

Kit Performance Injection Filtercharger® K&N # : 57-6001

Application : moteur Nissan 300ZX V6-3,0 l sans turbo et Bi- turbo 1990-93

Système capteur débit d'air : mesureur débit d'air à film chaud

CONCEPT DESIGN DE BASE

Ce Kit Performance Injection Filtercharger® (dénommé ici FIPK) est conçu pour être moins restrictif que le système de filtre à air OEM. Les filtres à air à bas étranglement permettent au moteur d'avoir une meilleure réponse papillon ainsi que plus de puissance tout au long de la plage de puissance. K&N a conçu ce FIPK pour remplacer parfaitement l'épurateur d'air OEM standard, par un manchon aluminium techniquement très précis et tous les supports de montage, boulons, vis et écrous nécessaires. De plus, il est important de noter, si l'épurateur d'air OEM possède des systèmes et/ou des canalisations de contrôle d'émission, que toutes ces pièces seront installées comme il se doit sur le nouvel ensemble.

Chaque FIPK possède un filtre de conception spéciale comportant un tissu coton pris en sandwich entre deux couches de tamis treillis. La combinaison du tissu et du treillis crée un effet de trame qui en pratique redresse l'air en entrée quand il passe à travers le filtre. En plus du filtre, ce kit possède un manchon de conception unique doté d'un empilage dynamique intégré. Cet empilage dynamique apporte un lissage supplémentaire du débit d'air entrant et permet une entrée d'air plus importante dans le moteur. (L'air se déplaçant dans une direction rectiligne avance plus rapidement que l'air qui s'étale, créant ainsi une augmentation du débit d'air). Voir le schéma ci-dessous.

EFFICACITÉ DE LA CONCEPTION DE L'ÉPURATEUR D'AIR

Pour concevoir un ensemble filtre à air performant et efficace, deux facteurs doivent être pris en considération : l'élément de filtrage de l'air et le manchon du filtre à air. Sur les véhicules à injection contrôlée par ordinateur, il peut y avoir un gain substantiel de performances en utilisant un système de filtre à air moins restrictif. Les systèmes de filtre à air de l'équipement d'origine sont trop restrictifs pour satisfaire pleinement le désir de performances ; cependant, en optant pour un FIPK K&N moins restrictif, le potentiel de débit d'air du moteur peut être largement maximisé sans s'écarter des standards relatifs aux émissions polluantes (voir schémas ci-dessous).

ÉMISSIONS AUTORISÉES

Le FIPK est autorisé sur la voie publique dans le cadre d'une utilisation sur les véhicules à contrôle d'émissions pour lesquels il a été conçu à l'origine. Ces kits remplacent le filtre à air d'origine mais ne suppriment pas le besoin de contrôle des émissions. L'étiquette haute température (en annexe) mentionne l'EO # transféré par le carburateur qui permettra à un véhicule équipé d'un FIPK de passer avec succès toute vérification visuelle effectuée dans une station autorisée de contrôle de la pollution.

Before F.I.P.K. = avant F.I.P.K.

air intake = admission d'air

restrictive airflow = débit d'air limité

air sensor = capteur d'air

to engine = vers le moteur

filter element = élément filtre

OEM air filter assembly = ensemble filtre à air du constructeur (OEM)

After F.I.P.K. = après F.I.P.K.

Unrestrictive airflow = débit d'air non limité

Filtercharger® element = élément Filtercharger®

air sensor = capteur d'air

to engine = vers le moteur

FIPK assembly = système FIPK

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

ATTENTION !! S.V.P. A LIRE ATTENTIVEMENT ET ENTIÈREMENT AVANT DE COMMENCER LES TRAVAUX SUR VOTRE VÉHICULE. K&N vous conseille d'avoir à votre disposition un manuel d'atelier auquel vous reporter durant l'installation du Filtercharger® K&N.

NISSAN 300ZX

COMPARTIMENT MOTEUR

Engine = moteur

T-hose = canalisation en T

Mass-air sensor = capteur de débit d'air

Mass-air power plug = fiche électrique du capteur

Airbox assembly = ensemble boîte à air

Splash field = écran anti-éclaboussures

front of vehicle (with body panel remove) = avant du véhicule (avec panneau avant enlevé)

Kit Performance Injection Filtercharger® K&N # : 57-6001

Application : moteur Nissan 300ZX V6-3,0 l sans turbo et Bi- turbo 1990-93

Système capteur débit d'air : mesureur débit d'air à film chaud

INSTALLATION

- 1 Déconnecter le câble de batterie négatif du véhicule.
- 2 Enlever le panneau qui recouvre la boîte à air. Il est maintenu en place par 4 boulons et il y aura très probablement des cales d'épaisseur utilisées pour aligner ce panneau avec le crochet. Bien noter la disposition de ces cales.
- 3 Décrocher les clips et enlever les 3 vis Phillips maintenant le couvercle de la boîte à air.
- 4 Desserrer le collier de serrage à l'endroit où la canalisation en "T" se connecte au capteur de débit d'air.
- 5 Desserrer les deux colliers de serrage restants sur la canalisation en "T".
- 6 Décliper la fiche électrique du capteur de débit d'air (maintenue par un petit circlip).
- 7 Retirer le couvercle de la boîte à air et le capteur de débit d'air d'un seul tenant.
- 8 Enlever les éléments du filtre et la canalisation en "T" du véhicule.
- 9 Enlever les 6 écrous maintenant l'embase de la boîte à air dans le véhicule (voir fig. 1).
- 10 Enlever avec précaution la boîte à air en poussant un côté vers le bas, au-delà de l'écran, puis en le faisant pivoter vers l'extérieur. Il n'y a pas beaucoup de place, procéder doucement. Laisser les schnorkels intérieurs montés sur le véhicule.
- 11 Enlever le capteur de débit d'air du couvercle de la boîte à air (maintenu par 4 boulons).
- 12 Boulonner le manchon du filtre et les supports en "L" sur le capteur de débit d'air avec le matériel fourni. Ne pas serrer à fond (voir fig. 2)

Fig. 1

Remove... bolts = enlever ces trois boulons

Splash shield = écran anti-éclaboussures

Fig. 2

Allen bolts = boulons à tête cruciforme

L brackets = supports en L

Nylock nuts = écrous Nylock

Re-use stock O-ring = réutiliser les joints toriques d'origine

Fig. 3

Existing... shield = encoche existant dans l'écran anti-éclaboussures plastique d'origine

- 13 Percer un orifice de 1/4" de diamètre dans l'écran anti-éclaboussures en plastique (voir fig. 3).
- 14 Boulonner le Filtercharger K&N sur l'écran anti-éclaboussures avec le matériel fourni (voir fig. 4).
- 15 Ré-installer la canalisation en "T" dans le véhicule, mais ne pas serrer les colliers de serrage tout de suite.
- 16 Installer l'ensemble capteur de débit d'air et manchon sur la canalisation en "T" et serrer légèrement le collier.
- 17 Installer les supports rectilignes sur le véhicule avec le matériel fourni (voir fig. 5). REMARQUE : lors de l'entretien de l'élément Filtercharger, enlever un des supports rectilignes, afin que le filtre puisse être retiré.

Fig. 4

Put... sensor = placer le support et l'écrou sur l'écrou à tête cruciforme de 20 mm, après qu'il a été serré dans le capteur de débit d'air.

Fig. 4

Factory splash shield = écran anti-éclaboussures standard

Rubber washer = rondelle caoutchouc

fender washer = rondelle protection

1/4" nylock nut = écrou Nylock 1/4"

Fig. 5

Stock bolt = boulon d'origine

Allen bolts = boulons à tête cruciforme

Flat washers = rondelles plates

Straight brackets = supports rectilignes

L brackets = supports en L

Nylock nuts = écrous Nylock

Fig. 6

Tighten... first = Visser d'abord les 2 boulons d'origine sur les supports

Tighten... second = puis visser les 2 boulons à tête cruciforme sur les supports

Tighten... last = enfin, visser les 4 boulons à tête cruciforme sur le manchon

- 18 Maintenant visser tous les boulons. Voir fig. 6 pour l'ordre.
- 19 Installer le Filtercharger® K&N sur le manchon, attention à ne pas trop serrer le collier de serrage !
- 20 Visser les 3 colliers de serrage sur la canalisation en T.
- 21 Reconnecter la fiche électrique sur le capteur de débit d'air. S'assurer que le circlip est correctement installé sur la fiche.
- 22 Reconnecter le câble de batterie. Vérifier à nouveau pour s'assurer que tout est serré et bien en place avant de démarrer le moteur.
- 23 Ré-installer le panneau avant. S'il y a des cales, s'assurer qu'elles sont à la bonne place.
- 24 Le sticker dispense CARB (en annexe) doit être placé dans un endroit visible sous le capot, de façon à ce qu'un contrôleur puisse le voir lorsqu'il effectuera un contrôle des émissions polluantes sur le véhicule. Ce test est effectué tous les deux ans en Californie ; la fréquence du contrôle peut différer dans les autres États.

Kit Performance Injection Filtercharger® K&N # : 57-6001

TEST SUR ROUTE :

Démarrer le moteur au point mort, le frein à main étant engagé. Essayer de repérer à l'oreille des fuites d'air ou des bruits suspects éventuels. En cas de fuites d'air, vérifier les raccordements des canalisations. En cas de bruits suspects, trouver la cause et y remédier avant de poursuivre. Le Kit Performance Injection Filtercharger® K&N fonctionnera de la même façon que le filtre à air usine hormis le fait qu'il est légèrement plus bruyant et beaucoup plus nerveux que celui-ci. Une fois les vérifications préliminaires faites, il est nécessaire d'effectuer un test sur route. Repérer d'éventuels bruits suspects ou vibrations et revoir les fixations des éléments si nécessaire. Si le test sur route est satisfaisant, vous pouvez conduire comme à votre habitude et apprécier le gain de nervosité et de puissance. Nous conseillons de vérifier périodiquement la présence de salissures sur le Filtercharger®. Cette opération est facilitée par la configuration de l'élément ouvert. Si le matériel de filtration est trop sale, effectuer une opération d'entretien selon les instructions du kit service Recharge inclus dans le FIPK. En cas de questions ou problèmes, s'adresser au revendeur K&N le plus proche

LISTE DES PIÈCES

	description	quantité
A	boulon six pans mâle 6 mm-1,00 x 16 mm	2
B	boulon six pans mâle 6 mm-1,00 x 20 mm	4
C	écrou Nylock 6 mm-1,00	6
D	écrou Nylock 1/4-20	2
E	rondelle protection	2
F	rondelle plate	4
G	rondelle caoutchouc	1
H	support en L	2
I	support rectiligne	2
J	manchon filtre moulé	1
K	collier de serrage #104	1
L	élément Filtercharger®	1

stock parts = pièces usine