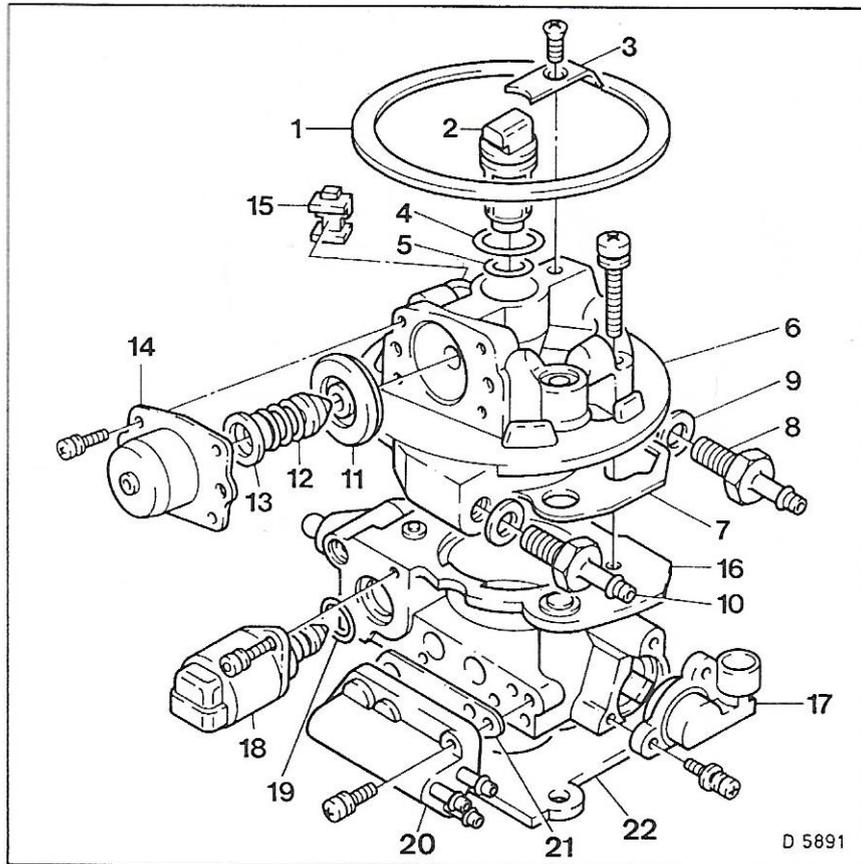


Das Multec-Einspritzgehäuse

Motoren bis 90 PS



- 1 – Dichtung für Luftfilter
- 2 – Einspritzventil
- 3 – Halter für Einspritzventil
- 4 – Oberer O-Ring
- 5 – Unterer O-Ring
- 6 – Oberteil Drosselklappen-Einspritzgehäuse
- 7 – Dichtung für Oberteil
- 8 – Kraftstoffeinlaßstutzen
- 9 – Dichtung für Kraftstoffeinlaßstutzen
- 10 – Kraftstoffrücklaufstutzen
- 11 – Membrane Kraftstoffrücklaufstutzen
- 12 – Feder
- 13 – Federsitz
- 14 – Deckel für Kraftstoffrücklaufstutzen
- 15 – Gummitülle für Anschluß
- 16 – Drosselklappenteil
- 17 – Drosselklappen-Potentiometer
- 18 – Leerlaufüllungs-Schrittmotor
- 19 – O-Ring für Schrittmotor
- 20 – Flansch für Unterdruckanschlüsse
- 21 – Dichtung
- 22 – Dichtung für Einspritzgehäuse an Saugrohr

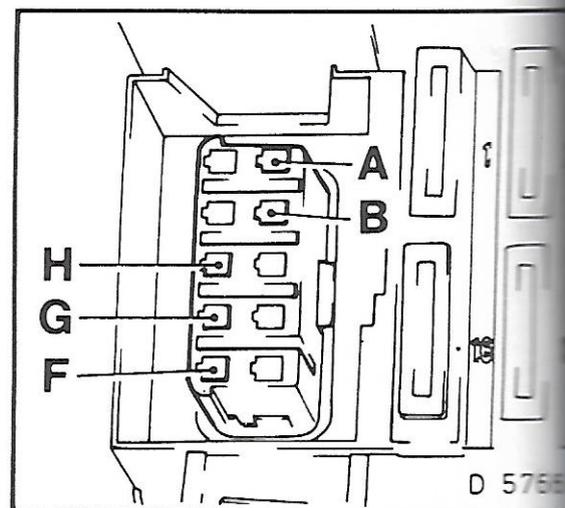
Achtung: Für alle Schraubverbindungen am Multec-Einspritzgehäuse sind Torx-Schrauben verwendet.

Fehlerspeicher abrufen

Bei einem Defekt innerhalb des Zünd- und Kraftstoff-Systems leuchtet die Motor-Warnlampe im Schalttafeleinsatz auf. Gleichzeitig schaltet das Steuergerät auf ein Notlaufprogramm um und speichert den aufgetretenen Fehler. Bei abgestelltem Motor kann der Fehler aus dem Fehlerspeicher abgerufen werden. Hierzu verwendet die Fachwerkstatt den Diagnoseschlüssel OPEL-KM-602-2 oder das Klarschrift-Lesegerät Tech1. Steht das Spezialwerkzeug nicht zur Verfügung, können die entsprechenden Kontakte am Diagnosestecker auch mit einer Hilfsleitung überbrückt werden.

Achtung: Durch Abklemmen der Batterie werden alle gespeicherten Fehlercodes gelöscht.

- Zündung ausschalten.



- Der Fehlerspeicher wird an der Diagnosesteckdose ALDL abgerufen. ALDL = Assembly Line Diagnostic Link = Diagnoseanschluß für Produktion und Service. Der ALDL-Stecker befindet sich im Fahrzeug-Innenraum auf der linken Seite des Sicherungskastens.
- Für die Abfrage des Fehlerspeichers wird die Diagnoseleitungsleitung –B– gegen Masse –A– kurzgeschlossen. Die Klemmenbezeichnung steht auf dem Steckergehäuse.