

Störungsbeistand

K-/KA-/KE-Jetronic

Die Störung	– ihre Ursache	– ihre Abhilfe
A Kalter Motor springt nicht an	1 a) K-/KA-Jetronic: Wärmelaufregler regelt den Steuerdruck nicht oder falsch b) KE-Jetronic: Drucksteller regelt den Druck zu den Steuerschlitzen nicht oder falsch 2 Zusatzluftschieber öffnet nicht 3 Kaltstartventil spritzt nicht ein 4 Kaltstartventil undicht, Dichtung defekt 5 Stauscheibe falsch eingestellt 6 Stauscheibe oder Steuerkolben schwergängig 7 Motor erhält Nebenluft	Steuerdruck messen lassen Drucksteller und Steuergerät prüfen lassen Prüfen Kaltstartventil und Thermozeitschalter prüfen Dichtheit prüfen Stellung prüfen Prüfen Sämtliche Schlauchleitungen überprüfen
B Warmer Motor springt nicht an	1 Siehe A 1, 5 und 6 2 Einspritzventil(e) undicht, zu niedriger Öffnungsdruck 3 Haltedruck zu niedrig 4 Leerlauf zu fett eingestellt 5 Leerlauf zu mager eingestellt 6 Nur KE-Jetronic: Rücklaufperre in der Leitung von der Vorförderpumpe defekt	Prüfen (lassen) Messen lassen CO-Gehalt einstellen lassen CO-Gehalt einstellen lassen Ersetzen
C Kalter Motor schüttelt im Leerlauf	1 Siehe A 1, 2, 4, 5 und 7 2 Zusatzluftschieber schließt nicht 3 Siehe B 2	Prüfen
D Kalter Motor stottert beim Beschleunigen	1 Siehe A 3 2 Drucksprungschalter defekt bzw. Unterdruckschlauch undicht 3 Drosselklappenschalter defekt	Prüfen Prüfen
E Warmer Motor schüttelt im Leerlauf	1 Siehe A 1, 2, 6 und 7 2 Siehe B 4 und 5	
F Motor patscht ins Saugrohr	1 Siehe A 1 2 Siehe B 5	
G Motor patscht in den Auspuff	1 Siehe A 1 und 4 2 Siehe B 4 4 Ausfall der Kraftstoffpumpe(n)	Siehe Seite 65
H Motor stottert, setzt aus	1 Kraftstoffpumpen fördern ungleichmäßig 2 Kraftstoffsystemdruck falsch	Fördermenge messen lassen Messen, einstellen lassen
J Motorleistung ungenügend	1 Siehe A 1, 4, 6 und 7 2 Siehe B 4 und 5 3 Kraftstoffpumpen fördern zu wenig 4 Drosselklappen gehen nicht in Vollgasstellung	Fördermenge messen lassen Gaszug einstellen bzw. Drosselklappenverbindung kontrollieren
K Motor läuft nach	1 Siehe A 4–6 2 Siehe B 2	
L Kraftstoffverbrauch zu hoch	1 Siehe A 1 und 4 2 Siehe B 4	
M Warmer Motor dreht im Leerlauf zu hoch	Siehe C 2	