

NOTICE D'INSTALLATION KIT EPROM LANCIAHF.EU

MODELES

LANCIA NUOVA DELTA (836) 16V TURBO HF LS/HPE
FIAT COUPE 16V TURBO

SYSTEME D'INJECTION / ALLUMAGE:

MAGNETTI MARELLI IAW 4WG/P8 AND 4WB/P8
EPROM MAXIMUM TURBO PRESSURE: 1,35bar

**CETTE PUCE EST DESTINEE A UN
USAGE SUR CIRCUIT UNIQUEMENT**

**CETTE PUCE AUGMENTE LA
PUISSANCE DU MOTEUR
SUBSTANTIELLEMENT DONC SUIVEZ LE
GUIDE EN DETAIL !**

ESSENCE SP98 UNIQUEMENT

INSTALLATION DE L'EPROM



Le calculateur se trouve sous le tableau de bord côté passager, derrière le cache noire en plastique. Retirez le cache et déboîtez le calculateur du support.

Pour déconnecter le calculateur du faisceau électrique il faut déclipser la fiche du calculateur. La sécurité se trouve où sortent les câbles de la fiche. Ouvrez le devant du calculateur (le devant, c'est le cache avec l'autocollant dessus).



Enlèvez la puce qui se trouve à droite sur la photo. Ceci peut être fait avec un outil d'extraction spécial qui se trouve dans n'importe quel magasin d'électronique ou avec un petit tournevis. **Prenez votre temps et évitez de forcer.** La puce peut être installée incorrectement donc vérifiez bien que le détrompeur de la puce est dans le même sens que le détrompeur du support (voir flèche sur la photo). **Enlevez pas la patte**

fourni avec la puce lanciahf.eu mais installez l'ensemble. Prenez votre temps pour installer la puce. Refermez le boîtier et remontez-le.

INSTALLATION DES BOUGIES PLUS FROIDES



Des bougies plus froides sont obligatoires, je recommande des B8EGV de la marque NGK.

Serrez les bougies à 30Nm de couple, c'est très important de les serrer au bon couple. Un serrage correct permet une diffusion optimale de la chaleur des bougies vers la culasse.

Les faisceaux d'allumage sont assez difficiles à remettre sur la bougie, vérifiez qu'ils sont bien emboîtés sur les bougies.

TEST POMPE A ESSENCE

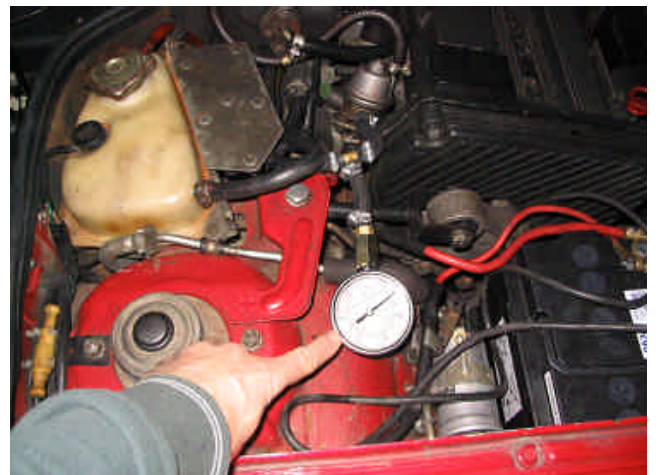
Un test de la pompe à essence est vital ! Ce test consiste à vérifier si la pompe à essence est bien alimentée car ces voitures sont sensibles à un mauvais câblage vers la pompe.

Ouvrez le coffre et retirez la moquette. Retirez la trappe qui donne accès au réservoir d'essence et les connexions électriques. Vérifiez la tension aux bornes de la pompe à essence avec la clef en marche mais moteur à l'arrêt. Vous devez voir 12,4 Volts. Avec le moteur en marche vous devez mesurer 13,10V.

Toute tension plus basse indique une batterie fatiguée ou une chute de tension dans le câblage vers la pompe. En cas de doute, installez un 12V propre directement de la batterie via un relais et fusible de 15A.

Je peux vous fournir plus de détails sur cette modification.

La seconde partie du test consiste à vérifier la pression d'essence. Branchez un manomètre de pression d'essence professionnel sur la rampe d'injection. La pression d'essence devrait être 2,5 bars avec le moteur à l'arrêt et à peu près 2,2 bars avec le moteur au ralenti.

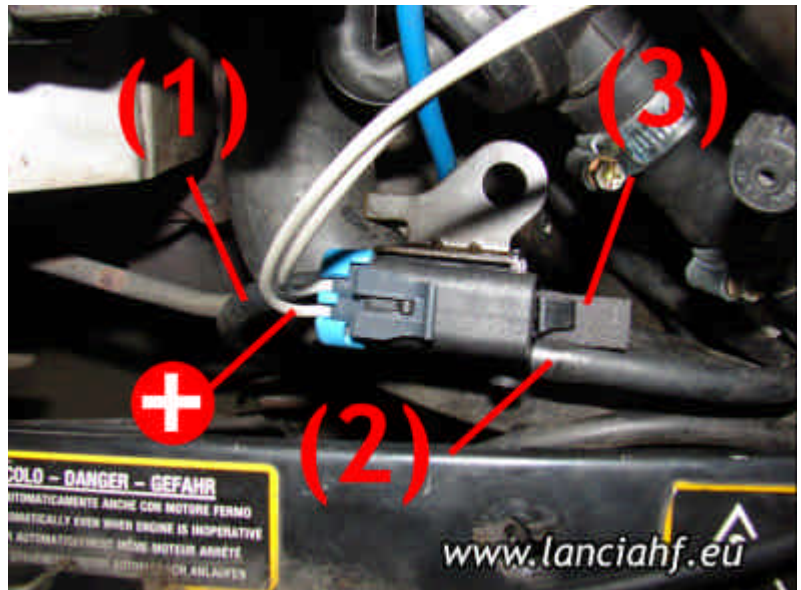


INSTALLATION DU SOLENOÏDE

Le solénoïde dispose de 3 connections dont le retour est pourvue d'un petit filtre en mousse.

Branchement des durites :

1. Gauche sur la photo: brancher l'arrivée de pression du turbo **(1)** sur le tuyau métallique
2. Droite sur la photo pression réglée vers l'actuator de la wastegate **(2)**
3. Boucher la durite de retour ou enlever le petit filtre et brancher la durite de retour **(3)**



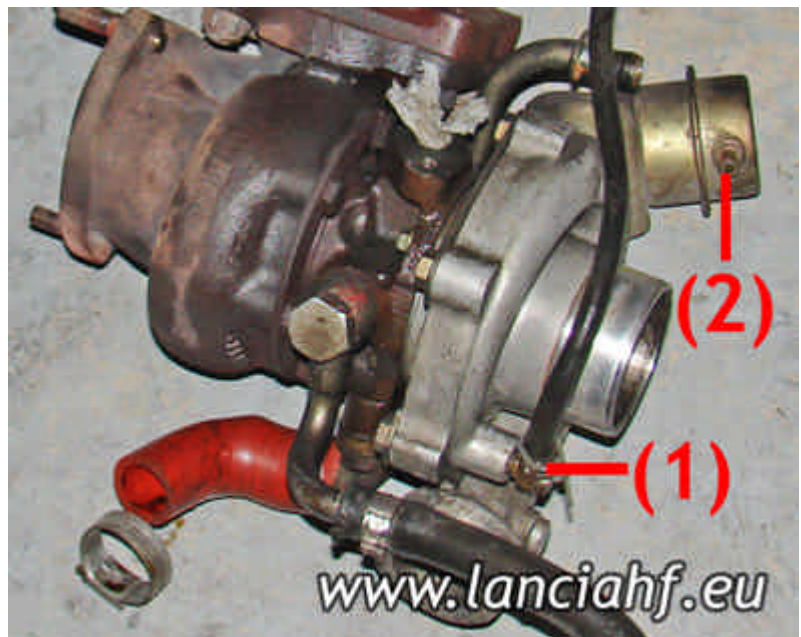
Branchement électrique :

Couper la fiche d'origine et brancher la fiche fourni avec les cosses. Le + de la solénoïde est le fil orange du solénoïde d'origine. Ce fil doit correspondre au signe '+' marqué sur le nouveau solénoïde. Voir aussi photo (+) sur photo en haut. Le - est le fil rouge.

Ce solénoïde est un remplacement direct, la résistance interne est identique à celui d'origine.

Branchement des durites sur le turbo :

1. La sortie de la pression du turbo **(1)**
2. La pression réglée sur l'actuator de la wastegate **(2)**



VERIFICATION DE LA PRESSION DE SURALIMENTATION.

A faire après installation du solénoïde.

Branchez un manomètre de pression turbo professionnel (manomètre à bain d'huile ou de la marque Greddy ou VDO) sur le collecteur d'admission.

Débranchez la fiche électrique du solénoïde.

La pression turbo avec la fiche électrique du solénoïde débranché ne doit pas dépasser 0,5bar) Si vous voyez plus de pression votre wastegate à été retardée pour gagner en pression. Dans ce cas là vous devez régler la pression de base à 0,5bar max.

Rebranchez la fiche électrique.

La pression maximale avec solénoïde branchée et EPROM installée est de 1,35bar. Si vous avez des coupures suite à des pressions de suralimentations trop élevées vous devrez revérifier le branchement du solénoïde.

RECOMMANDATIONS

Portez le moteur au température de fonctionnement sans le stresser (au moins 15Km) avant de demander toute la puissance. C'est très important de donner le temps au moteur et turbo de refroidir après un run.

Une bonne huile aidera à protéger le moteur, Motul 300V 15W50 ou Selenia Racing 10W60 est recommandée.

Vérifiez le mélange air/essence avec une sonde lambda wide-band.

Une ligne OMP et downpipe en RVS (voir site www.lanciahf.eu) augmente la puissance de 15ch environ ainsi que des températures des gaz d'échappement réduites.

**Extrait avec
EPROM et ligne
OMP :**

