

Grundeinstellung am Mengenteiler vornehmen.

Betrifft:

Audi Coupe Typ 89 Motor NG
Audi 80 Typ 89 Motor NG
Audi 90 Typ 89 Motor NG
Audi 80 Typ B4 Motor NG
Audi 100 Typ 44 Motor NF
Audi 100 Typ C4 Motor AAR

Werkzeug:

-3 mm Inbusschlüssel, 150 mm lang
-Multimeter
-Adapterkabel VAG 1315 A/1, oder:
-2 Stück 100 mm Kabel, an den Enden jeweils wechselseitig mit Flachsteckern (3 mm) männl./weibl. versehen

Einstellungsvoraussetzungen:

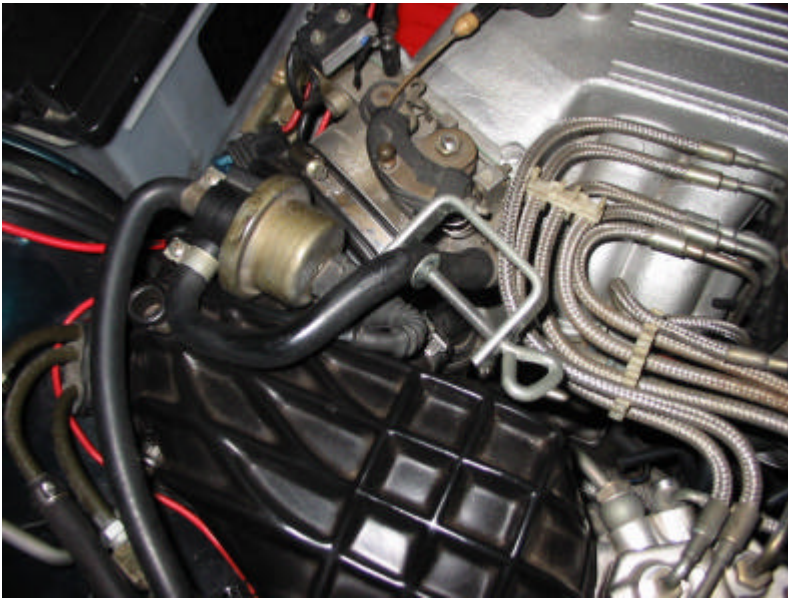
-Motor im Serienzustand
-Motoröltemperatur min. 80° C
-elektrische Verbraucher abgeschaltet
-Einstellort unter 1000 m Höhe (über 1000 m Höhe anders vorgehen)
-Zündzeitpunkt justiert auf 15° +/- 1°
-Einspritzleitungen nicht unmittelbar vorher gelöst
-ansaugseitig liegt keine Falschlufte an
-abgasseitig vor dem Kat alles abgedichtet
-Leerlaufschalter intakt (max. 5 Ohm Widerstand)

Vorgehensweise:

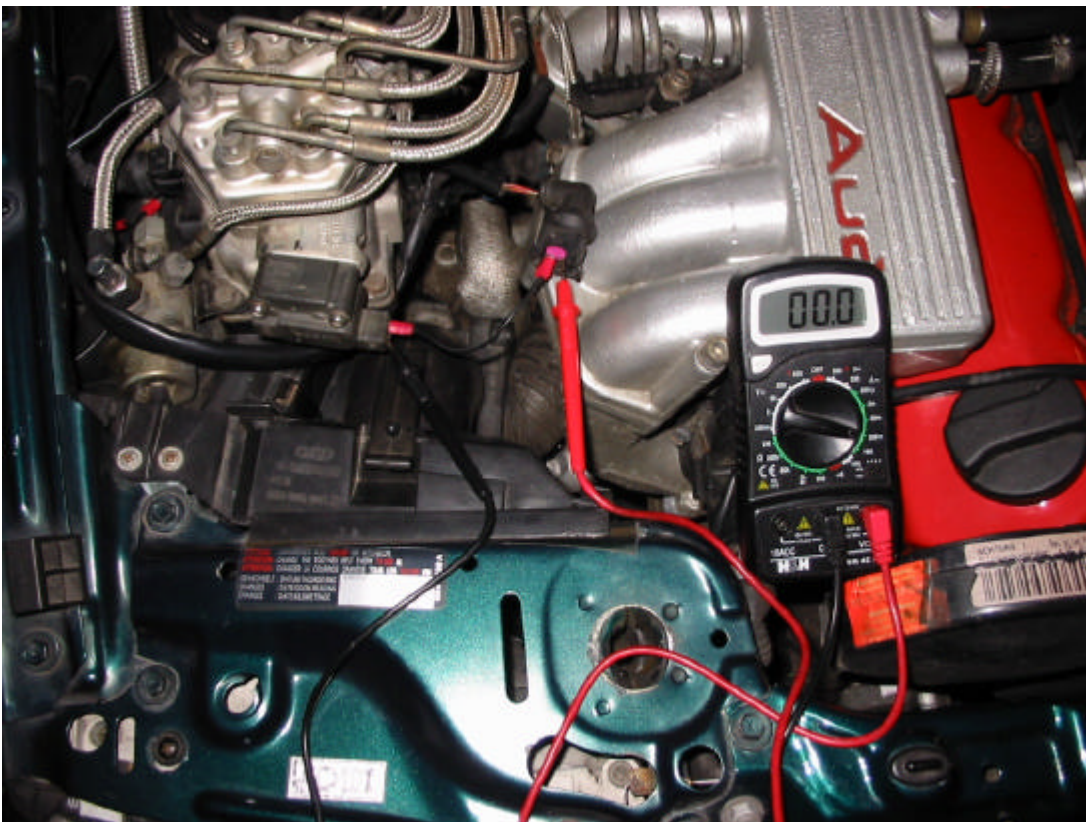
Kurbelgehäuseentlüftung trennen und mit einer Kappe verschließen (z. B. Lötkappe für 18 mm Kupferrohr):



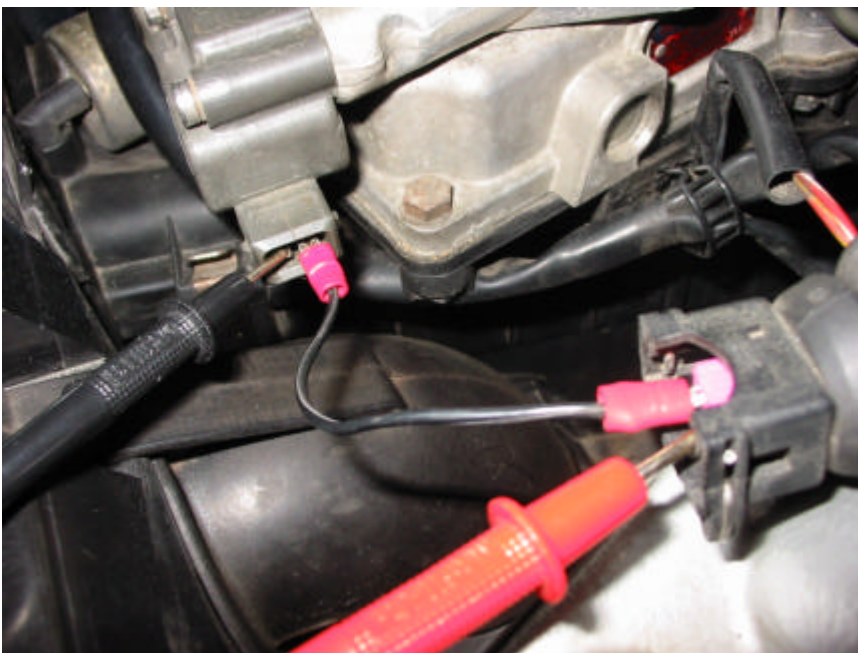
Schlauch zum AKF Ventil zuklemmen:



Stecker vom Drucksteller abziehen, das Adapterkabel VAG 1315 A/1 einsetzen, und ein Multimeter anschließen. Wer nicht über das Adapterkabel verfügt geht anders vor:



Kabelverbindung herstellen:



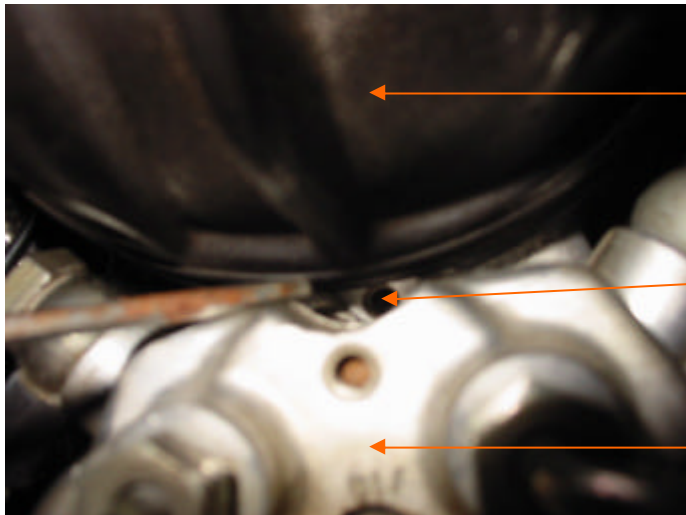
Die beiden Kontakte vom Multimeter dienen nur der Anschlußübersicht. Es ist auf jeden Fall eine sichere Verbindung, wie mit dem bereits eingefügten Verbindungskabel herzustellen. Über eine Lüsterklemme können die Multimeterkontakte sicher befestigt werden. Darauf achten, daß kein Kurzschluß entsteht, sonst kann die Endstufe im KE III-Steuergerät beschädigt werden.

Multimeter auf den Meßbereich 200 mA einstellen. Zündung anschalten. Erscheint im Display des Multimeter -98 mA, dann müssen die Anschlüsse im Multimeter umgetauscht werden. Bei 98 mA ist alles korrekt.

Motor starten.

War der Motor bereits ein paar Minuten abgestellt, ist die Lambdasonde abgekühlt, und kann keine Sondenspannung erzeugen, die für die Regelung benötigt wird. In diesem Fall die Drehzahl kurz auf 3000 Touren erhöhen, bis die Regelung einsetzt. Das erkennt man daran, daß im Multimeter eine schnell schwankende Stromstärke abzulesen ist.

Zeigt das Multimeter -10 mA oder 10 mA an, kann es sein, daß der Mengenteiler völlig verstellt, oder die Lambdasonde defekt ist. In diesem Fall wird die rote oder blaue Kunststoffkappe aus der Bohrung entfernt und versucht, durch eine Linksdrehung der CO-Schraube mit dem 3 mm-Inbusschlüssel (150 mm lang)



Gummibalg zur
Drosselklappe

Bohrung zur CO-Schraube

Mengenteiler

die -10 mA in Richtung 0 zu verringern, bzw. durch eine Rechtsdrehung des Schlüssels die 10 mA in Richtung 0 zu verringern. Gelingt dieses nicht, oder schwankt die Stromstärke nur manchmal oder gar nicht bei geringerer Stärke als 10, so ist die Lambdasonde zu kontrollieren.

Lambdasonde prüfen:

Die Gummitülle vom einpoligen Kabel zurückschieben, und den einen Kontakt des Multimeters an den Stecker setzen, den anderen Kontakt auf Motormasse legen. Die Steckverbindung für das SONDENSIGNAL nicht trennen und nicht mit Masse in Berührung bringen! Meßbereich am Multimeter: 2 Volt.

Eine intakte Lambdasonde zeichnet sich durch ein schnell schwankendes Spannungssignal von ca. 100 bis 800 mV aus. Dabei schwankt die Spannung je Sekunde um 200 mV aufwärts und abwärts.



Durch Verdrehen der CO-Schraube wird der Druckstellerstrom auf 0 mA schwankend eingestellt. Das bedeutet, der Strom schwankt von ca. -1 mA bis 1 mA, so daß im Mittelwert 0 mA erreicht werden.

Gleichzeitig kann man die Schubabschaltung prüfen: Drehzahl kurz auf 3000 Touren erhöhen, und dann schlagartig die Drosselklappe lösen. Jetzt ergibt sich kurzfristig ein Stellerstrom von -60 mA, bis die normale Regelung wieder einsetzt.

Abschließend die Kabel und Schlauchklemme entfernen, die Kurbelgehäuseentlüftung anschließen und

Fertig.

Grüße
Jan867