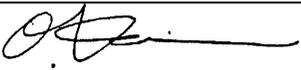




SERVICE BULLETIN

PUBLICATION GROUP, AFTER SALES SERVICE DEP.
MITSUBISHI MOTOR SALES EUROPE BV

SERVICE BULLETIN		No.: ESB-98E16-001	
		Datum: 1998-10-15	<Modell> (EC,EXP) CARISMA
Betreff: ÄNDERUNG PLATINZÜNDKERZE IN IRIDIUMZÜNDKERZE			<M/J> 98-10
Gruppe: MOTORELEKTRIK			
INFORMATION		 O. Kai - E.V.P. & G.M. After Sales Service Dept.	

1. Beschreibung:

Durch die Änderung der Zündkerze von Platin in Iridium ändert sich auch die entsprechende Beschreibung in der Werkstatthanleitung.

2. Anwendbare Handbücher:

Handbuch	Pub. Nr.	Sprache	Seite(n)
'98 CARISMA GDI Werkstatthanleitung Karrosserie	PWDE9502-C	(Englisch)	16-19, 20
	PWDS9503-C	(Spanisch)	
	PWDF9504-C	(Französisch)	
	PWDG9505-C	(Deutsch)	
	PWDD9506-C	(Niederländisch)	
	PWDW9507-C	(Schwedisch)	
	PWDI96E1-C	(Italienisch)	

3. Einsatzdatum:

Ab 3. December 1997

4. Austauschbarkeit:

Nicht austauschbar, die neue Zündkerze kann jedoch in älteren Fahrzeugen verwendet werden.

5. Einzelheiten:

<Bezug>

	Alt	Neu
Part No.	MD336367	MD360019
Modell	PZFR6B	IZFR6B

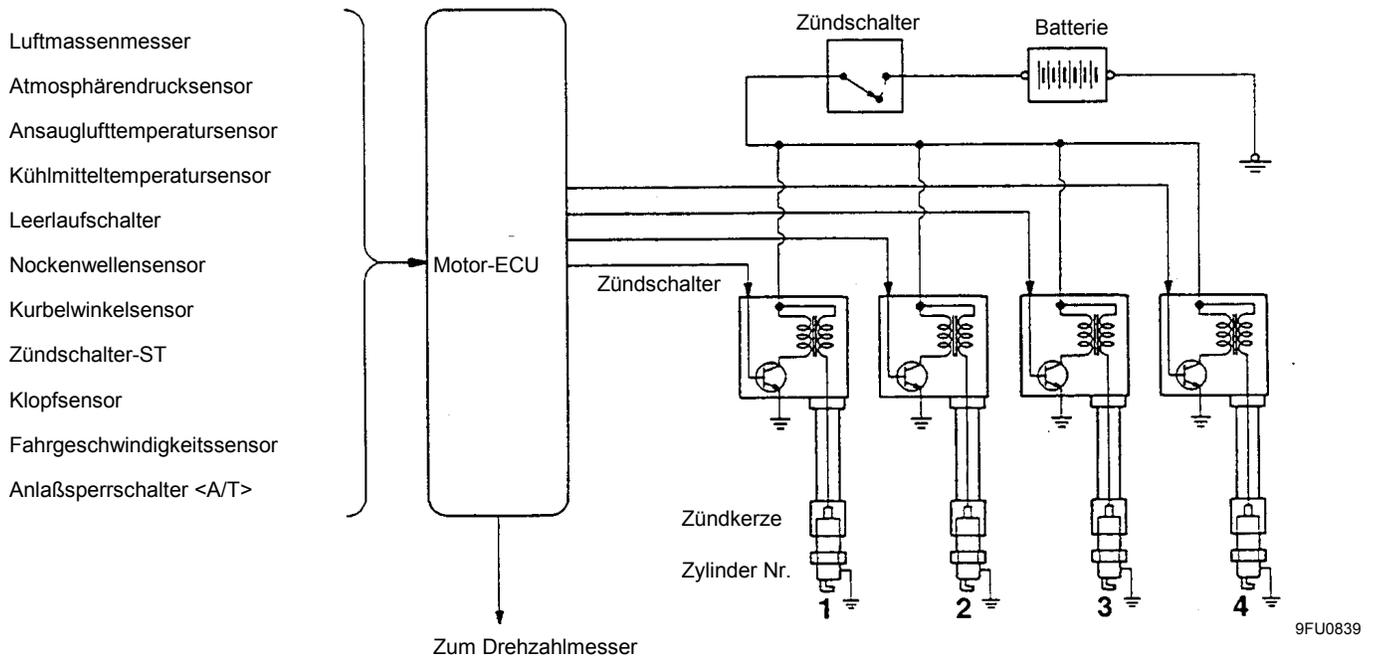
ZÜNDANLAGE

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Das Zündsystem ist mit vier Zündspulen mit Leistungstransistoren für die jeder Zylinder. Die Unterbrechung des Primärstroms auf der Primärseite von Zündspule generiert eine Hochspannung auf der Sekundärseite der Zündspule. Diese Hochspannung wird an die Zündkerzen angelegt, um den Zündfunken zu erzeugen. Die Motor- ECU schaltet die zwei Leistungstransistoren in den Zündspulen abwechselnd ein und aus. Damit wird der Primärstrom in den Zündspulen abwechselnd unterbrochen, wodurch die Zylinder in der Folge 1 - 3 - 4 - 2.

Die Motor- ECU bestimmt, welche Zündspule durch die Impulse anzusteuern ist, die vom Nockenwellensensor und Kurbelwinkelsensor. Die Motor- ECU ermittelt den Kurbelwinkel auch für einen optimalen Zündzeitpunkt in Entsprechung zum gegenwärtigen Motorbetriebszustand. Wenn der Motor kalt ist oder in großer Höhe über dem Meer betrieben wird, wird der Zündzeitpunkt etwas vorstellt, um die Leistung dem jeweiligen Betriebszustand optimal anzupassen. Falls Klopfen auftritt, wird der Zündzeitpunkt schrittweise verzögert, bis es aufhört.

SYSTEMDIAGRAMM



TECHNISCHE DATEN - ZÜNDSPULE

Gegenstand	Technische Daten
Typ	Gekapselte Vierfachspule

TECHNISCHE DATEN - ZÜNDKERZE

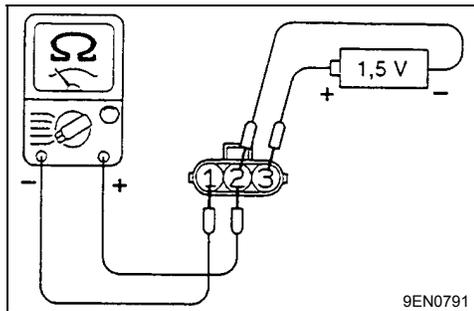
Gegenstand	Technische daten
NGK	PZFR6B <Alt>

IZFR6B <Neu>

WARTUNGSTECHNISCHE DATEN

ZÜNDSPULE

Gegenstand	Sollwert	Grenzwert
Elektroden abstand der Zündkerze mm	0,5 - 0,6	0,75
Isolationwiderstand der Zündkerze MΩ	-	1



WARTUNG AM FAHRZEUG LEISTUNGSTRANSISTOR PRÜFEN

HINWEIS

1. Bei der Prüfung Analogvoltmeter verwenden.
2. Den negativen Fühler (-) des Voltmeter an die Klemme 1 anschließen.

VORSICHT

Diese Überprüfung ist besonders rasch auszuführen (innerhalb von 10 Sekunden), damit die Spule nicht durchbrennen und der Leistungstransistor nicht durchbrechen kann.

1,5V-Stromquelle	Klemme Nr.		
	1	2	3
Spannung angelegt	○	○ -	+
Spannung nicht angelegt			

**<Neu>
iridium**

ZÜNDKERZEN PRÜFEN UND REINIGEN

Vorsicht

1. Nicht versuchen, den Elektrodenabstand einer Platinkerze nachzustellen.
2. Beim reinigen einer Platinkerze ist immer ein Kerzenreiniger zu verwenden und die gesamte Reinigung unterhalb von 20 Sekunden auszuführen. Keine Drahtbürste verwenden. Andernfalls können die Platinspitze beschädigt werden.
3. Die Zündkerzen in GDI- Motoren sind spezielle Platinkerzen, deren Elektroden auch bei normalem Betrieb schwarz werden können. Kohlenablagerungen auf diesen Kerzen brennen leichter ab als bei konventionellen Kerzen, es sollten also keine Probleme mit der Zündkerzenleistung auftauchen. Die Beurteilung, ob eine Zündkerze normal funktioniert, sollte nach Überprüfen des Isolierwiderstands erfolgen.

<Alt>
<Alt>

<Alt>