

ISTRUZIONI MONTAGGIO VAP SAVER

CAVETTI SENSORE DI LIVELLO

**TAPPO DI
RIEMPIMENTO**

VITE DI REGISTRO

**GHIERA
BLOCCO VITE
REGISTRO**

**LIVELLO
MASSIMO
RIEMPIMENTO**

MAX
900 ml

**TUBO
VISIONE**

**TELAIO
SUPPORTO**

**ALLA TUBAZIONE DEPRESSIONE
SU COLLETTORE ASPIRAZIONE**

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

Passaggio 1:

Posizionare il dosatore VAP-SAFER lontano da fonti di calore eccessive per evitare danneggiamenti.

Passaggio 2:

Assicurarsi che l'altezza del dosatore non sia superiore a quella del corpo farfalla per evitare l'effetto sifone.

Passaggio 3:

Installare il telaio porta dosatore verticalmente usando le due viti autofilettanti fornite.

Passaggio 4:

Inserire il dosatore in modo tale che il tubo di ispezione sia chiaramente visibile.

Passaggio 5:

Collegare i cavi elettrici del sensore di livello seguendo le indicazioni del disegno accanto alla scatola. Assicurarsi che i collegamenti siano sicuri, isolati e protetti da fusibile, e che i cavi siano posizionati in modo da non poter essere strappati o tagliati.

Passaggio 6:

Regolare il dosaggio delle gocce di lubrificante operando sulla vite di registro.

Nota:

Per motori di media cilindrata, si raccomanda un dosaggio minimo di circa 12 gocce al minuto con il motore al minimo.



SCHEMA DI MONTAGGIO

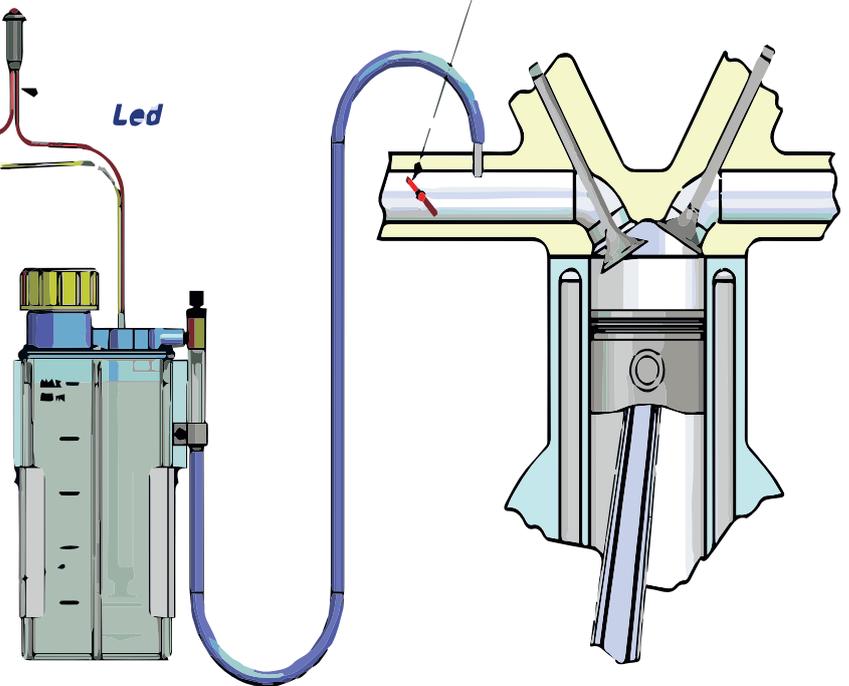
POSITIVO DA
ELETTROVALVOLA GPL

+

Led

NEGATIVO A MASSA

FARFALLA



DIRETTIVA TECNICA

Risposta a Domande Comuni:

In risposta alle varie domande su quale sia il metodo migliore per distribuire ai cilindri motore il fluido VAP-SAVER a protezione dell'usura valvole e delle loro sedi:

Esito delle Prove:

Dopo diverse prove con diversi tipi di motori, possiamo stabilire quanto segue:

Installazione VAP-SAVER:

Il VAP-SAVER installato con unico innesto dopo il corpo farfallato (come descritto sulla confezione) del collettore di aspirazione, il fluido viene ugualmente distribuito ai vari cilindri.

Funzionamento Durante l'Aspirazione:

Di fatto quando avviene la discesa del pistone a valvola aperta (fase di aspirazione) la quantità di aria aspirata è uguale sia al cilindro vicino al corpo farfalla sia al cilindro più distante. Se così non fosse il motore non avrebbe una resa omogenea e in gergo tecnico si direbbe che zoppica. Quindi anche il fluido che usa l'aria in aspirazione come conduttore viene distribuito in eguale misura.

Dettagli Aspirazione Separata:

L'aspirazione separata - cilindro per cilindro come lo scarico è usata in motori ad alte prestazioni dove si raggiunge un elevato numero di giri. Nel motori a 2 banchi di cilindri con 1 corpo farfalla per bancata andrà installato 1 innesto per corpo farfalla con il tubo mandata flauto congiunto con un deviatore A e al tubo uscita del VAP-SAVER. Rodigginando il n° gocce

Invito al Feedback:

Certidi aver fatto cosa gradita non esitate a chiederci ulteriori delucidazioni.