

# Beheizbare Frontscheibe - warum beim T2 so kompliziert zu bestellen?

Beitrag von „coala“ vom 2. Juni 2012 um 13:26

Servus Alevuz,

auf die Erwärmung des Kühlwasserkreislaufs hat das PTC-Heizelement tatsächlich keinen Einfluß, es erwärmt nur die Luft im Fahrgastraum. Beim 7 P wurde das ITM genannte Themomanagement eingeführt, um den Motor - schon aus Gründen des Schadstoffausstoßes - möglichst zügig auf Betriebstemperatur zu bringen. Es gibt dazu je einen separaten Kühlkreislauf für Zylinderkopf und Motorblock, die auch nach Erreichen der Betriebstemperatur mit unterschiedlichen Temperaturen gefahren werden. Das bringt Vorteile in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit. Zudem wird nach dem Kaltstart die erste Zeit mit stehendem Kühlwasser gefahren, damit sich der Motor rasch erwärmt. Der Heizkreislauf selbst, wird wiederum erst ab 20°C Kühlwassertemperatur zugeschaltet.

Im Vergleich zum Vorgänger, der in meinem Fall ziemlich ähnlich ausgestattet war, sehe ich in Bezug auf die Zeit bis zum Erreichen der normalen Motortemperatur keinen großartigen Unterschied. Auf gleichen Strecken nimmt sich das nicht viel, mit eher noch geringen Vorteilen für den 7 P. Es ist allerdings so, dass der 7 P bei mildereren Temperaturen ganz erheblich schneller warm wird, denn hier wirkt das ITM, der Zuheizer hingegen nicht, da selbiger erst unterhalb +5°C (oder +10°C, hierzu gibt es unterschiedliche Angaben) aktiv wird. Leuchtet beim 7 L die Warnleuchte für Tankreserve ist der Zuheizer ebenfalls außer Funktion und dann dauert es in Tat eine gefühlte Ewigkeit bei moderater Überland-Fahrweise, bis das Fahrzeug warm wird.

Die Lichtmaschine des 7 P rotiert schon auch mit mehrfacher Motordrehzahl. Beim V10 ist es lediglich dergestalt realisiert, dass der Antrieb nicht über den sonst üblichen Keilrippenriemen läuft, sondern eben ohne Riementrieb und dafür über Zahnräder bewerkstelligt wurde. Daher der diesbezügliche Hinweis im SSP.

Grüße  
Robert