

KRAFTSTOFFVERDUNSTUNGSSYSTEM

17300510561

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

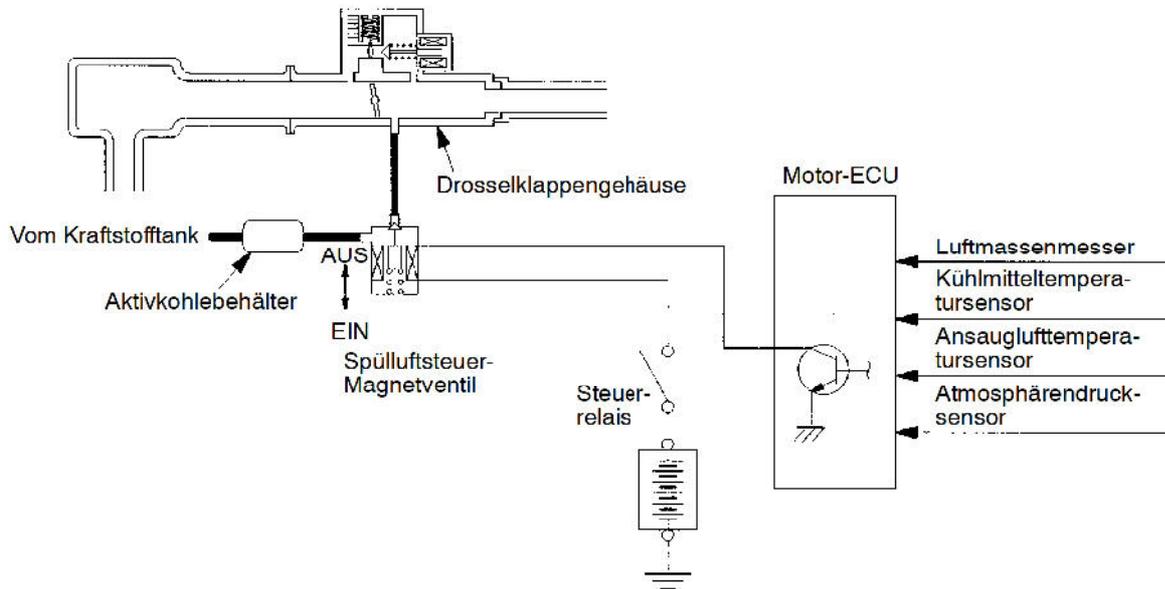
Das Kraftstoffverdunstungssystem verhindert, daß im Kraftstofftank erzeugte Kraftstoffdämpfe an die Außenluft austreten.

Kraftstoffdämpfe vom Kraftstofftank strömen durch Kraftstoffdruck-Steuerventil und Kraftstoffdampfleitung bzw. -schlauch, um dann zeitweise im Aktivkohlebehälter gespeichert zu werden.

Wenn der Motorläuft, strömen die Kraftstoffdämpfe im Aktivkohlebehälter durch das Spülluftsteuer-Magnetventil und den Spülkanal in den Ansaugkrümmer, worauf sie in die Brennkammer gelangen.

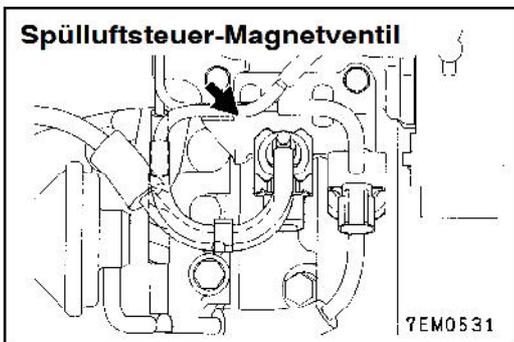
Wenn die Motorkühlmitteltemperatur niedrig ist, oder wenn das Ansaugluftvolumen gering (z.B. bei Motorbetrieb im Leerlauf) ist, schaltet die Motor-ECU das Spülluftsteuer-Magnetventil aus und unterbricht damit den Strom des Kraftstoffdampfs in den Ansaugkrümmer. Damit bleibt nicht nur die Betriebsfähigkeit bei kaltem Motor oder bei niedriger Last gesichert, sondern wird auch eine Stabilisierung der Emissionspegel erreicht.

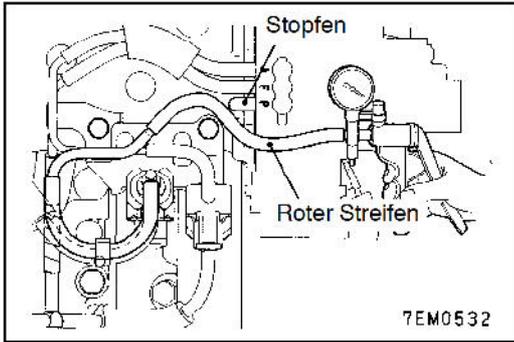
DETAILZEICHNUNG DES SYSTEMS



6EM0596

ANORDNUNG DER KOMPONENTEN





SPÜLLUFTSTEUERSYSTEM PRÜFEN

17300140531

1. Unterdruckschlauch (rotgestreift) vom Drosselklappengehäuse abnehmen und mit einer Unterdruckpumpe verbinden.
2. Den Nippel verstopfen, von dem der Unterdruckschlauch abgezogen wurde.
3. Bei kaltem und dann bei betriebswarmem Motor Unterdruck anlegen, während der Motor im Leerlauf läuft. Betriebszustand des Motors und den Unterdruck prüfen.

**Motor ist kalt
(Kühlmitteltemperatur: 40°C oder niedriger)**

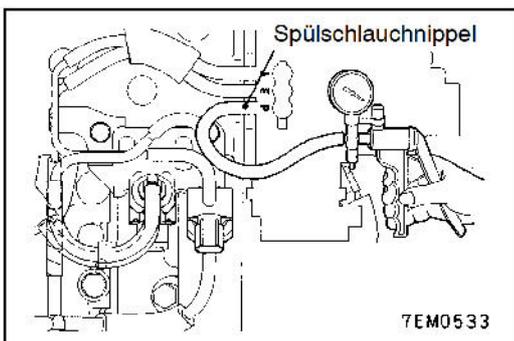
Unterdruck	Motordrehzahl	Normalverhalten
53 kPa	3000 1/min	Unterdruck bleibt erhalten

**Motor ist betriebswarm
(Kühlmitteltemperatur: 80°C oder höher)**

Unterdruck	Motordrehzahl	Normalverhalten
53 kPa	Leerlauf	Unterdruck bleibt erhalten
	3000 1/min	Unterdruck entweicht ca. 3 Min. nach dem Starten des Motors. Nach 3 Min. bleibt der Unterdruck kurze Zeit stabil und wird danach wieder abgebaut.*

HINWEIS

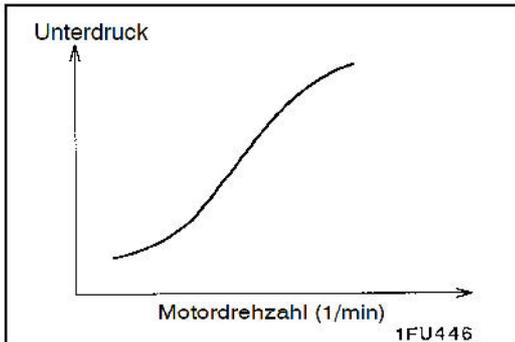
* Bei einem atmosphärischen Druck unter ca. 77 kPa und einer Ansauglufttemperatur über ca. 50°C wird der Atmosphärendruck ständig abgebaut.



SPÜLKANALUNTERDRUCK PRÜFEN

17300150411

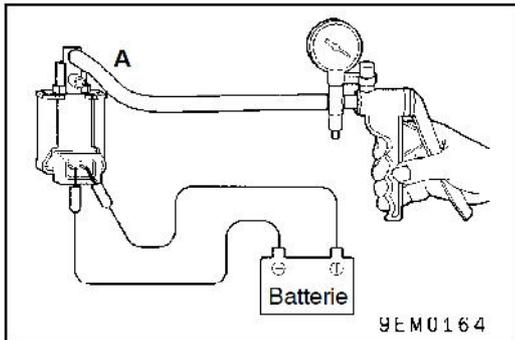
1. Den Unterdruckschlauch (rotgestreift) vom Drosselklappengehäuse-Spülschlauchnippel abtrennen und eine Handunterdruckpumpe an den Nippel anschließen.



- Den Motor anlassen und überprüfen, ob der Spülunterdruck nach Hochdrehen des Motors proportional zum Anstieg der Motordrehzahl zunimmt.

HINWEIS

Wenn die Unterdruckänderung nicht stimmt, könnte der Drosselklappengehäuse-Spülkanal verstopft sein und müßte gereinigt werden.



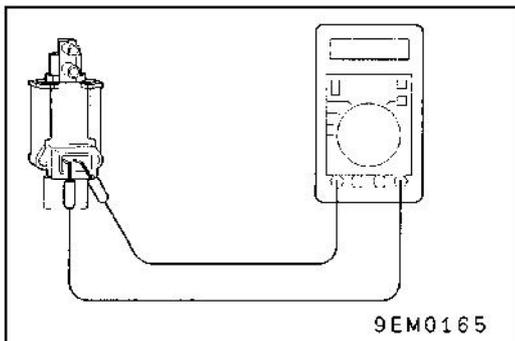
SPÜLLUFT-MAGNETVENTIL PRÜFEN

17300170370

HINWEIS

Vor dem Entfernen den Unterdruckschlauch markieren, um Verwechslungen auszuschließen.

- Die Unterdruckschläuche (schwarzgestreift und rotgestreift) vom Magnetventil abnehmen.
- Den Kabelbaumstecker abziehen.
- Eine Unterdruckpumpe an den Nippel (A) (in der Abbildung gezeigt) des Ventils anschließen.
- Dichtheit des Ventils mit und ohne an das Magnetventil angelegte Batteriespannung prüfen.



Batteriespannung	Normalverhalten
Angelegt	Unterdruck entweicht
Nicht angelegt	Unterdruck bleibt erhalten

- Den Widerstand zwischen den Anschlußklemmen des Magnetventils messen.

Sollwert: 28 – 36 Ω (bei 20°C)