



Montage de la Dump Valve à pilotage électronique pour moteur TURBO DIESEL

Vous venez d'acheter une GREEN DUMP à Pilotage électronique et GREEN vous félicite de votre choix.

Pour vous aider à installer correctement ce produit innovant afin d'en tirer immédiatement le maximum de performance, veuillez vous référer au schéma suivant .

Explications techniques

Au lâché de la pédale d'accélérateur, le contacteur envoie une information au boîtier électronique qui déverrouille la DUMP VALVE instantanément et qui produit le PCHITT.. si caractéristique.

De plus, la gestion électronique diminue considérablement le coup de bélier et améliore significativement la fiabilité du TURBO. La surpression dans le collecteur d'admission est limitée à 200mbars(au lieu de 800mbar) et est obtenu grâce à la vitesse d'ouverture de la DUMP VALVE.

Le coup de bélier est quasi inexistant du fait que la surpression est évacuée instantanément

Le produit se décompose de la manière suivante

:

Une DUMP valve SIMPLE PISTON Réglable

Un boîtier électronique de contrôle

Une électrovanne 3 voies

Un faisceau électrique

Des colliers plastique

Un contacteur et une platine Alu

Un jeu de durites

Une notice de montage



Pannes possibles

1) La DUMP reste en permanence avec le piston en l'air ou ne tient pas la pression → le fil rouge du piezo est câblé au mauvais endroit : changer l'emplacement du fil sur le piezo

2) La dump ne s'ouvre pas → idem , mauvais branchement du piezo par rapport à la position ouvert et fermé.

3) Le BRUIT est faible → trop de pression sur le ressort de la DUMP VALVE, desserrer l'écrou de 13 supérieur puis dévisser vis en laiton (1/2 tour = 0,100 bar)

Pour enlever 0,2bar, desserrer d'un tour entier

DUMP VALVE ELECTRONIQUE POUR MOTEUR TURBO DIESEL

Connecter la cosse de masse directement sur une vraie masse, pas de peinture ni de graisse

Le faisceau électrique est fixé par des colliers plastiques pour éviter qu'il soit directement en contact avec des parties tournantes ou à haute température

Le Boîtier électronique ne doit pas être directement fixé sur le moteur (température max 80°C)

Positionner la cosse de sertissage rapide sur un fil de +12V contact

Fil jaune du faisceau de câblage fourni.

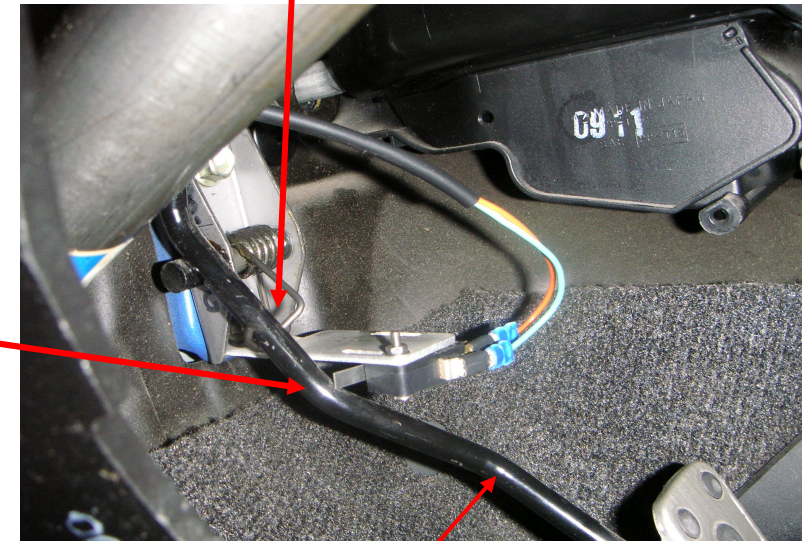
L'électrovanne ne doit pas être directement fixée sur le moteur (température max 80°C) mais au plus près de la DUMP tout de même.

Le Côté bleu du Clapet anti-retour est relié à l'électrovanne

Fixer la platine du commutateur avec la vis de la pédale d'accélération, la plier à la bonne longueur et raccorder les contacts en suivant le schéma électrique.

REGLAGE

La languette du contacteur doit venir juste au dessus de la pédale d'accélérateur. On doit régler le « CLIC » du contacteur lorsque la pédale arrive en position pied levé (lâché de pédale). Ce réglage est très important car si il faut appuyer sur la pédale de plus de 8mm pour entendre la clic, la pression de suralimentation ne pourra pas augmenter dès la remise des gaz (Dump valve ouverte) si par contre on n'entend pas le clic la dump ne s'ouvrira pas.



la pédale d'accélérateur