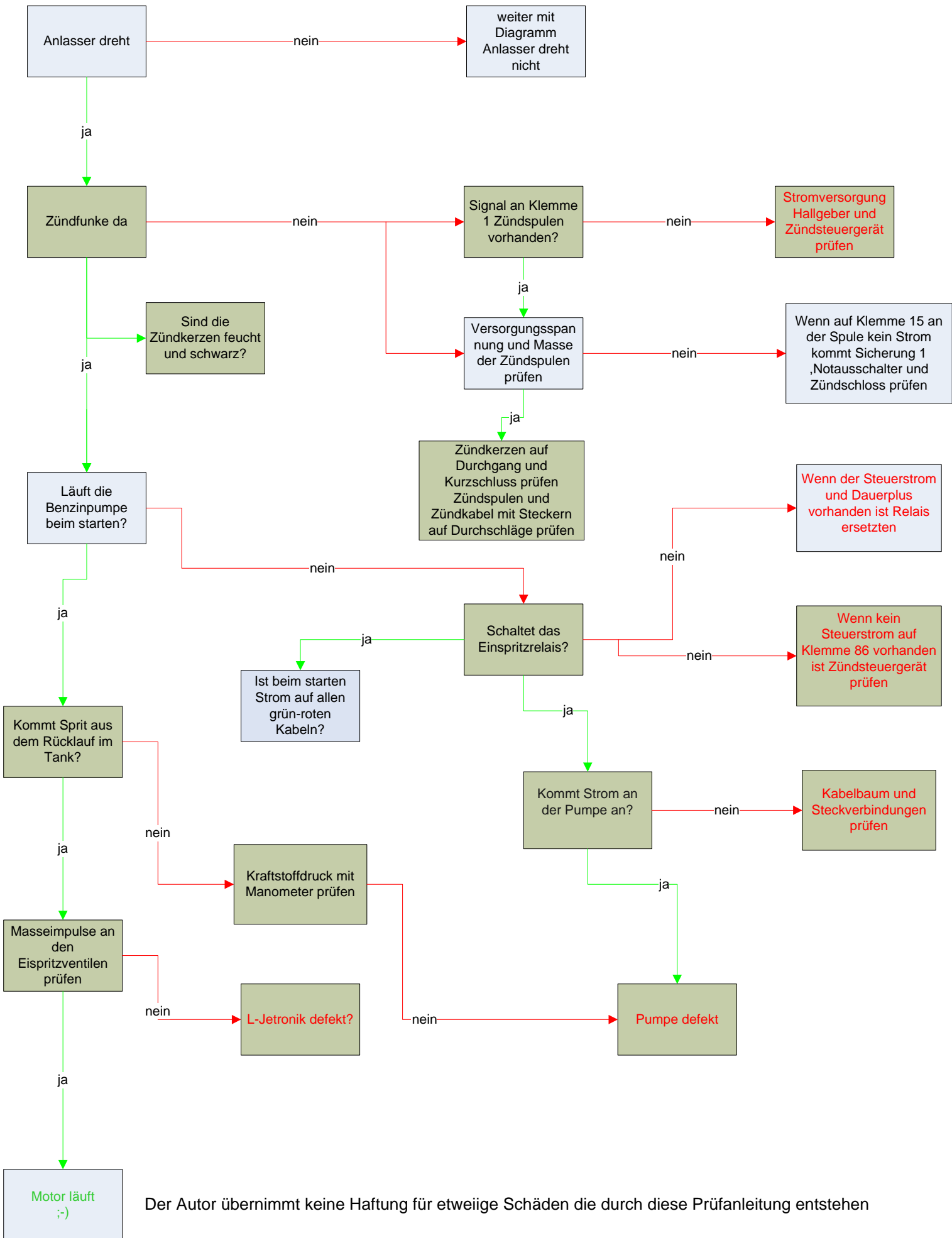


# Fehlersuchdiagramm Motor springt nicht an Anlasser dreht



Der Autor übernimmt keine Haftung für etwaige Schäden die durch diese Prüfanleitung entstehen

*Prüfbar mit isolierter Zange wenn man ein Zündkabel beim starten 3-5 mm entfernt an Masse hält. Am besten geht das mit einer alten Zündkerze an der eine Krokodilklemme befestigt ist die dann an Masse geklemmt wird. Beim prüfen sollte nur jeweils ein Zündkabel abgezogen werden damit der Zündfunke nicht weiter als 3-5mm springen muss da es sonst zur Beschädigung der Zündelektronik oder der Zündspule kommen kann.*

*Ihr solltet auch daran denken das es sich hier um Hochspannung (15-20000V) handelt. Diese Zündspannung kann Leuten mit Herzschrittmacher oder Herzkreislauf Problemen gefährlich werden nur mit geeignetem Werkzeug arbeiten oder bei Unsicherheiten den Fachmann zu Rate ziehen.*

HOME

Zündspulen kann man mit einem Ohmmeter durchmessen wobei sich die Messung zwischen den Doppelspulen der K100 und den Einzelspulen der K75 unterscheidet. Bei den **Einzelspulen der K75** :

Sollte man von Klemme 4 nach Klemme 1 oder Klemme 15 ca. 10 KOhm messen und von Klemme 1 nach Klemme 15 ca. 0,8 Ohm.

Bei den **Doppelspulen der K1100-1200**:

Misst man beide Zündkabelausgänge (Klemme 4) gegeneinander sind auch ca. 10 KOhm dann Klemme 15 und 1 gegeneinander sollten 1,9-2,2 Ohm sein.

Zündkabel und Stecker liegen zwischen 5 - 7 KOhm. Bei der K75 gibt's eine Besonderheit dort haben die Kabel im Kerzenstecker eine Vorfunkstrecke also keinen Durchgang beim messen. Die ist dazu da die Zündspannung ansteigen zu lassen.

Zündkabel und Spulen können Durchschläge haben die man mit einem Ohmmeter nicht messen kann. Da ist es am besten Kabel und Spulen mit einem funktionierenden Zylinder zu tauschen und prüft dann ob der Fehler mitwandert.

Zündkerzen auf Durchgang zwischen Anschluss und Mittelelektrode messen. Es darf kein Durchgang zum Gewinde sein

***Diodenprüflampe bei K75 an schwarz-rot, schwarz-blau oder schwarz-grün messen bei K100 gibt's nur schwarz blau und schwarz- rot. Die Krodilklemme der Diodenlampe an Klemme 15 der Zündspule anschließen. Diode muss beim starten flackern***



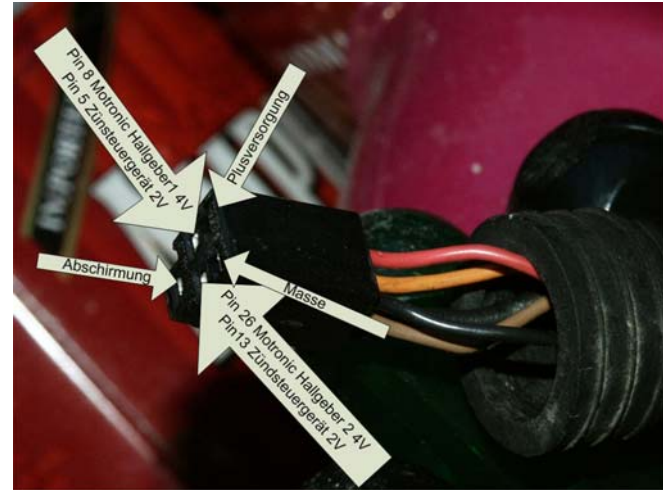
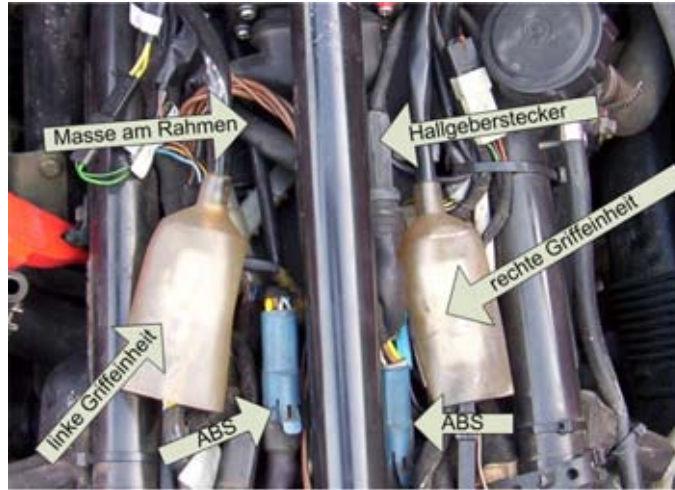
***K75***



***K100 K1100***

**HOME**

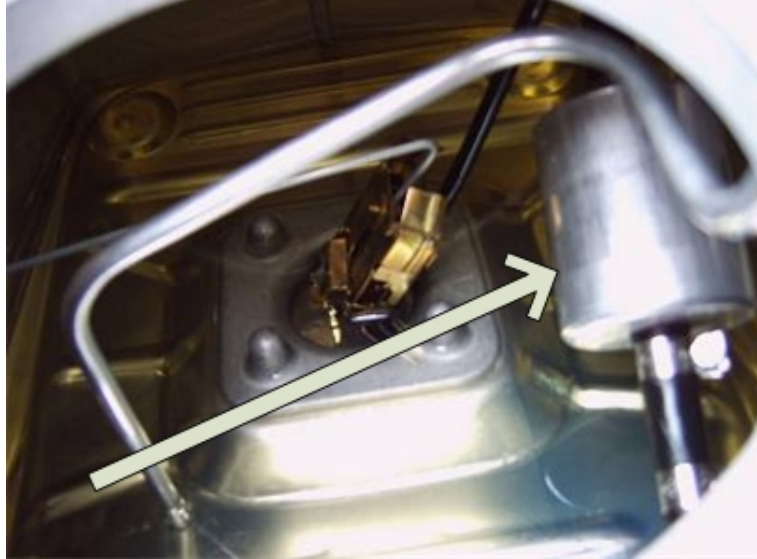
## Steckverbindung vom Hallgeber prüfen



HOME

Wenn kein Druck vorhanden ist kann das auch an einem geplatzten Spritfilter oder einer Leitung im Tank liegen. Ebenfalls möglich ist der Druckregler der unten an der Einpritzleiste sitzt.

Hier ist der Spritfilter zu sehen wenn man den Einfüllstutzen am Tank ausgebaut hat



HOME



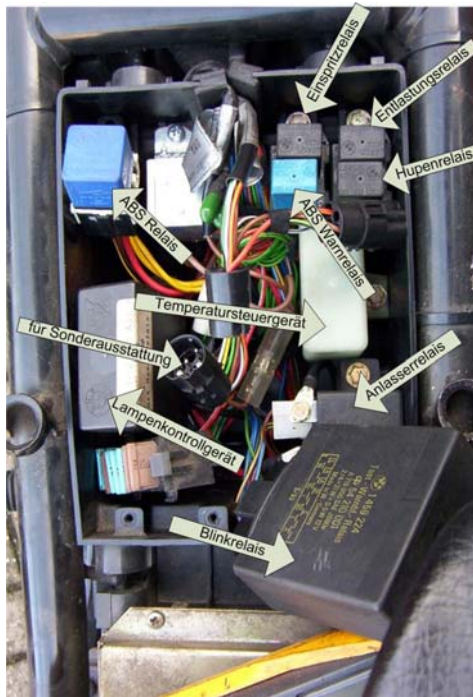
# Relais und Sicherungsbox

Rechts: alte K100-K75 ohne ABS.

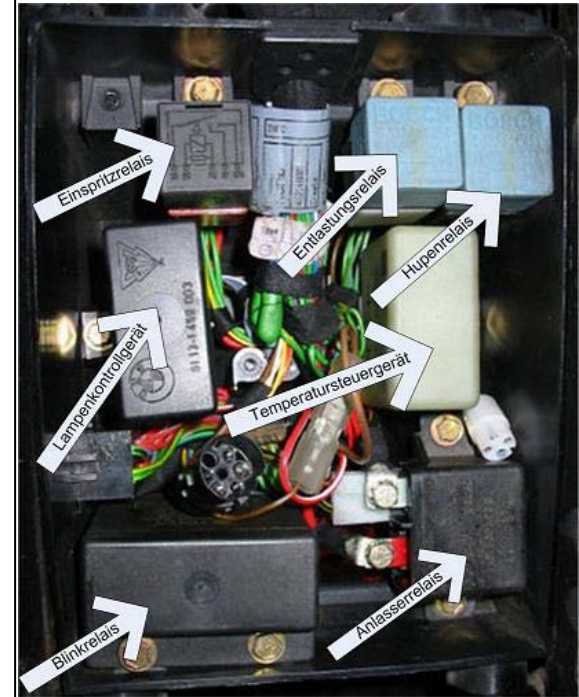
Links: K75-K100-K1100 mit ABS1

Am Einspritzrelais (**die Relais haben normalerweise die Klemmbezeichnung unten drauf stehen**) Klemme 86 kommt Strom bei Zündung ein und Klemme 85 Masse beim Starten. Klemme 30 hat Dauerplus

Messen kann man auch an den Einspritzdüsen und dem Drosselklappenschalter Kabel grün-rot ob das Relais schaltet



HOME



Bei geöffnetem Tankdeckel kann man beim starten die Rücklaufmenge bei halb vollem Tank hören oder sehen. Alternativ die Benzinleitung am Tank abziehen und in ein geeignetes Gefäß halten und den Motor starten.

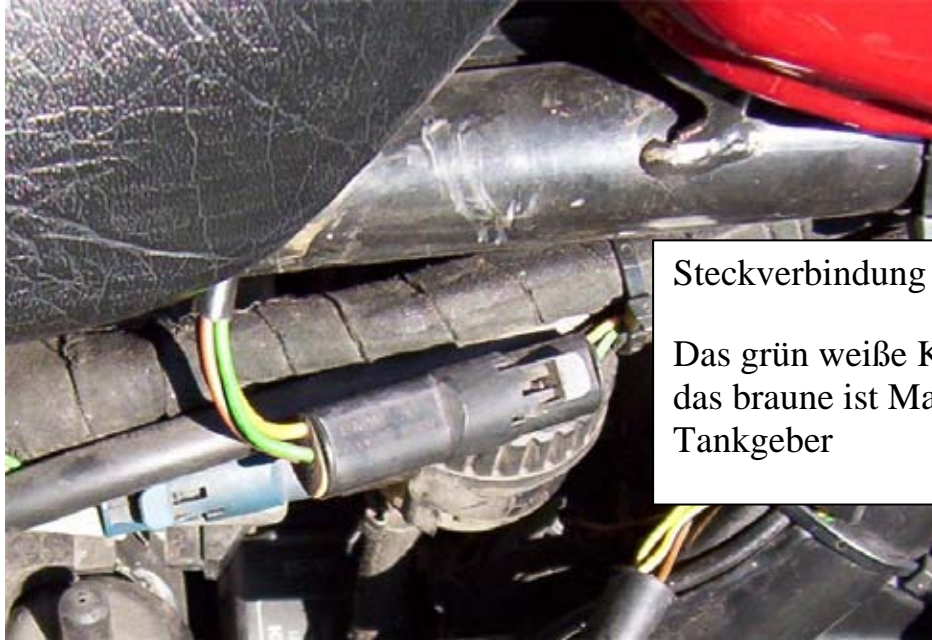
**HOME**





Das ist die Benzinpumpe im Tank dort sollte beim starten Strom ankommen. Um an die Pumpe heranzukommen muss der Einfüllstutzen ausgebaut werden

HOME



### Steckverbindung zum Tank

Das grün weiße Kabel ist die Plusleitung der Pumpe und das braune ist Masse. Die anderen beiden sind für den Tankgeber

[HOME](#)

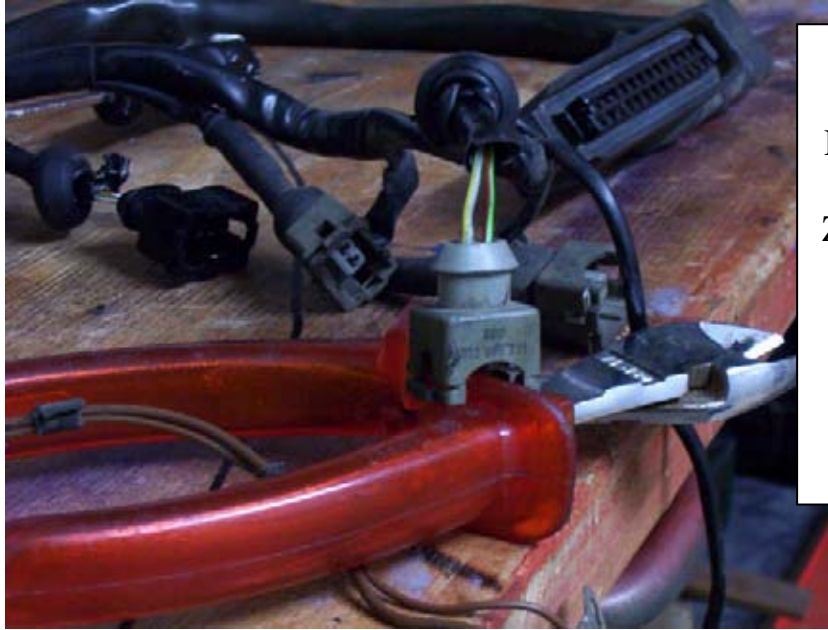


Wenn Strom an der Pumpe ankommt kann man versuchen durch vertauschen der Anschlüsse die Pumpe rückwärts laufen zu lassen. Und dadurch eventuell klebende Rollen in der Pumpe zu lösen

**Dazu unbedingt die Pumpe aus dem Tank nehmen weil es durch Funkenbildung , wenn man die Kabel nur kurz dranhält, zur Explosion kommen kann!!!**

Die Pumpe kann man möglicherweise reparieren. Wie steht auf der Hauptseite unter "Wie geht das" ist aber nur für die Boschpumpe. Es gibt auch noch eine von VDO wie auf dem Bild.

HOME



Mit Diodenprüflampe am Jetronicstecker in aufgestecktem Zustand an Pin 9 und 12 messen. Diode muss beim starten flackern. Sollte kein Signal da sein das gelb-rote Kabel zwischen Pin 8 Zündsteuergerät und Pin 1 L-Jetronic auf Durchgang messen die Stecker der Steuergeräte sollten abgezogen sein .Es dürfen nicht mehr als 10 Ohm sein. Wenn doch Steckverbindung vorm linken Rahmendreieck nachgucken und pflegen

HOME



Wenn Klemme 86 am Einspritzrelais nicht von Pin7 am Zündsteuergerät beim starten geschaltet wird, gelb-braunes Kabel zwischen Relais und Steuergerät durchmessen und Steckverbindungen auf Korrosion prüfen. Wenn das alles ohne Befund ist liegt der defekt im Steuergerät ( kalte Lötstelle, T3 abgeraucht u.s.w.) das lässt sich aber von einem erfahrenen Elektroniker reparieren

HOME

*Wenn die Zündkerzen feucht und schwarz sind heißt das, dass entweder zuviel Sprit eingespritzt wird oder das Gemisch nicht gezündet wird (**siehe kein Zündfunke**). Wenn der Zündfunke da ist kann das feucht werden der Kerzen folgende Ursachen haben. Der Temperaturfühler Kühlwasser liefert falsche Werte. Eine oder mehrere Einspritzdüsen sind defekt (**Kurzschluss**) oder der Kraftstoffdruck ist zu hoch durch einen festhängenden (**Korrosion**) Druckregler.*

HOME

## *Elektrische Prüfung der Einspritzdüsen*

*Die Stecker der Einspritzdüsen abziehen und mit einem Ohmmeter (Multimeter) den Widerstand messen es müssen ca. 16 Ohm sein. Deutlich weniger deutet auf einen Defekt der Düse hin. Mechanisch kann man die Düse nach DetlevMK's Anleitung prüfen*

HOME