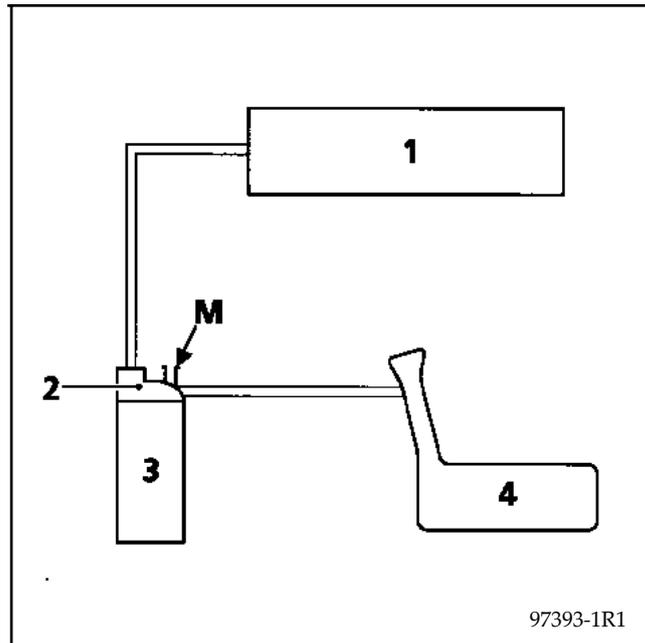
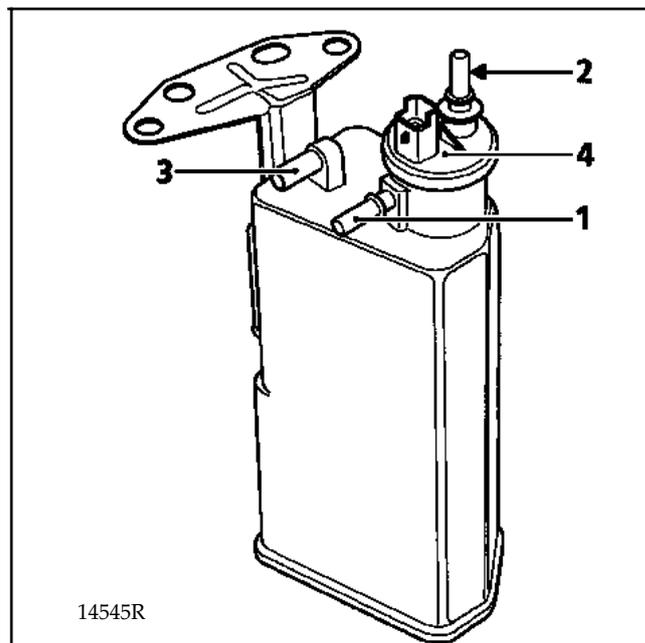


SCHEMATISCHE DARSTELLUNG



- 1 Ansaugkrümmer
- 2 Magnetventil (im Aktivkohlefilter)
- 3 Aktivkohlefilter
- 4 Kraftstofftank
- M Auslaß (Leitung mündet in den Längsträger rechts)



- 1 Adsorption der Kraftstoffdämpfe vom Kraftstofftank
- 2 Adsorption der zum Ansaugkrümmer strömenden Kraftstoffdämpfe
- 3 Tankentlüftung
- 4 Magnetventil des Aktivkohlefilters

FUNKTIONSWEISE

Die Entlüftung des Kraftstofftanks erfolgt über eine Leitung vom Tank über den Aktivkohlefilter.

Die Kraftstoffdämpfe werden vom Aktivkohlefilter aufgefangen.

Damit die Kraftstoffdämpfe im Aktivkohlefilter beim Öffnen des Tanks nicht freigesetzt werden, wird der Aktivkohlefilter beim Abnehmen des Stopfens mit einem Ventil isoliert.

Die im Aktivkohlefilter enthaltenen Kraftstoffdämpfe werden abgesaugt und vom Motor verbrannt.

Hierzu wird der Aktivkohlefilter über eine Leitung mit dem Ansaugkrümmer verbunden. Am Aktivkohlefilter befindet sich ein Magnetventil, daß die Entlüftung des Aktivkohlefilters ermöglicht.

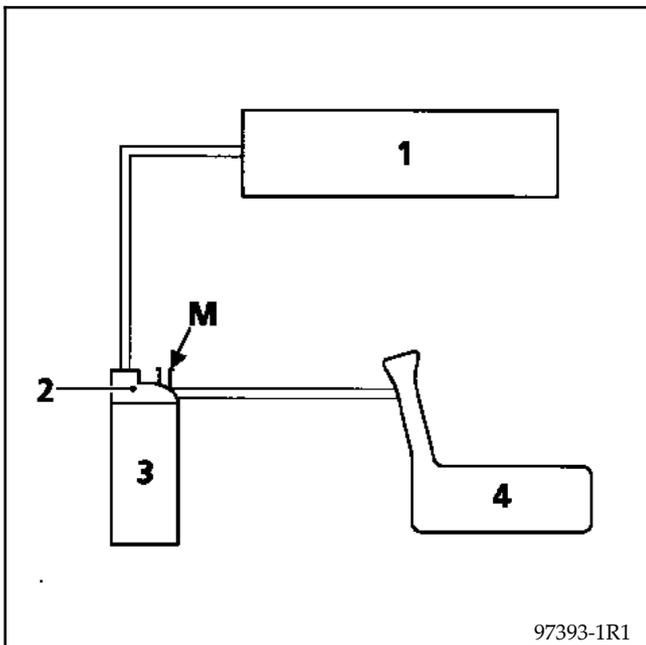
Der Öffnungsquerschnitt des Magnetventils hängt vom Signal Öffnungsverhältnis ab, das vom Steuergerät gegeben wird.

KONTROLLE DER AKTIVKOHLEFILTER-ENTLÜFTUNG

Eine gestörte Funktion des Systems kann einen unregelmäßigen Leerlauf oder ein Motorbocken hervorrufen.

Die Konformität des Systems überprüfen (siehe Funktionsschaltpläne).

Den Zustand der Leitungen bis zum Tank kontrollieren.



- 1 Ansaugkrümmer
- 2 Magnetventil (im Aktivkohlefilter)
- 3 Aktivkohlefilter
- 4 Kraftstofftank
- M Auslaß (Leitung mündet in den Längsträger rechts)

Durch Anschluß eines Manometers (- 3; +3 bar) (Mot. 1311-01) am Ausgang (M) im Leerlauf überprüfen, ob Unterdruck vorhanden ist (der Wert, der mittels XR25 in #23 angezeigt wird, bleibt minimal, d.h. X = 1,5 %). **Besteht Unterdruck?**

JA Bei ausgeschalteter Zündung die Zuführungen der Dämpfe vom Kraftstofftank (4) abklemmen und schließen. Mit Hilfe einer Unterdruckpumpe einen Unterdruck von **500 mbar** in (M) erzeugen. Der Unterdruck darf in **30 Sekunden** um nicht mehr als **10 mbar** variieren.

Variiert der Druck?

JA Das Magnetventil ist defekt und muß ausgetauscht werden. Außerdem muß der Schlauch, der das Magnetventil mit dem Aktivkohlefilter verbindet, ausgeblasen werden, um eventuell vorhandene Kohlestücke zu beseitigen.

NEIN Es liegt eine Störung an der Elektrik vor. Den Stromkreis überprüfen.

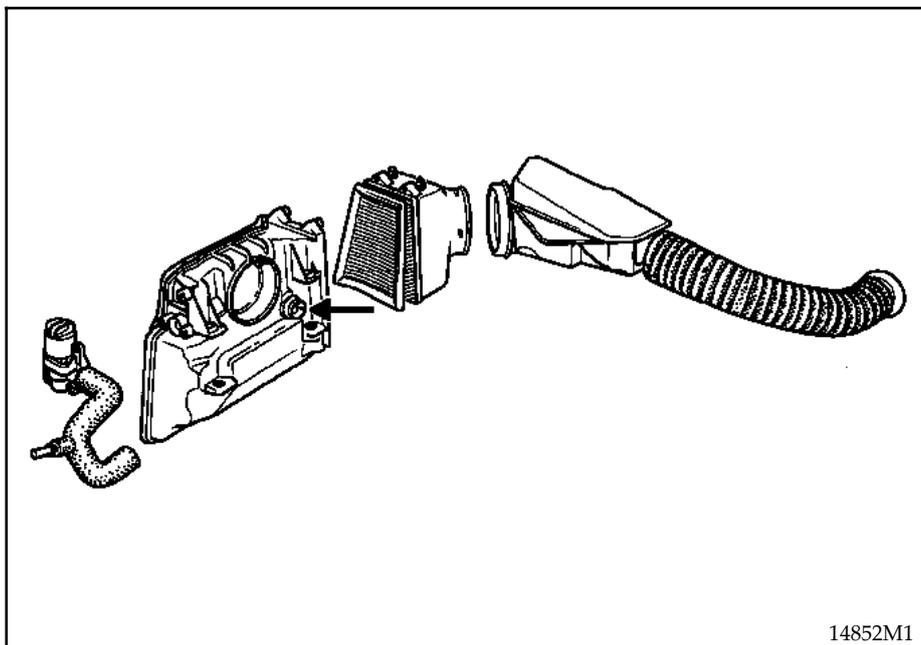
NEIN Unter „Entlüftungsbedingungen“ (außer im Leerlauf und bei warmem Motor) wird eine Erhöhung des Unterdrucks festgestellt (gleichzeitig wird eine Erhöhung des Wertes für #23 am Prüfkoffer XR25 festgestellt).

Außerdem kann die Entlüftungsleitung des Tanks kontrolliert werden. Nach Ausbau des Stopfens mit einer Unterdruckpumpe einen leichten Unterdruck in der Leitung an (M) erzeugen. Die Tatsache, daß ein Unterdruck in der Leitung erzeugt werden kann, zeigt, daß die Verriegelungsklappe einwandfrei funktioniert.

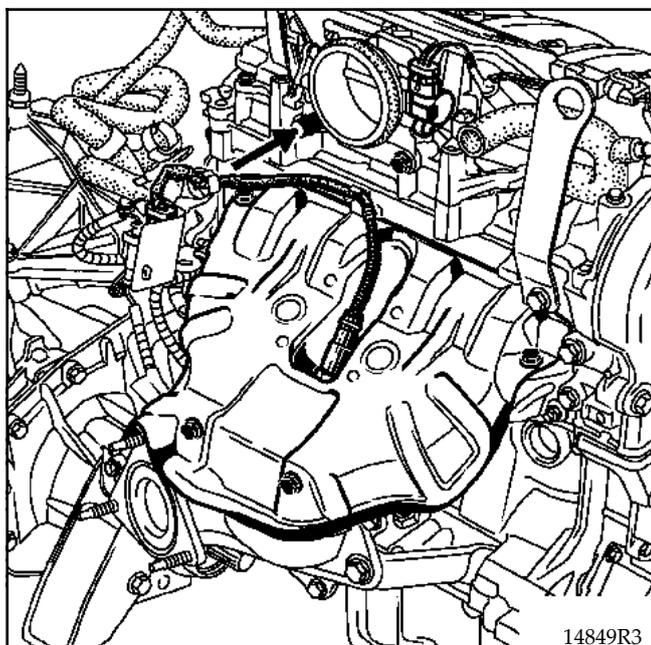
Nach Einsetzen des Deckels muß der Unterdruck schnell ausgeglichen werden. Dies zeigt, daß die Leitung nicht verstopft ist und daß eine Verbindung zu den Tankluftkammern vorhanden ist.

SCHEMATISCHE DARSTELLUNG DER BAUTEILE

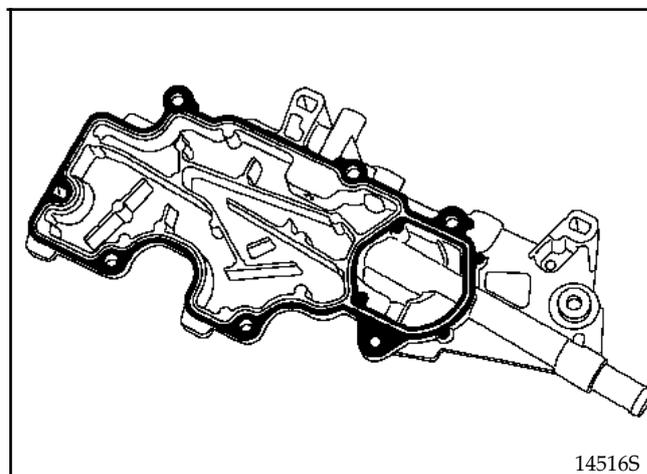
Einlaßöffnung für die Kraftstoffdämpfe



Auslaßöffnung für die Öldämpfe



Rückhalteplatte für Öldämpfe auf dem Ventildeckel



Ausbau siehe Heft **Motor F4**.