



ISTRUZIONI DI MONTAGGIO
SISTEMA FLYING INJECTION A GPL
SU FORD KA 1.3i



- Anno: 1998* • kW: 44 • Sigla Motore: J4D
- Iniezione: elettronica multipoint EEC-V (**Centralina a 60 Pin**)
- Accensione: elettronica
 - › Kit base Flying Injection sing. Smart cod. 08FJ00000001
 - › Kit dedicato per Ford KA 1.3i cod. 08FJ00080012
 - › Serbatoio consigliato: 300x867 litri 55 cod. 27019300055
 - › Multivalvola per serbatoio: 300x30° cod.10MV01300300
- * Per accertare l'esattezza dell'anno di produzione controllare che sul numero di Telaio sia presente la lettera "W" nell'undicesima posizione (Es. N° Telaio: -----W-----).

**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 - SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE
SENSORE DEPRESSIONE COLLETTORE (MAP)

TUBAZIONI DI RICAMBIO			
descrizione	codice	lungh. (mm)	q.ta
da SMART a			
collettori	22TB01040220	220	4
da SMART a P1	22TB01040380	380	1
da SMART a P2	22TB01040320	320	1
da GENIUS			
SMART	22TB02040460	460	1
da GENIUS			
presa press.	22TB04040600	600	1
da MAP			
a presa press.	22TB04040600	600	1



MONTAGGIO PARTE MECCANICA

MONTAGGIO ELETTROVALVOLA GPL

Si consiglia di fissare l'elettrovalvola GPL mediante una staffa alla sinistra dell'ammortizzatore anteriore destro.

MONTAGGIO RIDUTTORE GENIUS

Facendo attenzione a non provocare un'eccessiva perdita d'acqua (usare allo scopo le pinze BRC cod. 90AV99004020), realizzare il circuito riscaldamento riduttore.

Si consiglia di interrompere le tubazioni riscaldamento abitacolo tra la paratia motore e il blocco collettore, utilizzando le due "T" 16x16x16.

Quindi, utilizzando le fascette in dotazione, raccordare sulle curve del riduttore e sui "T" acqua le tubazioni acqua in dotazione tagliandole in maniera opportuna.

Chiudere le tubazioni con le fascette in dotazione.

Per il montaggio del Riduttore è necessario forare l'ammortizzatore anteriore destro e la traversa anteriore.

Posizionare come da fig. 3 la staffa riduttore Genius e segnare i punti "A" dove eseguire i fori di fissaggio.

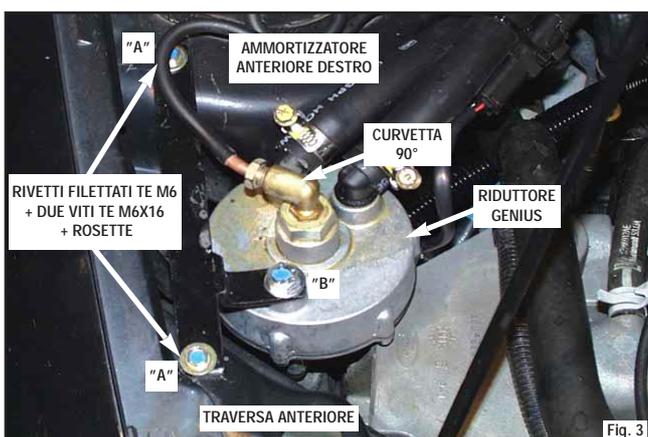
Togliere la staffa e forare con una punta \varnothing 6,5 mm ed inserire all'interno dei fori i rivetti filettati M6.

Ancorare il riduttore al foro "B" della relativa staffa mediante la vite M8 presente nel kit dedicato.

Utilizzando i fori "A" della staffa ancorare il gruppo staffa/Riduttore ai due rivetti filettati M6, mediante le viti TE M6x16 e le rosette.

Avvitare sull'entrata gas la curvetta a 90° in dotazione.

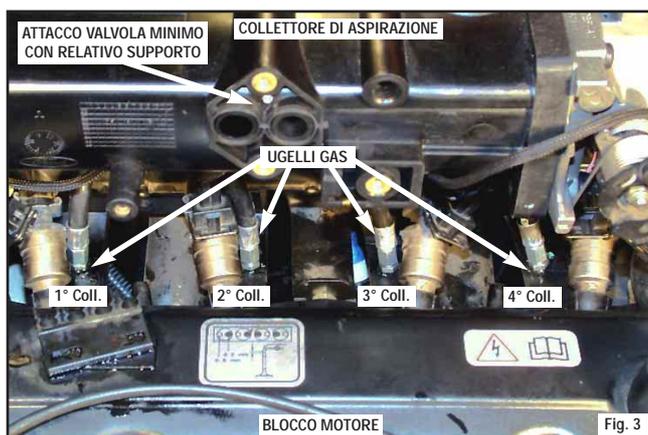
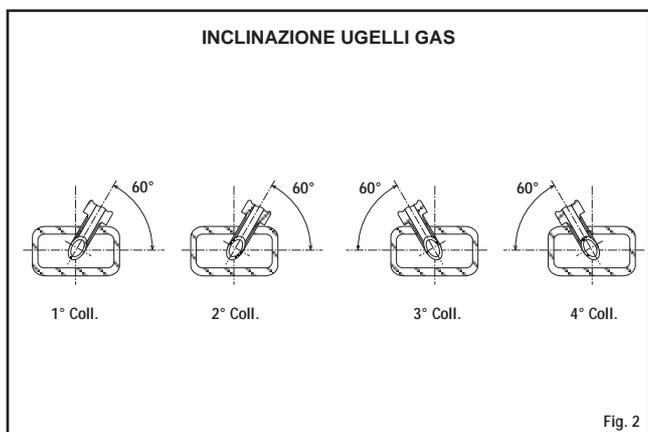
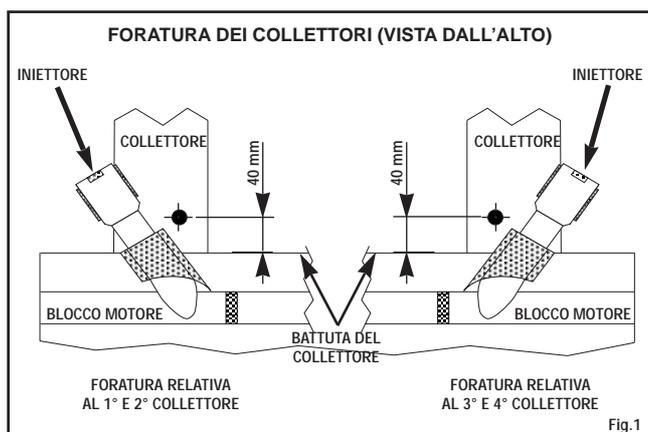
Realizzando una voluta elastica, raccordare il tubo gas tra l'elettrovalvola ed il riduttore, sulla curvetta posizionata precedentemente nella parte posteriore



del riduttore.

A montaggio ultimato il riduttore deve risultare posizionato con l'ingresso gas verso il basso (fig.3 pag. 2).

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



MONTAGGIO UGELLI GAS

Per il montaggio degli ugelli gas è necessario togliere la valvola del minimo e relativo supporto, situati in corrispondenza del secondo collettore (vedi figura 3). Inoltre bisogna sfilare il tubo depressione servo-freno posizionato tra il secondo e terzo collettore.

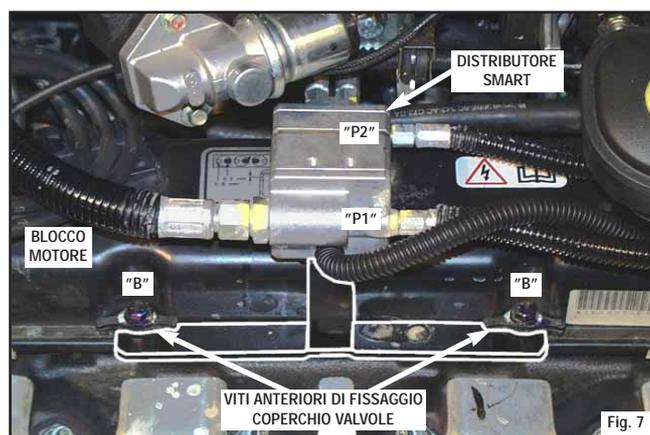
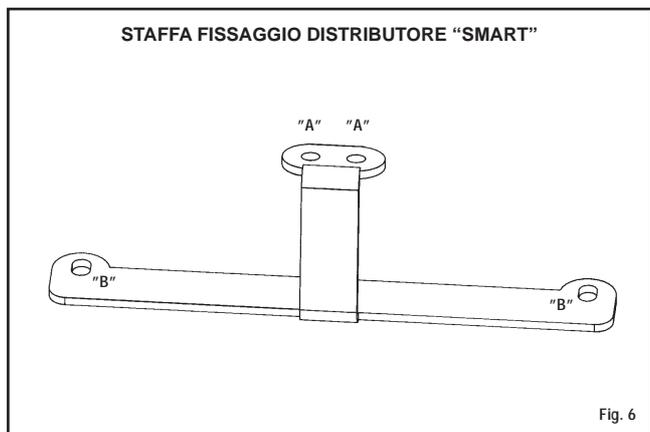
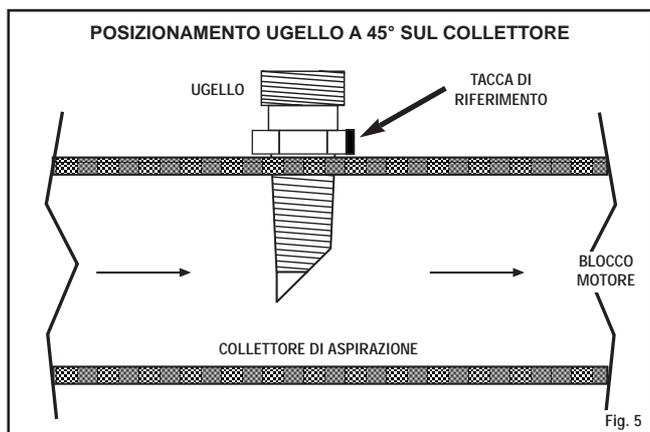
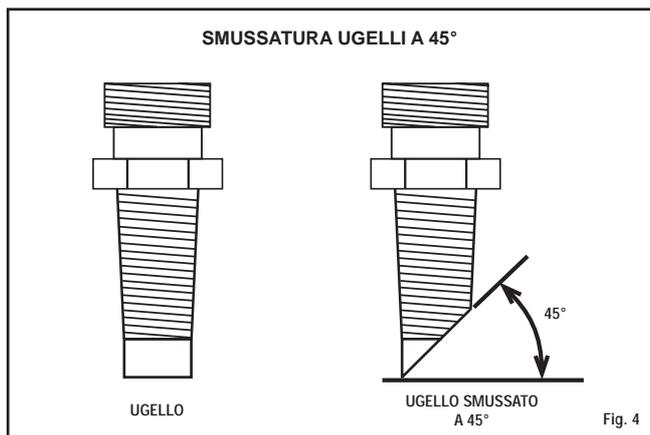
Attenendosi alle istruzioni di carattere generale riportate nel paragrafo 4.F del manuale per l'uso del sistema Flying Injection, procedere con una punta $\varnothing 5$ mm alla foratura dei collettori. La punta da trapano deve essere della lunghezza di circa 370 mm, per poter arrivare facilmente al punto di foratura prefissato passando tra i collettori di aspirazione.

I fori devono essere eseguiti perpendicolarmente al collettore, al centro di ogni collettore e ad una distanza di circa 40 mm dalla battuta del collettore sul motore (vedi figura 1).

I fori sul primo e secondo collettore devono essere inclinati di circa 60° verso il parafango sinistro, mentre i fori sul terzo e quarto collettore devono essere inclinati di circa 60° verso il parafango destro (vedi figure 2 e 3).

Filettare con un maschio M6 i fori precedentemente eseguiti.

Mediante una mola eseguire nella parte inferiore dell'ugello un taglio a 45° (vedi figura 4 pag. 4).



Avvitare gli ugelli sui collettori assicurandosi che lo smusso sia rivolto verso il blocco motore.

A tal proposito se necessario eseguire preventivamente una tacca in corrispondenza dello smusso (fig. 5).

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

Fissaggio:

Fissare il distributore Smart ai fori "A" della relativa staffa mediante le viti TE M6x16.

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

Bloccare il gruppo staffa/Smart mediante i fori "B" alle due viti anteriori di fissaggio coperchio valvole (vedi figura 7).

A montaggio ultimato il distributore Smart deve essere posizionato con l'entrata gas rivolta verso il blocco sospensione anteriore destro.

Collegamento delle varie raccorderie:

Avvitare sui due raccordi laterali contrassegnati con P1 e P2 le tubazioni che dovranno essere avvistate 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 utilizzando su quest'ultimo la curva a 90° in dotazione. Rimontare la valvola del minimo con il relativo supporto come in origine. Riposizionare nuovamente il tubo depressione servo-freno tra il secondo e il terzo collettore.

PRESA DEPRESSIONE

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

Forare il collettore con una punta $\varnothing 5$ mm nella parte posteriore del collettore d'aspirazione in corrispondenza del 1° collettore.

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

Si consiglia d'avvitarlo utilizzando sulla filettatura il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).

Infine utilizzando l'apposito tubo ed una biforcazione ad "Y" realizzare le due prese depressione.



SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE

SENSORE DEPRESSIONE COLLETTORE (MAP)

Incastrare tra di loro i due sensori ed inserire sul sensore depressione collettore (MAP) l'apposita aletta come in figura 2.

Rimuovere i due raccordi originali presenti nella parte inferiore del Sensore di Pressione Distributore e sostituirli con le due curve a 90° in dotazione avvitandole sul sensore con la parte di filetto più corta ed utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).

Raccordare le tubazioni delle pressioni P1 e P2 e della depressione collettore ai due sensori, inserire i relativi spinotti previsti dal cablaggio Fly.

Fissare il gruppo sensori/aletta al foro "A" dell'apposita staffa utilizzando la vite originale che unisce la paratia motore, suddivisa in due parti.



MONTAGGIO CENTRALINA FLY GAS CON STAFFA

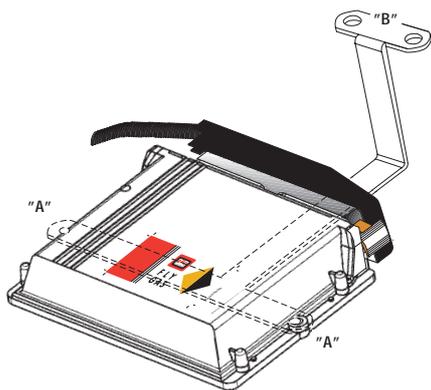


Fig. 1

GRUPPO STAFFA/CENTRALINA "FLY GAS"

VITI ORIGINALI DI FISSAGGIO
STAFFA PEDALE FRENO

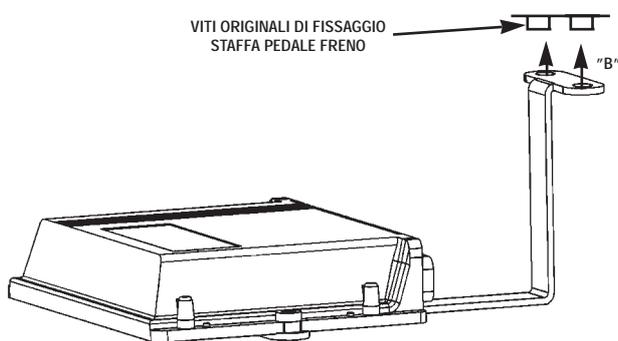


Fig. 2

FISSAGGIO CENTRALINA "FLY GAS"

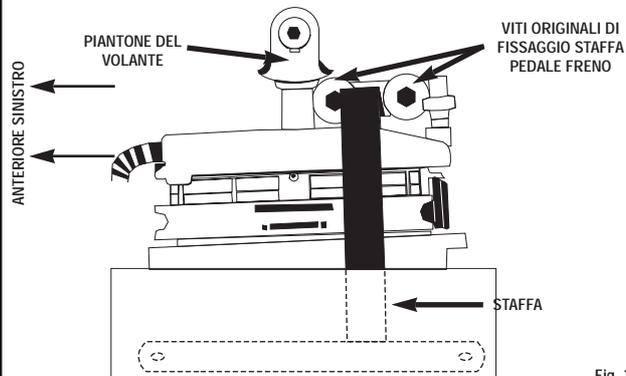


Fig. 3

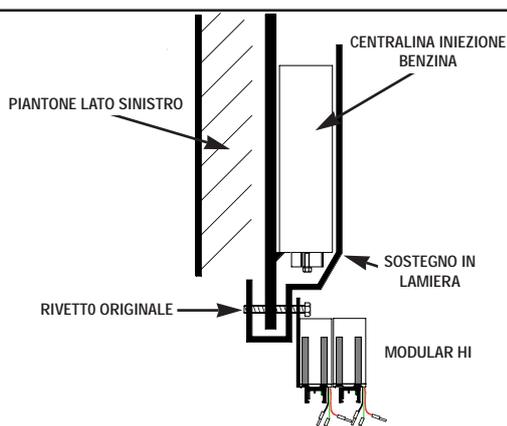


Fig. 4

MONTAGGIO PARTE ELETTRICA

MONTAGGIO CENTRALINA FLY GAS

La centralina Fly Gas deve essere fissata all'interno dell'abitacolo, sotto il cruscotto, lato guidatore.

Ancorare la centralina Fly Gas ai due fori "A" della relativa staffa mediante i dadi M5 in dotazione.

Per il montaggio della centralina, è necessario svitare le due viti originali della staffa di fissaggio pedale freno.

Fatta questa operazione, inserire il gruppo staffa/centralina tramite i fori "B", e con le viti originali bloccare il gruppo staffa/centralina.

A montaggio ultimato il connettore della centralina deve essere rivolto verso il lato anteriore sinistro della vettura (fig. 3).

A montaggio ultimato il connettore della centralina deve essere rivolto verso il lato anteriore sinistro della vettura (fig. 3).

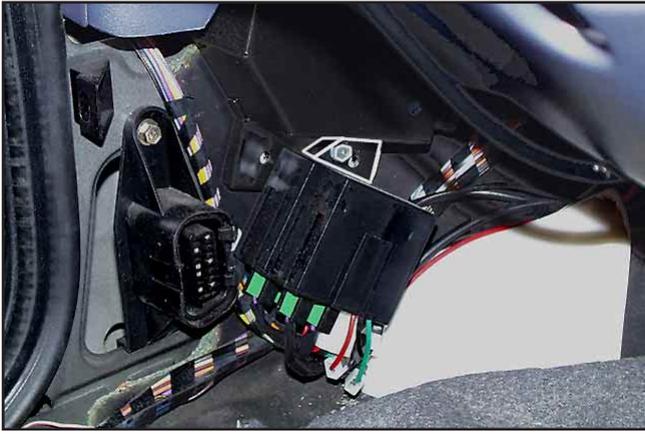
MONTAGGIO MODULAR HI

Posizionare i modular HI all'interno dell'abitacolo, lato guidatore, sul piantone anteriore sinistro.

Per poter effettuare le operazioni di montaggio, è necessario sollevare la moquette.

Con una punta $\varnothing 5$ mm, far saltare il rivetto originale del sostegno in lamiera centralina benzina.

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



aletta di fissaggio.

Fissare i Modular HI con una Parker autoforante 4,8x16 al foro precedentemente liberato dal rivetto.

Riposizionare la moquette.

MONTAGGIO COMMUTATORE

L'installazione del commutatore è a discrezione dell'installatore.

Per il passaggio del cablaggio 10 poli dal vano motore all'abitacolo si consiglia di eseguire un foro con una fresa \varnothing 13 mm sulla paratia motore fra servofreno e passaggio cavo apricofano.

COLLEGAMENTI ELETTRICI

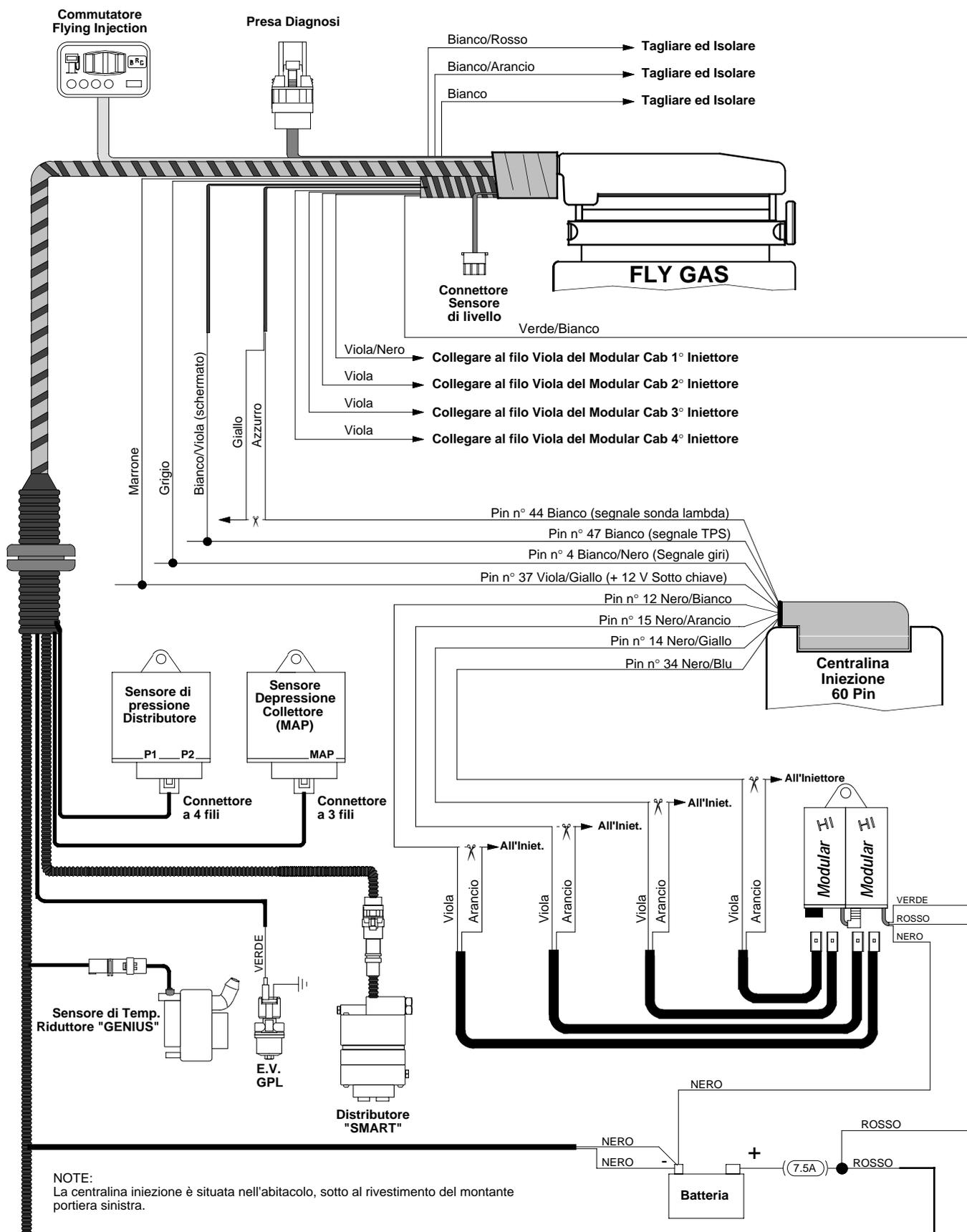
A questo punto, con riferimento allo schema elettrico specifico, eseguire le connessioni elettriche, sia nel vano motore che all'interno dell'abitacolo seguendo le precauzioni d'installazione contenute nel manuale per l'uso del sistema Flying Injection.

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
FORD KA 1.3i. ANNO '98
INIEZIONE ELETTRONICA MULTIPPOINT EEC-V**

Data:	03.03.00
Schema N°:	1
An. Sch. del:	///././.
Disegn.:	M.P.
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.