



ISTRUZIONI DI MONTAGGIO SISTEMA SEQUENT A GPL SU MITSUBISHI LANCER 1.6i 16V

- Anno: 2002 • kW: 72 • Sigla motore: 4G18
- Iniezione: elettronica multipoint (**Centralina a 4 connettori**)
- Versione centralina iniezione benzina: vedi figure 20, 21 pagina 6
- Accensione: elettronica

› Kit Sequent GPL completo Mitsubishi Lancer 1.6i 16V cod. E090S12403



LEGENDA

- 1 - ELETTROVALVOLA GPL
- 2 - RIDUTTORE GENIUS SEQUENT
- 3 - FILTRO FJ1
- 4 - SENSORE DI PRESSIONE P1/MAP
- 5 - RAIL
- 6 - CENTRALINA FLY SF
- 7 - MODULAR LD

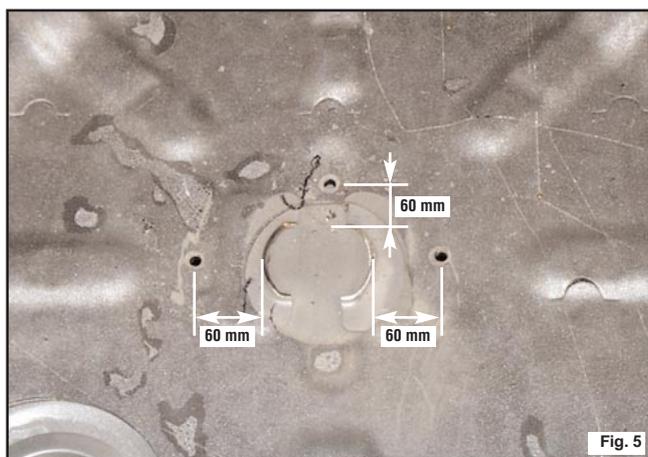
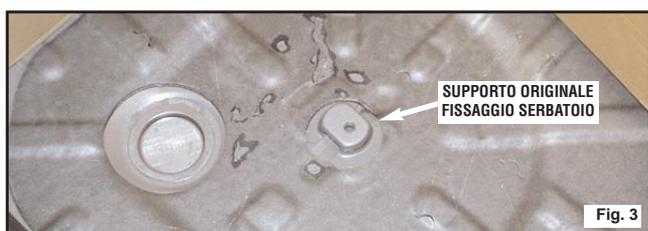
LUNGHEZZA TUBAZIONI

| descrizione | lunghezza (mm) | quantità |
|--------------------------|----------------|----------|
| da RAIL a collettori | 240 | 4 |
| da RAIL a P1 | 560 | 1 |
| da FILTRO FJ1 a RAIL | 220 | 1 |
| da GENIUS a presa press. | 500 | 1 |
| da MAP a presa press. | 300 | 1 |



Istruzione FI050035, n° 1 del: 19 Gennaio 2004

Prima di procedere all'installazione consultare i manuali per l'uso del sistema Sequent



MONTAGGIO PARTE MECCANICA POSTERIORE VETTURA

Arrotolare la cappelliera nella propria sede, sganciare e ribaltare i sedili posteriore intervenendo sulle apposite leve di ancoraggio.

Rimuovere il piano portaoggetti rivestito in moquette. Eliminare e non riutilizzare il supporto in plastica che copre la ruota di scorta (fig. 2).

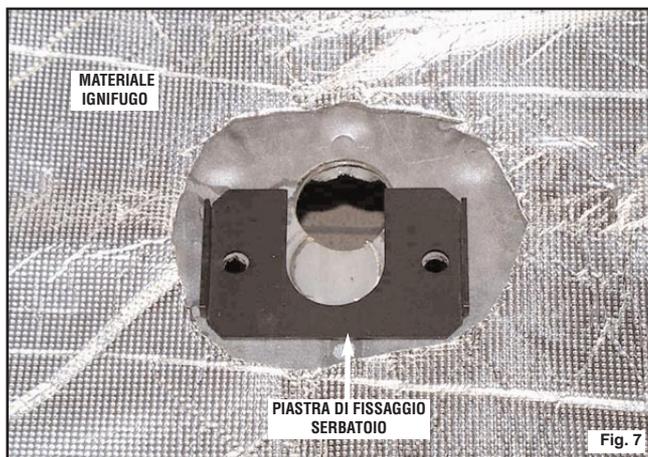
Con l'utilizzo di una chiave a forchetta da 22 mm, rimuovere la ruota di scorta. Eliminare e non riutilizzare la staffetta che fissa la ruota e i gommini in plastica posti come base di supporto.

Con l'ausilio di un flessibile eliminare il supporto originale di bloccaggio ruota di scorta e livellare le due alette rimaste in eccedenza. Proteggere i rivestimenti in moquette del bagagliaio con del cartone dalle scintille provocate in fase di taglio.

Forare fino a fine corsa nei tre punti indicati in figura 5 con una punta $\varnothing 5$ mm.

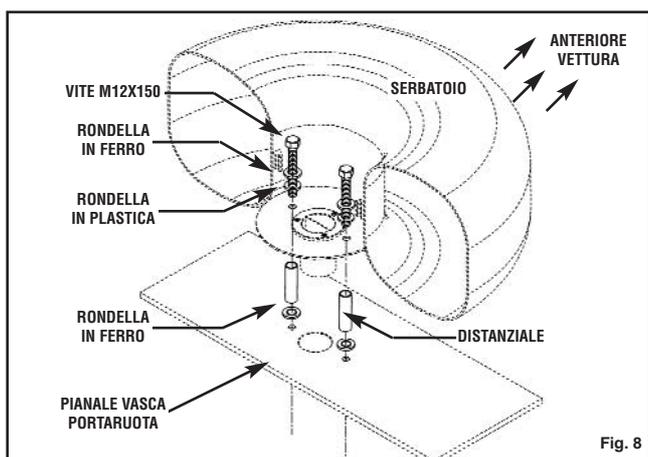
Allargare i tre fori di figura 6, i primi due con una fresa $\varnothing 13$ mm (successivamente saranno inseriti i tiranti del serbatoio) e il terzo con una fresa $\varnothing 54$ mm (successivamente sarà inserito lo sfiato in plastica).

Aspirare eventuali trucioli.

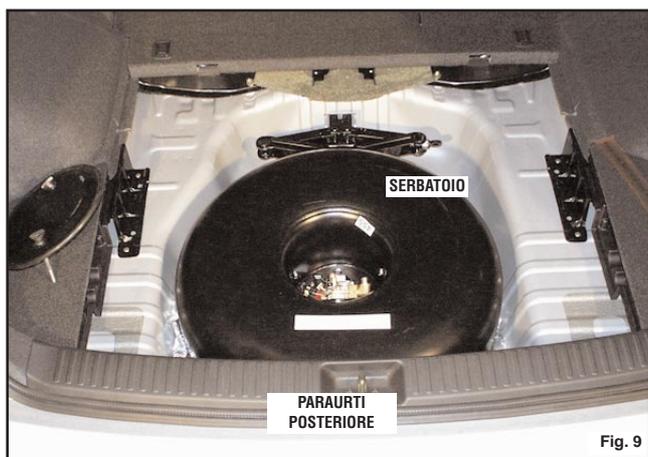


Inserire l'apposito materiale ignifugo praticando un foro nella parte centrale e posizionare la piastra di fissaggio serbatoio toroidale come da figura 7.

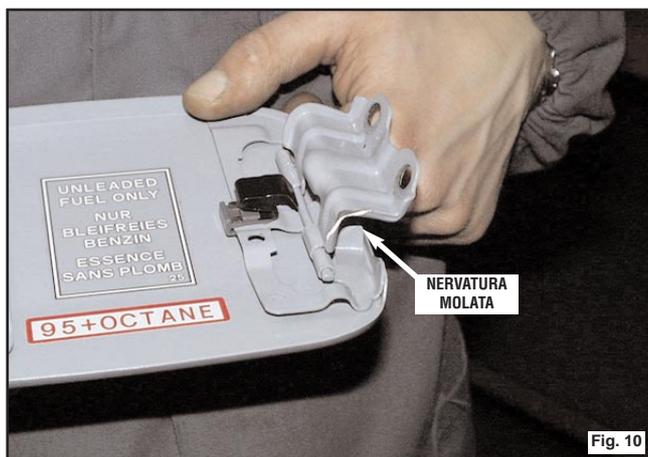
Prelevare dal Kit di montaggio serbatoio i due distanziali di fissaggio ed accorciarli di circa 1 cm.



Posizionare il serbatoio all'interno della vasca portaruota con la multivalvola rivolta verso il paraurti posteriore. Infilare correttamente l'apposito sfiato all'interno del serbatoio e fissarlo per mezzo delle due viti Parker 3,9x13 in dotazione. Inserire come da figura 8 le viti TE M12x150, le rondelle in ferro, quelle in plastica e i distanziali in dotazione.



Sistemare correttamente il materiale ignifugo ai lati del serbatoio.



Aprire lo sportellino benzina, rimuoverlo ed asportare il tappo della benzina. Molare la nervatura in metallo dello sportellino benzina come indicato in figura 10.



Fig. 11



Fig. 12



Fig. 13

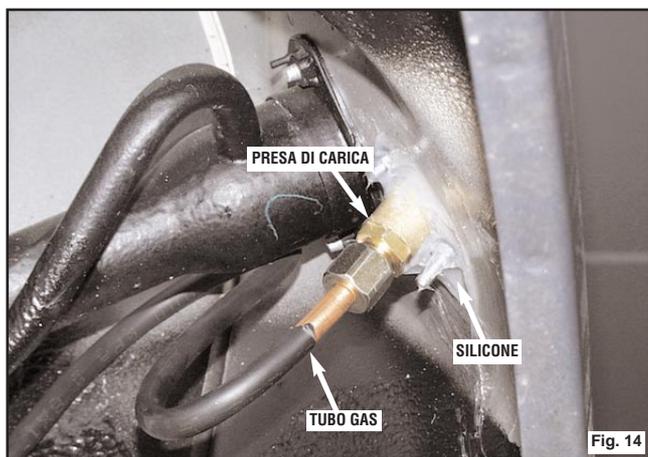


Fig. 14

Utilizzare del nastro adesivo per coprire la carrozzeria, e tramite un punzone segnare dove forare.

Utilizzare una fresa con $\varnothing 20$ mm e forare senza andare completamente a fondo corsa.

Con una finta presa di carica, come indicato in figura 12, segnare dove praticare i due fori di fissaggio presa tramite un punzone e successivamente forare con punta $\varnothing 5$ mm.

Fissare la presa di carica servendosi oltre che dei bulloni in dotazione, di una chiave esagonale $\varnothing 8$ mm e di un cacciavite.

Rimontare lo sportellino benzina con le viti precedentemente svitate.

Con una finta pistola di carica provare l'aggancio, per poi riavvitare nuovamente le viti di fissaggio presa di carica che potrebbero essersi allentate.

Riavvitare il tappo benzina, inserire l'apposito tappino per la presa di carica e richiudere lo sportellino. Osservare il corretto montaggio dello stesso.

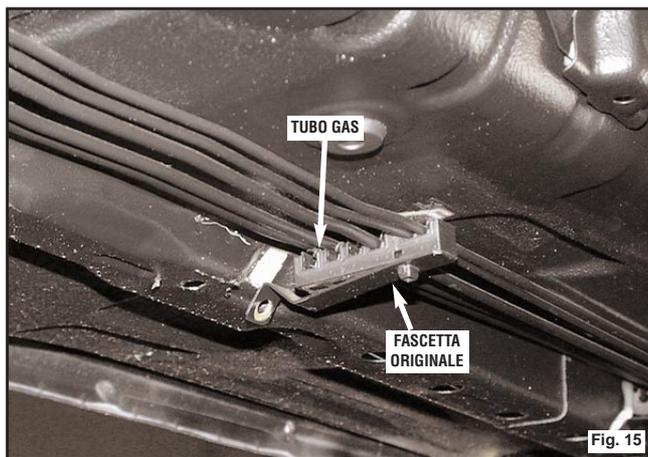
Ad operazioni ultimate togliere il nastro adesivo. Siliconare la parte posteriore della presa di carica (fig. 14).

Sollevare l'autovettura sul ponte e togliere la ruota posteriore sinistra.

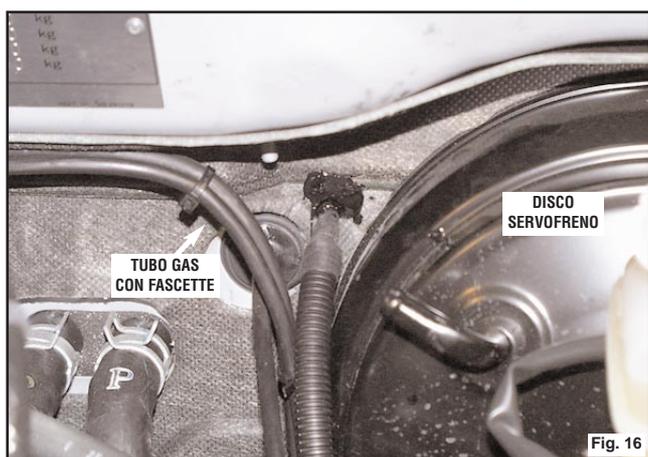
Tagliare la parte in eccesso dello sfiato in plastica per evitare eventuali usure ai danni delle tubazioni gas che successivamente verranno raccordate alla Multivalvola.

Utilizzare circa 2 m di tubazione gas in rame, inserire in un capo il bicono e il dado bicono e raccordarlo alla presa di carica (fig. 14).

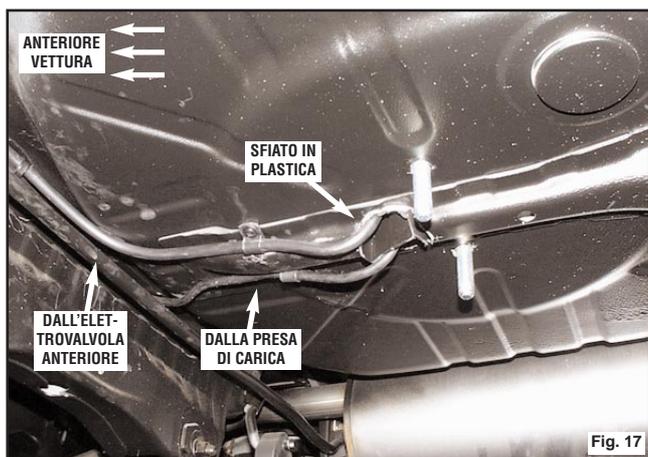
Far aderire il tubo al sottoscocca della vettura fissandolo con fascette e rivetti posizionati ognuno ad una distanza di circa 25 cm. Inserire il tubo nello sfiato in plastica per il successivo collegamento alla Multivalvola.



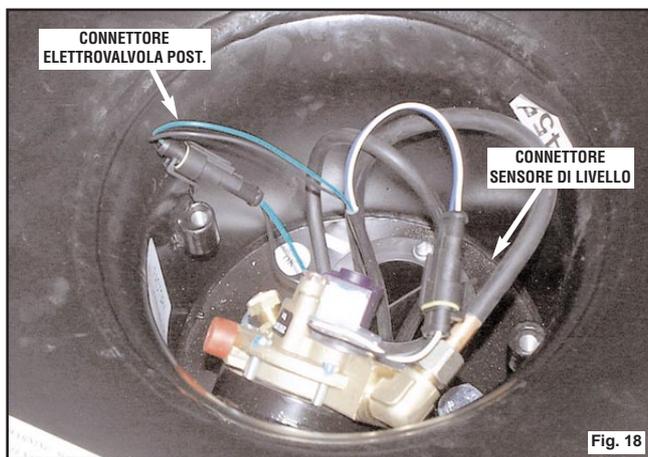
Utilizzare circa 6m di tubo rame.
 Inserire in un capo il bicono e il dado bicono ed inserirlo all'interno dello sfiato serbatoio di una lunghezza utile per il successivo raccordo all'elettrovalvola posteriore.
 Far aderire il tubo appena montato al sottoscocca della vettura, fissandolo alle fascette originali (di cui una indicata in figura 15) e con dei rivetti applicati ogni 25 cm.



Raggiungere il vano motore facendolo salire lungo il lato sinistro della paratia motore, alla destra del disco servofreno (fig. 16).



Abbassare la vettura.
 Raccordare alla Multivalvola sia il tubo rame proveniente dalla presa di carica che quello diretto all'Elettrovalvola.



Collegare i rispettivi connettori del cablaggio cod. 06LB50010064 al connettore dell'elettrovalvola posteriore e al connettore dell'indicatore di livello presenti entrambi sulla Multivalvola.
 Sollevare la vettura e far correre tale cablaggio sul tubo gas in rame fissandolo con delle fascette in nylon, fino a raggiungere il vano motore. Successivamente i due capi verranno collegati ai rispettivi connettori del cablaggio Fly SF.
 Fissare definitivamente il serbatoio con l'apposi-

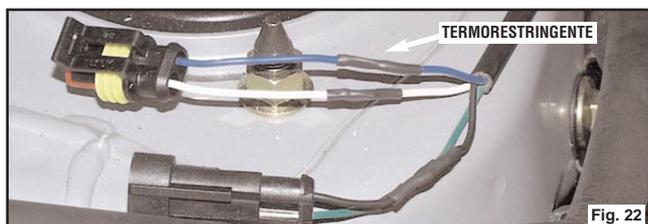


ta piastra e la bulloneria in dotazione.



VERSIONE CENTRALINA INIEZIONE BENZINA

La centralina iniezione benzina è situata dietro il cassetto porta oggetti lato passeggero ed è composta da 4 connettori di cui uno da 26 Pin, uno da 16 Pin, uno da 12 Pin ed uno da 24 Pin (fig. 20).



MONTAGGIO PARTE MECCANICA ANTERIORE VETTURA

MONTAGGIO ELETTROVALVOLA GPL E RIDUTTORE GENIUS

Proteggere la carrozzeria con le apposite protezioni copriparafango in sky cod. 90AV99004002. In base alla posizione della centralina Fly SF descritta nei successivi paragrafi, tagliare i due connettori provenienti dal posteriore vettura.

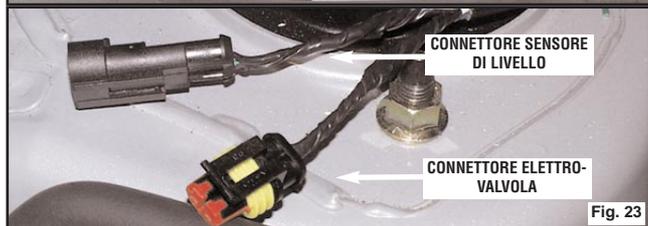




Fig. 24

Eliminare eventuali parti di cablaggio in eccesso quindi saldare i fili, apporre del termorestringente ed isolarli con del nastro nero (fig. 22 e 23 pagina 6).

Smontare il gruppo filtro aria intervenendo sui bulloni di fissaggio e scollegare i morsetti della batteria.

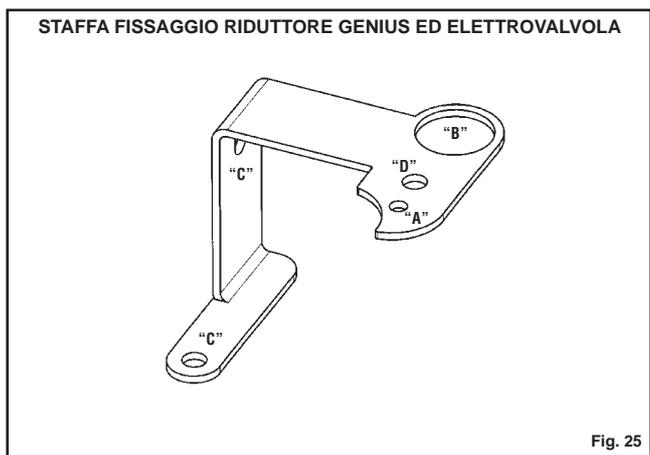


Fig. 25

Fissare l'elettrovalvola al foro "A" della staffa di figura 25 con la staffetta in dotazione, con una vite M6x16, due rondelle ed un dado M6.

Inserire il riduttore Genius nel foro "B" e bloccarlo al foro "D" tramite una vite TE M8x12 con dado e rondella.

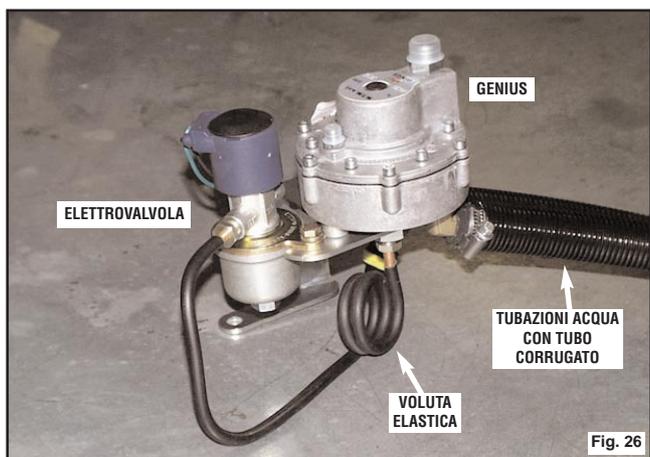


Fig. 26

Realizzando una voluta elastica raccordare il tubo rame tra l'elettrovalvola e il Genius.

Collegare con le apposite fascette le due tubazioni acqua e rivestirle con del tubo corrugato.

Ancorare il gruppo staffa/Genius/Elettrovalvola ai due fori originali situati nella parte interna del duomo sospensione anteriore destro (fig. 27) tramite l'utilizzo dei due fori "C", di una vite M8 e di una vite M6.

Successivamente il tutto verrà bloccato con i dadi in dotazione.

Realizzando una voluta elastica raccordare sull'ingresso dell'elettrovalvola il tubo rame proveniente dal posteriore vettura.

Raccordare alla parte anteriore del riduttore il tubo depressione.

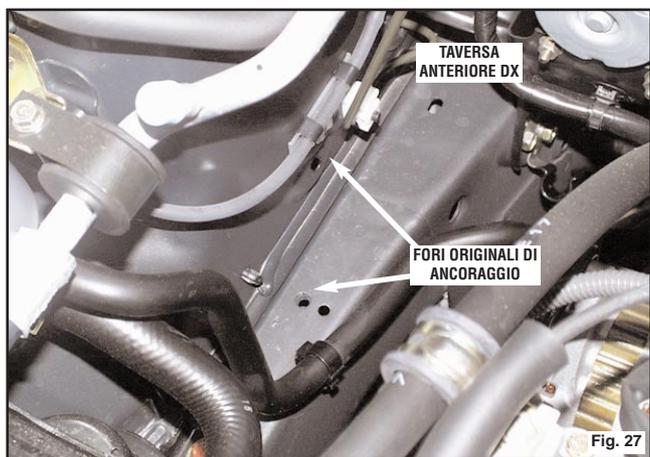


Fig. 27



Fig. 28

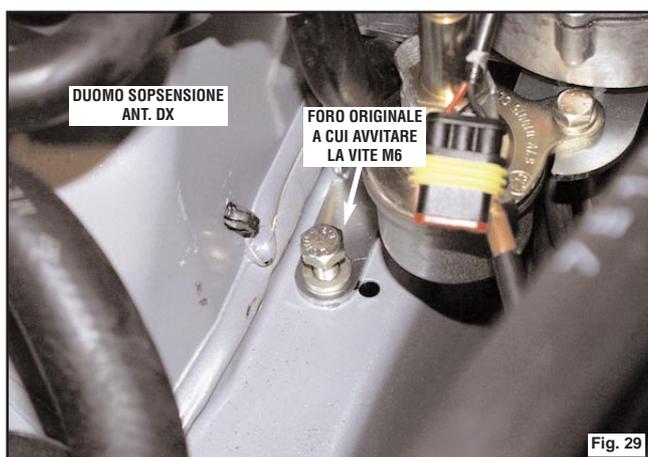


Fig. 29

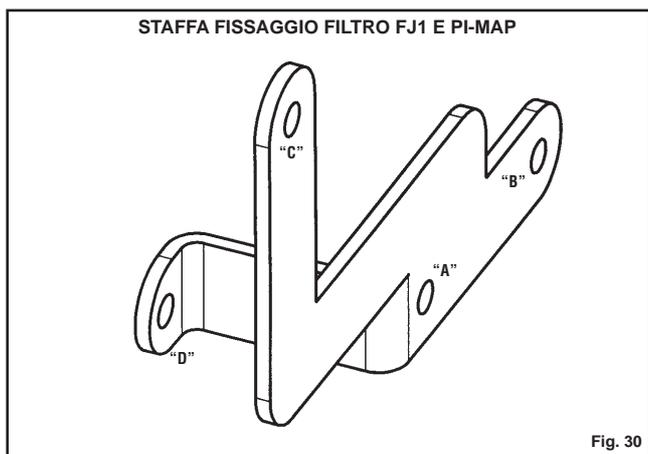


Fig. 30

MONTAGGIO FILTRO “FJ1” E SENSORE DI PRESSIONE P1/MAP

Fissare il filtro FJ1 ai due fori “A” e “B” della staffa in dotazione tramite le due viti TE M6x10 e le rondelle in dotazione ed orientandolo con la freccia (verso di percorrenza del gas) verso l'alto (fig. 31).



Fig. 31

Inserire l'apposita aletta sul sensore P1-MAP ed ancorarlo al foro “C” con una vite M6x16, due rondelle ed un dado M6.

Raccordare sul sensore le apposite tubazioni P1/MAP 4x10 e ricoprirle con del tubo corrugato.

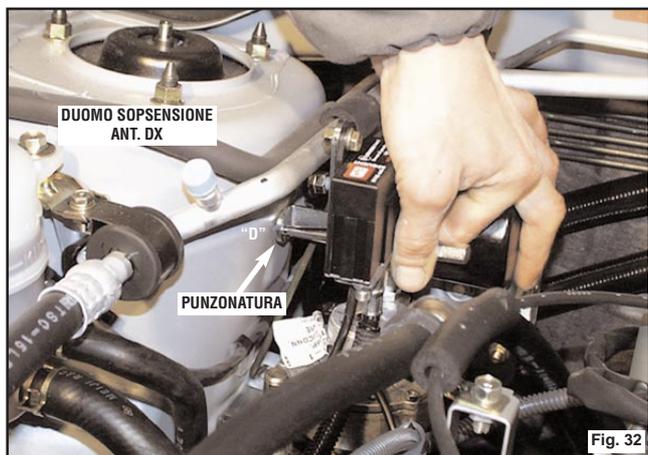


Fig. 32



Fig. 33

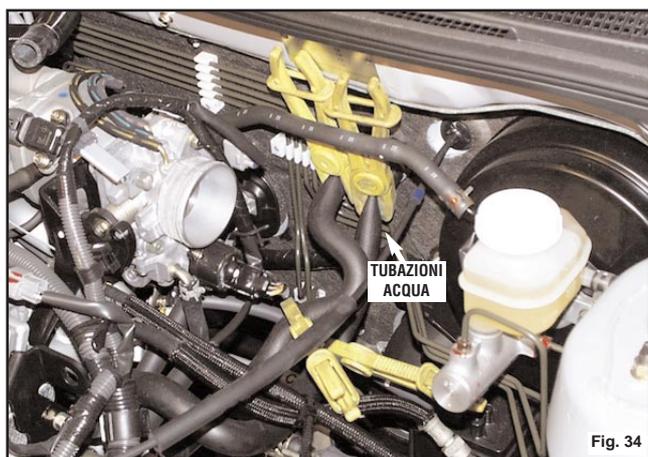


Fig. 34

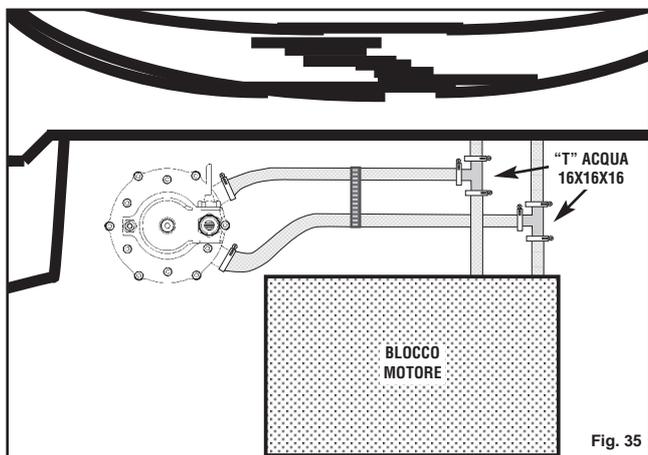


Fig. 35

Raccordare il filtro FJ1 all'uscita gas del Genius senza l'utilizzo di alcuna tubazione. Segnare con un punzone sul duomo anteriore destro dove praticare il foro ed utilizzare quindi un trapano a 90° con punta $\varnothing 5$ mm (fig. 32). Inserire nel foro "D" della staffa e nel foro praticato la vite e la rondella M6.

Bloccare definitivamente il gruppo staffa/Genius/EV e il gruppo staffa/FJ1/P1-MAP avvitando alle tre viti i tre rispettivi dadi inserendoli dal locaro anteriore destro.

Per facilitare l'accesso, ruotare il volante completamente a destra.

Avvitare sull'uscita del filtro la curva a 90° e il tubo gas 10x17 l= 220 mm, orientandoli in maniera opportuna per il successivo collegamento al distributore Rail (fig. 33).

Chiudere le due tubazioni acqua con le apposite pinze.

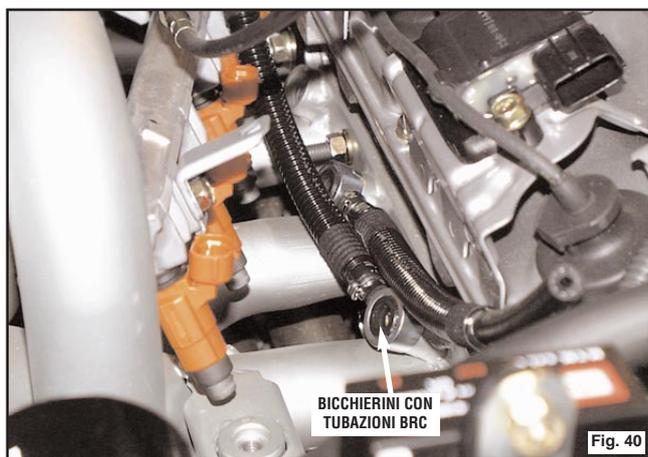
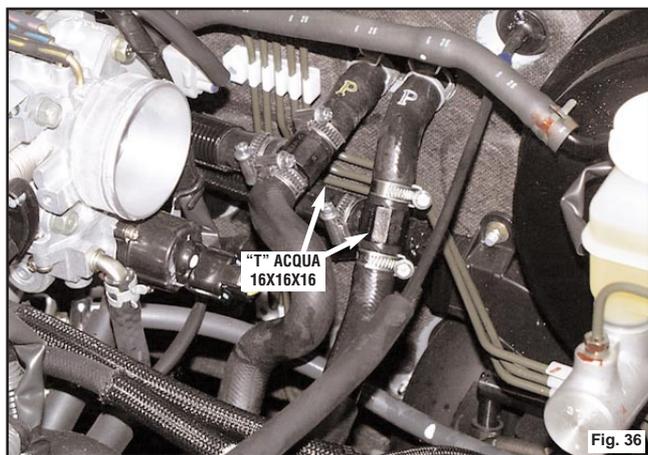
Facendo attenzione a non provocare un'eccessiva perdita d'acqua (usare allo scopo le pinze BRC cod. 90AV99004020), interrompere le due tubazioni di mandata e ritorno acqua riscaldamento abitacolo ed inserire i due "T" 16x16x16 come da figura 35.

Si consiglia di eliminare circa 2 cm di tubo originale in modo da permettere l'inserimento dei "T". Orientarli in maniera opportuna per il collegamento con le tubazioni acqua del riduttore Genius.

Le tubazioni acqua del riduttore devono passare dietro la staffa sostegno dispositivo ABS.

Fissare tra di loro le tubazioni acqua provenienti dal riduttore Genius con delle fascette in nylon.

Rabboccare il livello del liquido raffreddamento motore ed eseguire uno spurgo del relativo impianto.



MONTAGGIO UGELLI GAS

Sganciare i vari connettori collegati al flauto iniettori. Sganciare la tubazione depressione originale e sollevare il cavo acceleratore per facilitare le successive operazioni.

Svitare il flauto iniettori e sfilarlo dalla propria sede. Eliminare e non riutilizzare i distanziali in plastica e i bicchierini originali di appoggio iniettori. Fare attenzione a non danneggiare la sede collettore durante queste operazioni.

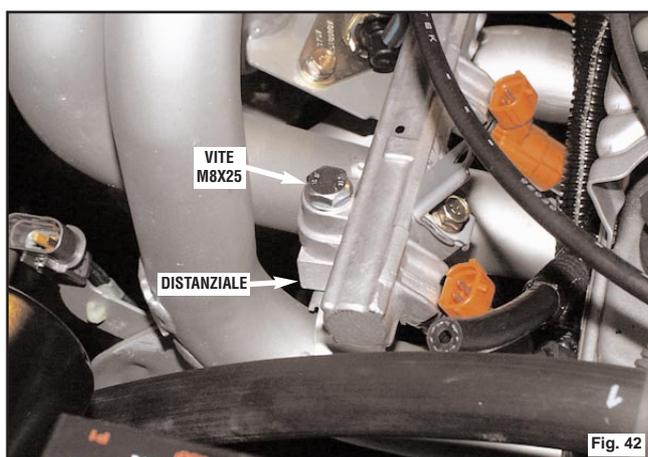
Raccordare ai quattro bicchierini in dotazione le 4 tubazioni gas 4x10 l= 240 mm bloccandole con le apposite fascette click. Rivestire le 4 tubazioni con del tubo corrugato.

Inserire all'interno dei bicchierini BRC le apposite rondelle ed ingrassare entrambi i lati per una presa migliore sul collettore sugli iniettori benzina (fig. 37 e 38).

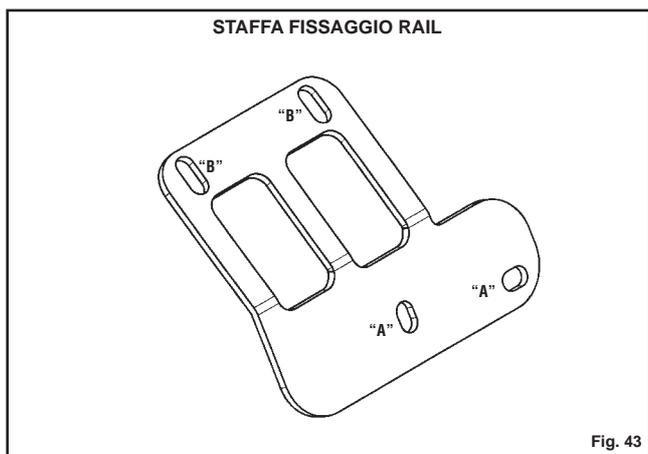
Inserire i 4 bicchierini con le tubazioni nelle sedi collettori seguendo scrupolosamente l'orientamento indicato in figura 39 e la sequenza iniettori benzina e iniettori gas indicata nello schema elettrico di pagina 16.



Inserire i distanziali BRC avvitandoli con una chiave esagonale da 4 mm.



Infilare il flauto iniettore e ancorarlo definitivamente con l'ausilio delle due nuove viti M8x25 (fig. 42).



MONTAGGIO RAIL CON INIETTORI KEIHIN

Aprire il cablaggio originale iniettori con l'utilizzo delle forbici ed eliminare il corrugato di rivestimento.

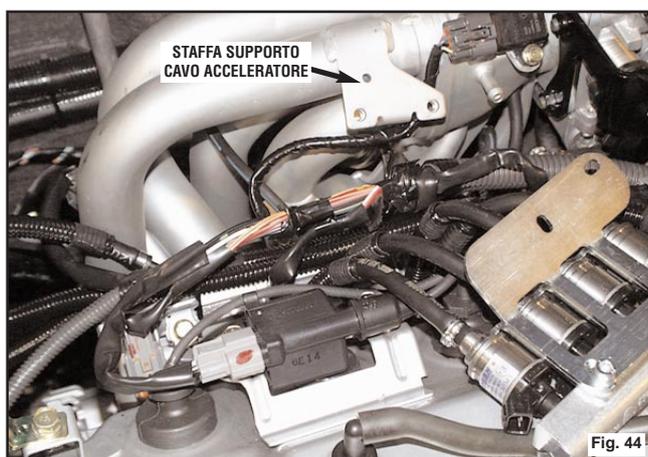
Fissare il Rail ai fori "A" della staffa di fissaggio di figura 43 utilizzando la minuteria in dotazione. Svitare la staffa cavo acceleratore, inserire il gruppo staffa/Rail e riavvitare il tutto con le due viti originali.

Collegamento delle varie raccorderie:

Per facilitare l'imboccatura delle tubazioni sugli ugelli degli iniettori BRC utilizzare lo spray EFFE 91. Fissare le tubazioni 4x10 con le apposite fascette click (fig. 46 pag. 12).

Avvitare sull'uscita P1 la curvetta a 90° e raccordarvi la tubazione proveniente dal sensore P1/MAP.

Avvitare la tubazione gas 10x17 in uscita dal filtro FJ1.



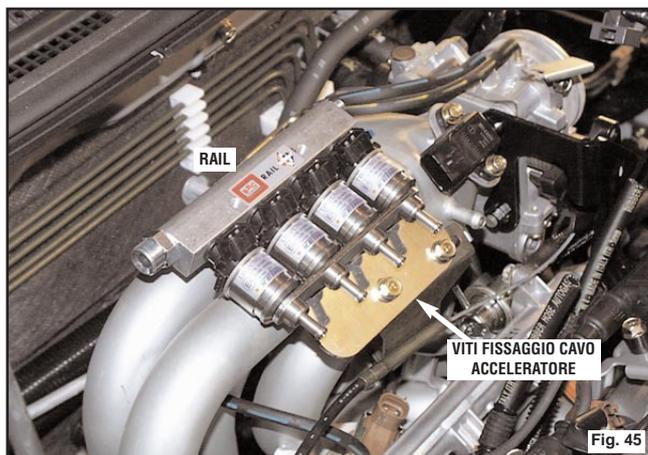


Fig. 45

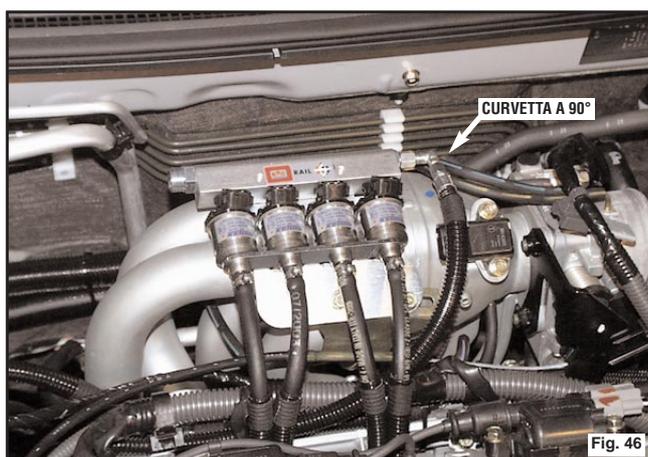


Fig. 46

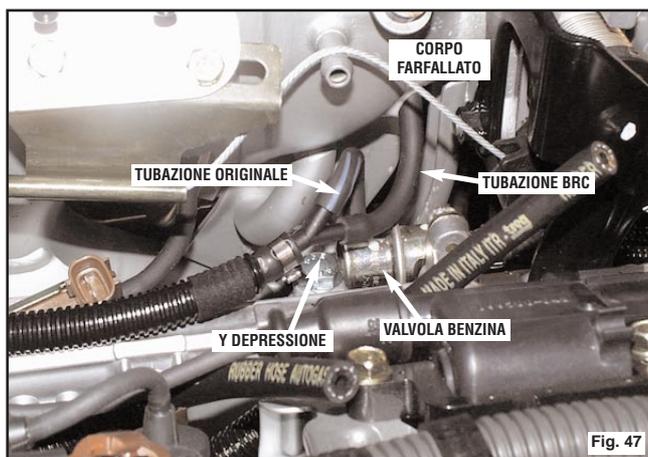


Fig. 47

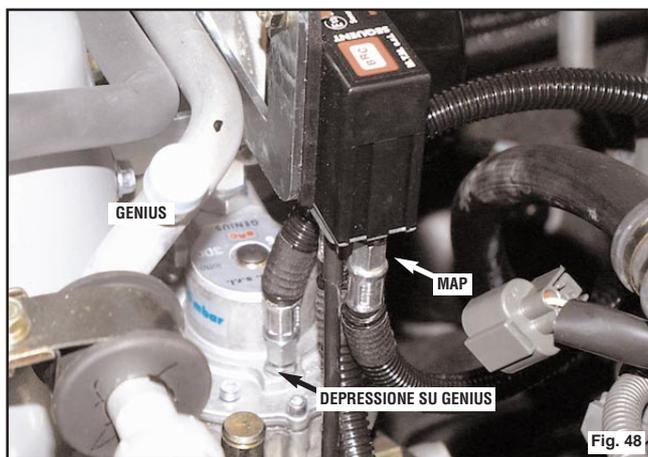
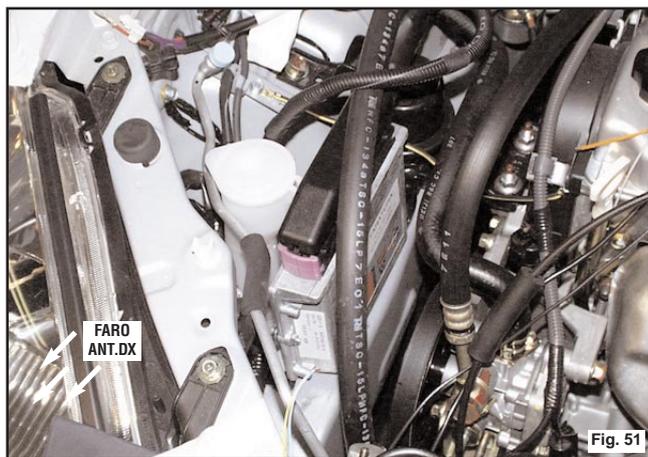
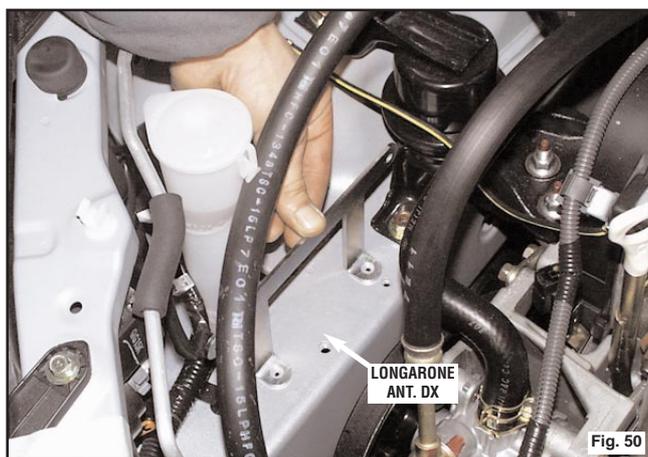
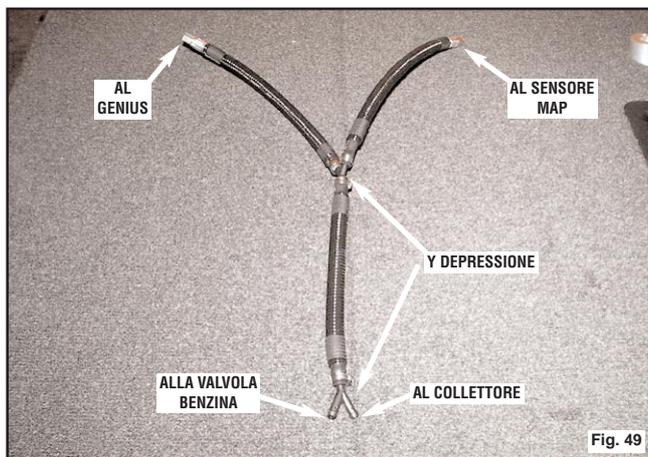


Fig. 48

PRESE DEPRESSIONE

Realizzare le due prese depressione tagliando la tubazione originale che collega il corpo farfallato all'Elettrovalvola benzina situata sul flauto iniettori. Utilizzare a tale scopo il tubo 4x10 l= 500 (dedicato per la presa depressione sul riduttore) ed il tubo l= 300 (dedicato per la presa depressione sul sensore MAP), le due "Y" e le fascette in dotazione, (fig. 47 e 49).

Raccordare quindi le rispettive tubazioni sul Genius e sul sensore P1/MAP.



MONTAGGIO PARTE ELETTRICA

FISSAGGIO CENTRALINA FLY SF

Posizionare la staffa Fly SF sul longarone anteriore destro all'incirca come indicato in figura 50, e con un punzone segnare dove praticare i due fori.

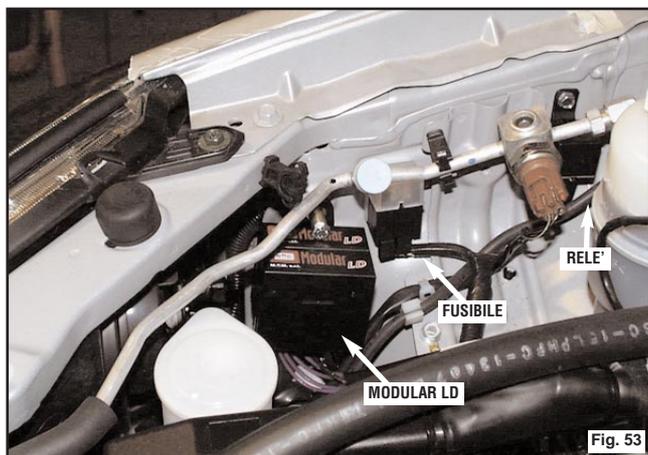
Togliere la staffa e forare con una punta $\varnothing 4$ mm. Fissare la staffa con l'ausilio di due viti Parker.

Bloccare la centralina alla staffa tramite due bulloni M6x16 e connettere il relativo cablaggio Sequent.

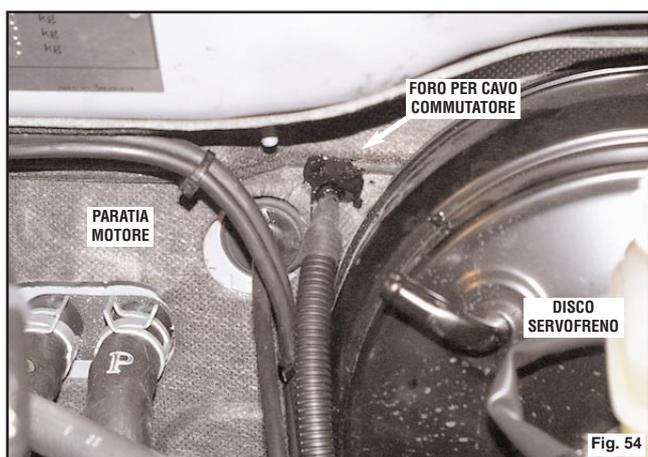
FISSAGGIO MODULAR LD, FUSIBILI E RELE'

Preparare per il montaggio i due modular LD ed infine nastrare i cablaggi come indicato in figura 52.

Praticare con un trapano a 90° i 3 fori utili per il fissaggio alla carrozzeria laterale destra dei fusibili, del relè e dei due Modular LD.



Ancorare ai fori tramite le viti in dotazione i suddetti componenti. Praticare le opportune connessioni elettriche.

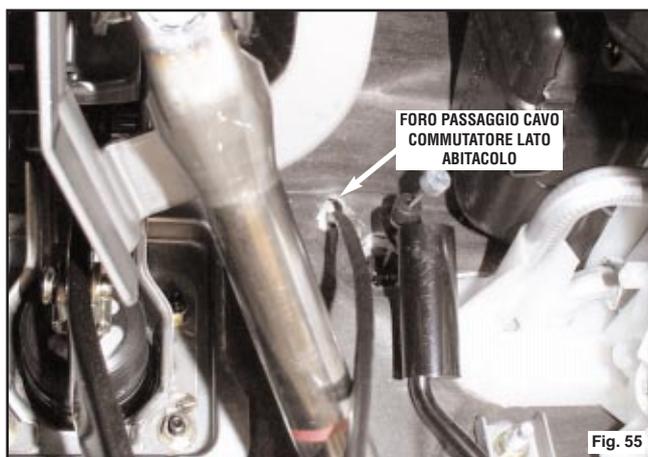


MONTAGGIO COMMUTATORE

Praticare un foro come da figura 54 con una fresa con punta $\varnothing 13$ mm nella parte laterale destra del disco servofreno per permette il passaggio del cavo commutatore all'interno dell'abitacolo.

Rivestire il cavo con del tubo corrugato ed inserirlo nel foro praticato di una lunghezza utile per il successivo collegamento al commutatore.

Chiudere il foro tramite l'utilizzo di silicone nero.



Svitare il pomello del cambio e smontare la plancia in plastica situata nella consolle centrale facendo attenzione ai connettori collegati. Utilizzando del nastro adesivo, segnare dove praticare il foro per il commutatore. Utilizzare quindi l'attrezzo di foratura sede commutatore cod. 90AV99000043 (fig. 56).

Rifilare opportunamente il foro con un cutter.



Fig. 57

Inserire il commutatore e fissarlo utilizzando della colla a caldo (fig. 57).

Fare attenzione in questa fase a non inserire la colla a caldo in corrispondenza della piedinatura del commutatore, in quanto questa potrebbe precludere il corretto funzionamento dello stesso.

Attendere la solidificazione della colla.



Fig. 58

Tagliare la parte in plastica indicata in figura 58 per facilitare il successivo collegamento del connettore del commutatore.

Far scorrere il cavo proveniente dal vano motore all'interno della consolle centrale dietro il rivestimento (fig. 58).



Fig. 59

Collegare il connettore al commutatore, i connettori originali alla plancia e richiudere il tutto.

Avvitare il pomello del cambio.

Ricollegare la batteria, riposizionare la scatola filtro come in origine.

COLLEGAMENTI ELETTRICI

A questo punto, con riferimento allo schema elettrico specifico, eseguire le connessioni elettriche, sia nel vano motore che all'interno dell'abitacolo seguendo le precauzioni d'installazione contenute nel manuale per l'installatore Sequent.

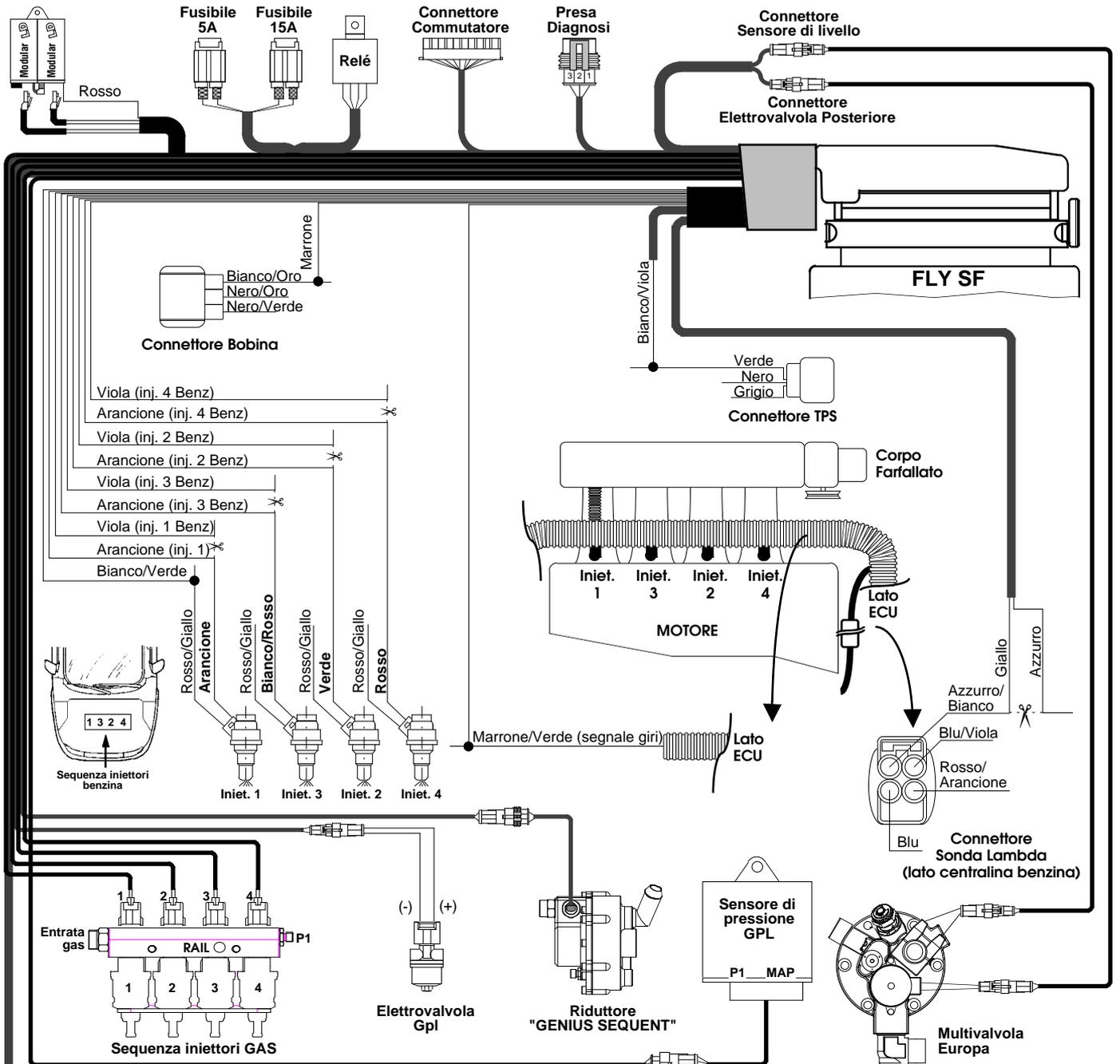
Ad installazione e connessioni ultimate seguire scrupolosamente le procedure per la taratura e la messa in moto descritte nel manuale del software Sequent.



Fig. 60

SCHEMA COLLEGAMENTO PARTE ELETTRICA SEQUENT GPL MITSUBISHI LANCER 1.6i 16V INIEZIONE ELETTRONICA MULTIPOINT

| | |
|---------------|----------|
| Data: | 19.01.04 |
| Schema N°: | 1 |
| An. Sch. del: | ///././. |
| Disegn.: | M.P. |
| Visto: | |



NOTE:

Per eseguire il collegamento elettrico del segnale giri è necessario aprire il cablaggio originale presente in prossimità degli iniettori e del collettore come indicato nei disegni. Il connettore sonda si trova alla sinistra del motore, interrompere il filo Azzurro/Bianco rivolto verso il cablaggio.

Il connettore TPS è situato alla sinistra del corpo farfallato.

Il connettore bobina è situato sopra il blocco motore.

La batteria è situata nel vano motore a sinistra.

La vite di massa originale si trova sul duomo ammortizzatore anteriore sinistro.

ATTENZIONE:

- Seguire scrupolosamente la sequenza iniettori benzina ed iniettori gas come indicato nello schema.

- Non collegare mai a massa i fili dell'Elettrovalvola anteriore e posteriore.

- Per consentire una corretta diagnosi dell'Elettrovalvola anteriore e di quella posteriore non collegarle tra di loro.

- Non sostituire mai i fusibili con altri di portata superiore o inferiore.

AVVERTENZE:

Attenzione alle auto per le quali la casa costruttrice sconsiglia o vieta di scollegare la batteria, per non alterare antifurti o autoadattatività - Non usare mai saldatori collegati alla batteria della stessa auto - Eseguire i collegamenti con saldature a stagno opportunamente isolate - Posizionare i dispositivi elettrici BRC in zona ben ventilata, al riparo da infiltrazioni d'acqua e da fonti di calore - Si raccomanda di isolare i fili della centralina BRC che non vengono collegati - BRC si riserva di modificare il presente schema senza alcun preavviso - Si consiglia di verificare di essere in possesso dell'ultima revisione di schema redatta dalla BRC.