

Einbauanleitung

für eine Katalysator-Nachrüstung an Peugeot 205/309 1,6 und 1,9 Injection

Nach Anlage XXIII (US-Norm)

ACHTUNG

Die Einbauanleitung ist Bestandteil des TÜV Gutachtens und muß deshalb zum Eintrag dem TÜV Sachverständigen vorgelegt werden. Nach dem Eintrag ist die Einbauanleitung als technisches Beiblatt bei den Bordpapieren im Fahrzeug mitzuführen.

INHALTSVERZEICHNIS

- Merkblatt	
- Kontrolle und Einstellung vor dem Einbau	1,6 + 1,9 ltr.
- Montageanleitung Katalysator	1,6 + 1,9 ltr.
- Skizze Hosenrohr mit Katalysator 1	1,6 + 1,9 ltr.
- Skizze Änderungen an der Serienauspuffanlage	1,6 + 1,9 ltr.
- Montage und Anschluß des Steuergerätes 205/309	1,6 + 1,9 ltr.
- Änderungen am Drosselklappengehäuse nur	1,9 ltr.
- Anschlußskizze Zuluftventil nur	1,9 ltr.
- Gesamtplan Anschluß des Steuergerätes	nur 1,9 ltr.
- Gesamtplan Anschluß des Steuergerätes	nur 1,6 ltr.
- Einstellarbeiten am Luftmengenmesser	nur 1,6 ltr.
- Skizze Luftmengenmesser	nur 1,6 ltr.
- Verschließen der Puls Air Anlage	nur 1,6 ltr.
- Einstellarbeiten nach dem Einbau	nur 1,6 ltr.
- Einstellarbeiten nach dem Einbau	nur 1,9 ltr.
- Montage Tankreduzierstück 205	1,6 + 1,9 ltr.
- Montage Tankreduzierstück 309	1,6 + 1,9 ltr.
- Einbaubestätigung für TÜV	1,6 + 1,9 ltr.

ACHTUNG

**BEIM EINBAU DES
KATALYSATORS
DARF KEIN
BLEIHALTIGER
KRAFTSTOFF
IM TANK UND IM
KRAFTSTOFFSYSTEM
VORHANDEN SEIN.**

**Bitte weisen Sie Ihre Kunden darauf
hin, schon vor dem Umbau bleifrei-
en Kraftstoff zu tanken.**

Kontrollen und Einstellarbeiten vor dem Einbau

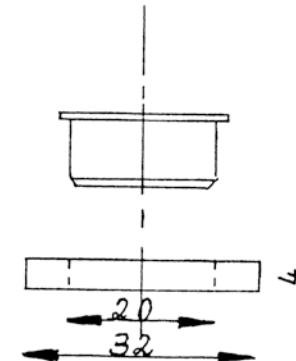
Vor dem Einbau der US Tronic sind folgende Punkte zu überprüfen :

- Bleifreier Kraftstoff im Tank und im Kraftstoffsystem
- Zustand des Luftfilters
- Zustand bzw. Elektrodenabstand der Zündkerzen
- Notwendigkeit eines Ölwechsels (Inspektion)
- Einstellung bzw. Funktion des Drosselklappenschalters
- Funktion und Dichtheit der Einspritzdüsen
- Einwandfreie Laufkultur des Motors

Montageanleitung Katalysator

- Auspuffanlage ab Krümmerausgang komplett ausbauen
- Schnittstelle zwischen Hosenrohr und Vorschalldämpfer laut Skizze 1 anzeichnen und absägen (siehe Seite 7)
- Eingesetzte Stahlbüchse im Auspuffkrümmer (in Fahrtrichtung links) herausnehmen und die mitgelieferte Unterlegscheibe (32 x 20 x 4) unterlegen und Buchse wieder einsetzen (siehe Skizze 2)
- Neues Hosenrohr mit eingeschweißtem Katalysator an der Schnittstelle der Auspuffanlage zusammenstecken, komplette Anlage einbauen
- Ausrichten und festpunkten (auf genügend Freiraum vom Kat zur Bodengruppe achten)
- Anlage ausbauen und die Anschlußstelle am Rohr sauber und dicht verschweißen
- Auspuffanlage wieder einbauen, ausrichten
- Mitgelieferte Lambda-Sonde in das vorgesehene Gewindestück im Hosenrohr einschrauben

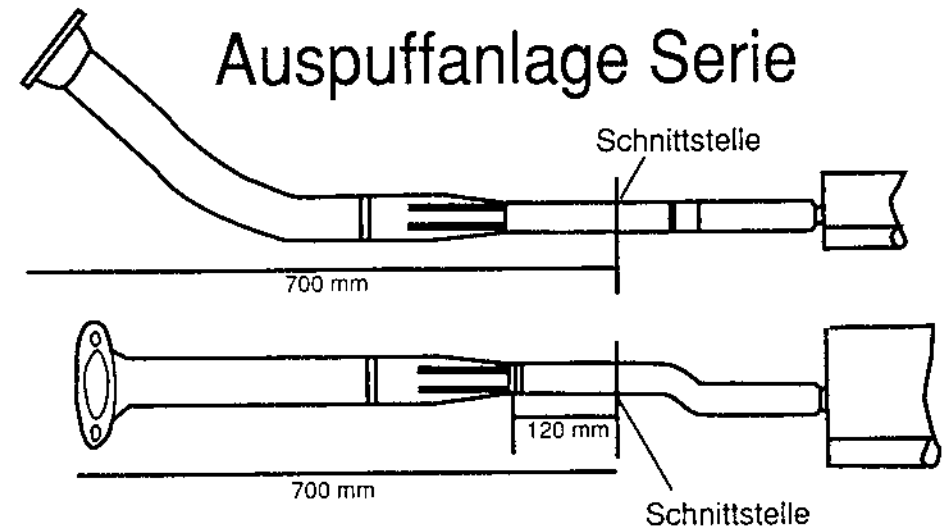
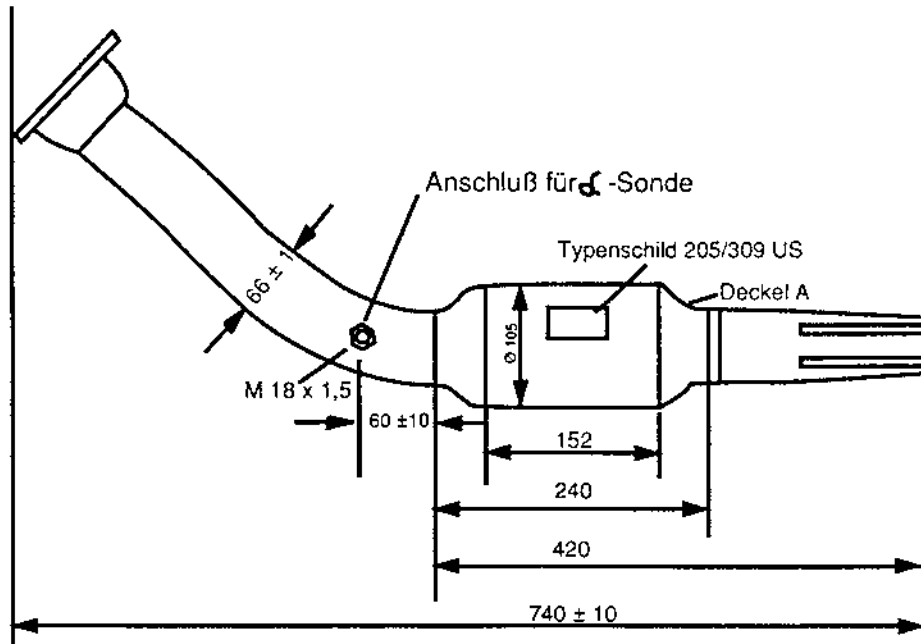
Skizze 2



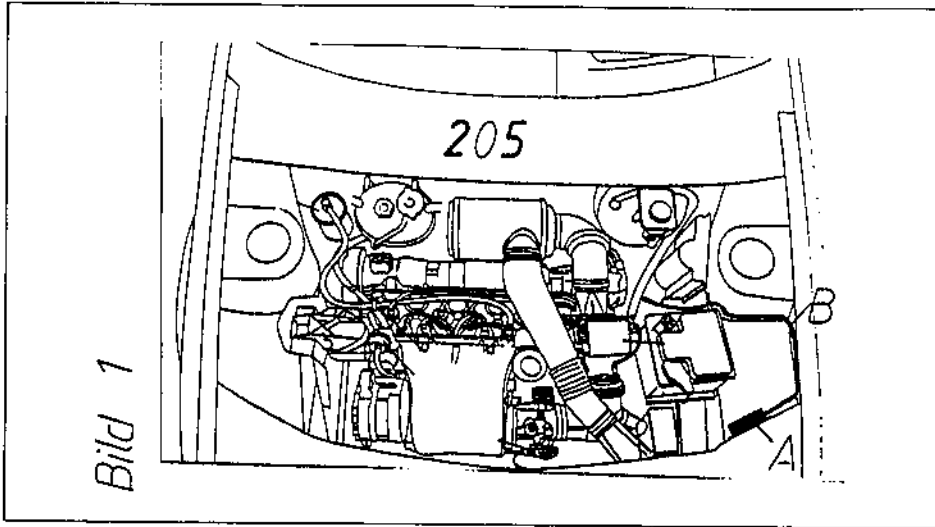
205/309 1,6 ltr.

205/309 1,9 ltr.

Nachrüstkatalysator mit Hosenrohr (als Einheit)

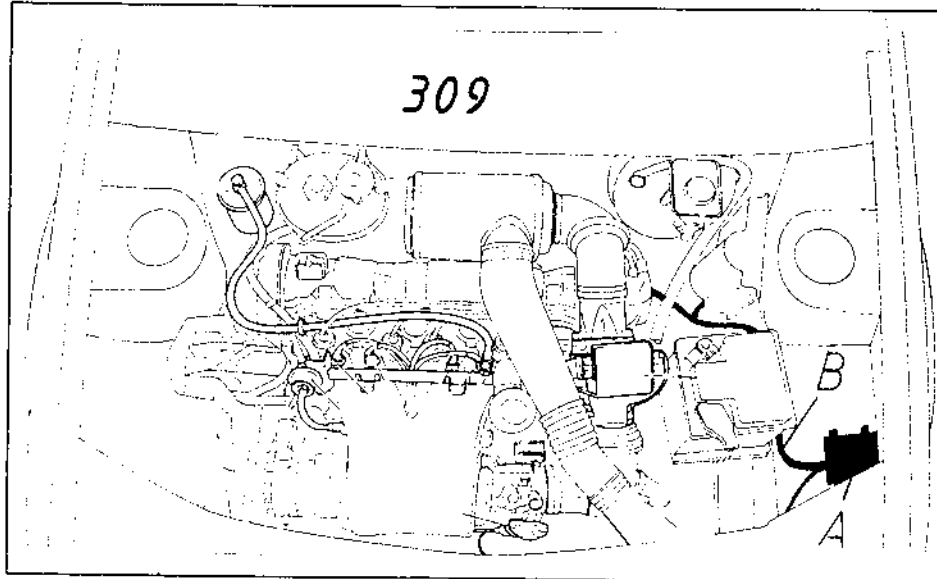


Montage und Anschluß des Steuergerätes

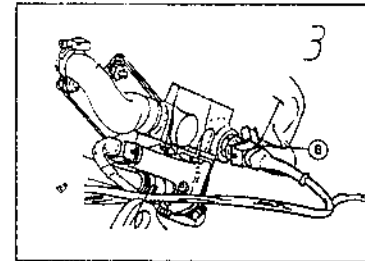
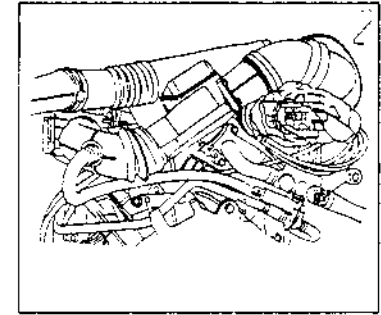


Der US Tronic Mikrorechner A wird in Fahrtrichtung vorne links im Motorraum befestigt (Bild 1)

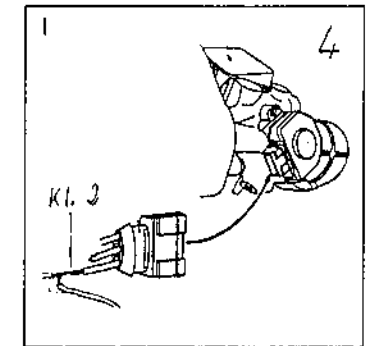
Der Hauptkabelstrang B wird an der linken Spritzwandseite nach hinten, Richtung Zündspule und Verteiler verlegt (Bild 2)



Kabel mit Steckkontakt vom Motor Temperaturfühler 10 (Bild 2) abziehen und mit passendem Gegenstück des verlegten Kabelbaums zusammenstecken.

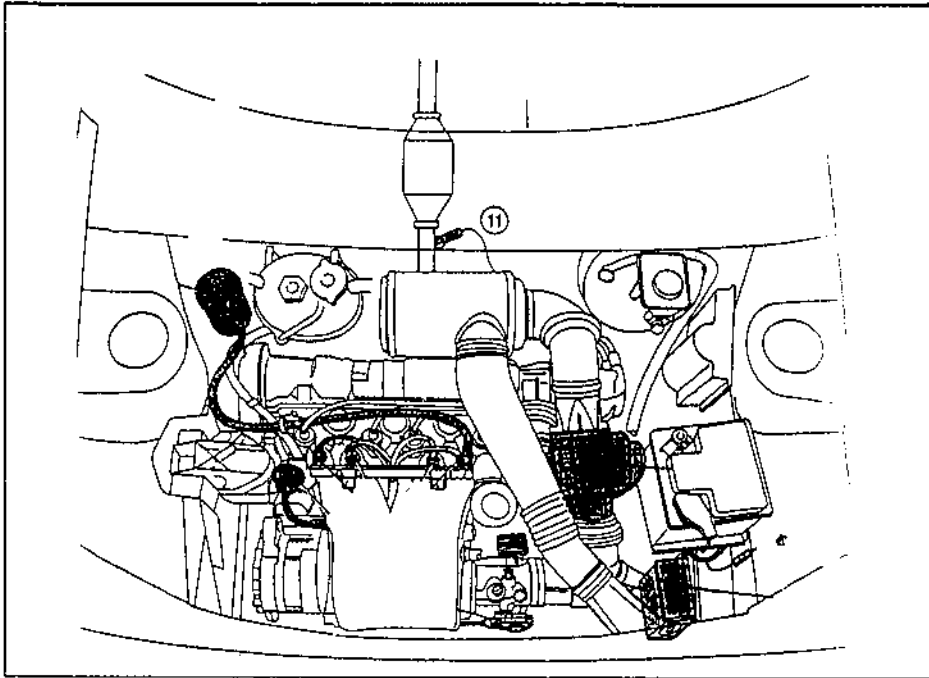


Auf den Motortemperaturfühler wird nun der 2 Kombistecker 8 (Bild 3) des US Tronic Kabelbaums aufgesteckt.



Leitung 1 (grau) wird zum Drosselklappenschalter verlegt und an das rote Originalkabel angelötet (Bild 4)

Leitung 2 (gelb) wird an die -Sonde 11 angeschlossen (Bild 5; bitte achten Sie darauf, daß dieses Kabel nicht mit der Zündspule oder mit den Zündkabeln in Berührung kommt)



- Leitung 3 (rot) wird an die Zündspule Klemme 15 angeschlossen
- Leitung 4 (blau) dient als Masseanschluß und muß mit der Karosserie verbunden werden (am Befestigungspunkt auf guten Kontakt achten)
- Leitung 5 (schwarz/kurz) ist die Messleitung des US-Tronic Mikrorechners (siehe Kontrollen und Einstellung) .

Nur 1,9 ltr.

- Leitung 6 (grün) wird an die Zündspule Klemme 1 angeschlossen
- Leitungen 7 + 8 (weiß/blau) werden an das Zuluftventil angeschlossen

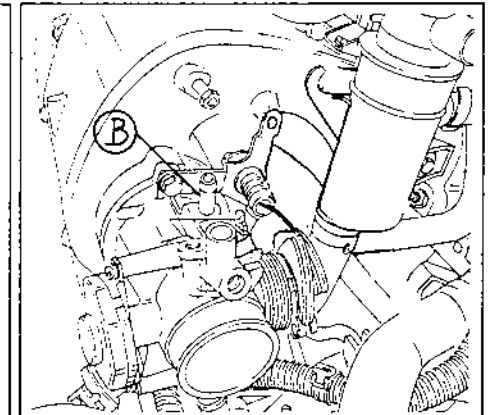
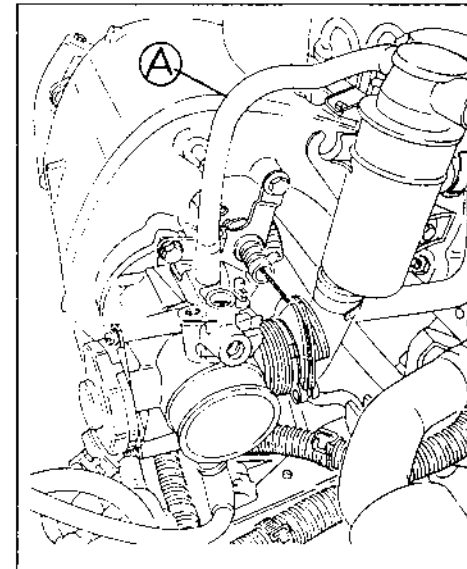
Änderungen am Drosselklappengehäuse

Betr. Motortyp D6B (1,9 ltr.)

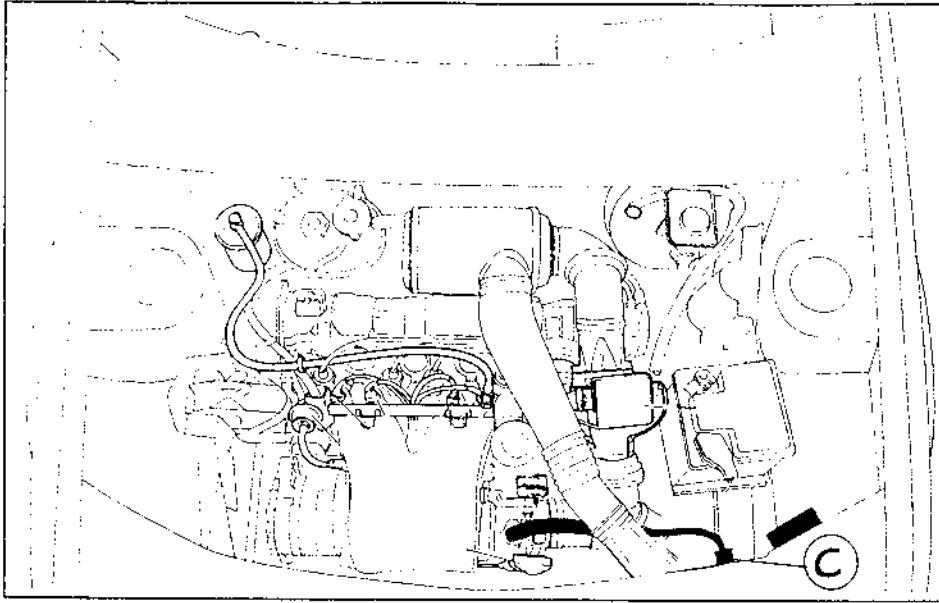
- Ölentlüftungsschlauch A, vom Öleinfüllstutzen zum Drosselklappengehäuse entfernen. Abb.1
- Messing Anschlußstück B am Gehäuse auf ca. 15 mm kürzen (Metallsäge) Abb.2
- Kalibrierte Bohrung im Anschlußstück auf 3 mm aufbohren

ACHTUNG:

Das Drosselklappengehäuse ist nach diesen Arbeiten innen und aussen zu reinigen um Spanreste zu beseitigen

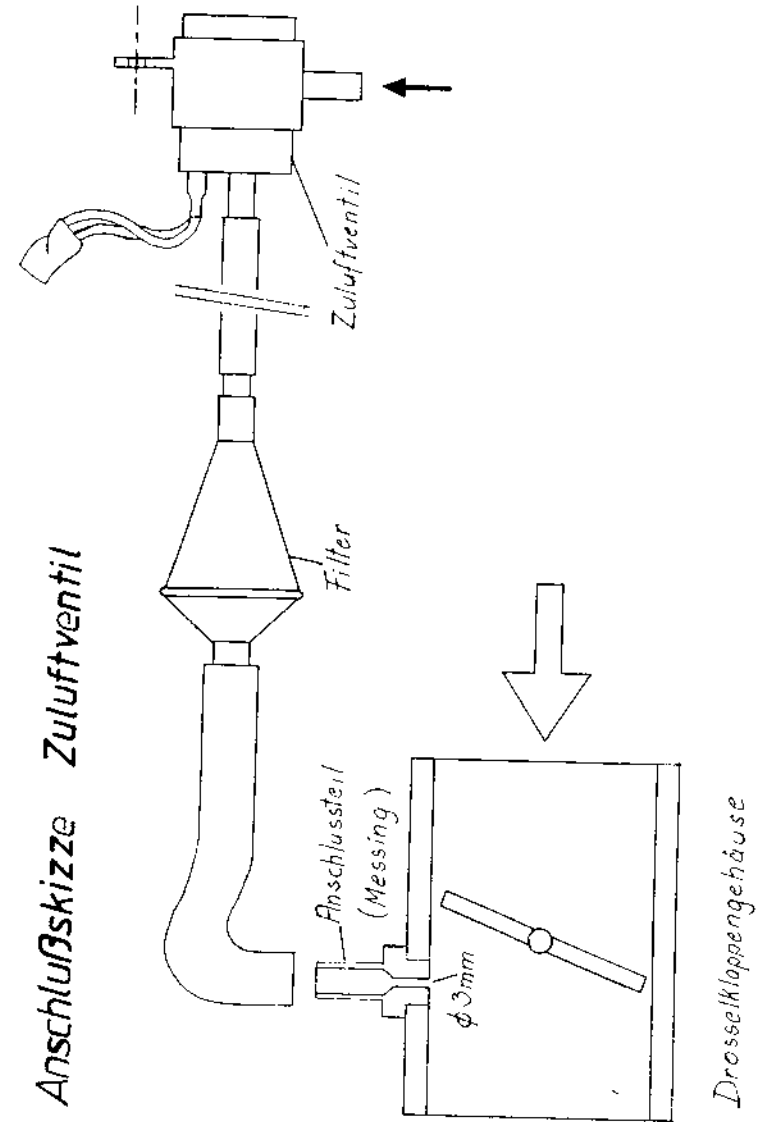


- Zuluftventil C in Fahrtrichtung vorne links beim Steuergerät der US Tronic befestigen. Abb.3

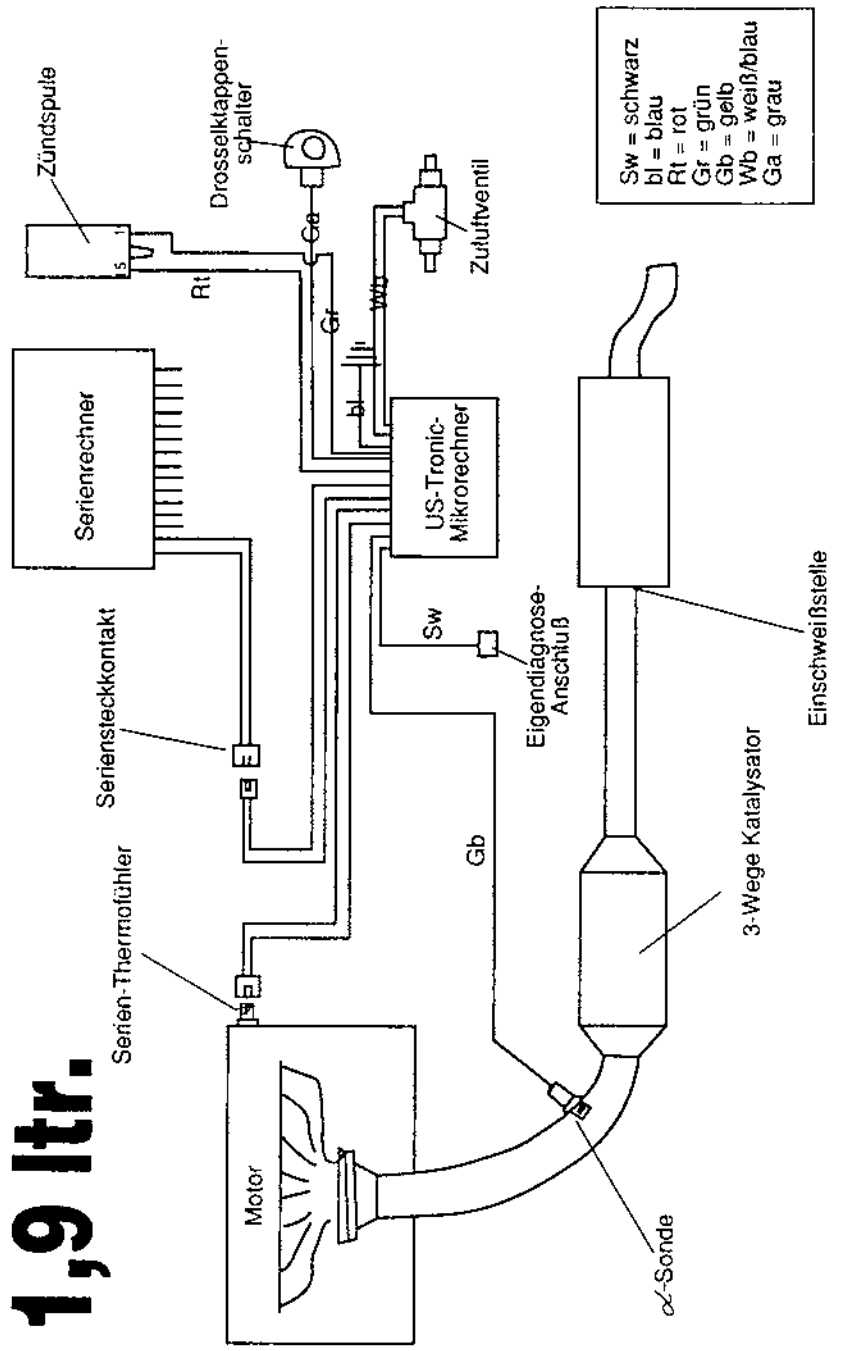


- Anschlußschema siehe Skizze Seite 13.

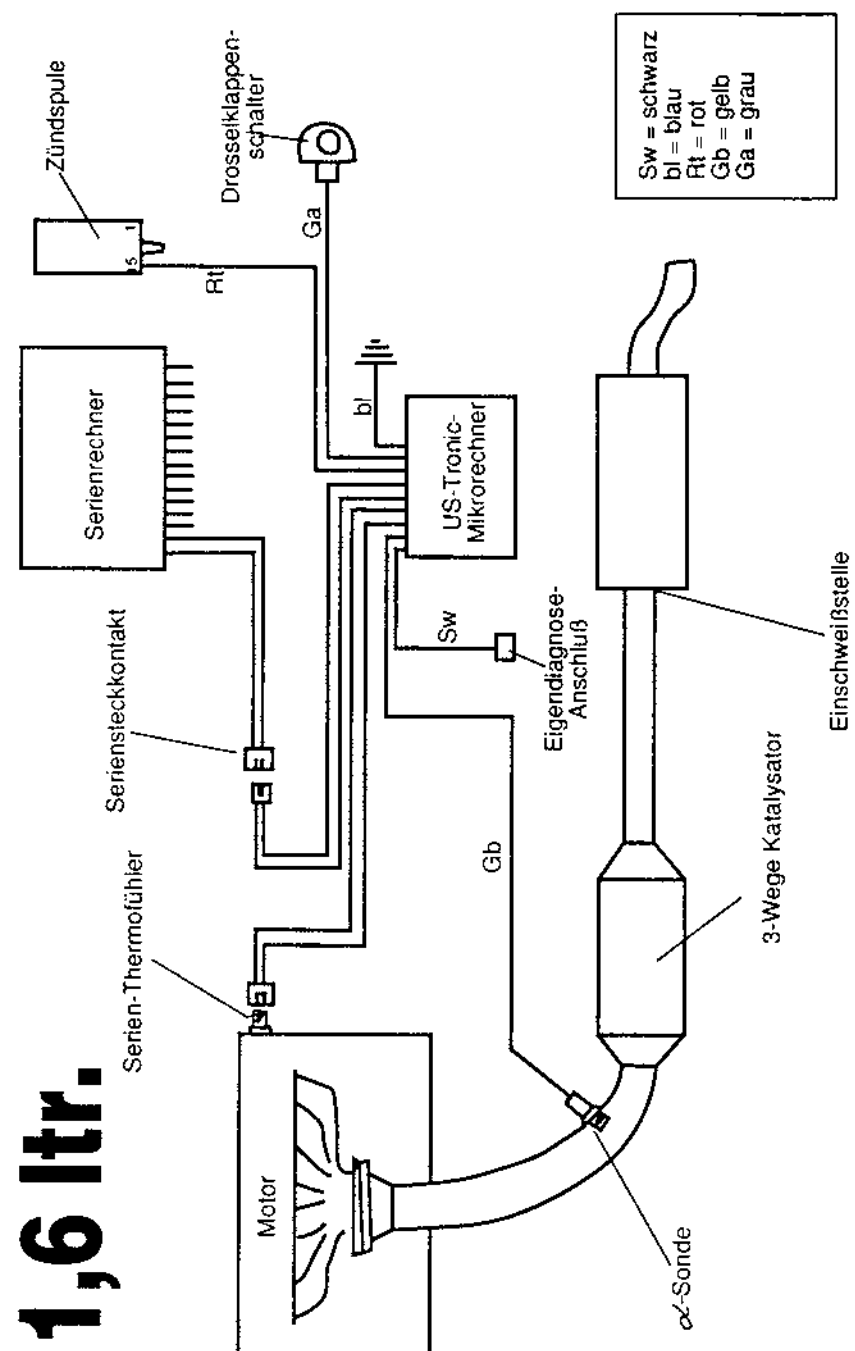
- Der freibleibende Entlüftungsausgang im Öleinfülldeckel wird mittels der mitgelieferten Kunststoffniete verschlossen



1,9 ltr.



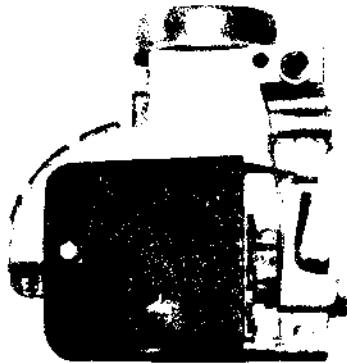
1,6 ltr.



Einstellarbeiten am Luftmengenmesser

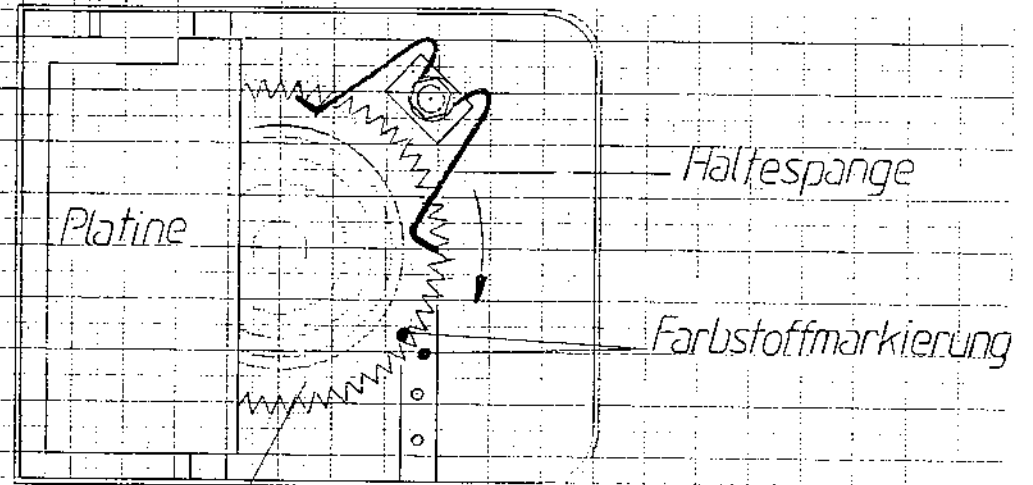
nur bei Fahrzeugen mit Einspritzsteuergerät
Nr. Bosch 0280 000 333 (nur 1,6 ltr.)

- Schwarzer Kunststoffdeckel vom Luftmengenmesser vorsichtig entfernen (Bild 1)



- Kennzeichnen Sie die Stellung der schwarzen Kunststoffzahnscheibe indem Sie einen beliebigen Zahn zum Gehäuse hin markieren (d.h. Farbmarkierung auf Gehäuse und Zahn anbringen)
- Haltespange des Zahnkranzes leicht nach außen ziehen, und Kunststoffzahnscheibe im Uhrzeigersinn um 2 Zähne verdrehen (d. h. die Federvorspannung wird um 2 Zähne erhöht) Anschließend die Haltespange wieder einrasten lassen (Skizze 2)
- Kleberreste am Gehäuserand und Deckel vorsichtig entfernen (darauf achten, daß keine losen Kleberreste im Luftmengenmesser liegen bleiben)
- Kunststoffdeckel wieder sauber und dicht einkleben

Luftmengenmesser



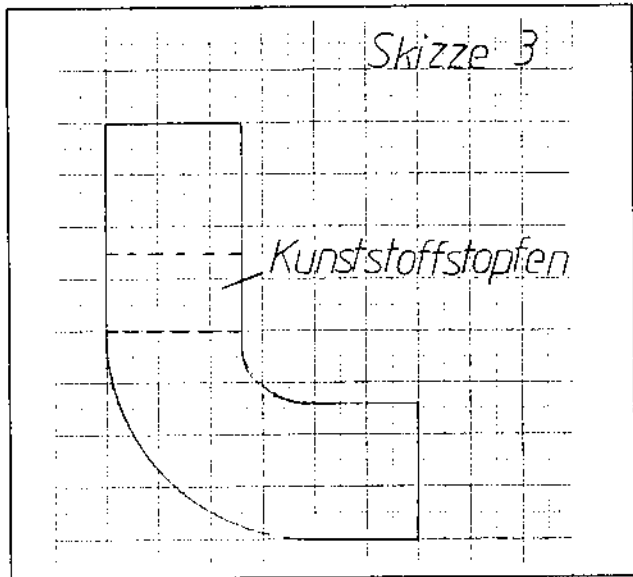
Kunststoffzahnscheibe

Skizze 2

Verschließen des Pulsair-Systems

Bei Fahrzeugen mit Pulsair Anlage muß dieses System außer Betrieb gesetzt und verschlossen werden.

- Abgewinkelter Frischluftschlauch der zur Pulsairpumpe führt ausbauen
- Mitgelieferter Kunststoffstopfen an der langen Seite des Winkelschlauches einsetzen und ca. 25 mm nach innen drücken. (Skizze 3)
- Schlauch wieder einbauen und beidseitig mit Schlauchbinder befestigen
- Das Unterdruckverzögerungsventil zwischen Drosselklappengehäuse und Unterdruckdose des Zündverteilers ist auszubauen



Einstellarbeiten nach dem Einbau (nur 1,6 ltr.)

- Einstellen des Zündzeitpunktes auf $8^\circ +0 / -2$ v.O.T. bei 1000 U/min. (ohne Unterdruckanschluß)
- Lambda Sonde ausbauen, Abgastester an ihrer Stelle anschließen um CO Gehalt vor Katalysator zu messen (auf Dichtheit am Anschluß achten)
- Fahrzeug auf Betriebstemperatur bringen Öltemperaturmin. 70° - CO Gehalt vor Kat auf 0,3 - 0,5% bei 900 U/min. einstellen
- Lambda Sonde einschrauben und befestigen
- Multitester an die Meßleitung der US Tronic und Masse anschließen (Meßbereich bis 2 Volt einstellen)
- Motor min. 5 Minuten im Stand laufen lassen (ohne Unterbrechung) anschließend auf $2/3$ Nenndrehzahl bringen und mV Spannungsschwankungen auf dem Multitester ablesen, sie müssen zwischen ca. 100 - 800 mV liegen.

Nach der Montage bzw. Einstellung der Anlage ist am Fahrzeug eine neue ASU Plakette anzubringen.

Für den TÜV Eintrag ist die beiliegende Bestätigung auszufüllen und zu unterschreiben.

Einstellarbeiten nach dem Einbau nur 1,9 ltr.

- Einstellen des Zündzeitpunktes auf $3^{\circ} \pm 2^{\circ}$ v. OT bei 1000 U/min. (ohne Unterdruckanschluß)
- Lambda Sonde ausbauen, Abgastester an ihrer Stelle anschließen um CO Gehalt vor Katalysator zu messen (auf Dichtheit am Anschluß achten)
- Fahrzeug auf Betriebstemperatur bringen, Öltemperatur min 70° .
- CO Gehalt vor Kat auf 0,4 - 0,8% bei 1000 U/min. einstellen
- Lambda Sonde einschrauben und befestigen
- Nach der Montage bzw. Einstellung der Anlage ist am Fahrzeug eine neue ASU Plakette anzubringen
- Für den TÜV Eintrag ist die beiliegende Bestätigung auszufüllen und zu unterschreiben

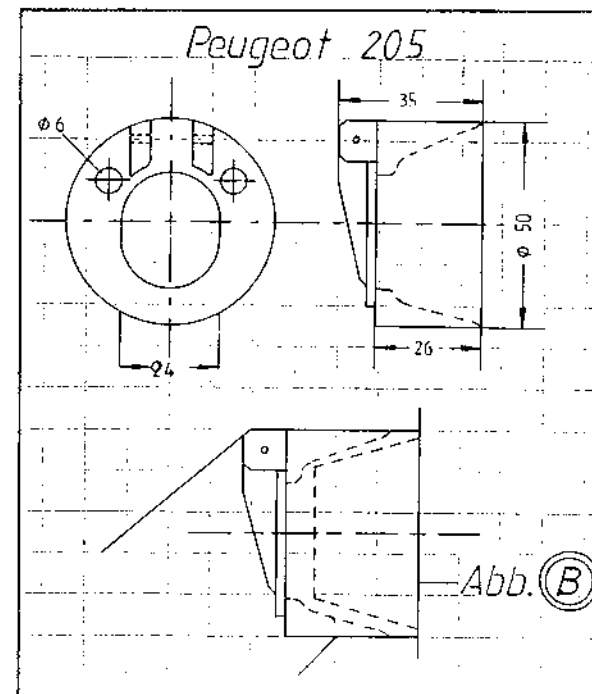
Montageanleitung Tankreduzierstück

Das Tankreduzierstück wird in den Original Tankeinfüllstutzen eingeklebt.

Beigefügter Kleber:	wahlweise:
Würth MMA 300 Kleber	Art.-Nr. 89403 Kleber
Art.-Nr. 8934300	
Würth Härteack	Art.-Nr. 893411 Kleber
Art.-Nr. 893432	

Reduzierstück so tief als möglich ins Tankrohr einsetzen damit der Tankdeckel noch einwandfrei schließt. Abb. B

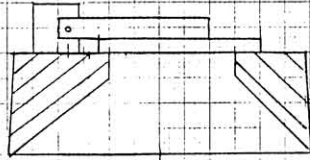
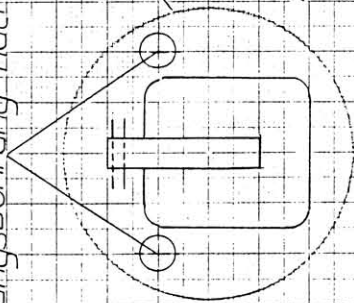
Kleber und Härteack wie vom Hersteller vorgeschrieben anwenden.



Peugeot 309

Einbauanleitung Tankstutzenreduktion

Entlüftungsbohrung nach oben



Tankreduzierstück mittels mitgeliefertem Spezialkleber
 (Kleber auf den Rand auftragen)
 in den Serientankstutzen einsetzen
 (mit Gummihammer)

Von der ASU-berechtigten Werkstatt auszufüllen

Hiermit bestätige(n) ich/wir an dem Fahrzeug

Hersteller _____

Typ _____

Fahrgestell-Nummer _____

Polizeiliches Kennz. _____

die Katalysatoranlage plus Zusatzarbeiten genau nach der An- bzw. Einbauanleitung des Katalysatorenherstellers eingebaut zu haben, sowie die Grundeinstellwerte überprüft bzw. eingestellt zu haben (siehe Einstelldatenblatt).

Ort, Datum _____

Unterschrift / Firmenstempel _____

Ein TÜV-Eintrag ist nur mit diesen
Etiketten möglich:

BLEIFREI SUPER

-über den Tankdeckel-

ACHTUNG
nur bleifrei Super tanken

-am Armaturenbrett -

Einstellwerte - ASU-Daten
bei Betriebswarmen Motor und Kat

Leerlaufdrehzahl: 950 ± 50 U/min

Zündung 1,6 ltr: $8^\circ \pm 2^\circ$ v.OT
bei 1000 U/min

1,9 ltr: $3^\circ \pm 2^\circ$ v.OT
bei 1000 U/min.

Öltemperatur: $50^\circ - 55^\circ$

CO-Gehalt nach Kat $< 0,5$

im Motorraum
ankleben

ACHTUNG
Fahrzeug ist ausgerüstet mit einem
SCHADSTOFFREDUZIERERSATZ
Siehe geänderte Motoreneinstellwerte.

im Motorraum
ankleben