

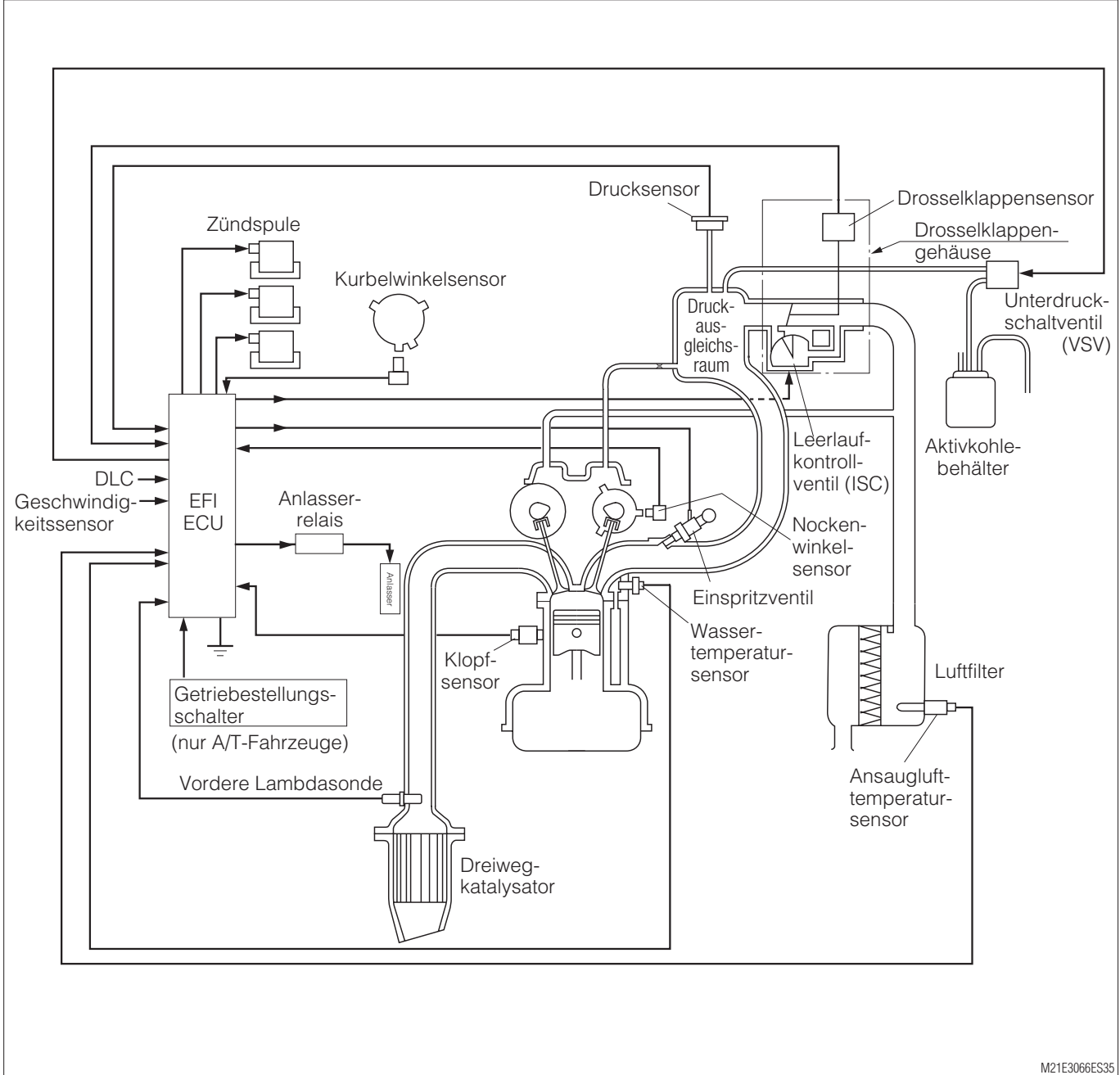
■ EJ-Motor

1 EMISSIONSSCHUTZANLAGE

1-1 ZWECK DER SYSTEME

Bauelementbezeichnung	Arbeitsweise	Bauteile	Zweck der Funktion
Katalysator	Dreiweg-Katalysator	Monolith-Katalysator 0,61 L	Reduzierung von CO, HC und NOx
Kraftstoff-Luftgemischverhältnis Steuerungssystem	Elektronisch gesteuerte Kraftstoff-einspritzung	Einspritzventil Vordere Lambdasonde Hintere Lambdasonde Steuerungscomputer Funktionssteuerungs-systeme Drosselklappensensor, Drucksensor, Wassertemperatursensor, Ansaugluft-Temperatursensor, Kurbelwinkelsensor, Nockenwinkelsensor	Reduzierung von CO, HC und NOx. Das Luft/Kraftstoff-Verhältnis der in den Brennraum gesogenen Mischung, wird kontrolliert (ungefähres stöchiometrisches Luft/Kraftstoff Mischungsverhältnis), damit eine maximale Wirkung des Dreiwegkatalysators gewährleistet ist
Steuerung zur Zündzeitpunktverstellung	Elektronische Steuerung	Steuerungscomputer Funktionssteuerungssysteme, Drucksensor, Wassertemperatur-sensor, Drosselklappensensor, Kurbelwinkelsensor, Nockenwinkel-sensor, Zündschaltgerät oder Klopfsensor	Reduzierung von NOx. Eine für die Fahrbedingungen am besten geeignete Zündzeitpunkt-Berechnung wird gesteuert ausgeführt
Die Schubabschaltung während der Verzögerung wird von den Steuerungs-systemen ausgeführt		Einspritzventil Steuerungscomputer EFI-ECU Funktionssteuerungssysteme Kurbelwinkelsensor, Drosselklappensensor	Reduzierung von CO und HC während der Verzögerung. Verbesserter Treibstoff-verbrauch, Verhinderung der Überhitzung des Katalysators. Die Schubabschaltung während der Verzögerung wird von den Steuerungssystemen ausgeführt
Kraftstoffdampf-Rückhaltesystem	Aktivkohle Behälter	Aktivkohle-Behälter 0,36 L Unterdruckschaltventil (VSV) zur Tankdunstemissions-Entlüftung	Reduzierung der Tankdunstemission
Motor-Entlüftungsdunst-Rückführungssystem	Geschlossener Kreislauf	Entlüftungsschlauch Kapillarrohr	Reduzierung von CO und HC. Der Entlüftungsdunst wird nochmals verbrannt um CO und HC zu verringern. Steuerung der Kraftstoffdunstemission
Dynamische variable Ventilsteuerung (EJ-VE)		Ölsteuerungsventil Dynamische variable Ventilsteuerung Steuerungscomputer Funktionssteuerungssysteme Kurbelwinkelsensor, Nocken-winkelsensor, Drucksensor, Drosselklappensensor, Wassertemperatursensor, Geschwindigkeitssensor	Reduzierung von NOx Diese Vorrichtung reduziert die NOx Emission. Eine für die Fahrbedingungen am besten geeignete Berechnung zum Öffnen/Schließen der Einlassventile wird gesteuert.

1-2-2 FÜR AUS, ALLGEMEINE AUSFÜHRUNGEN



M21E3066ES35

1-3 ARBEITS-/HILFSMITTEL BEREITSTELLEN

SST:

Form	Teilenummer	Teilebezeichnung
	09991-87404-000 (09991-87401-000)	Prüfkabel, Motorsteuerungssystem/Anschl. DS21
	09991-87402-000	Prüfkabel, Motordrehzahl
	09991-87403-000	Diagnoseprüfkabel Diagnosestart und Löschen (zum Kurzschließen der Klemme T)

Instrument

Drehzahlmesser, Spannungsprüfgerät, Stroboskoplampe

1-3-1 FUNKTIONSPRÜFUNG SCHUBABSCHALTUNG

1. Den Drehzahlmesser mit dem Spezialwerkzeug am REV-Anschluss des DLC anschließen.

SST: 09991-87404-000

09991-87402-000

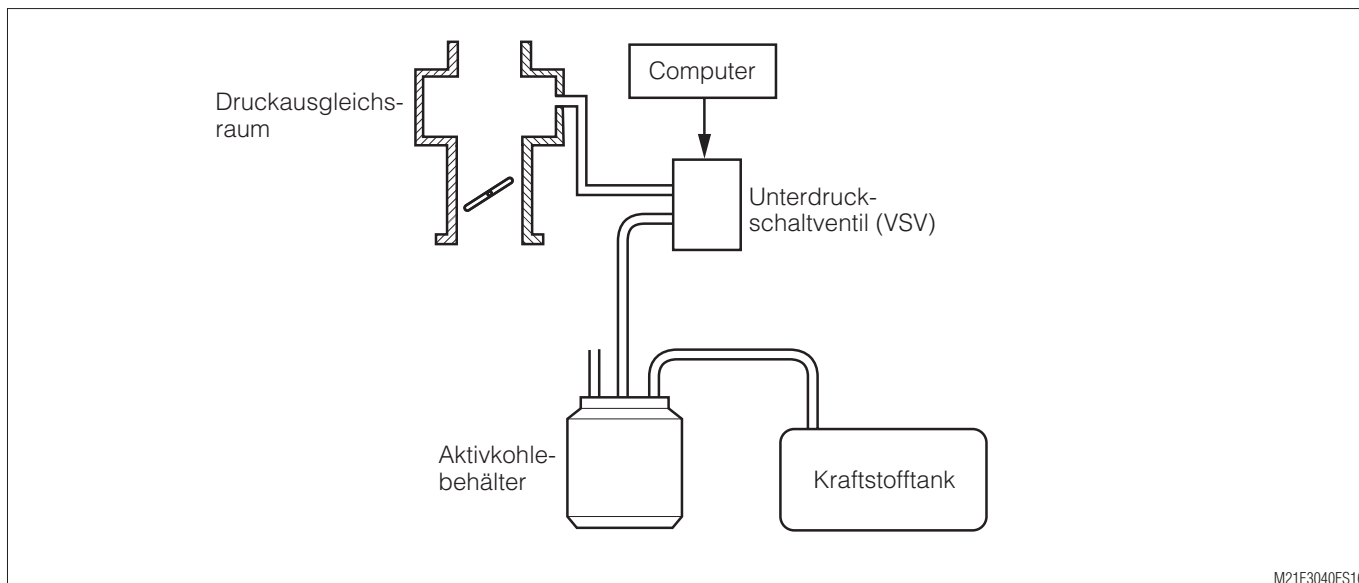
ACHTUNG

- Bei Nichtverwendung des Spezialwerkzeuges den Diagnosestecker vom Fahrzeug entfernen. Nach Beendigung des Arbeitsganges den Diagnosestecker wieder ordnungsgemäß am Halter befestigen.
2. Den Motor warmlaufen lassen.
 3. Mit einem Stethoskop jedes Einspritzventil auf das beim Betrieb erzeugten Geräusch überprüfen.
 4. Die Motordrehzahl auf 3000 U/min erhöhen.
 5. Nach Lösen des Drosselklappenhebels prüfen und bestätigen, dass das beim Betrieb erzeugte Geräusch des Einspritzventils einen Moment aufhört und anschließend wieder zu hören ist.

1-4 KRAFTSTOFFDAMPF-RÜCKHALTESYSTEM

Aktivkohlefiltermethode

1-4-1 SCHEMATISCHE DARSTELLUNG



1-4-2 ÜBERPRÜFUNG DER EINHEIT

(1) Aktivkohlefilter

1. Sichtprüfung des Aktivkohlefilters auf Risse und Beschädigungen durchführen.
2. Den Aktivkohlefilter auf Luftverlust prüfen.

(1) Durchgangsprüfung zwischen dem Anschluss auf der Kraftstoffbehälterseite und der Atmosphäreseite durchführen. Positiven Druck (5,9 kPa) am Anschluss der Kraftstoffbehälterseite anlegen, während der Spülluftanschluss mit den Fingern verschlossen wird.

SOLLWERT: Es besteht Durchgang zwischen dem Anschluss an der Kraftstoffbehälterseite und der Atmosphäreseite.

(2) Durchgangsprüfung zwischen dem Anschluss auf der Kraftstoffbehälterseite und der Atmosphäreseite durchführen. Negativen Druck (2,9 kPa) am Anschluss der Kraftstoffbehälterseite anlegen, während der Spülluftanschluss mit den Fingern verschlossen wird.

SOLLWERT: Es besteht Durchgang zwischen dem Anschluss an der Kraftstoffbehälterseite und der Atmosphäreseite.

(3) Durchgangsprüfung zwischen dem Anschluss auf der Kraftstoffbehälterseite und der Atmosphäreseite durchführen. Negativen oder positiven Druck (1 kPa) am Spülluftanschluss anlegen.

SOLLWERT: Durchgang vorhanden.

(2) Überprüfung des VSV für Kraftstoffdampfdruckführung

Siehe Abschnitt B8.

