



Autorekisterikeskus
Teknillinen toimisto
Matti Ojala
PL 50
00531 HELSINKI

**PAKOKAASUJEN KÄYTÖNAIKAINEN VALVONTA
CHRYSLER SARATOGA 2.5 -MALLIT**

Päämieheltämme saamamme tiedon mukaan on joissakin 2.5 l:n moottorilla ja yksipistesuihkutuksella varustetuissa Chrysler Saratoga -malleissa lisäilmaventtiili.

Oheisena on kopio päämiehemme lausunnosta (liite 1-2) koskien kyseistä lisäilmaventtiiliä sekä piirimyyjäorganisaatiollemme tarkoitettu tekninen tiedote (Liite 3-4).

Tyypikoodit 501 518 1101
 501 518 1106
 501 518 1111
 501 518 1116

Pyydämme kohteliaimmin, että informoitte katsastustoimipaikkoja siitä, että lambda-arvoa ei mitata vuosikatsastuksen yhteydessä.

Ystävällisin terveisin

ARO-YHTYMÄ OY
Chrysler/Jeep tekninen palvelu

Harri Nieminen
Huoltopäällikkö

LIITTEET

Aro-Yhtymä Oy Ristipellontie 1-9 HELSINKI FINLAND	Posti PL 5 00391 HELSINKI	Mail P.O. Box 5 SF-00391 HELSINKI FINLAND	Puhelin Telephone National (90) 54 771 International + 358 0 54 771
Teleks Telex 121231 AUKES SF	Telekopio Telefax National (90) 547 7298 International +358 0 547 7298	Pankki Bankers KOP 157130-19035 Helsinki-Suurasiakaskonttori	Liikevaihtoveronumero 101039-68

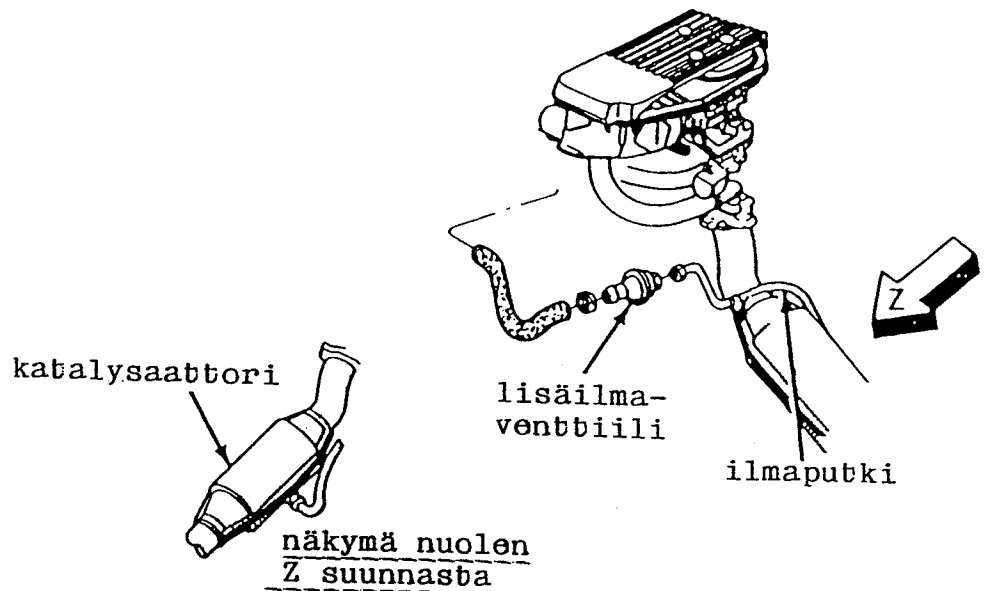


LISÄILMAVENTTIILI - PAKOKAASUPÄÄSTÖT

Mallit Kaikki 2.2 l:n tai 2.5 l:n yksipistesuihkutuksella varustetut moottorit, joissa on lisäilmaventtiili (ks. kuva)

Tyypikoodit

- 501 518 1101
- 501 518 1106
- 501 518 1111
- 501 518 1116



Toiminta

Venttiili käyttää hyväkseen pakokaasujen painesykettä ja imee ilmaa ilmanpuhdistimesta katalysaattoriin. Tämä ns. terminen jälkipolttaminen vähentää hiilimonoksidi (CO) ja hiilivety (HC) -päästöjä silloin, kun katalysaattori ei ole vielä saavuttanut toimintalämpötilaansa eli tavoitteena on kylmäkäynnistyksen jälkeisten päästöjen vähentäminen.

Venttiili toimii tehokkaammin joutokäynnillä ja heti joutokäyntikierron yläpuolella, jolloin pakokaasujen painesyke on suurimmillaan. Kun kierrokset nousevat, venttiili sulkeutuu.

Diagnoosi

Lisäilmaventtiiliä ei voi korjata vaan se tulee vaihtaa, mikäli havaitaan vialliseksi. Vika ilmenee joutokäynnillä kasvaneena äänitasona konehuoneessa ja venttiilin ja ilmanpuhdistimen välisen kumiletkun kovettumisena.



Tarkasta samalla katalysaattorin ja ilmaputken liitos sekä kumiletkun liitokset. Mikäli katalysaattorin ja ilmaputken liitos vuotaa, kiristä mutteri 54 Nm. Mikäli kumiletkun liitoksissa esiintyy vuotoa mutta letku on vielä muuten käyttökelpoinen, asenna letkusiteet.

Toiminnan tarkastus

Lisäilmaventtiilin kunto tarkastetaan seuraavasti:

1. Irrota letku venttiilistä.
2. Moottorin käydessä joutokäyntiä tunnustele pakokaasujen painesykettä (alipainetta) venttiilin sisääntuloreiästä.
3. Mikäli reiästä vuotaa kuumia pakokaasuja, on venttiili viallinen ja se tulee vaihtaa.

Pakokaasujen käytönaikainen valvonta - päästömittaukset

Chrysler suosittelee, että kaikki autot testataan sellaisina kuin ne ovat eli autoissa, joissa on lisäilman syöttö, tulee lisäilmaventtiilin olla asennettuna ja toiminnassa. Chrysler ehdottaa, että lambda-mittausta ei suoriteta eikä tulosta näinollen myöskään merkitä huoltomuistioon tai pakokaasupassiin.

ARK:n teknisen toimiston kanssa on sovittu, että katsastustoimipaikkoja informoidaan oikeasta mittaustavasta.

Takuut

Normaali takuu. Tämä tiedote on julkaistu tiedoksi.

ARO-YHTYMÄ OY
Chrysler/Jeep tekninen palvelu

Harri Nieminen

LIITE

Tehtaan lausunto



Chrysler International

13.10.1993

LAUSUNTO

Asianosaisille

Chrysler Corporation käyttää kolmitoimikatalysaattorin ja hapettavan katalysaattorin yhdistelmää joissakin autoissa (ensisijaisesti autoissa, joissa on manuaalivaihteisto). Tällöin lisäilma ohjataan hapettavan katalysaattorin etuosaan (kolmitoimikatalysaattorin jälkeen).

Tällä pakokaasupäästöjen ohjaustavalla saavutetaan vaihtamisen aikana syntyvien HC- ja CO-piikkien parempi hapetus.

Täsmälliset polttoaine/ilma- (λ) mittaukset voidaan suorittaa vain silloin, kun lisäilmajärjestelmät (ilmapumput ja lisäilmaventtiilit) on kytketty pois toiminnasta ja tukittu. Täsmälliset HC- ja CO-mittaukset voidaan suorittaa vain silloin, kun lisäilmajärjestelmät toimivat suunnitellulla tavalla.

Emme voi suositella päästöjen ohjausjärjestelmien peukalointia mittauksia varten, koska kokemus on osoittanut, että milloin näin on tehty, ei osaa testatuista autoista ole palautettu alkuperäiseen kuntoonsa (tai alkuperäisiin säätöihinsä), mikä on aiheuttanut tarpeettoman korkeita pakokaasujen päästöarvoja.

Siksi Chrysler suosittelee, että automme testataan sellaisina kuin ne ovat eli autoissa, joissa on lisäilman syöttö, tulee lisäilmaventtiin olla asennettuna ja toiminnassa. Ehdotamme, että λ -mittausta ei suoriteta, koska sillä ei voida suoranaisesti mitata pakokaasujen ohjausjärjestelmän tehokkuutta.

CHRYSLER INTERNATIONAL CORPORATION

Stanley E Rosendahl
Johtaja, Tekniset palvelut

International Sales & Marketing

13 October 1993

S T A T E M E N T

To whom it may concern:

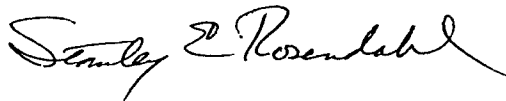
Chrysler Corporation uses a combination three-way and oxidation catalyst on some vehicles (primarily those equipped with manual transmissions) with secondary air injected in front of the oxidation catalyst (downstream of the three-way catalyst).

This approach to exhaust gas emissions control permits better oxidation of HC and CO spikes generated during shifting.

Definitive air/fuel (λ) measurements can only be made with secondary air systems (air pumps and aspirators) disconnected and plugged. Definitive HC and CO measurements can only be made with secondary air systems functioning to design intent.

Tampering with emission control systems for measurement purposes cannot be recommended since experience has shown that wherever this has been the practice, some percentage of the tested vehicles are not reassembled correctly, resulting in higher than necessary tailpipe pollutant levels.

Therefore, Chrysler recommends that our vehicles be tested in their as-delivered condition; i. e., for vehicles with secondary air injection, with the aspirator connected and functioning. We suggest that no effort be made to measure λ since it is not a direct measure of the effectiveness of the emissions control system.

CHRYSLER INTERNATIONAL CORPORATION

Stanley E. Rosendahl
Manager, Technical Services

Chrysler International

13.10.1993

LAUSUNTO

Asianosaisille

Chrysler Corporation käyttää kolmitoimikatalysaattorin ja hapettavan katalysaattorin yhdistelmää joissakin autoissa (ensisijaisesti autoissa, joissa on manuaalivaihteisto). Tällöin lisäilma ohjataan hapettavan katalysaattorin etuosaan (kolmitoimikatalysaattorin jälkeen).

Tällä pakokaasupäästöjen ohjaustavalla saavutetaan vaihtamisen aikana syntyvien HC- ja CO-piikkien parempi hapetus.

Täsmälliset polttoaine/ilma- (λ) mittaukset voidaan suorittaa vain silloin, kun lisäilmajärjestelmät (ilmapumput ja lisäilmaventtiilit) on kytketty pois toiminnasta ja tukittu. Täsmälliset HC- ja CO-mittaukset voidaan suorittaa vain silloin, kun lisäilmajärjestelmät toimivat suunnitellulla tavalla.

Emme voi suositella päästöjen ohjausjärjestelmien peukalointia mittauksia varten, koska kokemus on osoittanut, että milloin näin on tehty, ei osaa testatuista autoista ole palautettu alkuperäiseen kuntoonsa (tai alkuperäisiin säätöihinsä), mikä on aiheuttanut tarpeettoman korkeita pakokaasujen päästöarvoja.

Siksi Chrysler suosittelee, että automme testataan sellaisina kuin ne ovat eli autoissa, joissa on lisäilman syöttö, tulee lisäilmaventtiin olla asennettuna ja toiminnassa. Ehdotamme, että λ -mittausta ei suoriteta, koska sillä ei voida suoranaisesti mitata pakokaasujen ohjausjärjestelmän tehokkuutta.

CHRYSLER INTERNATIONAL CORPORATION

Stanley E Rosendahl
Johtaja, Tekniset palvelut