

## F0:Datenliste

Nr.	TECH 1-Display	Prüfbedingungen	Sollwert	Fehlercodes	Klemme
38	O2 INTEGRATOR	Motor läuft im Leerlauf, betriebswarm Alle Verbraucher ausschalten	118 bis 138 Schritte	13, 38, 39	-

### Hinweis:

Mit dem O2 INTEGRATOR kann die Luft/Kraftstoff-Gemischkorrektur der Lambda-Sonden-Regelung beurteilt werden.

Ist z.B. das Luft/Kraftstoff-Gemisch zu mager, wird der Wert des O2 INTEGRATOR und damit die Einspritzzeit solange schrittweise erhöht, bis die Lambda-Sonde ein zu fettes Gemisch signalisiert. Danach wird der O2 INTEGRATOR wieder schrittweise vermindert und somit die Einspritzzeit verkürzt bis die Lambda-Sonde ein zu mageres Gemisch anzeigt (nur bei geschlossenem Regelkreis).

O2 INTEGRATOR = 128 bedeutet entweder: Stöchiometrisches Luft/Kraftstoff-Verhältnis ca. 14,7 Massenteile Luft auf ein Massenteil Kraftstoff, d.h. bei der Verbrennung ist für jedes Kraftstoffteilchen ein Luftteilchen verfügbar.

oder: Der Regelkreis ist vom Steuergerät geöffnet worden, weil ein Fehler vorliegt (z.B. Lambda-Sonden-Defekt) oder die Bedingungen für den geschlossenen Regelkreis noch nicht erfüllt sind.

O2 INTEGRATOR kleiner 128 bedeutet: System magert ab, Gemisch zu fett (Einspritzzeit wird vermindert).

O2 INTEGRATOR größer 128 bedeutet: System fettet an, Gemisch zu mager (Einspritzzeit wird erhöht).

### Hinweis:

Der O2 INTEGRATOR wirkt auf die Einspritzzeit und damit auf die eingespritzte Kraftstoffmenge. Da die Kraftstoffmenge vom Kraftstoffdruck abhängt, macht sich ein falscher Kraftstoffdruck folgendermaßen bemerkbar:

- Zu hoher Kraftstoffdruck: O2 INTEGRATOR und damit Einspritzzeit wird schrittweise verringert (System magert ab).
- Zu niedriger Kraftstoffdruck: O2 INTEGRATOR und damit Einspritzzeit wird schrittweise erhöht (System fettet ab).

Um eine Abweichung des O2 INTEGRATOR- Wertes beurteilen zu können, muß der Wert der O2 LL - KENNFELD - Korrektur und O2 TEILL. KENNF. - Korrektur mit beurteilt werden.

Mögliche Zusammenhänge bei nicht erreichtem Sollwert:

- O2 INTEGRATOR kleiner 102 und O2 LL -KENNFELD kleiner 100: System magert ab, Gemisch zu fett.

- O2 INTEGRATOR kleiner 102 und O2 TEILL. KENNF. kleiner 105: System magert ab, Gemisch zu fett.
- O2 INTEGRATOR größer 154 und O2 LL - KENNFELD größer 140: System fettet an, Gemisch zu mager.
- O2 INTEGRATOR größer 154 und O2 TEILL. KENNF. größer 135: System fettet an, Gemisch zu mager.

#### Hinweise zur Fehlersuche:

#### Sollwert:

#### Fehlerursache:

#### Meßwert kleiner 102 Schritte (Gemisch zu fett, System magert ab):

- Kraftstoffpumpendruck prüfen (Sicherheitsvorschriften beachten)
- Druckmanometer in Vor- und Rücklauf einbauen
- Motor läuft im Leerlauf

Vorlaufdruck:

**C 20 XE:** 2,2 bis 2,7 bar

**C 25 XE:** 3,0 bis 3,5 bar

Rücklaufdruck: 0,3 bis 1,5 bar

- Unterdruckschlauch von Kraftstoffdruckregler abziehen. Unterdruckschlauch verschließen

Vorlaufdruck: 3,0 bis 3,5 bar

Rücklaufdruck: 0,3 bis 1,5 bar

- Kraftstoffdruck zu hoch
- Druckregler defekt
- Rücklaufleitung verstopft oder abgeknickt

- Schlingertopf im Kraftstofftank verstopft

- Unterdruckschlauch am Druckregler undicht
- Verdampfungskontrollventil ständig offen (Aktivkohlebehälter voll)
- undichte Einspritzventile
- Temperaturfühler P 12 defekt (s. Prüfschritt 06)
- Lambda-Sonde P 32 defekt (siehe Prüfschritt 36/37)
- Steuergerät K 61 defekt

#### Meßwert größer 154 Schritte (Gemisch zu mager, System fettet an):

- Kraftstoffpumpendruck prüfen (Sicherheitsvorschriften beachten)
- Druckmanometer in Vor- und Rücklauf einbauen
- Motor läuft im Leerlauf

Vorlaufdruck:

**C 20 XE** : 2,2 bis 2,7 bar

**C 25 XE** : 3,0 bis 3,5 bar

Rücklaufdruck: 0,3 bis 1,5 bar

- Kraftstoffdruck zu niedrig
- Kraftstoffpumpe defekt
- Schlingertopf im Tank lose

- Kraftstofffilter verschmutzt
- verschmutzter Vorfilter

- Unterdruckschlauch von Kraftstoffdruckregler abziehen.  
Unterdruckschlauch verschließen

Vorlaufdruck: 3,0 bis 3,5 bar

Rücklaufdruck: 0,3 bis 1,5 bar

- Kraftstofffördermenge der Pumpe prüfen (siehe technische Daten)
- Einspritzventil defekt oder verschmutzt
- schlechte Kraftstoffqualität
- Auspuffsystem undicht (vor der Lambda-Sonde)
- Ansaugsystem undicht (Leckluft)
- Verdampfungskontrollventil ständig offen (Aktivkohlebehälter leer)
- Dampfblasen in Kraftstoffvorlauf- bzw. rücklaufleitung
- Temperaturfühler Kühlmittel defekt
- Lambda-Sonde defekt
- Steuergerät K 61 defekt

vectra16v.com