

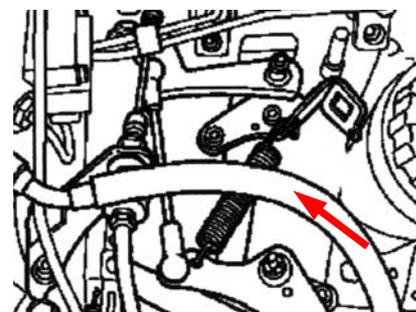


Mercedes Benz Clase E (W124)

El número de revoluciones al ralentí es demasiado alto

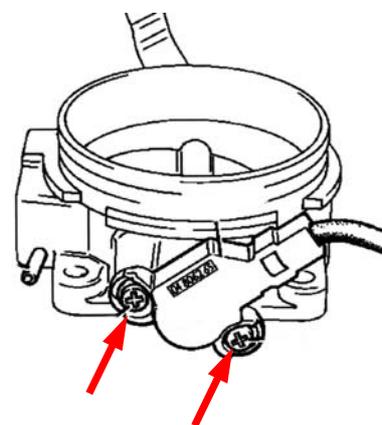
Si se detecta el fallo arriba mencionado, la causa puede radicar en un conmutador de la válvula de mariposa defectuoso o mal ajustado y/o en un muelle recuperador mal enganchado en la corredera. En este caso se debe proceder de la manera siguiente:

- Comprobar la posición del muelle recuperador y, en caso necesario, corregirla (figura superior).
- Comprobar el conmutador de la válvula de mariposa.



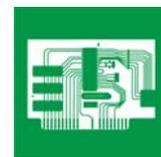
Comprobar el contacto del ralentí:

- Presionar la palanca de la válvula de mariposa hasta el tope de ralentí.
- Medir la resistencia en el conector entre los contactos 1 y 2. Valor teórico: $< 1 \Omega$.
- Si la válvula de mariposa se encuentra en la posición de ralentí, pero el conmutador de la válvula de mariposa todavía no, éste puede ajustarse. Para ello, aflojar los dos tornillos de fijación (figura inferior), girar el conmutador y, a continuación, volver a fijar los tornillos.
- Accionar ligeramente la palanca de la válvula de mariposa hasta que se sobrepase el punto de conmutación. Valor teórico: $\infty \Omega$.



Comprobar el contacto de pleno gas:

- Presionar la palanca de la válvula de mariposa contra el tope de pleno gas.
- Medir la resistencia entre los contactos 2 y 3. Valor teórico: $< 1 \Omega$.
- A continuación, soltar ligeramente la palanca hasta que se sobrepase el punto de conmutación. Valor teórico: $\infty \Omega$.



En el área de carga parcial, el valor teórico debe ser de $\infty \Omega$.
En caso de que el conmutador ya no realice la conmutación entre los dos valores, o en caso de que los valores de medición no sean los correctos, deberá sustituirse el conmutador.