

1/ Présentation du KIT E85

Le kit se compose d'un module électronique et d'une thermistance CTN (Coefficient de Température Négatif)



Ce Kit permet un meilleur démarrage à froid des véhicules roulant à l'E85, en trompant le calculateur d'injection.

Ce Kit ne permet pas de rouler avec un plus gros pourcentage d'E85, juste de mieux démarrer à froid !

La thermistance insérée en série avec la sonde de température indique au calculateur une température d'eau inférieure à la température effective, l'obligeant à injecter plus de carburant pendant la durée (réglable) nécessaire au démarrage de la voiture

Si vous faites le plein avec du SP95, retirez le fusible pour revenir à une utilisation normale

TOUTE MODIFICATION DE VOTRE VEHICULE EST FAITE SOUS VOTRE RESPONSABILITE

L'auteur ne pourra être tenu pour responsable de tout dommage direct et/ou indirect résultant de l'utilisation de ce kit. Les conseils dispensés sont fournis à titre informatif et ne constituent pas un motif de réclamation quant au fonctionnement des produits livrés.

2/ Recherches à faire avant l'installation

Consultez votre **Revue Technique Automobile** afin de trouver :

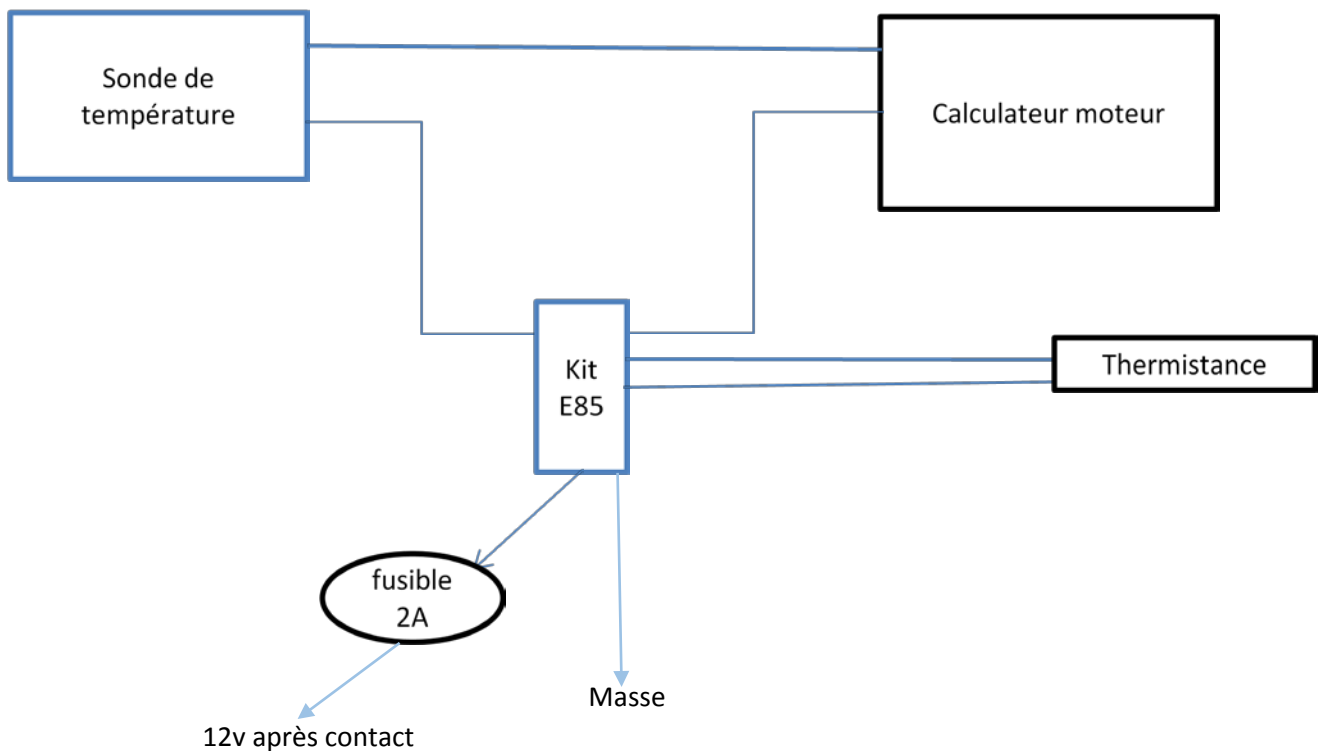
1. Le type (2, 3 ou 4 fils) et l'emplacement de la sonde de température de liquide de refroidissement.
La sonde doit être du type CTN (sa résistance augmente quand la température diminue) sinon le kit est inopérant.
2. Un 12v après contact (le kit sera protégé par un fusible indépendant de 2A)
3. La durite de liquide de refroidissement sur laquelle sera fixée la thermistance.
Pour déterminer la durite sur laquelle fixer la thermistance : démarrer le moteur et chercher la durite qui chauffe la plus rapidement.
4. L'emplacement où vous fixerez le boîtier contenant le Kit et son fusible.

3/ Principe de raccordement du KIT

Câblage normal (les sondes de températures peuvent avoir 2 3 ou 4 fils : vérifiez sur votre revue technique)



Câblage avec le KIT



Sur le kit, il faut raccorder :

- 12v après contact protégé par un fusible indépendant de 2A
- La thermistance
- L'un des 2, 3 ou 4 fils venant du capteur de température et du calculateur (raccordement à faire par soudure avec du fil de petite section)

La plupart des capteurs de température possèdent 2 points de connexions.
Il existe des modèles à 3 ou 4 points de connexions.

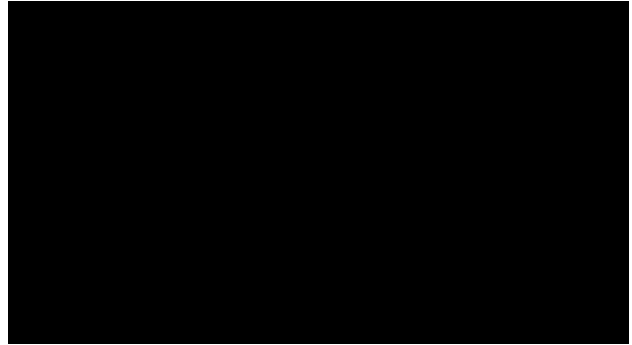
Vérifiez sur votre revue technique

4/ Position des cavaliers sur le Kit

Le module est livré en configuration réglage 7s à 21s avec une tempo de 20 secondes

L'attention des utilisateurs est attirée sur le fait que le réglage de la temporisation sur une valeur supérieure à 5 mn peut entraîner une élévation de la température de déclenchement du ventilateur de refroidissement, de nature à endommager le moteur.

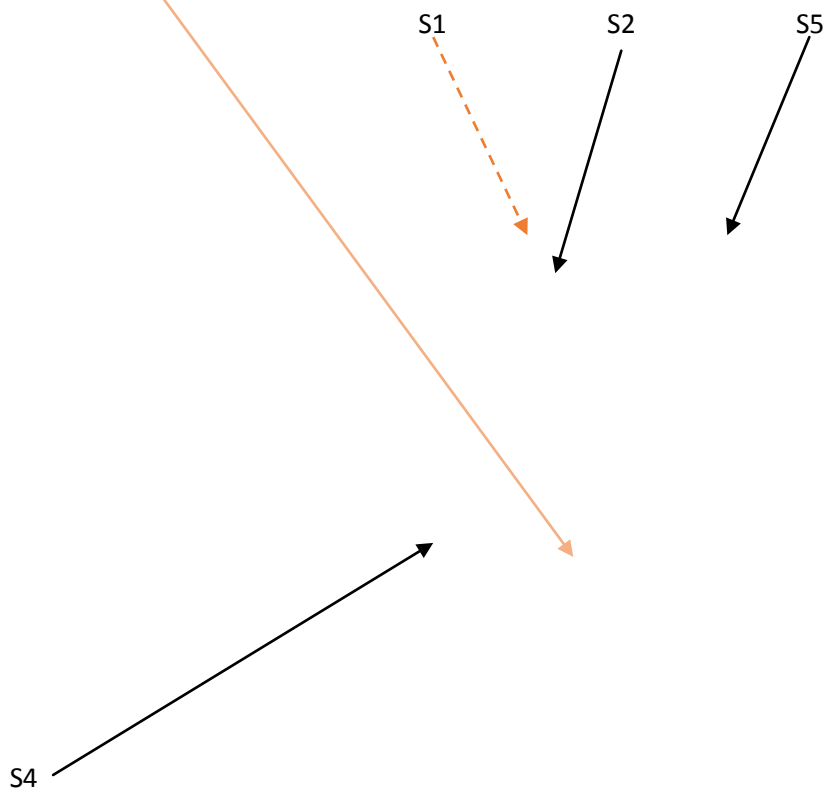
S5	S1	S2	S4	Temps
SANS	0	0	SANS	4,4S à 14S
SANS	1	0	AVEC	7s à 21s



Réglage de la temporisation avec résistance variable :

- Sens des aiguilles d'une montre : augmentation du temps de temporisation
- Sens inverse des aiguilles d'une montre : diminution du temps de temporisation
- La led verte est allumée durant la temporisation

Vous pouvez immobiliser le **potentiomètre** avec du vernis

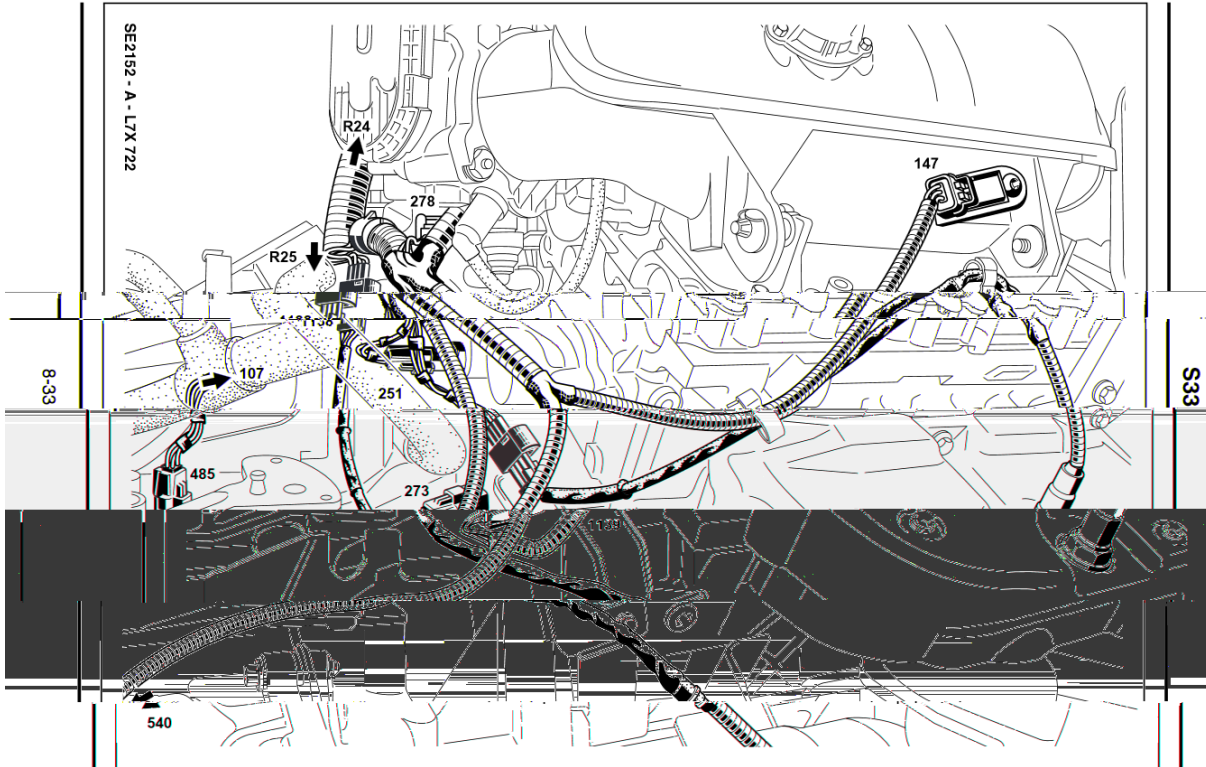


5/ Raccordements sur le véhicule

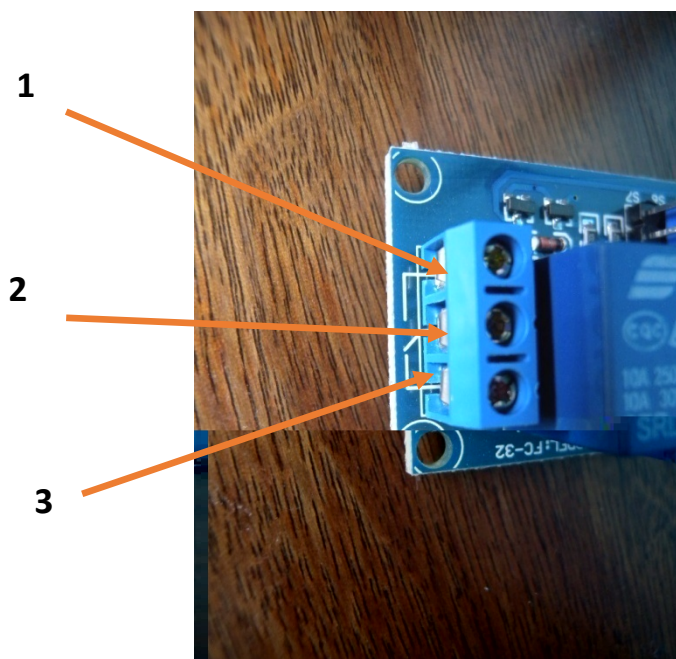
Consulter votre RTA pour identifier la sonde de température du liquide de refroidissement.

Exemple sur Avantage V6

Capteur de température repère 251



Couper un des 2 fils de la sonde de température et raccorder les 2 bouts sur le module en 2 et 3



6/ Positionnement et raccordement de la thermistance



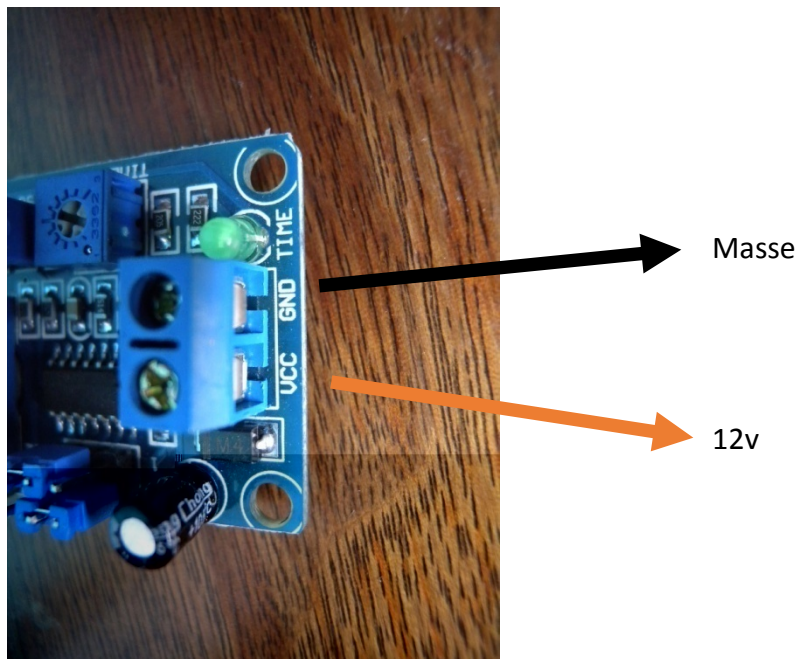
Raccordement sur le module en 1 et 3

Fixer la thermistance avec un collier sur une durite de liquide de refroidissement

Pour déterminer la durite sur laquelle fixer la thermistance : démarrer le moteur et chercher la durite qui chauffe la plus rapidement.

7/ Raccordement du module au 12V

Raccorder le module sur un 12v après contact protégé par un fusible indépendant de 2A.



Personnellement j'ai installé le module et le fusible dans un boîtier plexo électrique.