



Contrôleur DVS-4

STUART PILKINGTON-WAY

Contenu

Pourquoi notre système d'injection d'alcool est meilleur	5
Comment fonctionnent les systèmes d'injection	5
Contenu du kit.....	6
Contenu du kit standard	6
Options de kit de véhicule	6
Kit en option.....	6
Kit d'installation	7
Outils nécessaires	7
Guide de pré-installation	7
Travaillez en toute sécurité :.....	7
Problèmes de moteur actuels.....	7
Pressostat de pompe	7
Pressions de ligne.....	7
Détonation/Coup	7
Bougies.....	9
Modifications du moteur :	9
Ruban d'étanchéité en téflon	9
Clapet/solénoïde anti-retour	9
Buse la plus basse	9
Injection accidentelle.....	9
Important.....	9
Résumé technique	10
Disposition du harnais.....	12
Schéma.....	13
Installation	14
Emplacement	14
Pompe de réservoir, capteur de niveau.....	14
buse, porte-buse, clapet anti-retour/solénoïde, pressostat à sécurité intégrée.	14
Fusible et câble d'alimentation.....	14
Alimentation par allumage	14
Montrer.....	14
Électrique	14
Fusible et câble d'alimentation.....	14
Alimentation par allumage	14
Montrer.....	14

Pompe	14
Solénoïde	14
Sécurité intégrée.....	15
Pressostat à sécurité intégrée.....	15
Niveau de liquide	15
Augmenter	16
Alimentation Boost du contrôleur	16
Capteur de carte externe	16
Liquide eau/alcool/méthanol	17
Bouteille de laveuse ou réservoir personnalisé.....	17
Pompe	17
Clapets anti-retour ou solénoïde	17
Buse et porte-buse.....	18
Tuyau en nylon.....	18
Standard Installation.....	18
Installation de la mise à niveau du solénoïde.....	18
Installation de mise à niveau du pressostat à sécurité intégrée	18
Installation d'un tuyau en nylon	19
Sécurité intégrée.....	19
Contacts de relais à sécurité intégrée.....	19
Fonctionnement à sécurité intégrée.....	20
Dépannage à sécurité intégrée	20
Pièces optionnelles	21
Interrupteur à flotteur auto-obturant	21
Indicateur de niveau actif	21
Double buse	21
Solénoïde	21
Adaptateur de montage de buse	22
Opération	23
Amorçage de la pompe	23
Sélection de la buse	23
Montrer.....	23
Fonctionnement des LED	23
Recommandé	24
Non recommandé	24
Menus	25

Standard.....	25
Jauge d'entrée.....	25
Cycle de service.....	25
Diagnostic.....	25
Configuration	26
Valeur d'entrée de la fin 1.....	26
Valeur d'entrée Start 1.....	26
Fin 2 Valeur d'entrée.....	26
Valeur d'entrée Start 2.....	26
Système.....	28
Nombre de vannes.....	28
Nombre de pompes	28
Nombre de réservoirs	28
Vanne de type 1	28
Indicateur de niveau 1	28
Sécurité intégrée 1.....	28
Vanne de type 2	28
Indicateur de niveau 2	28
Sécurité intégrée 2.....	29
Pré-pressurisation 1	29
Pré-pressurisation 2	29
Type d'entrée	29
Type d'entrée auxiliaire	29
Décalage en V auxiliaire	29
Décalage Aux B.....	29
Aux Gain	29
Valeurs maximales	30
Appui bas 1.....	30
Nozz Press 1	30
Apprentissage automatique 1.....	30
Appui bas 2.....	30
Presse Nozz 2	30
Apprentissage automatique 2.....	31
Étalonnage	31
Système d'essai	32
Restaurer les paramètres par défaut.....	33

Avis spécial	33
Garantie limitée DevilsOwn	33
Obtenir de l'aide pour votre installation	33
Index.....	34
Aménagement du véhicule	34
Capteur de carte commun	35
Données d'étalonnage	35
Paramètres par défaut.....	36
Paramètres.....	37
Formulaire de délivrance	38
Historique des révisions de documents.....	39
Historique des révisions du firmware	39

Pourquoi notre système d'injection d'alcool est meilleur

- Faisceau de câblage complet
 - Code couleur pour une installation facile.
 - Les fils de signal et de terre sont liés.
 - Relais pré-câblé.
- Entièrement réglable pour n'importe quel niveau de puissance.
- Assez sûr pour les moteurs d'origine, assez puissant pour une utilisation en course.
- Point d'allumage facilement réglable.
- Pompe robuste de 300 psi.
- Faites couler le fluide de l'eau distillée pure au méthanol/alcool.
- Exécutez deux systèmes côte à côte, indépendamment l'un de l'autre (modules 1 et 2).
 - Module 1
 - Contrôle de la pompe 1
 - Commande de la vanne 1
 - Char 1
 - Indicateur de niveau 1
 - Interrupteur à flotteur
 - Capteur de niveau actif
 - Sécurité intégrée 1
 - Interrupteur
 - Pression
 - Module 2 (vanne uniquement)
 - Contrôle de la vanne 2
 - Sécurité intégrée 2
 - Interrupteur
 - Module 2 (Contrôle total)
 - Contrôle de la pompe 2
 - Contrôle de la vanne 2
 - Char d'assaut 2
 - Indicateur de niveau 2
 - Interrupteur à flotteur
 - Capteur de niveau actif
 - Sécurité intégrée 2
 - Interrupteur
 - Pression

Comment fonctionnent les systèmes d'injection

Le système d'injection de méthanol/alcool DevilsOwn™ DVC-4 commence par une connexion à un réservoir d'alimentation contenant un mélange d'eau ou d'eau de méthanol/alcool. Un mélange 50/50 est recommandé, mais le système est conçu pour être compatible avec 100 % de méthanol. Nous recommandons DevilsOwn Brew pour une utilisation avec nos produits. Ce mélange est pompé à haute pression à travers le tube jusqu'au porte-buse. La quantité de méthanol ou d'alcool mélangé à l'eau injectée à travers la buse est facilement ajustée au moyen de buses de différentes tailles et de réglages dans le contrôleur.

Contenu du kit

Contenu du kit standard

- Pompe 300psi avec joints EPDM
- La clé Allen peut être utilisée pour régler la pression de la pompe à eau
- Contrôleur progressif DVS4 avec écran LCD
- Alimentation, auxiliaire et bouton marche/arrêt à distance Harnais
- Module Harnais Complet.
- 15' de tube noir haute pression
- Tuyau d'aspirateur en silicone de 1 m
- Tuyau en silicone Pièce en T
- Injecteur (veuillez fournir le moteur cc & max boost + rpm afin que nous puissions fournir les tailles appropriées).
- Porte-buse
- Valve à action rapide (FAV) ProMeth Pulse
- Robinet de réservoir auto-obturant filtré en métal
- Tous les accessoires nécessaires à l'installation
- Porte-fusible en ligne avec fusible de 15 ampères
- Attaches zippées, épissures de fil et connecteurs
- Instructions d'installation d'injection d'alcool / d'eau avec autocollants.

Options de kit de véhicule

Pièces à choisir en fonction de l'installation spécifique du véhicule

- Buse de la taille appropriée pour le moteur et les modifications
- Réservoir en fonction du montage et de l'application.

Kit en option

- Interrupteur marche/arrêt externe (requis si l'écran est déconnecté).
- Indicateur de niveau
 - Passif.
 - Actif.
- Module 2 Vanne uniquement Harnais
 - Permet d'ajouter la vanne 2 et de la contrôler à l'aide d'une sécurité intégrée
- Module 2 Harnais complet
 - Permet d'ajouter une autre pompe, une vanne, un réservoir, un indicateur de niveau et une sécurité intégrée au système

Kit d'installation

Outils nécessaires

- Forets (métrique – impérial)
 - 3 mm à 1/8 po
 - 10 mm à 11/32 po
 - 22 mm à 7/8 po
- Clés/clés (métrique – impériale)
 - 11 mm à 7/16 po
 - 14 mm à 9/16 po
 - 18 mm - 23/32
- Jeu de cliquets et de douilles
- Robinet 1/8 NPT
- Marqueur
- Cisailles
- Coupe-tube en nylon ou lame Stanley
- Lime
- Outil de sertissage
- Ruban isolant (recommandé)
- Multimètre (en option)

Guide de pré-installation

Il est avantageux de lire entièrement ce guide de pré-installation avant l'installation pour mieux comprendre la sécurité de travail et les pièges qui peuvent survenir. Ne pas le faire peut endommager ce produit ou votre véhicule.

Travaillez en toute sécurité :

Portez toujours des lunettes de protection et des gants lorsque vous travaillez avec des conduites ou des tuyaux contenant de l'alcool sous pression ou du carburant. Ne transportez jamais de bouteilles d'alcool en vrac dans un coffre, à l'arrière d'une camionnette, ou surtout PAS à l'intérieur d'un véhicule, que la bouteille soit pleine OU vide. Débranchez toujours le côté SOL de la batterie lorsque vous travaillez sur des composants électriques.

Problèmes de moteur actuels

L'injection de méthanol / alcool ne résoudra pas les problèmes que vous avez déjà. Avant d'installer votre système d'alcoolémie, assurez-vous que votre moteur est en bon état mécanique. Des problèmes de câblage intermittents, etc., peuvent entraîner des performances erratiques du système et des dommages possibles au moteur.

Pressostat de pompe

Ne négligez jamais le fonctionnement du pressostat de la pompe. Il est nécessaire pour une bonne sortie de pression de la pompe. Ne jamais contourner, percer, usiner, caler, déformer, rayer, laisser tomber ou modifier un pressostat de pompe de quelque manière que ce soit !

Pressions de ligne

Des pressions de conduite excessives, supérieures à 200 psi, sont dangereuses pour votre système d'alcool/eau. Votre système d'injection d'alcool/eau DevilsOwn™ est calibré et optimisé pour fonctionner de 40 à 160 psi. Dépasser cette limite n'améliorera pas les performances. Plus de 250 psi présente également un risque de défaillance des pièces.

Détonation/Coup

Évitez toujours la détonation. Bien que l'alcool réduise la possibilité de détonation. Le fait d'ajouter plus de boost et de timing en plus de l'ajout d'un kit d'injection d'alcool fait de la détonation un facteur à nouveau. Cela a beaucoup à voir en fonction de votre morceau.

Bougies

Les bougies d'allumage d'usine qui équipent les nouveaux véhicules ne conviennent pas à une utilisation avec un taux d'alcool supérieur à 5 gph. Les bougies d'allumage d'usine ont une plage de chaleur particulièrement chaude et ont tendance à surchauffer à des niveaux de puissance plus élevés. La solution au problème est d'installer des bougies d'allumage qui ont une plage de chaleur plus froide et une conception de sangle de mise à la terre appropriée pour la consommation d'alcool. Consultez le fabricant de bougies d'allumage de votre choix pour vous assurer d'installer les bougies d'allumage appropriées pour le niveau d'alcool que vous choisissez de faire. De plus, en raison de la charge d'air d'entrée plus froide et plus dense créée par l'alcool, il peut être nécessaire de fermer les écarts de vos bougies d'allumage pour éliminer tout raté d'allumage. D'après notre expérience, la réduction de l'écart entre 0,005 et 0,015 pouce. assurera généralement un allumage correct. Vous pouvez peut-être creuser un espace plus large, ou vous devrez peut-être les fermer, soyez simplement conscient de cela si vous commencez à avoir un raté d'allumage lorsque vous utilisez votre système d'alcoolémie.

Modifications du moteur :

Le système d'alcool DevilsOwn™, prêt à l'emploi, est conçu pour fonctionner comme un kit boulonné pour les véhicules d'origine ou légèrement modifiés. Les véhicules légèrement modifiés comprendraient des mises à niveau du collecteur, des mises à niveau de l'échappement, des kits de filtres à air, etc. Si des modifications majeures du moteur ont été effectuées, une mise à niveau à deux buses peut être nécessaire pour assurer le fonctionnement en toute sécurité du système d'alcoolémie. Les modifications majeures du moteur comprendraient des turbocompresseurs plus grands, des compresseurs, des culasses de rechange, des orifices de culasse, des arbres à cames, des collecteurs d'admission, etc. Le fait de ne pas mettre à niveau les applications hautement modifiées peut entraîner de graves conditions de maigreur pouvant entraîner de graves dommages au moteur.

Ruban d'étanchéité en téflon

N'utilisez PAS de ruban d'étanchéité en téflon sur les raccords d'un système d'injection de méthanol/alcool DevilsOwn™. Il est facile pour le ruban téflon de s'infiltrer dans le système, provoquant des blocages qui peuvent finalement entraîner des performances incorrectes du système d'alcool et potentiellement endommager le moteur. N'utilisez un scellant à filetage liquide pour tous les raccords de type NPT que si ce n'est pas déjà fait.

Clapet/solénoïde anti-retour

Cela élimine la possibilité que l'alcool puisse s'accumuler par inadvertance dans le collecteur d'admission pendant que le système d'alcool n'est pas utilisé. Il s'agit d'un clapet anti-retour unidirectionnel ou d'un solénoïde qui empêche le vide du moteur de siphonner votre mélange de méthanol.

Buse la plus basse

Commencez par le réglage de buse le plus bas et progressez. Cela garantit que si vous avez des problèmes de réglage à résoudre sur votre véhicule, ils seront résolus avec une plus petite dose d'alcool qui sera moins susceptible d'endommager votre moteur. Une fois que la voiture fonctionne bien sur le plus petit coup, vous pouvez alors commencer en toute sécurité à augmenter la puissance de votre kit d'alcool.

Injection accidentelle

N'essayez PAS de démarrer votre moteur si de l'alcool a été injecté accidentellement dans le moteur alors qu'il ne fonctionnait pas. Si cela se produit, désactivez toutes les bobines d'allumage en débranchant les fils qui y sont destinés. Appuyez sur la pédale d'accélérateur pour ouvrir largement l'accélérateur et maintenez-le là. Tout en engageant le démarreur, tournez le moteur pendant plusieurs secondes pour éliminer l'alcool du moteur, puis rebranchez les bobines. Ne pas le faire avant de tenter de redémarrer le moteur pourrait entraîner un retour de flamme dangereux du système d'admission.

Important

Lorsque le système est activé, si vous entendez une détonation ou ressentez quelque chose d'inhabituel ; Relâchez l'accélérateur. Il est beaucoup plus facile de tout vérifier que d'essayer de le traverser et d'endommager des pièces coûteuses.

N'activez pas ou n'avez pas le système activé lorsque vous appuyez sur le limiteur de régime d'origine. Le limiteur de régime d'origine peut être une coupure de carburant. Si vous coupez le carburant pendant que vous vous injectez de l'alcool, vous êtes instantanément très maigre. Cette condition d'appauvrissement momentanée peut causer des dommages au moteur.

Résumé technique

Le DevilsOwn™ DVS4 a été conçu et construit pour offrir autant de facilité d'utilisation et de personnalisation que possible dans un package, tout en le gardant abordable. Il est conçu pour les utilisateurs qui souhaitent soit commencer avec le plus simple des systèmes mais qui ont le potentiel de le mettre à niveau avec le moins de tracas possible, soit disposer d'un système complet ajoutant le refroidissement et le ravitaillement avec des cartes progressives et des sécurités intégrées, le tout en un.

Nous avons écouté les commentaires des utilisateurs, des tuners et des distributeurs pour trouver un système qui fonctionnerait pour tout le monde.

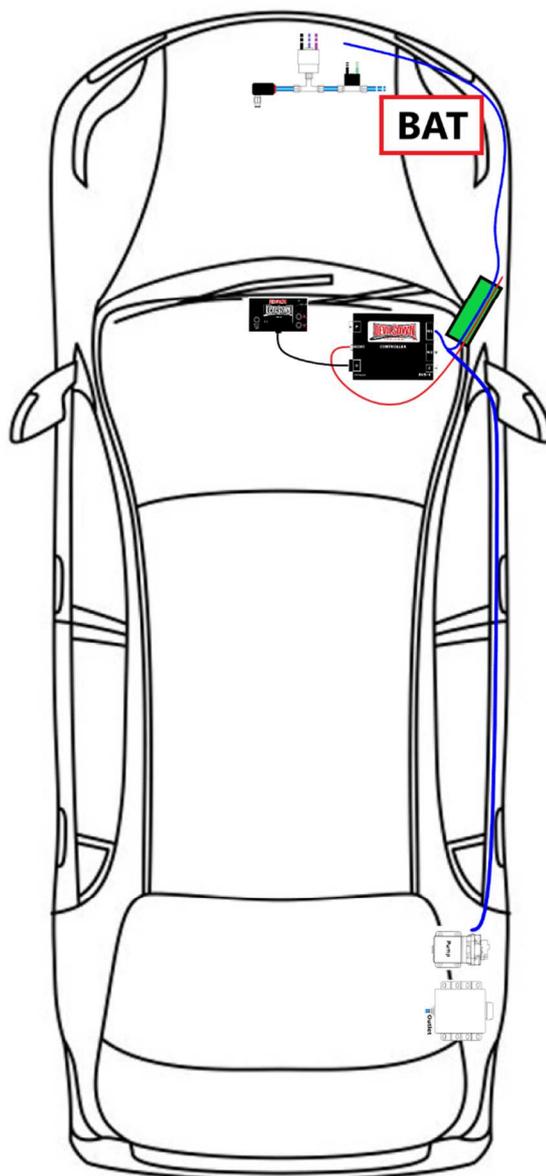
- Large gamme de tensions d'entrée 10V à 30V.
- Protection contre les courts-circuits.
- Filtre d'alimentation intégré.
- Sortie 5v stable.
- Contrôle intelligent du processeur.
- Prend en charge 0 à 60 psi (0 à 4 bar)
- Peut utiliser AFM ou TPS comme entrée de tension de signal.
- Peut utiliser un capteur de carte externe.
- Prend en charge 2 vannes
 - Clapet
 - Solénoïde
 - Solénoïde d'impulsion
 - Soupape de course
- Prend en charge 2 réservoirs avec différents mélanges de méthanol
- Prend en charge 2 pompes
- Prend en charge 2 systèmes de sécurité intégrée
 - Pressostat
 - Capteur de pression
- Détecte:-
 - Basse pression : -
 - Manque de liquide.
 - Tuyau sauté.
 - Fuites importantes.
 - Clapet anti-retour, solénoïde, électrovanne Pusle ou vanne de course.
 - Ligne pliée.
 - Problème de pompe.
 - Filtre bloqué.
 - Buse bloquée.

- Relais interne
 - Connexions courantes, normales ouvertes et normalement fermées.

Disposition du harnais

Le harnais a été conçu et fabriqué pour s'adapter à un modèle standard avec beaucoup de câble pour que ce câble puisse être coupé plutôt que rallongé et réduire le nombre de connexions nécessaires. Il s'agit de minimiser les points de défaillance, car la plupart des défauts causés par les systèmes d'injection de méthanol / alcool DevilsOwn™ sont causés par des défauts électriques / de câblage et sont hors de notre contrôle.

Voici un exemple de conception d'agencement de véhicule concernant l'emplacement du matériel ainsi que les chemins de câbles.





Function	Colour
Ignition +12V	Yellow
Ground	Black
External Power Switch +VE	Green
External Power Switch -VE	Black
Aux In (MAP, AFM, TFS)	White

Function	Colour
FSR Common	Grey
FSR NC	Light Blue
FSR NO	Orange

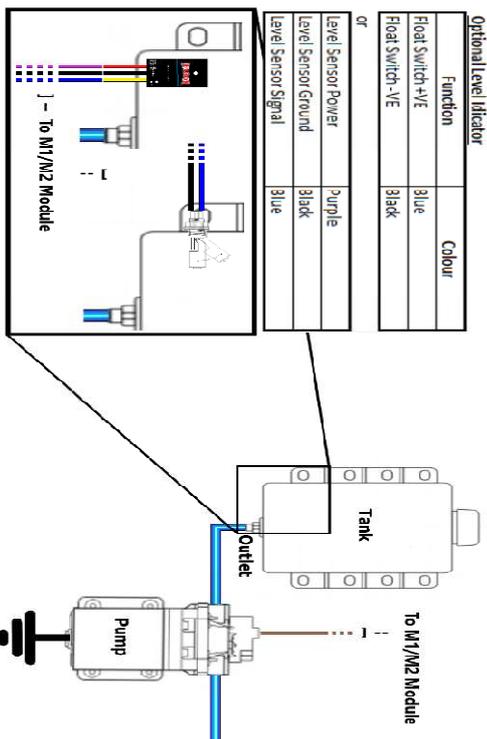
Module 1 and 2 Wiring

Function	Colour
Battery Power +12V	Red (1.8AWG)
Ground	Black (1.4AWG)
Pump +12V	Brown (1.4AWG)
Valve +VE	Red (1.8AWG)
Valve -VE	White/Green
Level Ground	Black
Level Power	Purple
Level Signal	Blue
Pressure Switch Signal	Yellow/Green
Pressure Switch GND	Black
Pressure Sensor Power	Purple
Pressure Sensor GND	Black
Pressure Sensor Signal	White/Blue

Module 2 Valve Only

Function	Colour
Valve +VE	Red (1.8AWG)
Valve -VE	White/Green
Pressure Switch Signal	Yellow/Green
Pressure Switch GND	Black

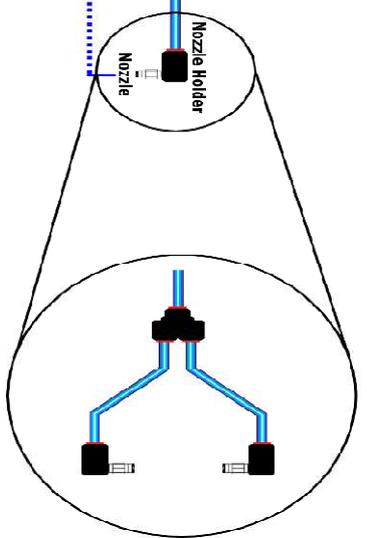
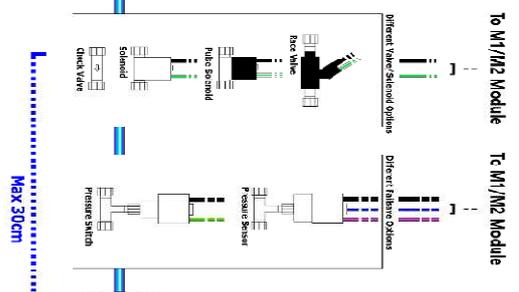
Schéma



Function	Colour
Floal Switch +VE	Blue
Floal Switch -VE	Black

or

Level Sensor Power	Purple
Level Sensor Ground	Black
Level Sensor Signal	Blue



Dual Nozzle Upgrade Option

Installation

L'installation se compose de quatre parties, l'emplacement, l'électricité, le boost et le fluide. Les sections suivantes décrivent en détail chaque processus d'installation.

Emplacement

Il est recommandé de comprendre la disposition des véhicules et l'endroit où les articles doivent être placés. Les installations peuvent différer du modèle standard. Veuillez consulter l'index pour un plan de voiture vierge qui peut être imprimé et l'installation planifiée en conséquence.

Pompe de réservoir, capteur de niveau

Il est courant de les placer ensemble dans le camion/coffre, mais ils peuvent être placés dans le compartiment moteur, surtout si le réservoir de la bouteille de lave-glace est réutilisé.

buse, porte-buse, clapet anti-retour/solénoïde, pressostat à sécurité intégrée.

Ceux-ci seront situés près de la tuyauterie d'interrefroidissement et du collecteur d'entrée.

Fusible et câble d'alimentation

Faites passer le grand câble AWG14 Red à la batterie principale

Alimentation par allumage

L'alimentation de l'allumage peut se connecter à un emplacement derrière le tableau de bord.

Montrer

Celui-ci peut être monté à la vue de l'utilisateur ou rangé dans la boîte à gants et utilisé pour configurer, booster, activer, surveiller et trouver des pannes.

Électrique

Fusible et câble d'alimentation

L'alimentation principale est un câble AWG14 Red. Connectez le fusible à la batterie principale aussi près que possible de la batterie, puis connectez le fusible et le câble d'alimentation.

Alimentation par allumage

Une alimentation par allumage est nécessaire pour alimenter le contrôleur et l'écran. Connectez l'alimentation du contact au fil jaune et fixez le fil noir à la terre du véhicule. Un interrupteur optionnel peut être placé en série sur le câble pour permettre d'allumer et d'éteindre le système.

Montrer

Le connecteur est précâblé, il suffit donc de brancher l'écran sur le connecteur « D » du contrôleur.

Pompe

Connectez la pompe positive au câble AWG14 Brown plus grand. Localisez un bon endroit pour fixer le fil de terre de la pompe. Un emplacement idéal serait tout autre emplacement au sol du châssis, ou vous pouvez visser le connecteur à n'importe quel endroit métallique exempt de peinture ou de revêtement.

Solénoïde

Le solénoïde est une option de mise à niveau qui remplace le clapet anti-retour par défaut. Connectez 1 côté au Noir (-ve) et l'autre côté au Rouge/Blanc (+ve). Peu importe généralement dans quel sens les connexions sont effectuées, veuillez vérifier au préalable les instructions du fabricant des solénoïdes.

Sécurité intégrée

Les connexions de relais à sécurité intégrée sont les suivantes : -

Relais		
FRS NORMALEMENT FERMÉ	SORTIE DU SIGNAL	Bleu clair
FSR COMMUN	ENTRÉE DE SIGNAL	Gris
FSR NORMALEMENT OUVERT	SORTIE AUXILIAIRE	Orange

Pressostat à sécurité intégrée

Le pressostat doit être installé entre la buse et le clapet anti-retour/solénoïde. Le système nécessite un pressostat pour ne surveiller qu'un petit morceau de tuyauterie et maintenir la précision du système. L'absence d'un clapet anti-retour/solénoïde augmenterait le temps de surveillance de la basse pression et augmenterait le temps de détection de la buse bloquée. Cela produisait de nombreux faux négatifs et rendait le système inutilisable.

Connectez un côté du pressostat Noir (-ve) et l'autre côté Jaune/Vert (+ve). En général, le sens dans lequel les connexions sont effectuées n'a généralement pas d'importance, mais veuillez vérifier au préalable les instructions du fabricant du pressostat.

Niveau de liquide

Deux capteurs fonctionnent avec le système : un interrupteur à flotteur passif ou un capteur de niveau actif.

Interrupteur à flotteur

Connectez une connexion au câble noir et l'autre au câble bleu.

Capteur de niveau

Connectez le câble noir au capteur de niveau noir, le câble jaune au capteur de niveau rouge et le câble bleu au capteur de niveau jaune

Câblage du capteur de niveau

- ROUGE – Puissance positive
- NOIR – Sol
- Jaune – Signal

Alors que le câblage du câble est

- Violet – Puissance positive (+5v)
- NOIR – Sol
- Bleu – Signal

UN CÂBLAGE INCORRECT DU CAPTEUR DE NIVEAU ACTIF PEUT CAUSER DES DOMMAGES IRRÉPARABLES AU CAPTEUR DE NIVEAU

Augmenter

Alimentation Boost du contrôleur

Le contrôleur dispose d'un capteur MAP intégré à 4 bars. Trouvez une conduite d'aspiration accessible et coupez-la en 1/2. Le té fourni pour tuyau 1/4", vos conduites d'aspiration peuvent être d'une autre taille et vous devrez fournir votre propre té. Il peut s'agir d'achats dans n'importe quelle quincaillerie locale. Acheminez le tuyau en silicone de manière à ce qu'il soit exempt de toute arête vive et connectez-le à l'entrée d'amplification du contrôleur et fixez-le avec un serre-câble.

Capteur de carte externe

Le système peut utiliser un capteur de carte externe, et le fil de signal est connecté à le câble blanc sur le faisceau d'alimentation du contrôleur. Pour utiliser ce capteur, les paramètres du système doivent être modifiés comme suit : -

- Paramètres système
 - Type d'entrée
 - AUX
 - Type d'entrée auxiliaire
 - CARTE
 - Valeurs maximales (sélectionnez le fichier approprié)
 - 1Bar/15PSI
 - 1,5 bar/22 PSI
 - 2Bar/29PSI
 - 2,5 bar/37 PSI
 - 3Bar/44PSI
 - 4Bar/58PSI
 - 4,5 bar/65 psi (externe uniquement)
 - 5Bar/73PSI (externe uniquement)
 - 5,5 bar/80 PSI (externe uniquement)

Le capteur de carte externe doit être calibré sur le système à l'aide des valeurs suivantes

- Paramètres système
 - Décalage Aux V (décalage de tension auxiliaire)
 - Décalage Aux B (décalage d'amplification auxiliaire)
 - Gain auxiliaire (gain / taux de rampe)

Il existe un outil d'étalonnage dans les paramètres du système où le capteur de carte embarqué peut être utilisé en comparaison pour générer les valeurs correctes

- Paramètres système
 - Calibrer

Il y aura des vidéos et des tutoriels séparés sur la configuration de l'alimentation AUX externe MAF/AFM, TPS et de l'étalonnage MAP externe.

Liquide eau/alcool/méthanol

Bouteille de laveuse ou réservoir personnalisé

Si vous utilisez la bouteille de lave-glace de votre véhicule, vous devrez peut-être la retirer complètement pour avoir un accès complet au fond.

- Au bas de la bouteille/réservoir de lave-glace, localisez un emplacement approprié pour le robinet du réservoir.
 - Un côté plat du réservoir qui n'est pas obstrué.
 - **NE PAS** placer le robinet du réservoir dans la ligne de couture du réservoir. Cela peut provoquer des fuites.
 - À l'arrière de votre bouteille de lave-glace/réservoir pour arrêter le manque de liquide lors de l'accélération.
 - Ce placement concerne le tuyau que vous installerez plus tard.
- À l'aide d'un foret de 11/32", percez un trou à cet endroit.
- Prenez la rondelle fournie et placez-la sur le robinet du réservoir.
 - La partie en caoutchouc doit faire face au réservoir, en laissant le côté métallique face au robinet du réservoir.
- Placez une noisette de silicone sur la rondelle. (Facultatif).
 - Serrez à la main le raccord du robinet du réservoir (dans le sens des aiguilles d'une montre) jusqu'à ce qu'il affleure la bouteille de votre lave-glace.
 - **N**'utilisez PAS d'outils pour serrer.

Pompe

Quel que soit l'endroit où le réservoir est monté (sous le capot, dans le coffre, etc.), nous vous recommandons de monter la pompe près du réservoir. Les pompes DevilsOwn sont des pompes de type poussoir, et elles fonctionnent mieux lorsqu'elles sont placées aussi près que possible du réservoir.

Assurez-vous de monter la pompe à l'abri de la chaleur, de l'humidité et des débris de la route. Parce que la pompe fonctionnera à n'importe quel angle, l'angle d'installation n'a pas d'importance.

- Le cas échéant, serrez les raccords de la pompe, 1/4 tube x raccords 3/8" NPT, avec une clé de 18 mm. Les raccords ont soit un mastic pré-appliqué, soit un joint torique déjà installé.
- Trouvez un emplacement pour la pompe. Nous vous suggérons de le placer sous la bouteille de lave-glace/le réservoir, pour aider à amorcer la pompe plus tard. Remarque : Le flux va dans la direction des flèches.
 - Réservoir >> pompe >> clapet anti-retour ou solénoïde.
 - C'est noté sur le dessus de la pompe.
- Marquez les 4 trous de montage avec le marqueur à l'endroit souhaité.
- À l'aide d'un foret de 1/8 po, percez un trou à ces endroits.
- Fixez solidement la pompe, à l'aide d'une douille/tournevis à écrou 1/4" et des 4 vis argentées fournies.

Clapets anti-retour ou solénoïde

Le clapet anti-retour ou le solénoïde doit être placé à moins de 30 cm de la buse. Notez la direction de la flèche sur le clapet anti-retour/solénoïde.

Buse et porte-buse

DevilsOwn conseille fortement de placer la buse APRÈS le capteur Mass Air et/ou un refroidisseur intermédiaire air-air si équipé.

Sur la plupart des applications turbocompressées ou CSC, les utilisateurs de DevilsOwn placent la buse dans la sortie de l'intercooler. S'il n'y a pas d'intercooler, la buse peut être placée à n'importe quel endroit accessible avant le corps de papillon.

Cela n'endommagera pas les applications suralimentées avec un échangeur de chaleur liquide dans le collecteur. Sur ces applications, il est recommandé de placer la buse à quelques centimètres devant le corps de papillon ou après celui-ci dans une entretoise. N'oubliez pas que chaque voiture est différente !

Si possible, retirez du moteur le composant où la buse doit être installée. Attention à ne pas endommager votre moteur lors du démontage des pièces.

À l'aide d'un foret de 11/32", percez un trou à l'endroit sélectionné. Si vous percez un métal plus épais comme un corps de papillon ou un collecteur d'admission, utilisez un robinet NPT de 1/8". Si vous traversez un matériau plus fin, la buse peut parfois s'y enfiler directement. Alternativement, vous pouvez faire souder une bonde NPT de 1/8 po dans n'importe quel magasin d'échappement. Si vous utilisez deux buses, cette étape devra être répétée.

Avant de placer la buse dans l'admission, assurez-vous de serrer le filtre. Ne serrez pas trop cet écran filtrant sur le boîtier de la buse, car cela réduirait le débit de la buse. Le côté filtre est le côté entrée de la buse et le côté avec le petit trou est le côté pulvérisation. Comme auparavant, la buse doit tourner à la main dans 1/2 sens, puis n'avoir besoin que de 1 à 2 tours supplémentaires avec une clé pour obtenir un joint sans fuite. Il est normal que la buse ne sente pas toujours le joint torique la première fois qu'elle est insérée. Chaque fois que c'est desserré et serré, il se resserrera naturellement davantage.

Tuyau en nylon

Nos raccords sont tous « push-to-connect », de sorte qu'ils prennent moins d'une seconde pour se connecter. Il suffit d'insérer le tuyau et d'appliquer une petite pression sur le tuyau et le raccord. Ils devraient glisser ensemble.

S'il vous plaît voir ci-dessous pour les coulées de liquide de tuyau en nylon.

Standard Installation

Lave-glace, bouteille/réservoir >> pompe >> clapet anti-retour >> porte-buse

Installation de la mise à niveau du solénoïde

Lave-linge, bouteille/réservoir >> pompe >> solénoïde >> porte-buse

Installation de mise à niveau du pressostat à sécurité intégrée

Lave-glace, bouteille / réservoir >> pompe >> clapet anti-retour / solénoïde >> pressostat >> porte-buse

Installation d'un tuyau en nylon

1. Faites passer le tuyau d'un article à l'autre en laissant l'excédent à chaque extrémité.
2. Assurez-vous de garder le tuyau à l'écart des zones chaudes et des pièces mobiles.
3. Fixez le tuyau dans le raccord du premier élément, en appliquant une petite pression sur le tuyau et sur le raccord.
4. À l'autre extrémité, marquez le tuyau à la longueur souhaitée.
5. Coupez le tuyau - assurez-vous que les extrémités sont coupées carrément.
 - Si les extrémités sont ébavurées, vous pouvez les nettoyer avec une lime.

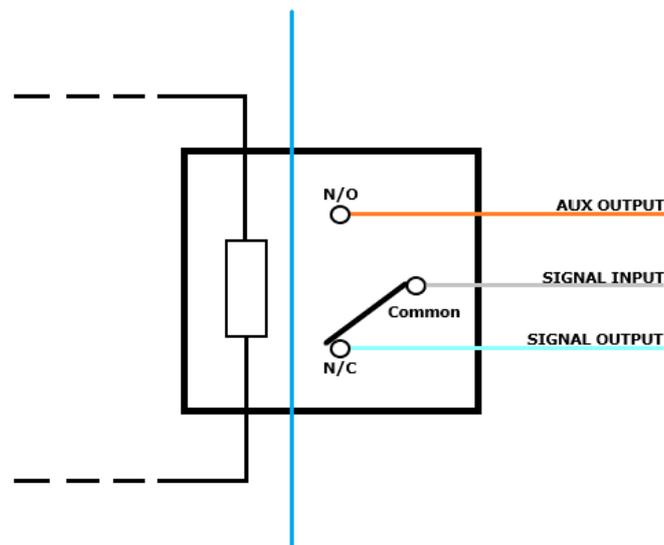
Répétez le processus jusqu'à ce que tout le tuyau de liquide en nylon soit connecté.

Grâce à la fonction push-to-connect utilisée sur les pompes DevilsOwn, le tube peut être facilement retiré en appuyant sur le manchon et en tirant légèrement sur le tube.

Sécurité intégrée

Contacts de relais à sécurité intégrée

Le système contient un relais interne qui sépare le matériel de sécurité du système électrique de la voiture ou du camion et, en tant que tel, peut être utilisé de différentes manières. Pour plus de facilité et pour s'adapter à la configuration de sécurité la plus courante, le relais interne est câblé comme suit :-



Pour que le système agisse comme une sécurité intégrée, le véhicule doit être inhibé par une méthode de protection du moteur.

Remarque : Lors de l'interruption d'un solénoïde ou d'un capteur, il est recommandé d'utiliser la terre plutôt que l'alimentation ou le signal pour ne pas introduire d'interférences dans le système en raison de l'extension des longueurs de câble.

Exemple 1 : Boost Cut

Le moyen le plus simple et le plus courant est d'interrompre le signal vers le solénoïde de suralimentation/la valve mac. Une fois que ce signal a été interrompu, le véhicule ne pourra générer une suralimentation que jusqu'à la pression de ressort de la soupape de décharge prédéfinie, celle-ci devrait être bien inférieure au niveau de suralimentation maximal et être facilement notée par l'utilisateur.

Exemple 2 : Capteur

Certaines voitures modernes n'ont pas de solénoïde de suralimentation/soupape MAC pour contrôler la suralimentation, il faut donc trouver une autre méthode.

Tout capteur capable d'inhiber le fonctionnement de la voiture peut être utilisé. Cela peut mettre la voiture en mode mou ou émettre un voyant d'avertissement du moteur et doit être effacé après une réinitialisation du système et le cycle d'alimentation du véhicule.

Les trois capteurs les plus courants à utiliser, sans s'y limiter, sont : -

- CARTE
- Le
- AFM

Fonctionnement à sécurité intégrée

Mise en service initiale

Après la première mise sous tension, lorsque le système au méthanol n'est pas actif et que le pressostat est élevé, une buse bloquée a été détectée. Il est rare que cela se produise si un système de méthanol n'a pas été actif pendant un certain temps, car même une buse bloquée permettra à la pression de diminuer éventuellement.

Première activation

Lorsque le système au méthanol s'active et après un temps prédéfini pour que la pression augmente et que le pressostat soit activé. Si le pressostat ne se met pas en marche, le système tombe en panne à basse pression.

Activation continue

Le système continue de surveiller le pressostat et s'il s'éteint, le système tombe en panne à basse pression.

Désactivation

Lorsque le système se désactive, il attend un temps prédéfini pour vérifier le pressostat. S'il ne s'éteint pas, le système tombe en panne avec une buse bloquée.

Dépannage à sécurité intégrée

Failsafe renvoie les défauts lorsque le système d'injection de méthanol est désactivé.

Les interrupteurs marche/arrêt qui contiennent des LED peuvent causer des problèmes lorsqu'ils permettent au signal d'activation de passer par la diode LED de l'interrupteur.

Retirez la terre de l'interrupteur.

Impossible de faire fonctionner le système de méthanol car la sécurité intégrée s'active toujours.

Cela peut résulter de plusieurs problèmes.

Utilisation d'une buse de taille inférieure à 2. Augmentez la taille de la buse.

Système pas encore amorcé et donc de l'air dans le système. Retirez le tuyau du porte-buse et forcez la pompe à fonctionner jusqu'à ce que le liquide sorte du tuyau. Tuyau rattaché.

Le système tombe toujours en panne une fois à basse pression lorsque le système d'injection de méthanol se met en marche pour la première fois.

Cela peut être causé par la pré-pressurisation de la pompe. Le contrôleur installé amorce le fluide jusqu'à la soupape où se trouve le pressostat à sécurité intégrée, mais pas au-delà, afin de ne pas injecter de fluide lorsqu'il n'est pas nécessaire.

Il s'agit d'un fonctionnement normal et s'arrêtera, cela ne se produira qu'une seule fois.

Une fois que le système d'injection de méthanol est à court de liquide, le système ne fonctionne plus et la sécurité intégrée continue de générer des défauts de basse pression.

Ceci est simplement causé par l'air et un manque de liquide dans le système. La sécurité intégrée continue de passer en mode défaut en raison de l'absence de liquide et le système ne peut pas remplir le liquide car la sécurité intégrée continue de tomber en panne.

Le système devra être amorcé via les instructions du contrôleur, ou la sécurité intégrée peut être débranchée pour quelques tractions douces pour permettre au système de remplir toute la tuyauterie.

Remarque : Les tractions douces commenceront par ne pas pulvériser de liquide et passeront à la fonction normale une fois amorcé.

Pièces optionnelles

Interrupteur à flotteur auto-obturant (en option)

Sur le côté du réservoir, percez un trou de 7/8 » à au moins 1 » du fond du réservoir. Placez l'interrupteur à flotteur auto-obturant à l'intérieur de l'ouverture. Assurez-vous que la flèche sur le côté de l'interrupteur pointe vers le bas. Serrez légèrement au-delà de la main. Ne pas trop serrer. Notez les 2 fils qui sortent de l'interrupteur. Prenez un fil et faites-le passer directement à la terre. Prenez l'autre fil et branchez-le à la terre d'une LED ou d'un fil jaune du contrôleur.

Sur le côté du réservoir, percez un trou de 7/8 » à au moins 1 » du fond du réservoir. Placez l'interrupteur à flotteur auto-obturant à l'intérieur de l'ouverture. Serrez légèrement au-delà de la main. Ne pas trop serrer. Notez les 2 fils qui sortent de l'interrupteur. Prenez un fil et faites-le passer directement à la terre. Prenez l'autre fil et branchez-le à la terre d'une LED.

Indicateur de niveau actif (en option)

Double buse (en option)

Avec cette option, le clapet anti-retour est retiré du porte-buse. Il est placé avant le raccord en Y. Ensuite, vous prenez les raccords droits 1/8" npt et les vissez dans les porte-buses noirs 90. Nous vous recommandons de placer les deux buses à 180 degrés. l'un de l'autre.

Solénoïde (en option)

Fixez le fil rouge directement à l'alimentation 12v. Fixez le fil noir au fil bleu de notre manette. Si vous n'utilisez pas de contrôleur, attachez le fil rouge au fil rouge de la pompe, le fil noir à une terre. Placez les raccords 1/8" dans le solénoïde. Coupez votre tube et placez-le en ligne. Le fluide peut le traverser dans n'importe quelle direction.

Fixez le fil directement à la terre d'un châssis et connectez l'autre fil au fil rouge de la pompe. Coupez votre tube et placez-le en ligne le plus près possible de la buse.

[Adaptateur de montage de buse \(en option\)](#)

Percez un trou de 9/16" dans votre tube d'admission. Mettez-le en place et serrez. Dispose d'un joint torique intégré pour éliminer les fuites de suralimentation.

Opération

Amorçage de la pompe

La pompe doit être amorcée pour évacuer l'air des conduites. Cela peut être fait dans les paramètres du système à l'aide de la fonction de test. Reportez-vous à la section Éléments de menu – Paramètres système – Système de test pour obtenir des instructions détaillées sur le fonctionnement de cette fonction.

Sélection de la buse

Commencez par le réglage de buse le plus bas et progressez. Cela garantit que si vous avez des problèmes de réglage à résoudre sur votre véhicule, ils seront résolus en utilisant une plus petite quantité d'alcool et seront donc moins susceptibles de causer des dommages au moteur. Une fois que la voiture fonctionne bien sur la petite quantité, alors

Il sera plus sûr d'essayer une buse plus grande. Il est possible que pendant la conduite, le moteur du véhicule subisse un tronçonnage. Ce tronçonnage est causé par une trop grande quantité de liquide injecté ou par un manque d'air pour s'adapter à ce qui est injecté. Pour remédier au problème, effectuez l'une des opérations suivantes.

1. Ajustez le bouton du commutateur Boost pour injecter à un niveau de boost plus élevé.
2. Utilisez une buse d'injection plus petite.

Montrer

Fonctionnement des LED

- Vert – Système activé
- Bleu – Activation (luminosité en fonction du cycle de service)
- Rouge – Désactivé ou Avertissement
 - Niveau de liquide bas Waring
 - L'écran s'affichera
 - Avertissement de manque de liquide
 - Quel module.
 - Avertissement Défaut de pression
 - L'écran s'affichera
 - Basse pression
 - Buse bloquée
 - Quel module

Référez-vous à la section Menu pour toutes les fonctionnalités d'affichage.

Recommandé

Liquides à utiliser avec notre système d'injection d'alcool :

- Méthanol M100.
- Éthanol.
- Éthanol E100
- Alcool dénaturé.
- -20 à -30 de liquide lave-glace.
- Alcool à friction.
- Eau distillée

Non recommandé

N'utilisez à aucun moment les éléments suivants dans le système :

- Méthanol M3 et M5 de marque VP.
- Essence.
- Liquide lave-glace contenant du glycol.
- « Dégivreur ».
- Eau du robinet.

Menus

Standard

Le système ne fonctionnera et ne s'activera qu'en mode standard, à moins qu'il ne soit éteint, il peut également fonctionner en mode système - Système de test. Cela permet de ne pas affecter le système jusqu'à ce qu'ils soient enregistrés et renvoyés au menu standard.

Jauge d'entrée

La valeur d'entrée actuelle s'affiche.

Si le type d'entrée est défini sur boost ou aux-map, les valeurs de jauge peuvent être définies à partir des valeurs maximales : -

- 0 à 20 PS
- 0 à 40 psi
- 0 à 60 psi
- 0 à 80 psi (carte externe uniquement)

Si le type d'entrée est défini sur aux MAF ou TPS, la jauge d'entrée est par défaut sur voltage -

- 0 à 5 V

Cycle de service

Cela vous montre le cycle de service de la vanne sur le module 1 et le module 2. Il n'est disponible que lorsque les vannes sont réglées sur une électrovanne à impulsions ou une vanne de course.

Diagnostic

Il s'agit d'une représentation visuelle de ce que font les pompes, les vannes, les capteurs de niveau à tout moment

- P1 – Pompe sur le module 1
- V1 : vanne sur le module 1
- L1 – Capteur de niveau sur le module 1
- 0 – Cycle de service sur le module 1
- P2 – Pompe sur le module 2
- V2 : vanne sur le module 2
- L2 – Capteur de niveau sur le module 2
- 0 – Cycle de service sur le module 2

Lorsqu'ils sont actifs, ils sont mis en évidence par une boîte entourant le texte.

Configuration

Pour entrer en mode de configuration, maintenez le bouton de mode enfoncé pendant 2 secondes. Pour quitter la configuration et revenir au mode standard et enregistrer les paramètres, maintenez le bouton de mode enfoncé pendant 5 secondes, 5 bips signifieront que les modifications ont été enregistrées.

Ensuite, les valeurs de boost de fin pour l'une ou l'autre vanne sont définies en premier car ce seront les points d'activation par défaut pour le clapet anti-retour et le solénoïde. Les valeurs de départ ne seront pas disponibles. Les points de départ et de fin ne sont disponibles que pour l'électrovanne à impulsions et la vanne de course, car ces éléments prennent en charge l'écoulement progressif du méthanol de la buse.

Affiche les valeurs d'amplification lorsque « Type d'entrée » est réglé sur Boost ou que « Type d'entrée » est réglé sur Aux et que « Type d'entrée auxiliaire » est réglé sur MAP.

Affiche les valeurs de tension lorsque « Type d'entrée » réglé sur Aux et « Type d'entrée auxiliaire » réglé sur MAF ou TPS.

Valeur d'entrée de la fin 1

- Point d'activation final du clapet **anti-retour** ou du **solénoïde** du module 1.
- Point d'activation final (cycle de service de 100) pour le module 1, **l'électrovanne d'impulsion** ou **la vanne de course**.

Plage de « Valeur d'entrée de départ 1 » à « Valeurs maximales »

- 10 psi/0,83 V (par défaut)

Valeur d'entrée Start 1

Non disponible pour clapet anti-retour ou solénoïde

- Point d'activation de démarrage (cycle de service de 20 %) pour **l'électrovanne d'impulsion** ou **la vanne de course** du module 1.

Plage de 1 à « End 1 Valeur d'entrée »

- 1 psi/0,08 V (par défaut)

Fin 2 Valeur d'entrée

- Point d'activation final du clapet anti-retour ou du solénoïde du module 2.
- Point d'activation final (cycle de service de 100) pour **l'électrovanne d'impulsion** ou **la vanne de course** du module 2.

Plage de « Valeur d'entrée de départ 2 » à « Valeurs maximales »

- 10 psi/0,83 V (par défaut)

Valeur d'entrée Start 2

Non disponible pour clapet anti-retour ou solénoïde

- Point d'activation de démarrage (cycle de service de 20 %) pour **l'électrovanne d'impulsion** ou **la vanne de course** du module 2.

Plage de 1 à « Valeur d'entrée de fin 2 »

- 1 psi/0,8 V (par défaut)

Systeme

Pour passer en mode système, maintenez le bouton de mode enfoncé pendant 5 secondes.

Pour quitter le système en mode standard et enregistrer les paramètres, maintenez le bouton de mode enfoncé pendant 5 secondes, un long bip signifiera que les modifications ont été enregistrées.

Nombre de vannes

- 1 (par défaut)
- 2 – Vanne du module 2 activée – Faisceau de vanne du module 2 ou harnais complet requis.

Nombre de pompes

- 1 (par défaut)
- 2 – Pompe du module 2 activée – Harnais complet du module 2 requis.

Nombre de réservoirs

- 1 (par défaut)
- 2 – Réservoir du module 2 activé – Harnais complet du module 2 requis.

Vanne de type 1

- Clapet anti-retour (par défaut)
- Solénoïde
- Solénoïde d'impulsion
- Soupape de course

Indicateur de niveau 1

- Non (par défaut)
- Oui

Sécurité intégrée 1

- Aucun (par défaut)
- Interrupteur – Nécessite l'installation d'un pressostat.
- Pression – Nécessite l'installation d'un capteur de pression.

Vanne de type 2

Faisceau de soupape du module 2 ou harnais complet requis.

Non disponible si le « Nombre de vannes » est réglé sur 1. Si le nombre de vannes est réglé sur 2 : -

- Clapet anti-retour (par défaut)
- Solénoïde
- Solénoïde d'impulsion
- Soupape de course

Indicateur de niveau 2

Module 2 : harnais complet requis.

Non disponible si le « Nombre de réservoirs » est défini sur 1. Si le nombre de vannes est réglé sur 2 : -

- Non (par défaut)
- Oui

Sécurité intégrée 2

Faisceau de soupape du module 2 ou harnais complet requis.

Non disponible si le « Nombre de vannes » est réglé sur 1. Si le nombre de vannes est réglé sur 2 : -

- Aucun (par défaut)
- Interrupteur – Nécessite l'installation d'un pressostat.
- Pression – nécessite l'installation d'un capteur de pression

Pré-pressurisation 1

Non disponible si « Nombre de pompes » réglé sur 1 et « Nombre de vannes » réglé sur 1 » et « Type de vanne 1 » est réglé sur Clapet anti-retour.

Non disponible si « Nombre de pompes » est réglé sur 1, « Nombre de vannes réglé sur 2 » et « Type de vanne 1 » ou Type de vanne 2 est réglé sur Clapet anti-retour.

- Désactivé (par défaut)
- Activé

Pré-pressurisation 2

Non disponible si le « Nombre de pompes » est défini sur 1.

Non disponible si le « Nombre de pompes » est réglé sur 2 et que le « Type de vanne 1 » ou le Type de vanne 2 est réglé sur Clapet anti-retour.

- Désactivé (par défaut)
- Activé

Type d'entrée

- Boost (par défaut) - Utilise le capteur de carte 4Bar intégré
- Aux – Utilise l'entrée auxiliaire (câble blanc sur le faisceau d'alimentation)

Type d'entrée auxiliaire

Non disponible si « Type d'entrée » réglé sur Boost

- CARTE
- MAF
- Le

Décalage en V auxiliaire

Le décalage de tension lorsque le système ne fonctionne pas

Plage de 0 à 4,5 volts

- 2.00 (par défaut)

Décalage Aux B

Non disponible lorsque « Aux Input Type » est réglé sur MAF ou TPS

Un décalage de boost lorsqu'un décalage est requis à la limite supérieure ou inférieure.

Plage -10 à 10 psi

- 0 (par défaut)

Aux Gain

Le taux de rampe ou le gain requis en fonction du capteur MAP utilisé.

Plage de 0 à 20

- 8.00 (Par défaut)

Valeurs maximales

Affiche uniquement « 5V uniquement » lorsque le type d'entrée est défini sur Aux et que le type auxiliaire est défini sur MAF ou TPS.

- 1Bar/15PSI
- 1,5 bar/22 PSI
- 2Bar/30PSI (par défaut)
- 2,5 bar/37 PSI
- 3Bar/45PSI
- 3,5 bar/51 PSI
- 4Bar/60PSI
- Capteur de carte externe **4,5 bar/65 PSI uniquement**
- Capteur de carte externe **5Bar/73PSI uniquement**
- Capteur de carte externe **5,5 bar/80 PSI uniquement**

Appui bas 1

Non disponible si Failsafe 1 est défini sur Aucun ou Switch.

La pression la plus basse que le système doit subir lorsqu'il est actif.

Plage -10 à 10 psi

- 130 (par défaut)

Nozz Press 1

Non disponible si Failsafe 1 est défini sur Aucun ou Switch.

La pression la plus élevée que le système doit subir lors de la désactivation.

- 20 (par défaut)

Apprentissage automatique 1

Non disponible si Failsafe 1 est défini sur Aucun ou Switch.

Lorsqu'il est activé, le système surveille les 5 prochaines activations du système. Il enregistrera ensuite les valeurs sur « Low Press 1 » et « Nozz Press 1 » avec des ajustements en % pour minimiser les faux positifs. Les valeurs ci-dessus peuvent toujours être modifiées à partir de ces nouvelles valeurs pour les affiner.

- Désactivé (par défaut)
- Activé

Appui bas 2

Non disponible si Failsafe 2 est défini sur Aucun ou Switch

La pression la plus basse que le système devrait subir lorsqu'il est actif

Plage -10 à 10 psi

- 130 (par défaut)

Presse Nozz 2

Non disponible si Failsafe 2 est défini sur Aucun ou Switch

La pression la plus élevée que le système doit subir lors de la désactivation.

- 20 (par défaut)

Apprentissage automatique 2

Non disponible si Failsafe 2 est défini sur Aucun ou Switch

Lorsqu'il est activé, le système surveille les 5 prochaines activations du système. Il enregistrera ensuite les valeurs sur « Low Press 1 » et « Nozz Press 1 » avec des ajustements en % pour minimiser les faux positifs. Les valeurs ci-dessus peuvent toujours être modifiées à partir de ces nouvelles valeurs pour les affiner.

- Désactivé (par défaut)
- Activé

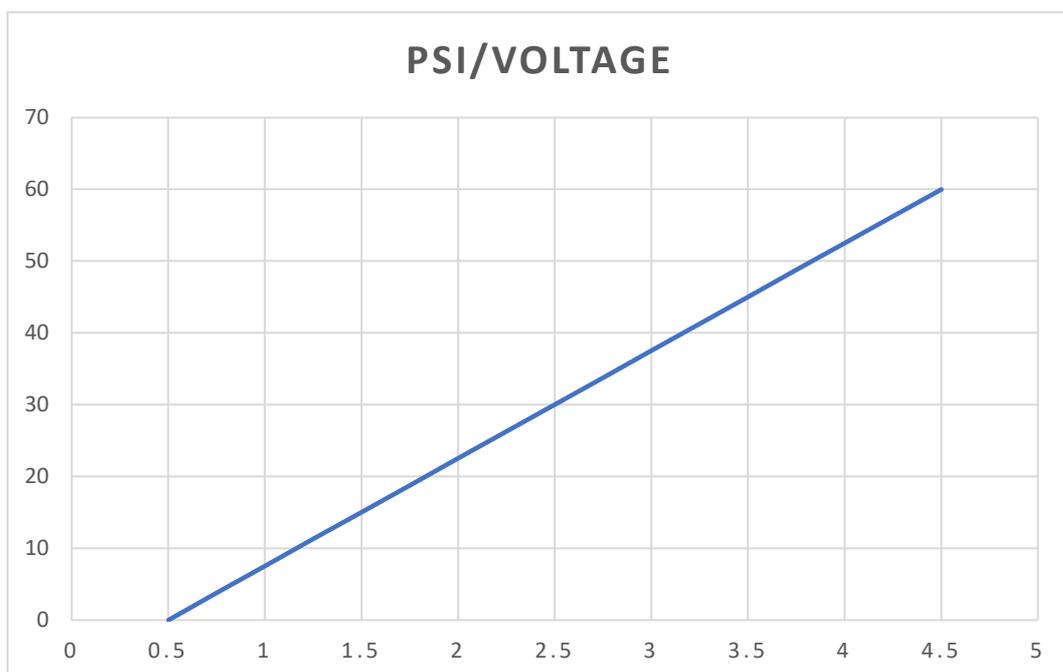
Étalonnage

Cet écran n'est disponible que si le « Type d'entrée » est réglé sur AUX.

Si le type AUX est réglé sur MAP, le haut de l'écran affiche les entrées générées par le capteur de carte embarqué et le bas le capteur de carte externe.

Il y a un graphique de boost calculé. Ensuite, en dessous, la valeur de la tension d'entrée, la valeur de tension calculée après le décalage de tension appliqué et la valeur de boost calculée.

Vous trouverez ci-dessous le graphique de réponse du capteur de carte interne.



Notez que le capteur de carte embarqué a une tension de décalage de 0,5 V à 0 PSI. Ceci est pris en compte lors des calculs. Il a alors un gain de 15psi/volt.

$$\text{Boost} = (\text{tension} - 0,5) * 15.$$

Si vous utilisez la même référence d'amplification, la modification de la tension auxiliaire/décalage d'amplification et du gain auxiliaire permet une comparaison directe et donc des données d'étalonnage peuvent être calculées.

Si le type AUX est réglé sur MAF ou TPS, un indicateur de tension s'affiche avec la lecture de la tension AUX, la lecture du décalage AUX et la valeur générée par Int. Il y a alors deux valeurs statiques réglées tension et dans les paramètres. La tension auxiliaire, le décalage Boost et le gain sont utilisés de sorte que les paramètres de tension AUX et d'int rencontrent ces points statiques en même temps.

Système d'essai

Cet écran de test permet à l'utilisateur d'utiliser les boutons haut et bas pour activer diverses fonctionnalités et surveiller les capteurs de niveau.

Les valeurs et leur fonctionnement

- Étape 0 - Désactivé
- Étape 1 - Pompez 1 (**Prime**). Pompe 2 désactivée
- Étape 2 - Pompez 1 Off. Pompez 2 (**Prime**).
- Étape 3 - Pompe 1 allumée, vanne 1 Cycle de service de 0 %
- Étape 4 - Pompe 1 allumée, vanne 1 Cycle de service de 25 %
- Étape 5 - Pompe 1 allumée, vanne 1 Cycle de service de 50 %
- Étape 6 - Pompe 1 allumée, vanne 1 Cycle de service de 75 %
- Étape 7 - Pompe 1 allumée, vanne 1 Cycle de service de 100 %
- Étape 8 - Pompe 1 allumée, vanne 1 cycle de service de 100 %, pompe 2 sur vanne 2 cycle de service de 0 %
- Étape 9 - Pompe 1 allumée, vanne 1 cycle de service de 100 %, pompe 2 sur la vanne 2 cycle de service de 25 %
- Étape 10 - Pompe 1 allumée, vanne 1 cycle de service de 100 %, pompe 2 sur la vanne 2 cycle de service de 50 %
- Étape 11 - Pompe 1 allumée, vanne 1 cycle de service de 100 %, pompe 2 sur la vanne 2 cycle de service de 75 %
- Étape 12 - Pompe 1 allumée, vanne 1 cycle de service de 100 %, pompe 2 sur la vanne 2 cycle de service de 100 %

Selon la configuration du système, le système contournera certaines fonctionnalités.

Le système peut être utilisé pour amorcer le système et tester les vannes.



AVERTISSEMENT : ceci est utilisé à des fins de test uniquement et ne doit pas être utilisé sur un système entièrement installé, à moins d'allumer les pompes pour l'amorçage uniquement. Retirez ou débranchez les buses avant d'effectuer les tests. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages catastrophiques au moteur.

Restaurer les paramètres par défaut

Ceci est utilisé pour restaurer le système aux paramètres d'usine.

- Non (par défaut)
- Oui

Lorsque vous enregistrez hors du menu système, le système exécute le programme par défaut et rétablit tous les paramètres de stockage actuels et flash par défaut.

Avis spécial

DevilsOwn se réserve le droit, à tout moment ou sans notification préalable ni responsabilité, de modifier ou d'améliorer la conception de tout produit, d'ajouter des produits ou d'arrêter l'exploitation de produits. De tels actes ne donneront pas lieu à une obligation d'accepter les retours (à l'exception des retours spécifiquement prévus aux présentes) ou de mettre à jour la conception de ces produits antérieurs.

Garantie limitée DevilsOwn

DevilsOwn garantit que nos produits sont exempts de défauts de matériaux et de fabrication pendant 365 jours à compter de la date d'achat d'origine. Si, pendant cette période, le produit tombe en panne dans des conditions normales d'utilisation en raison d'un défaut de fabrication, DevilsOwn remplacera ou réparera l'article. Pour obtenir une réparation ou un remplacement selon les termes de cette garantie, informez-nous par e-mail support@methanol-injection.co.uk

Pour une autorisation de retour de matériel (RMA). Aucun produit ne sera considéré pour la garantie sans une copie du reçu d'achat indiquant le nom, l'adresse et la date d'achat du vendeur, à condition que vous soyez l'acheteur d'origine, le numéro RMA doit être étiqueté sur toutes les boîtes en tant que marchandises retournées.

Toutes les garanties implicites, y compris la garantie de qualité marchande, sont limitées à la même période de 365 jours à compter de la date d'achat d'origine. DevilsOwn n'est pas responsable des pertes ou dommages matériels les plus graves ou indirects résultant de l'utilisation de ce produit. Cette garantie vous donne des droits légaux spécifiques ; Vous pouvez également avoir d'autres droits qui varient d'un État à l'autre. Les produits retournés en raison d'une mauvaise utilisation ou d'une négligence et les produits testés sans problème sont soumis à des frais de manutention ou de test.

Obtenir de l'aide pour votre installation

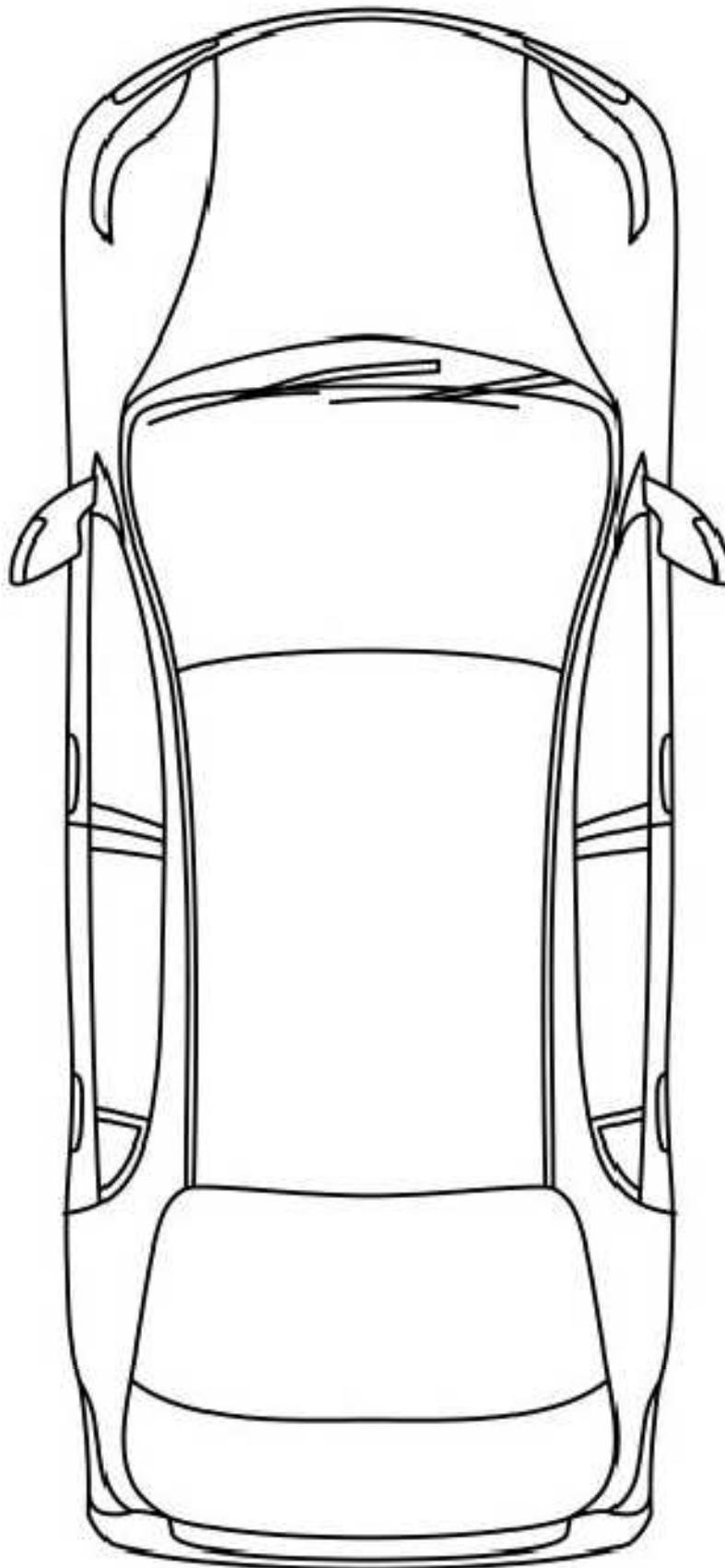
Si vous avez des questions, des préoccupations ou des commentaires sur le système d'injection de méthanol/alcool de niveau 1 de DevilsOwn™, veuillez visiter le site Web de DevilsOwn à l'adresse <https://www.methanol-injection.co.uk>

Parcourez la section Instructions, articles, informations et FAQ (Foire aux questions) pour obtenir des informations supplémentaires qui pourraient être utiles avant de nous contacter.

Sinon, vous pouvez toujours nous contacter au : support@methanol-injection.co.uk.

Index

Aménagement du véhicule



Capteur de carte commun

Données d'étalonnage

Capteur de carte	Description	Style d'étalonnage	Décalage de tension	Décalage de boost	Gagner

Paramètres par défaut

Réglage	Description	Valeur
Configuration		
Entrée 1 Fin	Module de soupape 1 Boost/tension de fin	10 psi
Entrée 1 Démarrer	Module de soupape 1 Boost/Tension de démarrage	Non disponible
Entrée 2 Fin	Module de soupape 2 Boost/tension de fin	Non disponible
Entrée 2 Démarrer	Module de soupape 2 Boost/Tension de démarrage	Non disponible
Système		
# Vannes	Nombre de vannes	1
# Pompes	Nombre de pompes	1
# Chars d'assaut	Nombre de réservoirs	1
Vanne de type 1	Type de vanne Module 1	Vérifier
Niveau Ind. 1	Indicateur de niveau Module 1	Non
Sécurité intégrée 1	Module de sécurité intégrée 1	Aucun
Vanne de type 2	Type de vanne Module 2	Non disponible
Niveau Ind. 2	Indicateur de niveau Module 2	Non disponible
Sécurité intégrée 2	Module de sécurité intégrée 2	Aucun
Pré-presse 1	Pompe 1 Pré-pressurisation	Non disponible
Pré.Appuyez 2	Pré-pressurisation de la pompe 2	Non disponible
Type d'entrée	Type d'entrée système	Augmenter
Type d'entrée auxiliaire	Type d'entrée auxiliaire	Non disponible
Décalage en V auxiliaire	Décalage de tension auxiliaire	Non disponible
Décalage Aux B	Décalage de suralimentation auxiliaire	Non disponible
Aux Gain	Gain auxiliaire	Non disponible
Valeurs maximales	Niveaux de suralimentation/tension maximum	2bar/29 PSI
Appui bas 1	Niveau d'alerte de basse pression Module 1	Non disponible
Nozz Press 1	Buse bloquée Module de niveau d'avertissement 1	Non disponible
Appui bas 2	Niveau d'alerte de basse pression Module 1	Non disponible
Presse Nozz 2	Buse bloquée Module de niveau d'avertissement 1	Non disponible

Paramètres

Tableau des paramètres enregistrés

Réglage	Description	Valeur
Configuration		
Entrée 1 Fin	Module de soupape 1 Boost/tension de fin	
Entrée 1 Démarrer	Module de soupape 1 Boost/Tension de démarrage	
Entrée 2 Fin	Module de soupape 2 Boost/tension de fin	
Entrée 2 Démarrer	Module de soupape 2 Boost/Tension de démarrage	
Système		
# Vannes	Nombre de vannes	1 / 2
# Pompes	Nombre de pompes	1 / 2
# Chars d'assaut	Nombre de réservoirs	1 / 2
Vanne de type 1	Type de vanne Module 1	Contrôle / Solénoïde / Pouls / Course
Niveau Ind. 1	Indicateur de niveau Module 1	Non / Oui
Sécurité intégrée 1	Module de sécurité intégrée 1	Aucun / Interrupteur / Pression
Vanne de type 2	Type de vanne Module 2	Contrôle / Solénoïde / Pouls / Course
Niveau Ind. 2	Indicateur de niveau Module 2	Non / Oui
Sécurité intégrée 2	Module de sécurité intégrée 2	Aucun / Interrupteur / Pression
Pré-presse 1	Pompe 1 Pré-pressurisation	Activé / Désactivé
Pré.Appuyez 2	Pré-pressurisation de la pompe 2	Activé / Désactivé
Type d'entrée	Type d'entrée système	Boost / AUX
Type d'entrée auxiliaire	Type d'entrée auxiliaire	CARTE / AFM / TPS
Décalage en V auxiliaire	Décalage de tension auxiliaire	
Décalage Aux B	Décalage de suralimentation auxiliaire	
Aux Gain	Gain auxiliaire	
Valeurs maximales	Niveaux de suralimentation/tension maximum	
Appui bas 1	Niveau d'alerte de basse pression Module 1	
Nozz Press 1	Buse bloquée Module de niveau d'avertissement 1	
Appui bas 2	Niveau d'alerte de basse pression Module 1	
Presse Nozz 2	Buse bloquée Module de niveau d'avertissement 1	

Formulaire de délivrance

Name

Company

Email

Mobile

Make/Model

Firmware Version

Fault / Symptoms

Fault / Sympton Conditions

Veillez envoyer avec une copie des paramètres actuels du contrôleur

--	--	--	--