

# Elektrische Zentralverriegelung im Volkswagen-Transporter.

**Konstruktion und Funktion.**

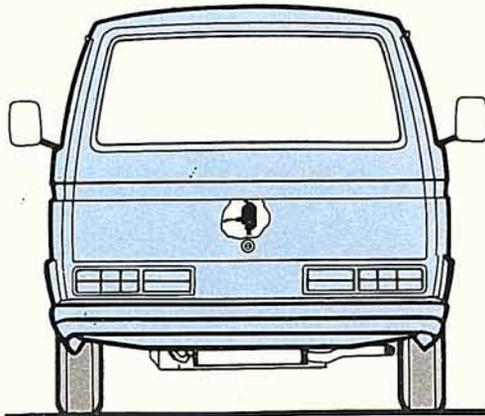
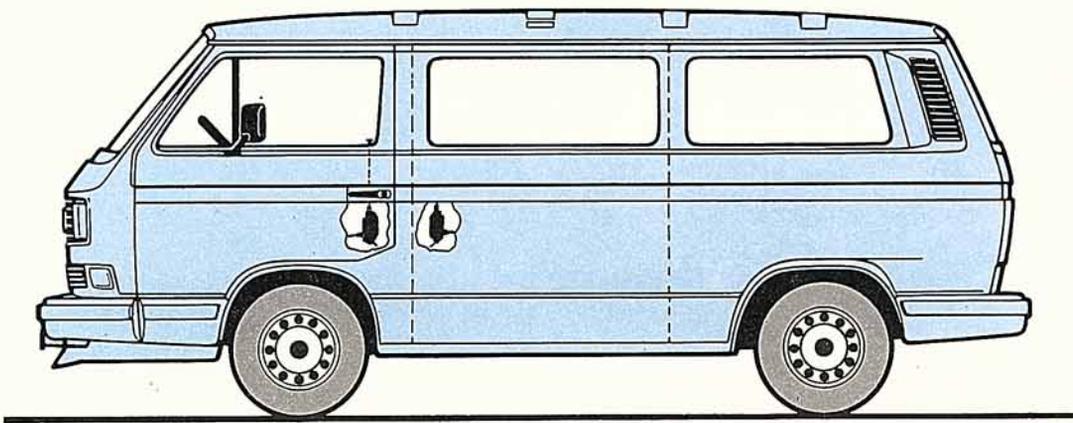
**Selbststudienprogramm Nr. 71.**



**Kundendienst.**

# Das ist neu

Mit dem Angebot einer Zentralverriegelung bei allen VW-Transporter-Modellen, ausgenommen der Pritsche und Doppelkabine, wird ein spezieller Kundenwunsch erfüllt.



Die Zentralverriegelung arbeitet nach dem elektromotorischen Prinzip, wobei jeder Schließung ein eigener Stellmotor zugeordnet ist.

Beide Türen, die Schiebetür und die Rückwandklappe, können entweder von der Fahrer- oder Beifahrertür zentral geöffnet bzw. geschlossen werden.

# Inhalt

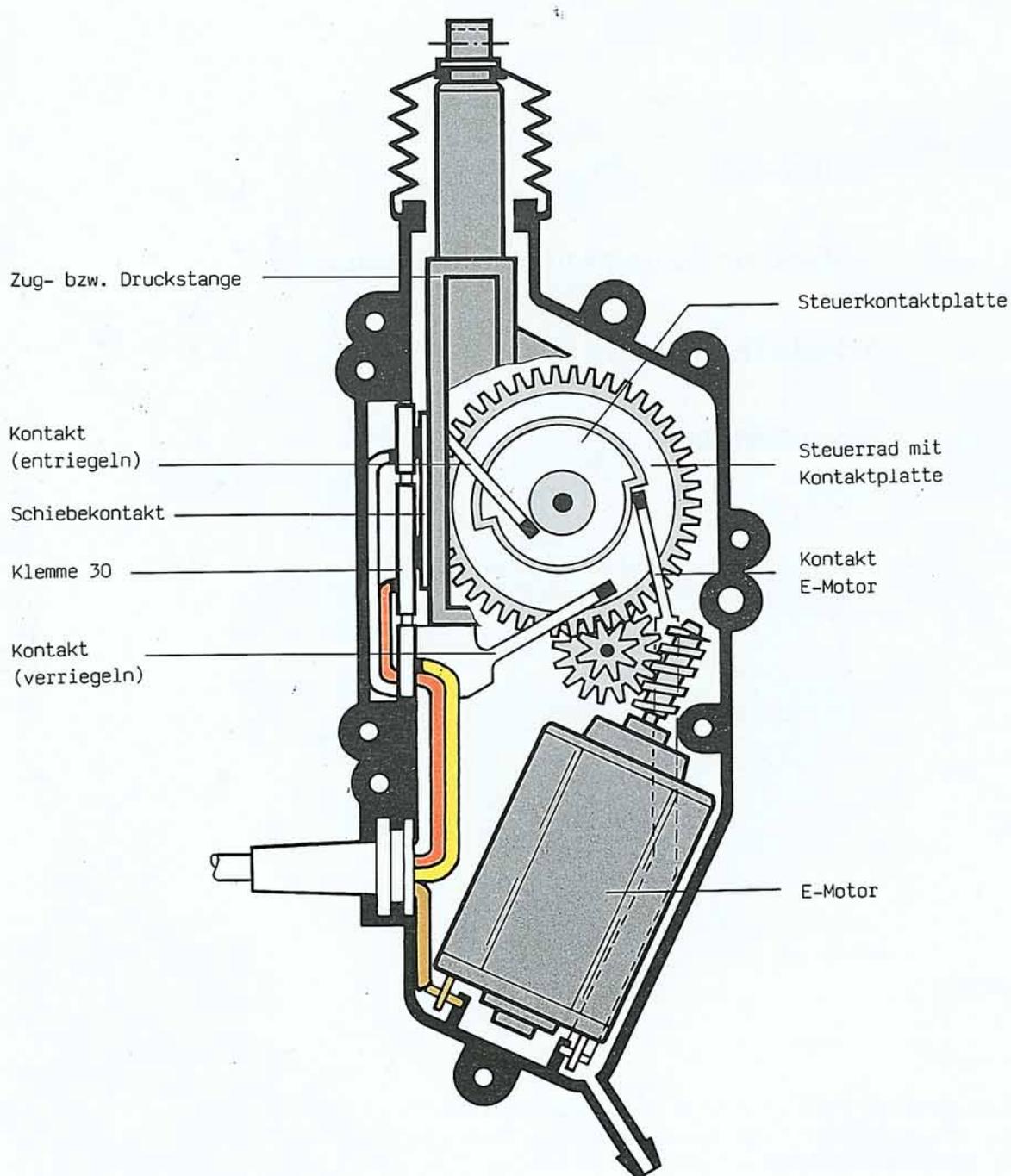
-  **Stellmotor**
-  **Aufbau und Funktion des Stellmotors**
-  **Schiebetürkontakt**
-  **Stromlaufplan**

Die genauen Prüf-, Einstell- und Reparaturanweisungen für die elektrische Zentralverriegelung finden Sie im Reparaturleitfaden Karosseriemontagearbeiten.

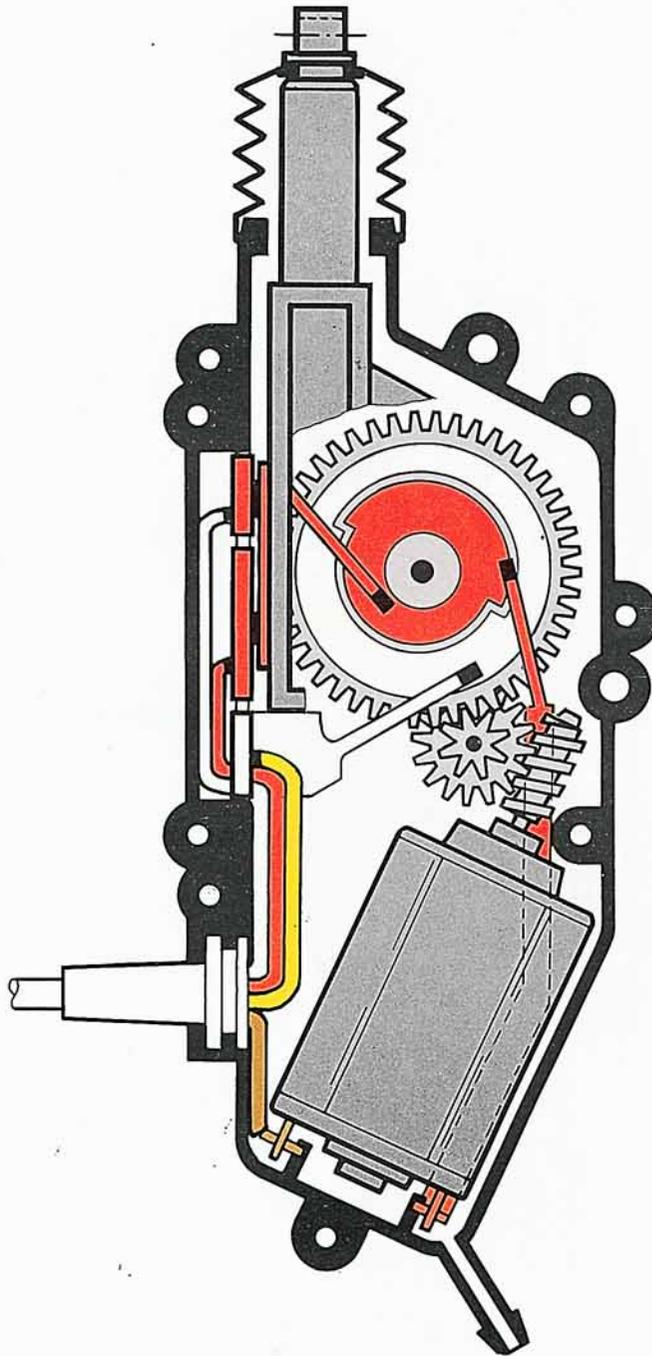
## Stellmotor

Ein wesentliches Bauteil der Zentralverriegelung ist der Stellmotor, der für beide Türen, die Schiebetür und die Rückwandklappe, baugleich ist.

Der zentrale Ver- bzw. Entriegelvorgang wird durch den manuellen Schließvorgang an der Fahrer- oder Beifahrertür eingeleitet. Die Spannungsversorgung aller Stellmotoren erfolgt über den Schiebekontakt an der Zug- bzw. Druckstange und den Kabelverbindungen weiß und gelb.



## Entriegeln



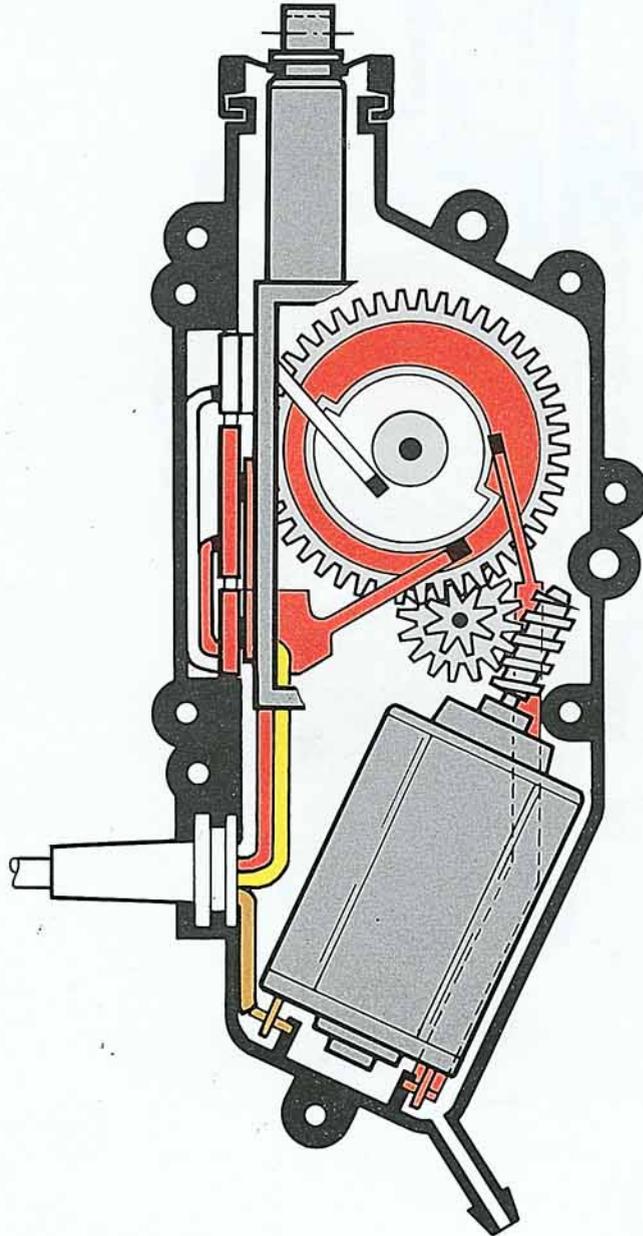
### So funktioniert es

Mit dem Schlüssel wird über das Schloß der Fahrer- oder Beifahrertür die Zugstange mechanisch verschoben. Dabei wird der Schiebekontakt zu dem Kontakt des weißen Kabels geschaltet. Es fließt Strom von Kl. 30 über den Schleifkontakt (weißes Kabel) auf das Segment der Kontaktplatte. Über den Schleifkontakt des E-Motors erhält dieser Strom und treibt das Getriebe an.

Über die Getriebemechanik wird die Zug- bzw. Druckstange nach oben bewegt. Alle Türen und die Rückwandklappe sind entriegelt.

# Funktion

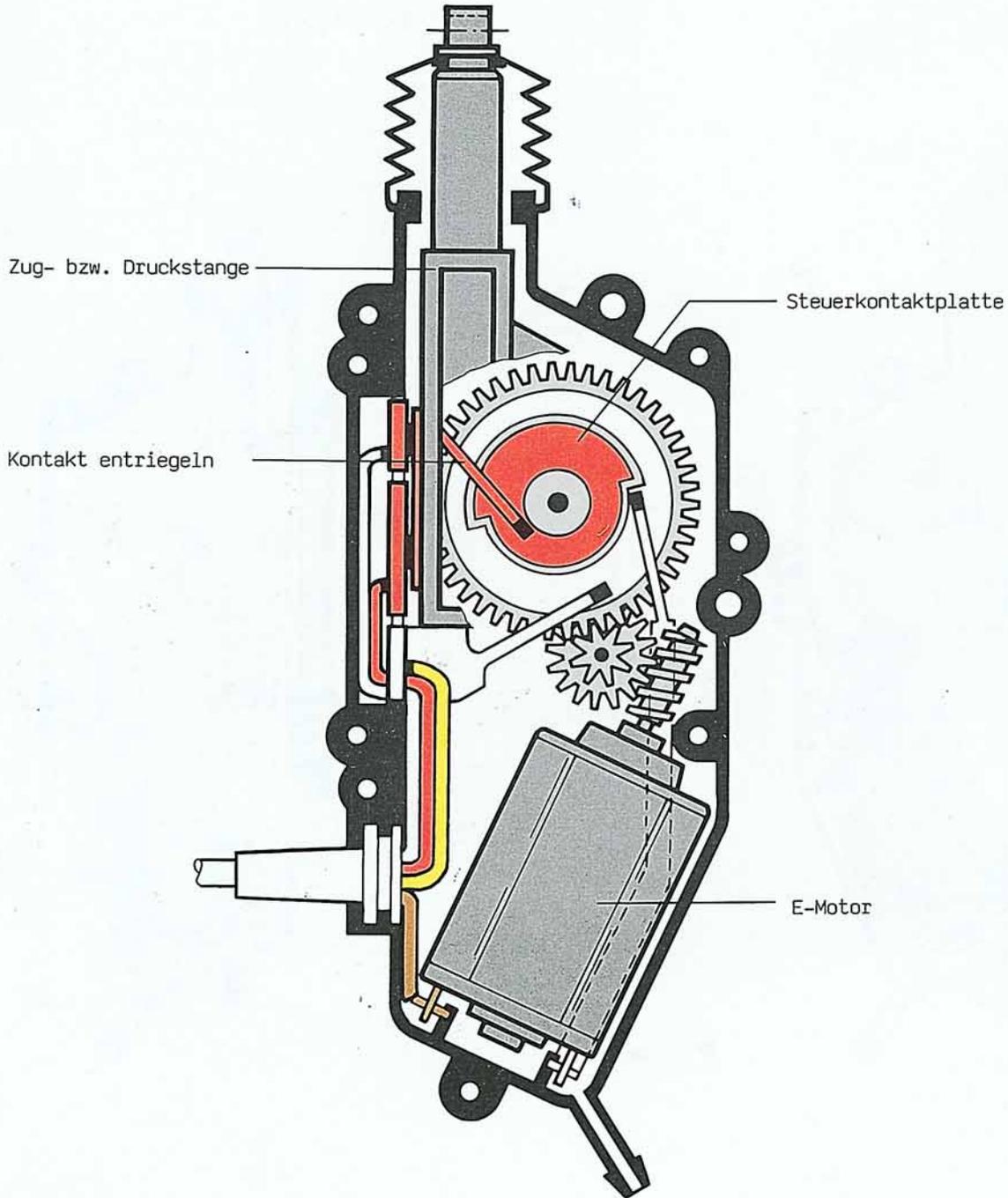
## Verriegeln



### So funktioniert es

Durch den Schließvorgang am Schloß wird der Schiebekontakt der Druckstange zu dem Kontakt des gelben Kabels geschoben. Über den Schleifkontakt erhält das Segment Spannung; der E-Motor läuft und treibt das Getriebe so lange an, bis der Kontakt auf das stromlose Segment läuft.

## Endstellung nach Entriegeln/Verriegeln



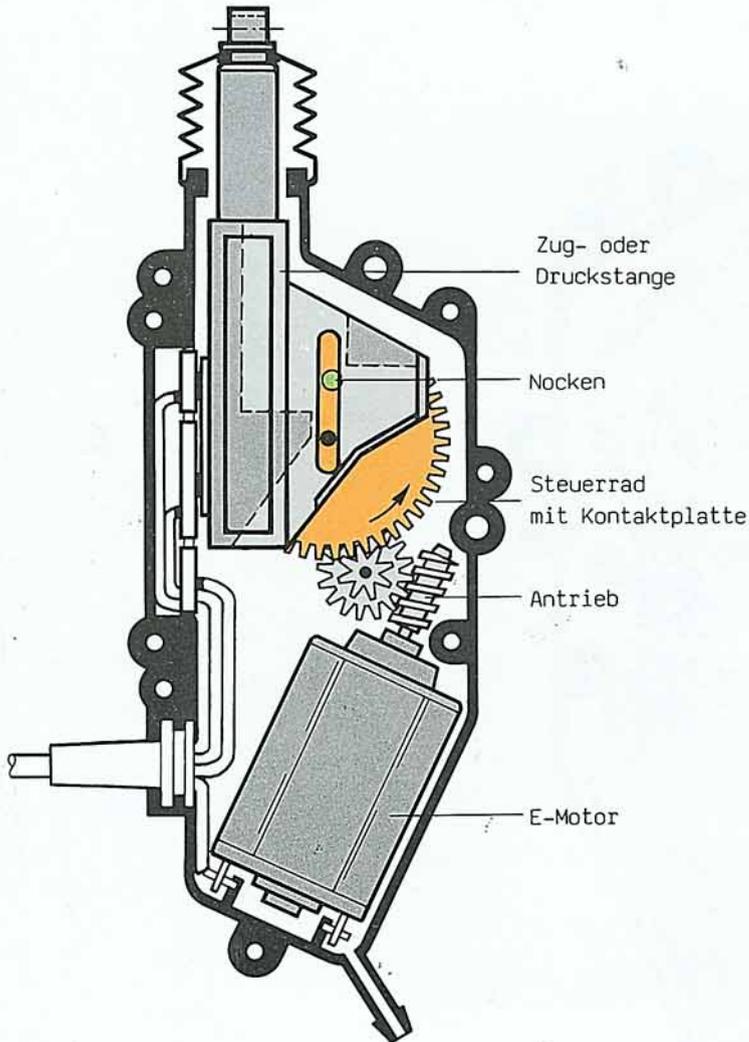
### So funktioniert es

Der E-Motor treibt über das Getriebe das Steerrad mit Kontaktplatte an. Durch die Drehbewegung gleitet der Schleifkontakt des E-Motors über das stromführende Segment, bis er auf das stromlose Segment gleitet. Der Ver- oder Entriegelvorgang ist damit abgeschlossen.

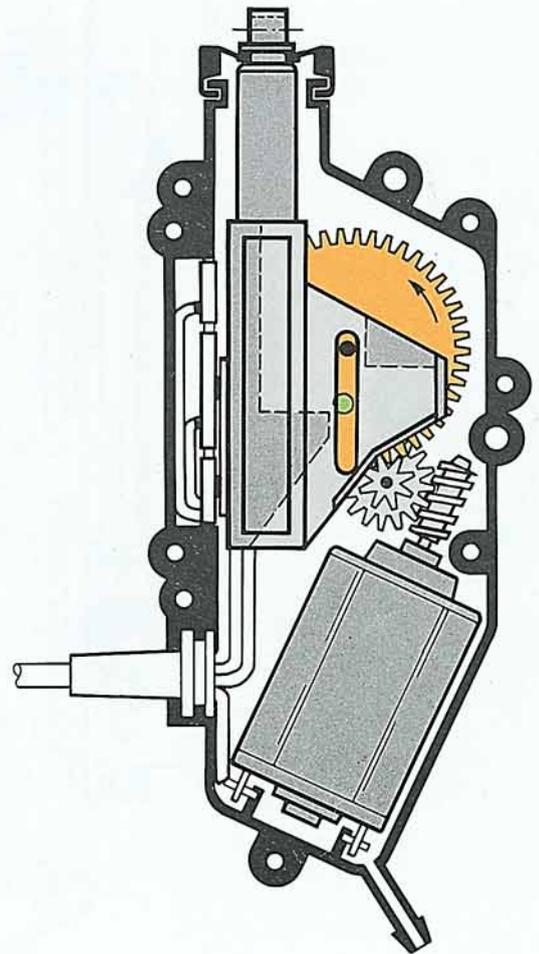
# Funktion

## Getriebefunktion

entriegelt



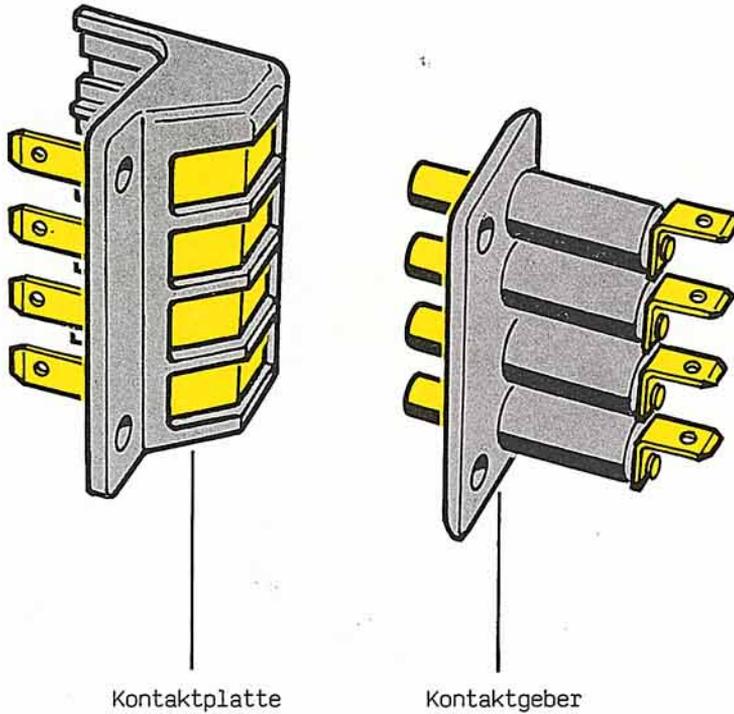
verriegelt



## So funktioniert es

Das Steuerrad des Getriebes ist mit einem exzentrisch angeordneten Nocken ausgerüstet. Bei seiner Drehbewegung nimmt der Nocken das Zug- oder Druckgestänge mit. Ist die Ent- bzw. Verriegelungsposition erreicht - Endstellung des E-Motors -, so läuft der Nocken in die Leerlaufstellung.

# Schiebetürkontakt



Kontaktplatte

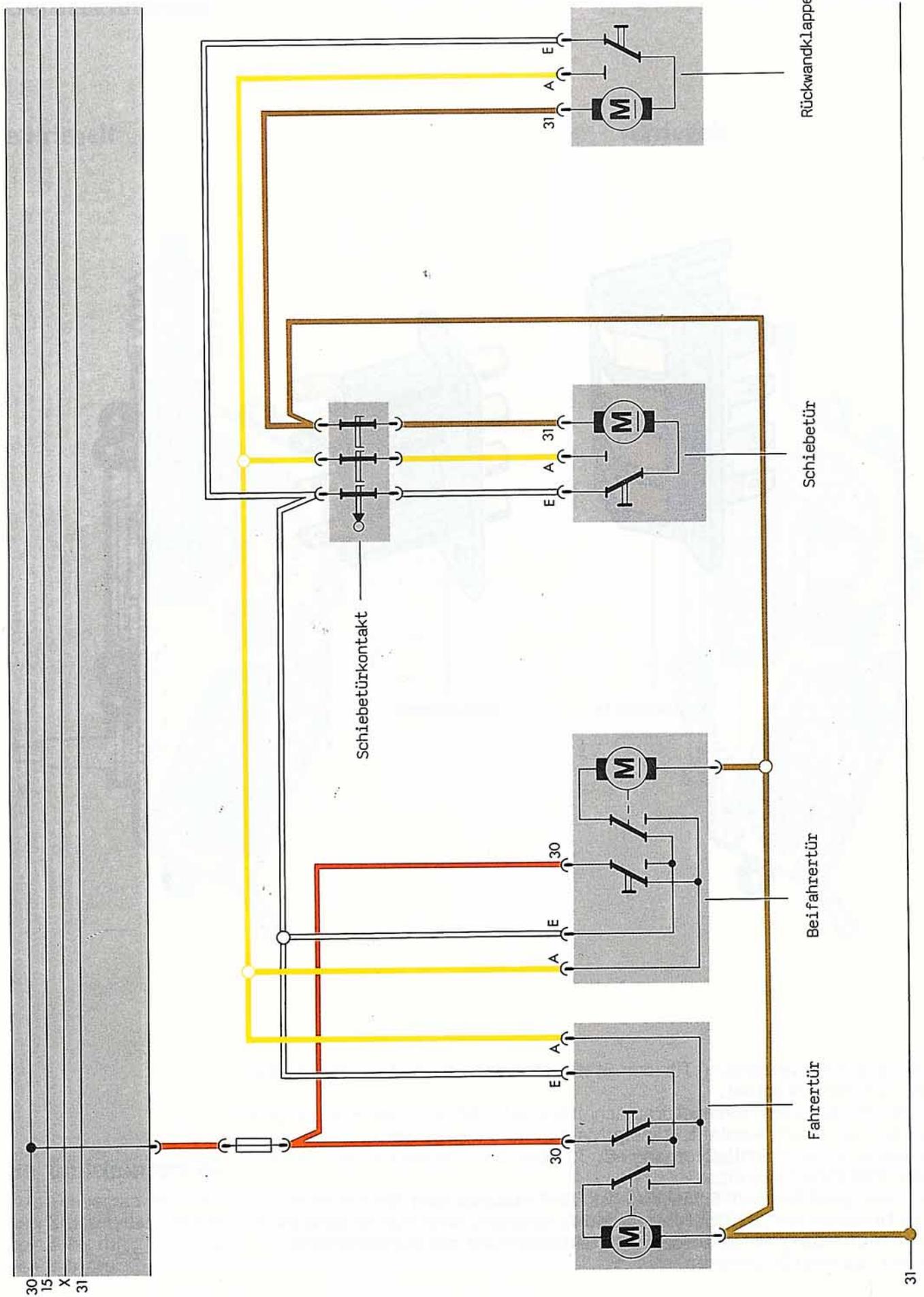
Kontaktgeber

Die Spannungsversorgung für den Stellmotor der Schiebetür erfolgt über den Schiebetürkontakt.

In der B-Säule des Schiebetürausschnittes befindet sich der Kontaktgeber, an dem an einem Kontakt ständig Masse und an zwei weiteren wechselweise je nach Schließvorgang Kl. 30 über den Stellmotor der Fahrer- oder Beifahrertür anliegt.

Nur bei geschlossener Schiebetür ist die Voraussetzung für ein Mitfunktionieren des Schiebetürstellmotors gegeben, weil nur so elektrische Verbindung zwischen dem Kontaktgeber und der Kontaktplatte in der Schiebetür besteht.

# Stromlaufplan



Nur für den internen Gebrauch in der V.A.G Organisation.  
© VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg.  
Alle Rechte, sowie technische Änderungen vorbehalten.  
700.2808.90.00 Techn. Stand Dezember 1986