

## So erhalten Sie die Codes - Fehlermeldungen

Diese arbeiten nur, wenn Sie Kraftstoffeinspritzung funktioniert bzw. der Motorcontroller in Ordnung ist, und auch von der Batterie versorgt wird.

Zum Abrufen der Codes müssen Sie, innerhalb von etwa fünf Sekunden die Zündung viermal ein und ausschalten. Dabei ist es nicht notwendig den Schlüssel komplett auf die Lenkradsperrung zu drehen. Nach dem vierten Schaltvorgang die Zündung anlassen. Nach dem vierten mal dann etwas warten, kann bis zu 5 Sekunden dauern, dann geht die „Check Engine“ Lampe aus und fängt zu blinken an.

Zählen Sie nun die Blinkvorgänge, da jeder Code ein zweistelliger Code ist, würde also der Code 23, folgendermaßen aussehen: Blink – Blink (Pause) Blink – Blink - Blink (Pause)

Es blinkt nie mehr als 9mal, ansonsten hat man eine Pause übersehen!

**55** ist Ende der Fehler Codes, **33** ist normal, wenn Sie keine Klimaanlage haben. Code **12** kommt auch vor und bedeutet Codes wurden schon mal ausgelesen, während der letzten 100 Zündvorgänge und kann ebenfalls ignoriert werden.

Achtung es kann sein, daß einige Codes unten nicht enthalten sind, dieses ist nicht eine komplette Auflistung, und ist teilweise vom Baujahr ab. Meistens kommen von der Mopar verschickenden Liste.

\* Aktiviert „Check Engine“ Anzeige bei einigen Modellen, auch gibt es Abweichungen zur Kalifornischen Ausführung.

## Die Codes

**11** kein Zündungsbezugssignal, das während des ankurbelnden ermittelt wurde (schlechter Halleffekt) ODER Zahnriemens übersprungen einen oder mehr Zähne; ODER Verlust entweder des Nockenwellensensors oder des Kurbelwellenstellungsgebers.

**12** Batterie oder Computer vor kurzem getrennt.

**13** \* Kennfeld - Sensor oder Unterdruck - System können möglicherweise nicht arbeiten

**14** \* Sensor-Spannung unter 1,6V oder über 4.96V

**15** kein speed/distance Sensor-Signal

**16** \* Verlust der Batteriespannung ermittelt, während des Betriebes

**17** (nur Turbo 1985): Klopf-Sensor-Stromkreis fehlerhaft

**17** Maschine kühlt zu lang ab (schlechter Thermostat oder Kühlmittel-Sensor?)

**21** Sensor-Signal des Sauerstoffes ändert sich nicht (4.3-4.5V). Vermutlich schlechter Sauerstoff-Sensor

**22** \* Kühlmittel-Sensor-Signal Ausfall - Signale sind getrennt worden, um TIMING einzustellen

**23** \* Temperaturfühler Ansaugluft kann schlecht oder defekt sein.

- 24** \* Drosselklappenstellungsgeber Über4.96V (siehe ANMERKUNG # 3)  
 automatischer Treiberstromkreis der Leerlaufdrehzahl
- 25** (AIS) Bewegungskurzgeschlossen oder Zielleerlauf nicht erreicht, Vakuumleckstelle gefunden .
- 26** Höchst Stromkreisspannung des Injektors wurde nicht erreicht (Notwendigkeit, Computersignale, Spannung Ausrichtung, Injektoren zu überprüfen) (siehe ANMERKUNG #4)
- 27** der Stromkreis mit Injektoren schaltet nicht, wenn er geschlossen wird (TBI)  
 ODER Stromkreis #1 des Injektors (MPI) nicht nach rechts schaltend  
 ODER (Turbo) Injektorstromkreis #2 nicht nach rechts schaltend  
 ODER (alles 1990 -) gab Injektor nicht den reagierenden Treiber aus  
 - überprüfen Sie Computer, Anschlüsse
- 31** Verdampfer, Solenoidstromkreis (Magnetsromkreis) oder -treiber sind schlecht
- 32** (1984 nur) Energie loss/limited Lampe oder Stromkreis
- 32** nicht arbeitende EGR Gase (1988) - überprüfen Sie Vakuum, Ventil
- 32** (1990-92, alle als Turbo), das, Computer nicht Änderung im air/'fuel Verhältnis als EGR sah, aktivierte - Rückschlagventil, Vakuum zeichnet, und elektrisches EGR
- 33** Klimaanlage Kupplung Relaisschaltung geöffnet oder kurzgeschlossen (kann im Hochdruck- Öffnungskreis oder im Abkürzungstromkreis sein)
- 34** (1984-86) EGR Solenoidstromkreis Kurzschluss oder unterbrochen  
 (1987-1991) Geschwindigkeit Tempomat Stromkreise oder Vakuum gestört
- 34** Steuerung Kurzschluss oder unterbrochene Relaisschaltung des Kühlventilators
- 35** geöffnet oder kurzgeschlossen (LKWAS) Störung des Schalters - überprüfen Sie die Anschlüsse
- 36** (Turbo) Wastegate Steuerstromkreis geöffnet oder kurzgeschlossen
- 36** Stromkreis Spule des Solenoides (3,9/5,2 RWD) (Luftschtaltung)
- 36** (Turbo IV) #3 Entlüftungsöffnung Solenoid open/short
- 37** Schiebeanzeigelampe Ausfall, 5-speed  
 ODER  
 Solenoidtreiberstromkreis der Teildrossel lock/unlock (87-89)  
 ODER  
 Solenoidspule Stromkreis (85-89 Turbo)  
 ODER  
 Temperaturfühlerspannung niedrig (1995 und an; Siehe ANMERKUNG 2)
- 41** \* Wechselstromerzeugerfeldsteuerstromkreis geöffnet oder kurzgeschlossen  
 Relaisschaltung der Abschaltautomatik geöffnet oder kurzgeschlossen
- 42** Kraftstoffpumpe-Relaissteuerstromkreis
- ODER
- 42** Spannung Z1 fehlte, als der Auto-shutdown Stromkreis anzog (siehe ANMERKUNG # 6)  
 Höchstprimärspule

- 43** Strom erreicht nicht maximale Verweilzeit / Standzeit  
ODER  
Fehlzündung in den Zylindern  
ODER  
Problem im Energie Modul zur Logikmodulschnittstelle
- 44** keine FJ2 vorhanden am Logikboard  
ODER  
Moduleigendiagnostik der Logik zeigen Problem an  
ODER  
Temperatur der Batterie Batterien während der Fahrt (siehe Anmerkung # 1!)
- 45** Turbo – Ladedruck Begrenzung überschritten (Maschine wurde durch Logikmodul geschlossen)
- 46** \* Batteriespannung zu hoch während des Aufladens oder Bordnetzspannung zu niedrig
- 47** Spannung der Batterien zu niedrig und Wechselstromerzeuger zu niedrig
- 51** Sensor des Sauerstoffes in magerer Position (magerer Zustand)  
ODER  
Modulstörung des internen Funktionsverlaufs (' 84 nur Turbo)
- 52** Sensor des Sauerstoffes in zu fetter Position (Siehe ANMERKUNG # 5!)  
ODER  
Modulstörung des internen Funktionsverlaufs (' 84 nur Turbo)
- 53** internes Problem des Logik-Moduls
- 54** keine Synchronisierung mit dem Signalgeber während des Betriebes (nur Turbo)  
ODER  
Modulstörung des internen Funktionsverlaufs (' 84 nur Turbo)
- 55 Ende der Diagnose**
- 61** "Barometer" Sensor geöffnet oder kurzgeschlossen
- 62** EMR die Meilenzahl kann nicht in EEPROM gespeichert werden  
Meile des PCM Ausfalls SRI nicht gespeichert worden
- 63** Kontroller kann nicht zu EEPROM schreiben
- 64** Ausfall Leistungsfähigkeit des katalytischen Konverters
- 65** Energie Lenkschalterausfall

88 Anfang des Tests (wird normalerweise nicht ausgegeben, erwarten Sie ihn nicht)

## **Fußnoten**

### **ANMERKUNG # 1.**

Das Energie Modul hat einen luftgekühlten Widerstand, der die ankommende Lufttemperatur abfragt. Das Logikmodul verwendet diese Informationen, um den Feldstrom im Wechselstromerzeuger zu steuern. Dieser Code trifft NUR auf Wechselstromerzeuger zu deren Spannung durch den Computer reguliert wird. Wenn Sie die Spannungsversorgung unterbrechen haben, um RAM-Informationen zu löschen, wird auch die Batteriespannungabfrage gelöscht.

### **ANMERKUNG # 2.**

das Anhängerschleppenpaket schließt einen Getriebekühlmitteltemperaturfühler mit ein, während das Standardpaket die nicht beinhaltet. Dieses kann die niedrige (oder keine) Spannung Anzeige verursachen.

### **ANMERKUNG # 3.**

Der Drosselklappen positions- Stromkreis erklärt dem Computer, wie weit das Gaspedal niedergedrückt wird. Der Drossel-Stellungsgeber (TPS) ist auf dem Drosselkörper auf der gegenüberliegenden Seite des Drosselkabels. Der Stecker sollte eine runde Gummiabdeckung über den Anschlüssen haben. Löschen Sie die Störungscode, machen Sie das Auto an und versuchen Sie, das „wires/connectors jiggling“, das heißt am Kabel oder am Stecker rütteln, um zu versuchen, einen Störungscode auszulösen. Verlust dieses Signals könnte andere Probleme verursachen.

Bekannt ist auch, dass im VAN Bereich durch Ausfall des Drosselklappensensors sich das Overdrive Getriebe nicht aktivieren lässt.

### **ANMERKUNG # 4.**

Während des Anlassens prüft der Computer den Strom durch den Injektor, um zu sehen, ob die Widerstandswerte Injektor innerhalb der Toleranz sind. Wenn es Probleme gibt, wird Code 26 eingestellt. Das Problem kann mit Tunerreinigungsmittel oder mit Ballistol auf den Steckern kuriert werden.

Für TBI Maschinen sollte der kalte Widerstand des Injektor zwischen 0,9 und 1,2 Ohm sein (Werte schwanken mit den Jahren). Dieses ist Spritzen – und – halten des Injektors. Bei laufender Maschine, sollte die Einspritzzeit im Leerlauf ( ca. 750 U/min) bei ungefähr 1,2 Millisekunden sein, während die Einspritzperiode sich verändert. Wenn es niedriger als diese wie im Leerlauf ist, dann ist der Injektor kurzgeschlossen oder ein Defekt im Injektortreiberstromkreis.

### **ANMERKUNG # 5.**

In einem Fall war der Entlüfterschlauch, der in den katalytischen Konverter führt, abgetrennt geworden und die metallteile verrostet. Dies würde den Sensor veranlassen würde, einen reichen Zustand des Over zu lesen und crummy laufen zu lassen. Ich vertraute nicht der

Zuverlässigkeit des Schweißung über eine korrodierte Oberfläche und entschied für den kostspieligeren Weg des Ersetzens des Konverters, des Entlüfterschlauches und der aller seiner Komponenten ( Turbo).

Bekannt ist auch, dass die Meldung kommen kann und nicht defekt ist, dann hilft nur die Lambda Sonde ausbauen und die metallenen Teile mit einer Drahtbürste zu reinigen, um diese wieder blank zu machen. Chrysler hat das irgendwann erkannt und für die Lambda Sonde einen vierpoligen Stecker verwendet um die Masse extra an die Sonde zu führen. Bei dem Kabel mit den 3 Anschlüssen wird masse über den Krümmer geholt.

#### **ANMERKUNG # 6.**

Die Spannung Z1 ist die Spannung der Stromkreise, die durch das Autoshtutdown Relais eingezogen werden. Dieses schließt gewöhnlich Kraftstoffpumpe und Schalter der Batterie Zufuhr zur Zündspule mit ein. In meinem Le Baron, lässt der Stromkreis Z1 das Energie Modul und spaltet sich in zwei Wege auf: die Kraftstoffpumpe und die positive Seite der Zündung umwickeln. Zum Energie Modul ist das Selbstabschaltung Relais intern (in meinem Fall, ist es ein Siegelkasten über 1 "durch 1"). Die Ausgang Spannung wird überwacht, um festzustellen, ob das Relais richtig reagiert. Ich vermute, dass das ASD Relais (und folglich der Stromkreis Z1) auch das Kraftstoff Injektor(s) Treibers und gegenwärtigen Abfragung des Stromkreis mit einbezieht, aber ich kann nicht dieses prüfen.

Ich habe die Spannung Z1 verwendet, um auf gute Stromanschlüsse zum Energie Modul zu prüfen. Ich schloss mein OTC 500 Multimeter vom positiven Pfosten der Batterie an den der Zündungsgeschalteten Batterieanschlussspule an und maß den Spannungsabfall mit dem Balkendiagramm, um die Höchstspannungen zu überwachen. Spannungs-Spitzen um 200 mV bis 300 mV sind okay -- alles mehr bedeutet Fernsehapparat Tuner-Reinigungsmittelzeit (oder das Ersetzen des Energie Moduls). Eine andere Sache zum zu überprüfen ist der maximale Spannungsabfall während des Schiess-Zündsatz Impulses. Mit dem alten Energie Modul war maß ich Schlüsse von ungefähr 2 Volt über dem Stromkreis; der Wiedereinbau beträgt danach der Schluss ungefähr 1/4 Volt.