

G-Laderseite.de



Thorsten Schlagwein - Keltenstrasse 26 - D - 54340 Detzem

Tel: +49 (0) 6507 / 702 777 - Fax: +49 6507 702 778 - info@g-laderseite.de



Einbauanleitung für **RS40** Dampfrad

Wir übernehmen keine Haftung für Folgeschäden und/oder dadurch entstandene Kosten. Der Einbau geschieht auf eigene Gefahr. Im Zweifel überlassen Sie den Einbau bitte einer KFZ-Werkstatt überlassen.

Da das Dampfrad die Leistung des Motors beeinflusst, darf dieses im Bereich der STVO nicht genutzt werden. Bei Benutzung im öffentlichen Straßenverkehr verliert das Auto die allgemeine Betriebserlaubnis und somit auch jeglichen Versicherungsschutz.

1. Stromversorgung:

Das kurze Kabel ist die Stromversorgung. Das Dampfrad ist gegen Verpolung geschützt. Die rote Leitung ist die Plusleitung. Diese wird am Plus über Zündschloss angeschlossen. Plus über Zündschloss findet man am einfachsten am Zündschlossstecker. Falls man keine abgesicherte Leitung verwendet, muss eine 5A Sicherung verwendet werden.

Das lange Kabel wird im Motorraum zum Turbolader gelegt. An dem Kabel wird das Magnetventil angeschlossen. Die Polarität spielt dabei keine Rolle.

Falls man beide Kabel gekürzt hat und nicht mehr sicher ist, welches das Stromversorgungskabel ist: Die Box so halten, dass die Öffnung für die Ladedruckbegrenzung unten ist und die beiden rot-schwarze Kabel oben sind. Das linke Kabel ist die Stromversorgung. Rechts ist die Leitung zum Magnetventil.

2. Ventil montieren

Wir empfehlen ein Ventil aus dem Audi Coupe. Wurde auch in den Audi 100 und ersten A6 verbaut. Teilenummer 034906283J. Kostet ca. 50 Euro beim VAG Händler. Man kann auch jedes Magnetventil verwenden, das ohne anliegende Spannung zu ist.

Zwischen Druckseite des Laders und dem Wastegate ist ein kleiner Druckschlauch angeschlossen. Falls am Ladedruck schon mal was geändert wurde, kann auch ein T-Stück in der Leitung stecken werden.

Für Ventil aus dem Audi Coupé: Falls der Schlauch passenden Querschnitt (min. 5 mm innen) hat, wird dieser in der Mitte durchgeschnitten. An dieser Stelle wird das Ventil eingesetzt. Die beiden Schlauchhälften werden an den kurzen Abgängen am Ventil angeschlossen. Der dritte, längere Abgang ist die Rückführung zum Luftfilterkasten bzw. zum Ansaugschlauch.

Für andere Ventile mit 2 Abgängen: Schlauch in der Mitte durchschneiden und ein T-Stück einsetzen. An dem 3. Abgang Ventil anschließen. Den anderen Abgang vom Ventil in den Luftfilterkasten zurückführen.

Die Schläuche möglichst kurz halten und das Ventil am besten auf dem Ansaugschlauch oder auf kleinem Gummiblock montieren, damit die Vibrationen sich nicht auf die Karosserie

übertragen.

Bei einigen neuen Motoren mit dem Turbolader ab Werk, steckt schon ein Ventil zwischen Lader und Wastegate. In dem Fall regelt das Steuergerät den Ladedruck. In dem Fall wird der Stecker vom Ventil abgezogen. Das Dampfrad wird am Ventil angeschlossen.

Dabei kann es passieren, dass das Steuergerät ins Notprogramm läuft oder nur ein Fehler im Speicher hat, weil der den gewünschten Druck nicht einstellen kann. Hängt von der Motorsteuerung ab und vom Ladedruck, den man fahren möchte. In dem Fall muss die Software des Steuergerätes angepasst werden.

3. Einstellung und Bedienung.

Nach dem Einschalten der Zündung sollte das Ventil zu hören sein. Im Gehäuse ist eine kleine Öffnung zu sehen. Darunter verbirgt sich der Regler für maximalen Ladedruck. Zum Verstellen braucht man einen etwa 2 mm breiten Schraubendreher. Beim verdrehen des Reglers hört sich das Ventil je nach Reglerstellung anders an. Dreht man den Regler bis zum Anschlag nach links (entspricht dem maximalen Ladedruck), dann macht das Ventil komplett auf. Man hört dann nur leises Klickern.

Bei der Grundeinstellung am besten einen Beifahrer mitnehmen, der am Regler im Gehäuse dreht. Zum Einstellen wird der Regler im Cockpit auf Maximum und der Regler auf der Platine auf Minimum gedreht. Beim Fahren im 3. Gang mit Vollgas beschleunigen. Der Beifahrer verdreht dabei den Regler im Gehäuse bis gewünschter maximaler Ladedruck erreicht ist. Jetzt kann man am Regler im Cockpit zwischen max. Wert und dem min. am Gestänge des Laders eingestelltem Druck stufenlos regeln.

VORSICHT!!!

Das Dampfrad hebt nur Ladedruck an. Ist das Steuergerät nicht vernünftig programmiert (das Kennfeld wurde nur für Seriendrucke geschrieben) oder man schraubt den Ladedruck über den maximalen Wert des Drucksensors, so fährt man im roten Bereich. Der Motor läuft zu mager und oder fängt an zu klopfen. Die beiden Nebenwirkungen führen ziemlich schnell zu einem Motorschaden! Deswegen auf jeden Fall das Gemisch mit einem Lambdameter überprüfen und Zündungseinstellung kontrollieren.

PS:

Im Elektronikhandel gibt es Unmengen von verschiedenen Knöpfen für Drehregler aus Plastik, Alu, Edelstahl, usw. Einfach nach einem Drehknopf für 4mm Poti fragen. Die meisten kosten 50 Cent – 1 Euro. Bei Conrad Electronic kann man auch eine vorgefertigte Skala für den Drehregler kaufen.

Wer Lust zum Basteln hat, kann den Drehregler z.B. hinter dem Zigarettenanzünder verstecken :-)

Bei weiteren Fragen helfen wir Ihnen gerne weiter.