

Leerlauf- und Volllastschalter prüfen

Motoren: NG 1&2, NF, AAR

Funktionen:

Leerlaufschalter

liefert Signal DK „offen“, „geschlossen“ an STG

- Ansteuerung des Leerlaufstabilisierungsventils
- Ansteuerung der Schubabschaltung
- Aktivierung des speziellen Zündkennfeldes im Schiebebetrieb

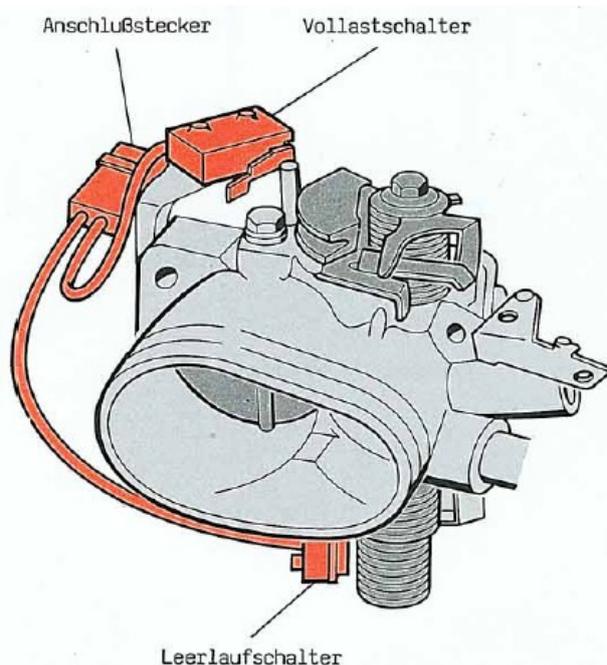
Volllastschalter

liefert Signal DK „voll geöffnet“ an STG

- Volllastanreicherung
- Aktivierung des speziellen Zündkennfeldes für Volllastbetrieb

Positionen:

Auf und unter der Drosselklappeneinheit



Wer's nicht findet:

Hinter dem Gummibalg, vor dem Batteriekasten, an der Ansaugbrücke angeschraubt



Rechts die Schalterpositionen – Links in eingebautem Zustand.

Werkzeug:

- Multimeter
- Hilfreich sind 2 Flachstecker (3mm), Schaltlitze und eine Lüsterklemme.

Die Flachstecker gehören in den Anschlusstecker, die Lüsterklemme zum Anschluss der Stecker vom Multimeter – braucht man nicht unbedingt, ist aber wesentlich leichter da man so die Hände frei hat zum Bewegen der Drosselklappe.

Vorgehen:

Stecker prüfen:

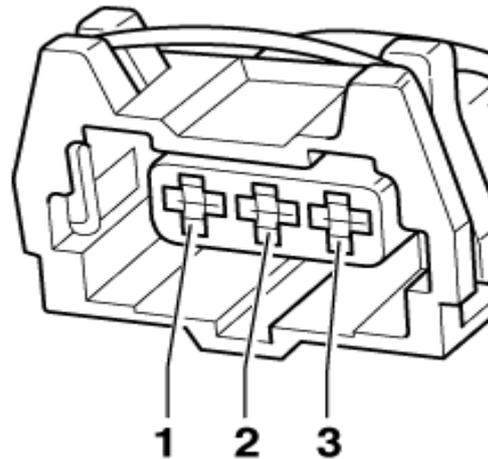
- Steckanschluss öffnen
- Zündung an
- Multimeter auf Spannungsmessung einstellen (Messbereich bis 20V)
- Kontakt 2 des Steckers gegen Motormasse messen

Sollwert:

- Batteriespannung $\sim >12V$

Wird der Sollwert nicht erreicht:

- Leitungsunterbrechung beseitigen



Leerlaufschalter Prüfen:

- Drosselklappe öffnen und langsam (geräuscharm) wieder schließen, auf Klickgeräusch achten
- Klicken beim Öffnen, erneutes Klicken beim Schließen

Wird der „Sollwert“ nicht erreicht, Drosselklappe ausbauen und den Schaltpunkt des Leerlaufschalters mittels Langlochbefestigung des Schalters entsprechend einstellen

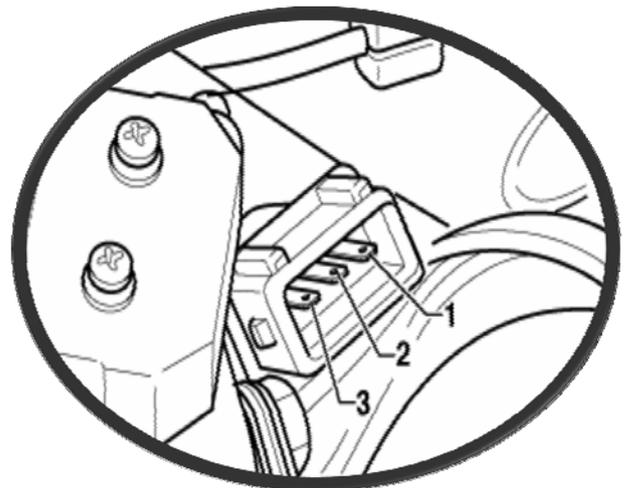
- Multimeter auf Durchgangsprüfung einstellen
- Pins 2 und 1 auf Durchgang prüfen bei
 - o Geschlossener Drosselklappe
 - o Geöffneter Drosselklappe

Sollwerte:

- Durchgang bei geschlossener DK
- Kein Durchgang bei geöffneter DK

Werden die Sollwerte nicht erreicht:

- Leerlauf-/Vollastschalter Einheit austauschen



Volllastschalter Prüfen:

- Drosselklappe bis Anschlag öffnen, auf Klickgeräusch bzw. Schalterbetätigung achten

Wird der Schalter nicht betätigt, ebenfalls über Langlöcher einstellen – wobei darauf zu achten ist das der Schaltpunkt etwa 10° Grad vor Anschlag der DK liegt (die 0° Marke liegt bei Anschlag DK)

- Pins 2 und 3 auf Durchgang prüfen bei
 - o Geschlossener Drosselklappe
 - o Voll geöffneter Drosselklappe (Schaltpunkt etwa 10° vor Anschlag)

Sollwerte:

- Kein Durchgang bei geschlossener DK
- Durchgang bei voll geöffneter DK

Werden die Sollwerte nicht erreicht:

- Leerlauf-/Volllastschalter Einheit austauschen

Hinweis

Die angeführten Diagnoseverfahren sind lediglich zur Bestimmung der Funktionstüchtigkeit genannter Bauteile/Leitungen aussagekräftig.

Eine Diagnose auf Leitungsunterbrechung zwischen KE-III, VEZ Steuergerät und Anschlussstecker ist nur mit der Prüfbox V.A.G 1598 A mit Adapter V.A.G 1598/2 möglich.

Diese Anleitung ist nach bestem Wissen und Gewissen geschrieben, dennoch wird kein Anspruch auf Vollständigkeit, Richtigkeit der Angaben erhoben.

Alle Reparaturen, Prüfungen erfolgen natürlich auf eigenes Risiko – gründlich & sauber arbeiten 😊

Wer allerdings bei diesen Arbeiten was kaputt macht, sollte ohnehin überlegen ob das mit dem Schraubschlüssel was für Ihn ist.

Viel Erfolg

Der Eine