

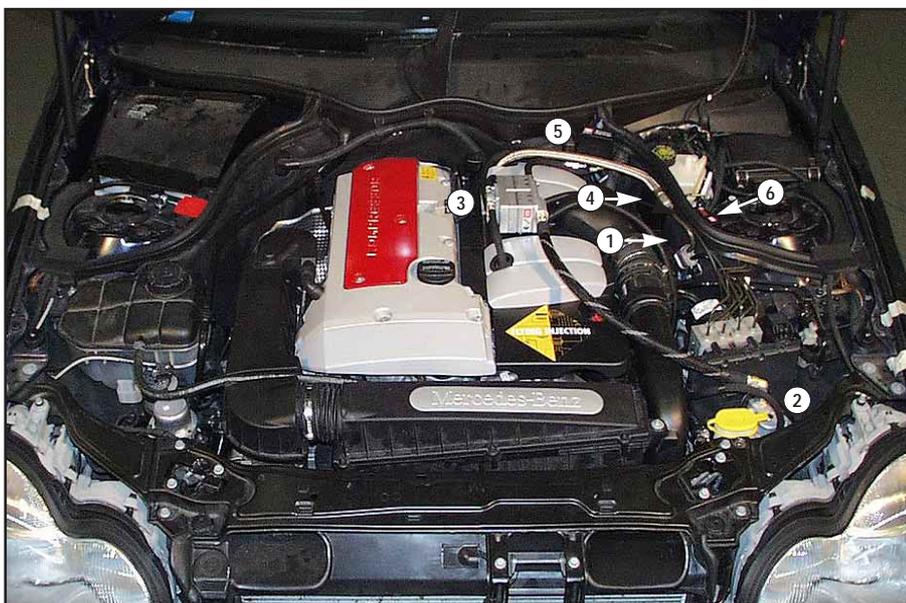


ISTRUZIONI DI MONTAGGIO SISTEMA FLYING INJECTION A GPL SU MERCEDES C 200 KOMPRESSOR



- Anno: 2000 • kW: 120 • Sigla motore: 111955
- Iniezione: elettronica multipoint Siemens (**Centralina a 5 conettori**)
- Versione centralina iniezione benzina: vedi figure 1 e 2 pagina 2
- Accensione: elettronica
- › N° 1 kit base Flying injection doppio Smart Turbo cod. 08FJ0000009
- › Kit dedicato per Mercedes C 200 Kompresor cod. 08FJ00100015
- › Serbatoio consigliato: cilindrico E67R01 360x892 litri 80 cod. 27CE039360080
- › Multivalvola Europa per serbatoio cilindrico 360/30° cod. 10MV30300360

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

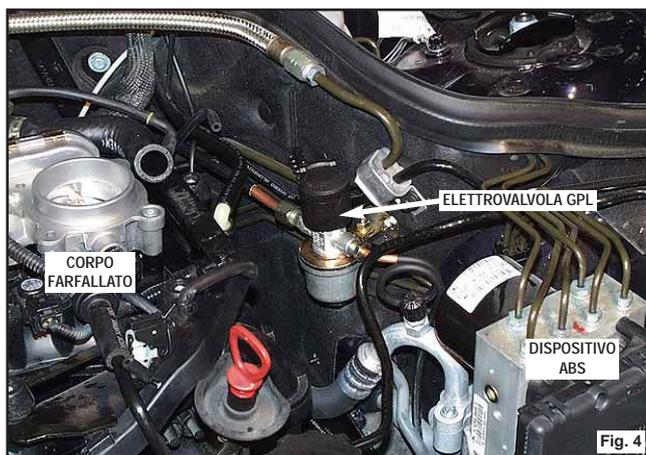
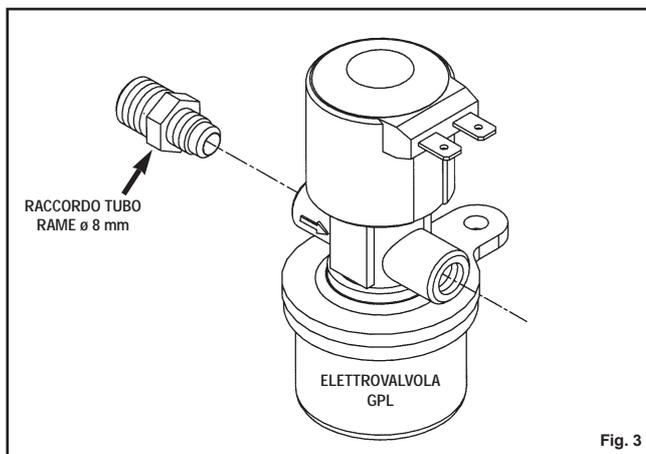


LEGENDA

- 1 - ELETTROVALVOLA GPL
- 2 - RIDUTTORE GENIUS
- 3 - DISTRIBUTORE DOPPIO SMART
- 4 - SENSORE DI PRESSIONE MAP
- 5 - SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE
- 6 - MODULAR HI
CENTRALINA FLY GAS (dentro la vettura)

TUBAZIONI di RICAMBIO

descrizione	codice	lungh. (mm)	q.tà
da SMART a collettori	22TB01040180	180	4
da SMART a P1	22TB01040220	220	1
da SMART a P2	22TB01040360	360	1
da GENIUS a SMART	22TB02040520	520	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 composta da cinque connettori (figura 1). Essa è situata all'interno dell'apposita scatola nella parte sinistra del vano motore, dietro l'ammortizzatore relativo.

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

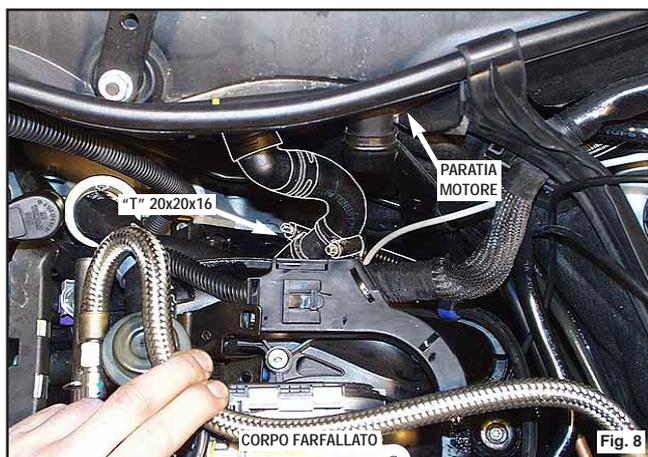
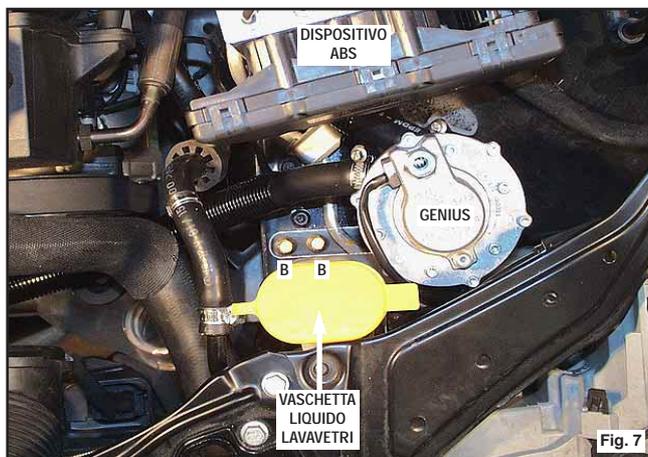
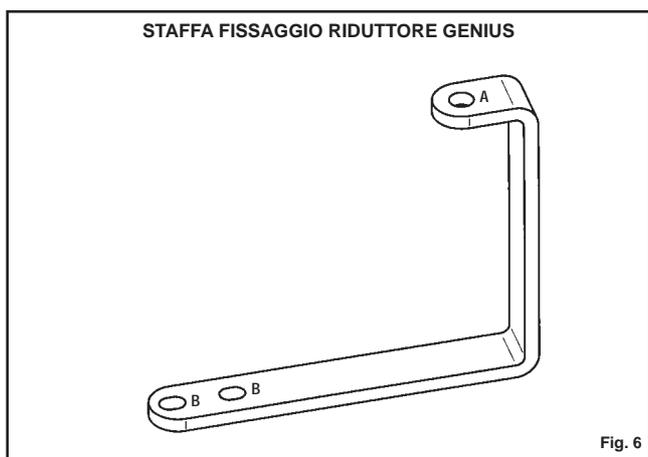
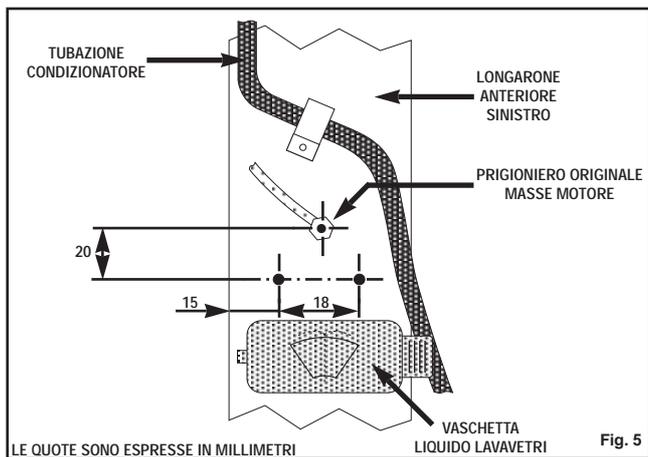
MONTAGGIO ELETTRORVALVOLA GPL

Rimuovere i due carter coprimotore presenti fra corpo farfallato e blocco motore.

Togliere il manicotto di aspirazione sul corpo farfallato.

Utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21), avvitare sull'ingresso dell'elettrovalvola il raccordo tubo rame ø 8 mm proveniente dal serbatoio (vedi figura 3).

Fissare l'elettrovalvola GPL mediante l'apposita staffa, e relativa minuteria, alla sinistra della lamiera di divisione motore dal servofreno (vedi figura 4).



MONTAGGIO RIDUTTORE GENIUS

Seguendo le misure indicate in figura 5, eseguire due fori con una punta $\varnothing 5$ mm sulla parte superiore del longarone anteriore sinistro.

Fissare il riduttore Genius al foro "A" della relativa staffa mediante la vite TE M8x14 in dotazione.

Raccordare nella parte posteriore del riduttore il tubo rame $\varnothing 8$ mm che deve risultare di una lunghezza sufficiente a raggiungere l'elettrovalvola. Posizionare il gruppo staffa/Genius sul longarone anteriore sinistro facendo in modo che i fori "B" della staffa coincidano con i due fori eseguiti in precedenza. Per eseguire l'operazione sopraelencata è necessario che la base della staffa venga posizionata sotto al tubo originale del condizionatore (vedi figura 7).

Con l'ausilio delle viti Parker 6,3x20 in dotazione, fissare il gruppo staffa/Genius ai fori eseguiti precedentemente.

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

Interrompere il tubo mandata acqua riscaldamento abitacolo tra paratia motore e corpo farfallato ed inserire il "T" 20x20x16 (vedi figura 8).

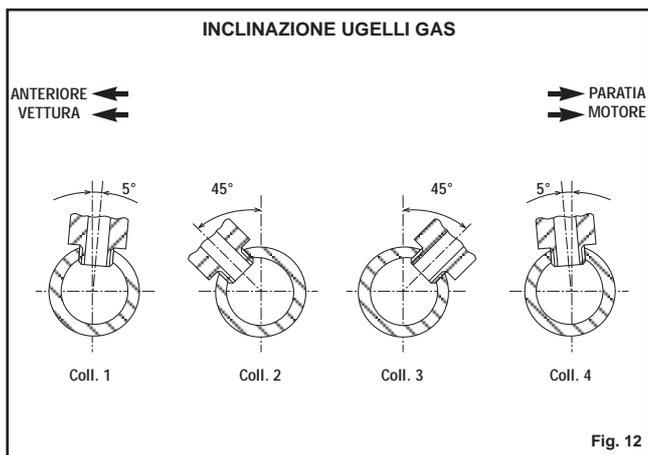
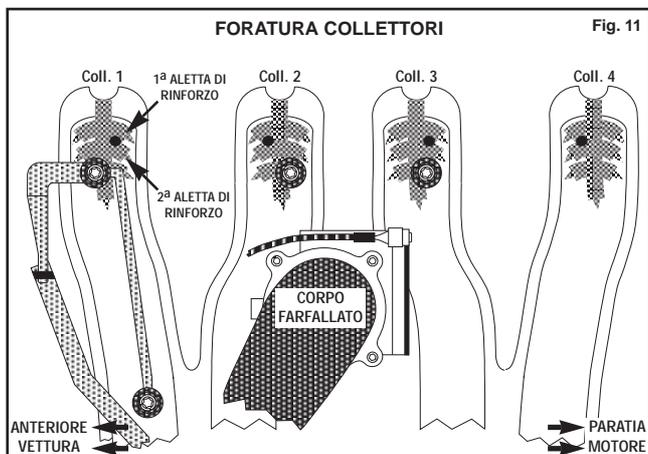
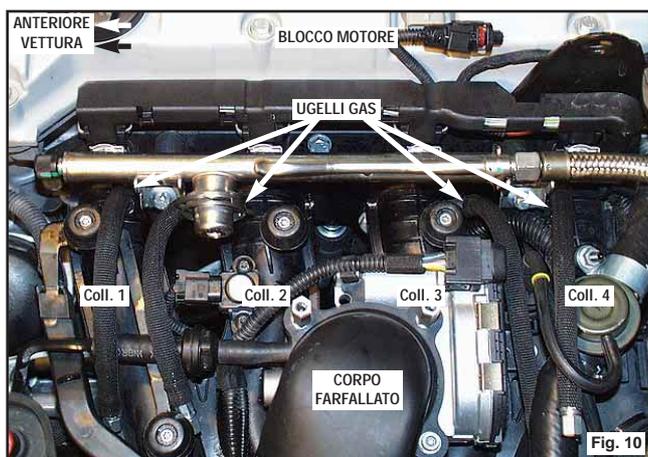
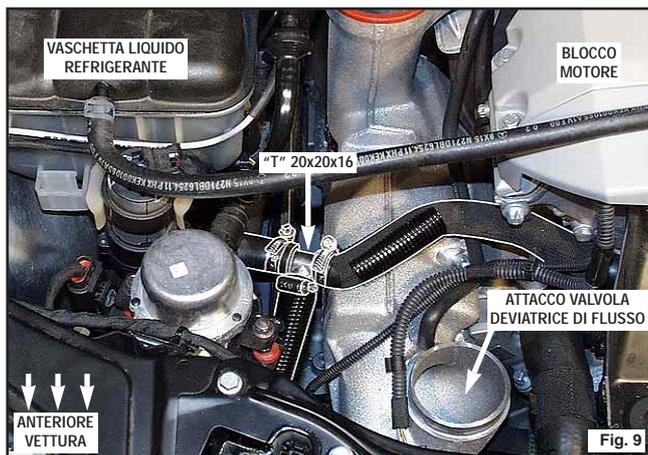
Rimuovere provvisoriamente la valvola deviatrice di flusso situata fra blocco motore e vaschetta liquido radiatore.

Interrompere il ritorno acqua riscaldamento abitacolo fra il blocco motore e la vaschetta liquido radiatore ed inserire il "T" 20x20x16 (vedi figura 9 pagina seguente).

Utilizzando le fascette in dotazione, raccordare sulle curve del riduttore e sul "T" acqua inseriti, le tubazioni acqua presenti nel kit, dopo averle tagliate in maniera opportuna.

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

Infine riposizionare come in origine la valvola deviatrice di flusso.



MONTAGGIO UGELLI

Attenendosi alle avvertenze 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 realizzazione dei fori.

I fori devono essere eseguiti perpendicolarmente al collettore e compresi fra la prima e seconda aletta di rinforzo presente su ogni collettore (vedi figura 11).

I fori sul primo e sul terzo collettore devono essere inclinati verso la paratia motore rispettivamente di circa 5° e 45° .

I fori sul secondo e sul quarto collettore devono essere inclinati verso la parte anteriore della vettura rispettivamente di circa 5° e 45° (vedi figure 10 e 12).

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

Avvitare a tali fori gli ugelli di portata gas. Si consiglia di avvitare gli ugelli utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).

Avendo cura di non far muovere gli ugelli precedentemente fissati (usare due chiavi e/o la chiave fornita in dotazione), raccordare sugli ugelli le 4 tubazioni, che dovranno essere collegate successivamente al distributore Smart.

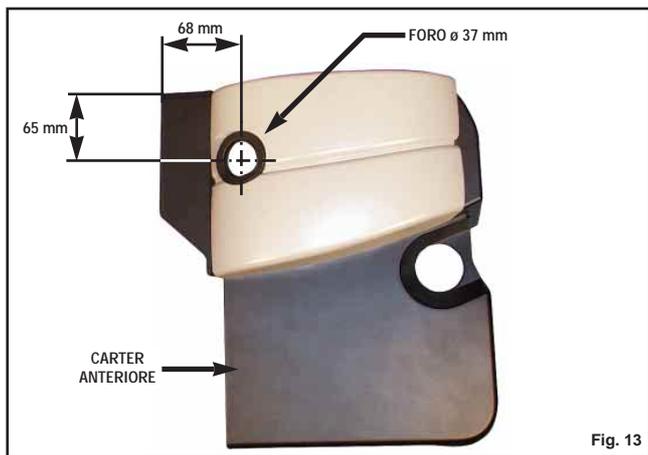


Fig. 13

SAGOMATURA CARTER COPRIMOTORE ANTERIORE

Seguendo le misure indicate in figura 13, eseguire un foro con una fresa $\varnothing 37$ mm sul carter coprimotore anteriore.

Inserire all'interno del foro eseguito l'apposito gommino passacavo a membrana presente nel kit. Infine dopo averlo posizionato eliminare la membrana interna del gommino.

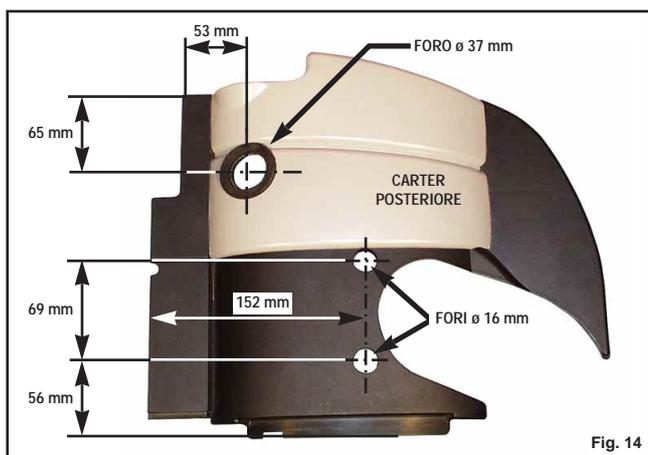


Fig. 14

SAGOMATURA CARTER COPRIMOTORE POSTERIORE

Seguendo le misure indicate in figura 14, eseguire un foro con una fresa $\varnothing 37$ mm sul carter coprimotore anteriore.

Inserire all'interno del foro eseguito l'apposito gommino passacavo a membrana presente nel kit. Infine dopo averlo posizionato eliminare la membrana interna del gommino.

Con l'ausilio di una punta $\varnothing 16$ mm eseguire due fori seguendo le misure indicate in figura 14.

Ruotare il carter.

Eliminare il gancio di fissaggio carter a lato del foro $\varnothing 37$ mm (vedi figura 15).

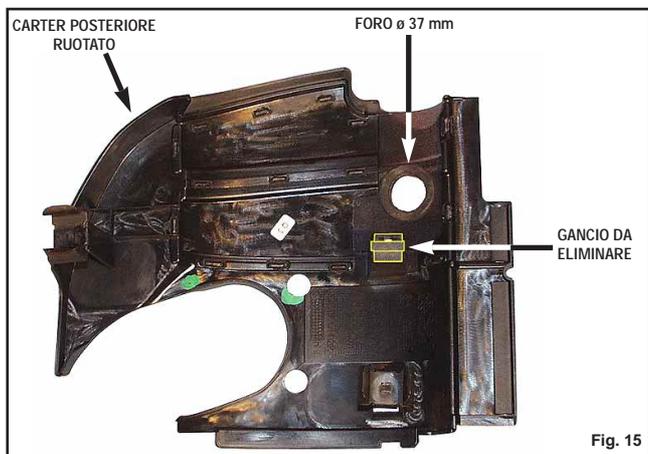


Fig. 15

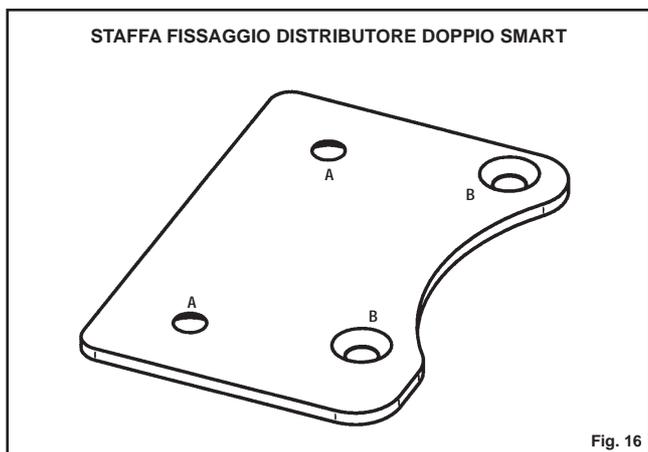
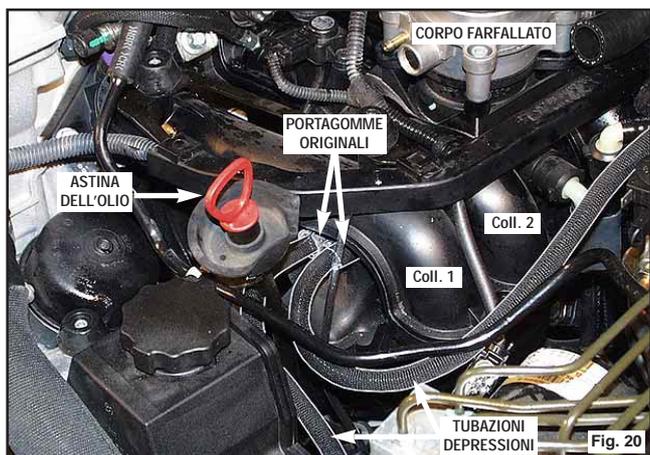
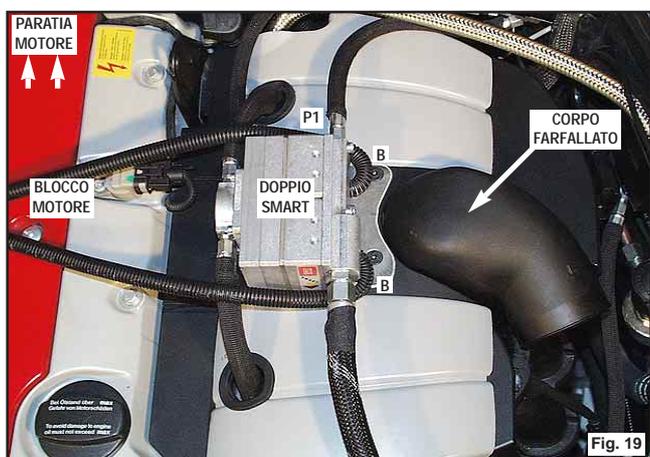
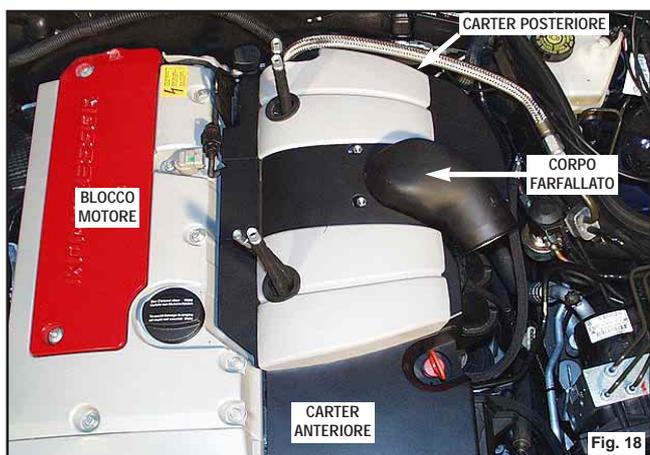
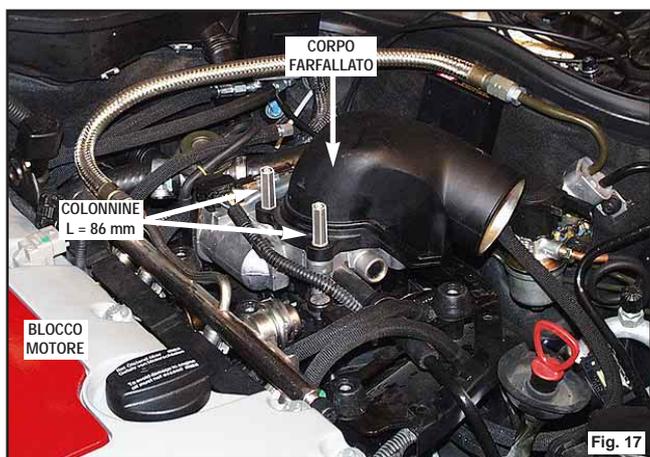


Fig. 16

MONTAGGIO DISTRIBUTORE DOPPIO SMART

Sostituire il ripartitore di flusso a quattro portagomme con quello di tipo boxer presente nel kit specifico, posizionandolo in modo che a montaggio ultimato l'uscita P2 sia rivolta verso il basso (vedi figura 19 pagina 6), e facendo attenzione a riposizionare correttamente l'OR di tenuta.

Raccordare sull'uscita P2 del distributore doppio Smart la curvetta a 90° in dotazione, utilizzando



sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21) e orientandola verso la paratia motore

Fissaggio:

Sostituire le viti originali di fissaggio manicotto di aspirazione con le due colonnine “maschio/femmina” L = 86 mm in dotazione (vedi figura 17).

Fissare il distributore doppio Smart ai fori “A” dell'apposita staffa utilizzando le viti a testa svasata TE M6x12 in dotazione.

Riposizionare i carter coprimotore come in origine avendo cura di inserire all'interno dei due fori \varnothing 37 mm le quattro tubazioni di adduzione gas vedi figura 18.

Mediante i fori “B” e le viti testa svasata TE M6x12, bloccare il gruppo staffa/Smart alle colonnine posizionate precedentemente (vedi figura 19).

Collegamento delle varie raccorderie:

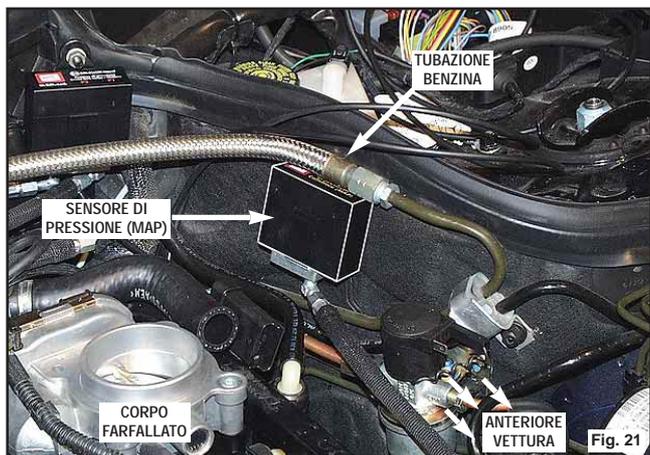
Avvitare sui due raccordi laterali contrassegnati con P1 e P2 le apposite tubazioni, che dovranno essere avvitate ai rispettivi raccordi P1 e P2 nella parte inferiore del Sensore di Pressione Distributore.

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

Avvitare infine sul distributore e sul riduttore la tubazione di portata gas 10x17 in dotazione, utilizzando sul riduttore la curva a 90° presente nel kit.

PRESE DEPRESSIONE

E' necessario ricavare due prese depressione, una da collegare al Sensore di Pressione (MAP) e una da collegare alla parte anteriore del riduttore. Le prese depressione devono essere ricavate utilizzando i due portagomme originali presenti nella parte inferiore del primo collettore. Togliere i rispettivi tappini e ad inserire le apposite tubazioni depressione presenti nel kit (vedi figura 20).



SENSORE DI PRESSIONE (MAP)

Il Sensore di Pressione (MAP) deve essere fissato sulla lamiera di divisione motore dal servofreno, sotto la tubazione benzina.

Rimuovere il raccordo originale presente nella parte inferiore del Sensore e sostituirlo con la curvetta a 90° in dotazione avvitandola sul Sensore con la parte di filetto più corta ed utilizzando sulla filettatura il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).

Si consiglia di orientare la curvetta verso l'anteriore vettura.

Mediante l'apposita aletta e la vite Parker autoforante 6,3x20, bloccare il Sensore di Pressione (MAP) alla lamiera di divisione motore dal servofreno, sotto la tubazione benzina (vedi figura 21).



SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE

Con l'ausilio del foro "A", fissare la staffa di supporto Sensore di Pressione Distributore alla vite originale presente sulla paratia motore, dietro al corpo farfallato (vedi figura 23).

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 sulla filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).

Avvitare sulle due curvette le apposite tubazioni e collegare il connettore elettrico.

Infine mediante il dado M6 e l'apposita aletta, bloccare il Sensore di Pressione Distributore al prigioniero "B" della staffa (vedi figura 24 pagina seguente).

Riposizionare come in origine il manicotto di aspirazione sul corpo farfallato.

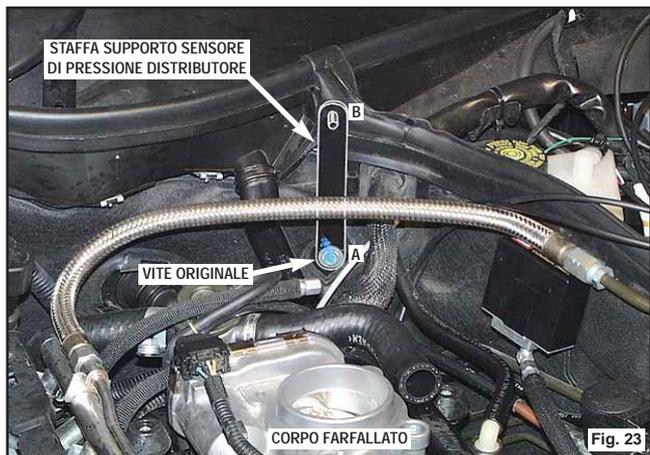




Fig. 24

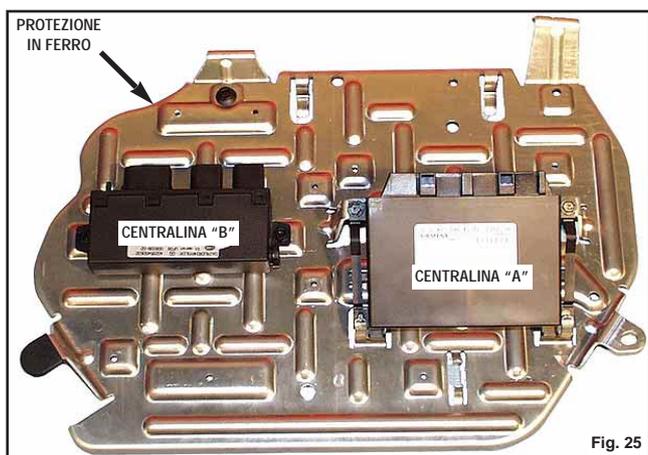


Fig. 25

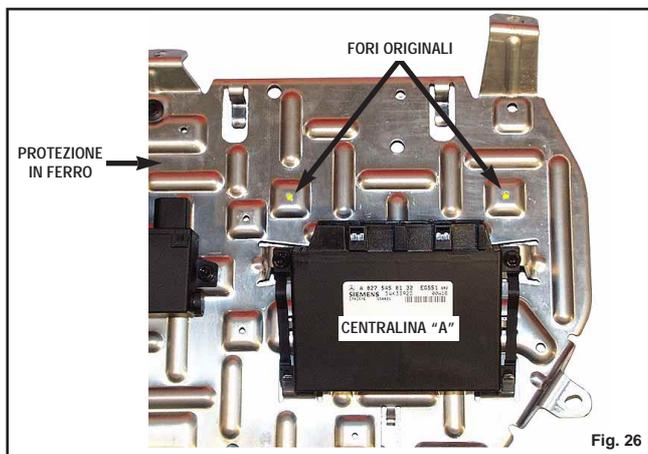


Fig. 26

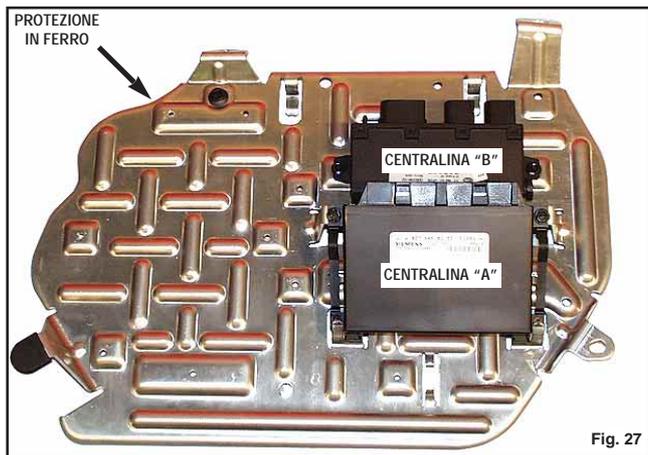


Fig. 27

MONTAGGIO PARTE ELETTRICA

MONTAGGIO CENTRALINA FLY GAS

Rimuovere il tappetino lato passeggero, sollevare la moquette sotto al cassetto portaoggetti e togliere la protezione in polistirolo nero. Intervenendo sulle tre viti di fissaggio rimuovere la protezione in ferro avendo cura di staccare i connettori delle centraline sottostanti.

In figura 25 si può vedere la protezione in ferro ruotata rispetto alla posizione originale e con le centraline fissate nella posizione originale.

Per comodità chiameremo le due centraline con il nome di Centralina "A" e Centralina "B" (vedi figura 25).

Mediante un maschio M5, filettare i due fori originali, presenti sulla protezione in ferro dietro dietro la Centralina "A" (vedi figura 26).

Rimuovere dalla propria posizione la Centralina "B" e posizionarla con la minuteria originale ai due fori filettati precedentemente (vedi figura 27).

Seguendo le misure indicate in figura 28 pagina 9 eseguire un foro con una punta $\varnothing 6$ mm sulla protezione in ferro.

La centralina Fly Gas deve essere bloccata mediante gli appositi punti di fissaggio e i bulloni M5x16, al foro eseguito in precedenza e al foro originale indicato in figura 29 pagina 9.

Inserire sulla centralina Fly Gas l'apposito connettore.

Riposizionare come in origine la protezione in

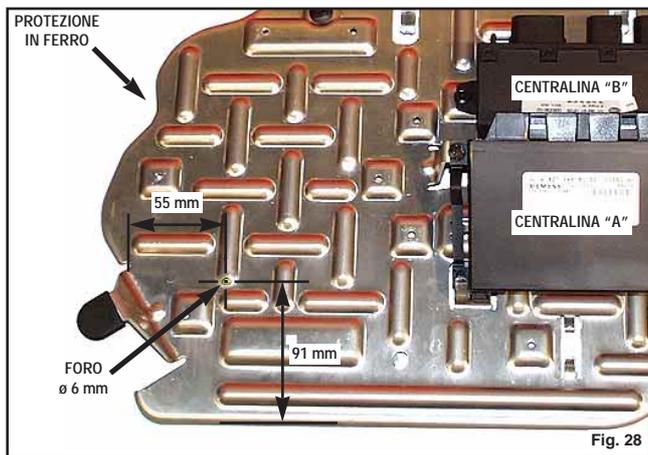


Fig. 28

ferro, la protezione in polistirolo nero, la moquette e il tappetino

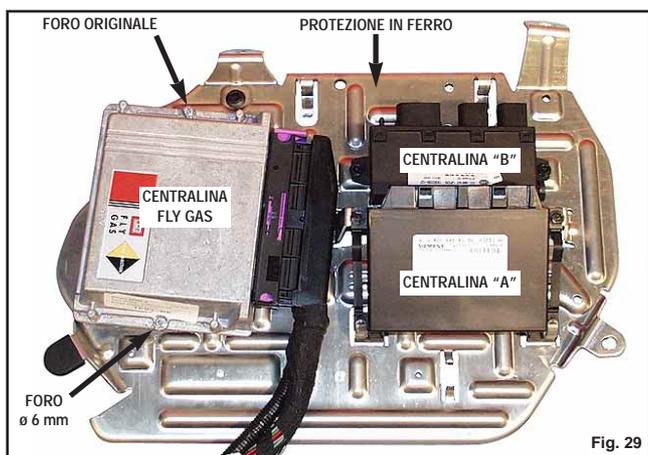


Fig. 29

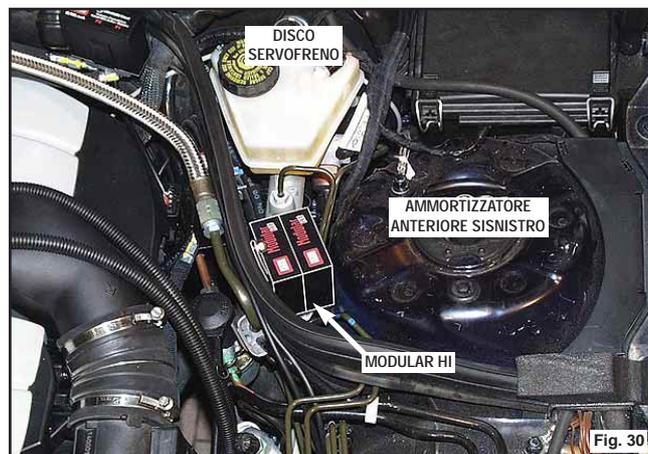


Fig. 30

MONTAGGIO MODULAR HI

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

Collegare gli appositi connettori nella parte inferiore dei Modular HI.

Bloccare i Modular HI mediante l'apposita aletta e la vite Parker autoforante 6,3x20, alla lamiera di divisione vano motore dal disco servofreno (vedi figura 30).



Fig. 31

MONTAGGIO COMMUTATORE

L'installazione del commutatore è a discrezione dell'installatore, qualora si scelga la soluzione indicata in figura 31 è necessario utilizzare l'attrezzo di foratura sede commutatore ad incasso (cod. 90AV99000043).

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.



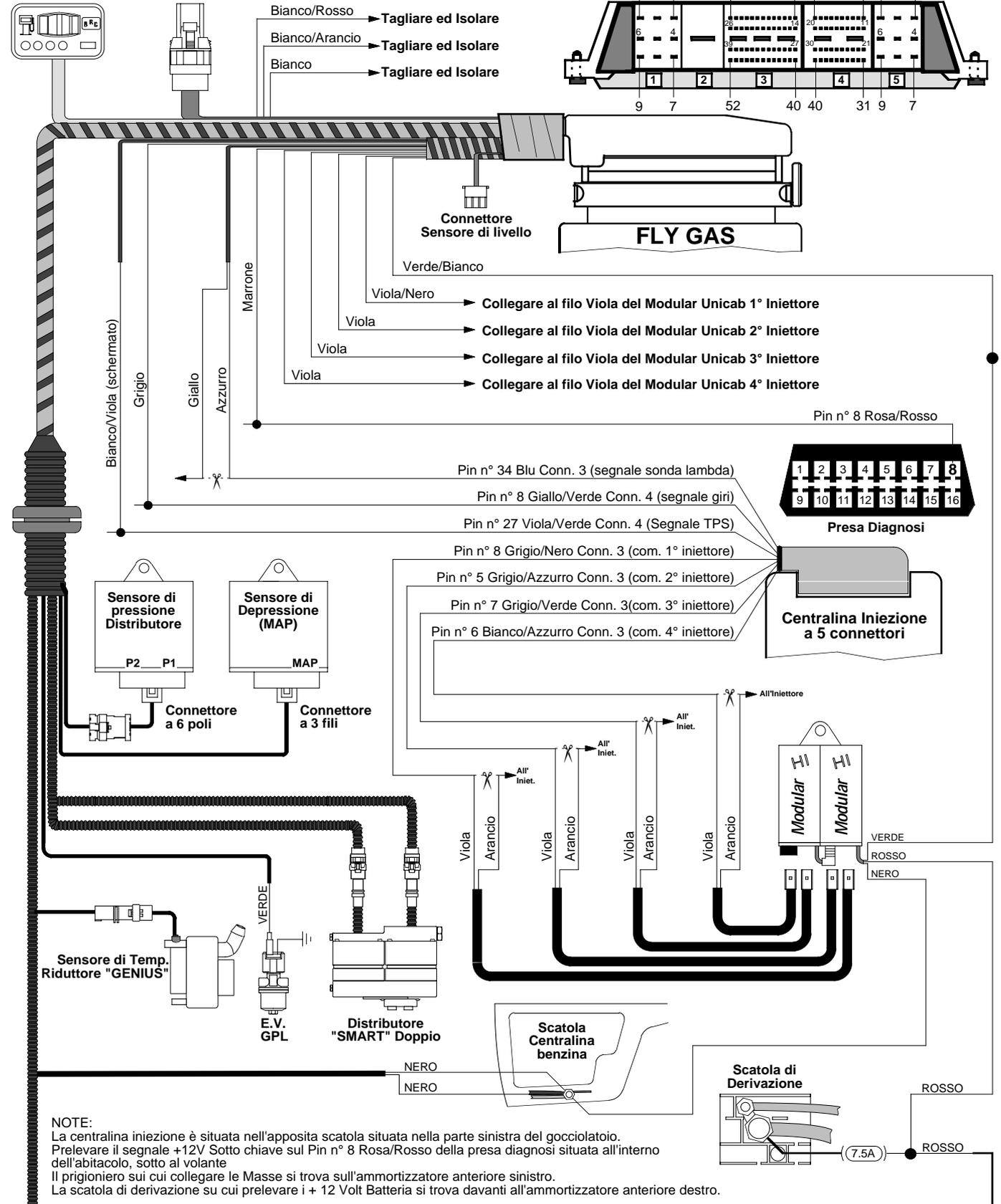
**SCHEMA COLLEGAMENTO PARTE ELETTRICA
FLYING INJECTION GPL
MERCEDES BENZ E200 KOMPRESSOR
(Sigla motore: 111955 - Euro 3)
INIEZIONE ELETTRONICA MULTIPOINT SIEMENS**

Data: 23.04.01
Schema N°: 1
An. Sch. del: //././.
Disegn.: M.M.
Visto:

Commutatore Flying Injection

Presenza Diagnosi

Particolare della centralina iniezione. 5 Connettori



NOTE:

La centralina iniezione è situata nell'apposita scatola situata nella parte sinistra del gocciolatoio.
Prelevare il segnale +12V Sotto chiave sul Pin n° 8 Rosa/Rosso della presa diagnosi situata all'interno dell'abitacolo, sotto al volante
Il prigioniero sui cui collegare le Masse si trova sull'ammortizzatore anteriore sinistro.
La scatola di derivazione su cui prelevare i + 12 Volt Batteria si trova davanti all'ammortizzatore anteriore destro.

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.