

Bauteilbeschreibung im Anhang!

ACHTUNG:

Bei abgeschlossener Luftzuleitung zum Brennkammerkopf oder bei abgebautem Brennraumkopf öffnet das Treibstoff-Hauptmagnetventil nicht und es kann kein Treibstoff kommen.

Heizgerät startet nicht:

Trotz gedrücktem (nicht aufleuchtendem) Störknopf hört man kein Geräusch einen laufenden Elektro- Motors und es ist auch kein Druck am Zeiger des Ölpumpenmanometers.

Prüfvorgang:

a) Bei Stromausfall oder Trennung der Stromverbindung während des Betriebs: Übertemperaturschalter drücken. Dieser befindet sich auf dem Schaltkasten. Der große Deckel mit der Aufschrift Puls-air muss dafür mit den 2 Schrauben entfernt werden. Vorne am gelben Schaltkasten in eine schwarze Plastikkappe, diese herausnehmen und mit einem kleinen Schraubenzieher reindrücken. Bis Baujahr 2001 und ab Baujahr 2015

b) Nach öffnen der gelben Armaturentafel ist unten rechts eine Sicherung mit 3,15 Ampere. Prüfen, ob die Sicherung intakt ist. Bis Baujahr 2022, danach Sicherungsautomat.

Trotz Kontrolle von a & b läuft der Pumpenmotor nicht d. h. auch kein Druck am Manometer.

Prüfvorgang:

Unteren Gerätedeckel öffnen, Ölpumpe mit Imbusschraube lockern und nach rechts seitlich wegschieben, prüfen, ob sich die Pumpe leicht dreht und ob der Plastikmitnehmer unbeschädigt ist. Dann Gerät einschalten u. prüfen, ob sich der silberne Motor dreht. Dreht sich der Motor nicht, ist mit einer Prüflampe zu kontrollieren, ob am Motorkabel Strom ist. Ist kein Strom vorhanden so ist das Steuergerät kaputt (Sicherung geprüft?). Dreht sich der Motor nicht oder nur langsam und kraftlos, dass er die Pumpe nicht antreibt, so ist der Motor kaputt.

Dreht sich die Ölpumpe schwer, ist die Ölpumpe zu erneuern. Den Plastik Mitnehmer an der Pumpe prüfen, ob er eventuell ausgeschlagen ist oder einen Riss hat und deshalb die Pumpe nicht mitnimmt.

Weist der Plastik Mitnehmer ein Bild auf, dass auf zu starke Wärmeentwicklung hinweist, könnte der Motor defekt sein oder in nächster Zeit kaputt werden.

Der Motor ist dann zu ersetzen.

Trotz genügend Öldruck keine Funktion des Puls-air

Gelben Brennraumkopf nach lösen der Ölleitung (Schlüssel 12 mm), nach lockern des Schlauchbinders der Luftzuleitung und herausziehen der Luftzuleitung und lösen der Befestigungsmuttern (Schlüsselweite 13 mm) Brennraumkopf an der Unterseite von eventuellen Ruskrusten reinigen. Düse äußerlich reinigen oder erneuern.

Bei abgebautem Brennraumkopf Gerät kurz für 1 – 2 Sek. Einschalten und schauen ob Zündfunke zwischen den beiden Kerzenelektroden überspringt. Der Abstand zwischen den beiden Kerzenelektroden soll ca. 3 – 5 mm sein. Ist kein Funke vorhanden, zieht man beide Kabel ab u. hält es ca. 3 – 5 mm gegeneinander.

ACHTUNG: HOCHSPANNUNG! ISOLIERZANGE VERWENDEN!

Ist Funke vorhanden könnte der Keramikisolator einer Zündkerze gebrochen sein, so dass der Funke auf die Masse überschlägt. Die Zündkerze ist zu erneuern. Ist auch am Zündkabel kein Funke vorhanden ist die Zündspule kaputt. Das kennt man auch am äußeren der Spule, die Risse hat.

Abhilfe: Zündspule u. Steuergerät erneuern, Düse erneuern.

Ölpumpe dreht sich leicht, Pumpenmotor dreht sich schnell und trotzdem geringer Pumpendruck:

Sieb in der Ölpumpe, welche an der Pumpe auf der rechten Seite im Pumpengehäuse mit 4 Imbusschrauben (4 mm) angeschraubt ist abnehmen und Sieb reinigen. Ölfilter erneuern, letztlich Ölleitung prüfen. „O“ Ring d. h. großer Dichtring bei Ölfitlerschauglas undicht oder fehlt. Beim Filtertausch nicht eingelegt (vergessen einzulegen oder herausgefallen).

Gerät startet ganz normal aber nach ca. 2 – 3 Min. wenn der Ventilator anlaufen soll ist die Sicherung kaputt: Ventilator kaputt, Ventilator erneuern!

Ölpumpenmotor läuft normal an aber nach 10 Sek. Brennt immer die Sicherung durch: Magnetventil am Hauptmagnetventil defekt, Magnet erneuern.

Ölpumpenmotor läuft, Ölpumpe hat genügend Druck, das Gerät geht immer nach 10 – 20 Sek. auf Störung, d. h. die Störlampe leuchtet auf und es kommt bei abgeschlossener Treibstoffleitung kein Treibstoff.

Ursache:

Hauptmagnetventil kaputt, Ventil erneuern. Das Hauptmagnet-Ventil befindet sich ca. 30 cm vor dem Messingdüsenstock in der Treibstoffleitung.

Abhilfe: Magnet am Hauptmagnetventil kaputt, Magnet erneuern.

Steuergerät kaputt, Steuergerät erneuern!

Prüfen, ob der Unterdruckschalter (links unten am Armaturenkasten) richtig d. h. auf 1,5 bis max. 2 eingestellt ist.

Des Weiteren ist zu prüfen ob nicht eventuell Kondenswasser im Auspuffrohr den Durchgang behindert.

Stufe II lässt sich nicht einschalten:
Das heißt Manometer springt nicht auf den höheren Druck hinauf.

Ursache:
Magnet an der Ölpumpe kaputt.

Abhilfe:
Magnet erneuern.
Der Magnet befindet sich direkt auf der schwarzen Ölpumpe.

Zündspule hat Risse und funktioniert nicht mehr:

Abhilfe:
Spule erneuern, Steuergerät erneuern, unbedingt kontrollieren, ob der Unterdruckschalter, links unten im Armaturenkasten, in der Mitte zwischen 1 und 2 steht.
Höchstens 2.

Trotz erneuern des Steuergeräts läuft das Gerät nur 10 Sek. und geht dann auf Störung:

Ursache: Unterdruck zu hoch eingestellt. Z. B. weit über 2.

Abhilfe:
Unterdruck auf 1,5 einstellen, ist damit das Problem nicht behoben so ist der Dungs Unterdruckschalter zu erneuern.

Trotz genügend Öl im Tank u. guter Pumpe kommt kein Öl. Ölfilter verstopft, manchmal auch Filtereinheit kaputt.

Und was sonst noch so passieren kann:

Ölschlauch vom Tank zum Filter locker, so dass immer Luft zugesaugt wird.

Abhilfe:
Ölschlauch festziehen und prüfen, ob der Gewindestutzen am Ölfilter, an welchem der Schlauch vom Tank angeschraubt ist auch fest ist.

Leistung trotz richtigem Druck zu gering:

Abhilfe:
Abgeschlossener Ölleitung am Düsenstock, die Leitung in ein Glas oder Metaldose hineinhalten und prüfen ob nach einschalten voller Öldruck an der Leitung ist. Es muss das Öl nicht nur so herausrinnen sondern mit Druck heraus schießen.

Ist nur schwacher Ölfluss ist das Magnetventil zu erneuern da es nicht voll öffnet.

Das Gleiche auch, wenn nach einer Wartezeit von 3 Minuten das Gerät eingeschaltet wird und das Öl sofort kommt.

Abhilfe:

Magnetventil erneuern, denn es macht nicht zu.

Weiters ist zu beachten, ob das Magnetventil auf der Pumpe vollkommen öltrocken ist denn austretendes Öl im Bereich des Magnetes kann zu Kriechströmen führen, so dass ein Kurzschluss entsteht.

Auspuff:

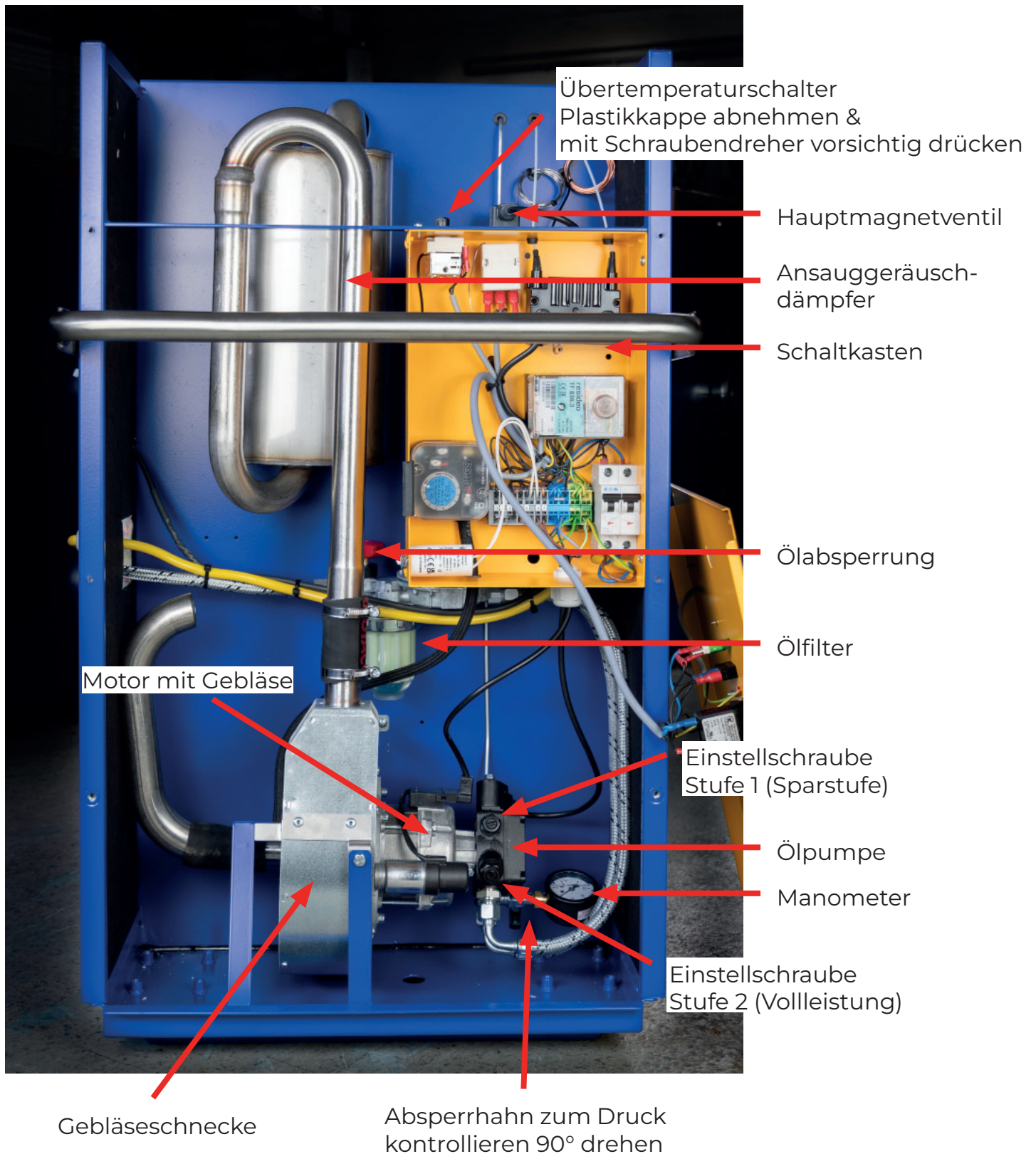
Bei steigender Leitung ohne Kondensatablauf lt. Betriebsanleitung ist der Auspuff und der Enddämpfer voller Wasser.

Öldruck schwankt zwischen 2 und 5 Bar hin und her und lässt sich nicht hinaufdrehen. Pumpensieb verstopft.

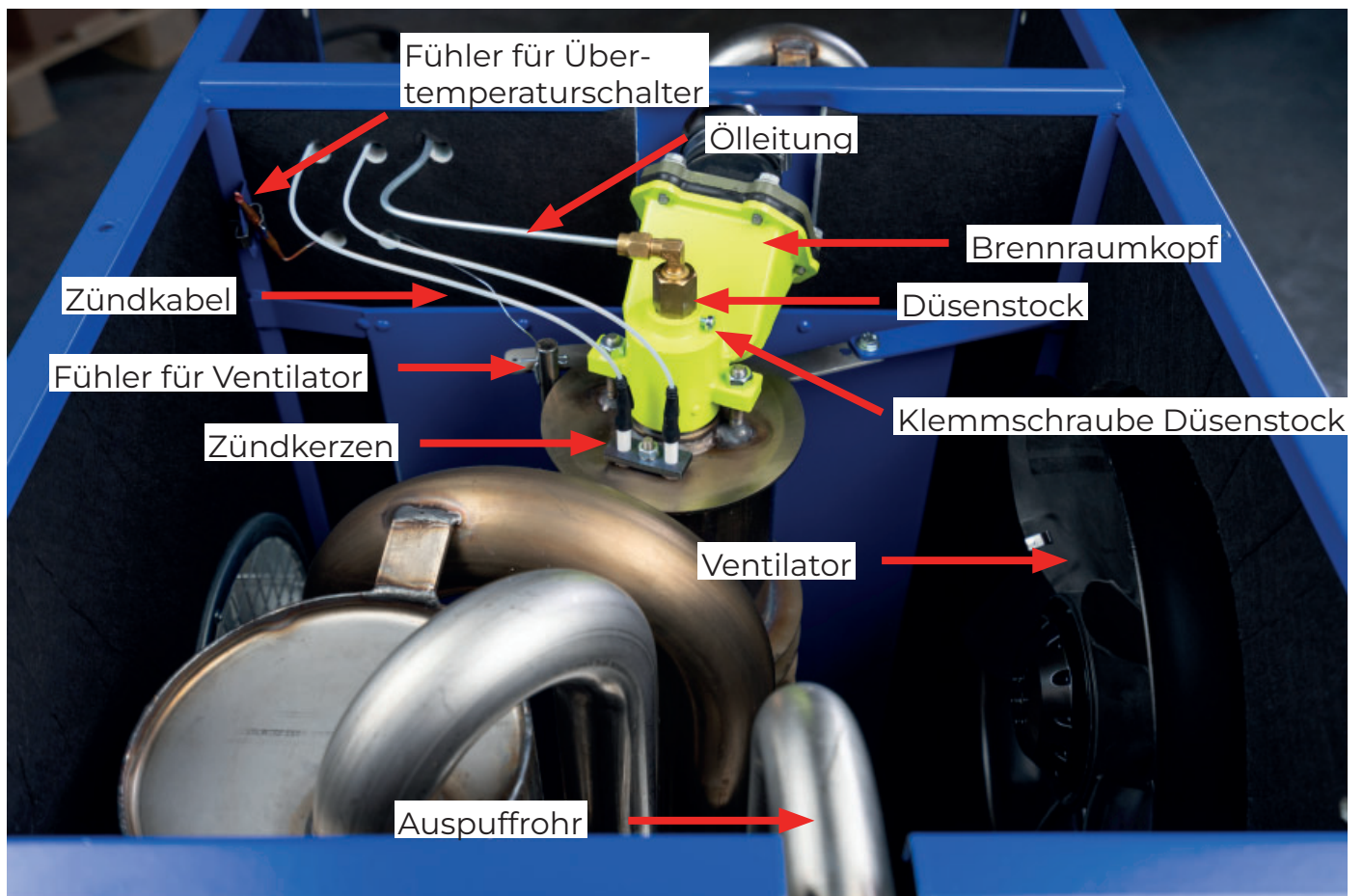
Abhilfe:

Seitlichen Deckel rechts an der schwarzen Ölpumpe mit den 4 Imbusschrauben abmontieren, das runde Sieb mit etwas Druckluft reinigen und wieder zusammenbauen.

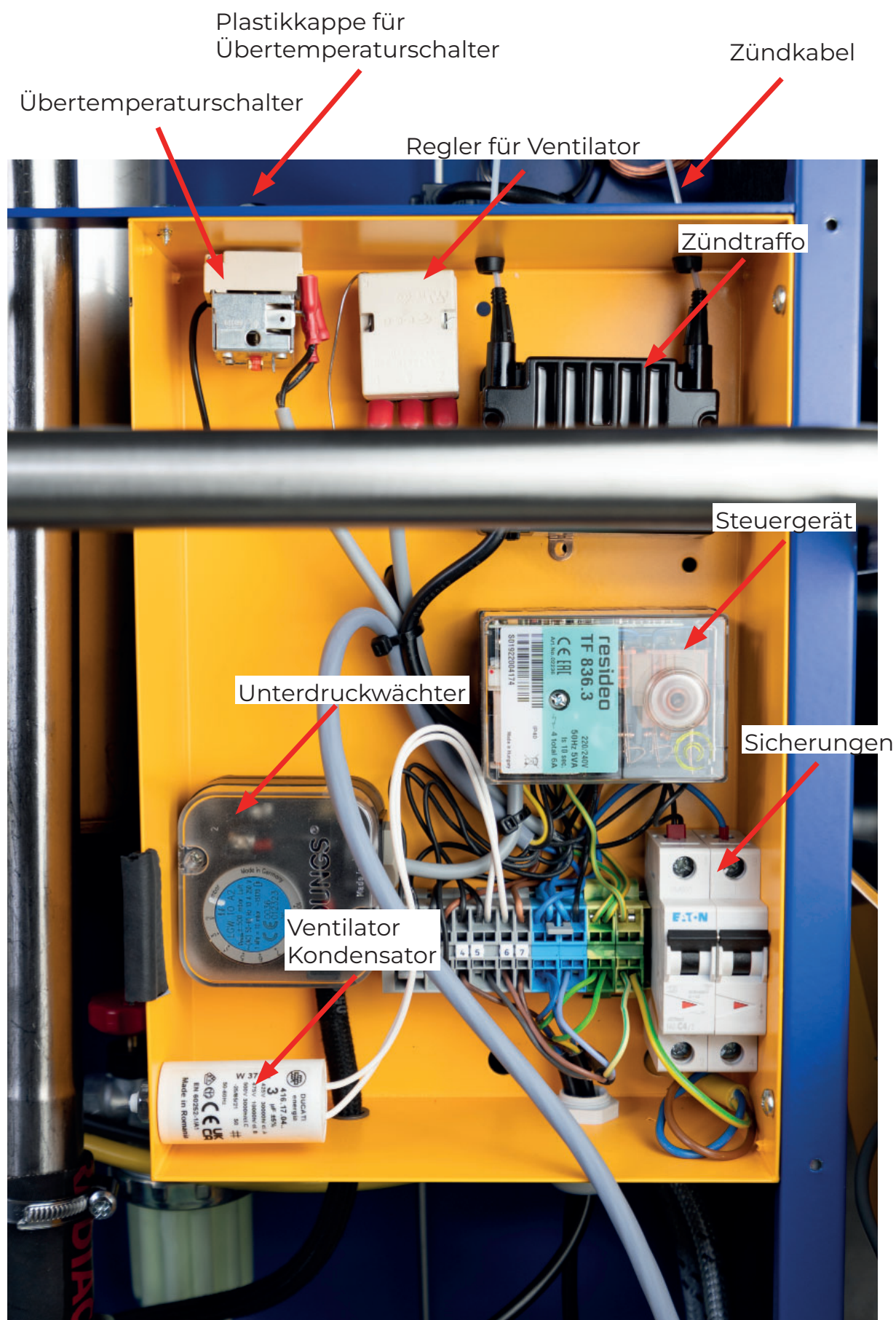
Abbildungen und Komponentenbeschreibung



Brenneinheit:



Schaltkasten

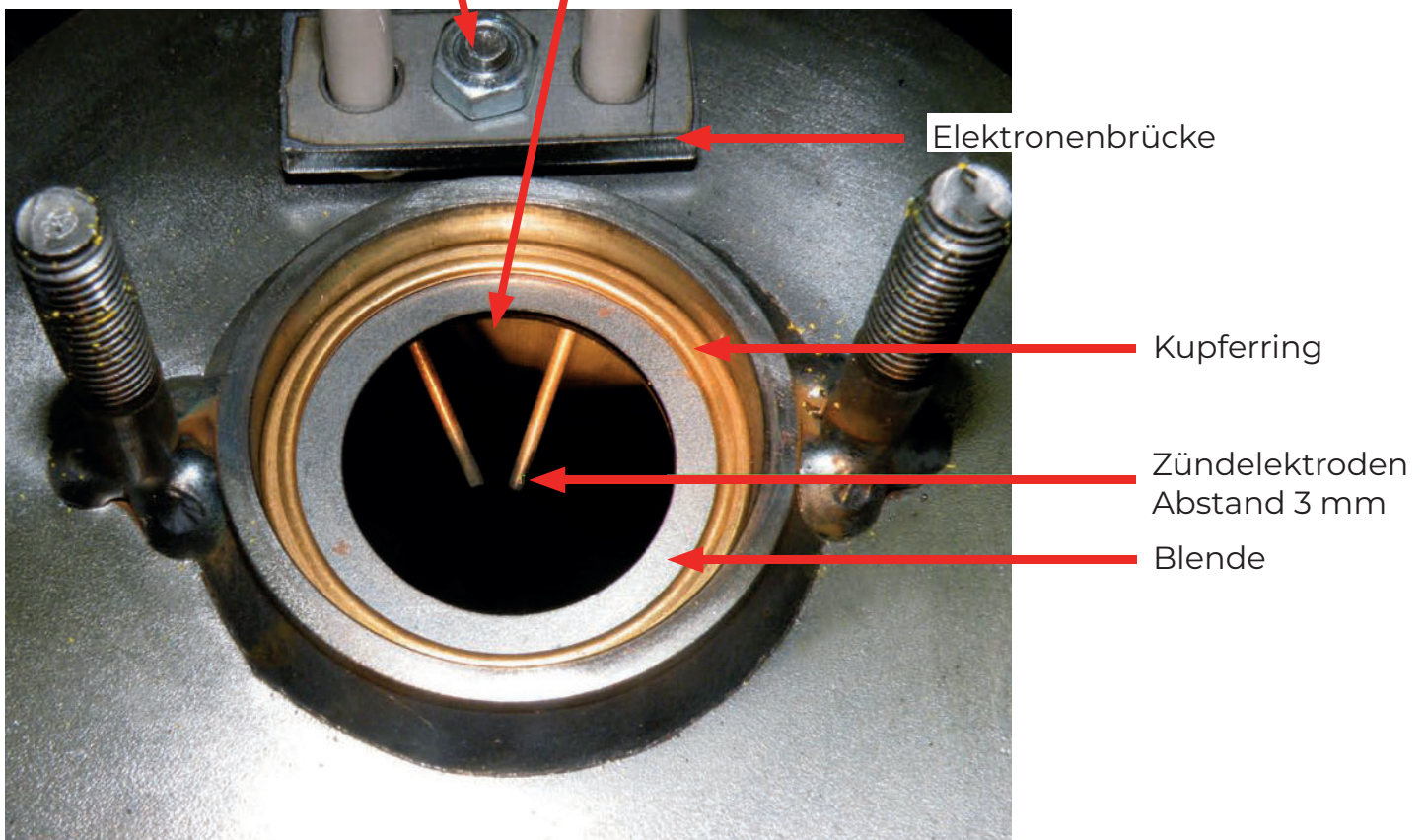
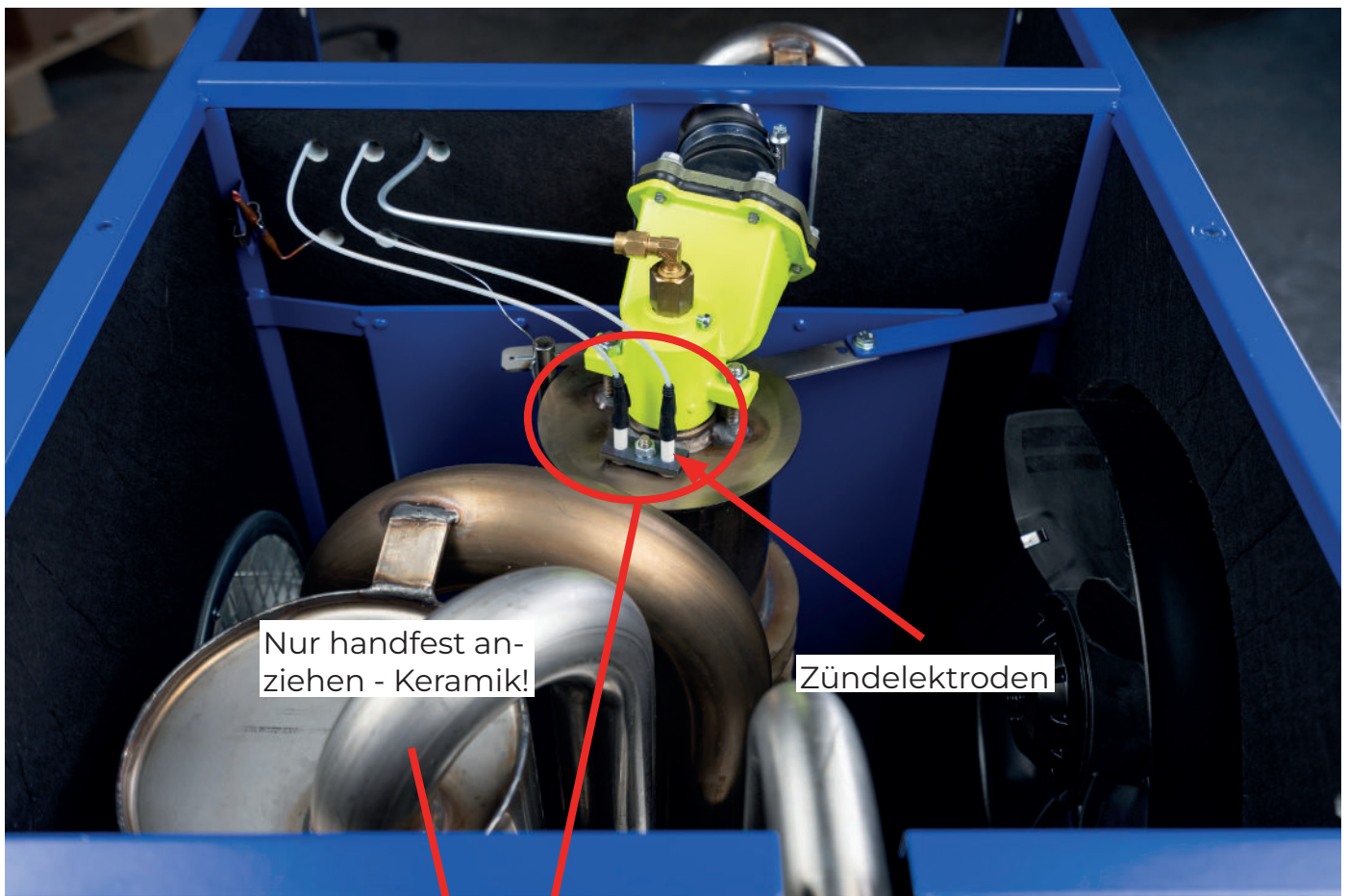


Brennraumkopf



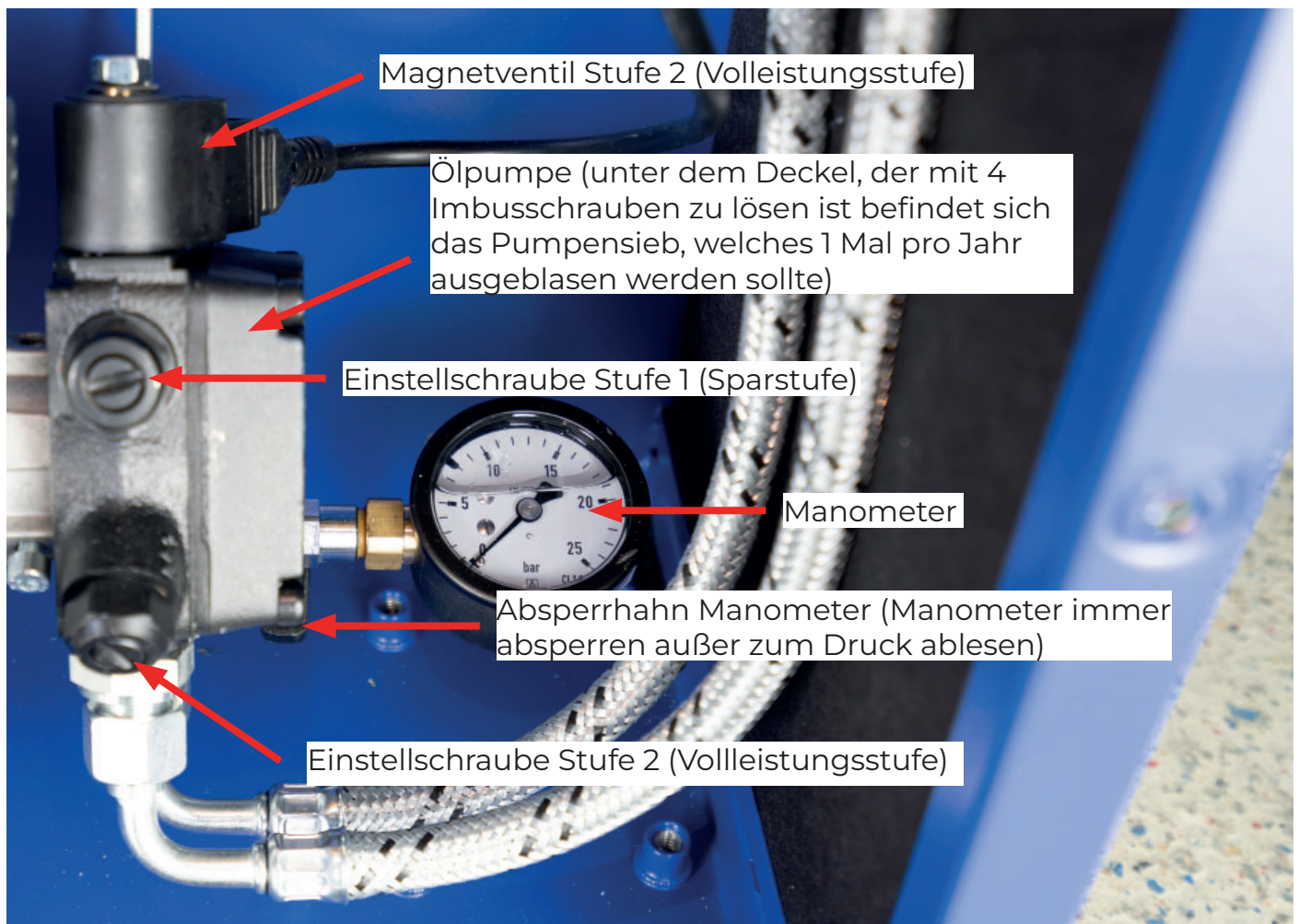
Zündelectroden

Durch die Entfernung des Brennraumkopfes bekommen Sie Einsicht zu den Zündelectroden. Der Abstand muss 3 mm betragen. Brücke nur handfest anziehen!



Ölpumpe mit Manometer

Die Pumpendrucke stehen am Typenschild -> Drücke nicht verändern!



Unterdruckschalter zur Flammüberwachung

Eingestellt auf 1,5 mbar





Ing. Werner Pletzer Autohaus-Puls Air e.U.
Innsbrucker Straße 10
A-6353 Going am Wilden Kaiser

Telefon:
+ 43(0) 5358 3600
+ 43 664 20 15 883

Mail:
info@pulsair.net
austria@pulsair.net

Website:
www.pulsair.net