



**Installation Instructions for Variable
Injector Controller #74070**

**Instrucciones de instalación del control
variable del inyector # 74070**

**Instructions de pose du module de
commande d'injection variable no 74070**

The Mr. Gasket Performance Group
Cleveland, Ohio
216.398.8300
www.mrgasket.com

.....

.....

.....

.....

INTRODUCTION

Thank you for purchasing the ACCEL/DFI Variable Injector Controller. The Variable Injector Controller (VIC) unit was designed to give the user the ability to adjust individual cylinder fuel delivery on the fly. Without complex computerized tuning tools, the user can extend fuel delivery time to each cylinder by up to 25%. The VIC also gives the user the ability to use high flow, low impedance injectors in systems designed for high impedance injection only, such as the ACCEL non-sequential ECU. (NOTE: low impedance injectors are usually around 4.7 Ohms in resistance or less. High impedance injectors range from 12 to 16 Ohms in resistance.)

This manual is written to assist you with the installation of your Variable Fuel Controller. Please review it carefully, before beginning your installation. If you have additional questions, call us at our ACCEL/DFI technical service number (216) 398-8300 EXT 5, between the hours of 8:30 A.M. and 5:00 P.M., Monday through Friday (Eastern Standard Time).

APPLICATION

The VIC is designed for Batch Fire Electronic Fuel Injection systems ONLY.

Your VIC is compatible with the following EFI systems:

1. ACCEL/DFI Spark/Fuel Management (non-sequential).
2. GM/Chevy Batch Fire ECU 1991 and earlier.
3. Ford Batch Fire ECU 1990 and earlier.
4. Haltech Batch Fire ECU's.
5. Motech Batch Fire ECU's.

INSTALLATION

1. Disconnect the positive (+) battery cable from the positive battery terminal.
 2. Locate the VIC injector harness in your kit. Remove existing injector harness and install the new VIC injector harness (see figure 1, and figure 1A.)
 3. Locate the VIC power cable assembly in your kit (see figure 2.)
 - 3a. Connect red wire of power cable assembly to positive terminal of car battery.
 - 3b. Connect black wire directly to negative car battery terminal. NOTE: If chassis ground or engine block ground is used. Be sure that ground between engine block/chassis and battery is good.
 - 3c. Connect pink wire of VIC power cable assembly to 12V switched power. NOTE: Be sure the 12V switched power source has power during engine cranking.
 4. Connect 3-pin male Packard connector from the VIC power cable assembly to 3-pin female Packard connector on VIC. (See figure 3)
 5. Connect 10-pin male Packard connector from VIC to 10-pin female Packard connector on injector harness. (See figure 3)
 6. If using an ACCEL/DFI Spark/Fuel Management ECU skip this step. Splice any one injector signal wire from your ECU to the round 5 pin Packard connector
-

provided in your kit. (See figure 4)

7. Hook the round female 5-pin Packard connector on the VIC to the round male 5-pin connector on the ECU. (See figure 3)
8. Mounting your VIC unit:
 - 8a. Your VIC unit is water-resistant ONLY, not waterproof. It should be mounted in a dry location.
 - 8b. During high output operating conditions, your VIC unit may reach case temperatures as high as 200+ degrees Fahrenheit. The suitable mounting location must be capable of handling this level of heat. If mounting in the engine compartment, mount in a well ventilated location away from exhaust plumbing.
9. Reconnect positive battery cable to positive car battery terminal.
10. Congratulations, you have finished the installation of your VIC unit.

VIC UNIT OPERATION

Each of the eight knobs on your VIC unit can extend the fuel delivery time to the cylinder number indicated on the label up to 25%.

For example, if you wanted to extend the fuel delivery time to cylinder 1 by 10%, you would loosen the hex head stop (located directly above the dial) and turn knob #1 counter-clockwise to point to the #10 position. Then you would re-snug the hex head stop. (See figure 5)

SPECIFICATIONS

Operating temperature:	-37° Fahrenheit to 185° Fahrenheit
Power Requirements:	Maximum: 18 Volts Recommended: 12 to 16 Volts Minimum: 6 Volts

INTRODUCCIÓN

Gracias por comprar el control variable del inyector ACCEL/DFI. La unidad del control variable del inyector (VIC) está diseñada para darle al usuario la capacidad de ajustar individualmente la entrega de combustible a los cilindros en el instante. Sin necesidad de herramientas de ajuste computarizadas ni complejas, el usuario puede expandir el tiempo de entrega a cada cilindro hasta 25 %. El VIC también le da al usuario la capacidad de poder usar los inyectores de alto flujo y baja impedancia en sistemas diseñados solamente para inyección de alta impedancia, como ser el ECU no secuencial de ACCEL (NOTA: los inyectores de baja impedancia trabajan habitualmente con una resistencia que está alrededor de 4.7 ohmios o menos. En los inyectores de alta impedancia, la resistencia varía entre 12 y 16 ohmios).

Este manual se ha escrito para ayudarle en la instalación de su control variable del inyector. Le agradeceremos que lo examine cuidadosamente antes de comenzar la instalación. Si tiene preguntas adicionales, llámenos al número de servicio técnico ACCEL/DFI: (216) 398-8300 Ext. 5, de lunes a viernes, entre las 8:30 a.m. y las 5: p.m. (hora estándar del este).

APLICACIÓN

El VIC está diseñado SOLAMENTE para sistemas electrónicos de inyección de combustibles (EFI) de disparo intermitente:

Su VIC es compatible con los siguientes sistemas EFI:

1. Manejo de chispa y combustible (no secuencial) ACCEL/DFI.
2. ECU de disparo intermitente GM/Chevy, 1991 y anteriores.
3. ECU de disparo intermitente Ford, 1990 y anteriores
4. Los ECU Haltech de disparo intermitente
5. Los ECU Motech de disparo intermitente

INSTALACIÓN

1. Desconecte el cable positivo (+) de la batería del terminal positivo de la batería.
 2. Encuentre la brida del inyector VIC en su juego. Saque la brida del inyector que tiene ahora e instale la nueva brida del inyector VIC (vea las figuras 1 y 1A).
 3. Encuentre el ensamblado del cable de electricidad del VIC en su juego (vea la figura 2).
 - 3a. Conecte el alambre rojo del cable de electricidad al terminal positivo de la batería
 - 3b. Conecte el alambre negro directamente al terminal negativo de la batería. NOTA: Si usa como conexión a tierra el chasis o el motor, asegúrese de que la conexión entre la batería y el chasis o el motor esté buena.
 - 3c. Conecte el alambre rosado del cable de electricidad del VIC a la fuente de corriente de 12 V con interruptor. NOTA: Asegúrese de que la fuente de corriente de 12 V con interruptor reciba corriente cuando arranca el motor.
 4. Una el conector Packard macho de 3 patillas del ensamblado del cable de electricidad del VIC al conector Packard hembra para 3 patillas en el VIC (vea la figura 3).
 5. Una el conector Packard macho de 10 patillas del VIC al conector Packard hembra para 10 patillas en la brida del inyector (vea la figura 3).
 6. Si usa el ECU de manejo de chispa y combustible ACCEL/DFI omita este paso. Empalme cualquiera de los alambres de señales del inyector de su ECU al conector Packard redondo de 5 patillas que viene con el juego (vea la figura 4).
 7. Enganche el conector Packard hembra redondo para 5
-

patillas del VIC al conector macho redondo de 5 patillas del ECU (vea la figura 3).

8. Montaje de unidad VIC

8a. Su unidad VIC es SOLAMENTE resistente al agua pero no a prueba de agua. Se debe instalar en un lugar seco.

8b. En condiciones de operación de alta entrega, la caja de su unidad VIC puede alcanzar temperaturas de más de 200 grados Fahrenheit. El sitio donde se instale debe poder soportar esas temperaturas. Si se instala en el compartimiento del motor, se debe hacer en un sitio bien ventilado y alejado de la tubería de escape.

9. Vuelva a conectar el cable positivo de la batería al terminal positivo de la batería.

10. Felicitaciones, ha terminado la instalación de su unidad VIC.

OPERACIÓN DE LA UNIDAD VIC

Cada una de las ocho perillas de su unidad VIC puede prolongar el tiempo de entrega de combustible al cilindro cuyo número aparece en la etiqueta hasta en un 25 %.

Por ejemplo, si desea prolongar el tiempo de entrega en el cilindro 1 en 10 %, usted debería aflojar el tope de la cabeza hexagonal (está justo por encima del dial) y girar la perilla No. 1 en sentido contrario a las agujas del reloj hasta el punto de la posición No. 10. Luego vuelva a ajustar el tope de la cabeza hexagonal (vea la figura 5).

ESPECIFICACIONES

Temperatura de operación:- 370 Fahrenheit a 1850 Fahrenheit

Requisitos de electricidad:

Máximo: 18 voltios

Se recomienda: de 12 a 16 voltios

Mínimo: 6 voltios

INTRODUCTION

Nous vous remercions d'avoir fait l'acquisition du module de commande d'injection variable ACCEL/DFI. Ce module de commande (VIC) a été conçu pour permettre à l'utilisateur de régler l'entrée de carburant pendant la conduite. Sans avoir à utiliser d'outils de réglage informatisés complexes, le conducteur peut prolonger la durée d'injection du carburant jusqu'à 25 %. Le VIC permet également à l'utilisateur d'employer des injecteurs à débit élevé et à impédance faible dans des systèmes conçus pour une impédance élevée seulement, comme l'unité de commande (ECU) non séquentielle ACCEL. (REMARQUE : Les injecteurs à faible impédance présentent habituellement une résistance d'environ 4,7 ohms ou moins. La résistance des injecteurs à impédance élevée varie de 12 à 16 ohms.)

Le présent manuel a pour but de vous aider à poser votre module de commande d'injection variable. Veuillez le lire attentivement avant de commencer la pose. Si vous avez d'autres questions, appelez le service technique ACCEL/DFI au (216) 398-8300, poste 5, du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 17 h (heure de l'Est).

UTILISATIONS

Le VIC est conçu pour les systèmes à injection électronique à allumage par paire SEULEMENT. Il est compatible avec les systèmes à injection électronique suivants :

1. Système de gestion du carburant et de l'allumage ACCEL/DFI (non séquentiel).
2. Unité de commande (ECU) d'allumage par paire GM/Chevrolet 1991 et antérieure.
3. Unité de commande d'allumage par paire Ford 1990 et antérieure.
4. Unité de commande d'allumage par paire Haltech.
5. Unité de commande d'allumage par paire Motech.

POSE

1. Débrancher le câble positif (+) de la borne de la batterie.
2. Trouver le faisceau de câble d'injecteur VIC dans votre ensemble. Retirer le faisceau existant et poser le nouveau faisceau VIC (voir les Figures 1 et 1A.)
3. Trouver le montage du câble d'alimentation du VIC dans votre ensemble (voir la Figure 2).

3a. Raccorder le fil rouge du montage du câble d'alimentation à la borne positive de la batterie.

3b. Raccorder le fil noir directement à la borne négative de la batterie. REMARQUE : Si la mise à la masse du châssis ou du bloc moteur est utilisée, s'assurer que la mise à la masse entre le châssis ou le bloc moteur et la batterie est bonne.

3c. Raccorder le fil rose du montage du câble d'alimentation du VIC à la source d'alimentation commutée de 12 volts. REMARQUE : S'assurer que la source commutée de 12 V est alimentée durant le lancement du moteur.

4. Raccorder le connecteur mâle à 3 broches Packard du montage du câble d'alimentation du VIC au connecteur femelle à 3 broches Packard sur le VIC (voir la Figure 3).
 5. Raccorder le connecteur mâle à 10 broches de Packard du VIC au connecteur femelle à 10 broches de Packard sur le porte-injecteur (voir la Figure 3).
 6. Si vous utilisez une unité de commande (ECU) de gestion du carburant et de l'allumage ACCEL/DFI, sauter cette étape. Relier un des câbles de signaux à l'injecteur de votre ECU au connecteur rond à 5 broches de Packard fourni dans l'ensemble (voir la Figure 4).
 7. Raccorder le connecteur femelle rond à 5 broches de Packard sur le VIC au connecteur mâle rond à 5 broches sur l'unité de commande ECU (voir la Figure 3).
-

8. Pose du VIC.

8a. Votre VIC est résistant à l'eau SEULEMENT, et non à l'épreuve de l'eau. Par conséquent, il devra être posé dans un endroit sec.

8b. Dans des conditions d'utilisation intense, le boîtier du VIC peut atteindre des températures dépassant 93 °C (200 °F). Par conséquent, son emplacement doit pouvoir supporter cette chaleur. Si le VIC est posé à l'intérieur du compartiment moteur, effectuer la pose dans un endroit bien ventilé, loin des tuyaux d'échappement.

9. Raccorder le câble positif de la batterie à la borne correspondante.

10. Félicitations, vous avez terminé la pose de votre module de commande d'injection variable (VIC)!

FONCTIONNEMENT DU VIC

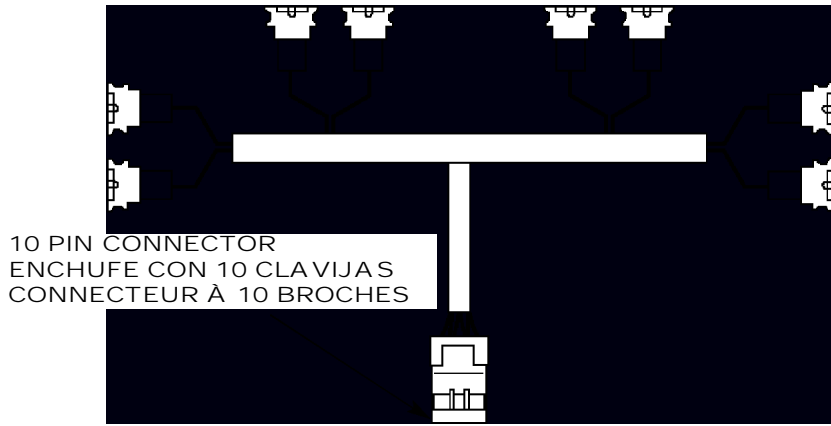
Chacun des huit boutons de votre VIC peut augmenter de jusqu'à 25 % le temps d'alimentation en carburant du cylindre dont le numéro est indiqué sur l'étiquette.

Par exemple, si vous voulez augmenter de 10 % le temps d'alimentation en carburant du cylindre 1, il suffit de desserrer la butée à tête hexagonale (située directement au-dessus du cadran) et de tourner le bouton no 1 dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à la position no 10. Ensuite, resserrer la butée à tête hexagonale (voir la Figure 5).

CARACTÉRISTIQUES

Température de fonctionnement :
-38 °C (-37 °F) à 85 °C (185 °F)

Exigences de tension : Maximum : 18 volts
 Recommandée : 12 à 16 volts
 Minimum : 6 volts



INJECTOR POSITIONS FOR ALL CHEVY V8 APPLICATIONS

POSICIONES DEL INYECTOR PARA TODAS APLICACIONES DE CHEVY V8

POSITIONS DE L'INJECTEUR POUR TOUTES APLICACIONES CHEVY V8

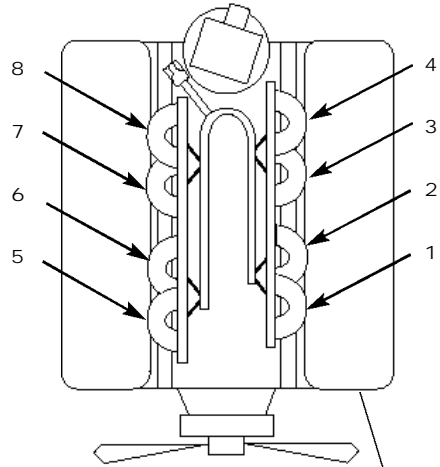


Figure 1A
Figura 1A
Figure 1A

INJECTOR POSITIONS FOR ALL CHEVY V6 APPLICATIONS

POSICIONES DEL INYECTOR PARA TODAS APLICACIONES DE CHEVY V6

POSITIONS DE L'INJECTEUR POUR TOUTES APLICACIONES V6

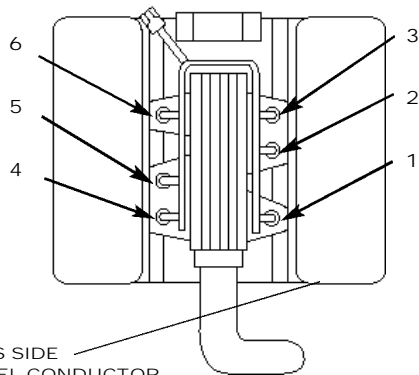


Figure 2
Figura 2
Figure 2

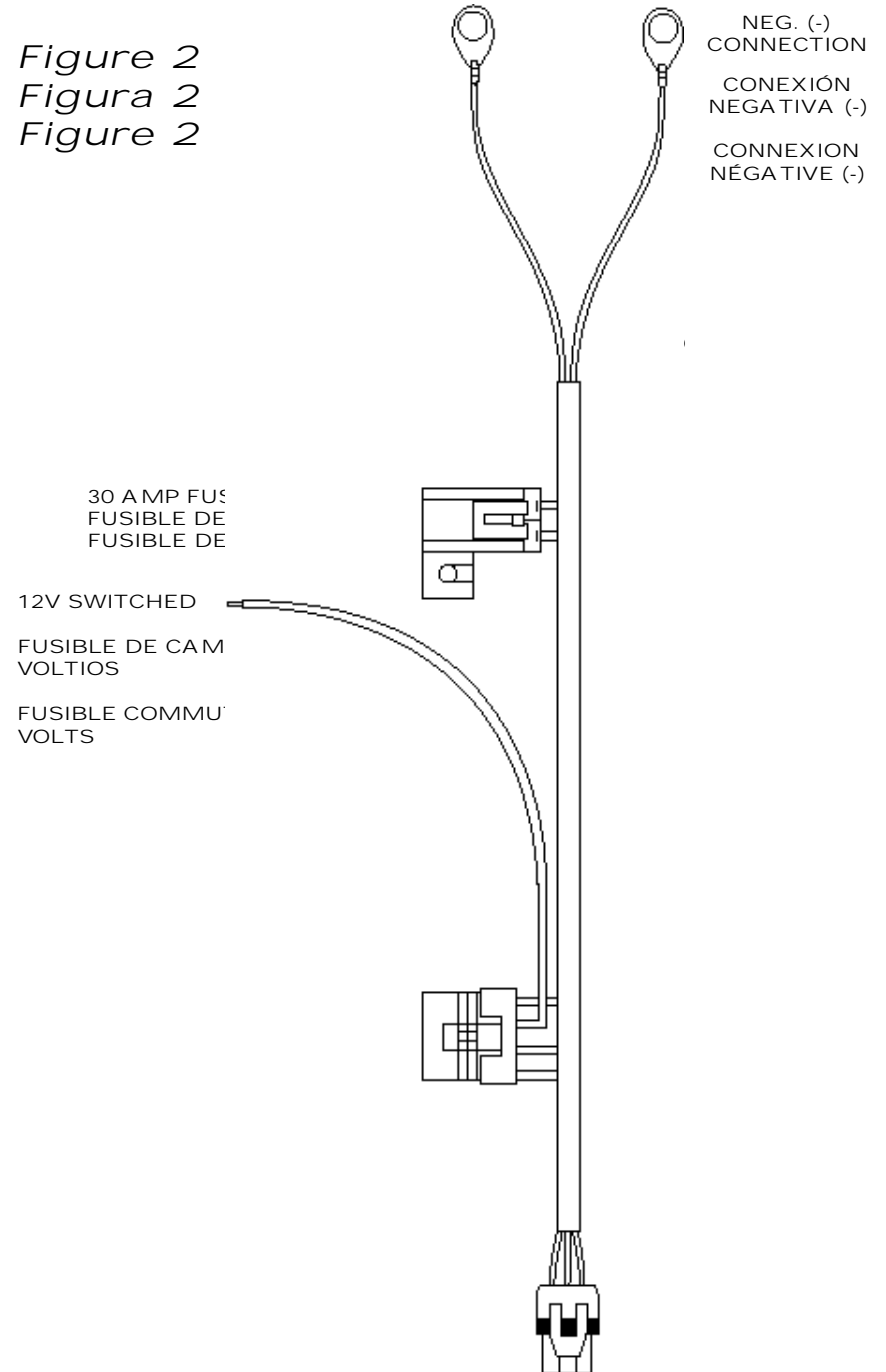


Figure 3
 Figura 3
 Figure 3

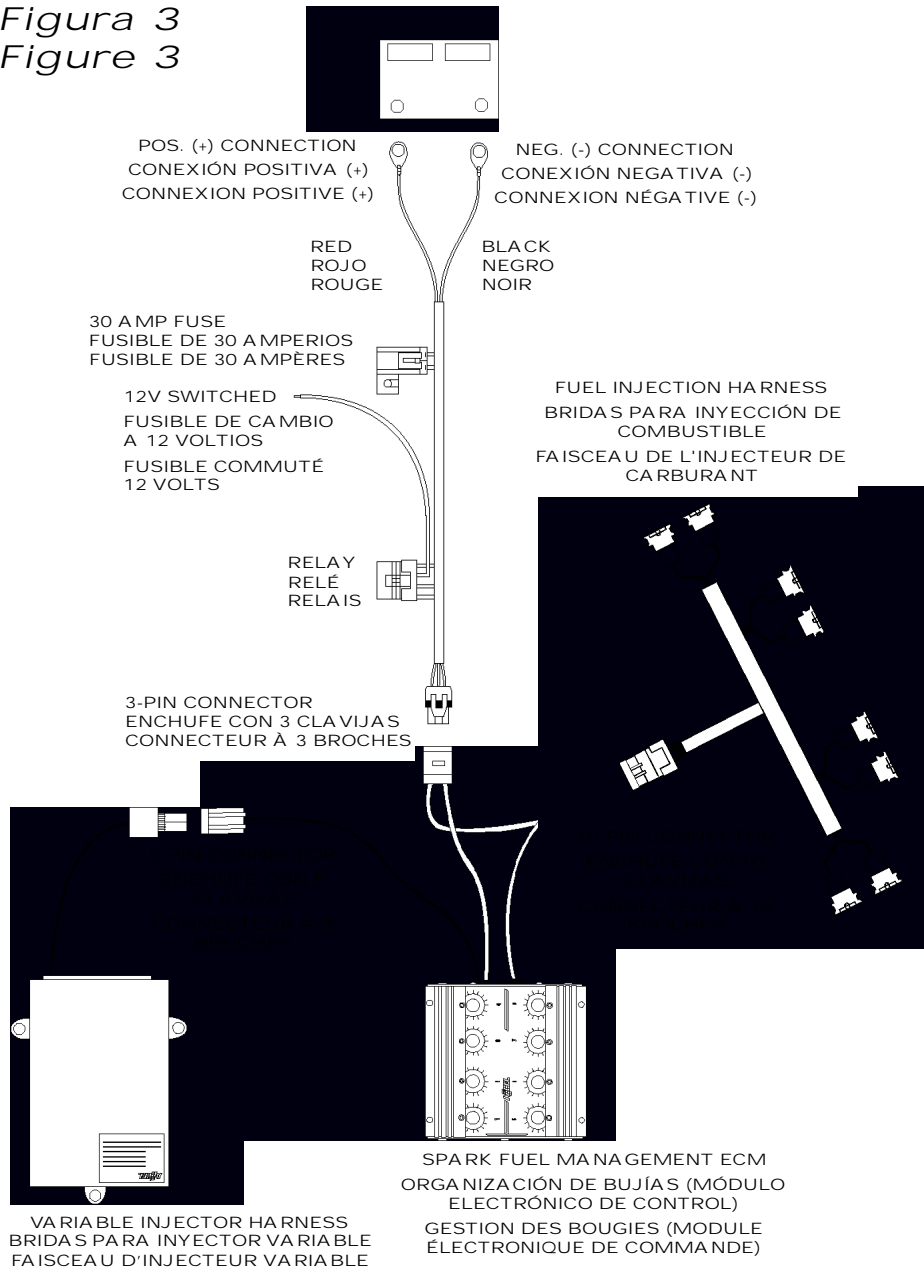


Figure 4
 Figura 4
 Figure 4

