

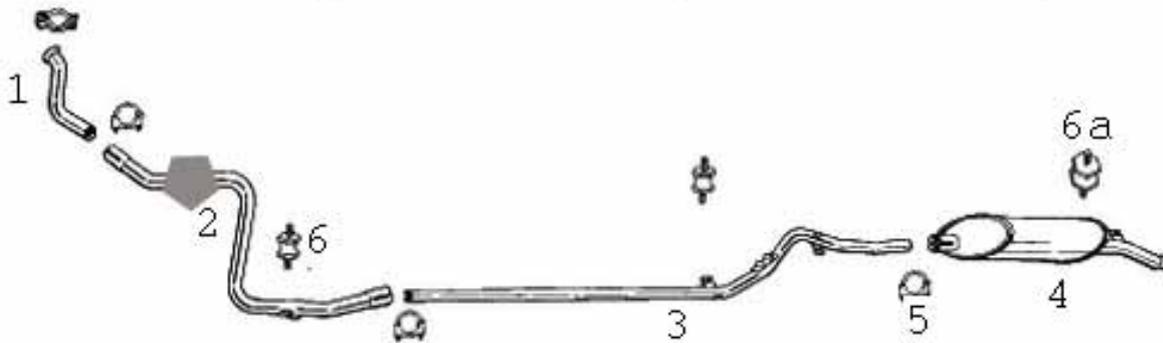


# Der Franzose

www.franzose.de

## Einbauanleitung geregelter Katalysator 82400/1 Renault 4 für 1000 – 1100 ccm

Voraussetzung für die einwandfreie Verwendung des Katalysators ist es, nachfolgende Auspuffanlage zu verwenden. Der KAT ist mit dem zweiten Auspuffrohr fest verschweißt.



Nachfolgend die Auflistung

1. 82026 - Krümmerrohr
2. 82400 - ist der Katalysator
3. 82127 - Auspuffrohr mitte
4. 82079 - Endschalldämpfer
5. 82135 - Schelle, wird 3x benötigt
6. 82020 - Gummihalter, wird 1x benötigt
- 6a. 82021 - Gummihalter, wird 2x benötigt



## Einbau der Lambdasonde in das Krümmerrohr

Markieren Sie an dem ersten Auspuffrohr die Einbaulage der Lambdasonde so wie es auf dem Bild zu sehen ist. An dieser Stelle wird ein Bohrloch der Größe 16 - 18 mm angelegt. Bitte erst mit einem kleinen Bohrer ca. 6 – 8 mm vorbohren.

Nach dem Bohren wird die Mutter zusammen mit der Lambdasonde auf das Rohr gesetzt und mit einem Schweißgerät angeheftet ( Schweißpunkte ), bitte wirklich nur anheften. Jetzt bitte die Sonde wieder heraus schrauben um danach die Mutter kpl. mit dem Rohr zu verschweißen. Das Gewinde während des Schweißvorganges abdecken. Das Rohr muss hierfür ausgebaut werden, denn **diese Schweißnaht muss Gasdicht sein, und die Bohrspäne müssen entfernt werden.**

Wenn diese Arbeiten erledigt sind, montieren Sie das Auspuffrohr wieder an seine vorgegeben Stelle. **Bitte die Verschraubungen noch nicht ganz fest ziehen, damit der kpl. Auspuff später Spannungsfrei bleibt.**



Auf dem Bild ist noch ein zweiter Stutzen für eine Lambdasonde zu erkennen. Dieses war für den Prüfstand in Hannover beim Tüv erforderlich, wird aber für die Anlage nicht benötigt.



## **Einbau des Katalysators in den linken vorderen Radlaufbereich.**

Nachdem Sie das bei Ihrem Fahrzeug noch vorhandene Auspuffrohr -welches durch den Katalysator ersetzt wird- demontiert haben, wird der Katalysator an dieser Stelle eingesetzt.

**Bitte auch hier die Auspuffschellen noch nicht anziehen.**

Erst wenn alle Auspuffverbindungen richtig sitzen, werden die Schellen von hinten beginnend zum Motor hin angezogen. Denn nur so ist ein spannungsfreier Sitz garantiert.





## Einbau der Katalysator – Luftregelung

Das Luftfiltergehäuse muss komplett demontiert werden, damit die Schläuche einwandfrei verlegt werden können.



Am Ansaugkrümmer unterhalb des Vergasers befindet sich ein Schlauchanschluss. Dieser ist original mit der Motorentlüftung belegt. Bitte entfernen Sie diesen Schlauch von dem Stutzen vorsichtig. In diesem originalen Schlauch befindet sich ein **Drosselstück ( rotes Kunststoffteil auf dem Bild )**, dieses muss wie auf dem Bild zu erkennen ist montiert werden.

Das 8 mm Y – Stück wird so wie es zu erkennen ist eingesetzt.

**Bitte hier darauf achten, daß die Schläuche scheuerfrei verlegt bzw. befestigt werden.**  
Von dem Y – Stück verläuft der Schlauch nach rechts weiter zum Regelventil.



## Einbau des Regelventils

Der Einbau des Regelventil wird an dem Träger im Motorraum woran der Kühler und das Schaltgestänge befestigt ist auf der linken Seite vorgenommen.

Bitte die **Einbaurichtung** die mit einem Pfeil an dem Ventil vorgegeben wird beachten. Bitte bedenken Sie das es sich hier um eine Unterdruckregelung handelt.

Der **Pfeil muss Richtung Ansaugkrümmer** zeigen, ansonsten wird das Ventil vom Unterdruck des Motors unkontrolliert geöffnet. Die Luftströmung geht zum Ansaugkrümmer.



Den Ansaugfilter bitte so präparieren das ein größt möglicher Querschnitt der Schlauchanschlüsse entsteht. ( die 6mm Stücke abschneiden ).

Auf diesem Bild sind die **Einbaulagen der zwei Bauteile zu beachten**. Ansonsten ist eine Fehlfunktion möglich. Der Ansaugfilter ist mit seiner Öffnung leicht nach unten zu Montieren, damit evtl. Feuchtigkeit wieder heraus kann.

**Den Ansaugfilter bitte alle 10 – 15 Tkm erneuern ( Artikelnr.10070 )**



## Montage der Elektronischen Steuerung

Bitte nehmen Sie die Montage des Steuergerätes und dem Relais so vor, wie es auf dem Bild zu sehen ist. Denn der Kabelbaum ist dazu passend gefertigt worden.

Sie brauchen nur drei Kabel an diversen Stellen anschließen, ansonsten haben wir den Kabelbaum für Sie komplettiert.

1. Ringöse 6 mm mit 2x 0,5 Kabel braun wird an die Halterung der Zündspule angeschlossen, ( Masseanschluss ). Siehe Bild 1
2. Kabelschuh mit Fahne 1x 0,5 Kabel rot wird an die Zündspule Klemme 15 (geschaltetes Plus ) angeschlossen. Siehe Bild 2
3. Ringöse 8 mm mit 1x 0,5 Kabel rot wird an die Batterie Pluspol angeschlossen. An diesem Kabel befindet sich eine sogenannte fliegende Sicherung mit 15 Ampere zur Absicherung der Anlage. Siehe Bild 3





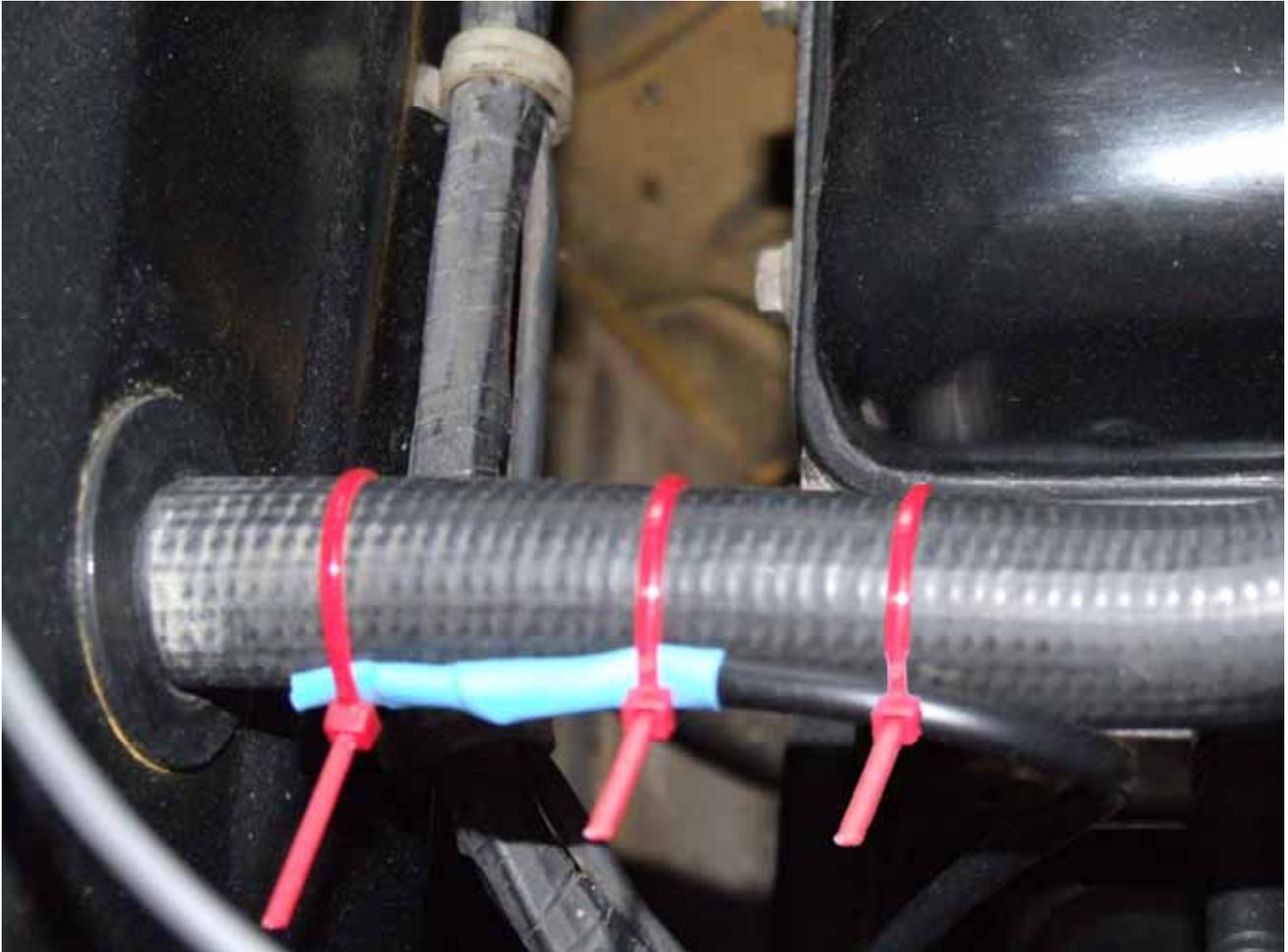


**Das Bauteil, welches mit NOSSO beschriftet ist, gehört nicht zum Lieferumfang.  
Es handelt sich hier um eine Transistorzündanlage Artikel 14329, auch bei uns erhältlich.  
Wodurch die Lebensdauer der Kontakte ( Unterbrecher ) um ein vielfaches verlängert  
wird.**





Der Temperaturfühler wird an dem Wasserschlauch der zum Wärmetauscher der Heizung führt mit Kabelbänder ( 2 Stk ) Angelegt. Der Schlauch befindet sich rechts über dem Ventildeckel des Motors.



Dieser Montageplatz wurde gewählt um die Katalysatoranlage so schnell wie möglich frei zu schalten. Denn hier liegt sehr schnell die Motortemperatur an. Es handelt sich um den kleinen Wasserkreislauf. Auch bei geschlossenem Heizungsregelventil ist ein geringer Wasserkreislauf vorhanden.

Bitte dieses Kabel bzw. Fühler sehr sorgsam behandeln, die Anschlussdrähte sind sehr fein innerhalb des Schrumpfschlauches.

Unbedingt so befestigen das keine Bewegung während des Betriebes an den Drähtchen erfolgt.



Das Verlegen sämtlicher Kabel, ist mit großer Sorgfalt zu tätigen. Hier ist darauf zu achten das keinerlei Scheuerstellen oder Zugbelastungen auf die Kabel einwirken können. Ein Mindestabstand von ca. 5 cm ist zu Hochspannung führenden Teilen ein zu halten.  
Der Verlauf der Kabel ist auf den folgenden Bildern mit den noch lang gelassenen roten Kabelbändern kenntlich gemacht.





Das Kabel welches zum Regelventil führt wird in dem Schaltgestängeträger verlegt.

## Abschluss - Kontrolle

Sollten diese Arbeiten abgeschlossen sein, wird anhand der Leuchtdioden hinter dem Fenster des Steuergerätes die Anschlusskontrolle durchgeführt.

**Schalten Sie die Zündung des Fahrzeuges bitte ein, nun müssen eine rote und eine grüne Leuchtdiode aufleuchten.**

Ist dieses nicht der Fall, bitte die drei Hauptanschlüsse mit Prüf Lampe oder ähnlichem Werkzeug kontrollieren.

1. Batterie, hier muss Strom ca. 12 – 13,8 Volt anliegen, bis hin zum Relais und weiter zum Steuergerät.
2. Masseanschluss, Halterung Zündspule. Es muss hier eine Masseverbindung bestehen.
3. Klemme 15 an der Zündspule, hier muss Strom anliegen sobald sie die Zündung eingeschaltet haben, durch diesen Strom wird das Arbeitsrelais angesteuert.
4. Sollten diese drei Punkte erfüllt sein, wird sehr wahrscheinlich ein Defekt in einem der neuen Bauteile der Katalysatoranlage vorliegen, dieses ist aber sehr selten der Fall Bitte melden Sie sich in diesem Fall in unserem Hause unter der Telefonnummer : 04441-910145



## Stückliste geregelter Katalysator Renault 4

- 1x Steuergerät
- 1x Lambdasonde
- 1x Mutter für Sonde zum einschweißen
- 1x Regelventil
- 1x Schelle für Regelventil mit Schraube 6x 12 und Mutter
- 1x Katalysator
- 1x Kabelbaum vorgefertigt mit Arbeitsrelais und Sicherung
- 20x Kabelband mittlere Länge
- 1x Schlauch 80 cm lang
- 1x Y – Verteiler 8 mm
- 1x Aufkleber ( Bleifrei grün ) zum anbringen an Tankstutzen
- 2x Blechtreibschraube Befestigung Steuergerät
- 1x Blechtreibschraube Befestigung Arbeitsrelais
- 1x Gutachten

### Tipp vor der Abgasuntersuchung

Es ist ganz einfach, wenn der Motor im Standgas läuft wird die Co Schraube so weit heraus gedreht, bis am Ansaugfilter der Katalysatorregelung eindeutige gleichmäßige Regelimpulse zu hören sind.

### Hinweise zur Einstellung während der Abgasuntersuchung

Bei dieser Anlage wird das Benzin – Luftgemisch durch kontrollierte ( Falschluff ) geregelt.

Sollte also der Lambdawert zu hoch sein, bedeutet es das der Vergaser zu Mager eingestellt ist und die Katalysatorregelung erst gar nicht ein greift. Es kann nur ein zu fettes Benzin – Luftgemisch mit Zuluft verdünnt werden um somit Lambda 1 zu erreichen.

Welches bedeutet, es muss die Co Schraube heraus gedreht werden um den Motor magerer zu machen. Es ist also genau umgekehrt wie ohne Katalysator, denn genau das ist meistens in der Vergangenheit der Fehler während der ASU gewesen. Dieses konnte dann nur durch ein direktes Gespräch mit uns und dem ASU – Prüfer erledigt werden.

Nach bestandener ASU brauchen Sie nur die Dokumente (Teilegutachten, Einbaubescheinigung und Fahrzeugpapiere ) zu dem zuständigen Straßenverkehrsamt überbringen. Hier wird dann die Eintragung bzw. Änderung in den Fahrzeugpapieren durchgeführt.

Somit wünschen wir, Das Franzosenteam, Ihnen viel Spaß mit Ihrem jetzt umweltfreundlichem Gefährt !!!



## Hinweise zur Durchführung der ASU

Motor warm laufen lassen, um den Kat und die Lambdasonde auf Betriebstemperatur zu bringen ( Öltemperatur min. 70 Grad ). Testgerät auf „ manuell „ bzw. „Alternativverfahren“ einstellen. Abgassonde in das Auspuffrohr einschieben. Ggf. Das Auspuffrohr mit feuchten Tuch leicht verstopfen, um den Einfluss von Gasschwingungen auszuschalten.

Führen Sie die ASU mit folgenden Daten durch :

1. Leerlaufdrehzahl 700 +/- 150 U/min, CO-Gehalt max 0,5 Vol%
2. Erhöhter Leerlauf 2300 +/- 250 U/min, CO-Gehalt max 0,3 Vol%
3. Bei erhöhtem Leerlauf wird die Funktion des Regelkreises durch Blinken der grünen LED „Lambda 1“ nachgewiesen.

Wenn die grüne LED regelmäßig blinkt, ist der Regelkreis auf jeden Fall intakt. Dennoch kann es vorkommen, daß auf Grund der Fähigkeit des Katalysators zur Speicherung von Sauerstoff die Anzeige von Lambda 1,05 oder mehr beträgt. Bei neuen Katalysatoren tritt dieser Effekt verstärkt auf. Dies ist lediglich eine Verfälschung des Messergebnisses. Die AU-Plakette wird dennoch zugeteilt.

Die rote LED „ Ventil „ leuchtet ständig leicht flackernd mit etwas wechselnder Helligkeit.

Störgrößenaufschaltung ist nicht vorgesehen, weil die Funktion des Regelkreises durch das Blinken der grünen LED nachgewiesen wird. Wenn diese leuchtet ist das Abgas mager, wenn sie nicht leuchtet, ist das Abgas fett. Das Blinken der LED zeigt also sicher den Wechsel von fett nach mager und umgekehrt. Dies ist das Kriterium dafür, daß der Regelkreis einwandfrei arbeitet.

## Hinweise zum Betrieb des Katalysators

Überprüfen Sie in Zukunft in kurzen Intervallen den technischen Zustand Ihres Fahrzeuges, spezielle von Zündung, Vergaseranlage und Ansaugfilter des Regelkreises der Katalysatoranlage. Erstoffener Motor wegen defekter Schwimmemnadelventile oder zu lange bzw. unnötig gezogenem Choke, defekte Zündkerzen, rissige Zündkabel, schlechte Unterbrecherkontakte und verbleites Benzin sind TÖDLICH für Katalysatoren und Lambdasonden. Schäden auf Grund dieser Ursachen sind von der zwei jährigen Gewährleistung ausgenommen.

Beachten Sie bei gezogenem Choke die grüne LED „ Sensor „. Die immer flackern oder blinken soll, oder regulieren Sie den gezogenen Choke so, daß keine überhöhte Motordrehzahl auftritt.

Beachten Sie bitte die Leistung Ihres Fahrzeuges. Wenn Sie einen starken Leistungsverlust bemerken, muss die Auspuffanlage zerlegt werden und die Vorrohre durch leichtes Abklopfen von Zunderteilchen gereinigt werden.

Schleppen Sie Ihr Fahrzeug nur dann an, wenn Sie sicher wissen, daß es sofort anspringt. Denn bei erfolglosen Anschleppversuchen kommt flüssiges Benzin in den Katalysator, daß dann bei Erwärmung unter ungünstigen Umständen zur Entzündung des Fahrzeuges führen.

Bei evtl. Schäden am Katalysator senden Sie uns bitte das defekte Bauteil zu, damit wir ggf. mit Gewährleistung oder Kulanzregelungen helfen können. Wir können Ihnen nach Analyse auch die Schadensursache nennen und Hinweise für den zukünftigen Betrieb Ihres Fahrzeuges geben.



**FRANZOSE.DE**



**RENAULT**

*Classique  
Pièces*

Der Franzose Automobiltechnik GmbH  
Geschäftsführer:  
Ansgar und Stephanie Olberding  
Osloer Straße 9  
D-4 9 3 7 7 Vechta

Telefon 0049 (0) 44 41 /91 01 45  
Telefax 0049 (0) 44 41 /91 01 46  
info@franzose.de  
www.franzose.de  
www.2cv-parts.com

Volksbank Vechta  
Kto.: 137 589 000  
BLZ 280 641 79  
UST-IDNR: DE 114162160  
Steuer-Nr. 68/203/66446

Die Ware bleibt bis zur  
vollständigen Bezahlung  
unser Eigentum.  
Gerichtsstand ist Vechta  
HRB 2428



IBAN-Nr. DE44280641790137589000  
BIC-Nr. GENODEF1VEC.