κατανάλωση καυσίμου και χαμηλή εκπομπή ρύπων, η ποσότητα και ο χρόνος έναρξης του ψεκασμού ελέγχονται ηλεκτρονικά.

Το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου προσδιορίζει:

- την ποσότητα του καυσίμου που ψεκάζεται
- την έναρξη του ψεκασμού
- την πίεση του υπερσυμπιεστή
- το χρόνο λειτουργίας των προθερμαντήρων

* αλληλεπίδραση με άλλα συστήματα :

- με το σύστημα ανακύκλωσης καυσαερίων
- με το σύστημα κλιματισμού
- με το σύστημα ακινητοποίησης – immobilizer
- με το σύστημα ελέγχου ταχύτητας - cruise control

34. Τι προσδιορίζει το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου του TDI ; 209

ΕΠΑΛ 2012

- * την ποσότητα του καυσίμου που ψεκάζεται
- * την έναρξη του ψεκασμού
- * την πίεση του υπερσυμπιεστή
- * το χρόνο λειτουργίας των προθερμαντήρων

35. Πως λειτουργεί το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου του TDI εάν διαπιστωθεί βλάβη στα ηλεκτρονικά του εξαρτήματα ; 209

Κατά τη διαδικασία εκκίνησης του κινητήρα η ECU εκτελεί την αυτοδιάγνωση , δηλ. ελέγχει την καλή κατάσταση λειτουργίας όλων των εξαρτημάτων . Εάν υπάρχει βλάβη σε κάποιο εξάρτημα , καταγράφει τη βλάβη στη μνήμη αυτοδιάγνωσης και ενεργοποιεί τις ανάλογες ενδεικτικές λυχνίες και εάν απαιτείται ενεργοποιεί το πρόγραμμα έκτακτης ανάγκης . 213

Εάν διαπιστωθεί κάποια βλάβη στα εξαρτήματα του συστήματος, το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου λειτουργεί ως εξής:

1. Εάν έχει υποστεί βλάβη κάποιος αισθητήρας που το σήμα του χρησιμοποιείται για ρυθμίσεις, η ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου λαμβάνει προκαθορισμένες εφεδρικές τιμές ή τιμές που προκύπτουν από την επεξεργασία των σημάτων άλλων αισθητήρων.
2. Εάν εμφανιστεί βλάβη που διακόπτει μια επιμέρους λειτουργία που επιδρά στην απόδοση του κινητήρα ,τότε ο οδηγός ενημερώνεται για την εμφάνιση της βλάβης μέσω της λυχνίας των προθερμαντήρων που αναβοσβήνει.
3. Εάν υπάρξει βλάβη στο ηλεκτρονικό σύστημα του πεντάλ του γκαζιού , η ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου αυξάνει τις στροφές του ρελαντί στις 1.500 στροφές ανά λεπτό περίπου , για να είναι δυνατή η απομάκρυνση του αυτοκινήτου από το ρεύμα της κυκλοφορίας.
4. Εάν δεν είναι εξασφαλισμένη η ασφαλής η λειτουργία του κινητήρα, τότε η ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου διακόπτει τη λειτουργία του συστήματος τροφοδοσίας :
 - * είτε από το μετρητή καυσίμου
 - * είτε από τη βαλβίδα διακοπής της τροφοδοσίας καυσίμου

Η επικοινωνία της ECU με το διαγνωστικό μηχάνημα γίνεται από τη φίσα ελέγχου .

36. Με ποια άλλα συστήματα αλληλεπιδρά το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου του TDI ; (ίδιο με τα πρόσθετα σήματα εξόδου σελ. 215) 210

Ο κινητήρας TDI λόγω της εκτέλεσης ελέγχων μέσα από την ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου έχει δυνατότητα αλληλεπίδρασης με άλλα συστήματα , όπως :

- * Το σύστημα ανακύκλωσης καυσαερίων (EGR) , για τη μείωση των οξειδίων του αζώτου που παράγονται κατά την καύση .
- * Το σύστημα κλιματισμού, για την αύξηση των στροφών του ρελαντί ή την απενεργοποίησή του , όταν απαιτείται η απόδοση όλης της ισχύος του κινητήρα στους τροχούς .
- * Το σύστημα ακινητοποίησης (immobilizer) του κινητήρα για την αποτροπή κλοπής του αυτοκινήτου .
- * Το σύστημα ελέγχου ταχύτητας του αυτοκινήτου (cruise control) για την κίνηση του αυτοκινήτου με σταθερή ταχύτητα χωρίς το πάτημα του πεντάλ του γκαζιού από τον οδηγό .

εικ. 6.3.3 σελ. 214 τεστ αντιστοίχισης 2015

37. Από ποια μέρη αποτελείται το σύστημα διαχείρισης ενός κινητήρα TDI ; 210-211
τεστ 2015

αποτελείται από :

- * του αισθητήρες
- * την ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου (ECU - εγκέφαλος)
- * τους ενεργοποιητές και
- * τη φίσα διάγνωσης

38. Ποια εξαρτήματα ονομάζονται αισθητήρες και ποια ενεργοποιητές ; 211

Αισθητήρες ονομάζονται τα εξαρτήματα που συλλέγουν πληροφορίες για την κατάσταση (συνθήκες) λειτουργίας του κινητήρα και τις επιθυμίες του οδηγού .

Οι πληροφορίες αυτές μετατρέπονται σε ηλεκτρικά σήματα και μεταβιβάζονται στην ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου του συστήματος .

Η ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου του συστήματος δέχεται τα σήματα από τους αισθητήρες και τα επεξεργάζεται με βάση τις πληροφορίες που είναι αποθηκευμένες στη μνήμη της. Στη συνέχεια διαμορφώνει ανάλογα τα σήματα εξόδου που στέλνει στους ενεργοποιητές .

Ενεργοποιητές ονομάζονται τα εξαρτήματα που δέχονται τα σήματα εξόδου από την ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου του συστήματος και μεταβάλλουν τη θέση ή την κατάσταση τους , με αποτέλεσμα την μεταβολή των λειτουργιών που εκτελούν .

39. Ποιοι είναι οι αισθητήρες και οι ενεργοποιητές του συστήματος διαχείρισης ενός κινητήρα TDI ;	211-212-213-214-215
---	---------------------

ΕΠΑΛ 2013 & εικ. 6.3.3 σελ. 214 τεστ αντιστοίχισης 2015

οι αισθητήρες

- 1 α. αισθητήρας θέσης βελόνας του μπεκ
- 2 α. αισθητήρας στροφών κινητήρα
- 3 α. μετρητής μάζας αέρα
- 4 α. αισθητήρας θερμοκρασίας ψυκτικού υγρού
- 5 α. διακόπτης φρένων
- 6 α. διακόπτης συμπλέκτη
- 7 α. συγκρότημα αισθητήρα θέσης πεντάλ γκαζιού , διακόπτη ρελαντί και κατεβάσματος ταχύτητας σε αυτ/τα με αυτόματο κιβώτιο .
- 8 α. αισθητήρας θέσης εμβόλου ρύθμισης (δακτυλιδιού ρύθμισης)
- 9 α. αισθητήρας θερμοκρασίας καυσίμου
- 10 α. πρόσθετα σήματα εισόδου (σήματα άλλων συστημάτων)

οι ενεργοποιητές

- 1 β. προθερμαντήρες
- 2 β. προθερμαντήρες ψυκτικού υγρού
- 3 β. ηλεκτρομαγνητική βαλβίδα ελέγχου του συστήματος EGR
- 4 β. βαλβίδα ρύθμισης της πίεσης του υπερσυμπιεστή
- 5 β. λυχνία χρόνου προθέρμανσης και προειδοποιητική λυχνία βλαβών
- 6 β. ρυθμιστής ποσότητας καυσίμου
- 7 β. βαλβίδα διακοπής της τροφοδοσίας
- 8 β. βαλβίδα έναρξης ψεκασμού
- 9 β. πρόσθετα σήματα εξόδου

40. Τι τύπος είναι ο αισθητήρας θέσης βελόνας , τι πληροφορεί την ECU και **πως** χρησιμοποιείται το σήμα του ; 211

Είναι αισθητήρας επαφής .

Στέλνει σήμα στην ECU όταν ξεκινά ο ψεκασμός .

Η ECU → συγκρίνει την τιμή αυτή με τη θεωρητική που έχει στη μνήμη της
→ αξιολογεί τα σήματα άλλων αισθητήρων και εάν χρειάζεται
→ επαναπροσδιορίζει (διορθώνει) την έναρξη του ψεκασμού

41. Τι τύπος είναι ο αισθητήρας στροφών, τι πληροφορεί την ECU και **πως** χρησιμοποιείται το σήμα του ; 211

Είναι ένας επαγωγικός αισθητήρας τύπου Hall .

Μετρά τις στροφές του κινητήρα .

Το σήμα του χρησιμοποιείται για → εφαρμογές του συστήματος τροφοδοσίας
→ είτε άλλων συστημάτων

42. Τι τύπος είναι ο μετρητής μάζας αέρα , τι πληροφορεί την ECU και **πως** χρησιμοποιείται το σήμα του ; 211

Είναι παρόμοιος με αυτόν που χρησιμοποιείται στους βενζινοκινητήρες .

Μετρά τη μάζα του αέρα και τη μετατρέπει σε ηλεκτρικό σήμα .

Με το σήμα του η ECU

→ προσδιορίζει την ποσότητα του εισερχόμενου αέρα και
→ υπολογίζει την ποσότητα του καυσίμου που πρέπει να ψεκαστεί

43. Τι τύπος είναι ο αισθητήρας θερμοκρασίας ψυκτικού υγρού , τι πληροφορεί την ECU και **πως** χρησιμοποιείται το σήμα του ; 211

Είναι τύπου αντίστασης NTC (αρνητικού συντελεστή θερμοκρασίας) .

Η τάση που διαμορφώνει το σήμα του μεταβάλλεται με βάση τη θερμοκρασία του ψυκτικού υγρού (του κινητήρα) .

Η ECU χρησιμοποιεί το σήμα του και * ενεργοποιεί τους προθερμαντήρες
(μονάδα ελέγχου) * διορθώνει την ποσότητα του ψεκαζόμενου καυσίμου

44. Πως χρησιμοποιεί η ECU το σήμα του διακόπτη των φρένων ;	212
--	-----

Ο αισθητήρας είναι ένας διακόπτης που κλείνει κύκλωμα (σήμα) όταν πατηθεί το πεντάλ των φρένων για :

- * να ανάψουν τα φώτα των φρένων
- * να ενημερωθεί η μονάδα ελέγχου (HME) και να διακόψει την τροφοδοσία καυσίμου στη φάση αυτή

45. Πως χρησιμοποιεί η ECU το σήμα του διακόπτη του συμπλέκτη ;	212
---	-----

Είναι ένας διακόπτης που ενημερώνει τη μονάδα ελέγχου για τη διακοπή της σύνδεσης του κινητήρα με τους τροχούς και έτσι να επανέλθει η τροφοδοσία καυσίμου, στη λειτουργία του κινητήρα στο ρελαντί .

46. Ποιες λειτουργίες εκτελεί το συγκρότημα του αισθητήρα θέσης πεντάλ γκαζιού;	212
---	-----

Είναι ένα συνάθροισμα αισθητήρων και διακοπών που εκτελεί τις εξής λειτουργίες :

- * ενημερώνει τη μονάδα ελέγχου για τη **θέση του πεντάλ** του γκαζιού από τον οδηγό
- * ενημερώνει τη μονάδα ελέγχου για τη **θέση λειτουργίας στο ρελαντί** , ώστε να ρυθμίζει τις στροφές του κινητήρα ανάλογα με τη λειτουργία ή μη των άλλων συστημάτων :
 - να ρυθμίζει τις στροφές του κινητήρα στο χαμηλό ρελαντί (χωρίς τη λειτουργία άλλων συστημάτων
 - να ρυθμίζει τις στροφές του κινητήρα στο υψηλό ρελαντί (με τη λειτουργία π.χ. του κλιματιστικού , μεγάλης κατανάλωσης ηλεκτρικών φορτίων κ.λ.π.)
- * ο διακόπτης κατεβάσματος ταχύτητας (kickdown) τοποθετημένος σε αυτ/τα με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων ενημερώνει για το **απότομο πάτημα του πεντάλ του γκαζιού** :
 - την μονάδα ελέγχου τροφοδοσίας για να ρυθμίσει ανάλογα τις στροφές του κινητήρα

- την μονάδα ελέγχου του αυτόματου κιβωτίου για την αλλαγή της σχέσης

47. Τι πληροφορεί την ECU ο αισθητήρας θέσης εμβόλου (δακτυλιδιού) ρύθμισης;

213

Πληροφορεί την ECU για τη θέση του εμβόλου ρύθμισης της αντλίας καυσίμου δηλ. για την πραγματική ποσότητα του καυσίμου που ψεκάζεται .

48. Τι τύπος είναι ο αισθητήρας θερμοκρασίας καυσίμου , τι πληροφορεί την ECU και πως χρησιμοποιείται το σήμα του ;

213

Είναι τύπου αντίστασης NTC (αρνητικού συντελεστή θερμοκρασίας) .

Πληροφορεί την ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου για την πραγματική θερμοκρασία του καυσίμου .

Επειδή η θερμοκρασία του καυσίμου επηρεάζει την πυκνότητά του , η ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου θα εκτελέσει τις κατάλληλες διορθώσεις στην ποσότητα ψεκασμού του καυσίμου .

49. Τι πληροφορίες παρέχουν στην μονάδα ελέγχου τα πρόσθετα σήματα εισόδου ;

213

Την πληροφορούν για την κατάσταση λειτουργίας άλλων συστημάτων του αυτ/του , που αλληλεπιδρούν με την κατάσταση λειτουργίας του κινητήρα .

50. Ποια είναι η λειτουργία των προθερμαντήρων α) του κινητήρα και 213
β) του ψυκτικού υγρού ; 214

α) Εάν η θερμοκρασία του κινητήρα είναι χαμηλή , η ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου ενεργοποιεί τους προθερμαντήρες του κινητήρα , ώστε **να αυξηθεί η θερμοκρασία** του θαλάμου καύσης .

Ο χρόνος ενεργοποίησής τους ελέγχεται από : - τα σχετικά ρελέ
και εξαρτάται από : - τη θερμοκρασία του ψυκτικού υγρού

β) Επειδή η ποιότητα καύσης του πετρελαιοκινητήρα εξαρτάται από τη θερμοκρασία του , στους κινητήρες TDI ενεργοποιούνται οι πρόσθετοι προθερμαντήρες ψυκτικού υγρού για :

- να μειωθεί ο χρόνος (προθέρμανσης) που απαιτείται για την αύξηση της θερμοκρασίας του ψυκτικού υγρού του κινητήρα .

- βελτιωθεί η ποιότητα καύσης

51. Πότε ενεργοποιείται η λυχνία χρόνου προθέρμανσης και βλαβών ; 215

Ενεργοποιείται ταυτόχρονα με τη λειτουργία των προθερμαντήρων και απενεργοποιείται πάλι μαζί τους , οπότε μπορεί να γίνει εκκίνηση του κινητήρα .

Σε ορισμένα αυτ/τα η ίδια λυχνία ενεργοποιείται εάν η μονάδα ελέγχου καταγράψει κάποια βλάβη .

52. Πότε ενεργοποιείται ο ρυθμιστής της ποσότητας καυσίμου ; 215

Ενεργοποιείται από την ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου , για κάθε μεταβολή της θέσεως του (**δαχτυλιδιού του**) εμβόλου ρύθμισης της αντλίας , καθορίζοντας έτσι την απαιτούμενη ποσότητα ψεκασμού .

53. Που επιδρά η βαλβίδα έναρξης ψεκασμού ; 215

Η βαλβίδα έναρξης ψεκασμού επιδρά στον υδραυλικό μηχανισμό ελέγχου της έναρξης ψεκασμού και η θέση της ελέγχεται από την ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου του συστήματος .

54. Πότε και γιατί ενεργοποιείται η ηλεκτρομαγνητική βαλβίδα EGR ; 214

Με το σύστημα EGR επιτυγχάνεται η μείωση των εκπομπών των οξειδίων του αζώτου .

Τα οξείδια του αζώτου παράγονται σε συνθήκες υψηλής πίεσης και θερμοκρασίας στο θάλαμο καύσης , δηλ. στα υψηλά φορτία .

Όταν ανιχνευθεί η κατάσταση αυτή , η ΗΜΕ δίνει ένα σήμα (τάση) στη βαλβίδα ελέγχου του EGR για να ανοίξει τη δίοδο ροής των καυσαερίων προς την πολλαπλή εισαγωγής του αέρα .

Έτσι μειώνονται οι εκπομπές των οξειδίων του αζώτου .

55. Πως γίνεται η ρύθμιση της πίεσης του υπερσυμπιεστή ; (στροβιλοσυμπιεστή) 215

Οι στροφές του υπερσυμπιεστή εξαρτώνται από την ποσότητα των καυσαερίων και όχι από τις στροφές του κινητήρα .

Η πίεση που επικρατεί στην πολλαπλή εισαγωγής ελέγχεται από την ΗΜΕ , σύμφωνα με τα αποθηκευμένα δεδομένα στη μνήμη της .

Για να γίνει η ρύθμιση της πίεσης ενεργοποιεί τη βαλβίδα ρύθμισης της πίεσης του υπερσυμπιεστή , που ανοίγει την βαλβίδα διαφυγής , (εκτόνωσης ή booster) .

Με το άνοιγμα της παράκαμψης μεταβάλλεται η ποσότητα των καυσαερίων που περνά από τον στρόβιλο , με αποτέλεσμα τη μεταβολή των στροφών του υπερσυμπιεστή και τη ρύθμιση της πίεσης στην πολλαπλή εισαγωγής .

56. Για ποιο λόγο η ΗΜΕ ενεργοποιεί τη βαλβίδα διακοπής της τροφοδοσίας; 215

Για τη διακοπή της τροφοδοσίας καυσίμου και το σταμάτημα της λειτουργίας του κινητήρα π.χ κατά την στάθμευση του αυτοκινήτου.

(οι βενζινοκινητήρες σταματούν τη λειτουργία τους , όταν τους διακόψουμε το ρεύμα της ανάφλεξης , ενώ οι diesel όταν τους διακόψουμε την τροφοδοσία του καυσίμου)