

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTION: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68

UNIDAD DE MANDO (U.E.C.)

Marca: Bosch ☐ Referencia: Digifant MP 4.4

Ubicación: ☐ situada en el interior en la caja de aguas, en el centro del vano
☐ motor, protegida por una cubierta de plástico

NOTA TÉCNICA: U.E.C. con conector de 68 vías. Inyección secuencial. Gestiona el avance de encendido así como el caudal a inyectar. Controla asimismo el compresor del aire acondicionado, y la vigilancia de los sensores y actuadores que componen el sistema. Además lleva incorporado en su interior el captador de presión del colector de admisión, para poder controlar el caudal de aire presente en la admisión del motor.

PRECAUCIÓN: Atención: la unidad de mando sólo se puede desconectar pasados 30 segundos desde la parada del motor. Peligro de averiar permanentemente la U.E.C. Al desconectar la U.E.C. se pierden los datos de auto-adaptación, por lo que se deberá recorrer una distancia de 8 Km. mínimo, para que se vuelvan a almacenar datos en la memoria volátil.

SENSOR DE PMS Y RPM

Tensión de alimentación: ☐ borne 1 - 3: ☐ > 9 V. ☐ accionar contacto
☐ borne 1 - masa: ☐ > 9 V. ☐ accionar contacto

Señal de salida(1): ☐ borne 2 - 3: ☐ %Dwell ☐ variable en función
☐ del régimen motor
☐ borne 2 - 3: ☐ frecuencia (Hz) ☐ variable en función
☐ del régimen motor

Aislamiento a masa(2): ☐ borne 1 - 3: ☐ > 10 Mohm
☐ borne 2 - 3: ☐ > 10 Mohm

Entrehierro: ☐ no ajustable

(1) Señal digital de ancho de pulso y frecuencia variable, en función de la posición del cigüeñal y de la velocidad de rotación del mismo. Provoca por tanto variaciones de %Dwell y frecuencia al actuar sobre el mando del acelerador.

(2) Medición realizada con el sensor desconectado.

SENSOR DE FASE (RECONOCIMIENTO DE CILINDRO)

Tensión de alimentación: ☐ borne 3 - 1: ☐ 11 - 14 V. ☐ accionar contacto
☐ borne 3 - masa: ☐ 11 - 14 V. ☐ accionar contacto

Señal de salida(1): ☐ borne 2 - 1: ☐ frecuencia (Hz) ☐ variable en función
☐ del régimen motor

Aislamiento a masa(2): ☐ borne 1 - 3: ☐ > 10 Mohm
☐ borne 2 - 3: ☐ > 10 Mohm

Entrehierro: ☐ no ajustable

(1) Señal digital de 3.5 V de amplitud y de frecuencia variable, en función de la velocidad de rotación del árbol de levas. Provoca por tanto variaciones de frecuencia al actuar sobre el mando del acelerador.

(2) Medición realizada con el sensor desconectado.

SENSOR DE POSICIÓN DE MARIPOSA

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTION: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68

Tensión de alimentación: ☐ borne 1 - 3: ☐ 4.7 - 5.2 V. ☐ accionar contacto

Señal de salida: ☐ borne 2 - 3: ☐ 0.5 - 1 V. ☐ placa de mariposa

☐ ☐ ☐ ☐ en reposo

☐ borne 2 - masa: ☐ 0.5 - 1 V. ☐ placa de mariposa

☐ ☐ ☐ ☐ en reposo

☐ borne 2 - 3: ☐ 4.7 - 5 V. ☐ placa de mariposa

☐ ☐ ☐ ☐ abierta totalmente

☐ borne 2 - masa: ☐ 4.7 - 5 V. ☐ placa de mariposa

☐ ☐ ☐ ☐ abierta totalmente

INTERRUPTOR DE RALENTÍ

Resistencia interna: ☐ borne 1 - 2: ☐ < 1 ohm ☐ mariposa cerrada

☐ > 10 Mohm ☐ mariposa levemente

☐ ☐ ☐ ☐ abierta

Tensión de referencia(1): ☐ borne 1 - 2: ☐ 11 - 14 V.

Señal de mando: ☐ borne 2 - 1: ☐ < 1 V. ☐ mariposa cerrada

☐ 11 - 14 V. ☐ mariposa levemente

☐ ☐ ☐ ☐ abierta

NOTA TÉCNICA: Cada vez que se sustituya el interruptor de ralentí se debe proceder a ajustar su posición respecto a la placa de la mariposa. Desmontar la caja de la mariposa y aflojar el interruptor. Medir la distancia entre la placa de la mariposa y el borde de la superficie de junta hacia el colector de admisión. Dicha distancia debe ser de 0.5 mm y es ajustable mediante el movimiento del interruptor. Una vez realizado dicho ajuste, bloquear el interruptor mediante los tornillos de soporte.

(1) Medir entre los bornes 1 y 2 del conector eléctrico del interruptor de ralentí (lado instalación) /U.E.C. conectada / contacto accionado

SENSOR DE TEMPERATURA DE REFRIGERANTE

Resistencia interna: ☐ borne 1 - 2: ☐ 5 - 6.5 Kohm ☐ a 0 °C

☐ 2.5 - 3 Kohm ☐ a 20 °C

☐ 1 - 1.5 Kohm ☐ a 40 °C

☐ 550 - 650 ohm ☐ a 60 °C

☐ 280 - 320 ohm ☐ a 80 °C

☐ 150 - 220 ohm ☐ a 100 °C

Tensión de referencia(1): ☐ borne 1 - 2: ☐ 4.7 - 5.2 V.

☐ borne 1 - masa: ☐ 4.7 - 5.2 V.

Señal de mando: ☐ borne 1 - 2: ☐ 200 mV. ☐ a 80 °C

☐ 1.2 V. ☐ a 10 °C

☐ borne 1 - masa: ☐ 200 mV. ☐ a 80 °C

☐ 1.2 V. ☐ a 10 °C

(1) Medir entre los bornes 1 y 2 del conector eléctrico del sensor de temperatura de refrigerante (lado instalación) /U.E.C. conectada / contacto accionado

SENSOR DE TEMPERATURA DE AIRE

Resistencia interna: ☐ borne 1 - 2: ☐ 5 - 6.5 Kohm ☐ a 0 °C

☐ 2.5 - 3 Kohm ☐ a 20 °C

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTION: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68

☐ ☐ ☐ 1 - 1.5 Kohm ☐ a 40 °C
☐ ☐ ☐ 550 - 650 ohm ☐ a 60 °C
☐ ☐ ☐ 280 - 320 ohm ☐ a 80 °C
☐ ☐ ☐ 150 - 220 ohm ☐ a 100 °C

Tensión de referencia(1): ☐ borne 1 - 2: ☐ ☐ 4.7 -5.2 V.
☐ borne 1 - masa: ☐ ☐ 4.7 -5.2 V.

Señal de mando: ☐ borne 1 - 2: ☐ ☐ 200 mV. ☐ ☐ a 80 °C
☐ ☐ ☐ 1.2 V. ☐ ☐ a 10 °C
☐ borne 1 - masa: ☐ ☐ 200 mV. ☐ ☐ a 80 °C
☐ ☐ ☐ 1.2 V. ☐ ☐ a 10 °C

(1) Medir entre los bornes 1 y 2 del conector eléctrico del sensor de temperatura de aire (lado instalación) /U.E.C. conectada / contacto accionado

SENSOR DE DETONACIÓN I (CILINDROS 1 Y 2)

Resistencia interna: ☐ borne 1 - 2: ☐ ☐ > 10 Mohm

Aislamiento: ☐ borne 1 - 3: ☐ ☐ > 10 Mohm
☐ borne 2 - 3: ☐ ☐ > 10 Mohm

Señal de salida: ☐ borne 1 - 2: ☐ ☐ 0 V. ☐ ☐ a régimen de ralentí
☐ ☐ ☐ > 50 mVAC ☐ ☐ acelerar bruscamente

Par de apriete: ☐ ☐ ☐ 15 - 25 Nm

SENSOR DE DETONACIÓN II (CILINDROS 3 Y 4)

Resistencia interna: ☐ borne 1 - 2: ☐ ☐ > 10 Mohm

Aislamiento: ☐ borne 1 - 3: ☐ ☐ > 10 Mohm
☐ borne 2 - 3: ☐ ☐ > 10 Mohm

Señal de salida: ☐ borne 1 - 2: ☐ ☐ 0 V. ☐ ☐ a régimen de ralentí
☐ ☐ ☐ > 50 mVAC ☐ ☐ acelerar bruscamente

Par de apriete: ☐ ☐ ☐ 15 - 25 Nm

SENSOR LAMBDA CALEFACTADO

Calefacción:

resistencia calefactora(1) ☐ borne 1 - 2: ☐ ☐ 1 - 15 ohm ☐ según temperatura

tensión de alimentación(2) ☐ borne 1 - 2: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ motor en marcha

Tensión de salida variable(3): borne 4 - 3: ☐ ☐ 100 - 900 mV. ☐ motor en marcha
☐ borne 4 - masa: ☐ ☐ 100 - 900 mV. ☐ motor en marcha

Tensión de referencia(4): ☐ borne 4 - 3: ☐ ☐ 450 - 550 mV ☐ accionar contacto

☐ borne 4 - masa: ☐ ☐ 450 - 550 mV ☐ accionar contacto

Aislamiento: ☐ borne 4 - 2: ☐ ☐ > 10Mohm ☐ ☐ sensor desconectado
☐ borne 4 - 1: ☐ ☐ > 10Mohm ☐ ☐ sensor desconectado

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTION: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68

(1) Se comporta como una PTC. Es decir, cuanto mayor es la temperatura, mayor es el valor de su resistencia. Sirve principalmente para limitar el paso de corriente con el aumento de temperatura en los gases de escape.

(2) La tensión de alimentación de la calefacción del sensor está controlada por la U.E.C., por lo que dicha tensión es función de la temperatura motor, carga y régimen del mismo.

(3) Tensión oscilante entre 100 y 900 mV con una frecuencia de aproximadamente 1 Hz.

ELECTRO-BOMBA DE COMBUSTIBLE

Tensión de alimentación: ☐ en bornes: ☐ 11 - 14 V. ☐ accionar contacto

Intensidad de consumo: ☐ 6 - 9 A.

Caudal de suministro: ☐ > 670 cm³ / 30 s. ☐ medido en el retorno

Presión de retención(1): ☐ 2.2 bar

(1) Presión medida aproximadamente a los diez minutos de la parada del motor.

RELÉ DE MANDO DE ELECTRO-BOMBA DE COMBUSTIBLE

Resistencia interna: ☐ borne 85 - 86: ☐ 150 - 450 ohm ☐ según temperatura

Tensión de alimentación: ☐ borne 30 - masa: ☐ 11 - 14 V. ☐ directo de batería

☐ borne 86 - masa: ☐ 11 - 14 V ☐ accionar contacto

Excitación(1): ☐ borne 85 - masa: ☐ 11 - 14 V. ☐ electrobomba

☐ desactivada

☐ 0 V. ☐ electrobomba en

☐ funcionamiento

Tensión de salida: ☐ borne 87 - masa: ☐ 11 - 14 V. ☐ electrobomba en

☐ funcionamiento

Caída de tensión: ☐ borne 30 - 87: ☐ < 1 - 2 V. ☐ electrobomba en

☐ funcionamiento

(1) Hay que contar con la excitación que realiza la U.E.C. durante los primeros 2 - 3 segundos después de accionar el contacto, para luego volver a la posición de reposo. Verificar también con el motor en marcha.

INYECTORES

Resistencia interna: ☐ borne 1 - 2: ☐ 13 - 20 ohm

Tensión de mando(1): ☐ borne 1 - masa: ☐ 12 V. ☐ accionar contacto

Señal de mando(2): ☐ borne 2 - masa: ☐ 2.8 - 3.4 mS ☐ motor en marcha

☐ 2.5% - 3.5% Dw ☐ motor en marcha

☐ creciente en función del régimen

☐ y la carga de motor

Caudal de suministro: ☐ 85 - 100 mL / 30 s.

Goteo: ☐ max. 1 - 2 gotas / min. (por inyector)

☐ bomba de combustible accionada

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTION: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68

1) Para realizar esta medición hay que tener en cuenta el tiempo de excitación que aplica la unidad de mando al relé de alimentación. Dependiendo de dicho tiempo, es posible que durante la fase de contacto se obtenga una lectura transitoria de tensión, durante un tiempo aproximado de 3 s.

(2) Señal medida con el motor del vehículo a temperatura de servicio y en perfectas condiciones de funcionamiento. Si la temperatura del motor fuese inferior a la de servicio, el tiempo de inyección así com el %Dwell se verían incrementados notablemente.

ESTABILIZADOR DE RALENTÍ

Resistencia interna: ☐ borne 1 - 3: ☐ ☐ 2 - 10 ohm ☐ a 20 °C

Tensión de alimentación: ☐ borne 1 - masa: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ accionar contacto

Señal de mando: ☐ borne 2 - masa: ☐ ☐ %Dwell variable ☐ motor en marcha
☐ ☐ Hz variable ☐ motor en marcha
☐ ☐ 50%Dwell ☐ a ralentí

Comprobación dinámica: ☐ borne 1 - 3: ☐ aplicar 12 V. de tensión durante 1 - 2
☐ segundos. Verificar el movimiento de
☐ la trampilla del estabilizador

(1) La señal de mando del estabilizador de ralentí varía en función del régimen, carga y temperatura del motor; asimismo también influye de forma determinante la señal enviada por el sensor lambda. Para verificar la señal provocar variaciones en el régimen de motor y observar las fluctuaciones tanto del %Dwell como de la frecuencia (Hz).

ELECTROVÁLVULA CÁNISTER

Resistencia interna: ☐ borne 1 - 2: ☐ ☐ 30 - 50 ohm ☐ a 20 °C

Tensión de alimentación: ☐ borne 2 - masa: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ accionar contacto

Señal de mando: ☐ borne 1 - masa: ☐ ☐ %Dwell variable ☐ motor en marcha
☐ ☐ Hz variable ☐ motor en marcha

Comprobación dinámica: ☐ borne 1 - 2: ☐ aplicar 12 V. de tensión durante 1 - 2
☐ segundos. Verificar el movimiento de
☐ la trampilla de la electroválvula.

(1) La señal de mando de la electroválvula cánister varía en función del régimen, carga y temperatura del motor. Verificar la señal provocar variaciones en el régimen de motor y observar las fluctuaciones del %Dwell (el valor de la frecuencia, dependiendo de la U.E.C., puede ser fijo o con mínimas variaciones).

UNIDAD DE CALEFACCIÓN DEL SENSOR LAMBDA

Tensión de alimentación(1): ☐ borne 4 - masa: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ motor en marcha
☐ borne 2 - masa: ☐ ☐ 11 - 14 V ☐ motor en marcha

Excitación(2): ☐ borne 6 - masa: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ calefacción sensor
☐ ☐ ☐ ☐ desactivada
☐ ☐ 0 V. ☐ calefacción sensor
☐ ☐ ☐ ☐ activada

Tensión de salida: ☐ borne 8 - masa: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ calefacción sensor
☐ ☐ ☐ ☐ activada

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTIÓN: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68

Caída de tensión: ☐ borne 2/4 - 8: ☐ ☐ < 1 - 2 V. ☐ calefacción sensor
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Activada

(1) La tensión de alimentación del relé viene definida por la puesta en funcionamiento de la electrobomba de combustible. Por ello es aconsejable realizar las comprobaciones con el motor en marcha.

(2) La excitación del relé la realiza la U.E.C. en función de la temperatura y el régimen de motor.

RELÉ PRINCIPAL

Resistencia interna: ☐ borne 85 - 86A: ☐ ☐ 150 - 450 ohm ☐ según temperatura
☐ borne 86 - 85: ☐ ☐ 450 - 750 ohm ☐ pinza + del
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ polímetro al borne
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ 86 del relé

Tensión de alimentación(1): ☐ borne 30 - masa: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ directo de batería
☐ borne 86 - masa: ☐ ☐ 11 - 14 V ☐ accionar contacto
☐ borne 86A - masa: ☐ ☐ 11 - 14 V ☐ accionar contacto

Excitación: ☐ borne 86 - 85: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ accionar contacto
☐ borne 86A - 85: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ accionar contacto

Tensión de salida: ☐ borne 87 - masa: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ accionar contacto

Caída de tensión: ☐ borne 30 - 87: ☐ ☐ < 1 - 2 V. ☐ accionar contacto

(1) El borne 86A sirve como salida de tensión de contacto (+ 15) para la U.E.C.

BOBINA DE ENCENDIDO

Resistencia interna:

primario ☐ borne 1 - 15: ☐ ☐ 0.5 - 0.7 ohm ☐ a 20 °C

secundario ☐ borne 1 - salida A.T.: ☐ ☐ 3 - 4 Kohm ☐ a 20 °C

ANTIPARASITAJE

Enchufe de bujía de encendido: ☐ ☐ ☐ 4 - 6 Kohm ☐ cada uno

Enchufe antiparasitario del distribuidor: ☐ ☐ ☐ 0.6 - 1.4 Kohm ☐ cada uno

BUJÍAS

Marca: ☐ ☐ ☐ Champion

Tipo: ☐ ☐ ☐ C6BYC

Distancia entre electrodos: ☐ ☐ ☐ 0.8 mm

AMPLIFICADOR DE ENCENDIDO

Tensión de alimentación: ☐ borne 1 - 3: ☐ ☐ 11 - 14 V. ☐ accionar contacto

Señal de mando(1): ☐ borne 2 - masa: ☐ ☐ %Dwell variable ☐ motor en marcha
☐ ☐ ☐ 30 Hz aprox. ☐ motor en marcha

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTIÓN: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68

☐☐☐ 100 Hz aprox. ☐ motor en marcha
☐☐☐ Hz variable ☐☐ motor en marcha

(1) La frecuencia de la señal de encendido emitida por la U.E.C., así como el %Dwell de la misma varían en función del régimen y la carga del motor. Provocar variaciones de régimen y revisar la lectura de la medición.

ALIMENTACIÓN DE LA U.E.C.

Tensión de alimentación: ☐ borne 9 (U.E.C.)
☐ masa: ☐☐☐ 11 - 14 V. ☐☐ accionar contacto
☐ borne 23 (U.E.C.)
☐ masa: ☐☐☐ 11 - 14 V. ☐☐ accionar contacto
☐ borne 7 (U.E.C.)
☐ masa: ☐☐☐ 11 - 14 V. ☐☐ accionar arranque
☐ borne 38 (U.E.C.)
☐ masa: ☐☐☐ 11 - 14 V. ☐☐ accionar contacto

Masa de alimentación: ☐ borne 1 (U.E.C.)
☐ + 12 V.(BATT): ☐☐☐ 11 - 14 V. ☐☐

SEÑAL DE MANDO A/C (CLIMATIZADOR)

Señal de mando: ☐ borne 39 (U.E.C.)
☐ masa: ☐☐☐ 0 - 14 V. ☐☐ dependiendo del estado
☐☐☐☐☐ del compresor A/C

SEÑAL DE REVOLUCIONES

Señal de mando(1): ☐ borne 22 (U.E.C.)
☐ masa: ☐☐☐ Hz variable ☐☐ motor en marcha

(1) Señal digital de frecuencia (Hz) variable en función del régimen de giro del motor.

SEÑAL DE INFORMACIÓN DE CONSUMO

Señal de mando(1): ☐ borne 51 (U.E.C.)
☐ masa: ☐☐☐ Hz variable ☐☐ motor en marcha
☐☐☐ %Dwell variable ☐ motor en marcha

(1) Señal digital de frecuencia (Hz) y %Dwell variable en función del caudal de combustible inyectado al motor. Sirve principalmente para el ordenador de a bordo.

SEÑAL DE TRANSMISIÓN DE DATOS (INMOVILIZADOR)

Señal de mando(1): ☐ borne 43 (U.E.C.)
☐ masa: ☐☐☐ 11 - 14 V. ☐☐ motor a ralentí

(1) Dependiendo del equipamiento del vehículo, este borne de la U.E.C. también es usado por el sistema antiarranque para autorizar o no la puesta en marcha del motor.

REGULADOR DE PRESIÓN

Presión regulada(1): ☐☐☐☐ 3.0 bar ☐☐ vacío desconectado
☐☐☐☐ 2.5 bar ☐☐ vacío conectado

(1) Para efectuar la medición, la electrobomba de combustible tiene que estar en funcionamiento continuo.

ORDEN DE ENCENDIDO

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTIÓN: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68

Orden de encendido: ☐☐☐ 1 - 3 - 4 - 2

AVANCE DE ENCENDIDO

Avance de encendido: ☐☐☐ 3 - 9 ° APMS ☐ régimen de ralentí
☐☐☐ 32 - 36 ° APMS ☐ a 3500 rpm

AJUSTE DE RALENTÍ

Régimen de ralentí: ☐☐☐ 775 - 875 rpm

Límite de giro: ☐☐☐ 7000 rpm

AJUSTE DE GASES

Monóxido de carbono(1): ☐ C.O.(%): ☐☐ < 0.5 %
Hidrocarburos(1): ☐ H.C.(ppm): ☐☐ < 100 ppm
Oxígeno(1): ☐ O.(%): ☐☐ < 1 %
Dióxido de carbono(1): ☐ CO2(%): ☐☐ > 12.5 %
Factor Lambda(1): ☐ Factor : ☐☐ 1 ☐☐☐ valor ideal
☐☐☐ +/- 0.03 % ☐☐ máxima desviación

(1) Valor medido sobre un vehículo en perfecto estado de funcionamiento, con el motor en marcha a temperatura de servicio; a presión atmosférica de 1.000 mbar y temperatura ambiente de 20° C.

Para obtener valores correctos de lectura de gases, se aconseja purgar el sistema de escape, manteniendo para ello el motor a un régimen de 3.000 rpm durante 30s. Seguidamente, soltar el pedal del acelerador, esperar a que se establezca el régimen de ralentí, y proceder a tomar la lectura de gases.

LOCALIZACIÓN DE COMPONENTES

Electrobomba de combustible: ☐☐ insertada en un depósito auxiliar de
☐☐☐ combustible, cerca del depósito

Amplificador de encendido: ☐☐☐ en panel cortafuegos, en el vano motor
☐☐☐ a la izquierda

Relé principal: ☐☐☐ en caja de fusibles y relés interior, a la
☐☐☐ izquierda inferior del tablero
☐☐☐ de instrumentos

Relé de sensor lambda: ☐☐☐ en caja de fusibles y relés interior, a la
☐☐☐ izquierda inferior del tablero
☐☐☐ de instrumentos

Relé de bomba de combustible: ☐☐ en caja de fusibles y relés interior, a la
☐☐☐ izquierda inferior del tablero
☐☐☐ de instrumentos

Conector de diagnosis: ☐☐☐ en la consola central, protegido por una
☐☐☐ cubierta de plástico. A partir del 8/1993,
☐☐☐ el conector es del tipo OBD II

AJUSTE BÁSICO

Ajuste básico: ☐☐☐ siempre que se sustituya la U.E.C., o
☐☐☐ sencillamente sea desmontada del

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTIÓN: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68

- ☐ ☐ vehículo, es aconsejable realizar un
☐ ☐ ☐ ajuste básico de la misma.

Condiciones: ☐ 1ª Condición: ☐ ☐ La temperatura del aceite/lubricante del
☐ ☐ ☐ motor debe ser como mínimo de 80 °C

☐ 2ª Condición: ☐ ☐ Los consumidores eléctricos deben
☐ ☐ ☐ estar desconectados (el electroventila-
☐ ☐ ☐ dor de refrigeración debe estar parado)

☐ 3ª Condición: ☐ ☐ El sistema de A/C o climatizador debe
☐ ☐ ☐ estar parado.

☐ 4ª Condición: ☐ ☐ El tubo de escape debe ser totalmente
☐ ☐ ☐ estanco (sin fugas).

☐ 5ª Condición: ☐ ☐ Extraer el tubo flexible de ventilación
☐ ☐ ☐ del cárter, de la válvula de regulación
☐ ☐ ☐ de presión y colocar de manera que
☐ ☐ ☐ solo se pueda aspirar aire fresco.

Realización: ☐ Paso 1º: ☐ ☐ Conectar un T.D.U. al conector de
☐ ☐ ☐ diagnóstico del vehículo.

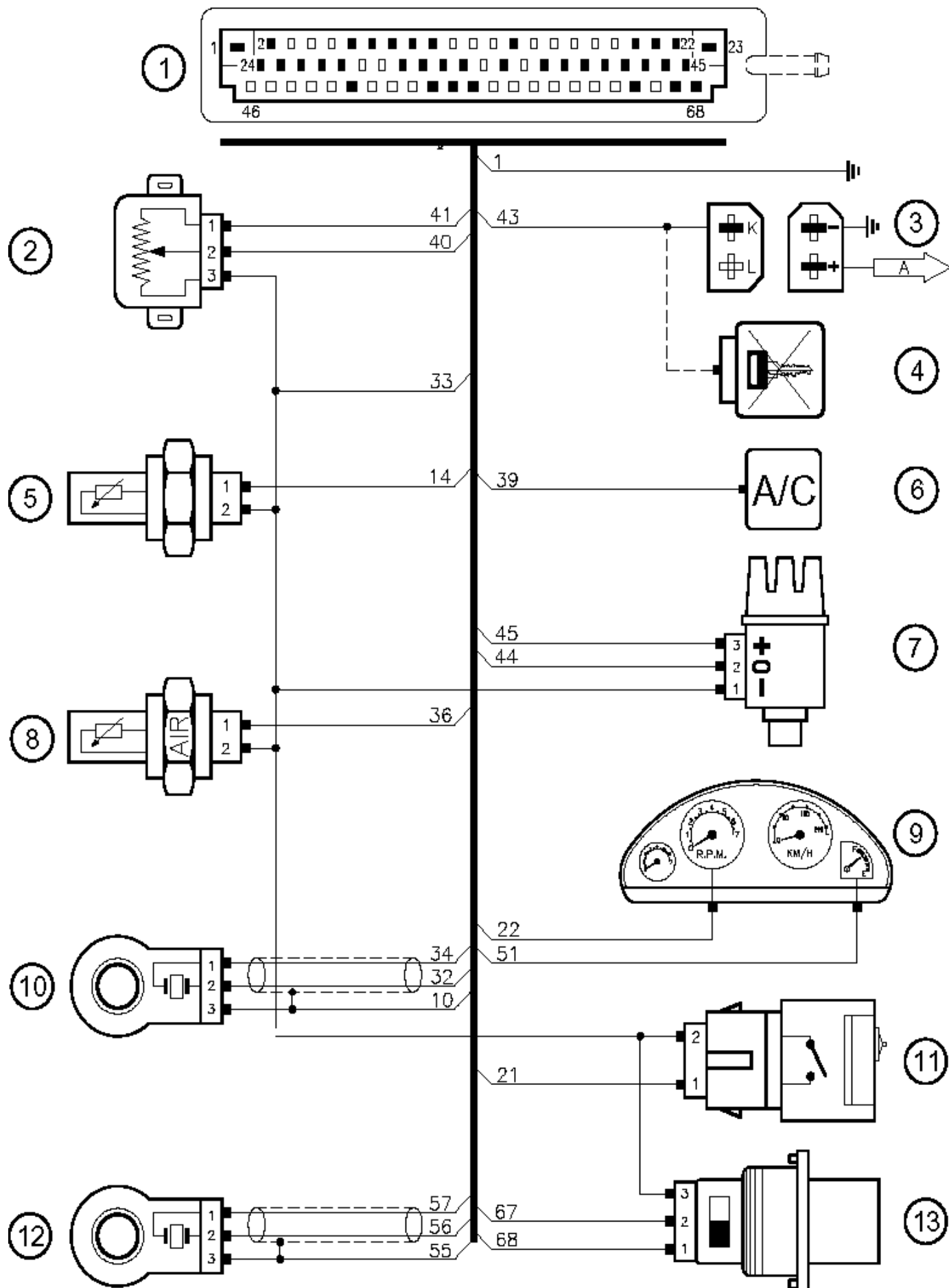
☐ Paso 2º: ☐ ☐ Poner en marcha el motor y dejar
☐ ☐ ☐ funcionar a régimen de ralentí.

☐ Paso 3º: ☐ ☐ Consultar la memoria de averías y
☐ ☐ ☐ efectuar un borrado de la misma.

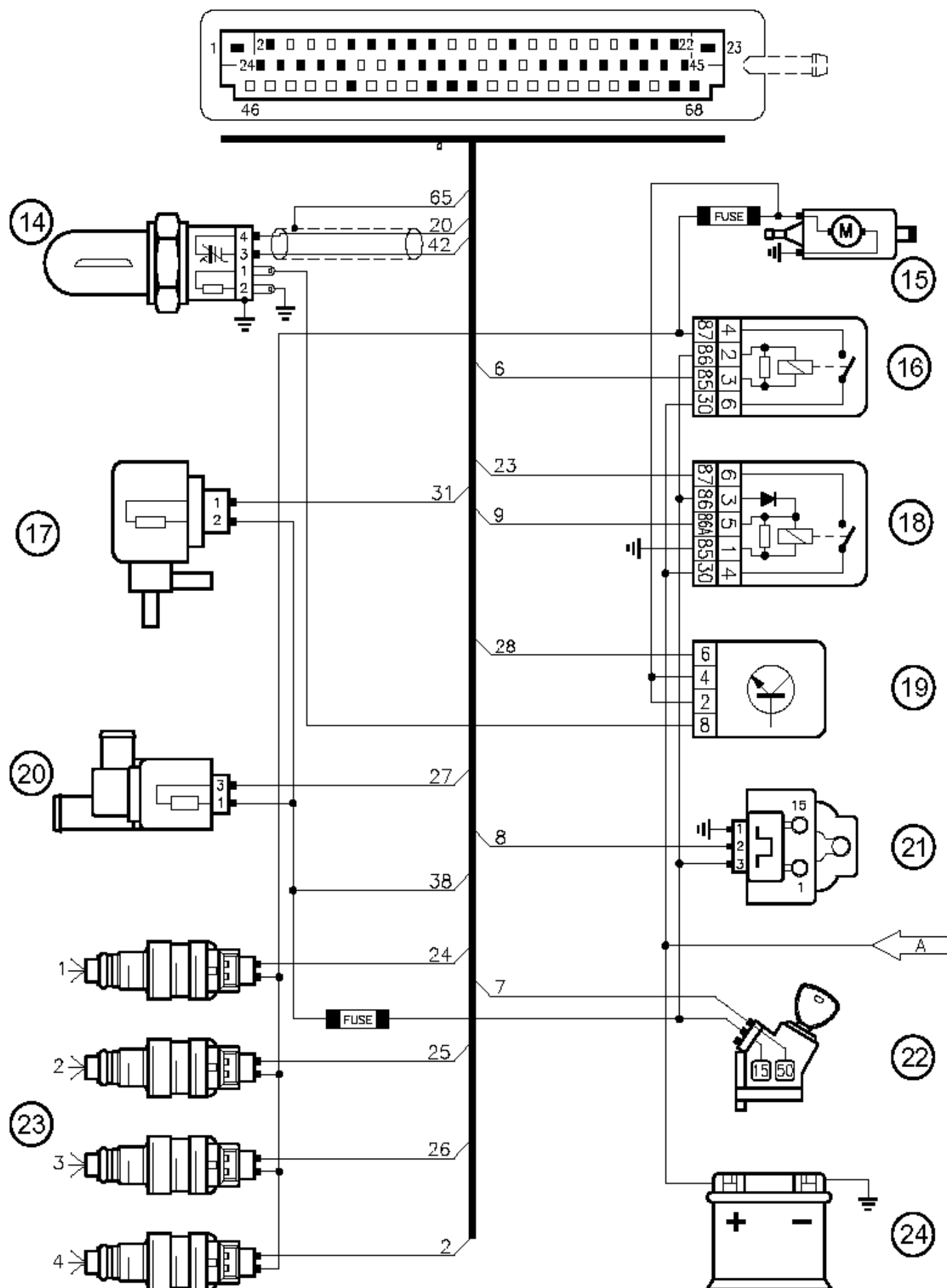
☐ Paso 4º: ☐ ☐ Efectuar el protocolo de ajuste
☐ ☐ ☐ básico según las indicaciones del
☐ ☐ ☐ T.D.U., hasta finalizar el proceso.

NOTA TÉCNICA: Mediante la realización del ajuste básico, se sincroniza la U.E.C. Digifant con el número de revoluciones de giro a ralentí respecto al motor. Si no se alcanzara el objetivo del ajuste básico (velocidad de ralentí y avance de encendido correctos), es aconsejable revisar en primera instancia, la estanqueidad del sistema de escape y admisión (que no existan fugas ni entradas de aire no deseadas), así como una revisión de los valores de gases de escape.

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTION: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68



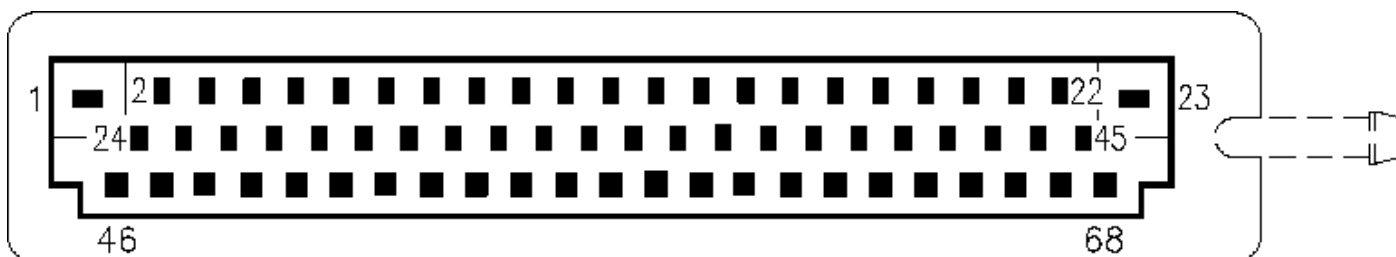
MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTION: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68



MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTION: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68

- 1- CONECTOR U.E.C.
- 2- SENSOR DE POSICIÓN DE MARIPOSA
- 3- CONECTOR DE DIAGNÓSTICO
- 4- U.E.C. INMOVILIZADOR (SI PROCEDE)
- 5- SENSOR DE TEMPERATURA DE REFRIGERANTE
- 6- A/C (CLIMATIZADOR)
- 7- SENSOR DE FASE
- 8- SENSOR DE TEMPERATURA DE AIRE
- 9- CUADRO DE INSTRUMENTOS
- 10- SENSOR DE DETONACIÓN I
- 11- INTERRUPTOR DE RALENTÍ
- 12- SENSOR DE DETONACIÓN II
- 13- SENSOR DE RPM/PMS
- 14- SENSOR LAMBDA CALEFACTADO
- 15- ELECTROBOMBA DE COMBUSTIBLE
- 16- RELÉ DE ELECTROBOMBA DE COMBUSTIBLE
- 17- ELECTROVÁLVULA CÁNISTER
- 18- RELÉ PRINCIPAL
- 19- UNIDAD DE CALEFACCIÓN DE SENSOR LAMBDA
- 20- ESTABILIZADOR DE RALENTÍ
- 21- ETAPA FINAL DE ENCENDIDO Y BOBINA DE ENCENDIDO
- 22- INTERRUPTOR DE ENCENDIDO
- 23- INYECTORES
- 24- BATERÍA

MODELO: JETTA 2.0 16v	POTENCIA: 110KW/150CV	FECHA: 8-1992/12-1997
TIPO MOTOR: ABF	GESTIÓN: DIGIFANT MP4.4	PINS: 68



- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1- MASA | 42- SENSOR LAMBDA (MASA REF.) |
| 2- INYECTOR Nº 4 | 43- LÍNEA K AUTODIAGNÓSTICO |
| 3- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 44- SENSOR DE FASE (SEÑAL DE SALIDA) |
| 4- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 45- SENSOR DE FASE (+ ALIMENTACIÓN) |
| 5- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 46- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 6- EXCITACIÓN RELÉ BOMBA COMB. | 47- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 7- + 50 (SEÑAL DE ARRANQUE) | 48- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 8- SEÑAL DE ENCENDIDO (AMPLIFICADOR) | 49- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 9- SEÑAL +12V (CONTACTO) | 50- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 10- SENSOR DE DETONACIÓN I (BLINDAJE) | 51- SEÑAL DE CONSUMO (INSTRUMENTOS) |
| 11- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 52- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 12- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 53- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 13- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 54- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 14- SENSOR TEMP. REFRIG. (+5V REFER.) | 55- SENSOR DE DETONACIÓN II (BLINDAJE) |
| 15- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 56- SENSOR DE DETONACIÓN II |
| 16- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 57- SENSOR DE DETONACIÓN II |
| 17- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 58- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 18- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 59- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 19- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | 60- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 20- SENSOR LAMBDA (SEÑAL) | 61- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 21- INTERRUPTOR DE RALENTÍ | 62- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 22- SEÑAL DE REV. (INSTRUMENTOS) | 63- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 23- ALIMENTACIÓN +12V DESDE RELÉ | 64- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 24- INYECTOR Nº 1 | 65- SENSOR LAMBDA (BLINDAJE) |
| 25- INYECTOR Nº 2 | 66- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE |
| 26- INYECTOR Nº 3 | 67- SENSOR RPM/PMS (SEÑAL DE SALIDA) |
| 27- ESTABILIZADOR DE RALENTÍ | 68- SENSOR RPM/PMS (ALIMENTACIÓN) |
| 28- UNIDAD DE CALEFACCIÓN LAMBDA | |
| 29- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | |
| 30- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | |
| 31- ELECTROVÁLVULA CÁNISTER | |
| 32- SENSOR DE DETONACIÓN I | |
| 33- MASA ELÉCTRICA (SENSORES) | |
| 34- SENSOR DE DETONACIÓN I | |
| 35- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | |
| 36- SENSOR TEMP. AIRE (+5V REFER.) | |
| 37- LIBRE/OCUPADO OCASIONALMENTE | |
| 38- SEÑAL +12V (CONTACTO) | |
| 39- A/C (CLIMATIZADOR.) | |
| 40- SENSOR POS. MARIPOSA (SALIDA) | |
| 41- SENSOR POS. MARIPOSA (+ 5V) | |