

Prüf-schritt	TECH 1-Display	Hinweis	Sollwert	Mögliche Fehlercodes
25	O2 INTEGRATOR	Zündung EIN Motor läuft im Leerlauf Bei unregelmäßigen Systemen: 20 XE, 20 XEJ Bei geregelten Systemen: C 20 XE	128 Schritte 128 Schritte 123 bis 133 Schritte	13, 44, 45

Hinweis:

Durch den O2 INTEGRATOR kann die Tendenz (fettes oder mageres Gemisch) der Lambda-Sonden-Regelung beurteilt werden.

Ist z.B. das angesaugte Luft/Kraftstoff-Gemisch zu mager (Istwert > 133 SCHRITTE), wird der Wert des O2 INTEGRATOR solange schrittweise erhöht, bis die Lambda-Sonde "Gemisch zu fett" signalisiert. Der O2 INTEGRATOR beginnt nun seinen Wert wieder zu verringern. Diese Regelung ist notwendig, um die Abgasschadstoffe im Katalysator optimal zu reduzieren.

Istwert 123 bis 133 Schritte = Sollbereich
Istwert < 123 Schritte = System magert ab, Gemisch zu fett
Istwert > 133 Schritte = System fettet an, Gemisch zu mager

Um eine Abweichung (oberhalb oder unterhalb des Toleranzbereiches)

des O2 INTEGRATOR beurteilen zu können, müssen

O2
KENNFEL
D KOR1 und O2
KENNFEL
D KOR2 mit herangezogen werden. Befindet sich der O2 INTEGRATOR außerhalb des Toleranzbandes, beobachte die O2
KENNFEL
D KOR1 und O2
KENNFEL
D KOR2.
Hängen O2
KENNFEL
D KOR1 und O2
KENNFEL
D KOR2 auf einem
Festwert außerhalb der Toleranz kann eine Beurteilung des O2 INTEGRATOR erfolgen.

Fehlersuche:

Sollwert:

Fehlerursache:

Meßwert <

123 Schritte (System magert ab,
Gemisch zu fett)

- Kraftstoffpumpendruck im Vorlauf prüfen (Sicherheitsvorschriften beachten)
Manometer KM-J-34730-1 an
Prüf-
anschluß
anschließen

- Kraftstoffdruck zu hoch
- Druckregler defekt
- Rücklaufleitung verstopft oder abgeknickt
- Unterdruckschlauch am Druckregler undicht
- Schlingertopf im Kraftstofftank verstopft

weitere

F

ehlerursachen:

dazu

Anschluß
 des Kraftstoffverlaufes am
 Verteilerrohr langsam öffnen, um Druck im
 System abzubauen
 - Manometer am Verteilerrohr
 anschließen (Vorlauf)
 defekt (s. Prüfschritt 09)
 - zweites Manometer an Rücklauf
 anschließen
 en
 Leerlauf-CO-Potentiometer
 verstellen (Verwendung von T-Adapter)
 Fahrzeugen)
 - Manometer vor Messung entlüften
 - Motor starten und im Leerlauf laufen lassen
 Prüfschritt 07)
 - Unterdruckschlauch am Druckregler abziehen
 defekt (siehe Prüfschritt 24)

- Tankentlüftungsventil öffnet ständig, Aktivkohlebehälter bzw. Leitung undicht
- Undichte Einspritzventile

- Temperaturfühler

•

(nur bei unregelmäßigen

- Drosselklappenschalter defekt (siehe

- Lambda-Sonde

- Steuergerät defekt

Druck im Vorlauf: $2,5 \pm 0,2$ bar
 Druck im Rücklauf: 0,3 bis 1,5 bar

- Unterdruckschlauch aufstecken
 Vorlauf: muß um 0,3

Druck
 bis 0,5 bar abfallen

Meßwert >
 133 Schritte (System fettete an,
 Gemisch ist zu mager)

Druck im Vorlauf: $2,5 \pm 0,2$ bar
 Druck im Rücklauf: 0,3 bis 1,5 bar

- Unterdruckschlauch aufstecken
 der Pumpe prüfen
 Vorlauf:

Druck muß um 0,3
 bis 0,5 bar abfallen

- Kraftstoffdruck zu niedrig
- Kraftstoffpumpe defekt
- Schlingertopf im Tank lose
- Druckregler defekt
- Kraftstofffilter verschmutzt
- Verschmutzter Vorfilter
- Kraftstofffördermenge

(siehe Technische Daten)

weitere
 Fehlerursachen:

- Einspritzventil defekt oder verschmutzt
- Schlechte Kraftstoffqualität
- Ansaugsystem undicht (Leckluft)
- Lambda-Sonde defekt (siehe Prüfschritt 24)
- Auspuffsystem undicht
- Steuergerät defekt