



ISTRUZIONI DI MONTAGGIO
SISTEMA FLYING INJECTION A GPL
SU FORD F-250 Triton Lariat Super Duty 5.4i V8



- Anno: 1998
- kW: 170
- Tipo motore: L 5.4L SOHC EFI V8 Gas
- Iniezione: elettronica multipoint Ford EEC-V CPY2 (**ECU 104 Pin**)
- Accensione: elettronica
- › N° 2 Kit base Flying Injection doppio Smart cod. 08FJ0000002
- › Kit dedicato per Ford Triton F250 V8 cod. 08FJ00080013

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

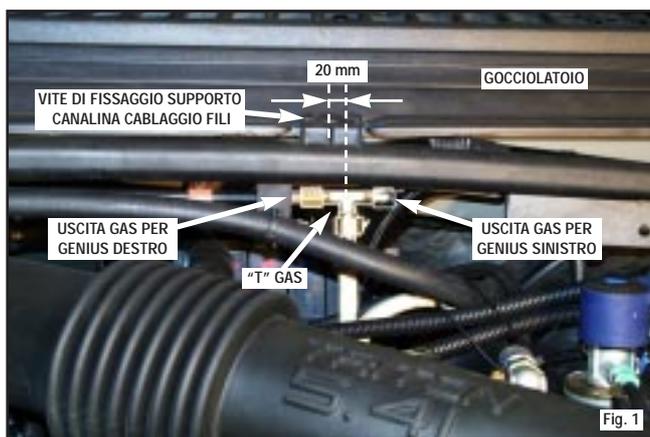
LEGENDA

- 1 - ELETTROVALVOLA GPL SX
RIDUTTORE GENIUS SX
- 2 - ELETTROVALVOLA GPL DX
RIDUTTORE GENIUS DX
- 3 - DOPPIO DISTRIBUTORE SMART SX
- 4 - DOPPIO DISTRIBUTORE SMART DX
- 5 - CENTRALINA FLY GAS DX e SX
- 6 - SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE SX
MODULAR HI DX
MODULAR HI SX
SENSORE DEPRESSIONE COLLETTORE MAP
- 7 - SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE DX



TUBAZIONI di RICAMBIO

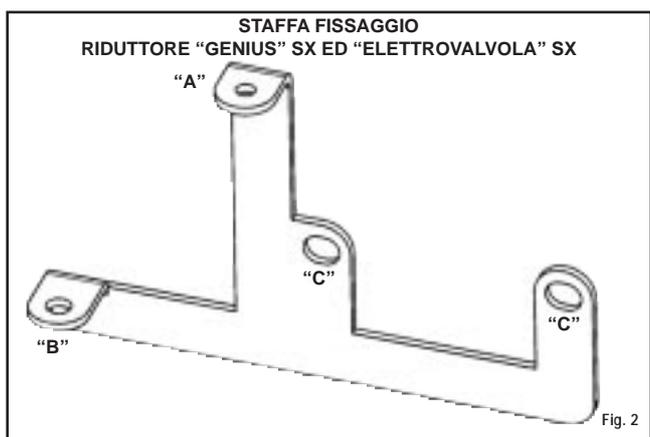
descrizione	codice	lungh. (mm)	q.tà
da SMART a			
collettori	22TB01040160	160	8
da SMART a P1	22TB01040180	180	2
da SMART a P2	22TB01040240	240	2
da GENIUS			
a SMART	22TB02040240	240	2
da GENIUS			
a presa press.	22TB04040600	600	2
da MAP			
a presa press.	22TB04040240	240	1



MONTAGGIO PARTE MECCANICA

MONTAGGIO "T" GAS

Posizionare il "T" gas sotto il gocciolatoio a circa 20 mm dalla vite di fissaggio supporto canalina cablaggio fili (vedi figura adiacente).

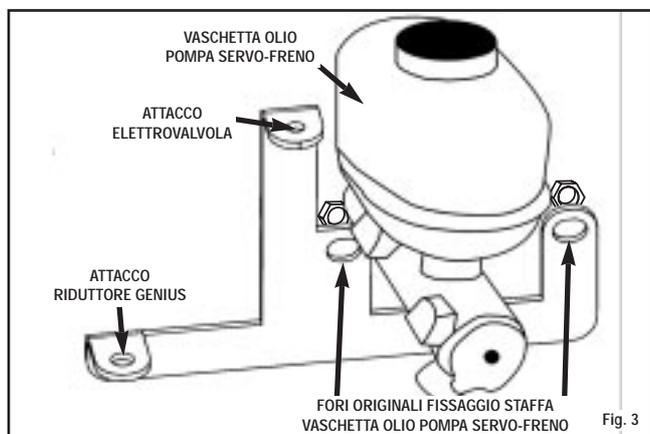


ELETTROVALVOLA GPL SINISTRA

RIDUTTORE GENIUS SINISTRO

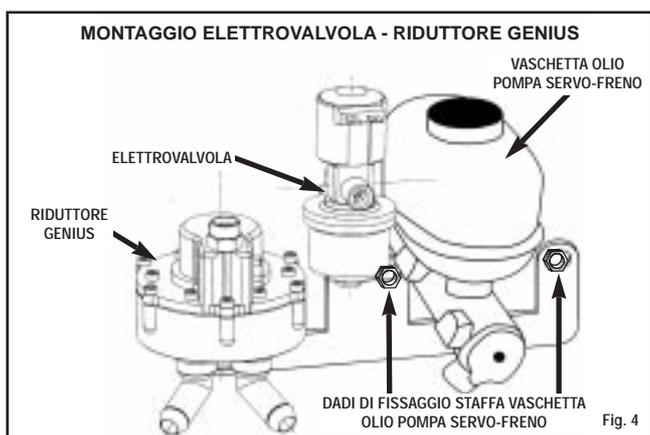
Per facilitare il montaggio dell'elettrovalvola e del riduttore Genius sinistro è necessario togliere dalla propria sede il blocco di aspirazione in plastica.

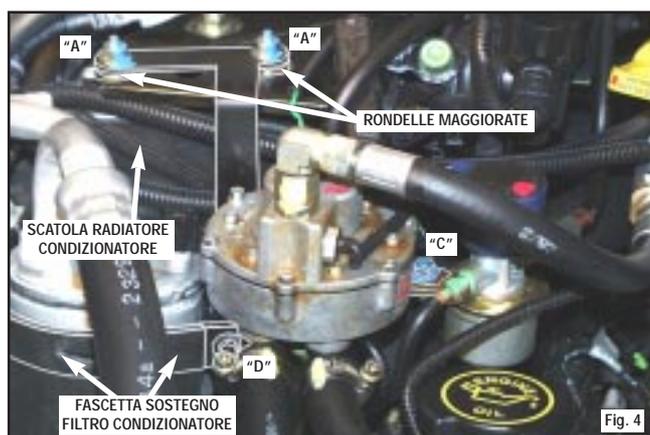
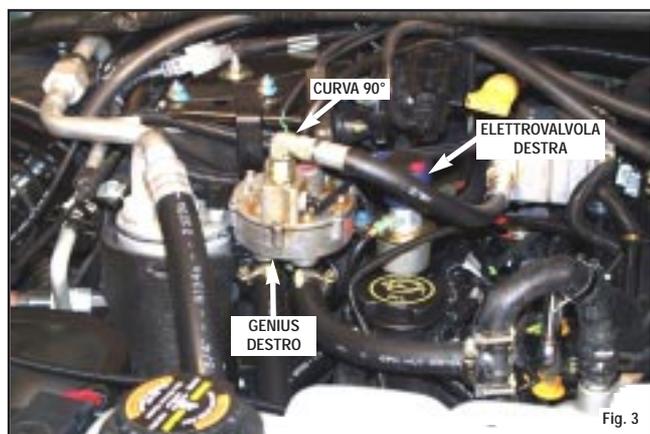
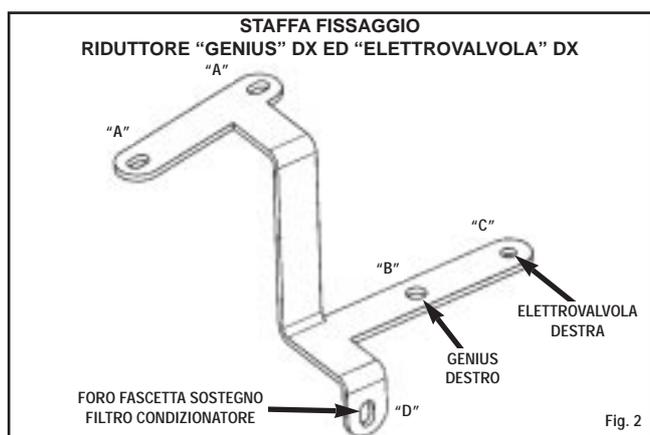
Fissare la staffa/riduttore-elettrovalvola per mezzo dei fori "C" ai dadi originali della staffa di sostegno vaschetta olio pompa servo-freno (Fig. 3 e 4).



Bloccare l'elettrovalvola Gpl al foro "A" della staffa in dotazione e il riduttore Genius al foro "B", tramite l'ausilio della vite TE M8x20 (Fig. 4). Per il corretto montaggio del gruppo staffa/riduttore-elettrovalvola vedere anche la fig.1 pag.3. Raccordare sull'elettrovalvola sinistra il tubo gas proveniente dal "T" gas.

Realizzando una voluta elastica raccordare il tubo gas dall'elettrovalvola GPL all'ingresso gas del riduttore sinistro. Avvitare sull'uscita gas del riduttore la curva a 90° presente nel kit ed orientarla verso la paratia motore per facilitare il collegamento successivo al distributore Smart sinistro (Fig. 1. pag. 3).





ELETTRORVALVOLA GPL DESTRA RIDUTTORE GENIUS DESTRO

Fissare la staffa/riduttore-elettrovalvola ai dadi originali "A" presenti sulla staffa posizionata sopra la scatola radiatore condizionatore (Figura 4).

Per un miglior montaggio, risulta necessario inserire 2 rondelle maggiorate $\varnothing 6$ sui rispettivi fori della staffa (Figura 4).

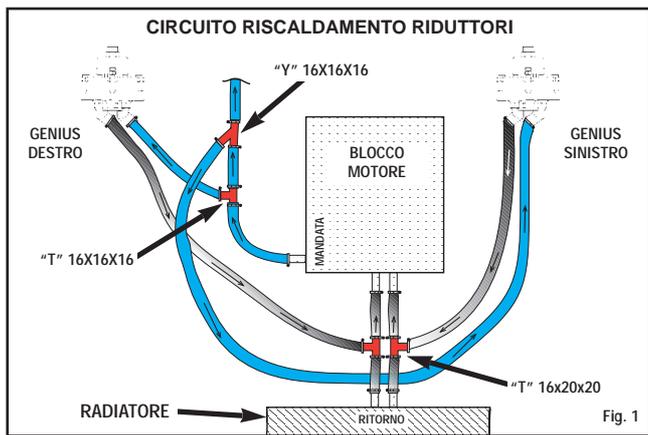
Per fissare definitivamente la staffa/Riduttore-Elettrovalvola utilizzare l'asola "D" e la vite di bloccaggio fascetta sostegno filtro condizionatore, inserita sotto la copertura in spugna che riveste lo stesso filtro (Vedere Fig. 4).

Bloccare l'elettrovalvola Gpl al foro "C" della staffa in dotazione e il riduttore Genius al foro "B" tramite l'ausilio della vite TE M8x20.

Raccordare sull'elettrovalvola destra il tubo gas proveniente dal "T" gas.

Realizzando una voluta elastica raccordare il tubo gas dall'elettrovalvola GPL all'ingresso gas del riduttore destro. Avvitare sull'uscita gas del riduttore la curva a 90° presente nel kit ed orientarla verso l'anteriore sinistro per facilitare il successivo collegamento al distributore Smart destro (vedi figura 3).

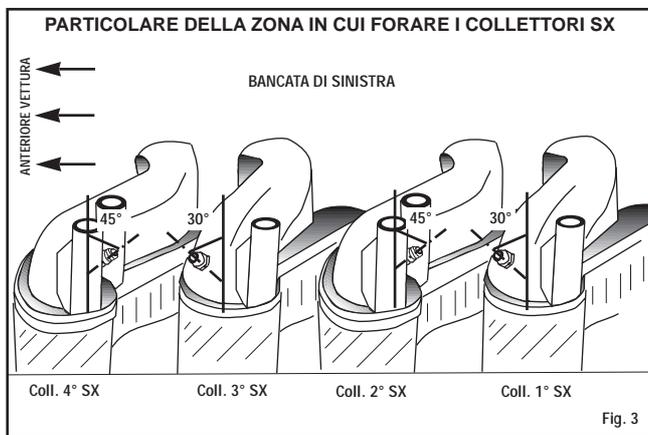
Facendo attenzione a non provocare un'eccessiva perdita d'acqua (usare allo scopo le pinze BRC cod. 90AV99004020) realizzare il circuito



riscaldamento riduttori genius, inserendo un "T" 16x16x16 e una "Y" 16x16x16 sulla mandata riscaldamento abitacolo proveniente dal blocco motore, e due "T" 16x20x20 sul ritorno riscaldamento proveniente dal radiatore, come illustrato in figura 1.

Chiudere le tubazioni con le 16 fascette serflex in dotazione.

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



MONTAGGIO UGELLI

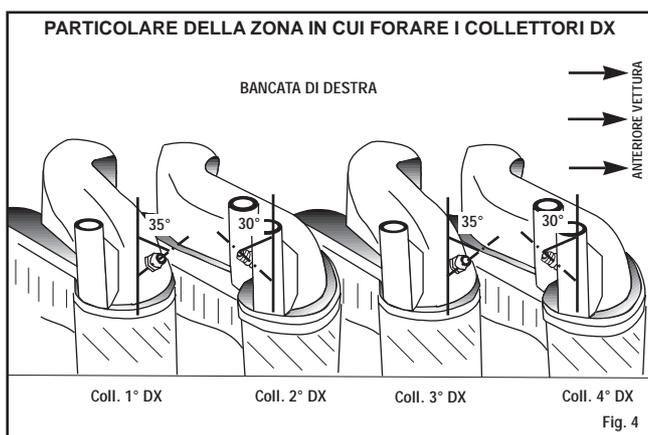
Per il montaggio degli ugelli è necessario togliere dalla propria sede il gruppo farfallato.

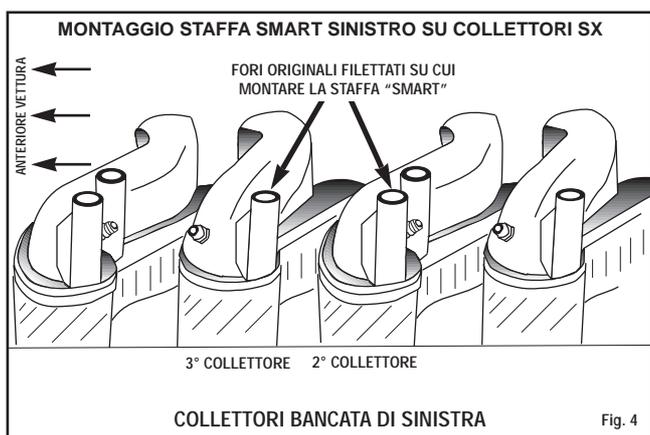
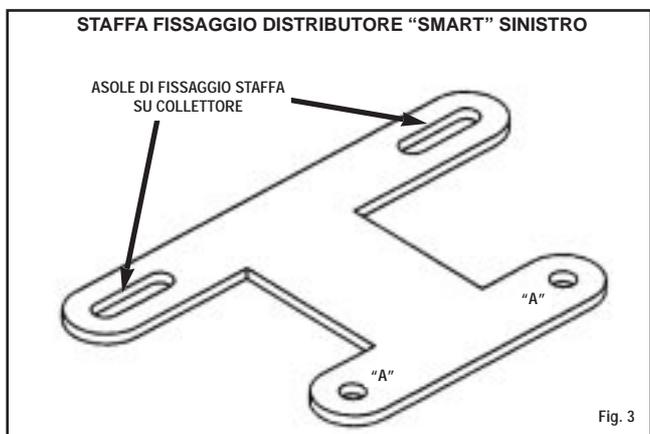
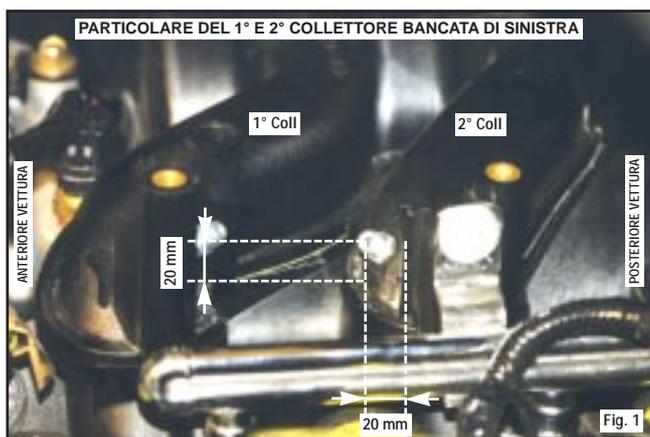
Attenendosi alle avvertenze di carattere generale riportate nel paragrafo 4.F del manuale per l'uso del sistema Flying Injection, facendo attenzione a non fare entrare troppi trucioli all'interno degli stessi, procedere con una punta $\varnothing 5$ mm alla realizzazione dei fori. Utilizzare le figure 3 e 4 per l'indicazione dell'inclinazione e della zona in cui forare i collettori.

Gli otto fori devono essere eseguiti perpendicolarmente al collettore, rispettando le quote indicate in figura 1 pag. 5.

Eseguire con un maschio M6 le filettature dei fori precedentemente eseguiti.

Inclinare i fori della bancata di sinistra sul primo, e sul terzo collettore di circa 30° verso l'anteriore vettura. Inclinare i fori sul secondo e sul quar-





to collettore di circa 45° verso il posteriore vettura. Inclinare i fori della bancata di destra sul primo, e sul terzo collettore di circa 35° verso l'anteriore vettura. Inclinare i fori sul secondo e sul quarto collettore di circa 30° verso il posteriore vettura (Fig. 3 e 4 pag. 4).

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 otto tubazioni, che dovranno essere collegate successivamente ai distributori Smart.

MONTAGGIO DISTRIBUTORE SMART SINISTRO

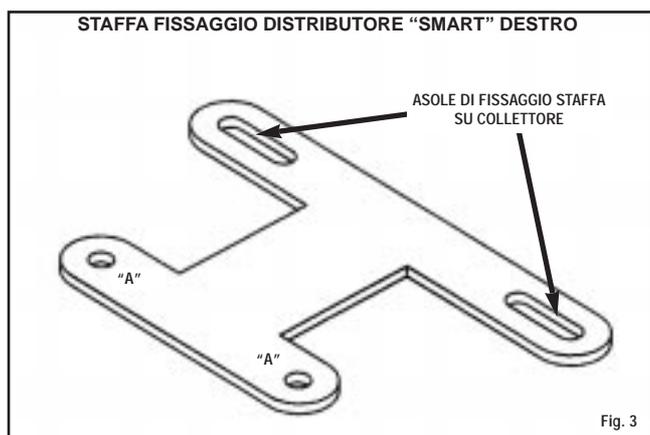
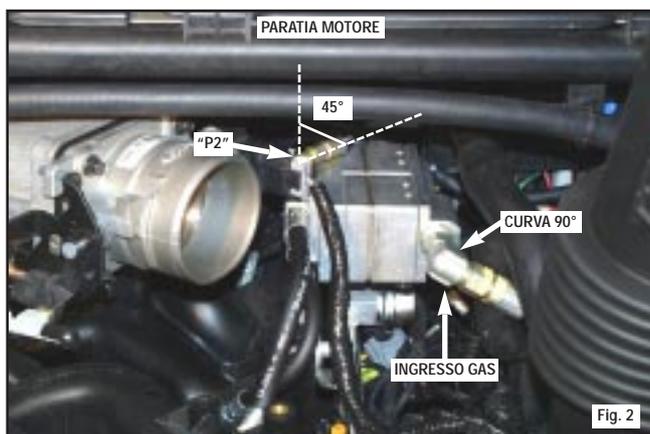
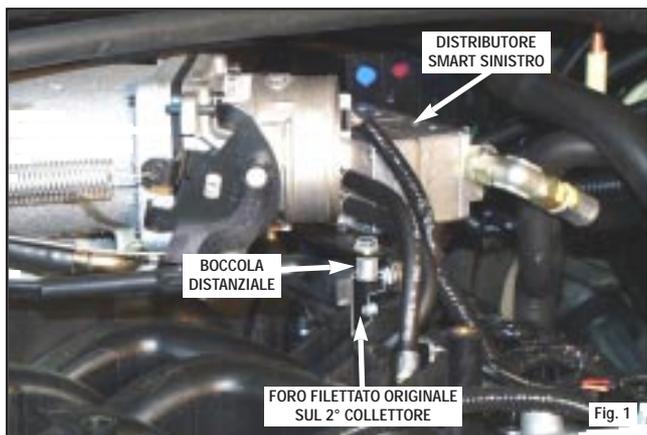
Sostituire il ripartitore di flusso a quattro portagomme con quello di tipo boxer presente nel kit specifico facendo attenzione a riposizionare correttamente l'OR di tenuta.

Fissaggio:

Il distributore Smart sinistro deve essere ancorato alla propria staffa tramite i fori "A", con l'ingresso gas rivolto verso l'anteriore vettura (Fig. 2 pag.6).

Prima di passare al fissaggio del gruppo staffa/Smart, è necessario interporre fra le asole di fissaggio della staffa e i fori originali filettati presenti sul secondo e terzo collettore della bancata di sinistra, due boccole distanziali (Fig 1 pag. 6).

Fissare quindi il gruppo staffa/Smart sinistro mediante le asole, le due viti TEM6x16 e le ron-



delle in dotazione, ai fori filettati originali sopra elencati.

Collegamento delle varie raccorderie:

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

Avvitare su "P1" e "P2" le due curvette a 90° utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).

Inclinare la curvetta su "P1" verso l'anteriore destro vettura.

Inclinare la curvetta su "P2" di 45° verso la paratia motore (Fig. 2).

Raccordare alla curvetta su "P1" la tubazione l = 180 mm che dovrà essere avvitata al rispettivo raccordo "P1" nella parte inferiore del Sensore Pressione Distributore sinistro.

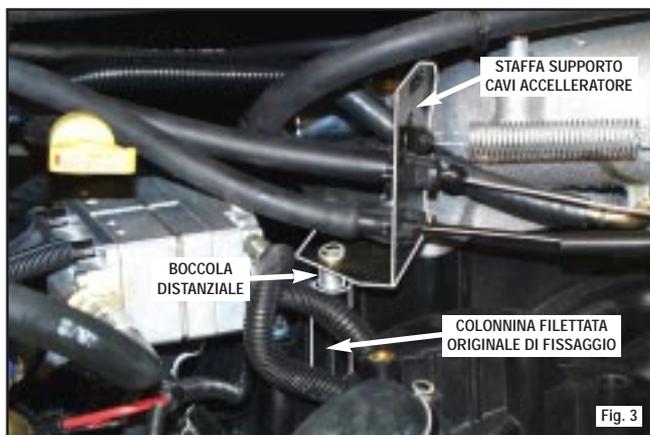
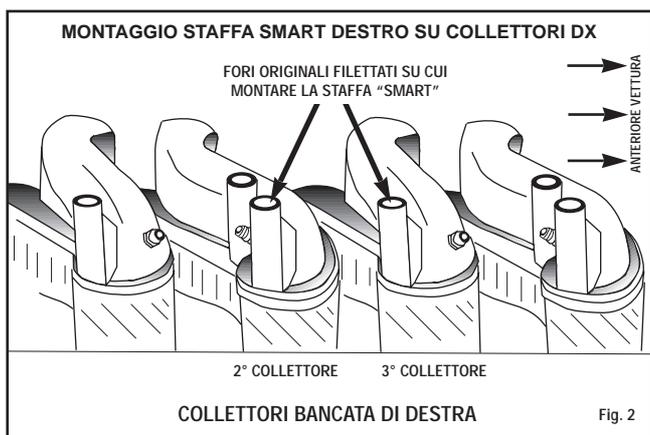
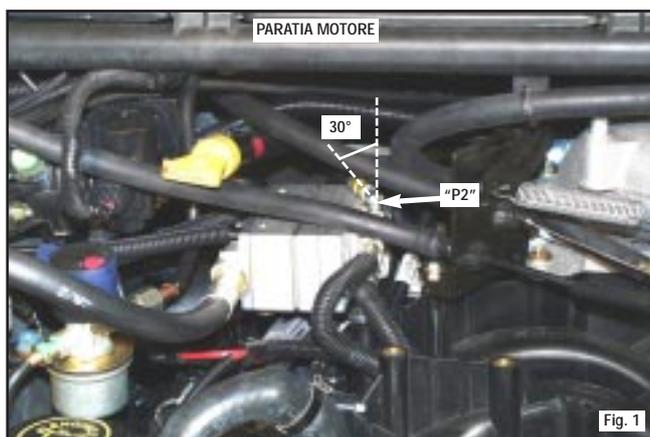
Raccordare alla curvetta su "P2" la tubazione l = 240 mm che dovrà essere avvitata al rispettivo raccordo "P2" nella parte inferiore del Sensore di Pressione Distributore sinistro.

Avvitare infine sul distributore la curva a 90° in dotazione e di seguito la tubazione di portata gas Riduttore/Distributore, che dovrà essere avvitata anche alla curva a 90° sul riduttore sinistro.

MONTAGGIO DISTRIBUTORE SMART DESTRO

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.

Per il montaggio del distributore Smart, bisogna togliere dalla propria sede il gruppo staffa/cavi acceleratore.



Fissaggio:

Il distributore Smart destro deve essere ancorato alla propria staffa tramite i fori "A", con l'ingresso gas rivolto verso l'anteriore vettura (Fig. 1).

Fissare quindi il gruppo staffa/distributore Smart destro mediante le asole, le viti TE M6x16 e le rondelle in dotazione, ai fori originali filettati presenti sul 2° e 3° collettore della bancata di destra (Fig. 2).

Collegamento delle varie raccorderie:

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

Avvitare su "P2" la curvetta a 90° utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).

Inclinare la curvetta su "P2" di 30° verso la paratia motore (Fig. 1).

Raccordare su "P1" la tubazione $l = 180$ mm che dovrà essere avvitata al rispettivo raccordo "P1" nella parte inferiore del Sensore di Pressione Distributore destro.

Raccordare alla curvetta su "P2" la tubazione $l = 240$ mm che dovrà essere avvitata al rispettivo raccordo "P2" nella parte inferiore del Sensore di Pressione Distributore destro.

Avvitare infine la tubazione di portata gas Riduttore/Distributore, che dovrà essere avvitata anche alla curva a 90° sul riduttore destro.

Per poter permettere il corretto passaggio dei cavi acceleratore a fine montaggio distributore Smart, risulta necessario interporre tra la staffa cavi acceleratore e la colonnina filettata originale presente sul secondo collettore della bancata di destra, una boccola distanziale (Fig. 2).

Effettuare quindi le operazioni di montaggio staffa/cavi acceleratore, precedentemente smontata.

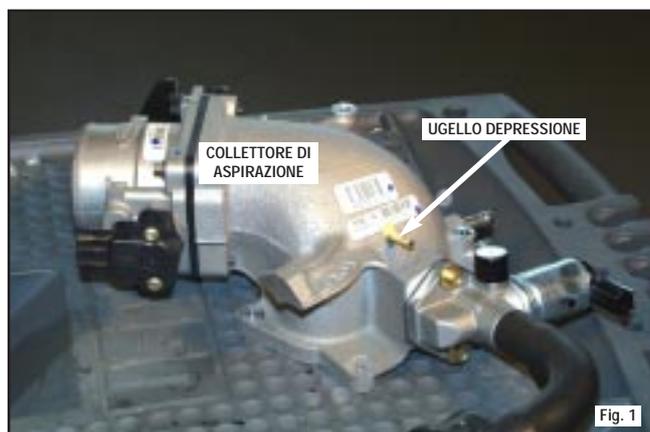


Fig. 1

PRESE DEPRESSIONE

E' necessario ricavare tre prese depressione, una da collegare alla parte anteriore del riduttore destro, una da collegare alla parte anteriore del riduttore sinistro e una da collegare al Sensore Depressione Collettore (MAP).

Forare il collettore con una punta \varnothing 5 mm nella parte posteriore sinistra del corpo farfallato (Fig. 1).

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).

Rimontare come in origine il gruppo farfallato.

Le prese depressione per i riduttori devono essere ricavate utilizzando le due biforcazioni ad "Y" in dotazione, sul tubo depressione che va dal corpo farfallato al sensore depressione collettore MAP.

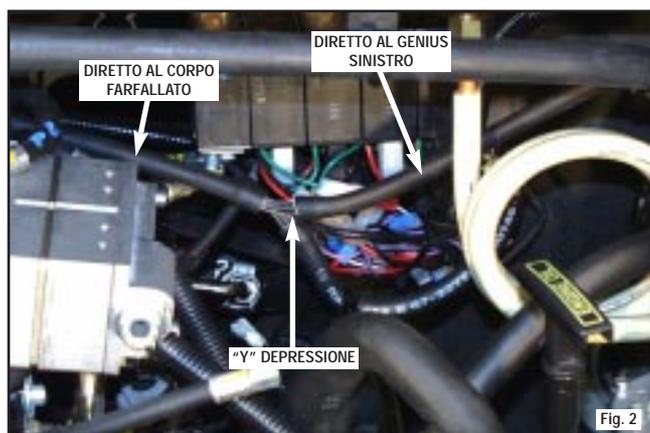


Fig. 2



Fig. 3

SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE DESTRO

Mediante la vite Parker autoforante 4,8x16 in dotazione, bloccare il Sensore di Pressione Distributore destro sulla paratia motore lato destro seguendo le misure indicate nella figura adiacente.

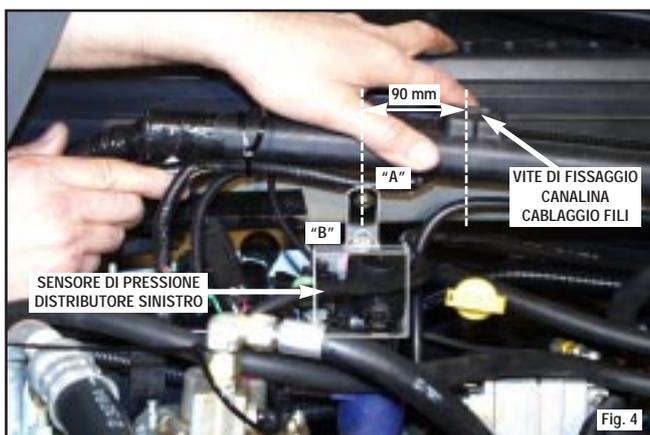
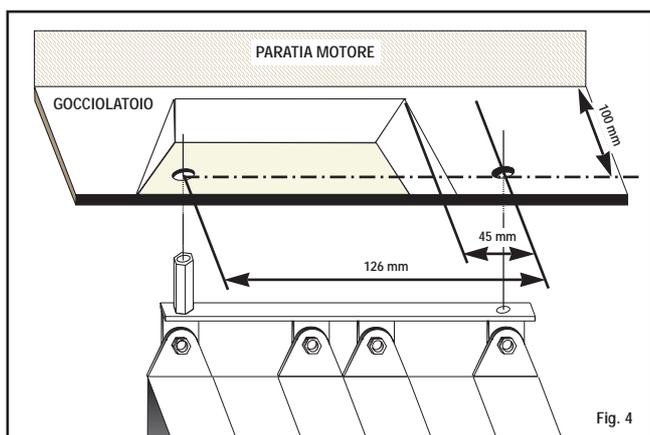
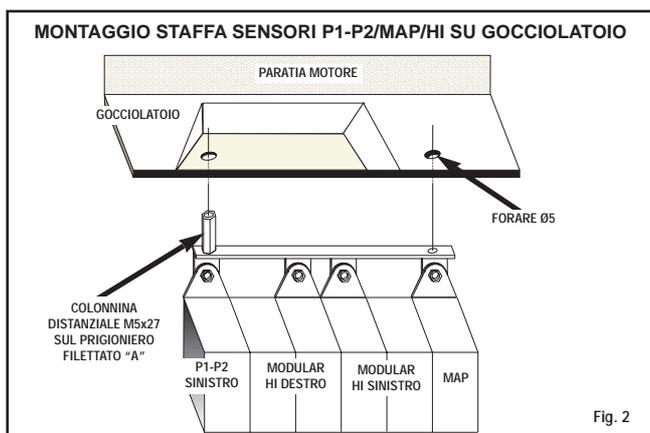
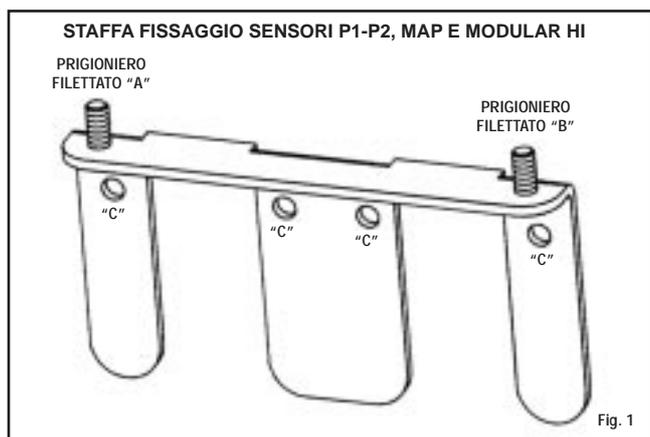


Fig. 4



SENSORE DI PRESSIONE DISTRIBUTORE SINISTRO

SENSORE DEPRESSIONE COLLETTORE (MAP)

MODULAR HI

Per il montaggio dei sensori e dei modular è necessario togliere dalla propria sede il gocciolatoio, i tergicristalli e la canalina cablaggio fili.

Incastrare tra di loro il sensore di pressione distributore sinistro, i due Modular HI destri, i due Modular HI sinistri, il sensore depressione collettore (MAP) e le apposite alette (Fig. 2).

Bloccare i sensori e i Modular ai fori "C" della staffa mediante i bulloni TE M6x16 (Fig. 1).

Avvitare sul prigioniero filettato "A" la colonnina distanziale M5x27.

Forare il gocciolatoio con una punta \varnothing 5 mm. Filettare con un maschio M6 il foro precedentemente eseguito. Per le operazioni di foratura seguire scrupolosamente le quote indicate in figura 4.

Inserire il gruppo staffa/sensori/modular nei fori precedentemente descritti e bloccare il tutto con la minuteria in dotazione.

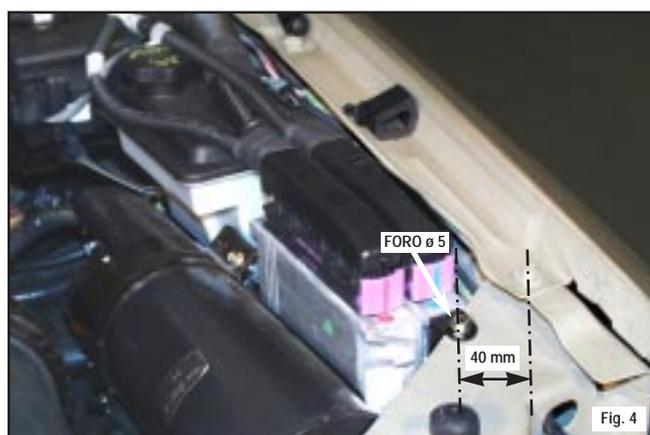
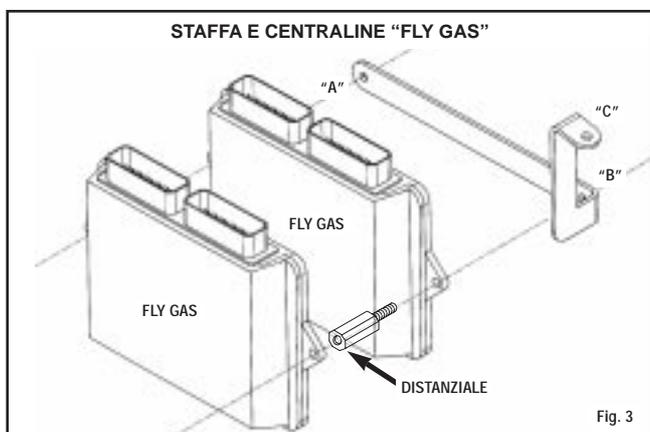
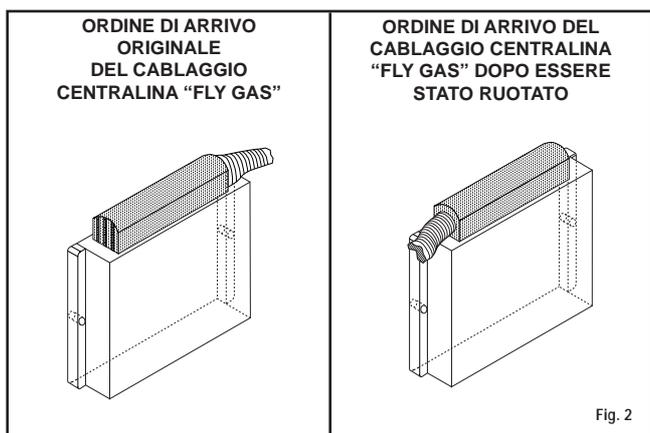
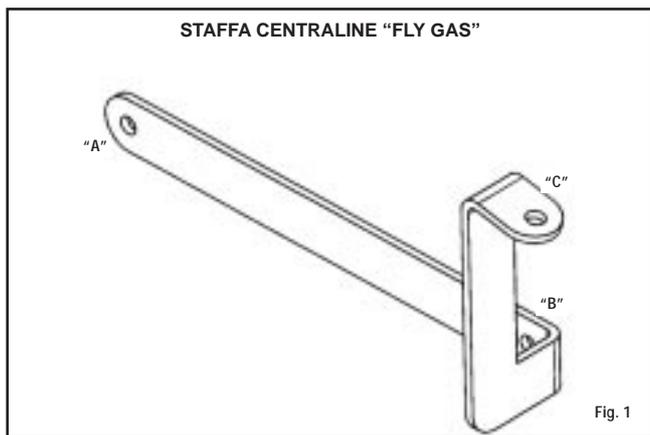
Rimuovere i due raccordi originali presenti nella parte inferiore del Sensore di Pressione Distributore e sostituirli con le due curvette a 90° in dotazione avvitandole sul sensore con la parte di filetto più corta ed utilizzando sulle filettature il sigillante consigliato (Loctite n° 83-21).

Inserire sul sensore depressione collettore (MAP) la curvetta a 90°.

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

Collegare i cablaggi del Modular HI.

Rimontare il gocciolatoio, i tergicristalli e la canalina cablaggio fili precedentemente smontate.



MONTAGGIO PARTE ELETTRICA

MONTAGGIO CENTRALINE FLY GAS

Aprire il connettore delle centraline Fly Gas ed invertire l'ordine di arrivo dei rispettivi cablaggi, quindi richiudere i connettori (Fig.2).

Per il montaggio delle centraline Fly Gas, é necessario forare il longarone anteriore sinistro con una punta \varnothing 5 mm.

Filettare con un maschio M6 il foro precedentemente eseguito.

Per le operazioni di foratura rispettare le quote indicate in figura 4.

Interporre tra le centraline Fly Gas due colonnine distanziali M5x27.

Fissare le centraline ai fori "A" e "B" della staffa .
Bloccare il gruppo staffa/Centraline tramite il foro "C" al foro precedentemente ricavato sul longarone anteriore sinistro, con una vite TE M6x16, dado M6 e rosetta.

A montaggio ultimato i connettori delle centraline devono essere rivolti verso la paratia motore.

Rimontare il blocco di aspirazione.

MONTAGGIO COMMUTATORE

Per il montaggio del commutatore è necessario utilizzare l'adattatore commutatore impianto doppio Flying Injection presente nel kit.

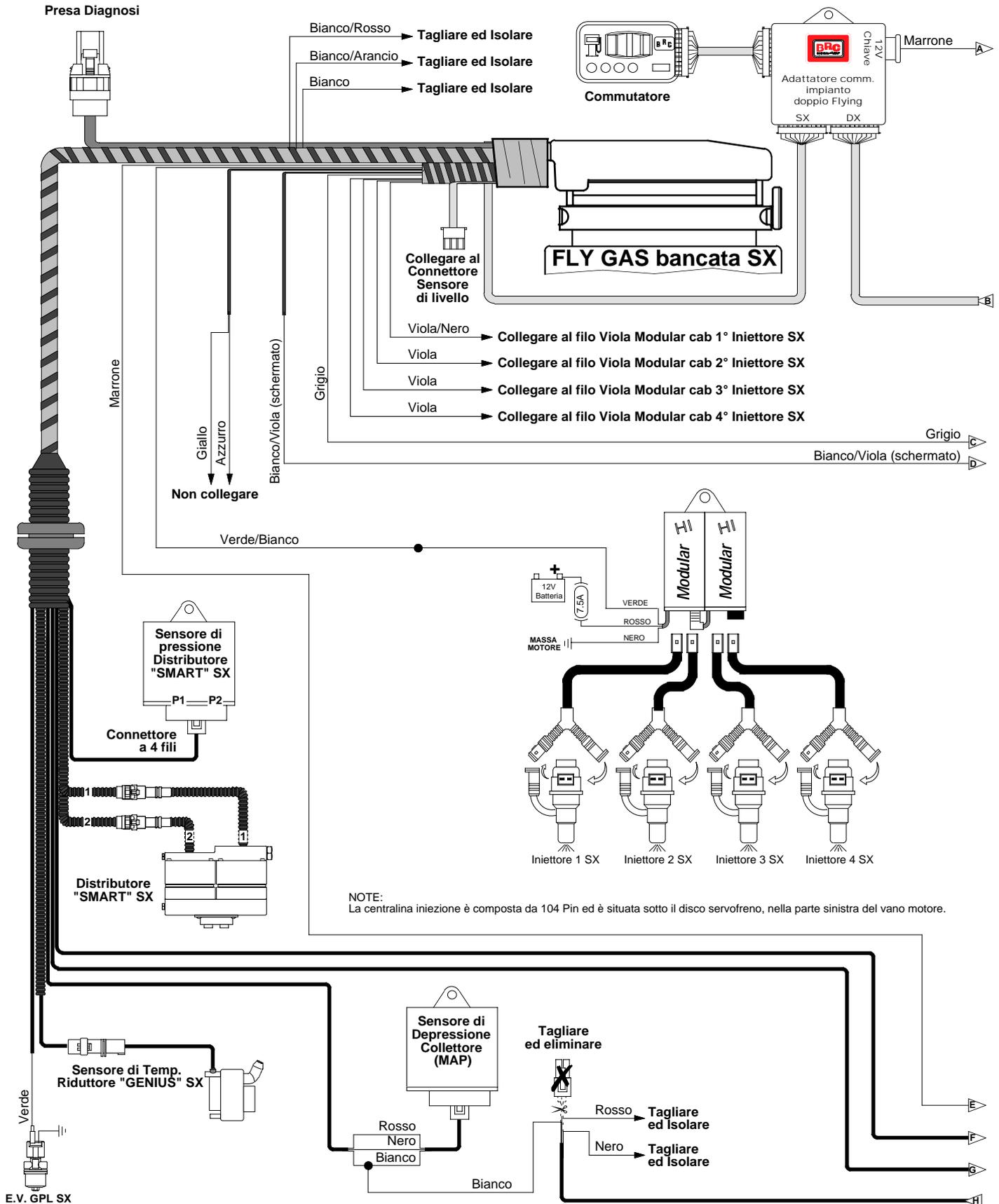
Si consiglia di installarlo all'interno dell'abitacolo, lontano da fonti di calore e di organi in movimento.

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

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.

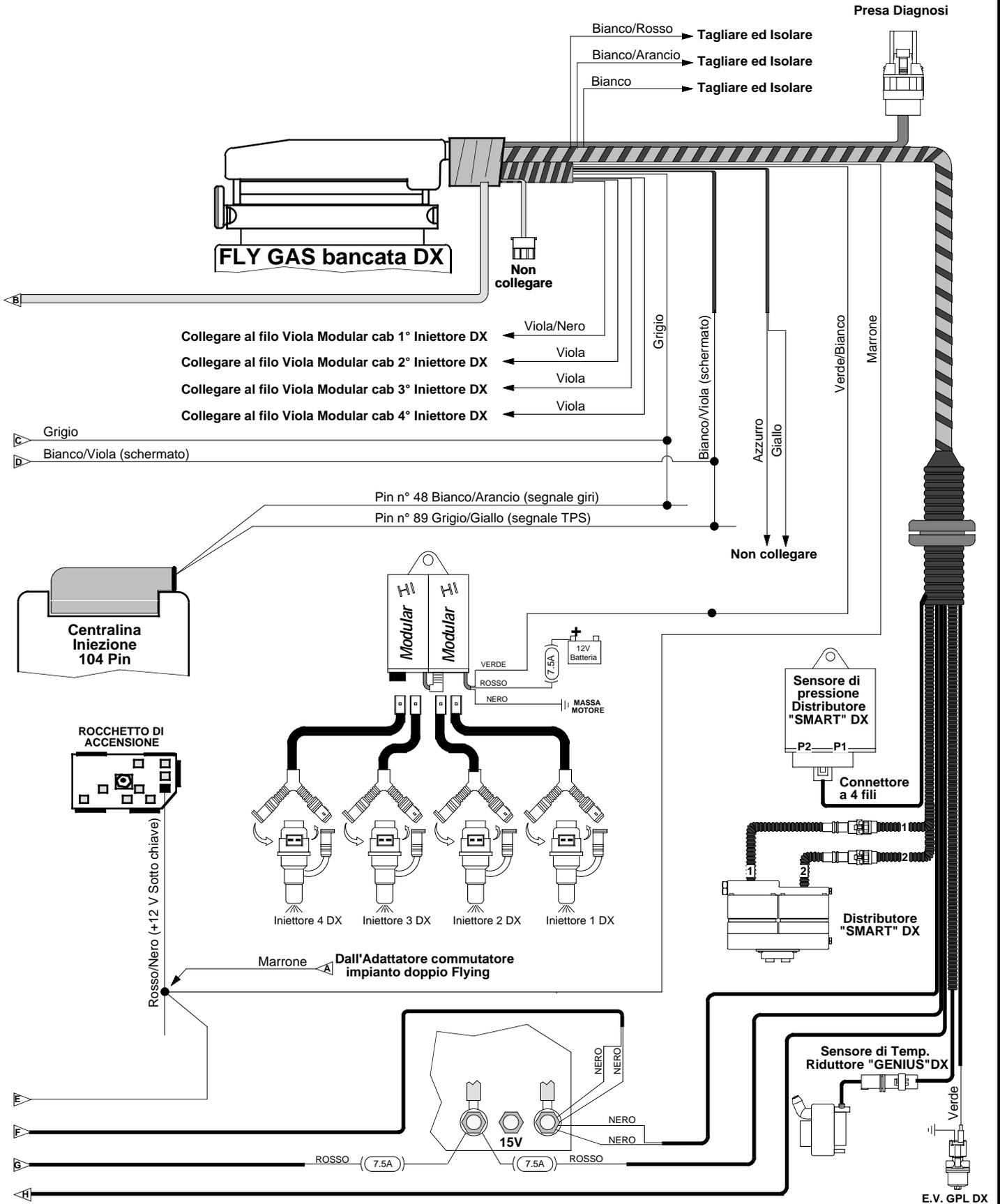


AVVERTENZE:

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.

SCHEMA COLLEGAMENTO PARTE ELETTRICA FLYING INJECTION BANCATA DESTRA FORD F-250 TRITON LARIAT SUPER DUTY 5.4i V8 INIEZIONE ELETTRONICA MULTIPUNT

Data:	07.06.00
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 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.