

## EUV para AGR – Estrangulación del aire de admisión Reclamación y diagnóstico de errores

Vehículo : Audi / Ford / Skoda / VW		Producto: válvula eléctrica de conmutación			
Tipo	Motor	Prestación (kW)	Código motor	Ref. Pierburg	Ref. de recambio original *)
Varios	1,9 SDI	47	Varios	7.21895.00.0	028 906 283F
			Véase	7.21086.13.0	028 906 283A
			CD TECDOC	7.21895.30.00	028 906 283J
				7.21895.50.0	-
				7.21895.63.0	-
<b>Sustitución:</b>				<b>7.21895.55.0</b>	

### A. Estrangulación de aire de admisión con EUV

Para el cumplimiento de las normas anticontaminación, en diferentes vehículos SDI, la compuerta de estrangulación se encuentra en el canal de admisión.

Dicha compuerta de estrangulación aumenta, en posición cerrada, el desnivel de presión entre el racor de admisión y el racor del tubo de escape para alcanzar el ratio necesario de recirculación de gases de escape. Está controlada por el controlador en función de la carga y de las revoluciones mediante la **válvula eléctrica de conmutación (EUV)** para ser accionada con ayuda de una caja de depresión.

### B. Reclamación y prueba

Generalmente, un fallo en el EUV no genera una reclamación pero sí un aumento de emisiones Nox. Por consiguiente, los vehículos con este error ya no son conformes a la ficha técnica del mismo. Además no pueden excluirse daños de motor. Por eso, aconsejamos comprobar el EUV así como todos los demás componentes relevantes para

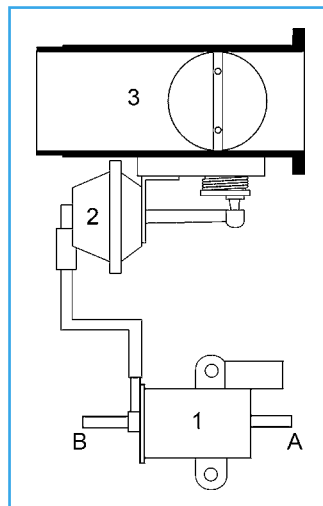


Fig. 1 esquema, estrangulación del aire de admisión

los gases de escape, dentro del marco de una estancia en el taller y/o una revisión de gases de escape, tal y como queda descrito en el **capítulo „C“** (véase los diferentes **si's**)

**Observación:** El EUV para la estrangulación del aire de admisión puede activarse a través del diagnóstico por elemento de mando para probarlo si funciona eléctricamente. Dentro del aparato de diagnóstico V.A.G. 1551 se denomina el EUV como „ajustador de la compuerta de estrangulación (V60)“.

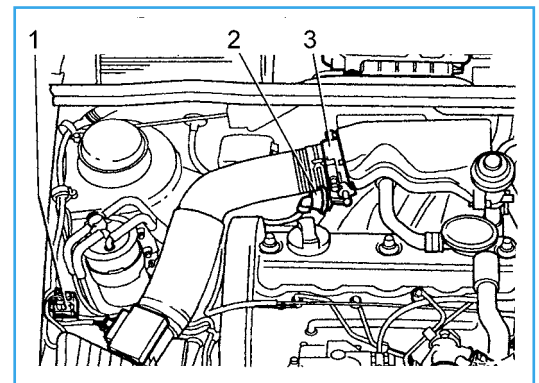


Fig. 2 Estrangulación del aire de admisión, situación de montaje (por ejemplo Golf, código de motor AEY)

Para fig. 1 y 2

- 1 EUV
- 2 Caja de depresión
- 3 Racores de la compuerta de estrangulación
- A Conexión atmósfera
- B Conexión depresión

**C: Prueba de EUV s**

**Avisos:**

- I- se recomienda primero leer la memoria de error para después efectuar un diagnóstico por elementos de mando de acuerdo con las indicaciones del fabricante del aparato diagnóstico.
- Un EUV activado a través del diagnóstico para elementos de mando es controlado por intervalos de manera que se puede escuchar y percibir la conmutación.  
En este caso, la alimentación de tensión el EUV está eléctricamente correcto.  
No obstante, no se detectan de esta manera ni las impurezas ni las fugas interiores que deben ser comprobadas de acuerdo con el capítulo 1.2 y 1.3.  
En caso de que no se puedan ni escuchar ni percibir las conmutaciones, deben realizarse todas las comprobaciones indicadas abajo.
- Debe sustituirse el EUV teniendo en cuenta las instrucciones incluidas en el alcance de suministro o dentro de si 0050.
- Tras la comprobación y reparación de borrarse la memoria de errores.

**1. Probar EUV**

**1.1 Función eléctrica**

- Conectar en el EUV, de forma cambiante, una tensión ajena (tensión de batería)

**Valor nominal:** los EUVs debe conmutar de tal manera que se pueda escuchar y percibir

Si no se alcanza el valor nominal, sustituir el EUV.

**1.2 Paso** (impureza interior)

Comprobar el paso con una bomba manual de depresión, fig. 3.

**Valores nominales:** sin corriente desde la conexión 1 hasta la 3.

Si no se alcanza el valor nominal, sustituir el EUV.

**1.3 Estanqueidad**

- Conectar bomba manual de depresión sin corriente en la conexión 2, fig. 3 y poner diferencia de presión de aprox. 500 mbar.

**Valor nominal:** no hay una visible disminución de la diferencia de presión.

Si no se alcanza el valor nominal o si resulta imposible restablecer la diferencia de presión, sustituir EUV.

**2. Comprobar por el lado del mazo de cable**

**2.1 Alimentación de tensión**

**Aviso:** La polaridad del borne varía según los diferentes vehículos. La alimentación de tensión está en el contacto 1 o 2, fig. 4. El otro contacto sirve para el control de masa.

- Desconectar el encendido.
- Desenchufar el borne del EUV.
- Conectar el encendido.

Según el vehículo, comprobar tensión en el contacto 1 o 2 del borne, fig.4 y en la masa.

**Valor nominal:** tensión de la batería

Si no se alcanza el valor nominal seguir con el procedimiento de prueba 2.2.

**2.2 Comprobar conexiones hacia el EUV**

- Desconectar el encendido
- Desenchufar el borne del controlador y el borne en el EUV.
- Comprobar las conducciones de acuerdo con el esquema eléctrico del fabricante del vehículo.

**a:** por interrupción

**Valor nominal:** máx. 1,5 Ω

**b:** comprobar se existe cortocircuito entre ello, hacia la masa del vehículo o hacia el positivo de la batería

**Valor nominal:** ∞ Ω

Si no el sistema no funciona a pesar de alcanzar los valores nominales, el controlador está eventualmente defectuoso.

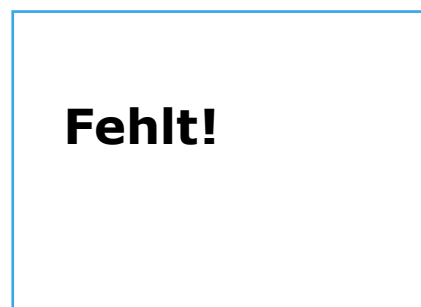


Fig. 3 Válvula eléctrica de conmutación

Datos técnicos:

Tensión nominal: 12 V

Resistencia: 28,5 ± 1,5 Ω

Paso: sin corriente •••••  
con corriente - - -

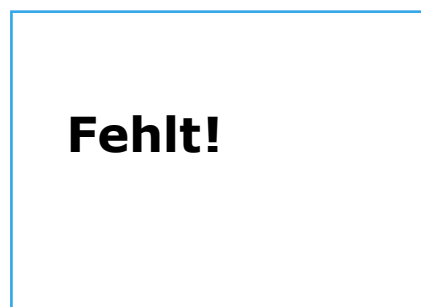


Fig. 4 borne del EUV