

Fahrzeug-Typ: Corsa -A Kadett-E Ascona-C	<h1>TECHNISCHE INFORMATION</h1> <p>Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim</p> <p>Kundendienst Produktinformation</p>						TI-Nummer TI-C-39	Baugruppe J - 100
	Datum März 1987							Blatt 1 von 1
	Bereiche	Inhaber	KD-Leiter	Verkaufsleiter	Teile-Leiter	Gewährleistung	Meister	KD-Berater
Sichtvermerk/Datum								

Betrifft: Leerlauffüllungsschrittmotor, Multec-Zentraleinspritzung

Fahrzeuge: Corsa-A, Kadett-E, Ascona-C mit C 13 N, C 16 LZ-Motoren

Nur ca. 10 % der wegen Leerlaufproblemen getauschten und zur Überprüfung ans Werk geschickten Leerlauffüllungsschrittmotoren sind elektrisch oder mechanisch defekt. Aus diesem Grund soll hier nochmals auf das Prüfprogramm Seite 68/69 in der Broschüre "Opel-MULTEC-Zentraleinspritzung" hingewiesen und dieses in einigen Punkten ergänzt werden.

Zur Überprüfung des Leerlauffüllungsschrittmotors wie folgt vorgehen:

- o Leerlauffüllungsschrittmotor M33 ausbauen
- o M33 am Kabelsatzstecker anschließen
- o Den Konus mit dem Daumen unter leichten Druck setzen
- o Am Diagnosestecker (ALDL) Kl. A und B kurzschließen
- o Zündung einschalten

Sollwerte:

- C 13 N, MJ 86 . Zapfen fährt spürbar EIN und AUS
- C 13 N, MJ 87 . Zapfen fährt leicht spürbar EIN und AUS
- C 16 LZ, MJ 87 . Zapfen fährt spürbar AUS

Falls diese Sollwerte erreicht werden, ist davon auszugehen, daß sowohl die Regelfunktion im Steuergerät als auch der Leerlauffüllungsschrittmotor in Ordnung ist.

Folgende Fehler können für Leerlaufprobleme verantwortlich sein:

- Falschlucht (undichte Schlauchverbindungen, defekte Dichtungen)
- Drosselklappe schließt nicht
- Drosselklappenpotentiometer hat kurzzeitig keinen Signalausgang
- Grundeinstellung Vorzündung falsch
- Sitz Leerlauffüllungsschrittmotor verschmutzt
- Defekte/falsche Zündkerzen
- Wegstrecken-Frequenzgeber oder Frequenzgeber-Stromkreis defekt
- Position des Leerlauffüllungsschrittmotors ist nach Abklemmen der Batterie nicht initialisiert (zur Initialisierung muß das Fahrzeug einmal schneller als 50 km/h gefahren werden). Andernfalls Leerlaufdrehzahl zu hoch.
- P/N-Schalter- oder P/N-Schalter-Stromkreis-Problem (nur Fahrzeuge mit AT-Getriebe)

AW-Vorgaben:

Die AW-Vorgaben zur Prüfung der Multec-Zentraleinspritzung werden zusammen mit einer kompletten Prüfanleitung in Kürze veröffentlicht.