

Motor

Leerlaufabschaltventil prüfen Vergaser 200 M102

Waldheini schrieb:

-
- > HALlo,
 - > ich möchte das gern wissen, warum mein w123 nicht
 - > anspringt wenn ich den Stecker auf dem Ventil habe.

Antwort von Unimog-Light(OM915)

ist doch ganz einfach..
die gute alte 3 Watt Prüflampe rauskramen (KEIN MULTIMETER)
Krokoklemme gut an MASSE
Prüflampenspitze an die Ründsteckhülse die am
Abschaltventil sitzt --dazu mit dranhalten

Achtung ,Stecker jetzt nicht abziehen vom Ventil
und die Prüflampe einzeln mit
dem Kabel verbinden.

dann wird der Fehler schwieriger zu finden....

Grund ist ein Teufelskreislauf
das Abschaltrelais kann einen sehr interessanten Fehler produzieren
das Abschaltrelais bekommt
Dauerplus 30
MASSE 31
Zündung 15
Drehzahlsignal TD
raus geht
Schaltsignal zum Abschaltventil 87

jetzt die Messfehler die viele zur Verzweiflung bringen...

Streng nach Anleitung oder "Halbwissen" wird es lustig...

da soll die Prüflampe an den abgezogenen Kontakt
vom Abschaltventil angeklemt werden

Zündung AUS Prüflampe AUS
Zündung EIN Prüflampe AUS

nach Zündung EIN---Zündung AUS
Prüflampe für ca.6-10 Sekunden bestromt
noch alles gut

der Motor springt sogar Problemlos an....

AAAAAABER

Motor

jetzt zum Teufelskreislauf

besonders anzutreffen bei uralten Abschaltrelais
(Kondensatoren intern tot)

Du machst die Zündung AN
Abschaltrelais macht was es soll (nichts)

Du betätigst den Anlasser
Bordspannung sinkt schlagartig auf 9-10 Volt
wegen Starter

durch den Spannungseinbruch schaltet das Uraltrelais
kurzzeitig durch und gibt "Abschaltstrom" aufs
Abschaltventil

Motor Springt nicht AN
juckel, juckel, juckel, juckel

immer noch 9-10 Volt
weiter juckel, juckel, juckel, juckel, juckel

jetzt zieht der "Oberschlaue" den Stecker vom Abschaltventil
ab
und wundert sich
"warum springt der jetzt an"

die "Vollprofis"--besonders VW & OPEL Schrauber
sagen dann immer
"das gibt es nicht, da MUSS bei Zündung EIN--- Strom drauf sein"
ist ne andere Geschichte

die Abschaltrelais haben noch eine interessante Eigenart
sobald Zündung EIN
und Startversuch
kommen die ersten Drehzahlimpulse am TD Anschluss an.

das "durcheinander" Abschaltrelays
interpretiert das TD Signal falsch
und schaltet Abschaltspannung zum
Abschaltventil durch

diese Funktion der Drehzahlabstimmung wird gerade beim M 102 Vergaser
immer wieder vergessen

ich hatte schon Autos in der Mache
da hat das Abschaltrelais den Motor
abgestellt
weil defekte Lichtmaschine (extreme Oberwelligkeit)

Motor

oder tote Batterie(Zellenschluss)

extreme Störsignale ins Bordnetz übertragen

gaaaanz wichtig
wie ich schon erwähnte
die Sicherungen auf Korrosion prüfen

mein Lieblingssatz hätte, hätte, Fahrradkette

das Relais kann erst gut akustisch geprüft werden

Radio AUS Lüftung auf NULL
absolute RUHE

Zündung EIN

Zündung AUS
jetzt muss im kniebereich Lenksäule ein
"klick" zu hören sein,
dass nach 6-10 Sekunden wieder nachlässt "klack"

Teilenummer vom Relais beim Freundlichen über Fahrgestellnummer
raussuchen lassen ist sicherer

dran denken
viele im Internet angebotenen Relais sind mittlerweile
auch steinalt

also Verkleidung links Armaturenbrett raus
das Relais ist aus hellem Blech mit Schraubflasche dran

gibt auch ganz wenig Ausführungen (besonders die letzten 123-er)
die hatten das Abschaltrelais vom 201-er schon drin
(zu erkennen am schwarzen Plastikgehäuse)

Der 123 mit M 102 Vergaser hat eine Besonderheit
in Sachen Sicherungen...

da ist ein zusätzlicher Sicherungshalter im Motorraum mit
zwei extra Sicherungen
einmal Saugrohrheizung Klemme 30 Leistung
einmal Abschaltrelais Klemme 15 T (Zusatzklemme 15 Zündung)

Motor

<http://www.schmidt-richter.de/Fotos/Leerlaufrelais200T.jpg>

Teilenummer A0015452705

Eindeutige ID: #1386

Verfasser: Unimog-Light(OM615) / Rory

Letzte Änderung: 2021-03-08 10:36