

TOYOTA86 BRZ 4連スロットル取り付け説明書

純正サージタンク本体を取り外します。

バッテリーマイナス端子を外す

燃料タンクフィルターキャップを緩める

ストラット部からバルクヘッドにかけて取り付けられている左右のバーを外すと作業がしやすくなります。

エンジン右側面についているECUを外す **pic1**

純正サージタンク上後ろ側に付いているブローバイホースとマスターバックに行くホースを外す **pic2**

左車両側にホース等を固定するブラケットを取り外しますと作業がやりやすくなります。 **pic3**

左側燃料ホースを外しましたら燃料が漏れないようにメクラをして下さい **pic4**

純正サージタンク両サイドのI/J上部についていますスチールカバーを取り外します **pic5**

*右側前方のボルトはECU固定時に再利用します。

左右のフューエルデリバリーパイプに付いているカプラーを外して下さい。 **Pic6**

*外しますとパイプ内に残った燃料が出てきますのでタオル等でこぼさないように受けることをお勧めします。

全インジェクターのカプラーを外して下さい。

サージタンク裏側に固定されているソレノイドにつながるホースを外して下さい。 **Pic7**

*純正OILフィルターの後方辺りになります

純正サージタンク裏側に付いているソレノイドバルブのカプラーとサージタンク上部に付いているPセンサーのカプラーを外して下さい。 **Pic8**

*ソレノイドバルブのカプラーは後ろ側からとることが出来ます

純正サージタンク上部後方の配線はプライヤー等で丁寧にお取りください **pic9**

サクシオンホースを外し純正スロットルをサージタンクから外して下さい。 **Pic10**

*スロットルに入っている2カ所のウォーターラインを外しますがその時にクーラントが出来ますのでご注意ください。

純正サージタンクエンジン側ボルトを外して下さい **pic11**

*純正サージタンクはすでに外しましたECUの配線を固定しているブラケットを予め緩めておきますと作業がしやすくなります。 **Pic12**

純正サージタンクを取り外す時と取り外した後はエンジン内部に異物が入らないように細心の注意を払ってください。

***当社製品を取り付ける直前までタオル又はマスキングテープ等でポート部分を塞いでおくこと強くお勧めします。**

異物ががもし混入した場合はエンジンが多大な損傷を負うこととなります。

特にポケットなどに物を入れたまま作業などは絶対にしないで下さい

純正サージタンク裏側に付いているソレノイドバルブ本体とそれを固定しているナットは再利用しますので外しておいてください。 **Pic13**

サージタンク側のブローバイホースの先の太くなっている部分をカットしてください。 **Pic14**

エンジン後方に固定されていますエンジンアースを写真のように片側に寄せて付け直してください。 Pic15
*車両前側から見た場合右側に寄せてください。

取り外した純正スロットル本体からバタフライを取り外してください pic16
*純正スロットルのバタフライは4mmのボルトで付けられていますので直径4mmのドリルをお使いください。

付属製品のセンターブラケットに純正スロットルを取り付けてください。 Pic17
*(部品構成写真A)カラーφ6-22 x4、ボルトM6-70、ワッシャーx4、UナットM6x4

センターブラケットエンジン上部に固定する前に、エアフロカプラーをエンジン前方へプレッシャーセンサーカプラーとソレノイドバルブカプラーは事前に後方に移動してください。

スロットル本体にウォーターラインを通す場合は事前に付属ホース(φ8-250mm)を写真のように下から回しこむように付けて下さい

pic18

固定前に先ほどの説明のウォーターラインスロットル下部とエアフロカプラーをスロットルに取り付けて下さい pic19

付属部品のカラー3種類(写真左側3種類)を使用してセンターブラケットを固定して下さい。Pic20

- * (部品構成写真B) 前方 カラーφ14-54 ボルトM14-1.5 M14ワッシャー、
- * (部品構成写真B) 前から見て後方右 カラーφ8-33 ボルトM8-50
- * (部品構成写真B) 前から見て後方左 カラーφ8-15 ボルトM8-30

センターブラケットを固定しましたら写真のように純正プレッシャーをチャンバータンクにセンサーとソレノイドバルブをプレート本体に固定して下さい。 Pic21
*ソレノイドバルブは純正ナットを再利用します。

エンジン側にアダプター本体取り付け前にI/Jを取り付けて下さい。
*I/Jを固定する時は純正ボルトを再利用して下さい Pic22

I/J取り付け時には内部にOリングを先に付けることを忘れないで下さい。Pic23
***純正サージタンクからI/Jを取り外した時に大体I/J側でなくサージタンク側に残っていることが多いのでご注意ください**

左アダプター側にI/Jデリバリーを取り付ける時に一部デリバリーパイプブラケットが4連スロットル本体に接触しますので接触部分は折り曲げ又は切り取り等行ってください。 Pic22

右側フューエルラインがリンケージが全閉全開時に接触しないように軽くよけるように曲げて下さい。 Pic24

スロットル本体にそれぞれリンケージを先に取り付けた上で(写真ではリンケージは付いていません)エンジン側に付けて下さい pic25 pic26 pic27

- *アダプターをエンジンに固定する時は純正ボルトを再利用して下さい。
- *リンケージは左右で長さや加工個所が違いますので必ず指定通り取り付けして下さい。 Pic27
- *左側(助手席)は長い方(230mm)を右側(運転席)は短い方(230mm)を使用し、締め付け固定穴を使用してシャフトが動かないように固定し締め込んで下さい Pic27A
- *取り付け時にアダプター本体下側に純正Oリング(橙色)を再利用して取りつけて下さい。Pic25

アダプター取り付け後チャンバータンクとアダプターに付属のナイロンホースを付けて下さい。 Pic28

スロットル本体にウォーターラインを取り付けて下さい。 Pic28

チャンバータンクと純正ソレノイドバルブを付属のエアホースでつないで下さい。 Pic28

pic7で取り外しましたパイプと純正ソレノイドバルブを付属のホースで繋げて下さい pic29

*この時ホースはウォーターラインパイプの下をくぐる様に付けた下さい

付属のφ6-45のカラーを使い純正パイプブラケットを左側アダプター前方に固定して下さい Pic30 Pic31

*部品構成C

右側のシャフトを純正スロットルに取り付けたブラケットの前方側に固定して下さい。Pic32

左側ブラケットを純正スロットルセンターブラケットボルトに取り付ける前にM6ナットを挟み込んで下さい pic32

***絶対に4連スロットルを完全全閉方向へ引っ張るように取り付け又は調整しないでください。
きつい場合はリンケージのピロ固定部分を緩め、4連スロットル本体を少し開き気味になるようにして固定して下さい**

***4連スロットル側の全閉ストッパーから2mmほど浮いた状態で取り付けることをお勧めします。 pic33**

左右リンケージ(pic27)を取り付ける際は純正スロットルのイニシャルの位置を基本にして、

4連スロットル側をわずかに開くように取り付けて下さい。(pic33)

出荷時はバタフライが全閉の状態でもストッパーには接触しないように組み付けてあります

4連スロットルの開きの調整は後に行いますのでこの段階では問題ありません

リンケージ取り付け後引っかかることなく写真の位置まで開くことを確認して下さい。 Pic34

*手前側フランジボルトと同位置くらい

***実際に純正スロットル本体とブラケットが接触するまでスロットルが動くことはありません。**

***pic35の位置関係だとリンケージ等が接触している可能性がありますので再確認して下さい。 Pic35**

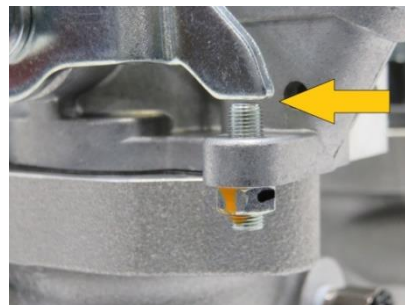
*手で動かしますと接触するまで動くことがありますが、I/Gオンにしてアクセル全開時に接触しなければ問題はなりません



pic32



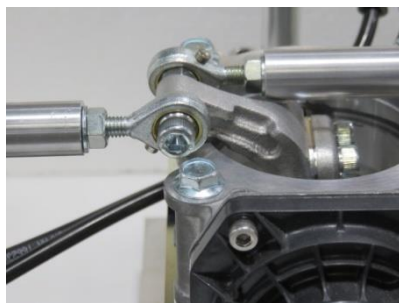
pic32



pic33



pic34



pic35



pic35

ブレーキマスターバックをからのホースを固定しているブラケットにカラーを挟み込み、ホースが潰れないように位置を出しながら右側アダプターのニップルに繋げて下さい。 Pic36

* (部品構成写真C) カラーφ8-22、ボルトM8-35

エンジン後方のブローバイホースは太い部分を切り取りチャンバータンクに取り付けて下さい。 Pic37

4連スロットル本体上部にスチールフランジを付けて付属のOリングを入れて下さい。 Pic38

*スチールリングフランジx4 t=2.3、OリングG521Ax4

4連スロットル本体に60φのエルボパイプを取り付けて下さい。 Pic39

*ワッシャーM8x8、UナットM8x8

シリコンホースを先にエルボパイプに取り付け、クランプを先にシリコンホースに通して下さい。 Pic40

*この時サージタンクが取り付けしやすいようにクランプは固定しないで下さい。

4連スロットル本体に取り付けて下さい。 Pic41

*必ずOリングを挟み込んでいることを確認してください

そしてサージタンクを取り付けクランプを固定して下さい。 Pic42

燃料ラインホース付け戻して下さい。

*この時はまだ取り外した燃料ホースブラケットは取り付けしないでください。 Pic43

この後に行う同調がやりやすくなります。

サクシオンパイプとクリーナーを取り付けて下さい。 Pic44

*この時純正のサウンドクリエーターは取り付け不可になりますので、純正のサクシオンホースを再使用される方はメクラをして下さい。 Pic45

外したECUをカブラをさして固定して下さい。

*ECU下部は純正ボルト1本を使用しもう一か所は付属のブラケットを純正ボルトを使い付属のワッシャー、M6ナット使用してブラケットにECUを固定してください。 Pic46
ブラケットエンジン側は純正ボルトを再利用して固定して下さい。

ここまでの取り付けに問題はないか再確認を行って下さい。

- 1 アダプター下部エンジン側に純正Oリング(橙色)は入っているか
- 2 60φエルボパイプを取り付ける際にOリングを入れているか
- 3 4連スロットル本体の下部に純正のガスケットを入れたか
- 4 4連スロットル本体のアイドルアジャストスクリューをしっかりと締めたのか
- 5 純正スロットル及び4連スロットル側は接触することなく全開まで開くか
- 6 ブローバイホース、ブレーキマスターバックのホースはしっかりと付けてあるか
- 7 チャンバータンクとアダプターを結ぶナイロンホースは引っ張っても抜けにくいほどしっかり入っているか
- 8 エアホースは全て付いているか
- 9 ソレノイドバルブに差し込むホースの位置関係は合っているか
- 10 P/センサーはOリングを付けて取り付けしたか
- 11 P/センサーとソレノイドバルブにカプラーがしっかりと付いているか
- 12 I/Jを取り付ける際に先にOリングを取り付けたか
- 13 I/Jのカプラーは全て付いているか
- 14 I/J ECUのカプラーは付いているか
- 15 ECUは必ずボルト等で固定し**アース**がしっかりと取れているのか(アースが取れていないとエンジンが始動しません)
- 16 純正スロットルへのウォーターラインはしっかりと付いているか
- 17 フューエルホースは左右バンク繋がるように純正ホースを取り付けてあるか
- 18 左右シャフトリンケージを付けた時に4連スロットル側が全閉ストッパーに当たっていないか
- 19 エアフロメーター以降に空気を吸い込むような隙間、穴はないか
- 20 4連スロットル本体横に付いている純正スプリングは4つ全て外しましたか？

問題がなければフューエルタンクの蓋を閉め、バッテリーを繋いで下さい。

この時点ではサージタンク取り付け以前に、問題なくエンジンが始動できていれば、ECUのマッピングデータに関係なくエンジンは掛かります。(I/J等は当製品の取り付け前後で変更がないこと)

*この後4連スロットルの同調を取りますので、できる限り**ノーマルデータ**をインストールした上でエンジン始動することをお勧めします。(Dジェット仕様の場合はノーマルである必要はありません)

*ノーマル以外のデータですと著しくエンジン始動が難しくなる恐れがあります。

ノーマル以外のデータですと、この後の同調作業時に使用するOPTION電子パーツ(pic48)ではエンジン始動することができなくなる場合があります。

そして水温80℃以上になるまでしっかりと暖気して下さい。
*その時に水漏れ、OIL漏れ、エア吸い込み、燃料も漏れを確認してください。

エンジン始動が出来ない場合は下記の確認を行って下さい。

*取り付け段階で4連スロットル側が完全全閉状態になっている
I/G ONの時にスロットルの位置学習を行います。その時に全閉側に余裕が無い場合は、スロットルに何か
引っかかっていると判断しエンジンが掛かりません。

エンジンが暖気が終わりましたら、サージタンクとエルボパイプを取り外しPic47の状態にして下さい。

OPTIONパーツのエアフロ疑似信号出力ツールを純正エアフロメーターから外したカプラーに表裏、ピン位置を
間違えずに差し込んで下さい。 Pic48

***Dジェトロの場合はこの製品を使用することなくエンジン始動出来ませんが、同調前に激しく吹かすことはご遠慮下さい**

***エアフロカプラーの爪側を上としますとボリュームつまみ側も上側で取り付けして下さい。**

***ピンの位置を間違えますとECU破損の原因となりますのでご注意下さい。**

OPTION電子パーツを使ったエンジン始動方法

ボリュームつまみを時計方向に動かすほど出力電圧値が高くなりますので、初めは中央の場所から始めて下さい。
エンジンが始動しにくい又はアイドリングしない場合は少しずつ電圧値を下げる方向から試して下さい。

*電圧値を上げすぎますと燃料噴射量が多くなりエンジンがかぶる可能性がありますので注意してください

*水温が下がりすぎた場合はアイドルUP(触媒加熱の)が入ってしまいますので始動が難しくなります。

*エアフロ出力値が固定されているので、アクセルを踏み込んでも高回転になることはありませんが

*軽くアクセルをあおりながらクランキングした方が掛かりやすい場合があります。

エンジンが始動しアイドリングが安定しましたら、各気筒のエアバランスを測定出来る

ツールをご用意し同調作業へとお進みください。 Pic49

*こちらの製品はアイドリング時の疑似電圧値を出しているだけです。

空ぶかし等をしますとエンジンが止まりますのでご注意下さい。



pic1



pic2



pic3



pic4



pic5



pic6



pic7



pic8



pic8



pic9



pic10



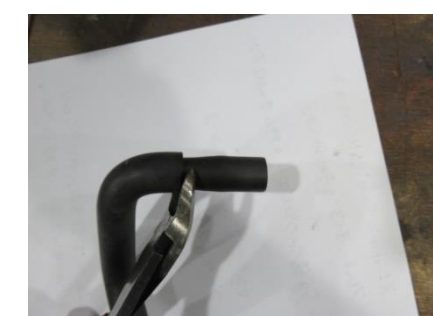
pic11



pic12



pic13



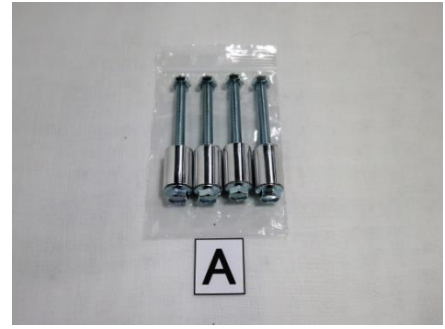
pic14



pic15



pic16



pic17



pic17



pic18



pic19



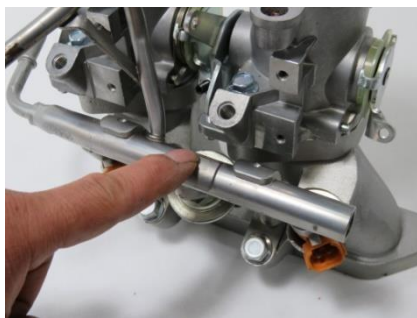
pic20



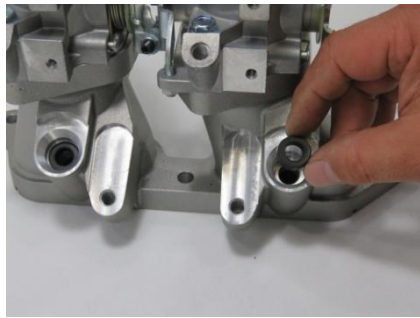
pic20



pic21



pic22



pic23



pic24



pic25



pic26



pic27



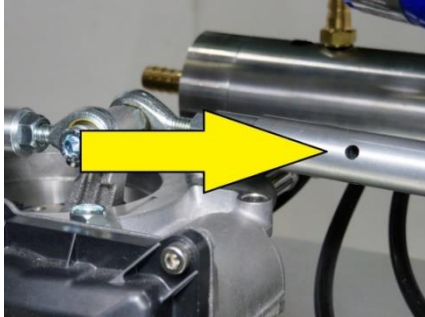
pic27



pic27



pic27



pic27A



pic28



pic29



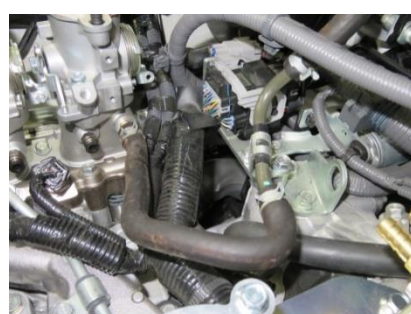
pic30



pic31



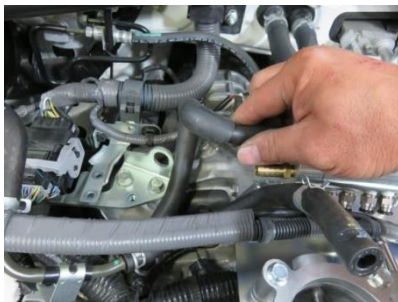
pic36



pic36



pic37



pic37



pic38



pic38



pic39



pic40



pic40



pic41



pic42



pic43



pic44



pic45



pic46



pic47



pic48



pic49