

# Guide d'installation pour 900 ACE Turbo Stage 2

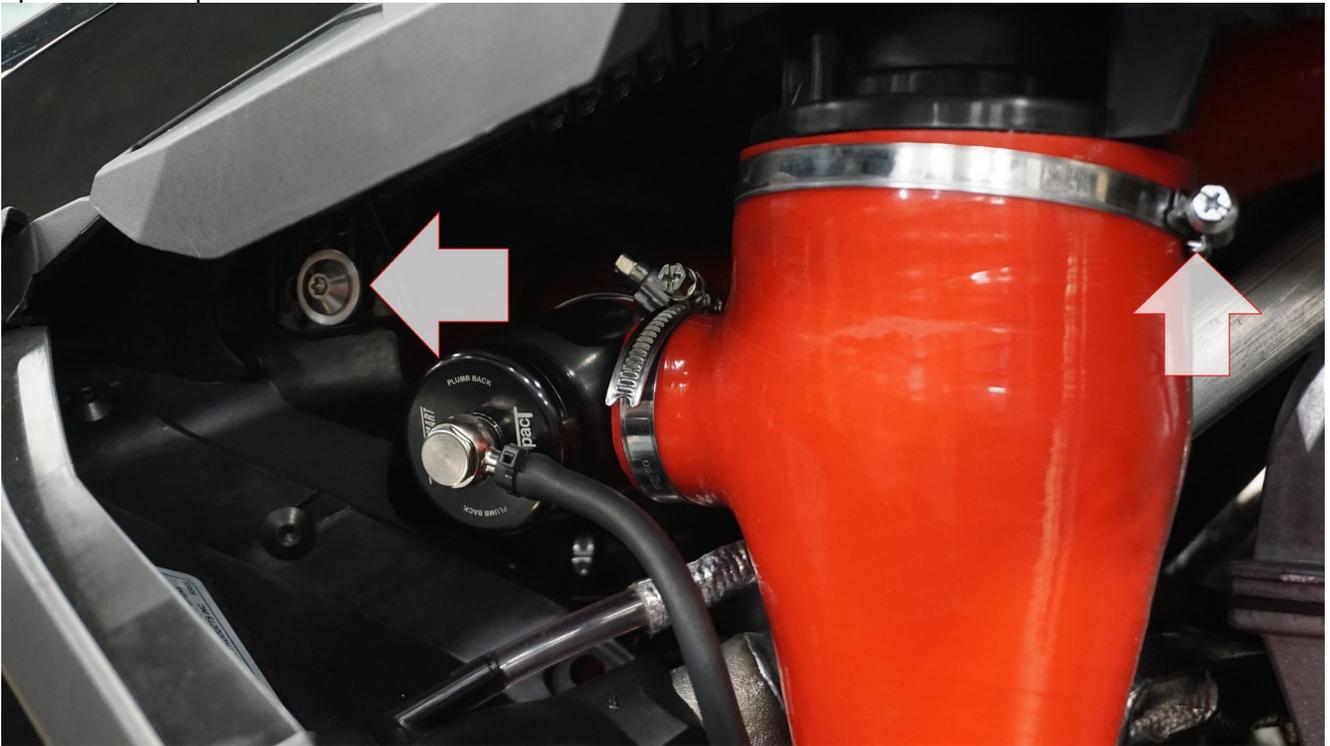
## CHARGE TUBES

#1. Débrancher la batterie.

#2. Déconnecter puis enlever le panneau d'instrument.



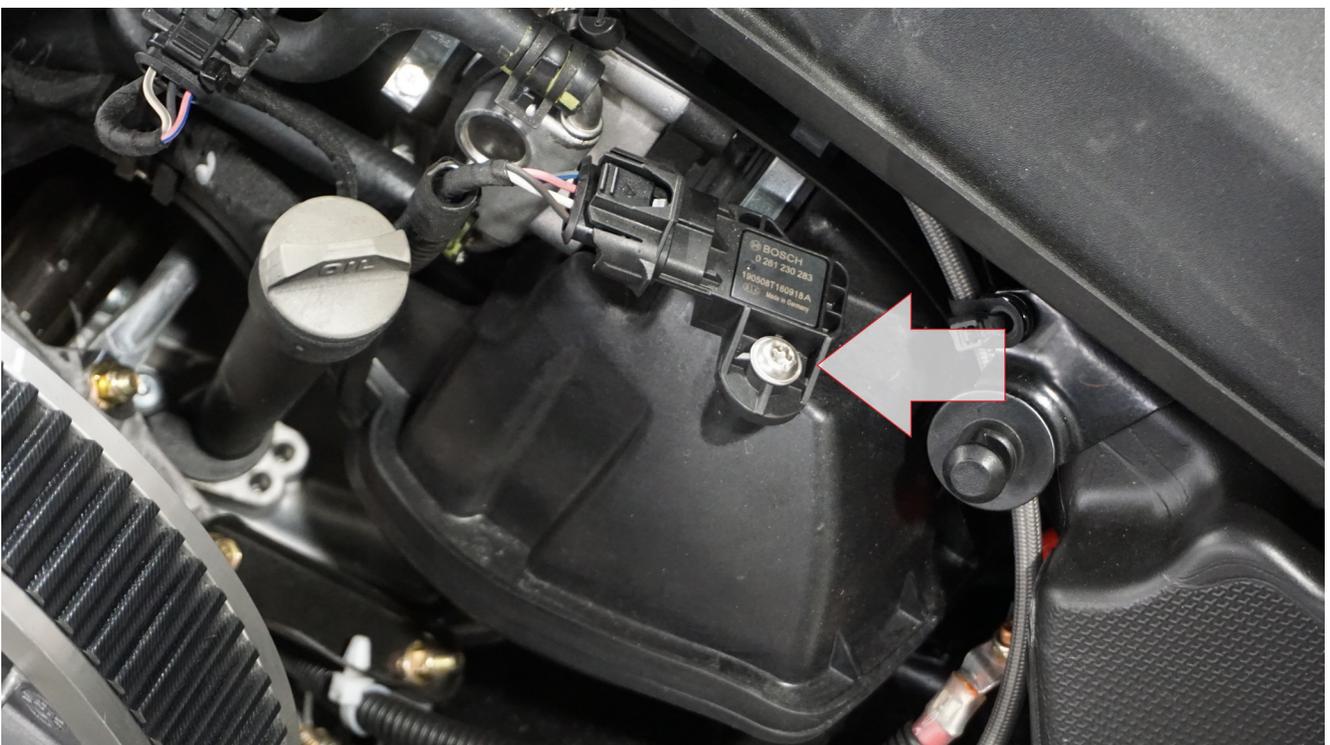
#3. Enlever le capot et l'entrée d'air. Ne pas oublier de déconnecter les lumières avant et les lumières optionnelles si présentes.



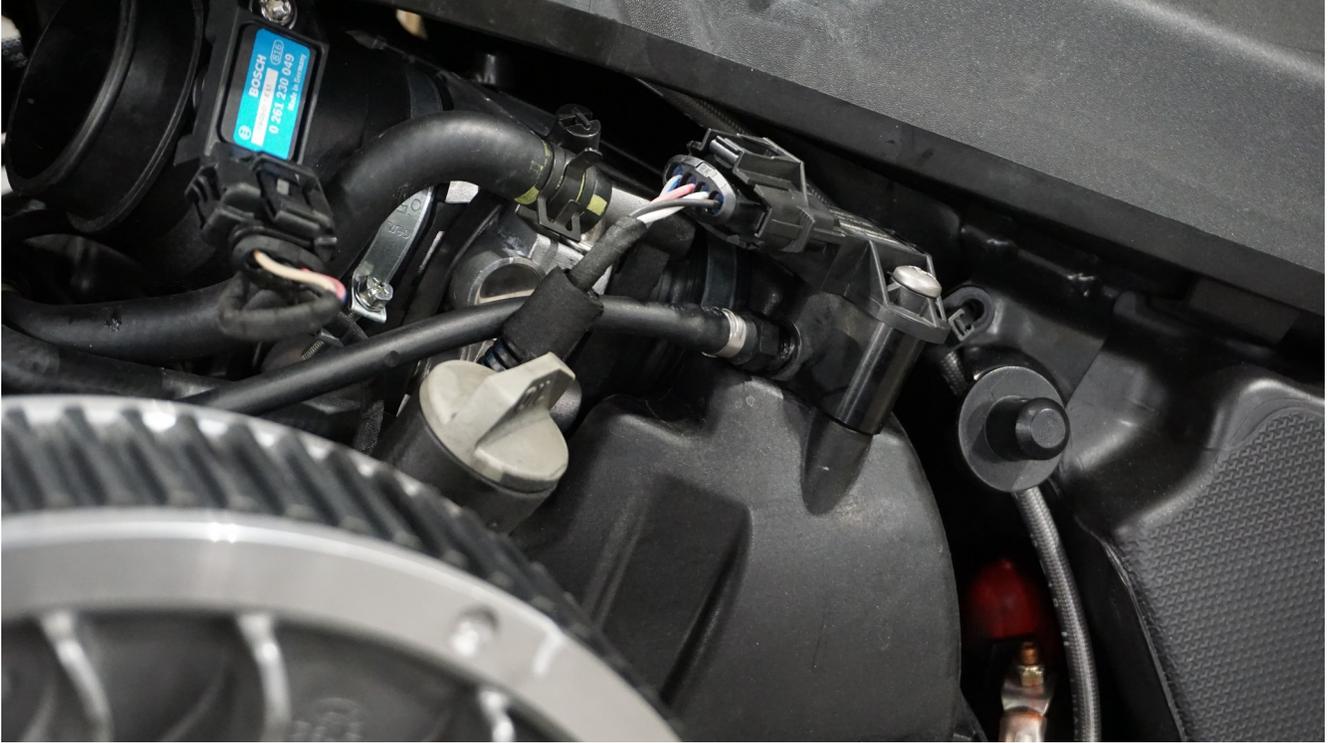
#4. Enlever tout les collets de tuyauterie avec une douille 7mm concernant le turbo.

#5. Enlever le coude d'entrée d'air au turbo et tout la tuyauterie qui si attache en prenant soins de laisser le raccord de plastique blanc de l'évent du solénoïde de Wastegate

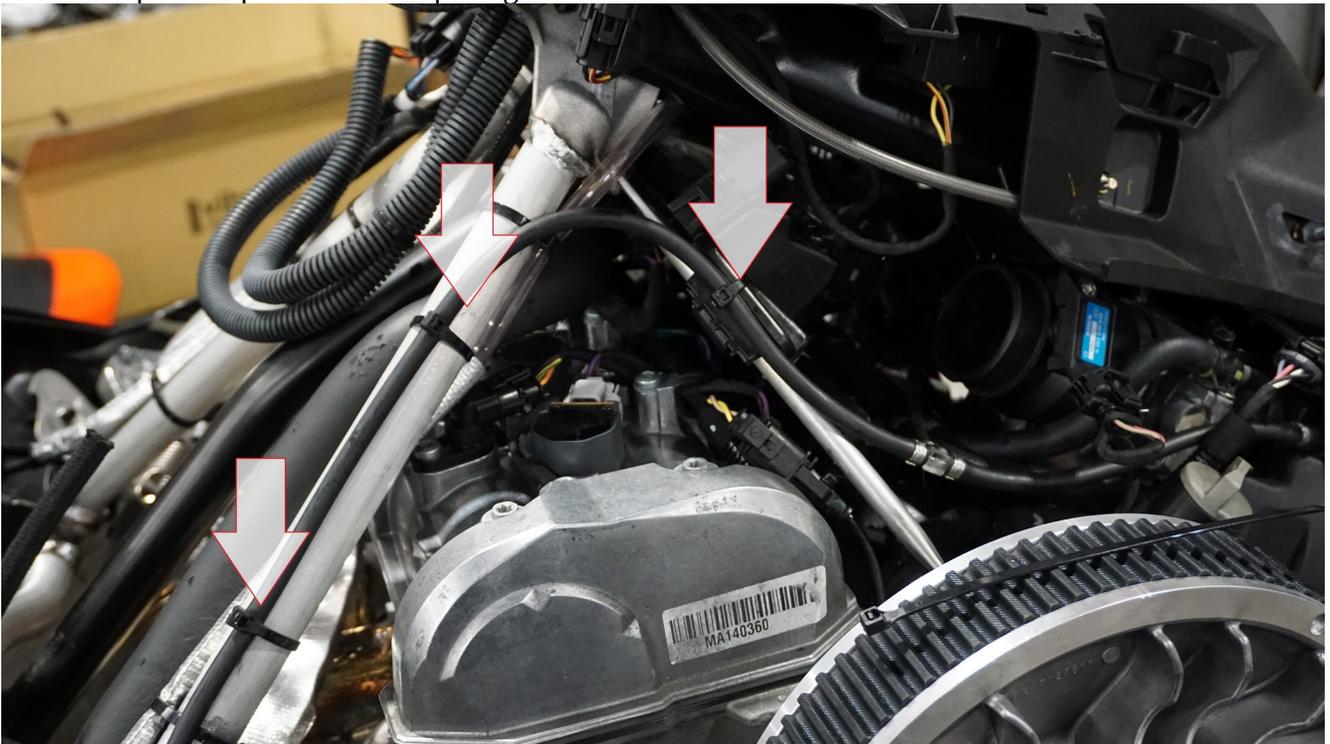
#6. Enlever le capteur de pression absolue avec un tourne-visse Torx T-30



#7. Installer l'espaceur entre le collecteur d'admission et le capteur de pression absolue avec la visse inclus dans le kit en prenant soins de la serrer jusqu'à temps que tout les surfaces planes soient en contact.

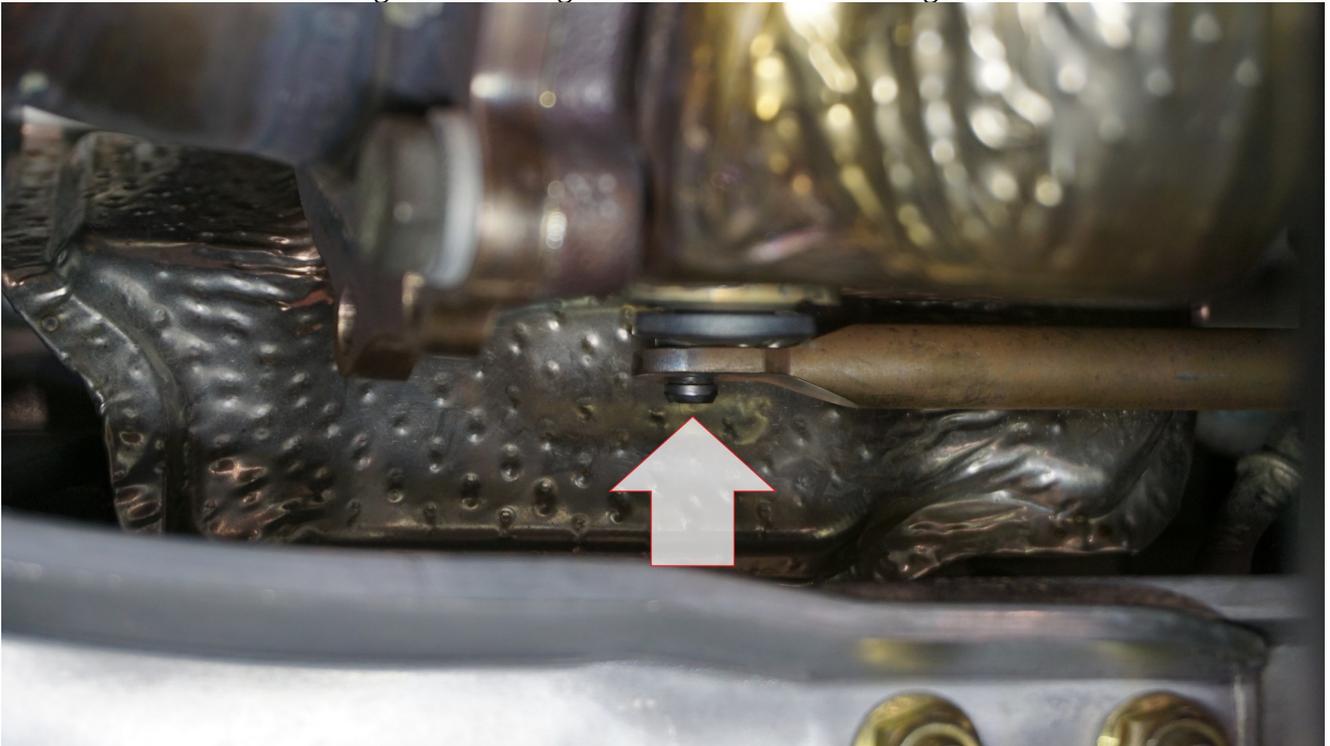


#8. Attacher le tuyau de dépression avec les attaches-plastique fournis en prenant soins de ne pas trop serrer fort pour ne pas obstruer le passage.



## WASTEGATE

#9. Enlever la barrure de la tige de la Wastegate localiser au bout de la tige de l'activateur.



#10. Enlever les deux écrous à l'arrière de la Wastegate avec une douille-joint 10mm pour celui du haut et une clef 10mm pour celui du bas.

#11. Enlever les deux écrous de la braquette qui tien la Wastegate en place en tassant celle-ci sur le côté.



#12. Retirer la Wastegate avec la braquette.

#13. Insérer la nouvelle Wastegate fournis par Precision EFI avec le port pointant vers le haut dans la braquette. **Ne pas toucher a l'ajustement de la tige de la Wastegate.**

#14. Réinstaller la braquette de Wastegate sur le turbo en tassant la Wastegate sur le côté.



#15. Serrer la Wastegate sur la braquette à l'aide d'une clef 11mm ou 7/16 pour l'écrou du bas et une douille-joint 11mm pour celui du haut.

#16. Installer la tige de l'activateur sur le clapet de la Wastegate.

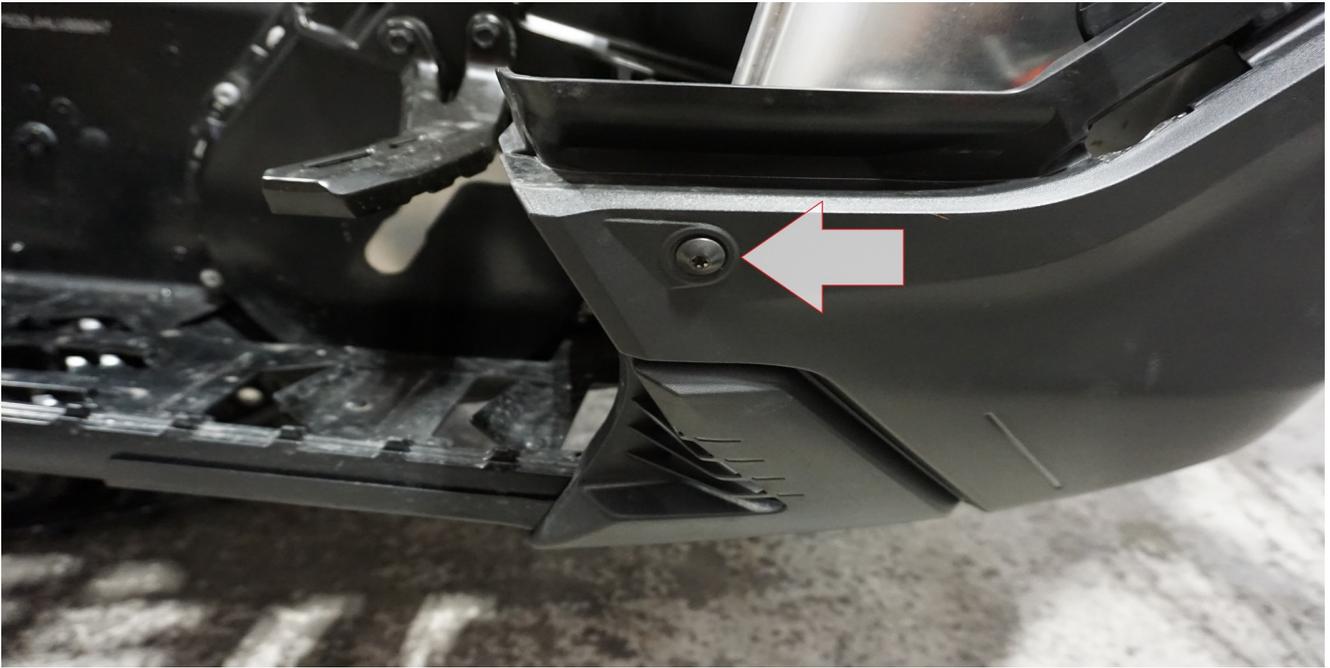
#17. Réinstaller la barrure de sécurité sur la tige de l'activateur de Wastegate.



#18. Mettre le tuyau sur le port de la Wastegate et serrer la 'Pinch Clamp' à l'aide d'une pince de type 'Cutter' ou 'Oetiker'.

## **EXHAUST**

#1. Desserré le boulon sur le panneau de côté avec une douille de type Torx T-25 pour laisser assez d'espace pour pouvoir retirer l'échappement.



#2. Desserré le boulon à tête 10mm situé sur le côté de l'échappement.



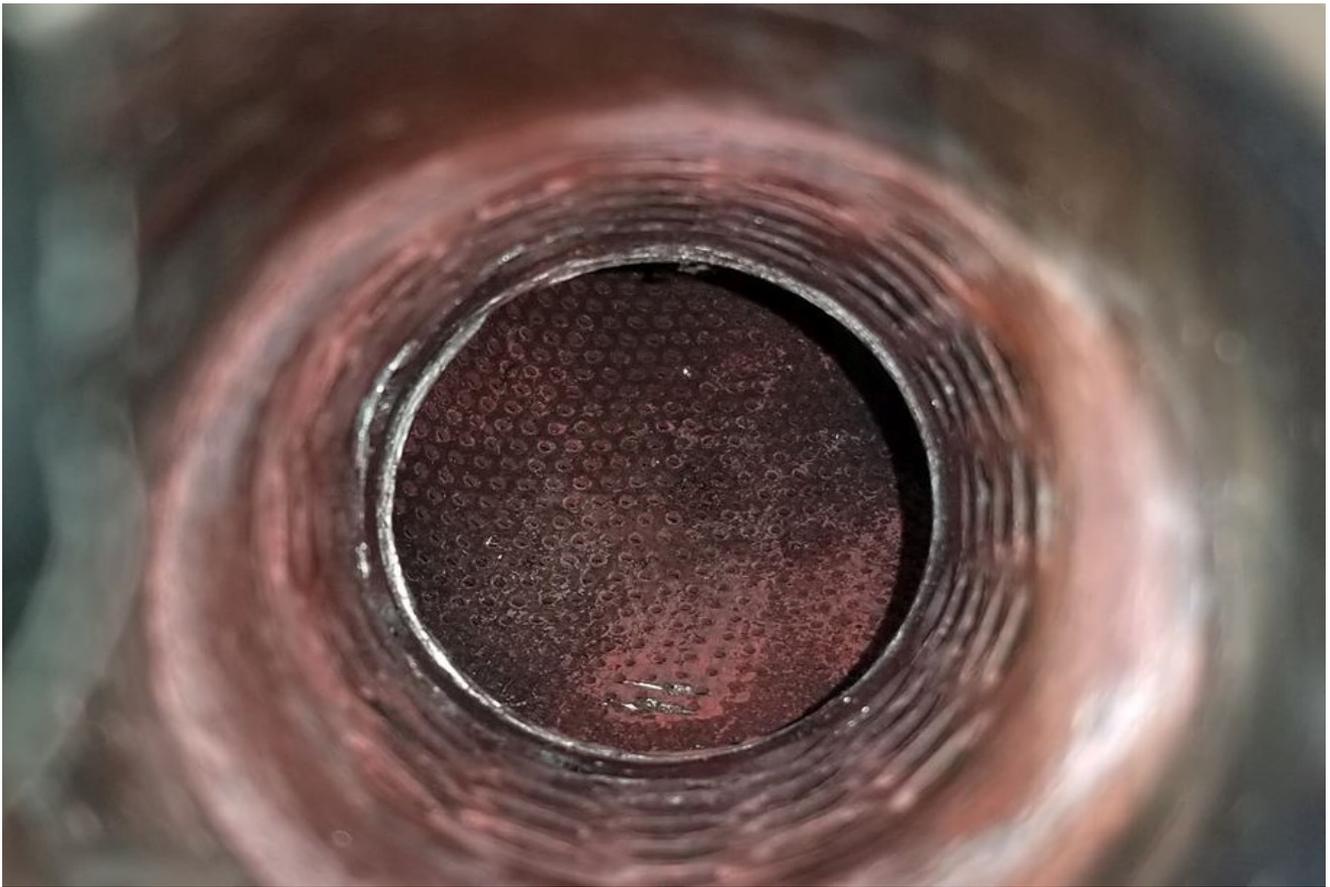
#3. Couper l'attache-plastique qui retient le fil du capteur d'oxygène, déconnecter et dévisser le capteur avec une clef 22mm.

#4. Enlever les deux ressorts qui retiennent l'échappement au 'Downpipe'.

#5. Retirer l'échappement.

#6. Retirer les trois boulons à tête 13mm qui attachent le 'Downpipe' au turbo et retirer le 'Downpipe'.

#7. Percer à l'aide d'un emporte-pièce la restriction dans l'échappement originale (Voir photo).



#8. Répéter à l'inverse les étapes d'installation pour le ré-assemblage du 'Downpipe' et de l'échappement d'origine en **n'oubliant pas de percer la restriction dans l'échappement d'origine.**

## FUEL SYSTEM

#1. Desserré l'écrou de rétention sur le dessus du plastique du réservoir d'essence.

#2. Pour retirer le plastique du dessus du réservoir, retirer les deux écrous à tête 8mm et prendre soins de déconnecter tout les connecteurs qui y sont attachés.



#3. Retirer les 4 boulons de type Torx T-40, les deux 'boulons-clip' du siège avec une douille 13mm ainsi que les deux boulons qui attachent les deux côtés du 'Pyramid-Frame' à la colonne de direction.

#4. Enlever le tuyau d'évent du réservoir à essence ainsi que les deux boulons à tête 10mm de chaque côté du réservoir à essence.

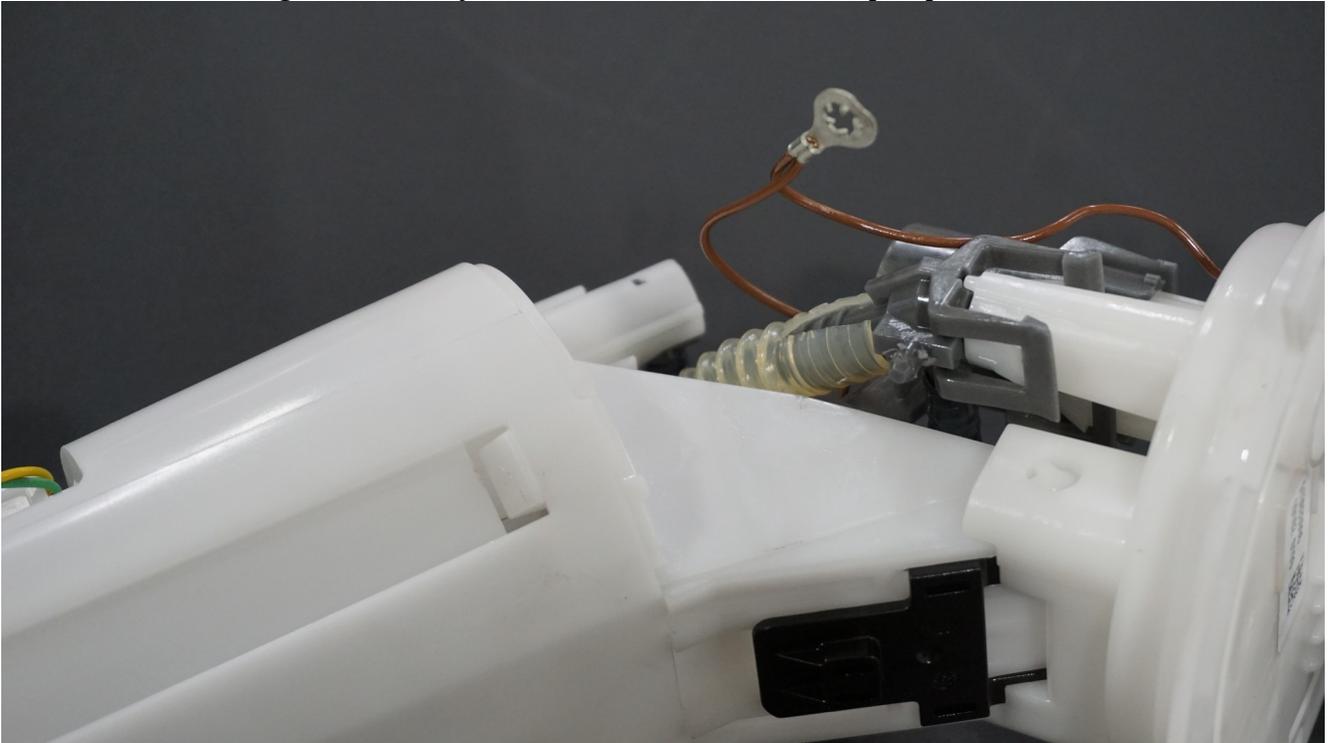
#5. Tirer légèrement sur le réservoir à essence pour exposer le connecteur et le tuyau d'alimentation d'essence en prenant soins de ne pas trop mettre de tension sur le tuyau, dévisser le boulon à tête 8mm et déconnecter le tuyau et le connecteur.

#6. Retirer l'attache en C de l'unité d'alimentation d'essence, tirer et avec un petit pic ou un tournevisse plat, libérer le diaphragme de la valve de non-retour localisée sous l'unité d'alimentation d'essence pour en vider le contenu et assécher l'unité.



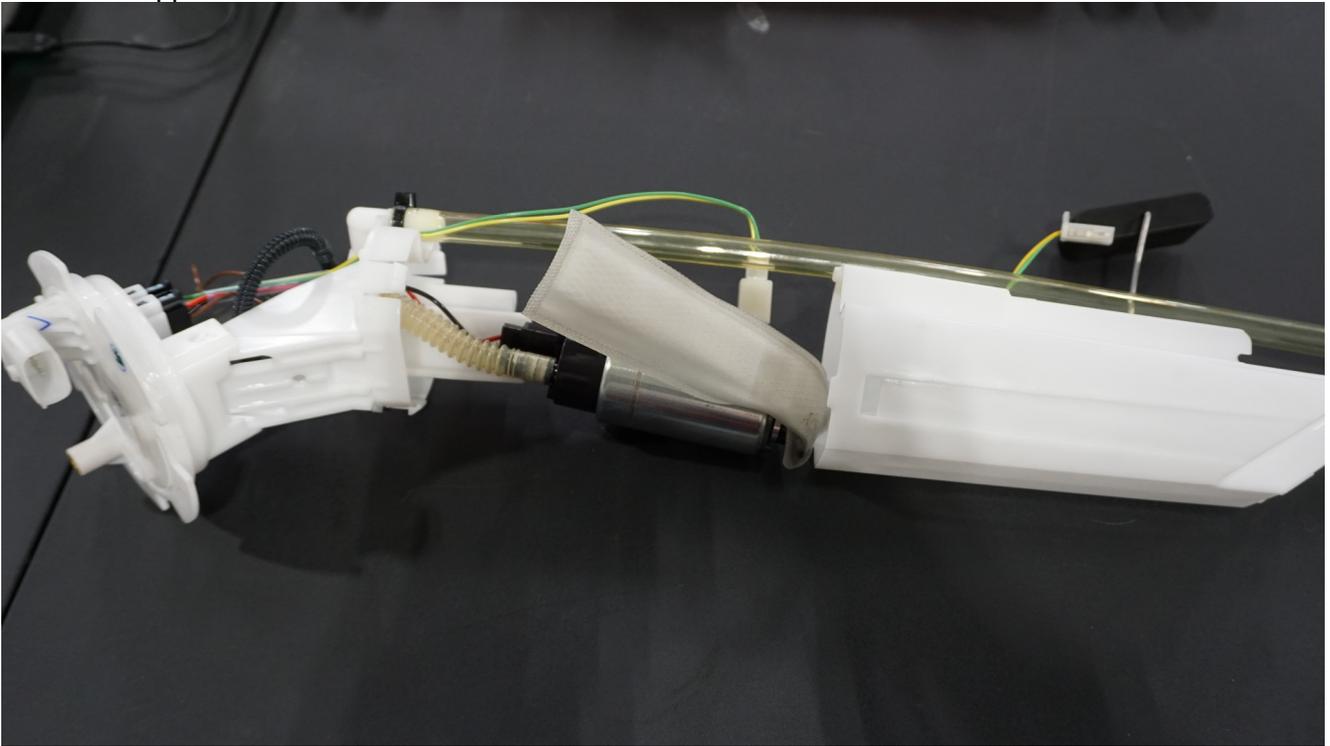
#7. Enlever le O-Ring de l'unité d'alimentation d'essence.

#8. Enlever la mise à la masse du 'quick connect' en plastique gris et couper ou si bien sec de vapeur d'essence, chauffer légèrement le tuyau d'alimentation venant de la pompe sur ce même connecteur.



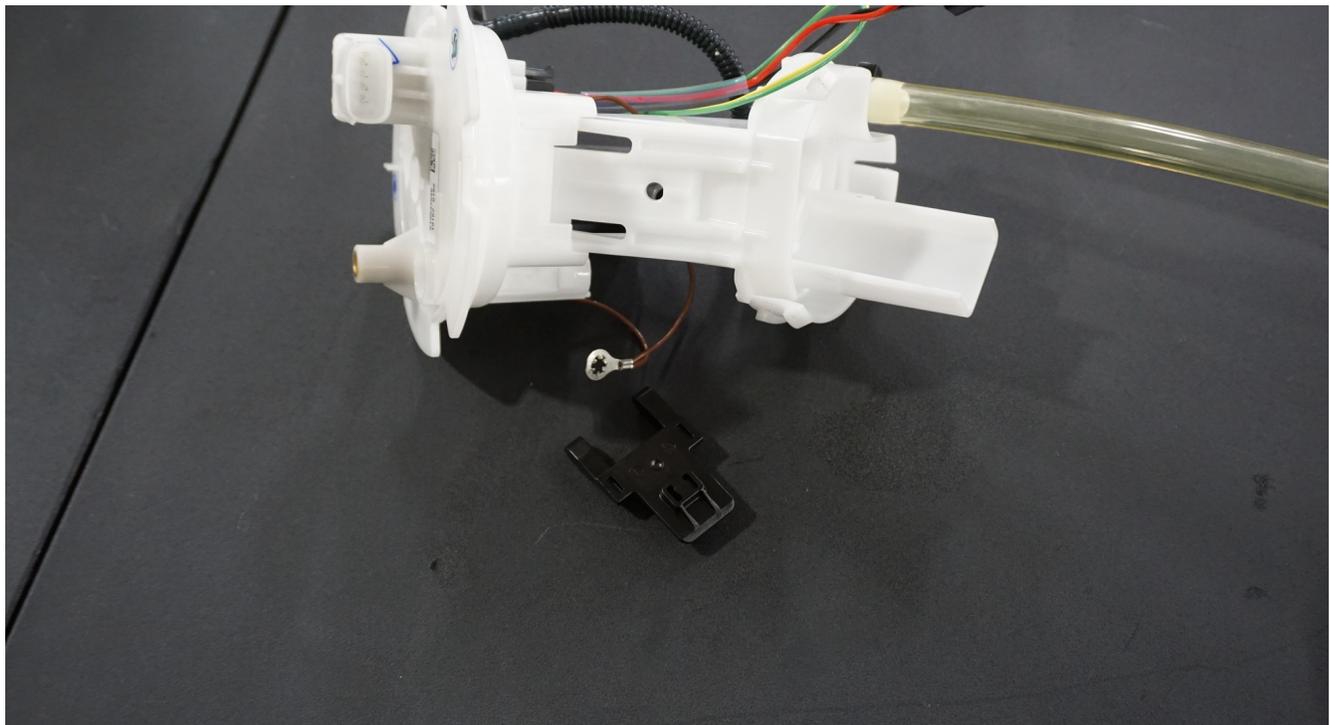
#9. Déconnecter le connecteur du capteur de niveau d'essence.

#10. 'Dé-clipper' le bas de l'unité d'alimentation d'essence.



#11. Déconnecter la pompe à essence et enlever la crépine. Retirer la pompe à essence.

#12. Déconnecter le 'quick connect' de la calotte originale. Lors du désassemblage, il y aura un petit ressort avec un bout de plastique noir qui sert de valve de non-retour. **Ne pas conserver la valve et le ressort lors du ré-assemblage de l'unité d'alimentation d'essence.**

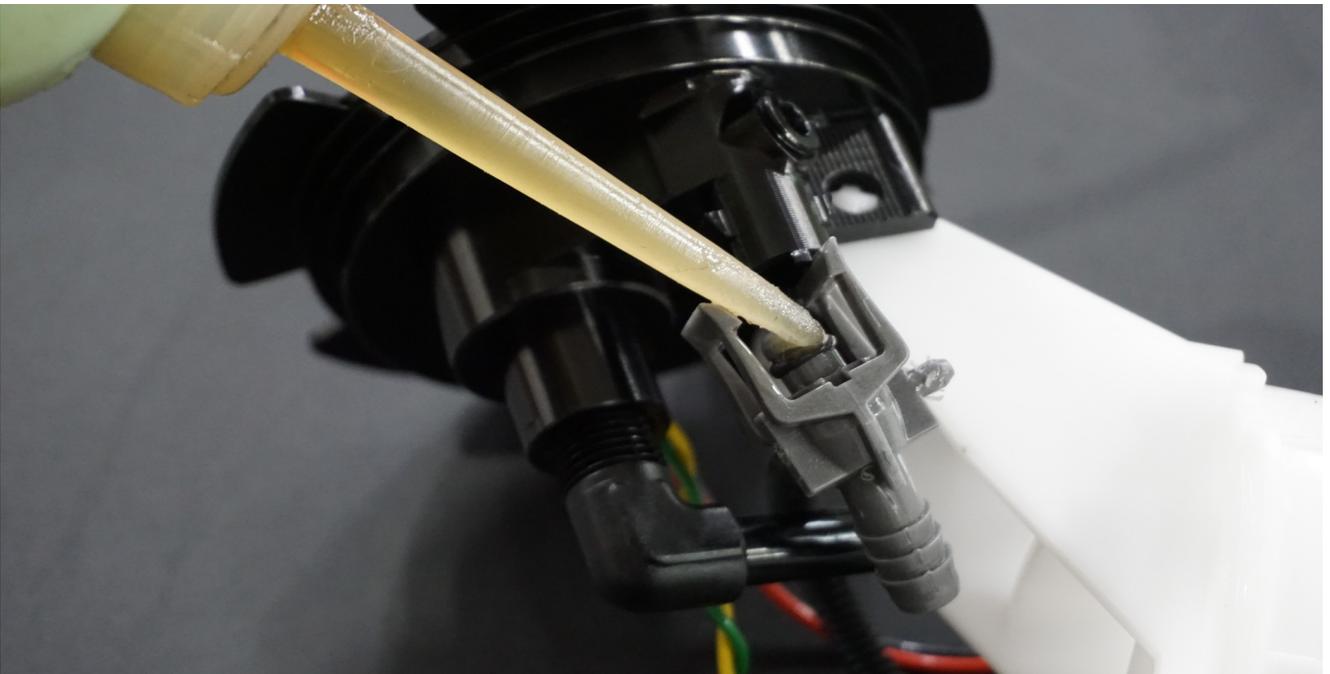


#13. Enlever l'attache de sécurité noir puis détacher la calotte de l'unité d'alimentation d'essence.



#14. Prendre la nouvelle calotte fournis par Precision EFI et assembler la partie du haut à celle-ci. Bien remettre l'attache de sécurité.

#15. Lubrifier le O-Ring avant de clipper le tuyau d'essence en prenant extrêmement soins de ne pas écraser et/ou sectionner le O-ring. Il doit être installer avec beaucoup de vigilance.

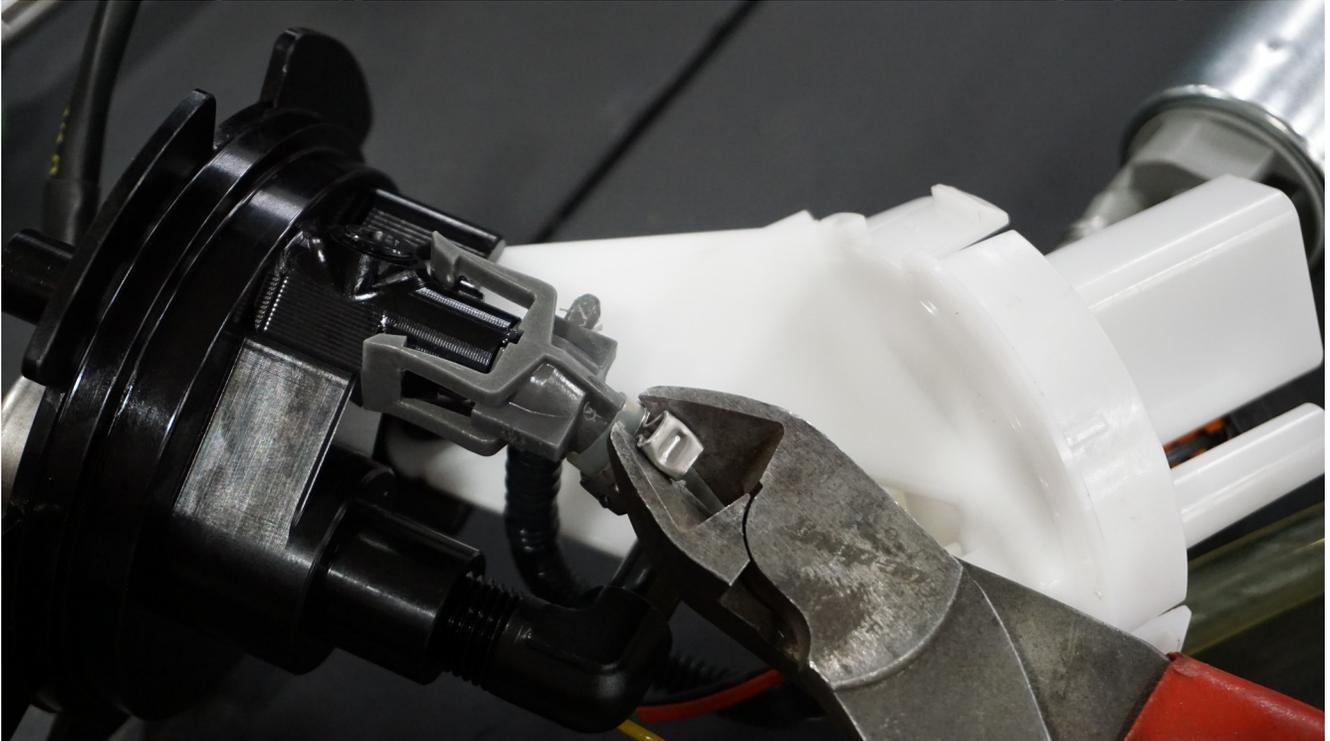


#16. Insérer le connecteur dans le trou.

#17. Légèrement chauffer le tuyau à essence puis insérer sur l'embout original gris en prenant soins d'aligner le côté connecteur dans l'endroit prévu a cet effet.

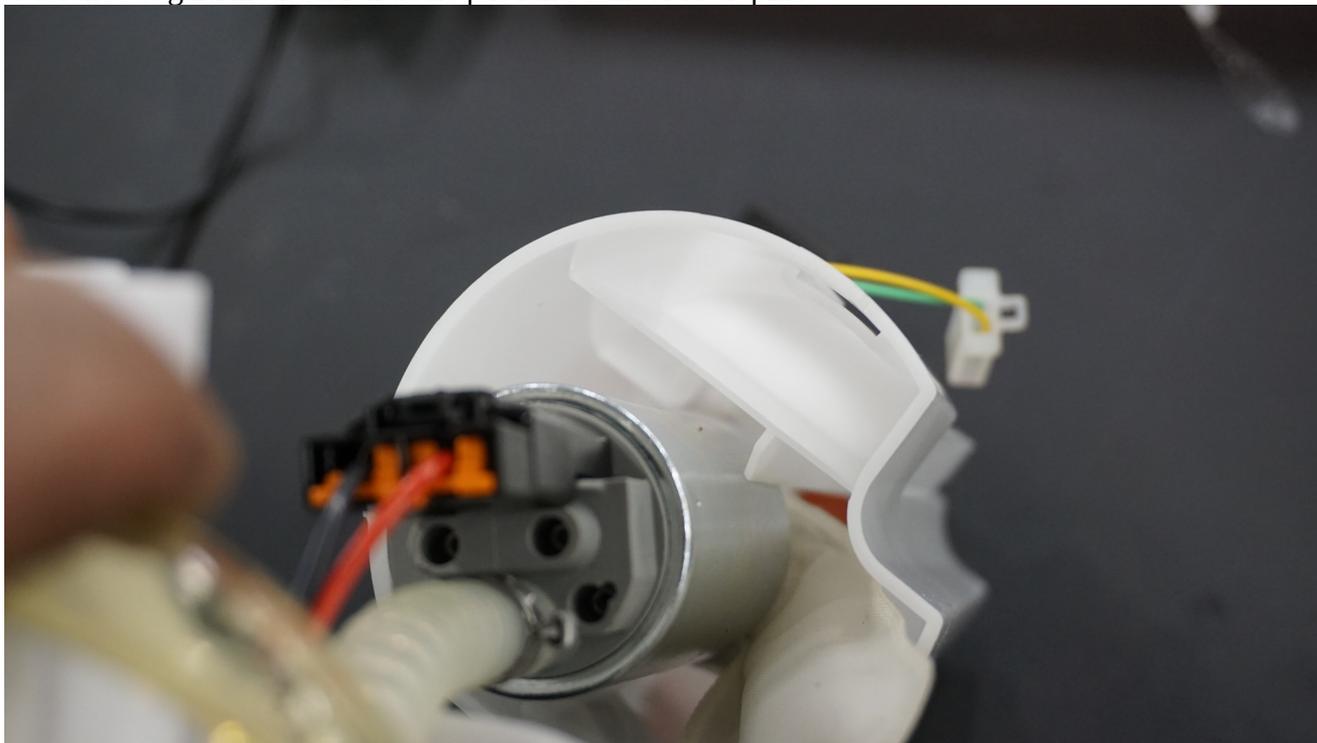


#18. À l'aide de pince de type 'Cutter' ou 'Oetiker', serrer le collet et connecter la pompe à gaz.

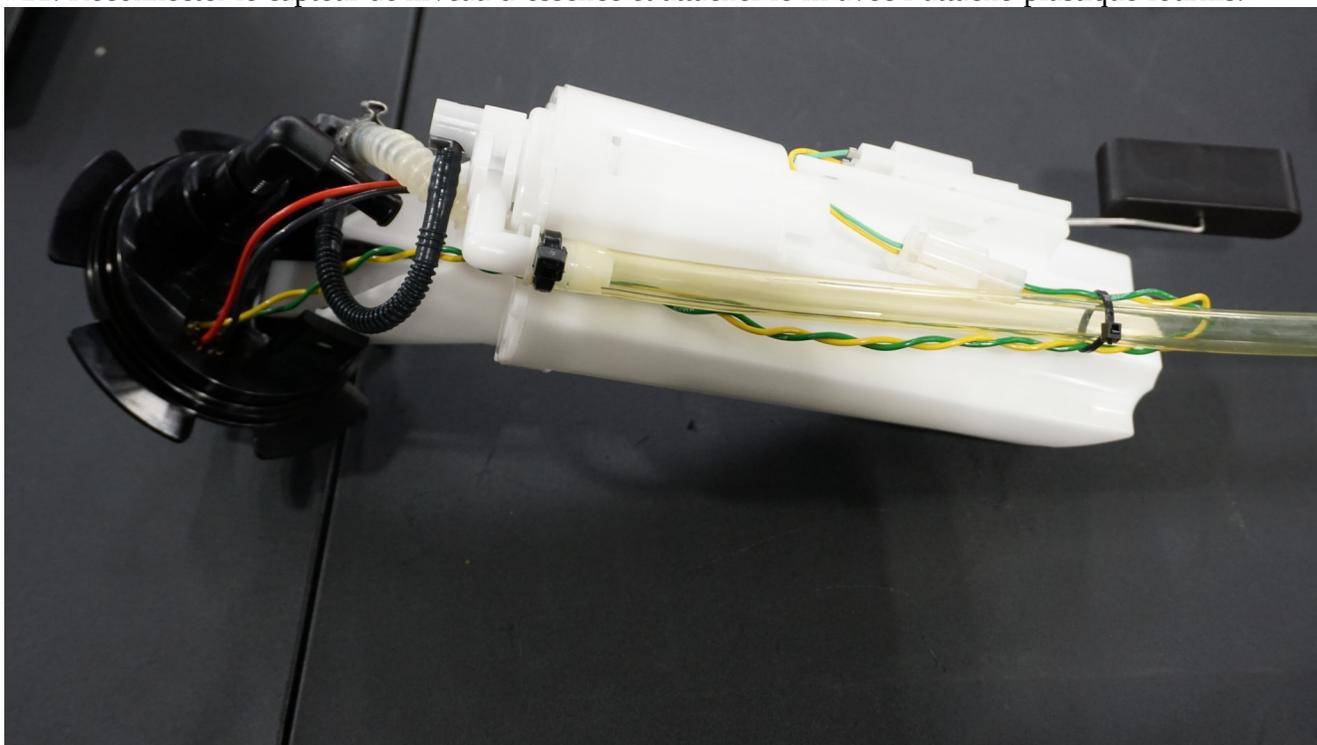


#19. Réinstaller la crépine originale.

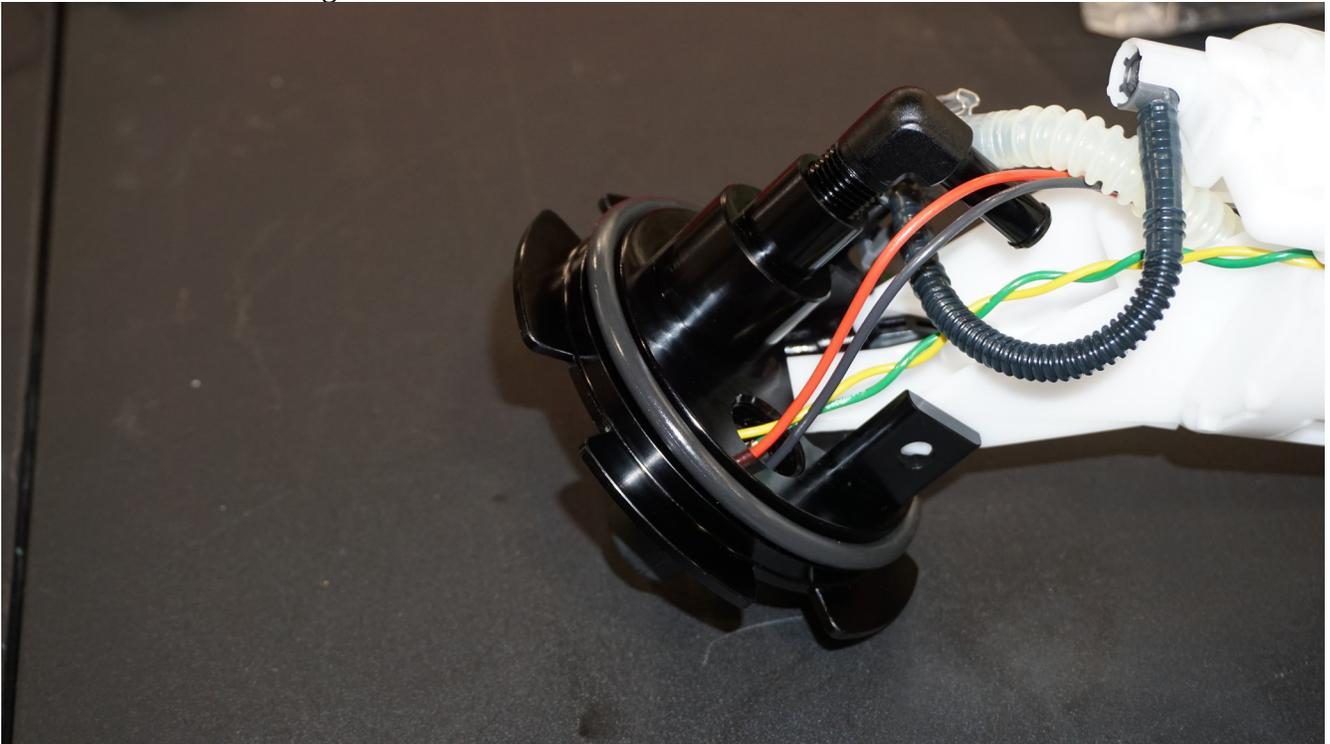
#20. Glisser la pompe à essence dans l'espace prévu de la partie du bas de l'unité d'alimentation d'essence et gardant attention de ne pas faire tomber la crépine.



#21. Reconnecter le capteur de niveau d'essence et attacher le fil avec l'attache-plastique fournis.



#22. Réinstaller le O-Ring et bien le lubrifier.



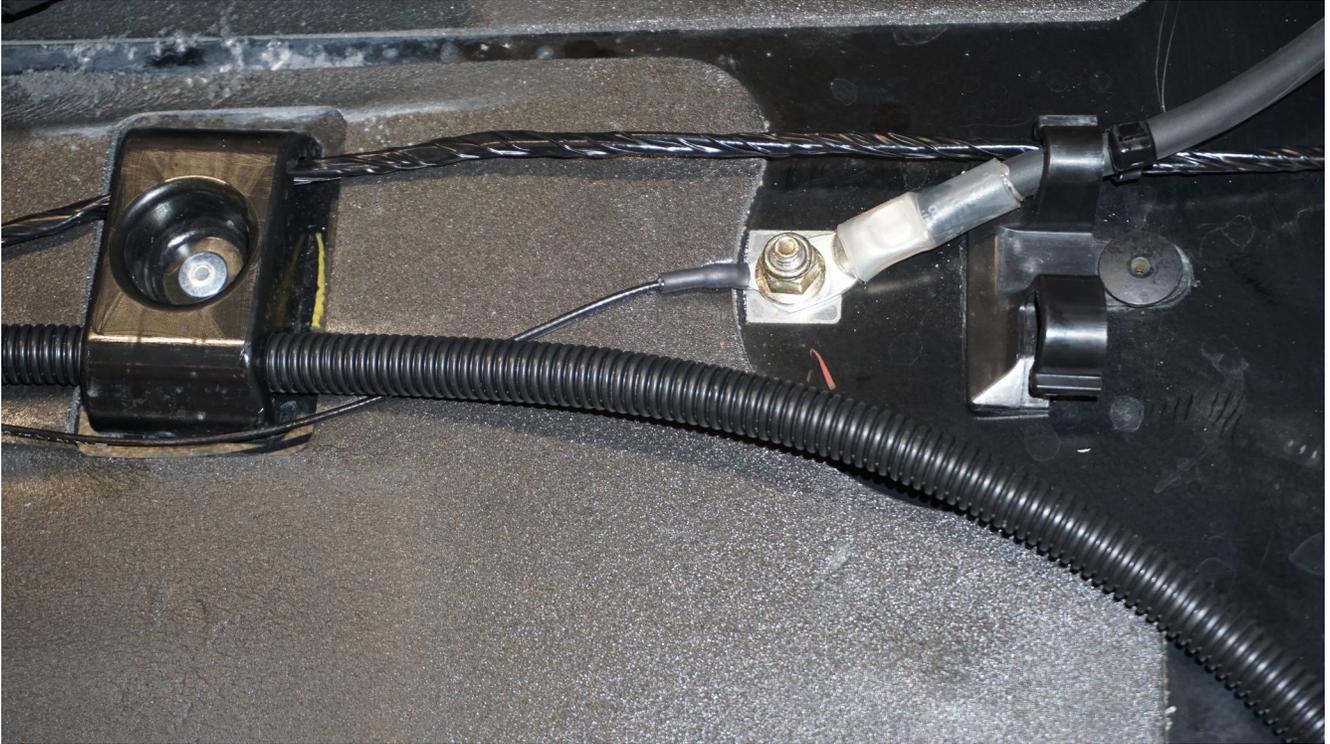
#23. Lors de la réinstallation de l'unité d'alimentation d'essence, faire sûr que la calotte est en position perpendiculaire avec le trou dans le réservoir d'essence et pousser bien droit.

#24. Mettre le réservoir d'essence en position couchée et laisser reposer quelques minutes. Inspecter pour signe de fuite. Si il y a fuite, répéter l'opération et pendant ce temps, installer la portion filage.

#25. Dévisser l'écrou à tête 10mm et installer l'anneau du fil rouge sur le côté batterie du solénoïde du démarreur.



#26. Installer le fil noir au boulon de de la mise à la terre de la batterie.



#27. Fixer la boîte a fusible sur le boulon de la braquette de l'activateur du reculons en passant tout les fils sous la tuyauterie de refroidissement moteur.



#28. Connecter le connecteur de la pompe à essence originale a celui de la boîte a fusible (Noir).

#29. Bien s'assurer d'attacher le tuyau 1/8" qui vien de l'espaceur du capteur de pression absolue en s'assurant de ne pas obstruer le passage et que ce dernier ne sois pas en contact avec aucune pièces mobiles de la motoneige(Jack Shaft, Collecteur d'admission, etc.).

#30. Remettre le réservoir à essence en place et s'assurer de bien connecter le tuyau a dépression 1/8" sur le régulateur à pression, le connecteur de type "Deutsch" ainsi que le tuyau d'alimentation d'essence à l'unité d'alimentation d'essence.



#31. Procéder au même étapes que le démontage en ordre inverse pour la ré-installation du réservoir à essence.

## CHARGE TUBES

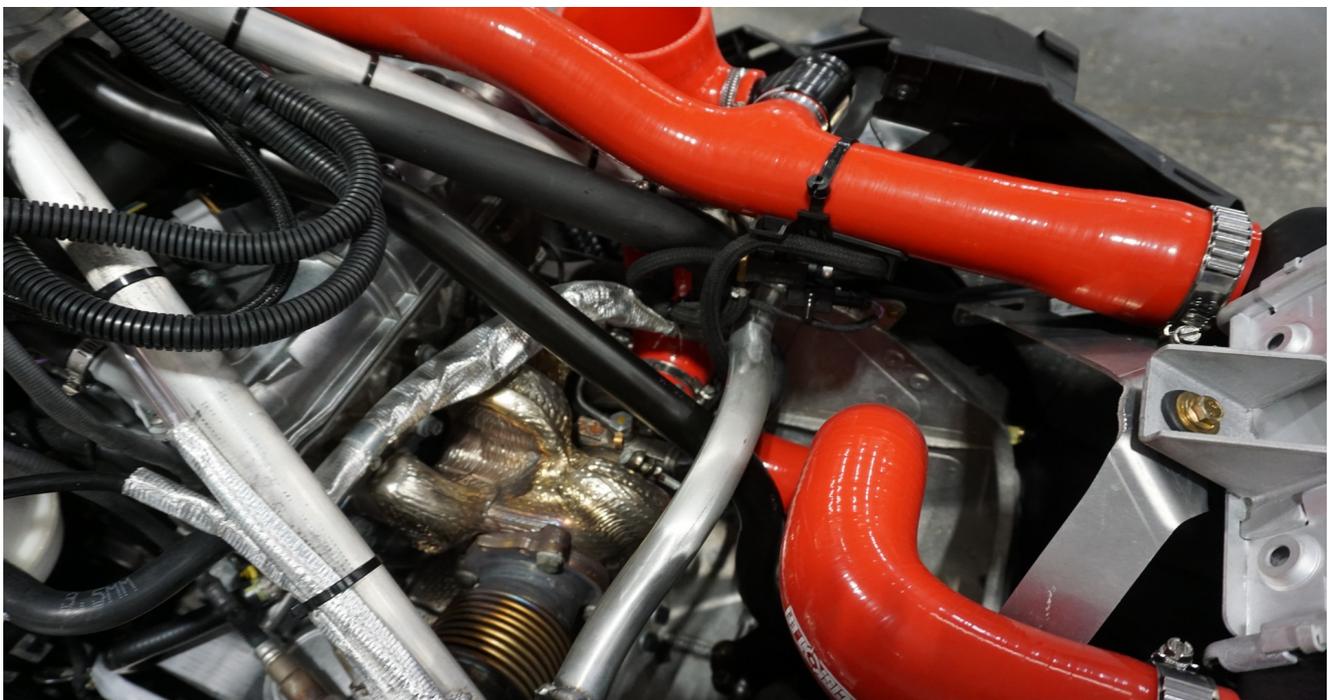
#1. Réinstaller le coude d'entrée d'air du turbo avec le collet original sans complètement serrer pour un ajustement ultérieur et bien s'assurer de reconnecter l'évent du solénoïde de boost et l'évent du carter moteur.

#2. Mettre en place les charge tubes avec les bons collets puis bien positionner le tuyaux se connectant au papillon d'admission et à l'intercooler avec la 'Blow-off Valve' en place dans le sens indiqué dans la photo. Utiliser le collet #24 pour le turbo, les deux #28 pour l'intercooler et le #32 pour le papillon d'admission.



#3. Serrer tout les collets de marque 'Murray' a exactement 50 in-lbs (5.1 Nm).

#4. Installer l'attache-plastique qui tien en place le solénoïde de boost sur le charge tube.



#5. Connecter le tuyau de dépression sur la 'Blow-off Valve' et sécuriser le tout.

#6. Assurez-vous que tous les connecteurs sont bien connectés puis procéder à une inspection visuelle pour être sûr que tous les fils sont bien sécurisés et que tout est installé conformément au manuel d'instruction.

#7. Réinstaller le capot et ne pas oublier de connecter l'entrée d'air du turbo.

#8. Reconnecter les lumières et le panneau d'instrument.

#9. Reconnecter la batterie.

#10. Procéder à la programmation de l'ECM avec votre Flash Tool Precision EFI.