



ISTRUZIONI DI MONTAGGIO SISTEMA FLYING INJECTION A GPL SU ALFA ROMEO 156 2.0i 16V T.S. SELESPEED



- Anno: 1999 • kW: 114 • Sigla Motore: AR32301
- Iniezione: elettronica multipoint Bosch ME3.1 (**Centralina a 2 Connettori**)
- Versione centralina iniezione benzina: vedi figure 1 e 2 pagina 2
- Accensione: elettronica
- › Kit base Flying Injection doppio Smart cod. 08FJ0000002
- › Kit dedicato per Alfa Romeo 156 2.0i 16V Twin Spark Selespeed cod. 08FJ00020008
- › N° 2 conf. Modular Cab Dx MM cod. 06LB50030103 o
N° 2 conf. Modular Cab Sx MM cod. 06LB50030104 (verificare)
- › Serbatoio consigliato: cilindrico E67R01 315x869 litri 60 cod. 27CE28315060
- › Multivalvola Europa per serbatoio cilindrico 315/30° cod. 10MV30300315

ATTENZIONE VETTURE CON SCHEMI ELETTRICI DIFFERENTI

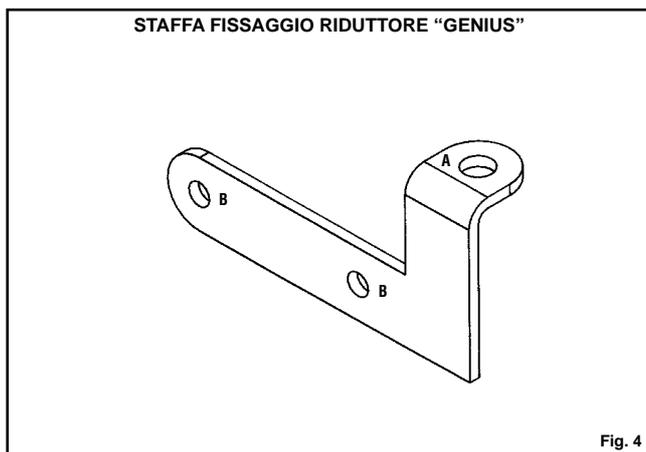
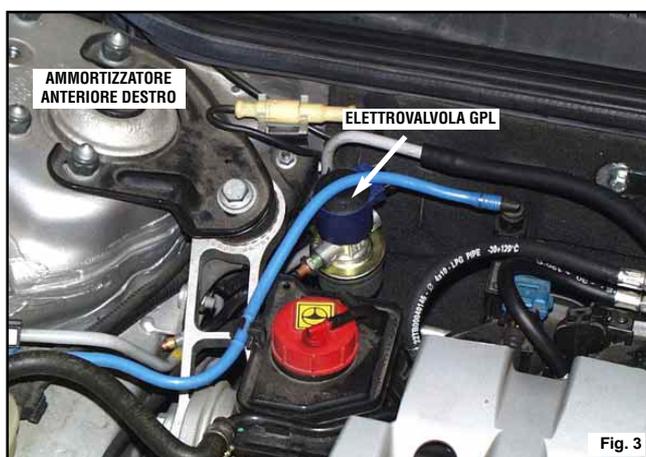
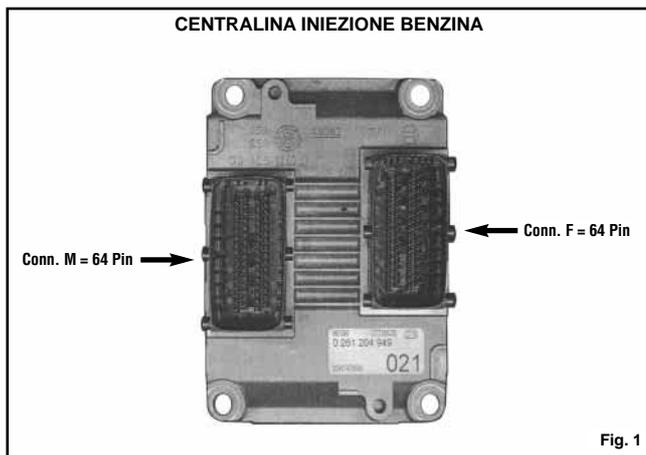
**PRIMA DI PROCEDERE ALL'INSTALLAZIONE CONSULTARE IL MANUALE
PER L'USO DEL SISTEMA FLYING INJECTION**



LEGENDA

- 1 - ELETTROVALVOLA GPL
- 2 - RIDUTTORE GENIUS
- 3 - DISTRIBUTORE DOPPIO SMART
- 4 - SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE
- 5 - SENSORE DI PRESSIONE COLLETTORE (MAP)
- 6 - CENTRALINA FLY GAS, MODULAR HI (sotto al riparo in plastica vaschetta olio cambio automatico)

TUBAZIONI di RICAMBIO			
descrizione	codice	lungh. (mm)	q.tà
da SMART a collettori	22TB01040200	200	4
da SMART a P1	22TB01040360	360	1
da SMART a P2	22TB01040280	280	1
da GENIUS a SMART	22TB02040680	680	1
da GENIUS a presa press.	22TB04040600	600	1
da MAP a presa press.	22TB04040600	600	1



VERSIONE CENTRALINA INIEZIONE BENZINA

La centralina iniezione benzina è situata sul corpo farfallato ed è composta da due connettori da 64 Pin (fig. 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 PARTE MECCANICA

MONTAGGIO ELETTRORVALVOLA GPL

Si consiglia di fissare l'elettrovalvola GPL alla sinistra dell'ammortizzatore anteriore destro, come indicato in figura 3.

MONTAGGIO RIDUTTORE GENIUS

Per il montaggio del riduttore Genius è necessario togliere il manicotto di aspirazione.

Fissare il riduttore al foro "A" della relativa staffa utilizzando la vite TE M8x20 con rondella in dotazione.

Facendo attenzione a non provocare un'eccessiva perdita d'acqua (usare allo scopo le pinze BRC cod. 90AV99004020), interrompere le due tubazioni illustrate in figura 5 pagina 3 ed inseri-

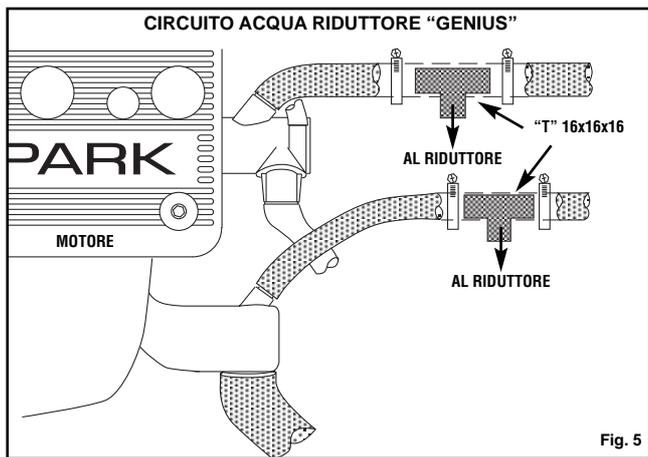


Fig. 5

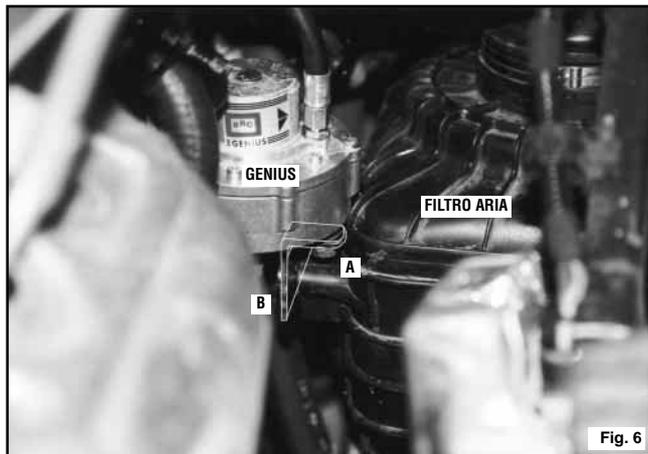


Fig. 6

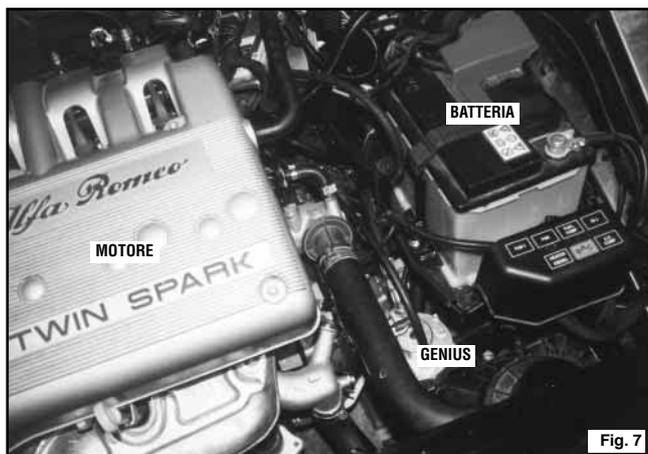


Fig. 7

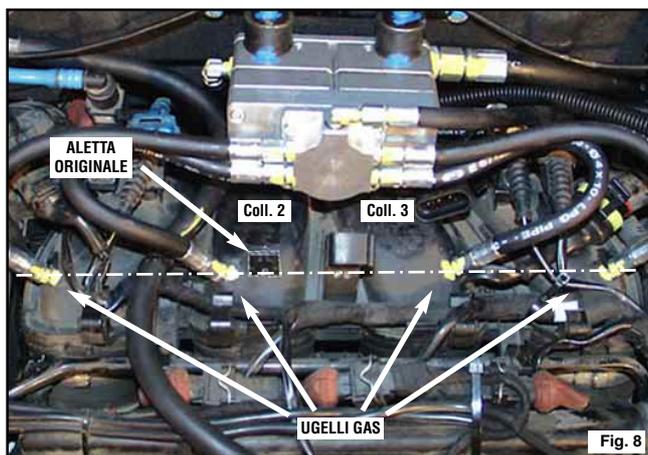


Fig. 8

re i due "T" 16x16x16, quindi realizzare il circuito riscaldamento riduttore utilizzando il tubo acqua e le fascette in dotazione.

Le due tubazioni da interrompere si trovano sui due ripartitori situati sul lato sinistro del motore. Chiudere le tubazioni con le fascette in dotazione.

Raccordare, sempre sulla parte posteriore del riduttore, il tubo rame proveniente dall'elettrovalvola GPL.

Raccordare nella parte anteriore del riduttore il tubo depressione.

Ancorare il blocco staffa/Riduttore mediante i fori "B" sul supporto filtro aria, inserendo la staffa fra i due bulloni originali ed il supporto (vedi figure 6 e 7).

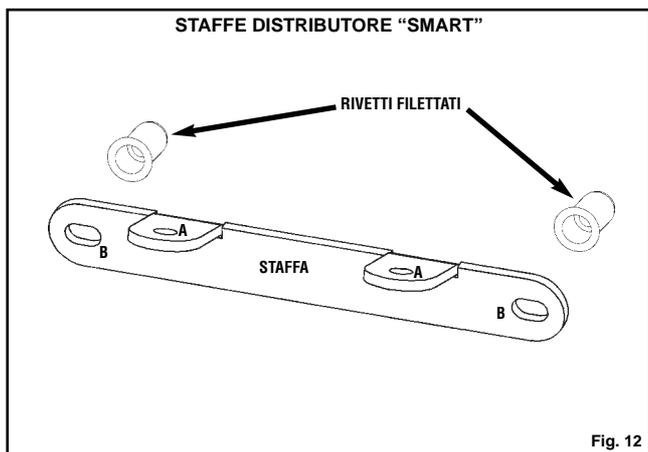
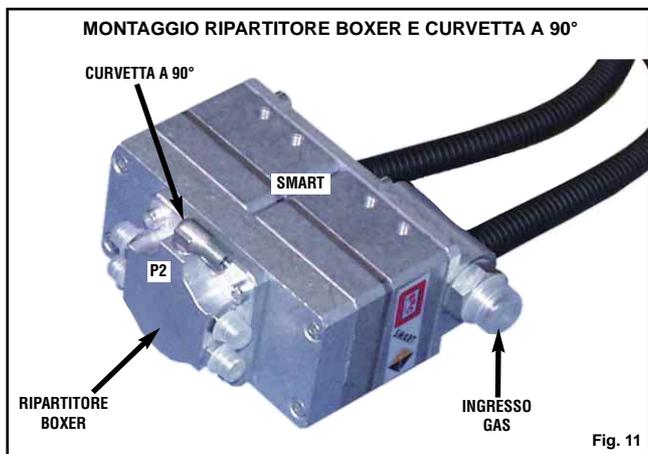
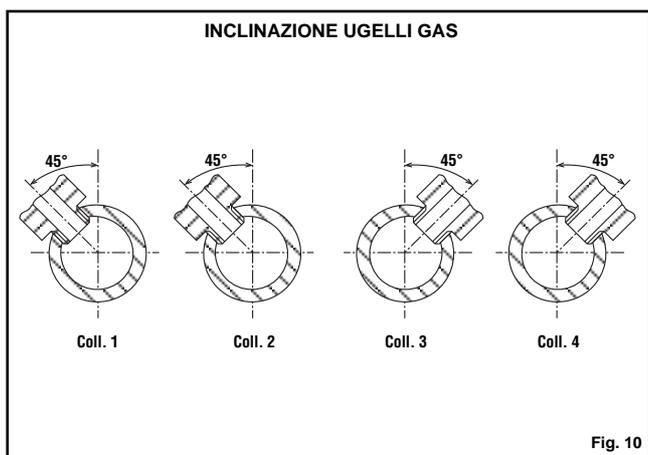
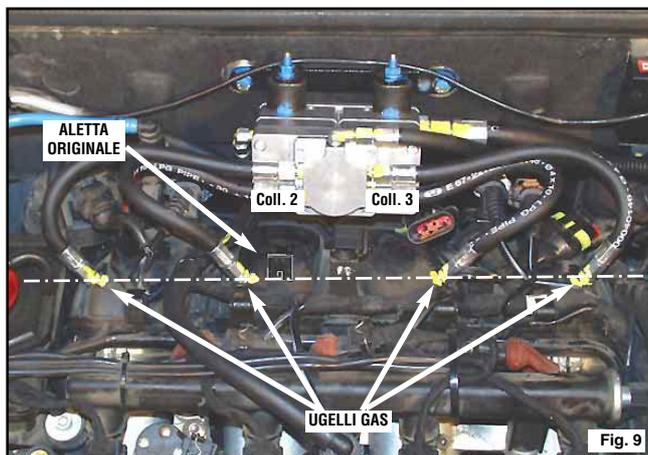
Infine rabboccare il livello del liquido raffreddamento motore ed eseguire uno spurgo del relativo impianto.

MONTAGGIO UGELLI GAS

Per eseguire la foratura dei collettori di aspirazione è necessario rimuovere il carter coprimotore

Attenendosi alle istruzioni di carattere generale 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 perpendicolarmente



al collettore e sullo stesso asse dell'aletta originale presente sul secondo collettore (vedi figura 8 Pag. 3).

Inclinare i fori sul primo e secondo collettore di circa 45° verso il parafango anteriore destro ed i fori sul terzo e quarto collettore di circa 45° verso il parafango anteriore sinistro (vedi figure 9 e 10).

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).

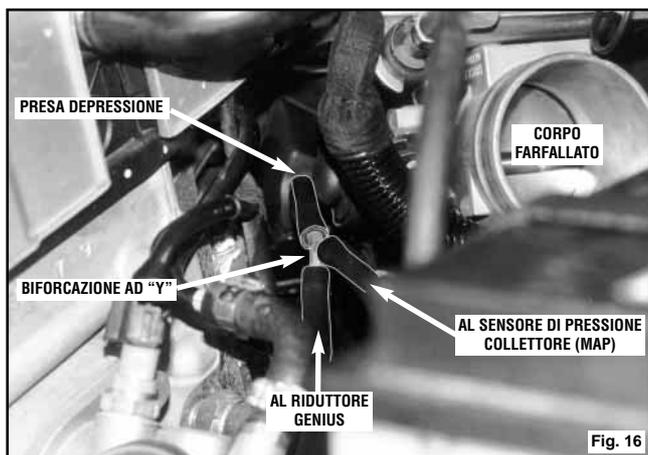
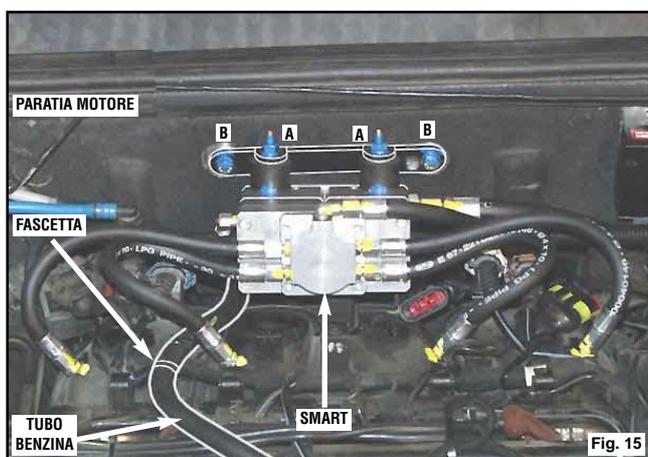
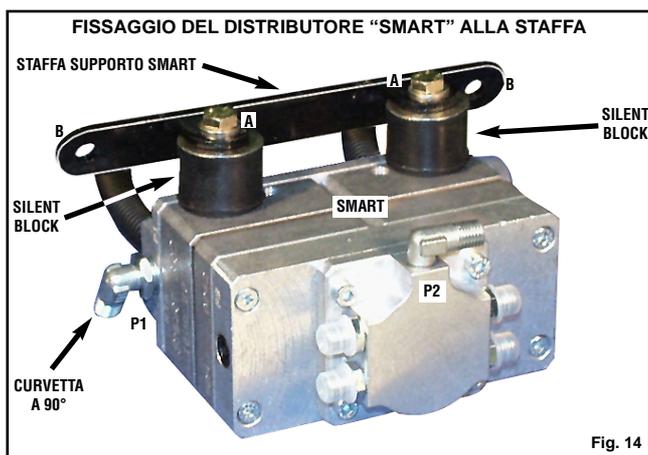
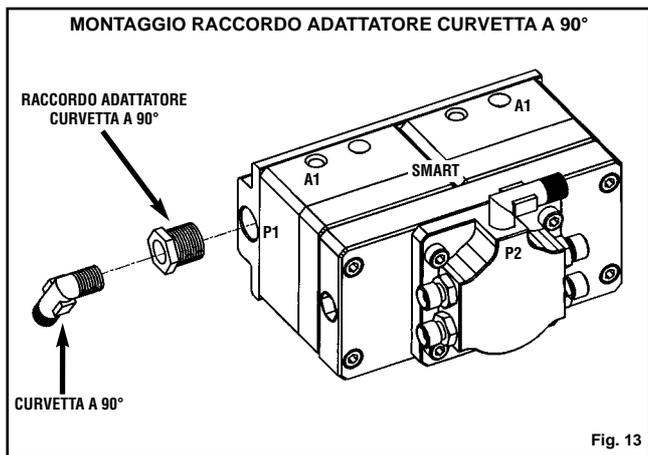
Avendo cura di non far muovere gli ugelli precedentemente fissati (usare sempre due chiavi e/o la chiave fornita in dotazione), raccordare sugli ugelli le quattro tubazioni (riconoscibili in quanto di pari lunghezza), che dovranno essere collegate successivamente al distributore Smart.

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. Avvitare sul raccordo contrassegnato con P2 la curvetta a 90° utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21) ed orientandola nella stessa direzione dell'ingresso gas vedi figura 11.

Fissaggio:

Eliminare i tappi rotondi in moquette presenti sulla paratia motore e compresi fra il primo e secondo collettore e fra il terzo e quarto collettore. Inserire i due rivetti filettati \varnothing 6 mm nei due fori esagonali presenti sotto i tappi tolti in precedenza. Raccordare sull'uscita P1 del distributore Smart il raccordo adattatore curvetta a 90° presente nel kit. Raccordare su P1 la curvetta a 90° presente nel kit inclinandola come indicato in figura 14 e utilizzando sulla filettatura il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).



Avvitare sulla curvetta a 90° la tubazione che dovrà essere raccordata sull'ingresso P1 del Sensore di Pressione Distributore.

Avvitare i Silent-block sui fori esterni "A1" del distributore Smart dopodiché bloccare la staffa di supporto Smart mediante i fori "A" e le viti TE M6x10 al filetto esistente sui due Silent-block (vedi figura 14).

Togliere il connettore sonda dalla propria sede (sopra il terzo collettore). Togliere il tubo benzina dal supporto presente fra il secondo e terzo collettore e bloccarlo con l'ausilio di una fascetta fra il primo e secondo collettore (vedi figura 15).

Fissare il gruppo staffa/Smart per mezzo dei fori "B" e delle viti TE M6x16 ai rivetti filettati precedentemente inseriti sulla paratia motore.

Bloccare il connettore sonda, con l'aletta originale, sotto il connettore "Bianco" presente alla sinistra del distributore Smart.

Collegamento delle varie raccorderie:

Avvitare ai quattro raccordi inferiori del distributore le tubazioni provenienti dagli ugelli precedentemente avvitati sui collettori.

Raccordare alla curvetta P2 la tubazione che dovrà essere avvitata al rispettivo raccordo 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 utilizzando su quest'ultimo la curva a 120° in dotazione.

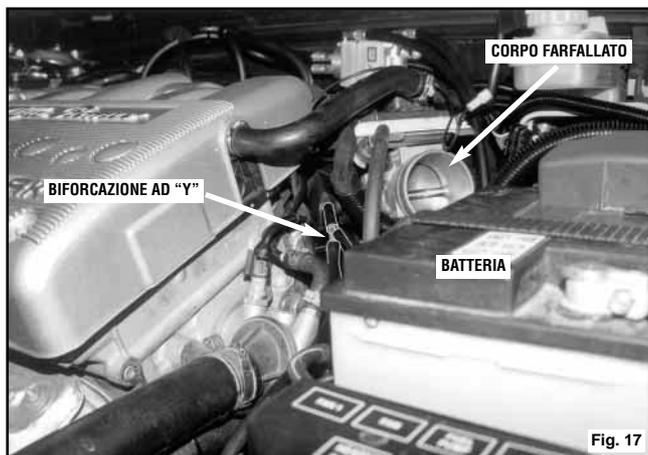
PRESA DEPRESSIONE

E' necessario ricavare due prese depressione, una da collegare alla parte anteriore del riduttore ed una da collegare al Sensore di pressione collettore (MAP).

Forare il collettore con una punta \varnothing 5 mm subito dopo il corpo farfallato (fig. 16).

Filettare con un maschio M6 il foro precedentemente eseguito ed avvitarvi l'apposito ugello.

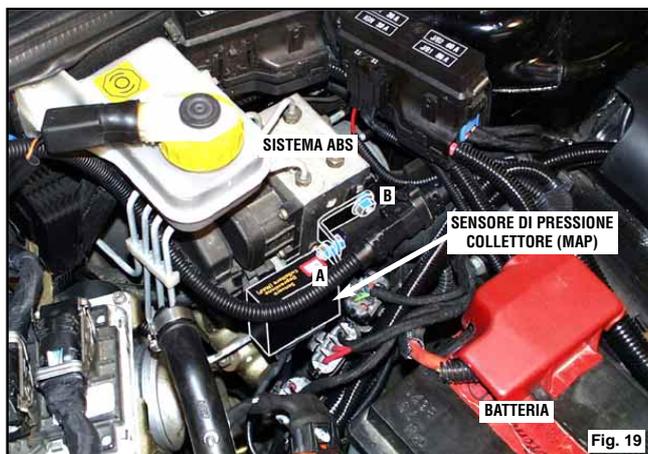
Si consiglia d'avvitarlo utilizzando sulla filettatura



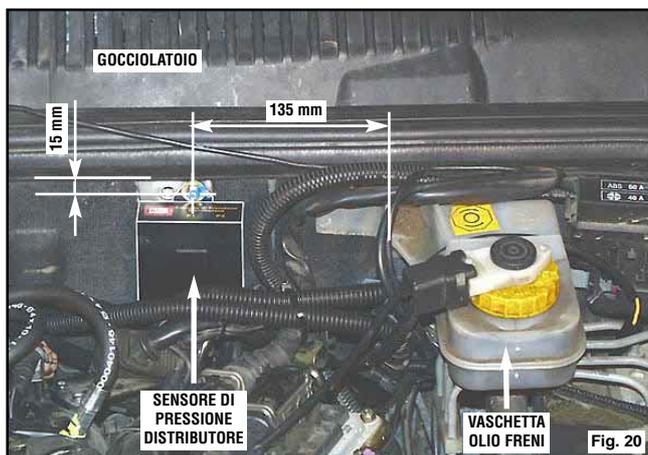
il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).
 Utilizzando le apposite tubazioni e la biforcazione ad "Y" in dotazione, realizzare le due prese depressione (vedi figure 17).

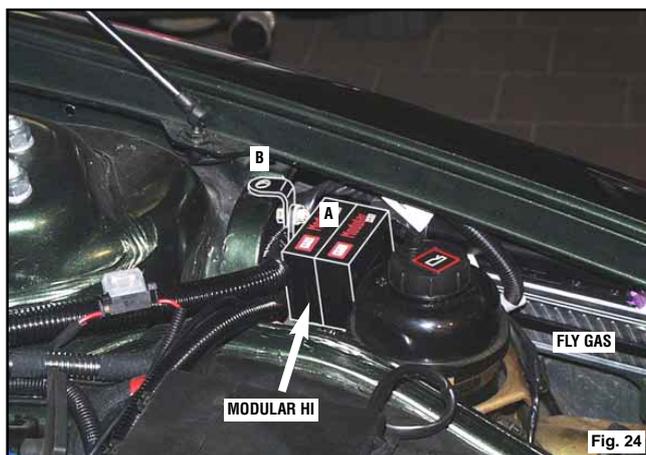
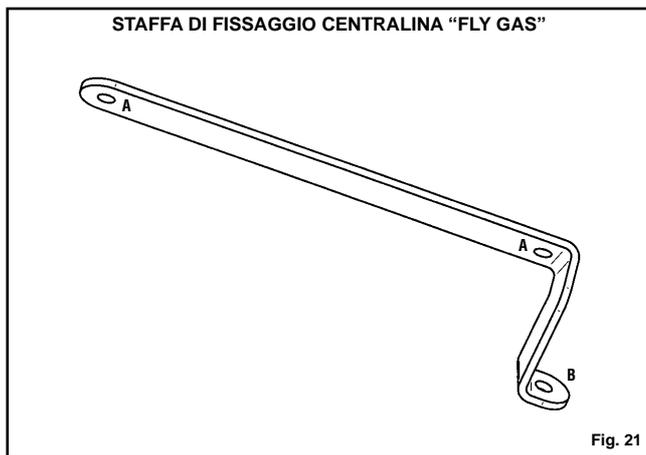


SENSORE DI PRESSIONE COLLETTORE (MAP)
 Utilizzando l'apposita aletta di fissaggio e il bullone TE M6x16, ancorare il Sensore di pressione Collettore (MAP) al foro "A" della relativa staffa. Fissare il gruppo staffa/sensore mediante il foro "B" al bullone originale d'ancoraggio sistema ABS (vedi figura 19).



SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE
 Seguendo le misure indicate in figura 20, fissare il Sensore di pressione distributore mediante la Parker autoforante 4,8x16 presente nel kit alla paratia motore.
 Rimontare il manicotto di aspirazione ed il carter coprimotore.





MONTAGGIO PARTE ELETTRICA

MONTAGGIO CENTRALINA FLY GAS

Smontare la copertura presente sul parafango anteriore sinistro svitando il tappo vaschetta olio cambio automatico e le viti di fissaggio.

Fissare la centralina Fly Gas ai fori "A" della relativa staffa utilizzando le due viti TE M5x16 ed i dadi in dotazione.

Connettere sulla Fly Gas il relativo cablaggio.

Svitare il dado anteriore di fissaggio dispositivo idraulico cambio automatico, ed utilizzando il foro "B" fissare il gruppo staffa/Fly Gas (vedi figura 22).

MONTAGGIO MODULAR HI

Incastrare tra di loro i due Modular HI e l'apposita aletta.

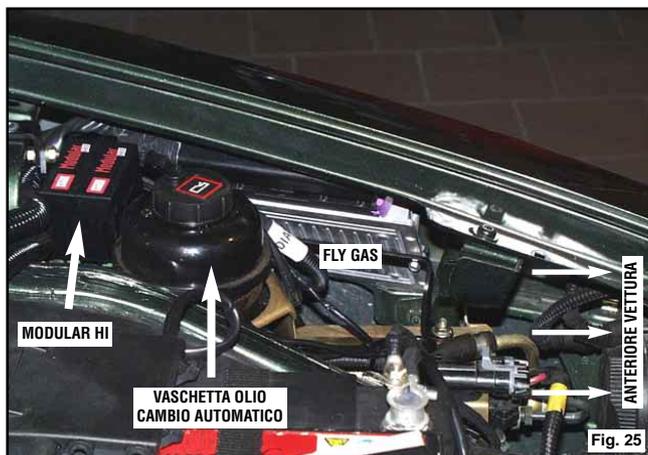
Inserire i relativi spinotti sui due Modular HI.

Fissare al foro "A" della staffa i Modular HI utilizzando l'apposita aletta, la vite TE M6x16, le rondelle ed il dado in dotazione.

Posizionare il gruppo staffa/Modular HI come da figura 24 di modo che il foro "B" della staffa coincida con la sede della vite di fissaggio posteriore copertura (figura 25 e figura 26 pagina 8).

Riposizionare la copertura, fissando anche il foro "B" della staffa Modular con la vite originale (vedi figura 26 pagina 8).

Riavvitare il tappo olio e le altre viti di fissaggio.



MONTAGGIO COMMUTATORE

L'installazione del commutatore è a discrezione dell'installatore, qualora si scelga la soluzione indicata in figura 27 è necessario utilizzare l'attrezzo di foratura sede commutatore ad incasso (cod. 90AV99000043).

Si consiglia di far passare il cablaggio 10 poli in uno dei passaggi che collegano il vano motore con l'abitacolo.

COLLEGAMENTI ELETTRICI

ATTENZIONE! Prima di procedere ai collegamenti verificare la posizione dei segnali in centralina, ed utilizzare quindi lo schema elettrico corrispondente "A" o "B".

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'uso del sistema Flying Injection.

Particolare attenzione deve essere portata nella fase di smontaggio dei connettori della centralina iniezione originale.

Per sollevare la leva d'ancoraggio di ciascun connettore è necessario tenere premuta la linguetta di bloccaggio.

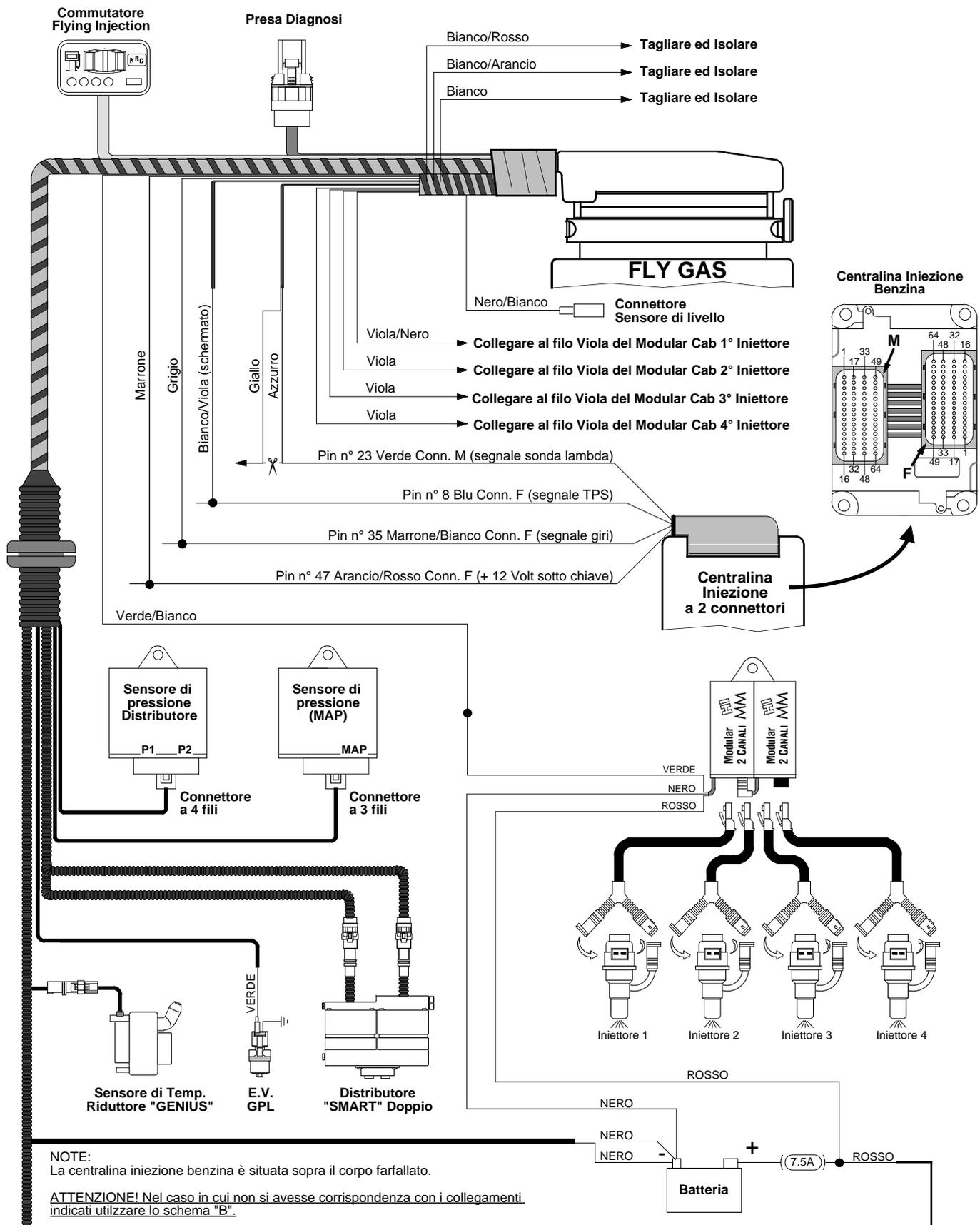
Questa operazione è necessaria al fine di evitare la possibile rottura della linguetta.

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 "A" COLLEGAMENTO PARTE ELETTRICA
FLYING INJECTION GPL
ALFA ROMEO 156 2.0i 16V T.S. SELESPEED (AR32301)
INIEZIONE ELETTRONICA MULTIPPOINT BOSCH ME3.1**

Data: 21.05.01
Schema N°: 3
An. Sch. del: 11.04.01
Disegn.: F.M.
Visto:



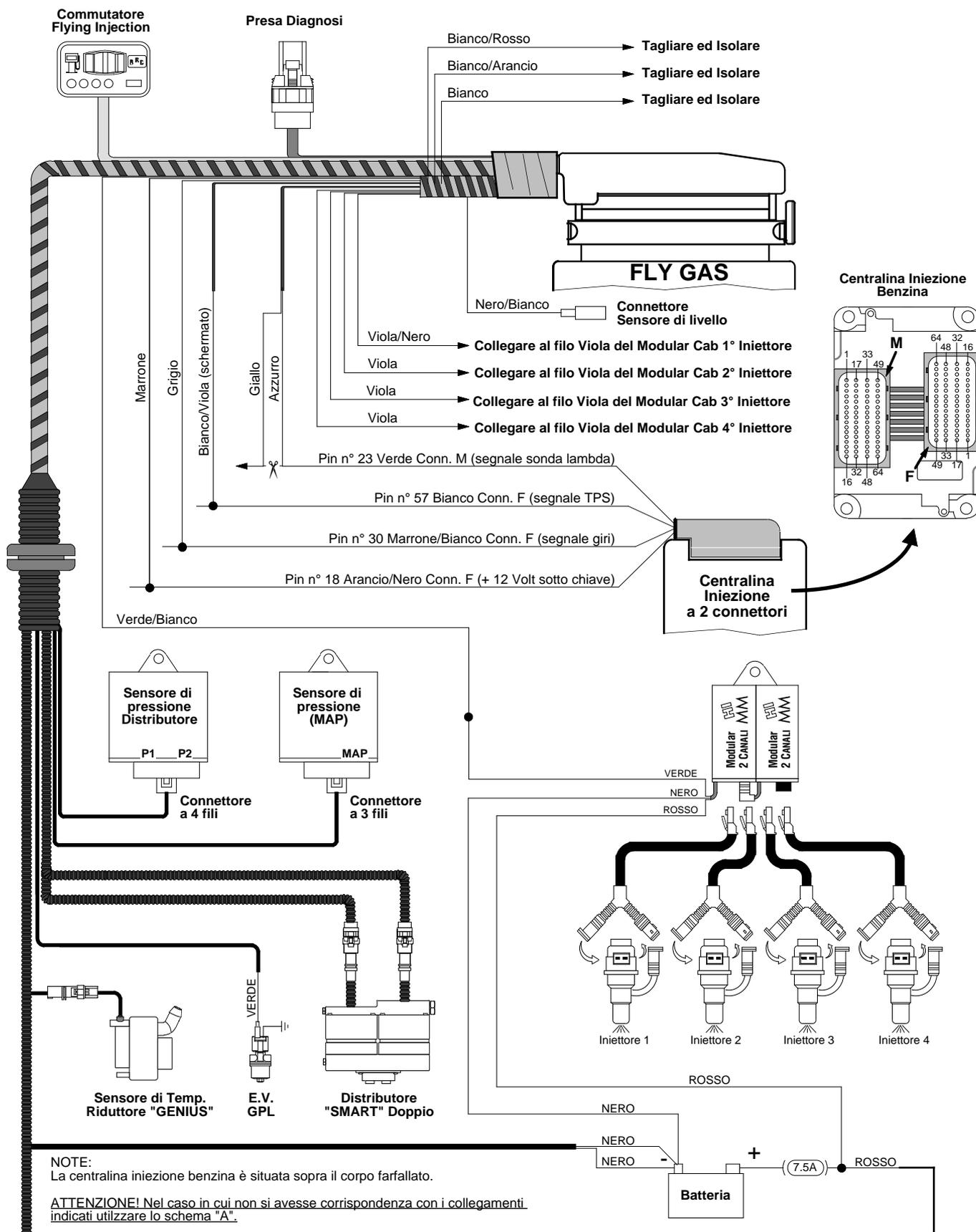
AVVERTENZE:

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.



**SCHEMA "B" COLLEGAMENTO PARTE ELETTRICA
FLYING INJECTION GPL
ALFA ROMEO 156 2.0i 16V T.S. SELESPEED (AR32301)
INIEZIONE ELETTRONICA MULTIPOINT BOSCH ME3.1**

Data: 21.05.01
 Schema N°: 3
 An. Sch. del: 11.04.01
 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.