

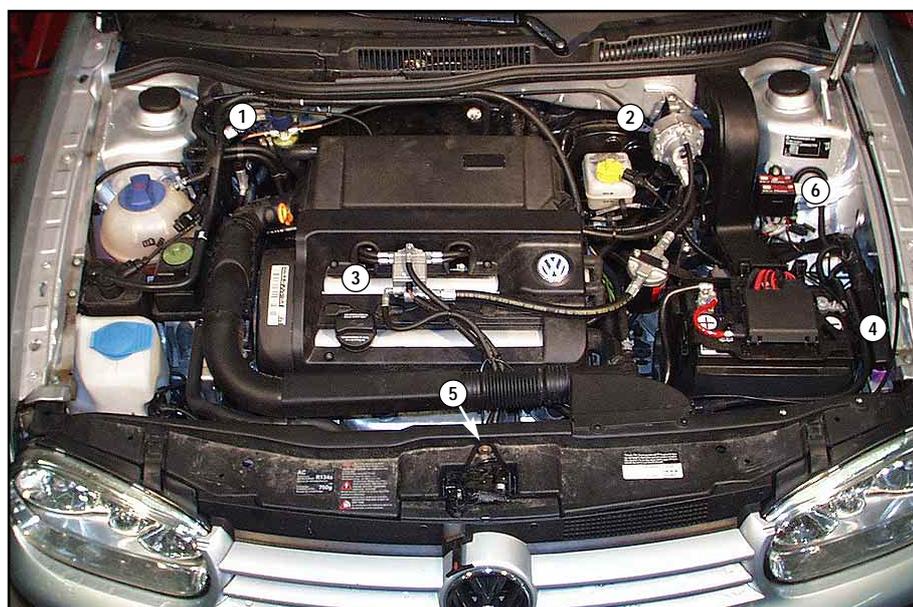


## ISTRUZIONI DI MONTAGGIO SISTEMA FLYING INJECTION A GPL SU VOLKSWAGEN GOLF4 1.4i 16V



- Anno: 2000 • kW: 55 • Sigla Motore: AXP
- Iniezione: elettronica multipoint Bosch Motronic (**Centralina a 2 connettori**)
- Versione centralina iniezione benzina: vedi figure 1 e 2 pagina 2
- Accensione: elettronica
- › Kit base Flying Injection sing. Smart cod. 08FJ0000001
- › Kit dedicato per Volkswagen Golf4 1.4i 16V cod. 08FJ00030023

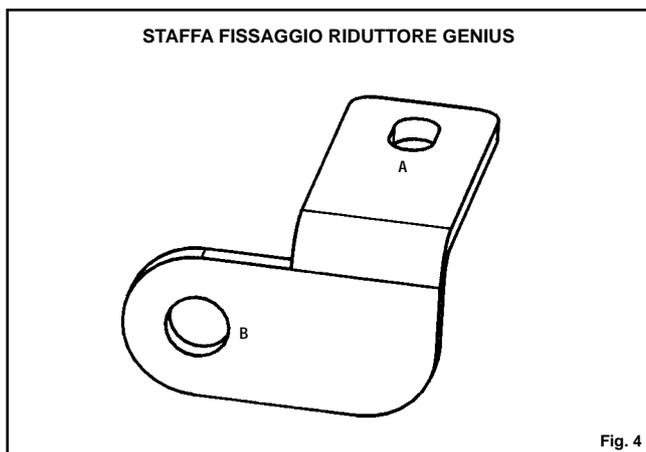
**PRIMA DI PROCEDERE ALL'INSTALLAZIONE CONSULTARE IL MANUALE  
PER L'USO DEL SISTEMA FLYING INJECTION**



### LEGENDA

- 1 - ELETTROVALVOLA GPL
- 2 - RIDUTTORE GENIUS
- 3 - DISTRIBUTORE SMART
- 4 - CENTRALINA FLY GAS
- 5 - SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE
- 6 - MODULAR HI MM

TUBAZIONI di RICAMBIO			
descrizione	codice	lungh. (mm)	q.ta
da SMART a collettori	22TB01040180	180	4
da SMART a P1	22TB01040380E	380	1
da SMART a P2	22TB01040400E	400	1
da GENIUS a FJ1	22TB02040160E	160	1
da FJ1 a SMART	22TB02040340E	340	1
da GENIUS a presa press.	22TB04041200	1200	1
da MAP a presa press.	-----	---	-



## VERSIONE CENTRALINA INIEZIONE BENZINA

La centralina iniezione benzina è situata all'interno del gocciolatoio, al centro dello stesso, ed è composta da due connettori che complessivamente contano 80 Pin (figura 1).

Il codice identificativo del tipo di iniezione trasformabile è quello indicato in figura 2.

Altri eventuali e possibili codici trasformabili con questo kit sono indicati sul nostro sito internet all'indirizzo <http://www.brc.it>.

Qualora non ci fosse corrispondenza alcuna tra questo o gli altri codici indicati **non procedere alla trasformazione** della vettura e consultare il nostro servizio di assistenza tecnica.

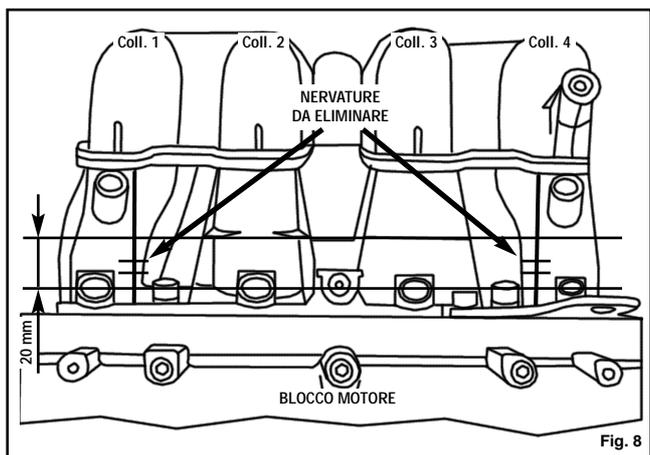
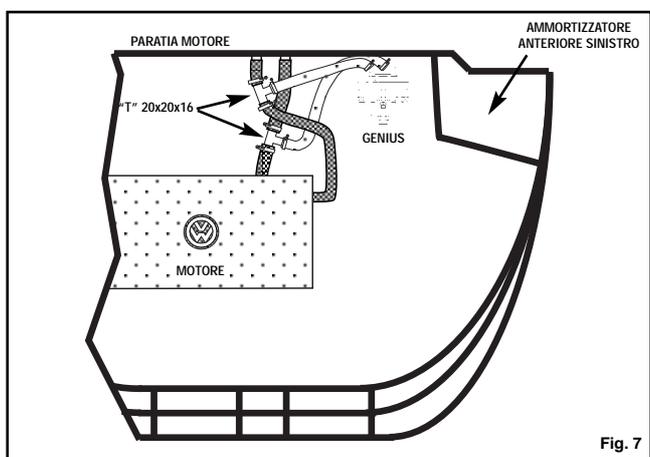
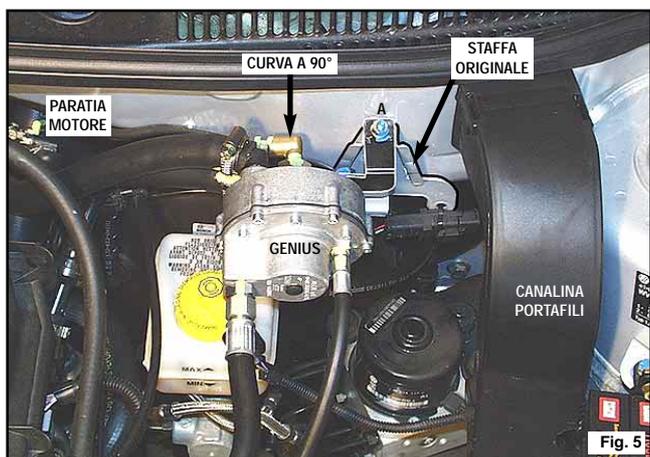
## **MONTAGGIO ELETTRORVALVOLA GPL**

Si consiglia di fissare l'elettrovalvola GPL contro la paratia motore, alla sinistra dell'ammortizzatore anteriore destro (vedi figura 3).

## **MONTAGGIO RIDUTTORE GENIUS**

Ancorare la staffa di supporto riduttore Genius mediante il foro "A" ed il bullone M6x16 al foro originale presente sulla staffa situata sulla paratia motore, alla destra della canalina portafiltri (vedi figure 5 e 6 pagina seguente).

Utilizzando sulla parte posteriore del riduttore la curva a 90° in dotazione, realizzare il raccordo tubo rame tra l'elettrovalvola e il riduttore (vedi figura 5 pagina seguente).



Fissare il riduttore al foro foro "B" della relativa staffa mediante la vite TE M8x20 presente nel kit.

Facendo attenzione a non provocare un'eccessiva perdita d'acqua (usare allo scopo le pinze BRC cod. 90AV99004020), interrompere le tubazioni riscaldamento abitacolo quindi, utilizzando i "T" 20x20x16, realizzare il circuito riscaldamento riduttore (vedi figura 7).

Si consiglia di interrompere le tubazioni riscaldamento abitacolo in prossimità della paratia motore.

Chiudere le tubazioni con le fascette in dotazione.

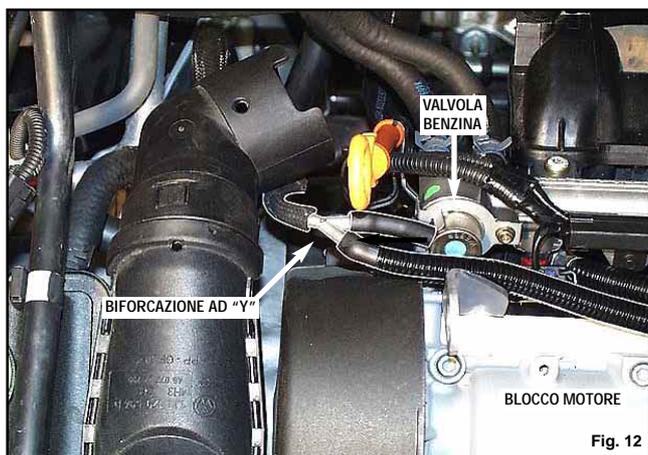
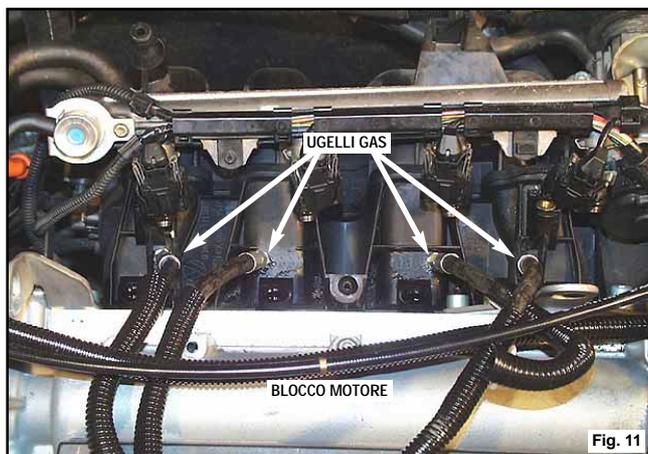
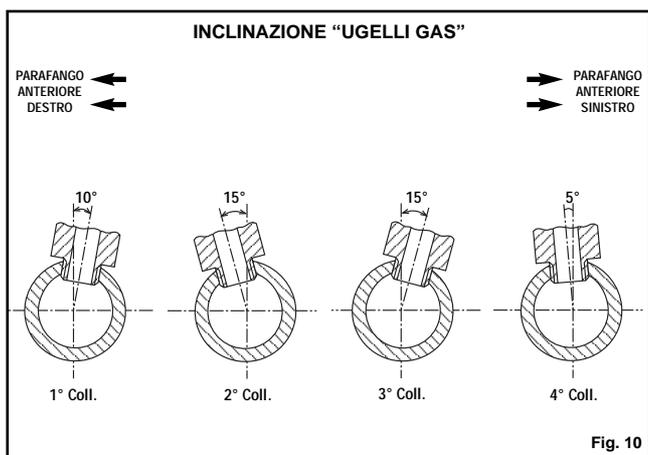
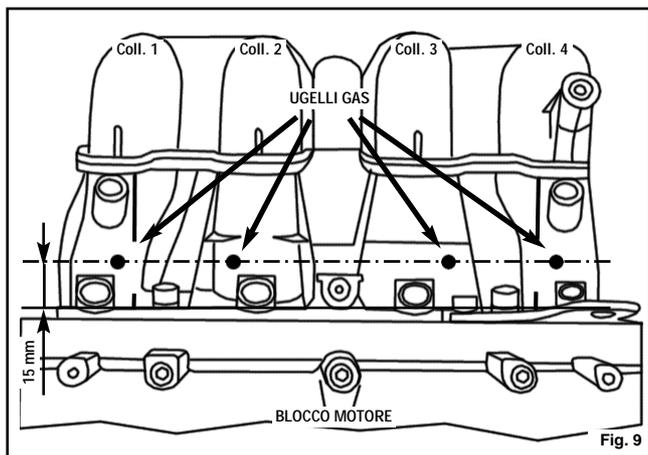
Rabbonciare il livello del liquido raffreddamento motore ed eseguire uno spurgo del relativo impianto.

### MONTAGGIO UGELLI GAS

Per il montaggio degli ugelli gas è necessario rimuovere il carter coprimotore, il filtro aria e il flauto iniettori.

Eliminare circa 20 mm della nervatura di rinforzo presente sul primo e sul quarto collettore (vedi figura 8). Eseguire la foratura a circa 15 mm dalla battuta del blocco motore sul collettore (vedi figura 9 pagina 4).

**Attenendosi alle istruzioni di carattere gene-**



rale riportate nel paragrafo 4.F del manuale per l'uso del sistema Flying Injection, procedere con una punta  $\varnothing$  5 mm alla foratura dei collettori.

I fori devono essere eseguiti circa al centro di ogni collettore, e con un'inclinazione sul primo collettore di circa  $10^\circ$  verso il parafango anteriore sinistro, sul secondo di circa  $15^\circ$  verso il parafango anteriore destro, sul terzo di circa  $15^\circ$  verso il parafango anteriore sinistro e sul quarto di circa  $5^\circ$  verso il parafango anteriore destro (figure 10 e 11).

Filettare con un maschio M6 i fori precedentemente eseguiti.

Avvitare a tali fori gli ugelli di portata gas.

Si consiglia d'avvitarli utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).

Avendo cura di non far muovere gli ugelli precedentemente fissati (usare sempre due chiavi e/o la chiave fornita in dotazione), raccordare sugli ugelli le quattro tubazioni (riconoscibili in quanto di pari lunghezza), che dovranno essere collegate successivamente al distributore Smart.

Si consiglia di rivestire le tubazioni gas con del tubo corrugato.

Riposizionare come in origine il flauto iniettori.

## PRESA DEPRESSIONE

E' necessario ricavare una presa depressione da collegare alla parte anteriore del riduttore.

La presa depressione deve essere ricavata utilizzando la biforcazione ad "Y" sul tubo depressione originale che va dalla valvola benzina (sul flauto iniettori) al collettore di aspirazione (vedi figura 12).

Riposizionare il filtro aria come in origine.

### STAFFA FISSAGGIO DISTRIBUTORE SMART

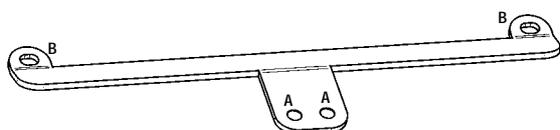


Fig. 13

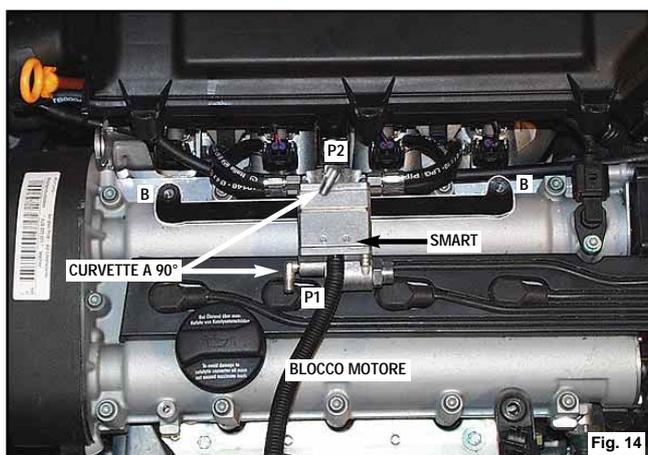
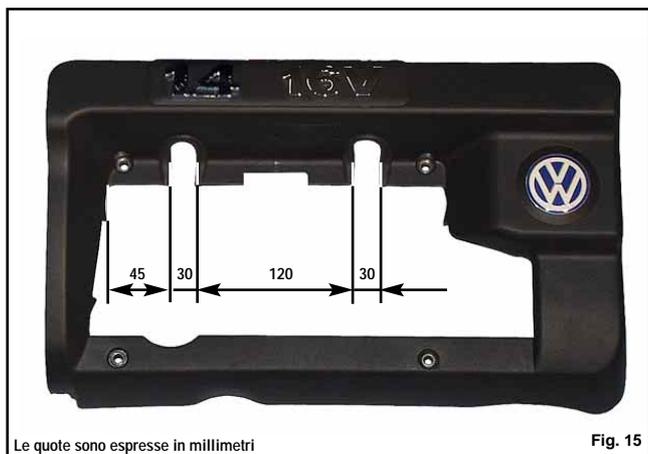


Fig. 14



Le quote sono espresse in millimetri

Fig. 15



Fig. 16

## MONTAGGIO DISTRIBUTORE SMART

Sostituire il ripartitore di flusso a quattro portagomme con quello di tipo boxer presente nel kit specifico facendo attenzione a riposizionare correttamente l'OR di tenuta.

### Fissaggio:

Fissare il distributore Smart ai fori "A" della relativa staffa mediante le viti TE M6x16 in dotazione. Avvitare ai quattro raccordi inferiori del distributore le tubazioni provenienti dagli ugelli precedentemente avvitati sui collettori.

Osservando la figura 14, avvitare sui due raccordi laterali contrassegnati con P1 e P2 le due curvette a 90°, utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).

Per bloccare il gruppo staffa/Smart è necessario sagomare il carter coprimotore come indicato in figura 15 e 16.

Per evitare che le tubazioni di adduzione gas si danneggino, si consiglia di rivestire la parte di carter che è stata sagomata con due pezzi di tubi in gomma avendo cura di tagliarli longitudinalmente.

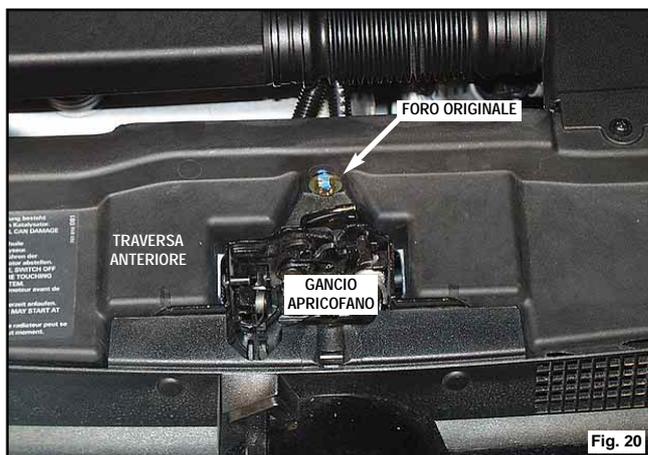
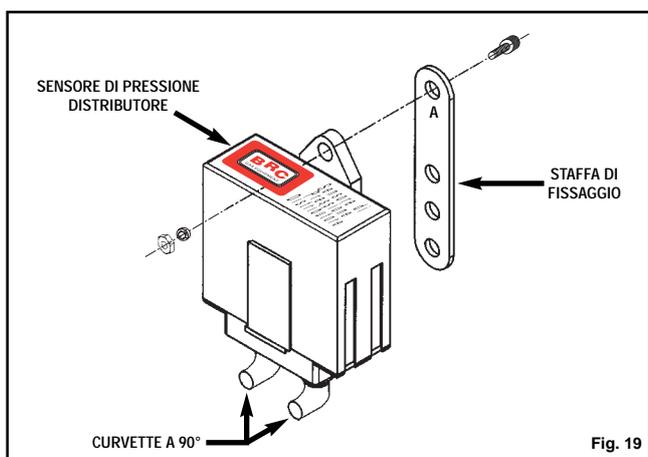
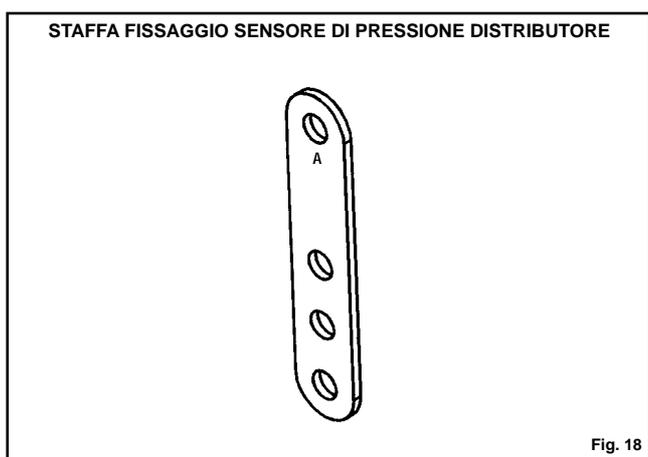
Il gruppo staffa/Smart deve essere bloccato fra il carter e il blocco motore utilizzando i fori "B" e le viti originali di fissaggio carter (vedi figura 18 pagina seguente).

Riposizionare il carter coprimotore opportunamente sagomato come in origine, avendo cura di bloccare anche il gruppo staffa/Smart e facendo passare le tubazioni di adduzione gas all'interno delle sagomature eseguite in precedenza (vedi figura 17 pagina seguente).

### Collegamento delle varie raccorderie:

Raccordare alle due curvette le tubazioni che dovranno essere avvitate ai rispettivi raccordi P1 e P2 nella parte inferiore del Sensore di Pressione Distributore.

Avvitare infine sul distributore la tubazione di portata gas Riduttore/Distributore, che dovrà essere avvitata anche sulla parte anteriore del riduttore.

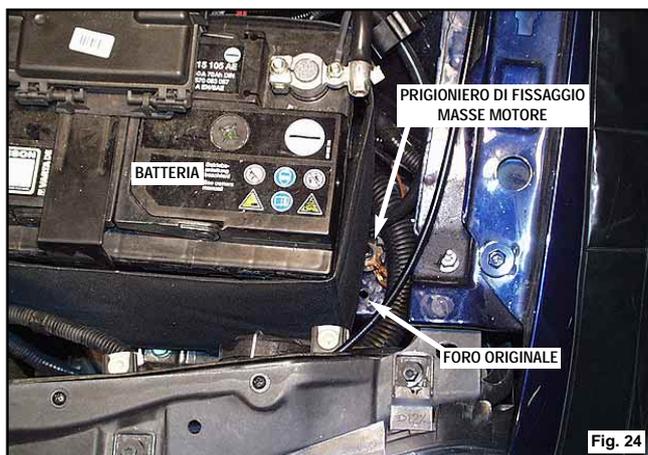
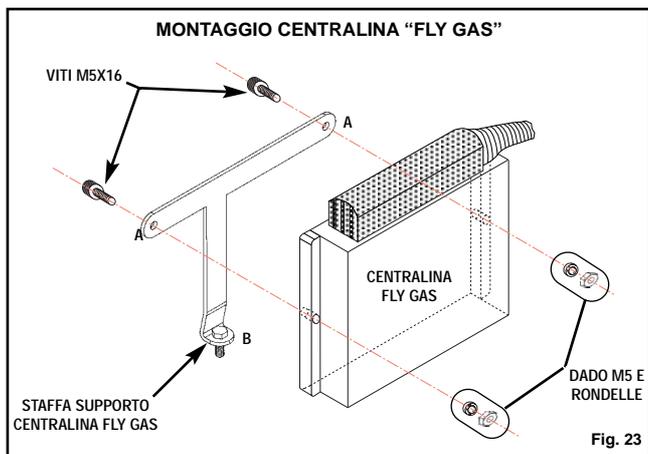


## SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE

Rimuovere i due raccordi originali presenti nella parte inferiore del Sensore e sostituirli con le due curvette a 90° in dotazione avvitandole sul Sensore con la parte di filetto più corta ed utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 93-21) (vedi figura 19).

Il Sensore di Pressione Distributore deve essere fissato al foro originale presente sulla traversa anteriore, dietro al gancio apricofano (vedi figura 20).

Bloccare il Sensore mediante l'apposita aletta di fissaggio ed il bullone TE M6x16, avendo cura di interporre fra la plastica del veicolo e l'aletta del Sensore la staffa in dotazione, posizionandola verticalmente e fissandola con il foro "A" (vedi figure 19, 20 e figura 21 pagina 7).



## **MONTAGGIO PARTE ELETTRICA**

### **MONTAGGIO CENTRALINA FLY GAS**

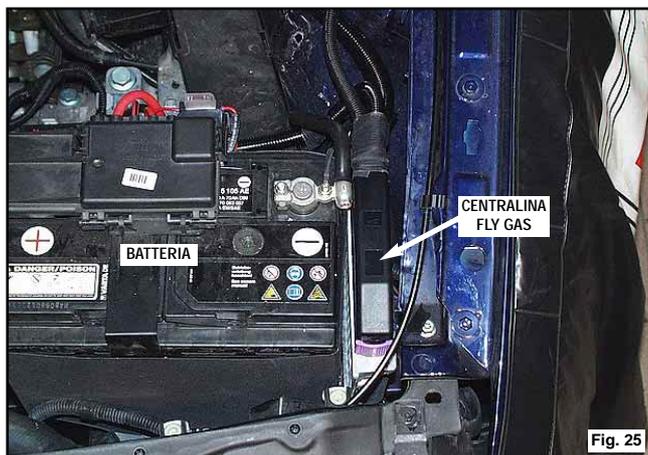
Fissare la centralina Fly Gas ai fori "A" della relativa staffa mediante i bulloni TE M5x16 in dotazione (vedi figura 23).

Il gruppo staffa/Centralina Fly Gas deve essere bloccato al foro passante originale presente alla sinistra della batteria, davanti al prigioniero di fissaggio masse motore (vedi figura 24).

Inserire il prigioniero "B" del gruppo staffa/Centralina Fly Gas all'interno del foro originale.

Bloccare il gruppo staffa/Centralina Fly Gas mediante il prigioniero "B", il dado M6 e la rondella in dotazione.

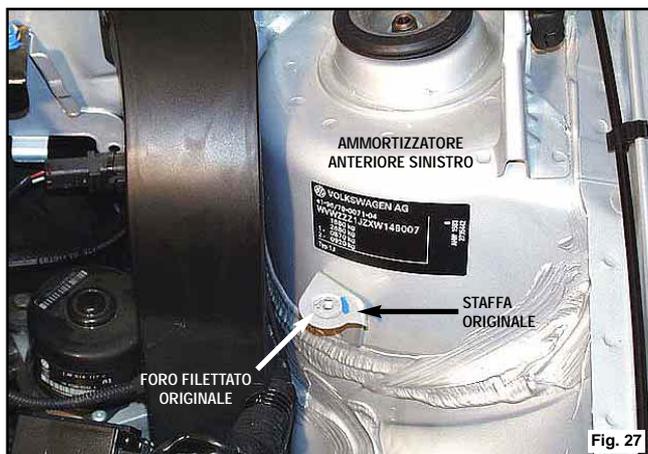
Ad operazioni ultimate il risultato dovrà essere quello di figura 25 pagina 8.



## MONTAGGIO MODULAR HI MM

Ancorare la staffa di fissaggio Modular HI MM mediante il foro "A" e la vite TE M6x16 presente nel kit, al foro filettato originale situato sulla staffa presente davanti all'ammortizzatore anteriore sinistro (vedi figure 27 e 28).

Incastrare tra di loro i Modular HI MM e l'apposita aletta. Fissare il tutto, mediante il bullone M6x16 al foro "B" della staffa (vedi figura 29 pagina 9).





### **MONTAGGIO COMMUTATORE**

Installare il commutatore, dedicato cod. 06LB00002053 per Volkswagen Golf4 presente all'interno del kit, come indicato in figura 30.

Qualora non fosse possibile installare il commutatore dedicato utilizzare un commutatore ad incasso universale cod. 06LB00001999.

Per il passaggio del cablaggio 10 poli dal vano motore all'abitacolo si consiglia di utilizzare la canalina portafili situata nella parte sinistra della paratia motore.

### **COLLEGAMENTI ELETTRICI**

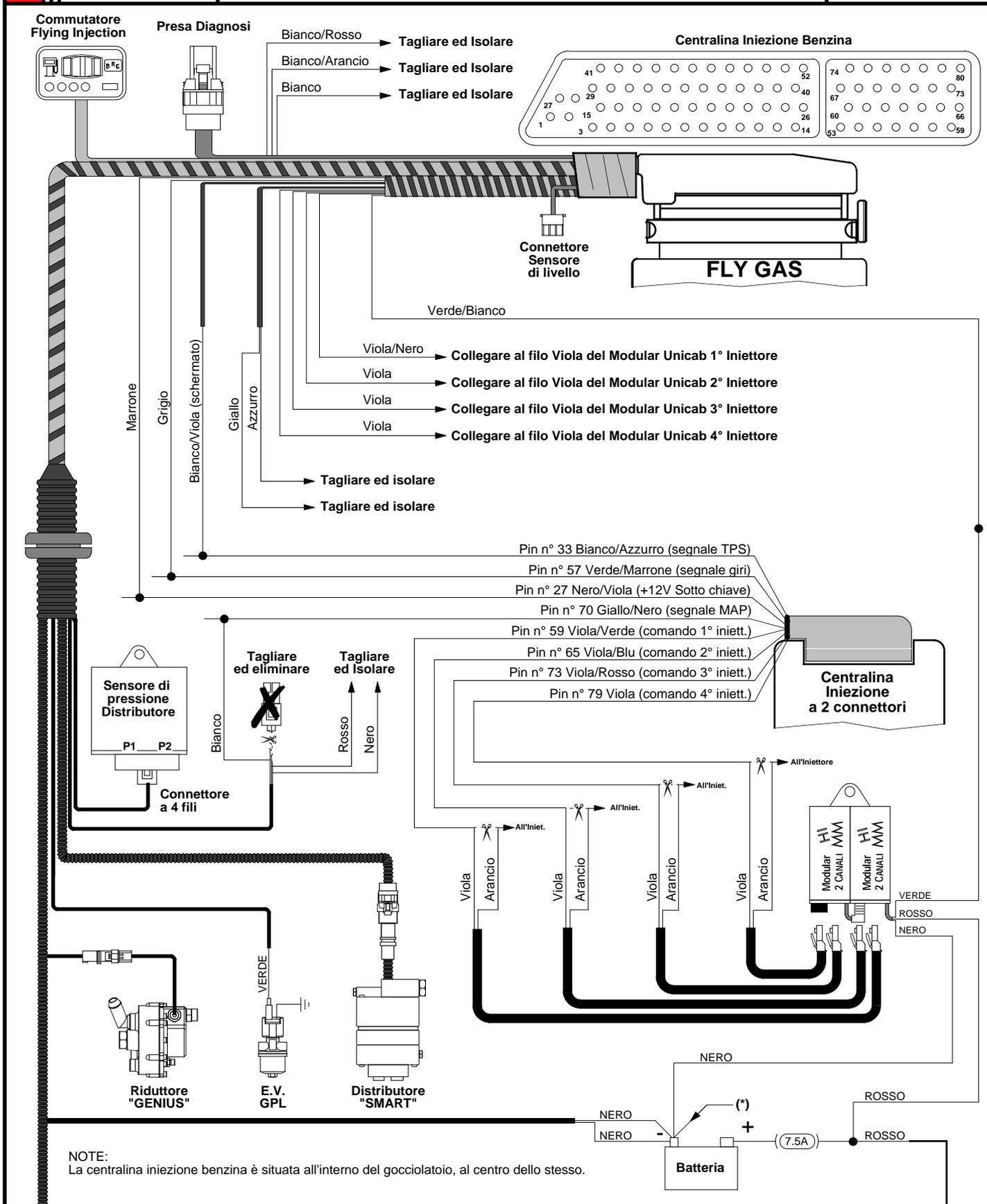
A questo punto, con riferimento allo schema elettrico specifico, eseguire le connessioni sia nel vano motore che all'interno dell'abitacolo, seguendo le precauzioni d'installazione contenute nel manuale per l'uso del sistema Flying Injection.

Ad installazione e connessioni ultimate seguire scrupolosamente le procedure per la taratura e la messa in moto descritte nel manuale per l'uso del sistema Flying Injection.



**SCHEMA COLLEGAMENTO PARTE ELETTRICA  
FLYING INJECTION GPL  
VOLKSWAGEN GOLF4 1.4i 16V  
(Sigla motore: AXP - Euro 4)  
INIEZIONE ELETTRONICA MPI BOSCH MOTRONIC**

Data: 14.10.02  
 Schema N°: 2  
 An. Sch. del: 14.06.02  
 Disegn.: F.M.  
 Visto:



**AVVERTENZE:**  
 Attenzione alle auto per le quali la casa costruttrice sconsiglia o vieta di scollegare la batteria, per non alterare antifurti o autoadattività - 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.