



ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

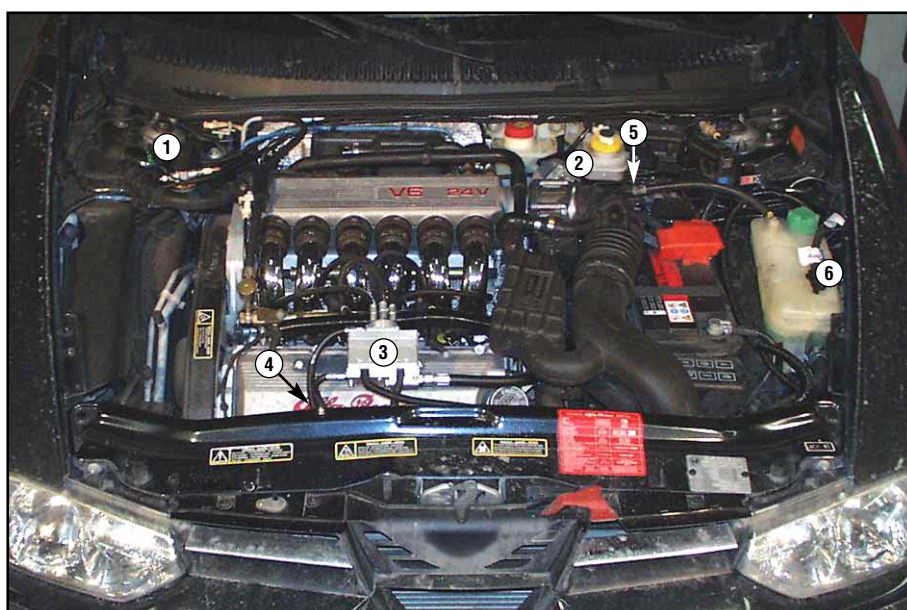
SISTEMA FLYING INJECTION A GPL

SU ALFA ROMEO 156 2.5i V6 24V TWIN SPARK



- Anno: 1997 • kW: 140 • Sigla Motore: AR32401
- Iniezione: elettronica multipoint Bosch (**Centralina a 6 Connettori**)
- Versione centralina iniezione benzina: vedi figure 1 e 2 pagina 2
- Accensione: elettronica
- › Kit base Flying Injection doppio Smart cod. 08FJ00000002
- › Kit dedicato per Alfa Romeo 156 2.5i V6 24V Twin Spark cod. 08FJ00020010
- › N° 3 conf. Modular Cab Dx MM cod. 06LB50030103 o
- N° 3 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

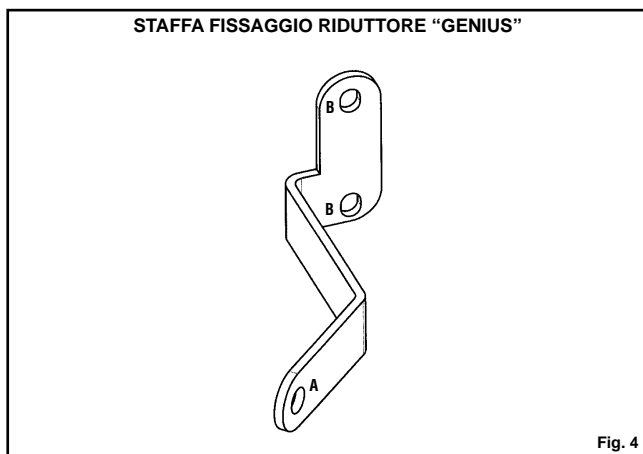
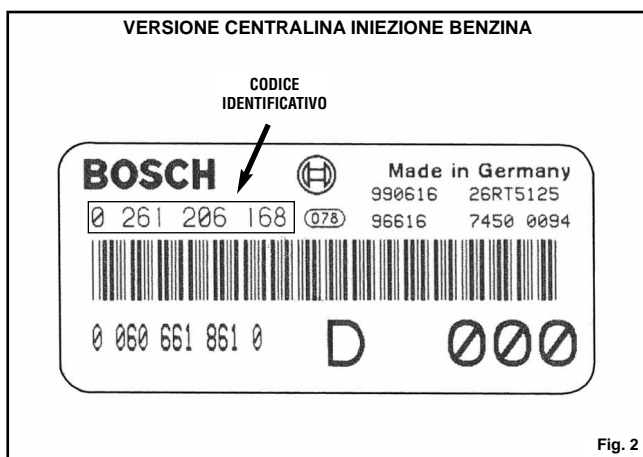
**PRIMA DI PROCEDERE ALL'INSTALLAZIONE CONSULTARE IL MANUALE
PER L'USO DEL SISTEMA FLYING INJECTION**



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 alla vaschetta liquido motore)

TUBAZIONI di RICAMBIO			
descrizione	codice	lungh. (mm)	q.tà
da SMART a collettori	22TB01040300	300	6
da SMART a P1	22TB01040160E	160	1
da SMART a P2	22TB01040220E	220	1
da GENIUS a SMART	22TB02040620E	620	1
da GENIUS a presa press.	22TB04040320	320	1
da MAP a presa press.	22TB04040500	500	1



VERSIONE CENTRALINA INIEZIONE BENZINA

La centralina iniezione benzina è situata nell'abitacolo sotto al rivestimento portiera destra ed è composta da 6 connettori: KA = 8 Pin; KB = 4 Pin; Kammer C = 40 Pin; Kam D = 24 Pin; Kammer E = 48 Pin; kammer F = 21 Pin (vedi 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 ELETTROVALVOLA 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 M8x14 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 di mandata e ritorno acqua riscalda-

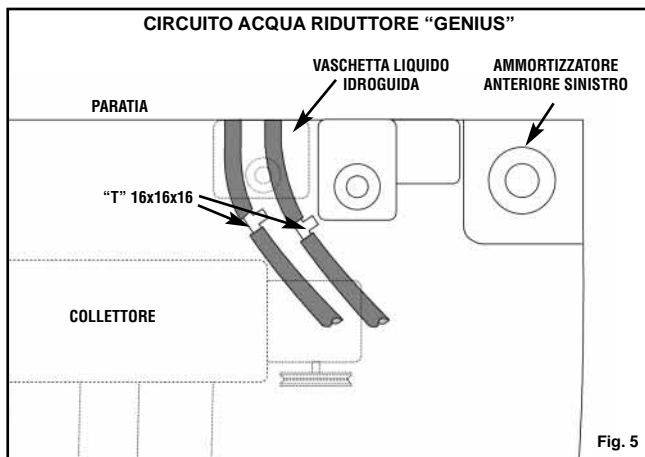


Fig. 5

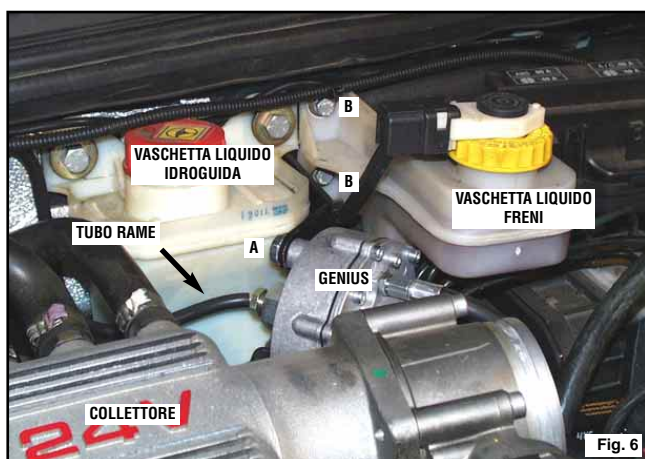


Fig. 6



Fig. 7



Fig. 8

mento abitacolo, inserire i due "T" 16x16x16, quindi realizzare il circuito riscaldamento riduttore utilizzando il tubo acqua e le fascette in dotazione (vedi fig. 5).

Le due tubazioni vanno interrotte tra collettore e vaschetta liquido idroguida. Chiudere le tubazioni con le fascette in dotazione.

Raccordare, sempre sulla parte posteriore del riduttore, il tubo rame proveniente dall'elettrovalvola GPL (vedi fig. 6).

Svitare le due viti di fissaggio vaschetta liquido freni ed inserire tra vaschetta e paratia la staffa di fissaggio riduttore. Utilizzando le asole "B" della staffa fissare il gruppo staffa/Genius insieme alla vaschetta liquido freni con le viti tolte in precedenza (vedi fig. 6).

Raccordare nella parte anteriore del riduttore il tubo depressione (vedi fig. 7).

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

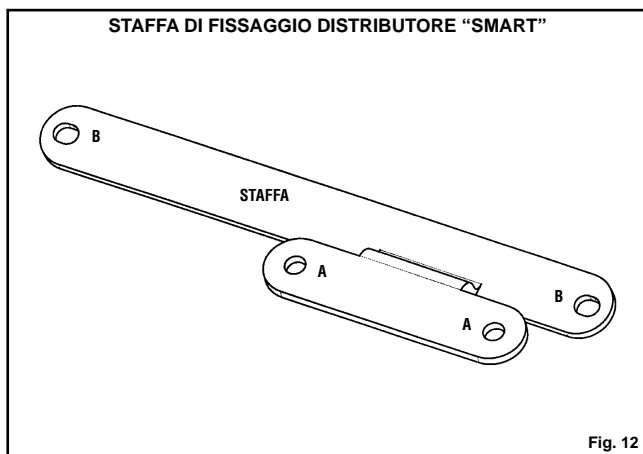
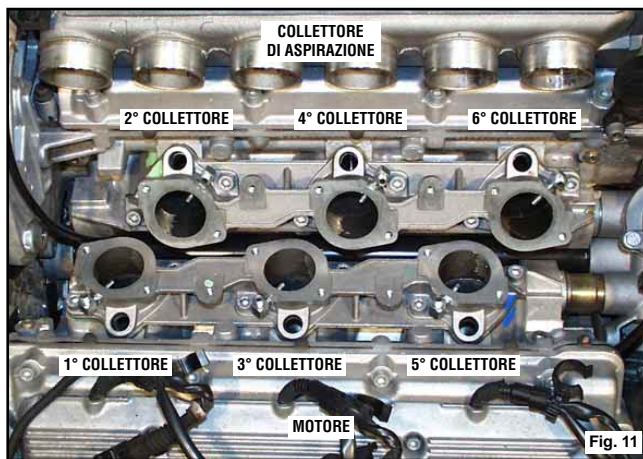
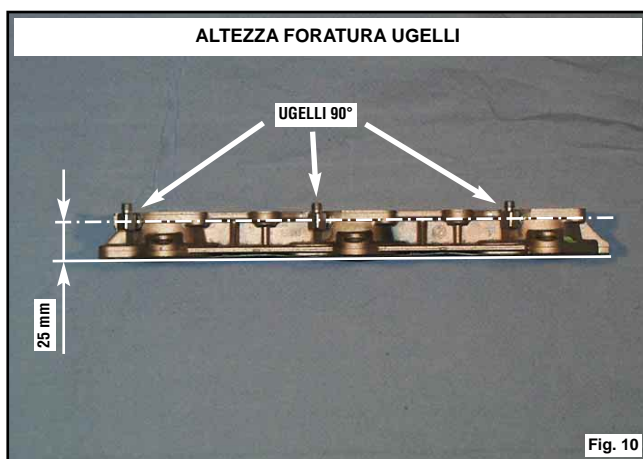
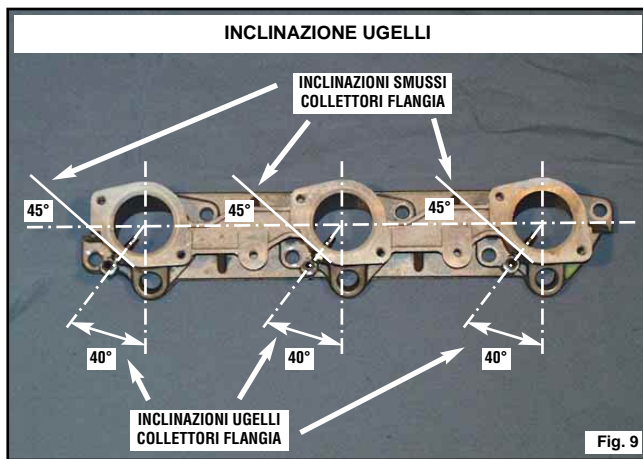
MONTAGGIO UGELLI GAS

Per eseguire la foratura dei collettori di aspirazione è necessario rimuovere i sei collettori cromati ed i due flauti iniettori.

Togliere le due flange di raccordo sul motore.

Per comodità presentiamo nelle foto una sola flangia in quanto gli ugelli vanno realizzati in maniera analoga su entrambe le flange (vedi fig. 8).

Utilizzando una lima realizzare degli smussi a



45° sui tre collettori di ciascuna delle due flange (vedi fig. 9).

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 tre collettori di ciascuna delle due flange.

I fori devono essere eseguiti perpendicolarmente alla parti smussate in precedenza, con una inclinazione di 40° (vedi figura 9) e con la quota indicate in fig. 10.

Filettare con un maschio M6 i fori precedentemente eseguiti.

Avvitare a tali fori gli ugelli a 90°.

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

Avendo cura di non far muovere gli ugelli precedentemente fissati, raccordare sugli ugelli le sei tubazioni (riconoscibili in quanto di pari lunghezza), che dovranno essere collegate successivamente al distributore Smart.

Si consiglia di rivestire le sei tubazioni con del tubo corrugato, per evitare che si danneggino nel contatto con parti del motore.

Riposizionare le due flange (vedi fig. 11).

Rimontare i due flauti iniettori ed i sei collettori cromati.

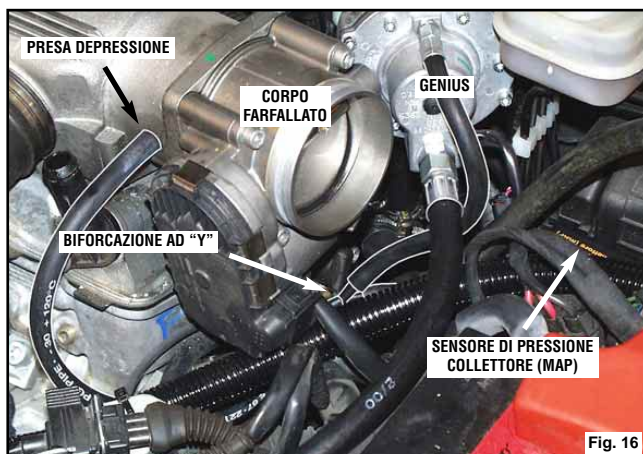
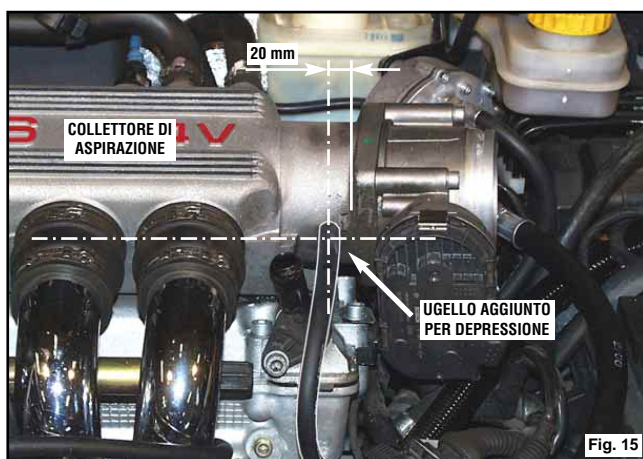
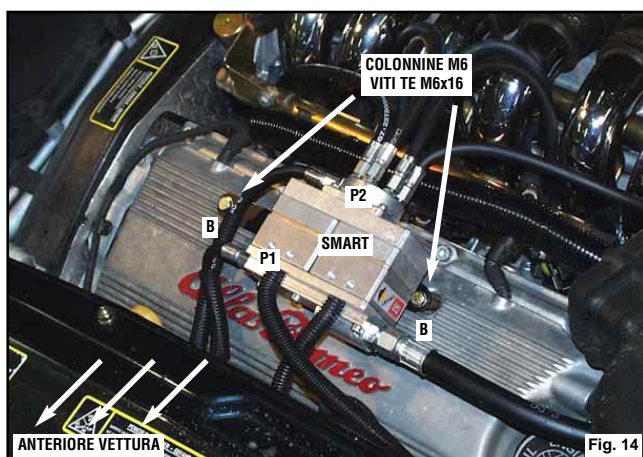
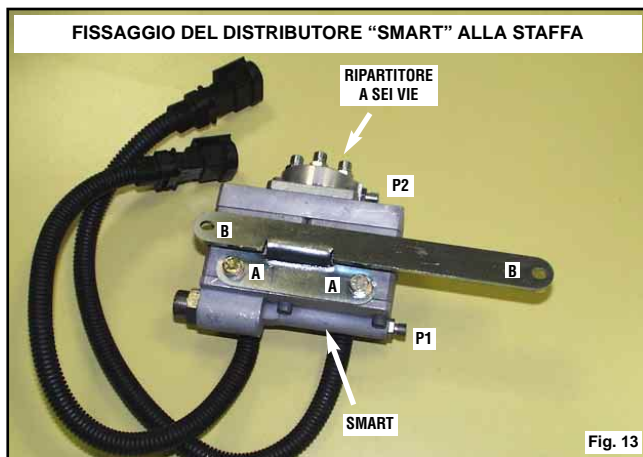
MONTAGGIO DISTRIBUTORE SMART

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

Fissaggio:

Fissare ai fori "A" della staffa il distributore "Smart" utilizzando le due viti TE M6x16 e le rondelle in dotazione (vedi fig. 13 pag. 5).

Svitare le due viti superiori che fissano il carter di



protezione modulo di accensione bancata anteriore, e sostituirle con le due colonnine M6 in dotazione.

Utilizzando le due asole "B" della staffa e le due viti TE M6x16 con rondella fissare il gruppo staffa/Smart alle due colonnine (vedi fig. 14).

Collegamento delle varie raccorderie:

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

Raccordare sui due raccordi laterali P1 e P2 le due 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.

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 al centro del collettore con una punta \varnothing 5 mm subito dopo il corpo farfallato (fig. 15).

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).

Utilizzando le apposite tubazioni e la biforcazione ad "Y" in dotazione, realizzare le due prese depressione (vedi fig. 16).

**STAFFA DI FISSAGGIO
"SENSORE DI PRESSIONE COLLETTORE (MAP)"**

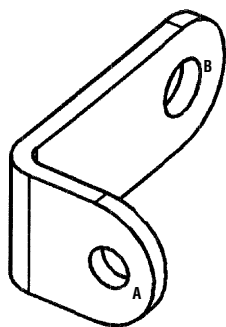


Fig. 17

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 18).

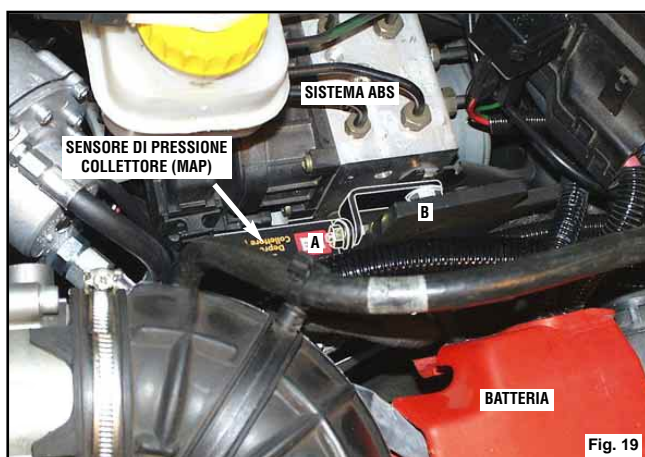
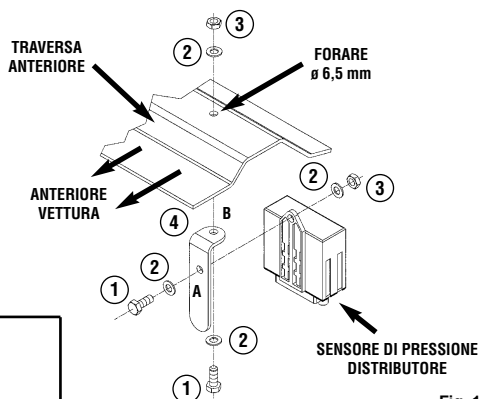


Fig. 19

FISSAGGIO SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE



LEGENDA

- 1 - Vite TE M6x16
- 2 - Rondella M6
- 3 - Dado M6
- 4 - Staffa fissaggio sensore

Fig. 19

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° 83-21).

Inclinare le due curvette con un angolo di 90°, in modo che a montaggio ultimato siano rivolte verso il distributore "Smart" (vedi fig. 21 pag 7).

Raccordare le tubazioni delle pressioni P1 e P2 provenienti dal distributore alle rispettive curvette sul sensore.

Si consiglia di rivestire le due tubazioni con del tubo corrugato, per evitare che si danneggino nel contatto con parti del motore.

Incastrare sul sensore l'apposita aletta di fissaggio.

Fissare al foro "A" dell'apposita staffa il sensore, utilizzando la vite TE M6x16 il dado e le due rondelle (vedi fig. 19).

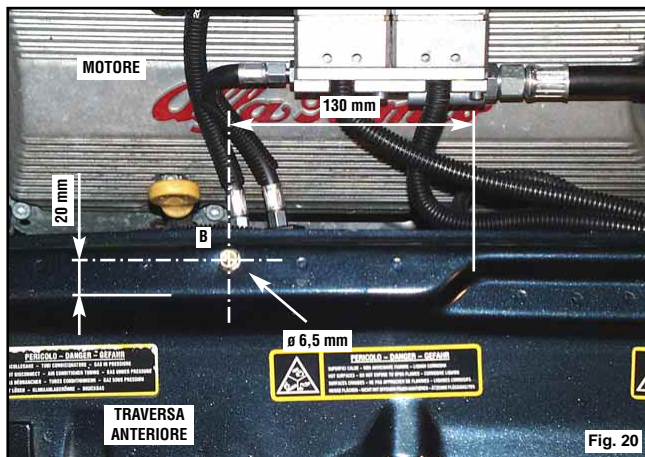
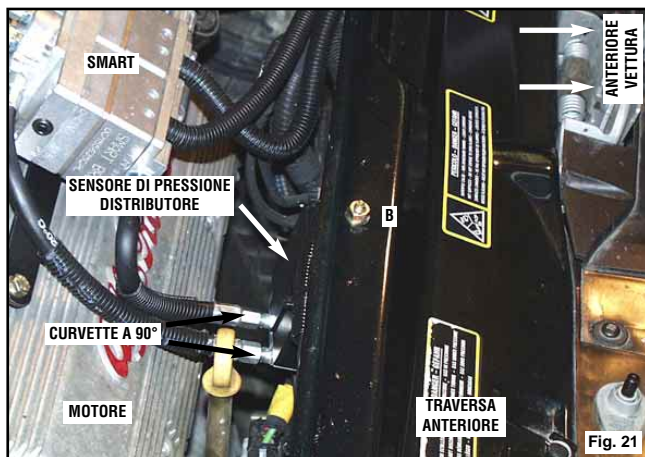
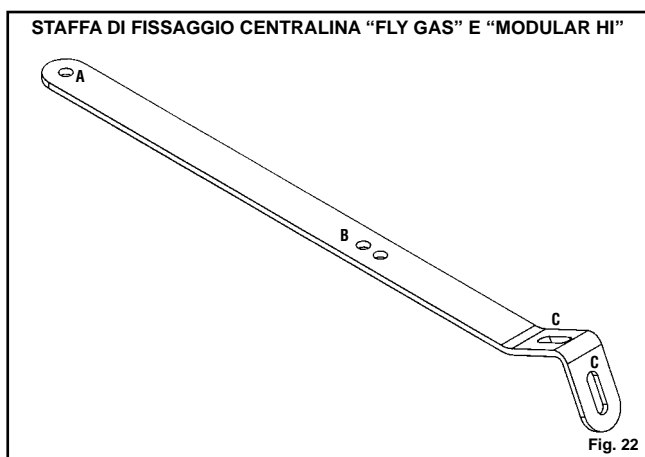


Fig. 20



Utilizzando le quote indicate in fig. 20 pag. 6, forare \varnothing 6,5 mm la traversa anteriore facendo attenzione a non danneggiare i cavi sottostanti. Utilizzando il foro "B" della staffa, la vite TE M6x16, il dado e le due rondelle fissare il gruppo staffa/Sensore al foro ottenuto sulla traversa anteriore (vedi fig. 19 pag. 6 e fig. 21). Inserire sul sensore il relativo spinotto proveniente dal cablaggio Fly Gas.

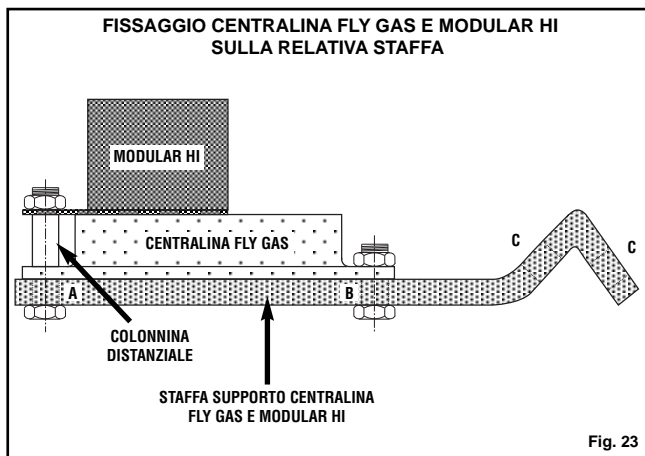


MONTAGGIO PARTE ELETTRICA

MONTAGGIO CENTRALINA FLY GAS MONTAGGIO MODULAR HI

Sollevarre sul parafrango anteriore sinistro la vaschetta liquido motore.

Fissare la centralina Fly Gas al foro "A" della relativa staffa utilizzando la vite TE M5x16 e la colonnina distanziale M5 h = 27 mm in dotazione. Fissare la centralina Fly Gas al foro "B" della staffa utilizzando la vite TE M5x16 ed il dado M5. Incastrare tra di loro i tre Modular HI e l'apposita aletta di fissaggio.

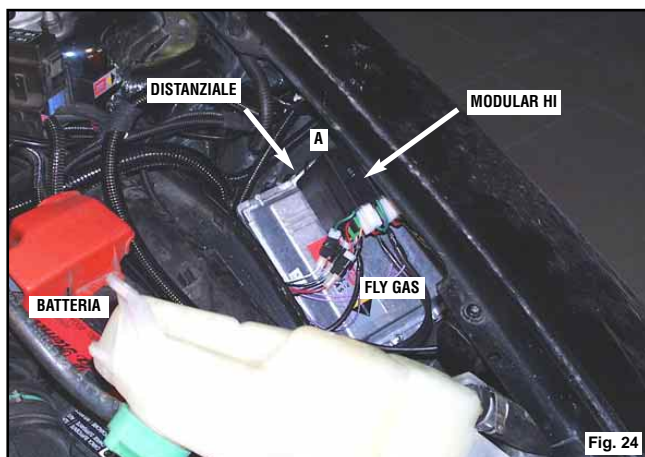


Bloccare sulla colonnina distanziale M5 i Modular HI utilizzando il dado M5.

Inserire i relativi spinotti sui tre Modular HI. Mediante le asole "C" e le viti TE M6x16 presenti nel kit, ancorare il blocco staffa/centralina Fly Gas e Modular HI ai due fori originali presenti sulla traversa anteriore sinistra. (vedi figura 24).

Rimontare la vaschetta liquido motore sollevata in precedenza.

Infine riposizionare come in origine il manicotto di aspirazione.





MONTAGGIO COMMUTATORE

L'installazione del commutatore è a discrezione dell'installatore, qualora si scelga la soluzione indicata in figura 25 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

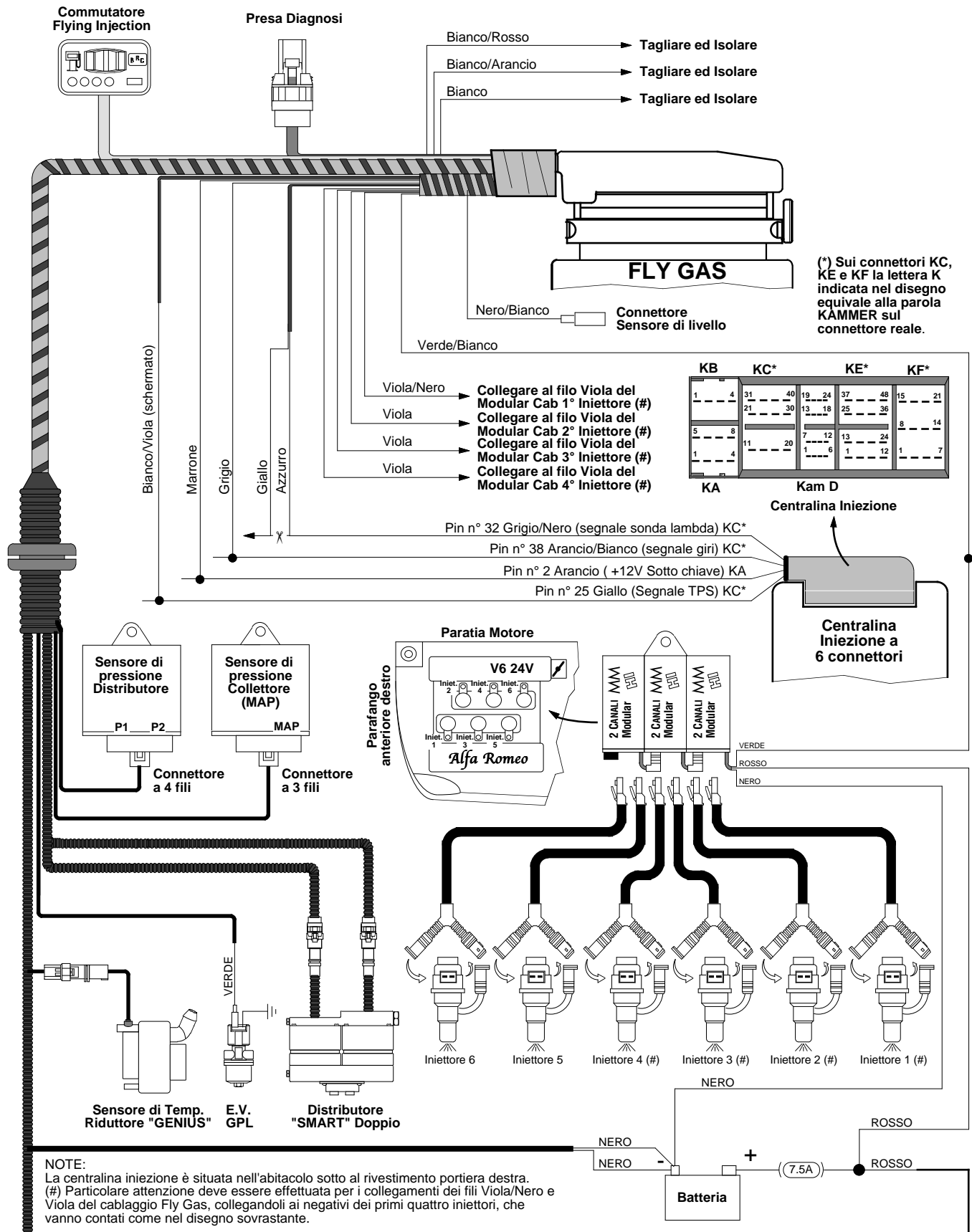
A questo punto, con riferimento allo schema elettrico specifico, eseguire le connessioni elettriche, sia nel vano motore che all'interno dell'abitacolo seguendo le precauzioni d'installazione contenute nel manuale per l'uso del sistema Flying Injection.

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
ALFA ROMEO 156 2.5i V6 24V TWIN SPARK
(Sigla motore: AR32401 - Euro 2)
INIEZIONE ELETTRONICA MULTIPOINT BOSCH**

Data: 03.08.01
Schema N°: 1
An. Sch. del: //././.
Disegn.: F.M.
Visto:



(*) Sui connettori KC, KE e KF la lettera K indicata nel disegno equivale alla parola KAMMER sul connettore reale.

NOTE:
La centralina iniezione è situata nell'abitacolo sotto al rivestimento portiera destra.
(#) Particolare attenzione deve essere effettuata per i collegamenti dei fili Viola/Nero e Viola del cablaggio Fly Gas, collegandoli ai negativi dei primi quattro iniettori, che vanno contati come nel disegno sovrastante.

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.