



ISTRUZIONI DI MONTAGGIO KIT SEQUENT GPL COMPLETO MITSUBISHI OUTLANDER 2.0i 16V

- Anno: dal 2003 • kW: 100 • Sigla Motore: 4G63
- Iniezione: elettronica multipoint
- Versione centralina iniezione benzina: vedi figura 1 pagina 2
- Accensione: elettronica

› Kit Sequent GPL completo Mitsubishi Outlander 2.0i 16V cod. E090S12402



LEGENDA

- 1 - ELETTROVALVOLA GPL
- 2 - RIDUTTORE GENIUS
- 3 - FILTRO FJ1
- 4 - RAIL
- 5 - SENSORE DI PRESSIONE P1 e MAP
- 6 - CENTRALINA FLY SF
- 7 - MODULAR LD, RELE', FUSIBILI

LUNGHEZZA TUBAZIONI

descrizione	lunghezza (mm)	quantità
da RAIL a collettori	280	4
da RAIL a P1	360	1
da GENIUS a FILTRO FJ1	220	1
da FILTRO FJ1 a RAIL	420	1
da GENIUS a presa press.	440	1
da MAP a presa press.	360	1



Istruzione FI050034, n° 1 del: 21 gennaio 2004

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



VERSIONE CENTRALINA INIEZIONE BENZINA

La centralina iniezione benzina è situata sul pavimento vettura, a destra sotto il cassetto portaoggetti lato passeggero ed è composta da 4 connettori uno da 26 Pin, uno da 16 Pin, uno da 12 Pin ed uno da 24 Pin (vedi fig. 1).



MONTAGGIO PARTE POSTERIORE

REALIZZAZIONE FORI VANO BAGAGLI E FISSAGGIO SERBATOIO

Aprire il portellone posteriore, sganciare e ribaltare i sedili.

Sganciare il telo di copertura vano bagagli e riporlo sui sedili ribaltati.

Togliere il piano di copertura ruota di scorta.

Rimuovere la ruota di scorta.

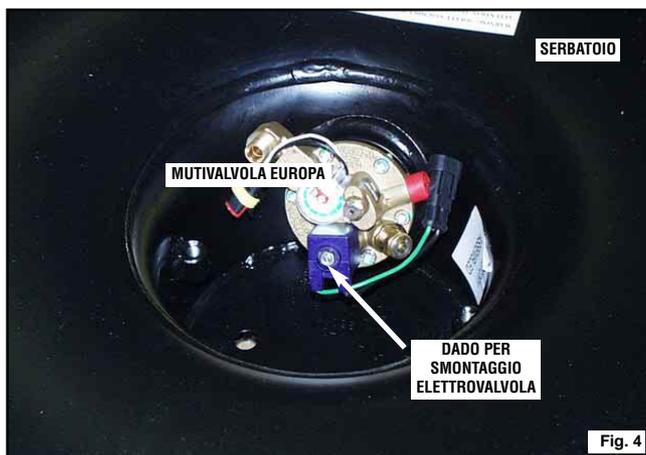
Proteggere la carrozzeria con le apposite protezioni copriparafango in sky cod. 90AV99004002.

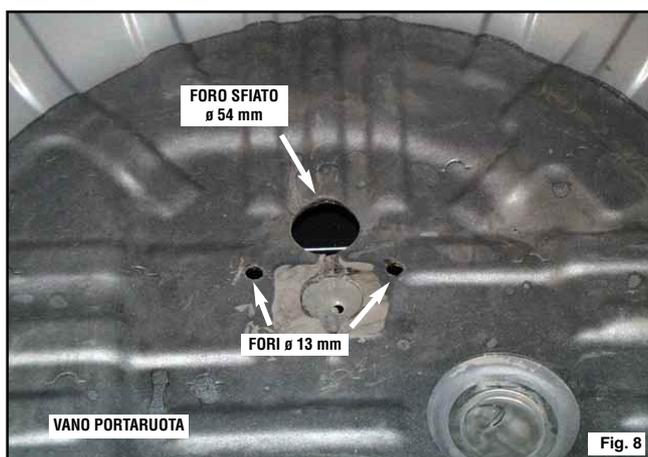
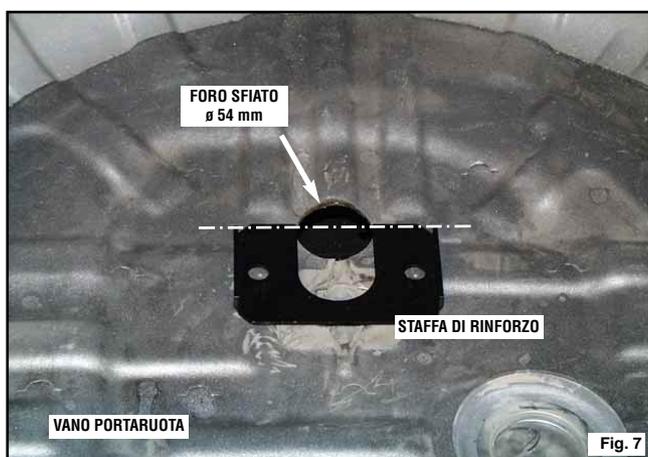
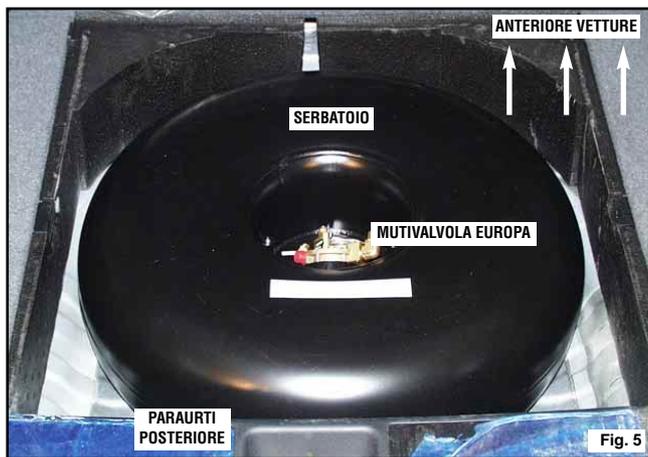
Proteggere con del cartone il vano abitacolo. Con l'ausilio di un flessibile, eliminare il supporto originale di bloccaggio ruota di scorta (fig. 3).

Aspirare i trucioli e togliere la protezione.

Prelevare il serbatoio. Togliere l'anellino rosso in PVC "fuse".

Per agevolare il montaggio dei raccordi sull'elettrovalvola è possibile smontare la bobina sulla multivalvola nel seguente modo: togliere il gommi-





no nero e smontare la bobina della multivalvola intervenendo sul dado (fig. 4 pag. 2). **Qualora non si abbia dimestichezza con il prodotto non procedere allo smontaggio della bobina, in quanto questo potrebbe comprometter il buon funzionamento del dispositivo.**

Per il corretto funzionamento della multivalvola è fondamentale che il serbatoio, una volta alloggiato all'interno della vasca portaruota, risulti posizionato parallelamente al piano di terra.

Inserire il serbatoio all'interno del vano portaruota con la ghiera rivolta verso l'abitacolo, spingendolo il più possibile verso l'abitacolo (vedi fig. 5). Con l'ausilio di un pennarello segnare i punti dove i fori di fissaggio del serbatoio e il foro dello sfiato coincidono sul vano portaruota.

Rimuovere il serbatoio.

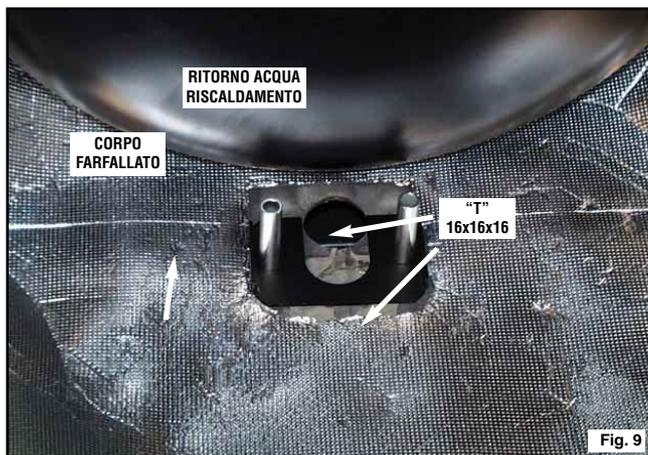
Eseguire un foro \varnothing 5 mm in corrispondenza del foro sfiato, quindi utilizzando una fresa \varnothing 54 mm eseguire il foro centrale (fig. 6).

Posizionare la staffa di rinforzo, quindi utilizzando i due punti di fissaggio serbatoio segnati nel vano portaruota come riferimento verticale, spostare la staffa in modo che l'estremo si trovi a metà del foro \varnothing 54 mm (fig. 7).

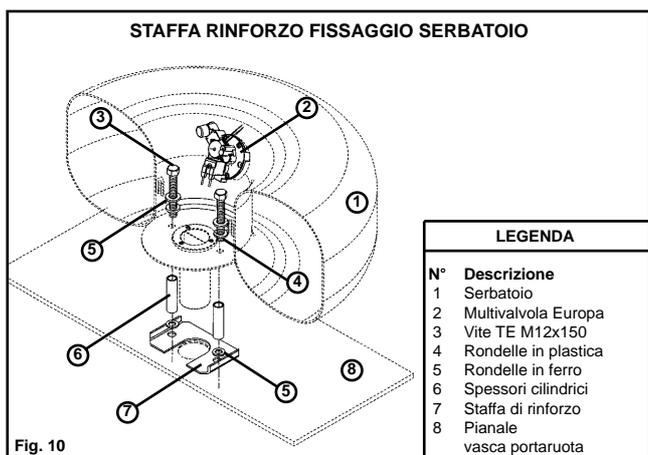
Segnare il vano portaruota in corrispondenza dei due fori sulla staffa di rinforzo.

Togliere la staffa e realizzare due fori con una punta \varnothing 13 mm (fig. 8). Aspirare eventuali trucioli.

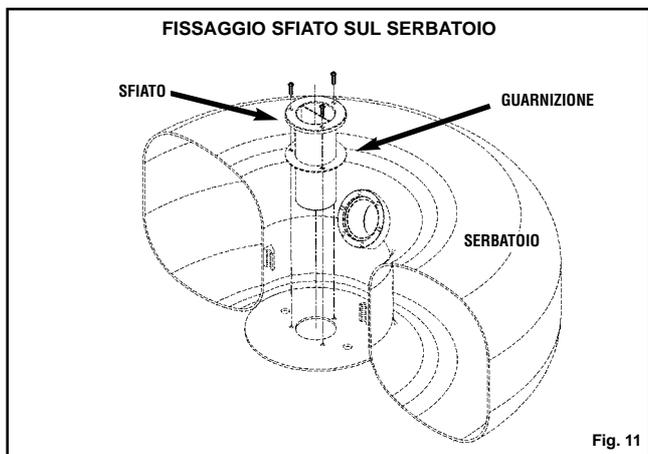
Inserire il rivestimento ignifugo nel vano portaruota. Posizionare la staffa di rinforzo in corrispondenza dei fori realizzati sul vano portaruota. Segnare sul rivestimento la sagoma della staffa. Togliere la staffa. Tagliare il rivestimento dove segnato.



Riposizionare il rivestimento e la staffa di rinforzo. Posizionare sulla staffa di rinforzo i due distanziali con relative rondelle (figg. 9 e 10). Posizionare il serbatoio avendo cura di non far cadere i distanziali. Inserire le viti TE M12x150, le rondelle in plastica e le rondelle in ferro come da fig. 10). Tagliare 2 cm di sfiato serbatoio in plastica.



Posizionare l'apposito sfiato completo di guarnizione all'interno del serbatoio fissandolo con le viti Parker 3,9x13 in dotazione (fig.11).



Piegare opportunamente il rivestimento ignifugo pizzicandolo tra vano lamiera e serbatoio (fig. 12).



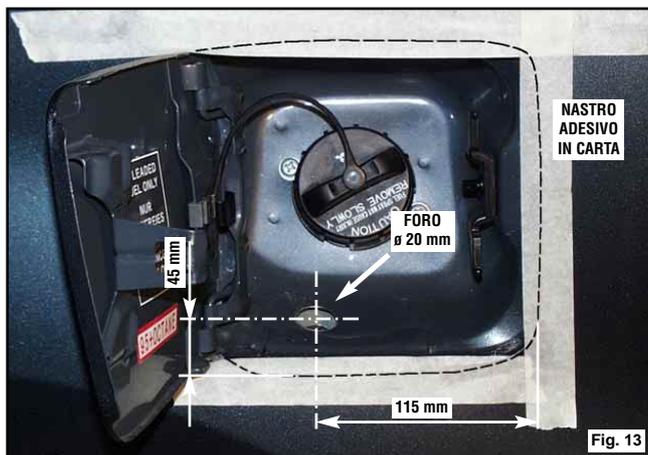


Fig. 13



Fig. 14

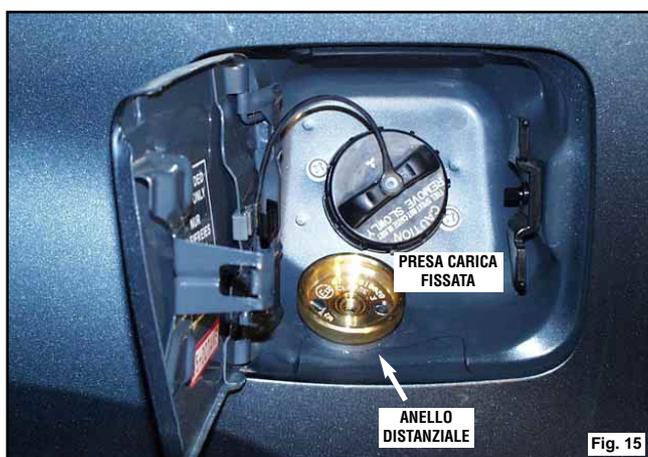


Fig. 15

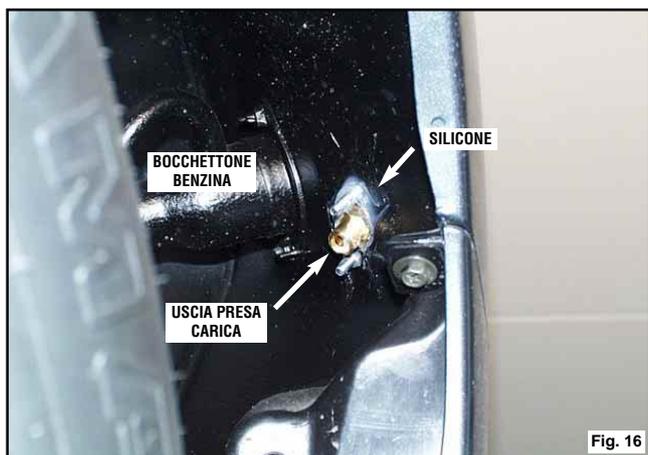


Fig. 16

MONTAGGIO PRESA DI CARICA

La presa carica deve essere inserita all'interno del vano bocchettone benzina.

Aprire lo sportellino vano bocchettone benzina. Proteggere opportunamente la carrozzeria vettura in prossimità del vano bocchettone benzina con nastro adesivo in carta.

Tenendo presenti gli ingombri della presa carica realizzare un primo foro $\varnothing 5$ mm come da figura. Allargare il foro a $\varnothing 20$ mm (fig. 13).

Inserire la presa carica nel foro realizzato.

Punzonare in corrispondenza dei due fori di fissaggio. Togliere la presa carica e forare $\varnothing 5$ mm. Pulire opportunamente.

Tattare con silicone la zona dove andrà posizionata la presa carica (fig. 14).

Inserire sulla presa carica l'apposito anello distanziale. Inserire le due vite sulla presa carica e sull'anello distanziale. Chiudere l'uscita della presa carica con della carta (per evitare l'ingresso di silicone). Inserire la presa carica con distanziale e viti nel foro realizzato.

Fissare la presa con le viti e i dadi i dotazione ai due fori $\varnothing 5$ mm realizzati (fig. 15).

Siliconare la zona tra presa carica e interno del parafango (fig. 16). Togliere la carta dall'uscita presa carica.

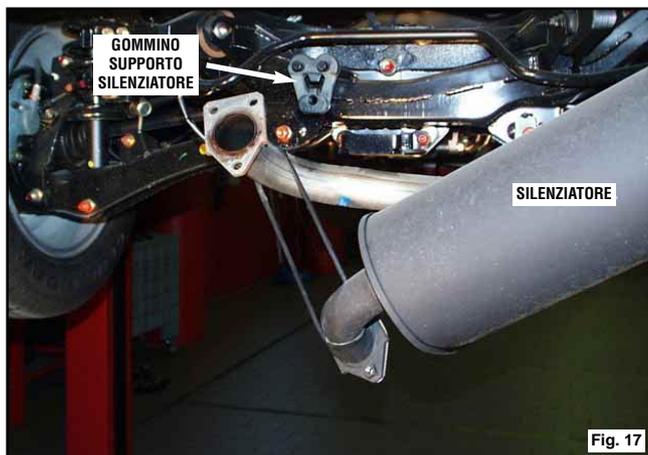
Avvitare il tappo in plastica sulla presa.

Rimuovere il nastro adesivo in carta.

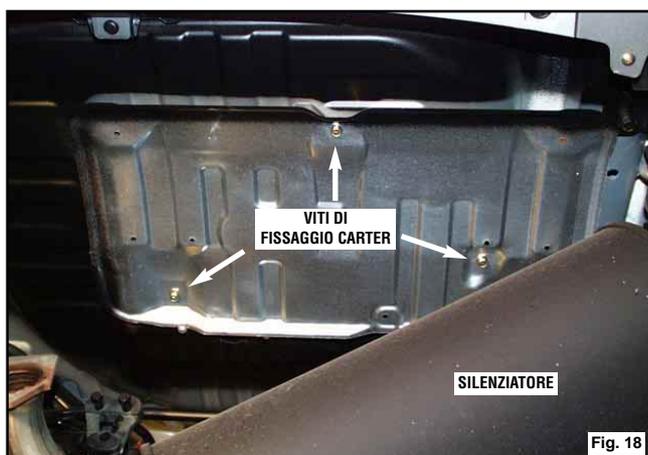
Chiudere lo sportellino benzina.

Posizionare la vettura sul ponte.

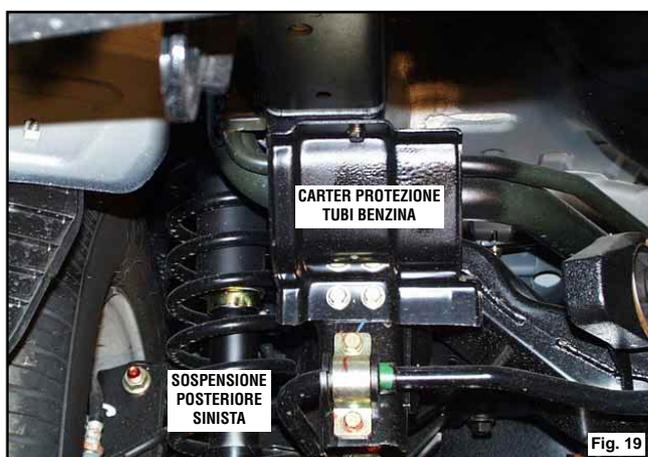
Sollevarla la vettura.



Staccare la parte terminale del silenziatore intervenendo sulle tre viti di fissaggio e sganciarlo dal gommino. Legare opportunamente il terminale per evitare una eccessiva torsione (fig. 17).



Smontare il carter sottostante intervenendo sulle tre viti (fig. 18).

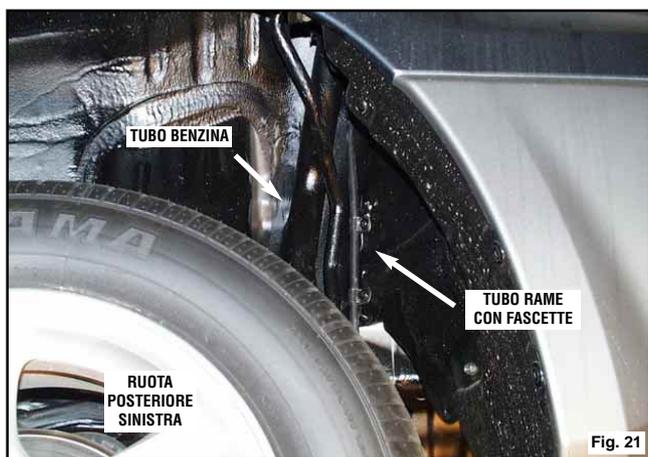


Smontare il carter di protezione tubi benzina (fig. 19).

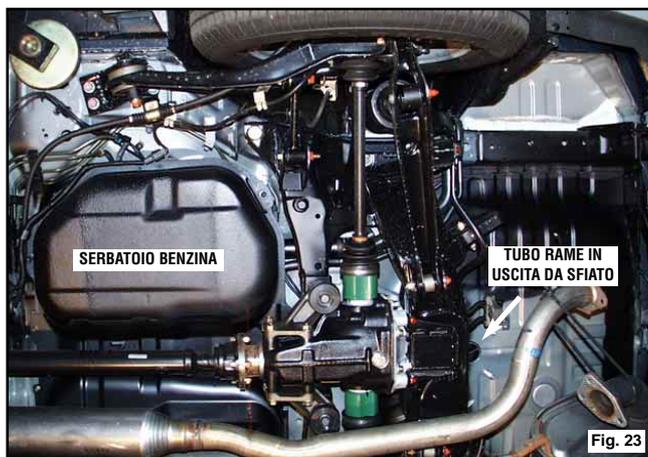
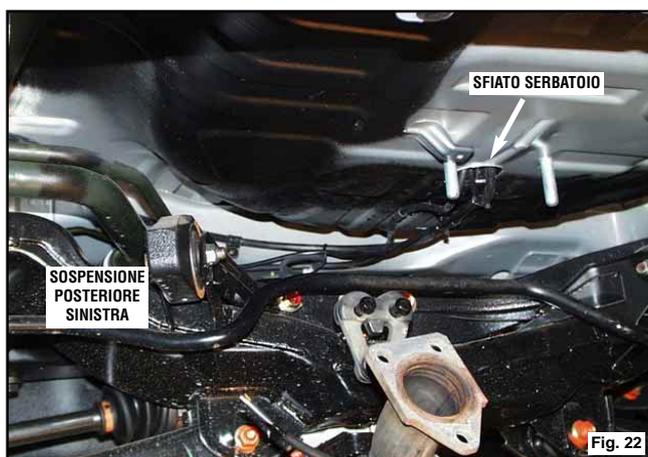


FISSAGGIO TUBO RAME PRESA CARICA

Smontare la ruota posteriore sinistra.
 Raccordare sulla presa carica il tubo rame con l'apposito raccordo con bicono (fig. 20).
 Sagomare il tubo rame in modo che segua il tubo benzina, quindi fa arrivare il tubo rame al raccordo di ingresso della multivalvola, passando all'interno dello sfiato (figg. 21 e 22 pag. 7).
 Raccordare il tubo rame sulla multivalvola con l'apposito raccordo con bicono.



Utilizzando le apposite fascette fissare il tubo rame lungo il suo percorso.
 Si consiglia di inserirle ad una distanza di circa 20 cm l'una dall'altra.
 Rimontare la ruota posteriore sinistra.
 Rimontare il carter tubi benzina.



FISSAGGIO TUBO RAME ELETTROVALVOLA GPL E CAVO INDICATORE DI LIVELLO

Aprire i supporti tubi presenti sul fondo vettura (fig. 24).

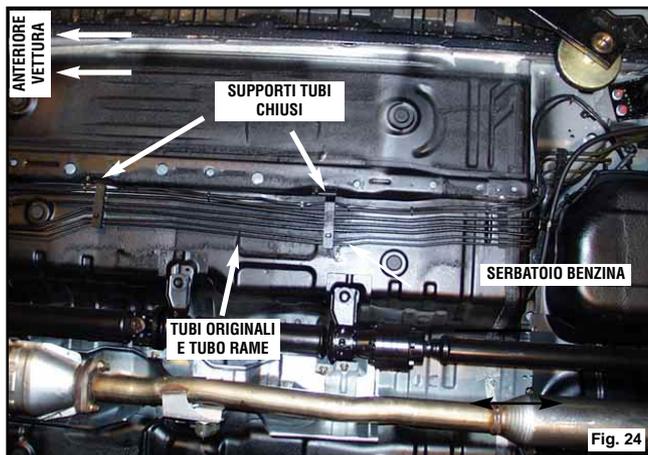
Inserire il cablaggio prolunga per elettrovalvola posteriore e sensore di livello nello sfiato ancora libero.

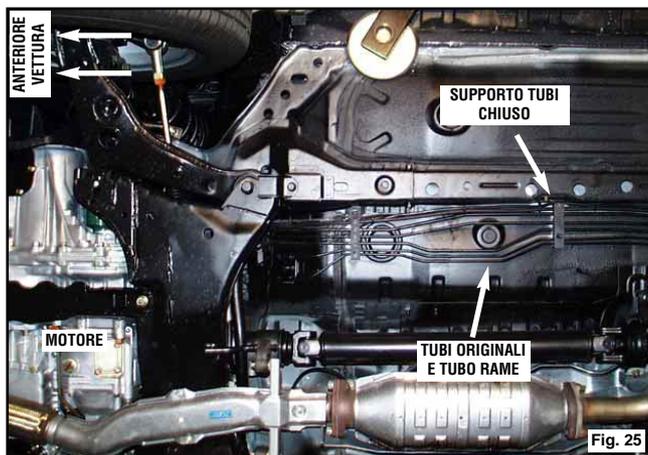
Inserire nello sfiato il tubo rame e raccordarlo sull'uscita della multivalvola con raccordo e bicono. Sagomare il tubo rame in modo che arrivi alla parte anteriore del vano portaruota, quindi proseguire a sinistra del serbatoio benzina.

Dove necessario fissare al fondo vettura il tubo rame con le apposite fascette, inserendole ad una distanza di circa 20 cm l'una dall'altra.

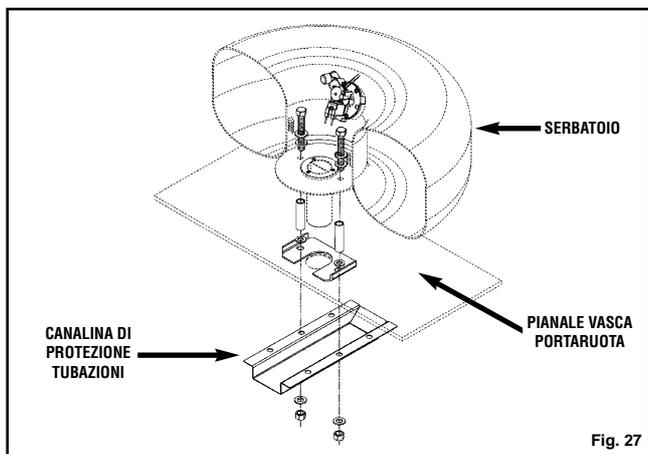
Infine far arrivare la tubazione all'anteriore vettura fissandola ai supporti tubi originali ancora liberi presenti sul fondo vettura (figg. 24 e 25).

Raggiungere il vano motore facendo salire la tubazione tubo rame a destra del piantone anteriore sinistro, e fissandola con le apposite fascette.





te.
 Togliere i due pousoire di fissaggio moquette ed utilizzando le fascette fissare il tubo rame sulla paratia motore fino ad arrivare all'elettrovalvola. Utilizzando delle fascette in Nylon, fascettare il cablaggio elettrovalvola posteriore/indicatore di livello insieme al tubo rame diretto al motore arrivando fino all'elettrovalvola.
 Chiudere i supporti tubi presenti sul fondo vettura bloccando così anche la tubazione gas.

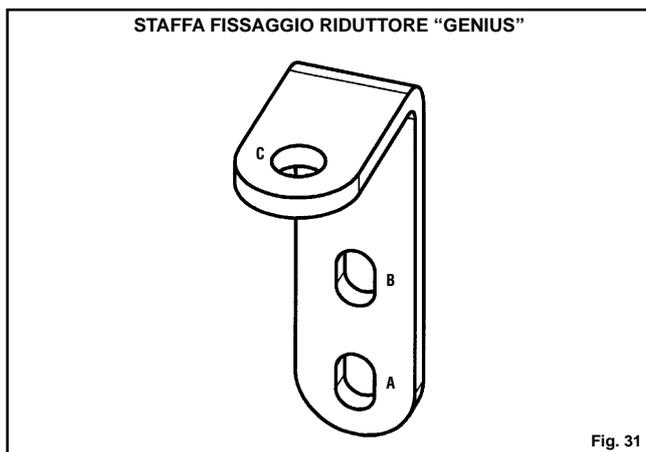
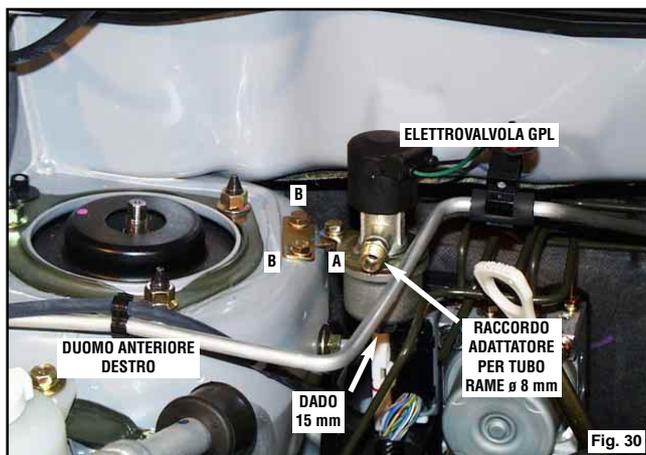
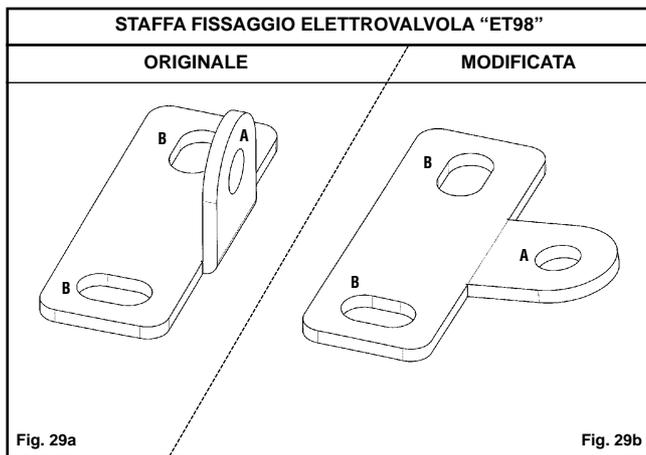


FISSAGGIO SERBATOIO

Posizionare la canalina di protezione tubi gas come indicato nelle figure 27 e 28 e mediante le viti inserite in precedenza e i due dadi M12 in dotazione, bloccare il serbatoio alla vasca portaruota (vedi figura 28).
 Tagliare le parti di filetto in eccesso.
 Trattare con vernice le zone tagliate (fig. 28).



Rimontare il carter che protegge il fondo vettura dal silenziatore (fig. 18 pag. 6).
 Riagganciare il terminale del silenziatore al gommino e rimontarlo.



MONTAGGIO PARTE MECCANICA ANTERIORE

MONTAGGIO ELETTROVALVOLA GPL

Aprire il cofano. Proteggere la carrozzeria con le apposite protezioni copriparafango in sky cod. 90AV99004002.

Eliminare la piega esistente sulla staffa elettrovalvola (fig. 29).

Utilizzando il foro "A" fissare la staffa all'elettrovalvola con una vite M6x16, due rondelle ed un dado M6.

Svitare il dado da 15 mm di fissaggio vaschetta elettrovalvola (fig. 30). Posizionare il gruppo staffa/elettrovalvola sul duomo ammortizzatore anteriore destro. Ruotare il corpo dell'elettrovalvola in modo che la freccia indicata sull'elettrovalvola sia rivolta verso l'anteriore vettura.

Richiudere il dado da 15 della vaschetta elettrovalvola. Posizionare il gruppo staffa/elettrovalvola sul duomo anteriore destro e segnare i due punti "B" dove fissare la staffa (fig. 30).

Forare nei due punti $\varnothing 5$ mm, quindi filettare M6. Avvitare sull'uscita elettrovalvola il raccordo adattatore per tubo rame $\varnothing 8$ mm. Utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21). Realizzare una voluta elastica raccordare sull'ingresso dell'elettrovalvola il tubo rame proveniente dal posteriore vettura.

Fissare il gruppo staffa/elettrovalvola ai due fori "B" ottenuti con le viti TE M6x16 con rondelle.

MONTAGGIO RIDUTTORE GENIUS

Nella parte sinistra del vano motore smontare nell'ordine: il risonatore superiore intervenendo sulle due clip, la presa d'aria intervenendo sui due pousoire, infine scollegare lo sfiato olio dal manicotto di aspirazione. Staccare i pousoire del filo debimetro e scollegare il connettore. Svitare la fascetta che fissa il manicotto di aspirazione al corpo farfallato. Svitare le due viti di fissaggio filtro aria. Togliere scatola filtro e manicotto di aspi-

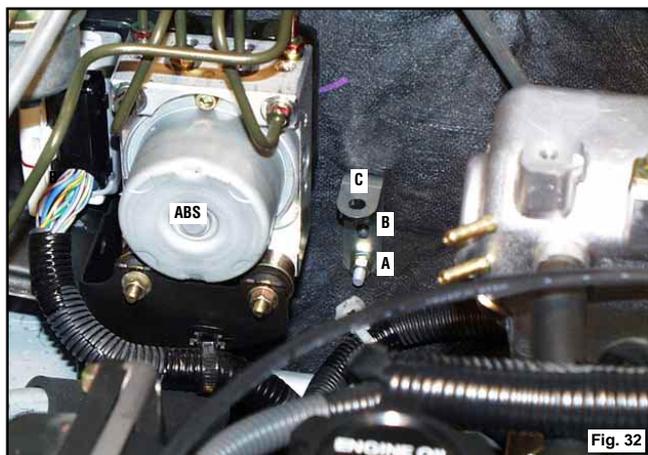


Fig. 32



Fig. 33

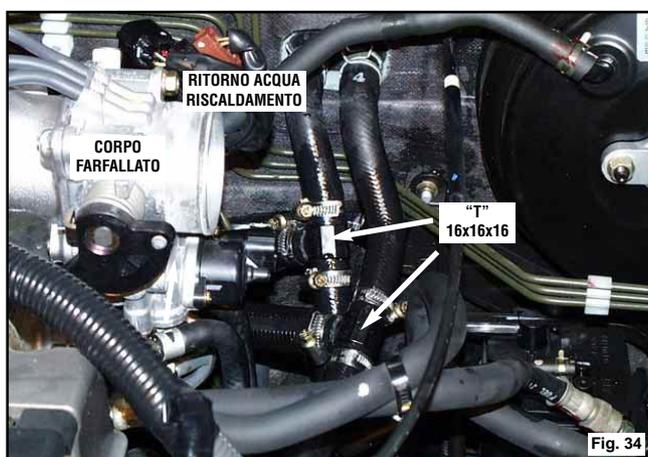


Fig. 34

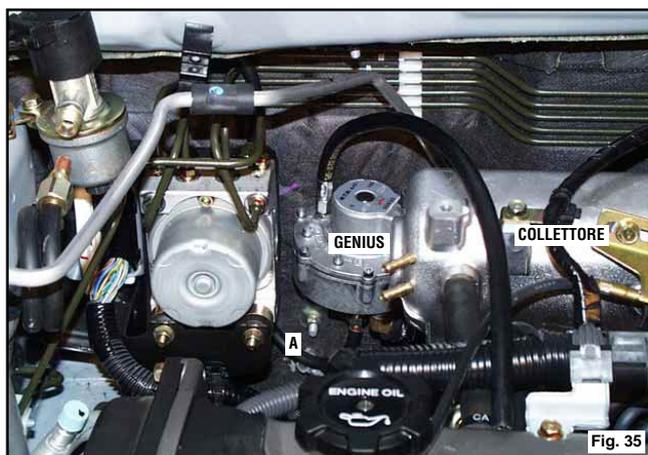


Fig. 35

razione.

Nella parte destra del vano motore togliere l'asta dell'olio e il suo supporto intervenendo sull'apposita vite. Togliere la fascetta cavo ABS situata sulla paratia motore a destra.

Utilizzando l'asola "A" della staffa Genius fissarla al prigioniero originale dal quale è stata tolta la fascetta cavo ABS, con un dado M6 ed una rondella (fig. 32). Utilizzando un trapano a 90° e la staffa come dima realizzare un foro \varnothing 5 mm in corrispondenza dell'asola "B" (fig. 32).

Fissare ulteriormente la staffa al foro "B" realizzato con una Parker 4,8x16 e rondella (fig. 33).

In base alla posizione finale del riduttore, raccordare il tubo rame da utilizzare tra Genius ed elettrovalvola realizzando una voluta elastica.

Raccordare alla parte anteriore del riduttore il tubo depressione.

Posizionare il riduttore sulla staffa senza fissarlo.

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 fig. 34.

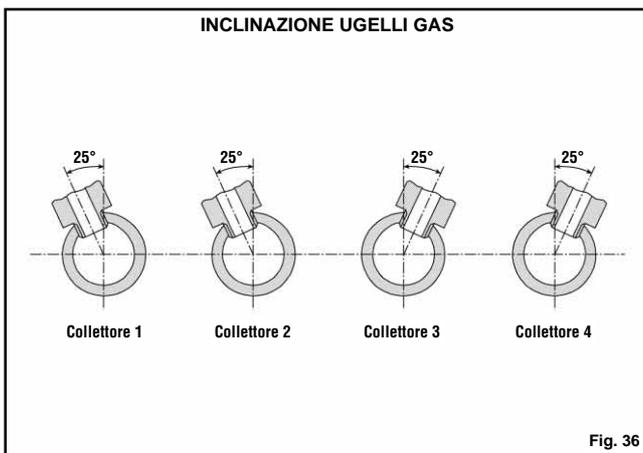
Interrompere il tubo del ritorno acqua riscaldamento abitacolo a circa 11 cm dalla paratia, quindi inserirvi il "T" 16x16x16. Tagliare il tubo di mandata acqua riscaldamento abitacolo in modo che le due tubazioni acqua dirette al Genius non si sovrappongano, si consiglia di eliminare circa 2 cm di tubo originale in modo da permettere l'inserimento del "T".

Realizzare il circuito acqua riduttore utilizzando il tubo acqua e le fascette in dotazione (vedi fig. 34). Avvitare le fascette rivolgendo le viti verso l'alto, in modo che non danneggino i tubi. Far passare le tubazioni acqua riduttore, sotto l'ingresso sulla paratia delle tubazioni condizionatore. Proteggere le tubazioni acqua con del tubo corrugato.

Fissare il riduttore alla staffa con la vite TE M8x12 con rondella (fig. 35).

Raccordare sull'elettrovalvola il tubo rame diretto al Genius.

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



MONTAGGIO UGELLI GAS

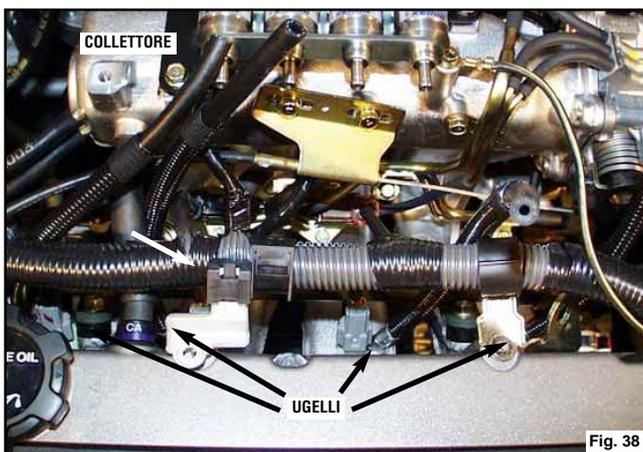
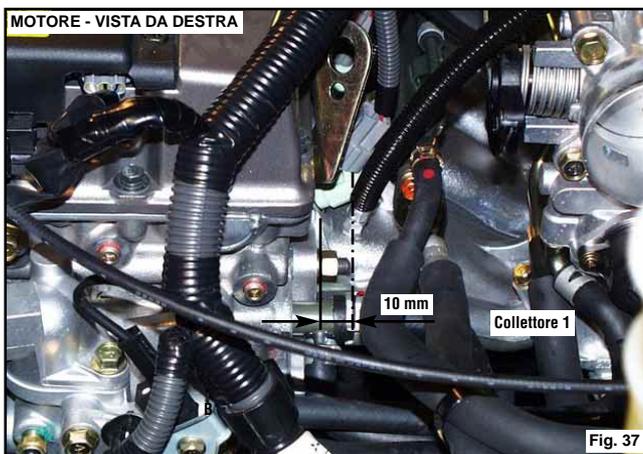
Attenendosi alle istruzioni di carattere generale riportate nel paragrafo 5.6 del manuale **Sequent per l'installatore**, procedere con una punta \varnothing 5 mm alla foratura dei collettori.

Ogni foro deve essere eseguito con un'inclinazione di circa 25° come indicato nelle figure 36 e 38, ad una distanza di circa 10 mm dalla sede degli iniettori (fig. 37).

Eseguire con un maschio M6 la filettatura dei fori precedentemente eseguiti.

Con l'ausilio di due chiavi da 10 mm avvitare ogni singolo ugello al raccordo della tubazione 4x10.

Avvitare sui fori dei collettori gli ugelli con la relativa tubazione, utilizzando sulle filettature il sigilante consigliato (Loctite n° 83-21).



STAFFA FISSAGGIO "RAIL" CON INIETTORI KEIHIN E FILTRO "FJ1"

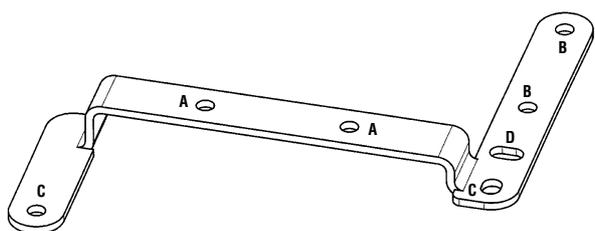


Fig. 39

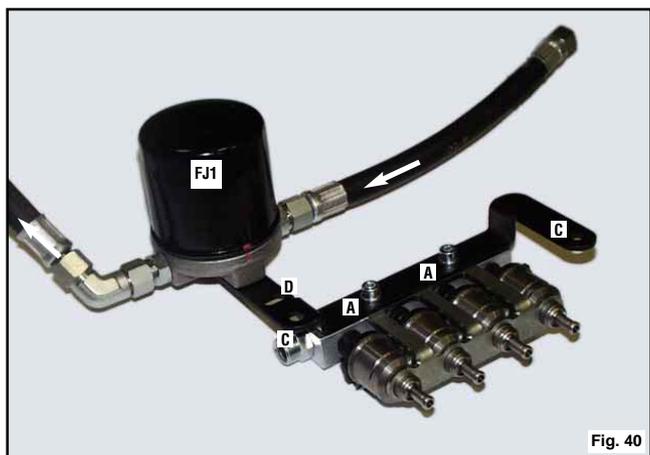


Fig. 40

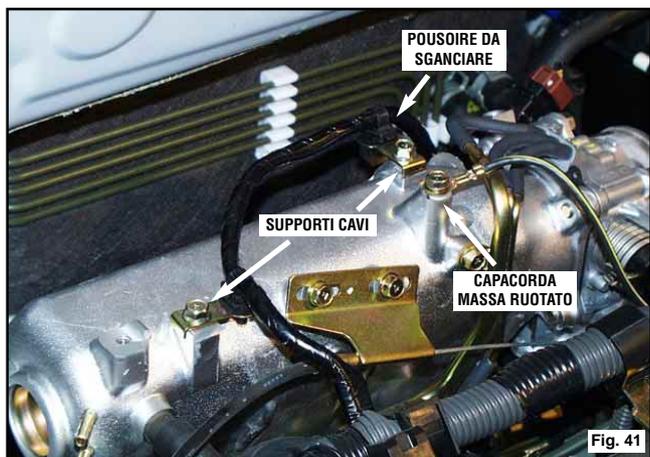


Fig. 41



Fig. 42

MONTAGGIO RAIL CON INIETTORI KEIHIN E FILTRO FJ1

Fissaggio:

Assemblare il Rail, la staffa di fissaggio iniettori, e la staffa di fissaggio Rail tra di loro, utilizzando la minuteria in dotazione ed i fori "A" della staffa (fig. 40). Fissare il filtro "FJ1" ai fori "B" della staffa utilizzando le due viti TE M6x10 e le rondelle in dotazione ed orientandolo con la freccia (verso di percorrenza del gas) verso l'esterno della staffa (fig. 40).

Avvitare sull'ingresso del filtro il tubo 10x17 l = 220 mm. Avvitare sull'uscita del filtro il tubo gas 10x17 l = 440 mm utilizzando la curva 120°. Orientare la curva in modo che a montaggio ultimato sia rivolta verso la paratia, inclinata di 45° verso il basso (fig. 40).

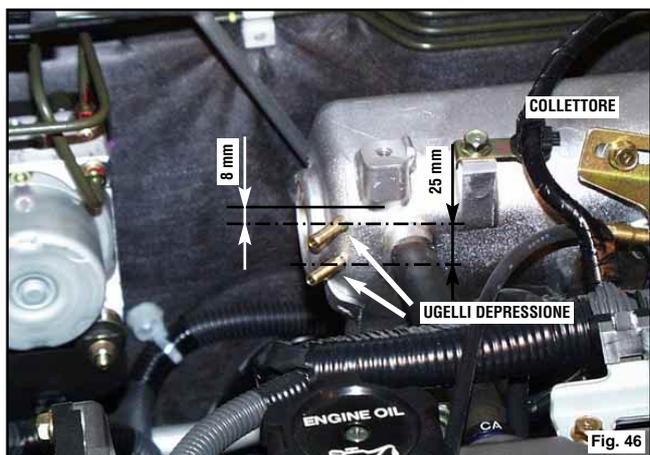
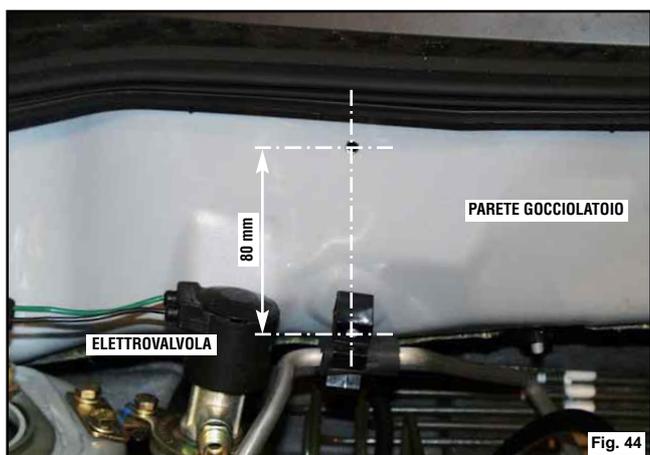
Svitare le viti di fissaggio supporti cavi sul collettore. Sganciare il pousoire dal supporto cavi posteriore (fig. 41). Svitare la vite di fissaggio massa presente sul collettore e ruotare il capicorda in modo che il filo arrivi da destra. Riavvitare la vite (vedi fig. 41).

Posizionare il gruppo staffa/FJ1/Rail sul collettore in modo che il foro e l'asola "C", corrispondano con i fori filettati originali, sui quali erano fissati i due supporti cavi originali. Riposizionare il supporto cavi anteriore tra staffa Rail/FJ1 e collettore (fig. 42). Fissare il tutto con le viti originali. Inserire il pousoire originale sull'asola "D" della staffa come da fig. 42.

Collegamento delle varie raccorderie:

Avvicinare le tubazioni provenienti dagli ugelli sui corrispondenti iniettori, in modo che non siano eccessivamente lunghe e non generino strozzature, quindi tagliare a misura e fissare ad ogni iniettore con le relative fascette "Click" (vedi fig. 43 pag. 13). Aprire longitudinalmente del tubo corrugato ed utilizzarlo per rivestire le tubazioni ugelli-iniettori.

Raccordare la tubazione 10x17 in ingresso al filtro al riduttore. Avvitare la tubazione 10x17 in uscita dal filtro al Rail iniettori.



SENSORE DI PRESSIONE P1 E MAP

Inserire sul sensore l'apposita aletta di fissaggio.

Raccordare le due tubazioni sul sensore.

Posizionare il sensore nella parte destra della parete gocciolatoio.

Segnare il punto dove fissare il sensore (fig. 44).

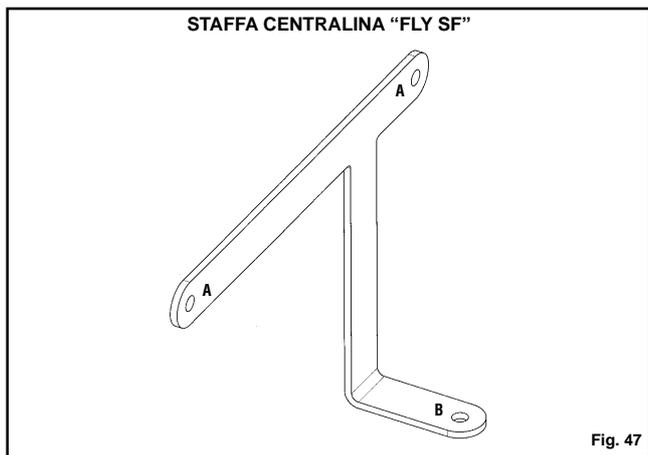
Forare nel punto segnato $\varnothing 5$ mm, quindi fissare il sensore con una vite Parker (fig. 45).

Avvitare il raccordo P1 sul Rail iniettori.

PRESE DEPRESSIONE

Le prese depressione per il riduttore ed il sensore vanno ottenute nella parte destra superiore del collettore di aspirazione.

Seguendo le quote indicate realizzare due fori $\varnothing 5$ mm quindi filettare M6. Trattare le filettature degli ugelli con il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21), quindi avvitarli sul collettore. Collegare la tubazione depressione diretta al riduttore su uno dei due ugelli. Collegare la tubazione depressione diretta al sensore sul rimanente ugello.

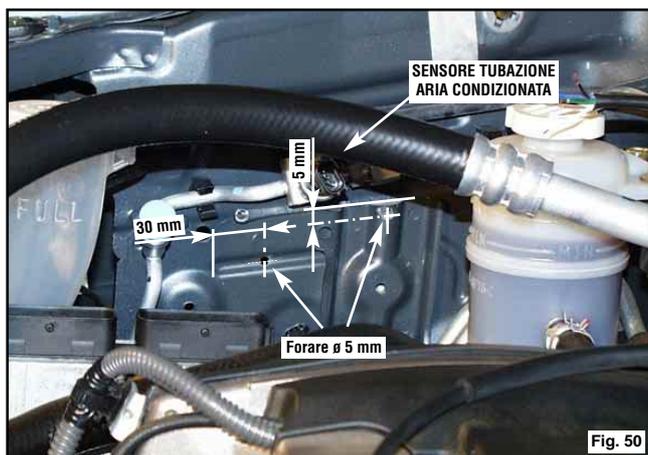
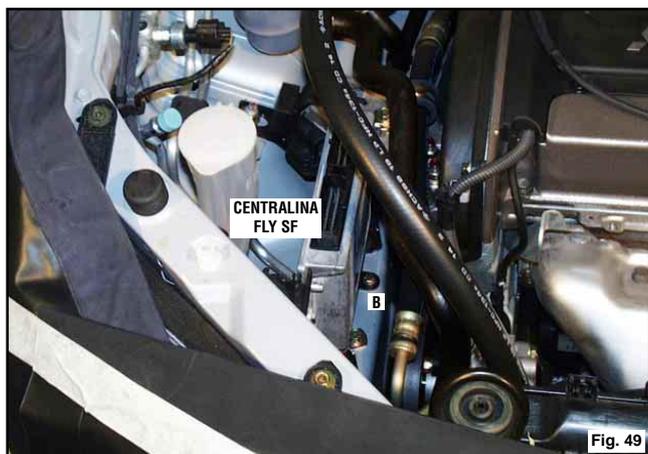
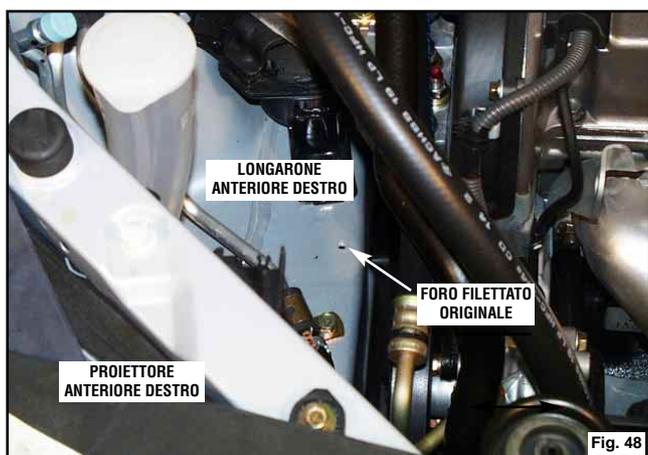


MONTAGGIO PARTE ELETTRICA

FISSAGGIO CENTRALINA FLY SF

Utilizzando i due bulloni M5 fissare la centralina FLY SF ai fori "A" della staffa, in modo che il foro "B" si trovi sotto la centralina (vedi fig. 49).

Utilizzando il foro "B" ed una vite TE M6x10 con rondella, fissare il gruppo staffa/Fly SF al foro filettato originale presente sul longarone anteriore destro (figg. 48 e 49).

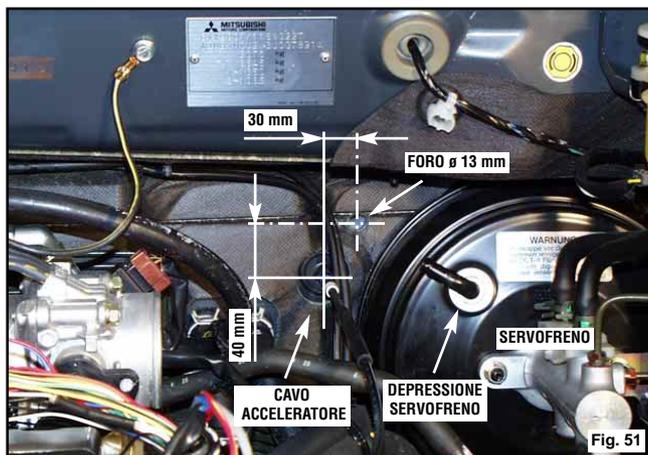


FISSAGGIO MODULAR LD RELE' E FUSIBILI

Scollegare il connettore sensore tubazione aria condizionata.

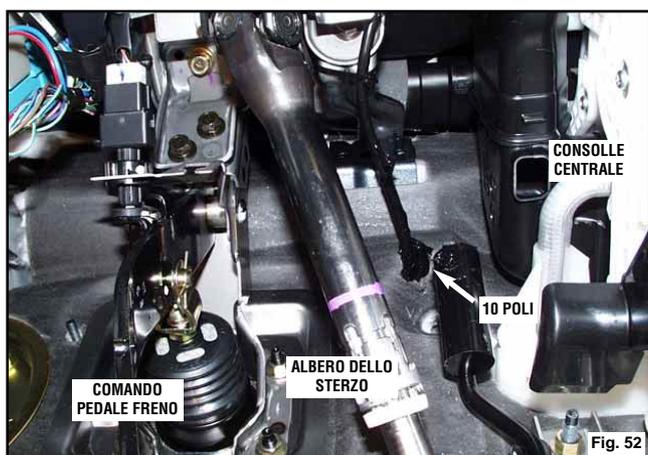
Realizzare due fori \varnothing 5 mm come da figura 50.

Incastrare tra di loro i due Modular LD.



PASSAGGIO CABLAGGIO 10 POLI

Scollegare la depressione sul servofreno. Realizzare un foro \varnothing 13 mm per il passaggio del cablaggio 10 Poli diretto al commutatore sopra il cavo acceleratore, come indicato in fig. 51. Sotto il volante aprire il rivestimento in corrispondenza del foro \varnothing 13 mm realizzato sulla paratia motore. Far passare attraverso il foro realizzato il cablaggio 10 Poli. Siliconare opportunamente la zona tra cablaggio e foro (fig. 52).



Svitare il pomello della leva del cambio, togliere il posacenere. Sollevare la plastica superiore del tunnel centrale alzandola nella parte posteriore. Scollegare la luce del posacenere. Far arrivare il cablaggio 10 poli nel tunnel centrale. Spostare il rivestimento a sinistra della parete tunnel centrale. Inserire il cablaggio tra rivestimento e parete tunnel.

Fissare nuovamente il rivestimento con colla a caldo.



MONTAGGIO COMMUTATORE

Strappare un pezzo di nastro adesivo in carta della larghezza del tunnel.

Utilizzando il commutatore disegnare sul nastro il profilo del commutatore. Posizionarlo centralmente alla plastica superiore del tunnel centrale tolta in precedenza, in modo che si trovi tra rivestimento leva del cambio e vano portabottiglia (fig. 54).

Forare con l'apposito attrezzo sede commutatore ad incasso cod. 90AV99000043.

Togliere il nastro adesivo.

Rifilare opportunamente il foro con un cutter.

Inserire il commutatore.

Fissare ulteriormente il commutatore con colla a caldo come illustrato in fig. 55 pag. 16. Fare attenzione in questa fase a non inserire la colla a caldo in corrispondenza del tasto commutatore, in quanto questa potrebbe precludere il corretto funzionamento del commutatore.

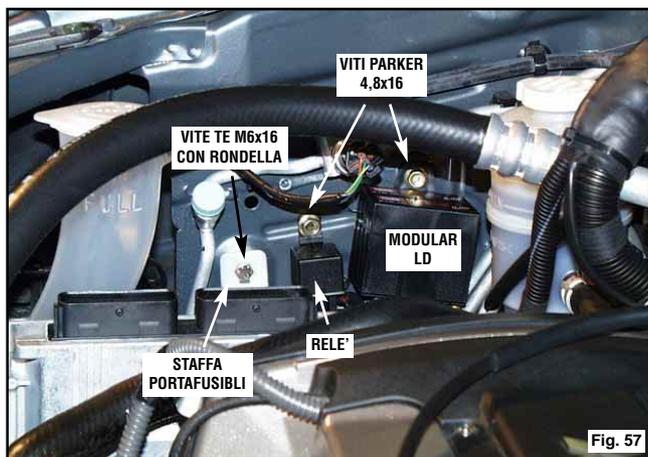
Attendere la solidificazione della colla, quindi





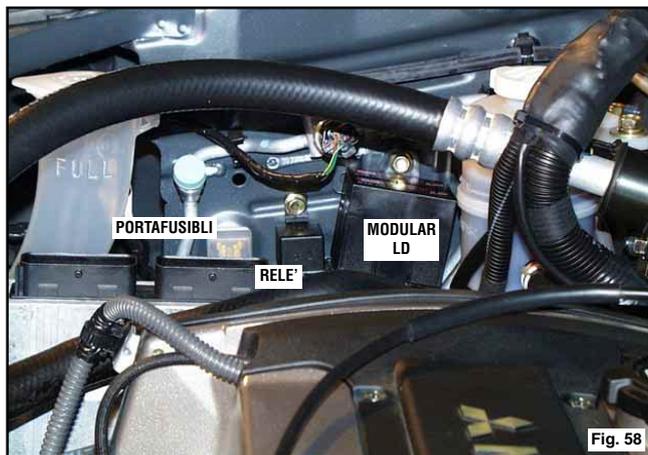
riposizionare la plastica sul tunnel centrale, avendo cura di collegare commutatore e luce del posacenere.

Riavvitare il pomello della leva del cambio, reinserire il posacenere.



COLLEGAMENTI ELETTRICI

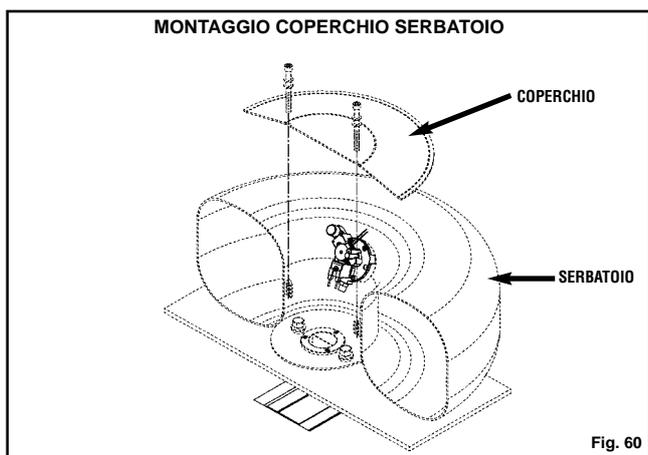
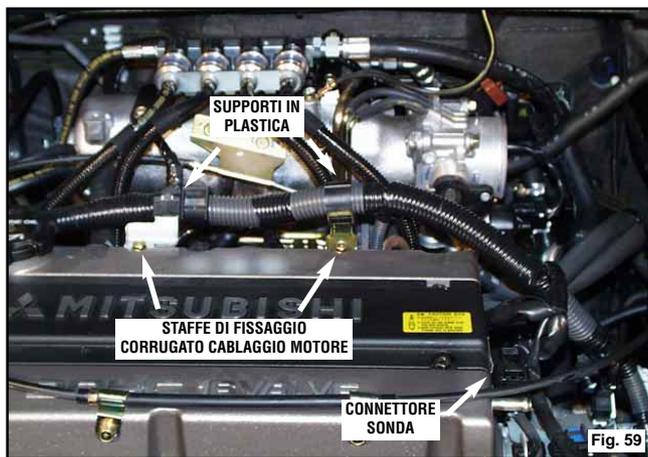
Ancorare la staffa del portafusibile al foro filettato originale con una vite TE M6x16 con rondella (vedi fig. 57). Collegare i Modular LD al cablaggio Fly SF. Fissare i Modular LD ed il relè con due Parker 4,8x16. Incastrare il portafusibile sulla staffa (fig. 58). Smontare le due staffe che fissano il corrugato cablaggio motore sopra gli iniettori benzina (fig. 59 pag. 17). Aprire il corrugato eliminando i due supporti in plastica. Scollegare il connettore sonda.



Collegare il cablaggio FLY SF ai connettori di iniettori, sensore temperatura Genius, sensore di pressione P1 e MAP, elettrovalvola posteriore ed anteriore, sensore di livello. Connettere il cablaggio sulla centralina Fly SF.

A questo punto, con riferimento allo schema elettrico specifico, eseguire le connessioni nel vano motore.

A connessioni ultimate riposizionare le staffe, richiudere il corrugato e fascettarlo alle due staffe,



ricollegare la depressione servofreno, rimontare il supporto dell'asta dell'olio, reinserire l'asta dell'olio, ricollegare la depressione servofreno, rimontare il manicotto di aspirazione e la scatola filtro, ricollegare il connettore debimetro e riposizionare il relativo pousoire del cablaggio, ricollegare lo sfiato olio sul manicotto di aspirazione, rimontare la presa aria anteriore e riposizionare il risuonatore. Rimontare altre ed eventuali parti smontate durante l'installazione dell'anteriore vettura.

Togliere le protezioni copriparafango.

CONTROLLO DELLE TENUTE DEI RACCORDI

Rimontare l'elettrovalvola sulla multivalvola.

Riposizionare l'anello in PVC sul fusibile termico della multivalvola.

A questo punto, dopo aver inserito alcuni litri di gas all'interno del serbatoio, verificare con l'ausilio dello spray rilevatore fughe di gas (cod. 90AV99000052) la tenuta dei componenti e dei raccordi.

Dopodiché, mediante l'apposito coperchio e le viti TSEI M8x90, chiudere la parte superiore del serbatoio come nelle figure 60.

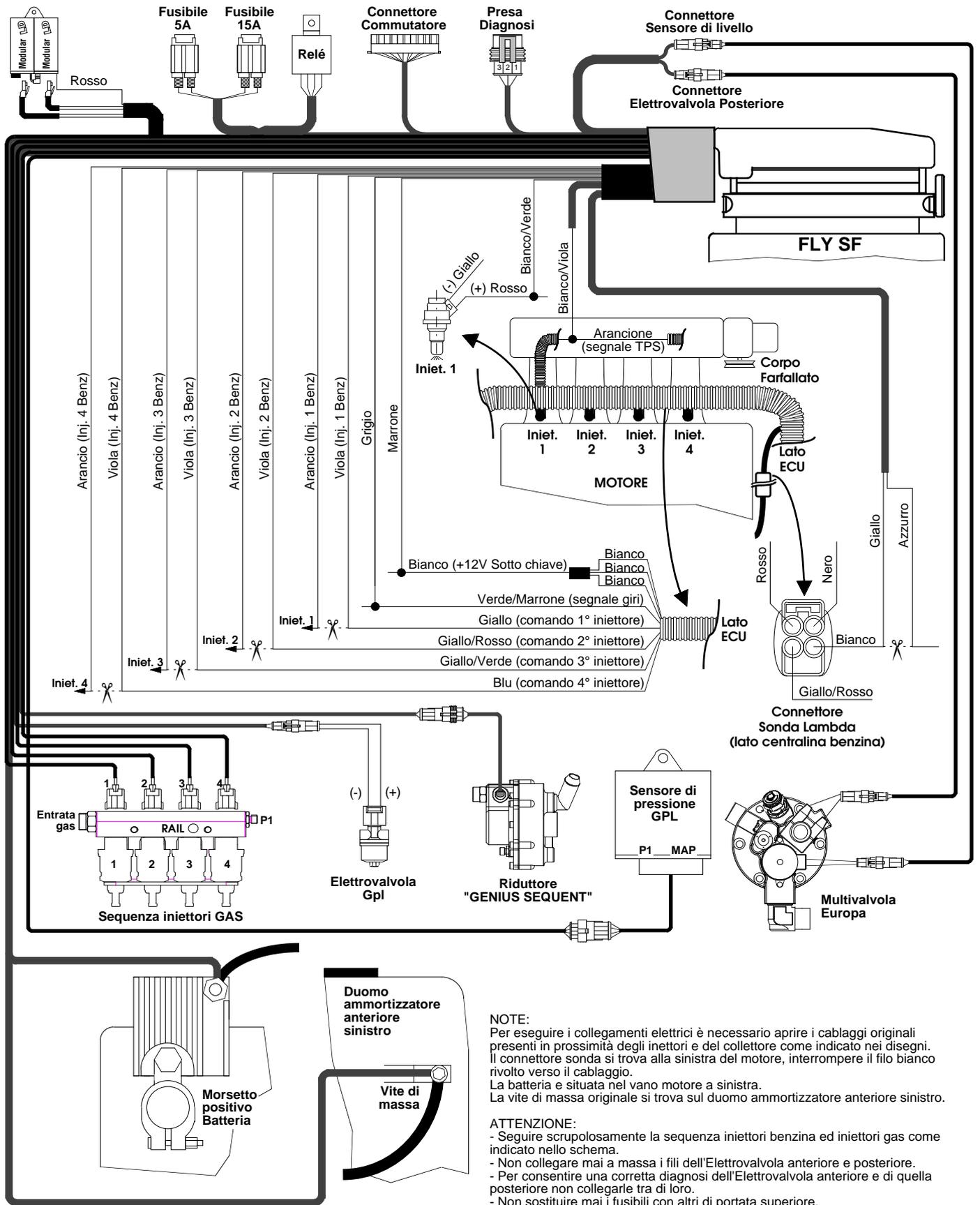
Riposizionare il rivestimento. Inserire la ruota di scorta all'interno dell'apposita borsa e posizionarla nel vano bagagli. Rimontare il telo di copertura vano bagagli e rialzare i sedili posteriori.

Togliere le protezioni copriparafango.

Infine seguire scrupolosamente le procedure per la taratura e la messa in moto descritte nel manuale Sequent per l'installatore.

SCHEMA COLLEGAMENTO PARTE ELETTRICA SEQUENT GPL MITSUBISHI OUTLANDER 2.0i 16V INIEZIONE ELETTRONICA MULTIPOINT

Data:	21.01.04
Schema N°:	1
An. Sch. del:	///././.
Disegn.:	F.M.
Visto:	



NOTE:
 Per eseguire i collegamenti elettrici è necessario aprire i cablaggi originali presenti in prossimità degli iniettori e del collettore come indicato nei disegni. Il connettore sonda si trova alla sinistra del motore, interrompere il filo bianco rivolto verso il cablaggio.
 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.

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.