

FORD EEC-V

Einleitung

Fahrzeuganwendung

Anschluß an das Fahrzeug

Testbetrieb:

 Testbeginn

 Optionsmenü

 Abgasdaten-Fehlercodes ablesen

 Abgasdaten löschen

 Abgasdaten anzeigen

 Eingefrorene Abgasdaten anzeigen

 Fortlaufend überwachte Systeme

 Alle Codes ablesen

 Alle Daten löschen

 Schlüssel Ein / Motor Aus Selbsttest – KOEO

 Schlüssel Ein / Motor läuft Selbsttest – KOER

 Ausgangstests

 Alle Ausgänge Aus

 Alle Ausgänge Ein

 (ausgenommen Gebläse/Einspritzanlage)

 Gebläseregler niedrige Drehzahl Ein

 Gebläseregler hohe Drehzahl Ein

Serielle Kommunikationsprobleme

Abkürzungen

Die Programmkarte OM45/15 und die Fahrzeug-Adapterkabelbäume OM86 und OM45/17 ermöglichen die Kommunikation zwischen Autocheck und dem elektronischen Steuerschaltkreis (ECU – Electronic Control Unit) des Fahrzeugs.

Dies ermöglicht die Untersuchung von Fehlercodes und Sensor-Livedaten sowie die Durchführung von Bordsystemtests. Nach der Behebung von Störungen können die Fehlercodes und Testdaten gelöscht werden.

HINWEIS: Fehlercodes melden dem Mechaniker Störungen des jeweils getesteten Bauteils oder Systems. Verwenden Sie beim Überprüfen von Verkabelungen oder Bauteilen die Testdaten des Herstellers zwecks genauer Feststellung der Ursache vor dem Auswechseln jeglicher Bauteile.

Der Benutzer sollte sich mit den in dieser Betriebsanleitung verwendeten Abkürzungen und mit dem Programm anhand der Liste auf den Seiten 17 bis 20 vertraut machen.

OM45/15 FAHRZEUGANWENDUNG

FAHRZEUGVERZEICHNIS

<u>Modell</u>	<u>Motorcode</u>	<u>System</u>	<u>Baujahr</u>
Cougar 2.0L	EDBA	EEC-V	ab 1998
Cougar 2.5L	LCBA	EEC-V	ab 1998
Courier 1.3L	J4C	EEC-V	ab 1995
Courier 1.4L	FHA	EEC-V	ab 1995
Courier 1.8D	RTJ	EEC-V	ab 1995
Courier 1.8D	RTK	EEC-V	ab 1995
Escort1.3L	J4B	EEC-V	ab 1996
Escort1.4L	F6F	EEC-V	ab 1995
Escort1.6L	L1E	EEC-V	ab 1995
Escort1.8L	RDA	EEC-V	ab 1995
Escort1.8L	RQB	EEC-V	ab 1995
Explorer 4.0L	4.0 EFI	EEC-V	ab 1996
Explorer 4.0L	4.0 SEFI	EEC-V	ab 1996
Fiesta1.2L	DHA	EEC-V	ab 1995
Fiesta1.3L	J4C	EEC-V	ab 1995
Fiesta1.3L	JJA	EEC-V	ab 1995
Fiesta1.4L	FHA	EEC-V	ab 1995
Fiesta1.8D	RTJ	EEC-V	ab 1995
Fiesta1.8D	RTK	EEC-V	ab 1995
Focus1.4L	FXDA / C	EEC-V	ab 1998
Focus1.6L	FYDA / C	EEC-V	ab 1998
Focus1.8L	EYDC	EEC-V	ab 1998
Focus2.0L	EDDC	EEC-V	ab 1998
Focus1.8D	C9DC	EEC-V	ab 1998

FAHRZEUGVERZEICHNIS (FORTSETZUNG)

<u>Modell</u>	<u>Motorcode</u>	<u>System</u>	<u>Baujahr</u>
Galaxy 2.0L	NSE	EEC-V	ab 1995
Galaxy 2.0L	Y5B	EEC-V	ab 1996
KA 1.3L	J4C	EEC-V	ab 1996
KA 1.3L	JJA	EEC-V	ab 1996
Mondeo 1.6L	L1J	EEC-V	ab 1996
Mondeo 1.8L	RKA	EEC-V	ab 1996
Mondeo 2.0L	NGA	EEC-V	1996 - 1998
Mondeo 2.0L	NGB	EEC-V	1998 - 1999
Mondeo 2.5L	SEA	EEC-V	ab 1996
Puma1.4L	FHD	EEC-V	ab 1997
Puma1.7L	MHA	EEC-V	ab 1997
Scorpio 2.0L	N3A	EEC-V	ab 1994
Scorpio 2.0L	NSD	EEC-V	ab 1994
Scorpio 2.3L	Y5A	EEC-V	ab 1996
Scorpio 2.9L	BOB	EEC-V	ab 1994
Transit 2.0L	NSF	EEC-V	ab 1994
Transit 2.0L	NSG	EEC-V	ab 1994

ANSCHLUSS AN DAS FAHRZEUG

Für die von dieser Programmkarte abgedeckten Fahrzeugtypen werden die **Autocheck**-Adapterkabelbäume OM86 und OM45/17 benötigt.

Der (16-polige) Diagnosestecker des Fahrzeugs befindet sich normalerweise an einer der folgenden Stellen:

1. **Courier, Fiesta, Ka**
Fahrgastraum (Fahrer- oder Beifahrerseite) unter der "A"-Säule.
2. **Focus, Mondeo, Scorpio**
Unter der Lenkradsäule auf dem zentralen Verteilerkasten.
3. **Galaxy**
Unter der Mittelkonsole hinter dem Aschenbecher unter den Heizungsreglern.
4. **Transit**
Im Sicherungskasten unter dem Armaturenbrett (Fahrerseite) hinter der Halterung für Reservesicherungen.
5. **Puma**
An der Unterseite der "A"-Säule auf der Beifahrerseite (linke Seite).
6. **Cougar**
In der Mitte unter dem Armaturenbrett.

Achten Sie vor Programmbeginn darauf, daß der Motor abgestellt und die Zündung ausgeschaltet ist. Stecken Sie die Programmkarte **OM45/15** in den **Autocheck** und schließen Sie das Gerät gemäß Abschnitt **OM40/4** der allgemeinen Betriebsanleitung an das Fahrzeug an.

TESTBETRIEB**Testbeginn**

Drücken Sie zum Starten des **Autocheck** die Funktionstaste **F2**. Daraufhin erscheint einige Sekunden lang der Titelschirm. Nun sollten die auf dem Bildschirm angezeigten Adapterkabelbäume an das Fahrzeug angeschlossen werden. Anschließend kann mit dem Programm begonnen werden.

Optionsmenü

Rufen Sie mit den Funktionstasten **F1** und **F2** die gewünschte Funktion auf, und drücken Sie dann zur Auswahl die Taste *****. Im folgenden werden die verfügbaren Funktionen beschrieben.

Fehlercodes ablesen

Alle Fehlercodes bezüglich der Abgasdaten werden angezeigt. Bei Feststellung von Störungen werden die Nummern der abgelesenen Fehlercodes angezeigt. Durch Drücken der Taste ***** wird zur Anzeige der Fehlercodes umgeschaltet. Erneutes Drücken der Taste ***** rückt zum nächsten Code oder zur Beendigung der Funktion für die Codeanzeige vor. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Fehlercodes erneut abzulesen oder auszudrucken.

HINWEIS: Fehlercodes melden dem Mechaniker Störungen des jeweils getesteten Bauteils oder Systems. Verwenden Sie beim Überprüfen von Verkabelungen oder Bauteilen die Testdaten des Herstellers zwecks genauer Feststellung der Ursache vor dem Auswechseln jeglicher Bauteile.

TESTBETRIEB**Fehlercodes löschen**

Mit dieser Funktion können sämtliche nachstehend benannten Abgasdiagnosedaten gelöscht werden:

- Anzahl der gespeicherten Diagnosefehlercodes.
- Diagnosefehlercodes.
- Eingefrorene Daten.
- Nichtkontinuierliche OBD-II-Testergebnisse.
- Kontinuierlich überwachte Systeme.
- Rückstellstatus von Systemüberwachungstests.

Nach dem Löschen der Daten werden die Fehlercodes erneut abgelesen, um zu überprüfen, ob sie gelöscht worden sind.



HINWEIS: Diese Option sollte nur genutzt werden, wenn alle Abgasdaten gelöscht werden sollen. Wenn ein Fehlercode festgestellt worden ist, sollte die betreffende Störung vor dem Löschen der Abgasdaten behoben werden.


Der Code **P1000** wird nach Ausführung dieser Funktion eingestellt. Dieser Code zeigt an, daß die ECU sämtliche Systemtests durchführen muß. Der Code wird nach ca. 30 km Fahrt automatisch gelöscht.


Livedaten anzeigen

Die von der ECU des Fahrzeugs gelieferten Abgas-Livedaten werden auf dem Bildschirm in Form von zwei Zeilen angezeigt. Mit den Funktionstasten **F1** und **F2** können darüber oder darunter befindliche weitere Zeilen abgerufen werden (Forts. umseitig).

Livedaten anzeigen (Forts.)

Mit der Taste  kann eine der Zeilen "festgestellt" werden, während die übrigen Zeilen weiter nach oben oder unten gerollt werden können. Die festgestellte Zeile ist durch ein "F" gekennzeichnet. Durch erneutes Drücken der Taste  kann die Feststellung der Zeile wieder freigegeben werden.

Mit der Taste  kann eine Momentaufnahme der Livedaten auf dem Autocheck-Drucker ausgedruckt werden.

Durch Gedrückthalten der Taste  kann die Hilfestellung mit Darstellung der verfügbaren Tasten und ihrer jeweiligen Funktionen aufgerufen werden.

Je nach Fahrzeugtyp stehen die folgenden Livedaten zur Verfügung:

BILDSCHIRM-ANZEIGE	BESCHREIBUNG UND ZUGEHORIGE DATEN
PID00SUP	- PID \$00 Support.
FUELSYS1	- Kraftstoffsystem 1 (offener/geschlossener Kreislauf oder offener/geschlossener Kreislauf F (Störung)).
FUELSYS2	- Kraftstoffsystem 1 (offener/geschlossener Kreislauf oder offener/geschlossener Kreislauf F (Störung)).
LOAD	- Berechneter Belastungswert (%).
ECT	- Motorkühlmitteltemperatur (°C).
SHRTFT1	- Kurzfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 1 (% , -ve mager, +ve fett).
LONGFT1	- Langfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 1 (% , -ve mager, +ve fett).
SHRTFT2	- Kurzfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 2 (% , -ve mager, +ve fett).
LONGFT2	- Langfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 2 (% , -ve mager, +ve fett).
FUELPRES	- Kraftstoffdruckanzeiger (kPaG, Manometer).
MAP	- Absoluter Ansaugkrümmerdruck (kPaA, absolut).
RPM	- Motordrehzahl (U/min).
VSS	- Fahrzeuggeschwindigkeit (Meilen/h oder km/h).
SPARKADV	- Vorzündung (± Grad).
IAT	- Ansauglufttemperatur (°C).
MAF	- Luftdurchsatz vom MAF-Sensor (g/s).
TP	- Absolute Drosselklappenposition (%).
AIR STAT	- Eingestellter Sekundärluftstatus. vor / hinter dem ersten Katalysator (atmosphärischer Druck aus).

Livedaten anzeigen (Forts.)**BILDSCHIRM-****ANZEIGE****BESCHREIBUNG UND ZUGEHORIGE DATEN**



O2SLOC11	- O2-Sensor-Positionsreihe 1, Sensor 1 (vorhanden/nicht vorhanden).
O2SLOC12	- O2-Sensor-Positionsreihe 1, Sensor 2 (vorhanden/nicht vorhanden).
O2SLOC21	- O2-Sensor-Positionsreihe 2, Sensor 1 (vorhanden/nicht vorhanden).
O2SLOC22	- O2-Sensor-Positionsreihe 2, Sensor 2 (vorhanden/nicht vorhanden).
O2S11	- O2-Sensorreihe 1, Sensor 1 (V).
SHRTFT11	- Kurzfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 1, Sensor 1 (% , -ve mager, +ve fett).
O2S12	- O2-Sensorreihe 1, Sensor 2 (V).
SHRTFT12	- Kurzfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 1, Sensor 2 (% , -ve mager, +ve fett).
O2S21	- O2-Sensorreihe 2, Sensor 1 (V).
SHRTFT21	- Kurzfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 2, Sensor 1 (% , -ve mager, +ve fett).
O2S22	- O2-Sensorreihe 2, Sensor 2 (V).
SHRTFT22	- Kurzfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 2, Sensor 2 (% , -ve mager, +ve fett).
OBD SUP	- OBD-Support (OBD II, OBD, OBD und OBD II, OBD I, keine OBD oder EOBD).
PTO STAT	- Startleistungsstatus (aktiv / inaktiv).


HINWEIS: Wenn die O2-Sensorposition als **“nicht vorhanden”** angezeigt wird, sollten die für diesen Sensor angezeigten Daten ignoriert werden.

Eingefrorene Livedaten anzeigen

HINWEIS: Wenn die DTC/FZ-Daten **P0000** melden, stehen keine eingefrorenen Daten zur Verfügung; die angezeigten Daten sollten ignoriert werden.

Die von der ECU des Fahrzeugs ermittelten eingefrorenen Abgasdaten werden auf dem Bildschirm in Form von zwei Zeilen angezeigt. Mit den Funktionstasten **F1** und **F2** können darüber oder darunter befindliche weitere Zeilen abgerufen werden.

Mit der Taste  kann eine der Zeilen “festgestellt” werden, während die übrigen Zeilen weiter nach oben oder unten gerollt werden können. Die festgestellte Zeile ist durch ein **“F”** gekennzeichnet. Durch erneutes Drücken der Taste  kann die Feststellung der Zeile wieder freigegeben werden.

Mit der Taste  kann eine Momentaufnahme der Livedaten auf dem **Autocheck**-Drucker ausgedruckt werden.

Eingefrorene Livedaten anzeigen

Durch Gedrückthalten der Taste **⊞** kann die Hilfestellung mit Darstellung der verfügbaren Tasten und ihrer jeweiligen Funktionen aufgerufen werden.

Je nach Fahrzeugtyp stehen die folgenden eingefrorenen Daten zur Verfügung:

BILDSCHIRM-ANZEIGE

BILDSCHIRM-ANZEIGE	BESCHREIBUNG UND ZUGEHORIGE DATEN
PID00SUP	- PID \$00 Support.
DTC FZ	- DTC als Verursacher der eingefrorenen Daten (PXXXX).
FUELSYS1	- Kraftstoffsystem 1 (offener/geschlossener Kreislauf oder offener/geschlossener Kreislauf F (Störung)).
FUELSYS2	- Kraftstoffsystem 2 (offener/geschlossener Kreislauf oder offener/geschlossener Kreislauf F (Störung)).
LOAD	- Berechneter Belastungswert (%).
ECT	- Motorkühlmitteltemperatur (°C).
SHRTFT1	- Kurzfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 1 (% , -ve mager, +ve fett).
LONGFT1	- Langfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 1 (% , -ve mager, +ve fett).
SHRTFT2	- Kurzfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 2 (% , -ve mager, +ve fett).
LONGFT2	- Langfristige Kraftstoff-Feinabstimmung 2 (% , -ve mager, +ve fett).
RPM	- Motordrehzahl (U/min).
VSS	- Fahrzeuggeschwindigkeit (Meilen/h oder km/h).

Fortlaufend überwachte Systeme

Diese Funktion ermöglicht das Abrufen von Testergebnissen für Bauteile der Auspuffanlage nach erfolgter Reparatur und einer einzelnen Testfahrt.

Wenn bei Abruf der Testergebnisse keine Ergebnisse vorliegen, erscheint "**Keine Testergebnisse verfügbar**" in der Anzeige. Die Testergebnisse werden in Form von Fehlercodes angezeigt. Wenn Fehlercodes ermittelt worden sind, erscheint in der Anzeige die Meldung "**Anzahl abgelesener Codes**". Durch Drücken der Taste ***X** wird zur Anzeige der Fehlercodes umgeschaltet. Zum Abrufen des nächsten Codes oder zum Vorgehen zum Ende der Anzeige sollte die Taste ***X** erneut gedrückt werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Fehlercodes auszudrucken.

Livedaten anzeigen (Forts.)

HINWEIS: Die von dieser Funktion berichteten Testergebnisse bedeuten nicht notwendigerweise ein gestörtes Bauteil oder System. Wenn die Testergebnisse nach weiteren Testfahrten eine Störung anzeigen, sollte der Fehlercode mittels der Funktion **“Fehlercodes ablesen”** zum Anzeigen des gestörten Bauteils oder Systems abgerufen werden.

Alle Codes ablesen

Sämtliche Codes im EEC-V-Modul (MIL- und nicht-MIL- sowie anhängige Codes) werden abgelesen. Wenn Codes festgestellt werden, erscheint in der Anzeige die Meldung **“Anzahl abgelesener Codes”**. Durch Drücken der Taste ***** wird zur Anzeige der Fehlercodes umgeschaltet. Zum Abrufen des nächsten Codes oder zum Vorgehen zum Ende der Anzeige sollte die Taste ***** erneut gedrückt werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Fehlercodes erneut abzulesen oder auszudrucken.

HINWEIS: Fehlercodes melden dem Mechaniker Störungen des jeweils getesteten Bauteils oder Systems. Verwenden Sie beim Überprüfen von Verkabelungen oder Bauteilen die Testdaten des Herstellers zwecks genauer Feststellung der Ursache vor dem Auswechseln jeglicher Bauteile.

Alle Daten löschen

Alle im KAM gespeicherten Daten (MIL-/nicht-MIL- und anhängige Codes) werden gelöscht. Diese Funktion löscht außerdem auch alle Diagnosedaten wie folgt:

- Anzahl der gespeicherten Diagnosefehlercodes.
- Diagnosefehlercodes.
- Eingefrorene Daten.
- Nichtkontinuierliche OBD-II-Testergebnisse.
- Kontinuierlich überwachte Systeme.
- Rückstellstatus von Systemüberwachungstests.

Nach dem Löschen der Daten werden die Fehlercodes erneut abgelesen, um zu überprüfen, ob sie gelöscht worden sind.

HINWEIS: Diese Option sollte nur genutzt werden, wenn alle Daten gelöscht werden sollen. Wenn ein Fehlercode festgestellt worden ist, sollte die betreffende Störung vor dem Löschen sämtlicher Daten behoben werden.

Der Code **P1000** wird nach Ausführung dieser Funktion eingestellt. Dieser Code zeigt an, daß die ECU sämtliche Systemtests durchführen muß. Der Code wird nach ca. 30 km Fahrt automatisch gelöscht.

KOEO – Selbsttest bei “Zündung Ein / Motor steht”

Diese Funktion ermöglicht die Durchführung des Selbsttests bei “**Zündung Ein / Motor steht**” (KOEO). Der Mechaniker wird vom Programm aufgefordert, den Test durchzuführen. Bei korrekten Bedingungen läuft der KOEO-Test ab. Währenddessen erscheint in der Anzeige die Meldung “**Test läuft – bitte warten**”. Nach Abschluß des Tests werden die Ergebnisse angefordert und als Fehlercodes gemeldet. Bei Feststellung jeglicher Fehlercodes wird deren Anzahl angezeigt (Fortsetzung umseitig).

KOEO – Selbsttest bei “Zündung Ein / Motor steht” (Forts.)

Durch Drücken der Taste ***** wird zur Anzeige der Fehlercodes umgeschaltet. Erneutes Drücken der Taste ***** rückt zum nächsten Code oder zur Beendigung der Funktion für die Codeanzeige vor. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Fehlercodes auszudrucken.

HINWEIS: Die von dieser Funktion berichteten Testergebnisse bedeuten nicht notwendigerweise ein gestörtes Bauteil oder System. Einige berichtete Fehlercodes können sich auf Bauteile oder Systeme beziehen, die nicht im Fahrzeug installiert sind. Außerdem kann eine Störung gemeldet werden, wenn der Test mit inkorrekt eingestelltem System (z.B. eingeschalteter Wechsellspannung) durchgeführt wurde.

KOER – Zündung Ein / Motor läuft

Diese Funktion ermöglicht die Durchführung des Selbsttests bei “**Zündung Ein / Motor läuft**” (KOER).

Der Mechaniker wird vom Programm aufgefordert, den Test durchzuführen. Bei korrekten Bedingungen läuft der KOEO-Test (bei eingeschalteter Zündung und mit Betriebstemperatur laufendem Motor) ab.

Währenddessen erscheint in der Anzeige die Meldung “**Test läuft – bitte warten**”, und der Mechaniker erhält eine Reihe von Anweisungen (Mißachtung dieser Anweisungen kann zur fälschlichen Berichterstattung von Fehlercodes führen). Nach Abschluß des Tests werden die Ergebnisse angefordert und als Fehlercodes gemeldet.


Bei Feststellung jeglicher Fehlercodes erscheint in der Anzeige die Meldung “Anzahl ermittelter Codes”. Durch Drücken der Taste ***** wird werden die Fehlercodes angezeigt.


Erneutes Drücken der Taste ***** rückt zum nächsten Code oder zur Beendigung der Funktion für die Codeanzeige vor. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Fehlercodes auszudrucken.

KOER – Selbsttest bei “Zündung Ein / Motor läuft” (Forts.)

HINWEIS: Die von dieser Funktion berichteten Testergebnisse bedeuten nicht notwendigerweise ein gestörtes Bauteil oder System. Einige berichtete Fehlercodes können sich auf Bauteile oder Systeme beziehen, die nicht im Fahrzeug installiert sind. Außerdem kann eine Störung gemeldet werden, wenn der Test mit inkorrekt eingestelltem System (z.B. Servolenkung während Test nicht in Betrieb) durchgeführt wurde.

Ausgangstests

Drücken Sie die Funktionstasten F1 und F2 zum Abrufen des gewünschten Ausgangstests und die Taste  zur Auswahl.

Zwecks Durchführung dieses Tests muß die Zündung eingeschaltet und der Motor abgeschaltet sein. Wenn der Test durchgeführt werden kann, meldet das Testgerät “Test läuft”. Außerdem kann der Test mit der Taste  abgebrochen werden. Anderenfalls wird der Test nach ungefähr 20 Sekunden automatisch beendet. Folgende Tests stehen zur Verfügung:

- Alle Ausgänge abgeschaltet
- Alle Ausgänge eingeschaltet
(ausgenommen Gebläse und Einspritzanlage)
- Gebläseregler niedrige Drehzahl Ein
- Gebläseregler hohe Drehzahl Ein

OM45/15 SERIELLE KOMMUNIKATION

SERIELLE KOMMUNIKATIONSPROBLEME

Bei Ausfall der Kommunikationsverbindung und Anzeige der Meldung **“Zündung Ein und serielle Verbindung prüfen”** müssen folgende Überprüfungen durchgeführt werden:

1. Verwendung der korrekten Kabelbäume.
2. Korrekte Verbindung der Kabelbäume untereinander.
3. Sicherer Anschluß der Kabelbäume an das Fahrzeug.
4. Zündanlage des Fahrzeugs ist eingeschaltet.

Bei Weiterbestehen der Störung müssen die Verbindungen getrennt und entsprechend der Fahrzeuganleitung erneut hergestellt werden.

Abkürzungen

A/C	- Klimaanlage
ACCEL	- beschleunigen
A/D	- analog/digital
Aux.	- Hilfs-
B+	- Batteriepluspol
CAN	- Steuerbereichsnetz
Cat.	- Katalysator
Cct.	- Schaltkreis
CID	- Zylinderkennzeichnung
Cmd.	- Befehl
Comms.	- Kommunikation
Cont.	- Steuerung
Correlat.	- Korrelation
CPU	- Zentralprozessor
Cyl.	- Zylinder
Diff.	- Differential
DTCs	- Diagnosestörungs_codes
Dwnstream	- stromabwärts
ECM/PCM	- Motorreglermodul/Kraftübertragungs- Reglermodul
ECM/TCM	- Motorreglermodul/Untersetzungreglermodul
ECT	- Motorkühlmitteltemperatur
EGR	- Abgasrückführung
Electrod.	- Electrodrive
ETB	- elektronischer Drosselklappenkörper
ETC	- elektronische Antriebssteuerung
EVAP	- Verdampfer

Abkürzungen (Forts.)

Flt.	- Störung
FP	- Kraftstoffpumpe
GND	- Masse
HBCC	- Hosted Bus Controller Chip
HO2SXX	- Heated Oxygen Sensor Bank/Sensor Position
HPDS	- Hoher Fußschalter
IAT	- Ansauglufttemperatur
ID	- Identifizierung
IDM	- Zünddiagnosemodul
Ign.	- Zündung
IMRC	- Ansaugkrümmerschiebersteuerung
Incor.	- inkorrekt
Indeterm.	- unbestimmt
Inj.	- Einspritzung oder Einspritzpumpe
Intermed.	- Zwischen-
Ioniz.	- Ionisierung
KAM	- Dauerspeicher (hält Daten auch bei abgeschalteter Stromversorgung gespeichert)
KOEO	- Zündung Ein, Motor steht
KOER	- Zündung Ein, Motor läuft
LPDS	- Unterer Fußschalter
MAF	- Ansaugluftdurchsatz
MAP/BARO	- absoluter Ansaugkrümmerdruck (bar)
Man.	- Ansaugkrümmer
MIL	- Störungsanzeigeleuchte
N	- Neutral

Abkürzungen (Forts.)

OBD	-	Borrdiagnose
Operat.	-	In Betrieb
O/S	-	Offen/Kurzschluß
PCM	-	Antriebssteuermodul
PDS	-	Fußschalter
Perform.	-	Leistung
PID	-	Parameterkennung
P/N	-	Park/Neutral
Posit.	-	Position
PP	-	Pedalposition
Press.	-	Druck
PRNDL	-	Park, Rückwärts, Neutral, Fahrt, Niedrig
PSP	-	Servolenkungsdruck
ROM	-	Nur-Lese-Speicher
SCP	-	Standardsystemprotokoll
Second.	-	sekundär
Sens.	-	Sensor
Sol. or Solen.	-	Magnetventil oder Magnetspule
Sw.	-	Schalter
Sys.	-	System
TC/SC	-	Turbolader / Superlader
TCC	-	Drehmomentwandlerkupplung
TCIL	-	Antriebsregler-Anzeigeleuchte
Temp.	-	Temperatur
Thresh.	-	Schwelle(nwert)
TP	-	Drosselklappenposition
Transm.	-	Übersetzung

Abkürzungen (Forts.)

VBATT	- Batteriespannung
Vref.	- Spannungsbezug
Whl.	- Rad
WOT	- Drosselklappe weit geöffnet
<	- geringer als
>	- größer als