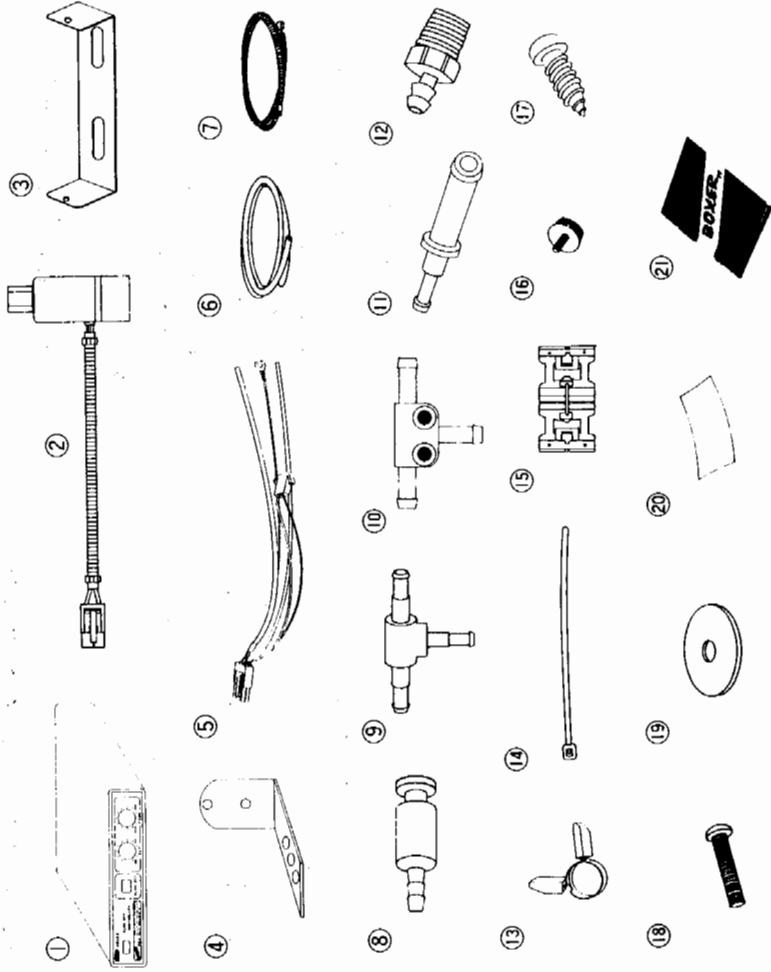


# 〈パーツリスト〉



No.	パーツ名	ロット	No.	パーツ名	ロット
1	コントロールユニット	1	12	タケノコPTI/8	3
2	ソレノイドバルブユニット	1	13	ホースバンド	4
3	コントロールユニット取付ステー	1	14	タイラップ	10
4	バルブユニット取付ステー	1	15	エレクトロタップ	1
5	コントロールユニット接続ケーブル	1	16	コントロールユニット取付用ビス	2
6	φ7×φ3ゴムホース	2m×2	17	ステー取付用タッピングスクリュー	2
7	バルブ延長ケーブル	1	18	バルブ取付用ネジ	2
8	タケノコレヂューサ	1	19	ケースラバー	2
9	φ4Tジョイント	1	20	両面テープ	1
10	φ6-φ4Tジョイント	1	21	取扱説明書	1
11	異径ジョイント	2			

## 〈BC-1オプシヨソ継手〉

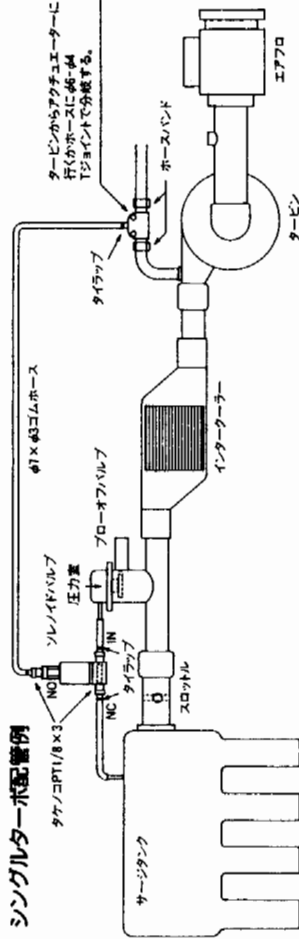
定価 ¥1,200

パーツ/ニツプル(タケノコPTI/8)1ケ φ6-φ4Tジョイント1ケ φ4Tジョイント1ケ

# 配管方法

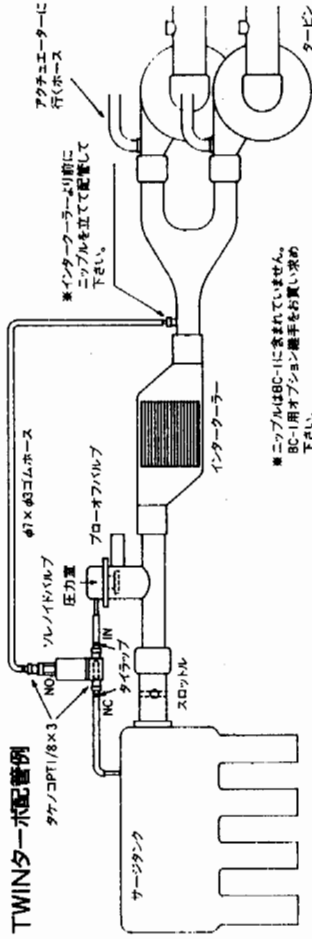
- ①タービンからアクチュエーターに行く配管の間にφ6T-φ4Tジョイントを付け分岐させタイラップで固定します。
- ※VVC等がある場合はバルブ以前でφ6T-φ4Tジョイントを配管して下さい。
- ※過給圧コントロールソレノイド、ブースト圧H、LOモード(スターレット等)付の車種に取り付ける場合は、タービンからアクチュエーターに行くホースからの分岐はさせてTWINターボ配管例の様に配管して下さい。
- ※インタークーラー以降からタービンのアクチュエーターに配管されている車はインタークーラーより前で直接NOポートに配管した方がハイブースト時の圧力もれが少なくなります。
- ②①で分岐した配管にφ7×φ3ゴムホースを適当な長さで切断し、タケノコPTI/8を使用してバルブのNOポートに配管します。
- ③ノーマル時にプロオファバルブ圧力室とサージタンク間に接続されていた配管をバルブのNCポートとサージタンク、INポートとプロオファバルブ圧力室とをタケノコPTI/8を使用して配管します。(INポートとプロオファバルブ圧力室の配管はできるだけ短くして下さい。)
- ノーマル配管を適当な所で切断してその間にソレノイドバルブを取り付けると配管が簡単です。

## シングルターボ配管例



※ツインターボ車の配管はシングルターボの配管例と同じように配管して問題ありませんが、下図のようにインタークーラーより前のインタークーパイプにφ8.2のドリルで下穴を開けてタップを切りニツプル(タケノコPTI/8)を立てて、そこからNOポートに配管した方がより安定した動作が得られます。

## TWINターボ配管例

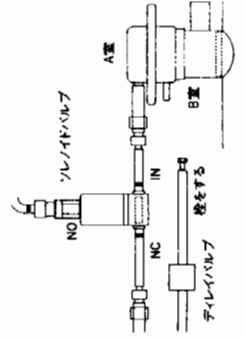


※ニツプルはBC-1に含まれていません。BC-1用オプシヨソ継手をお買い求め下さい。

※トヨタ車(MR2等)差動圧タイプのプロオファバルブが付いている車はA室とバルブのINを配管し、B室に接続されている配管は抜いてB室は大気開放、配管には栓をしてください。

(1JZ系の車種はプロオファバルブの取付け方が逆になっている為、プロオファバルブ自体をはずして配管をメクラ栓しなければなりません。)

※1JZ系純正プロオファバルブ専用ステー(メクラ栓、取付ステー、取付ボルト)をお買い求め下さい。

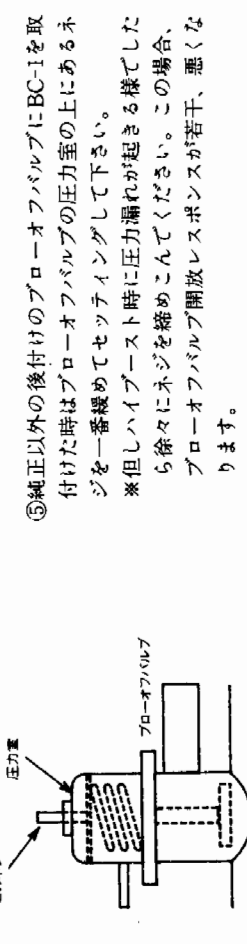
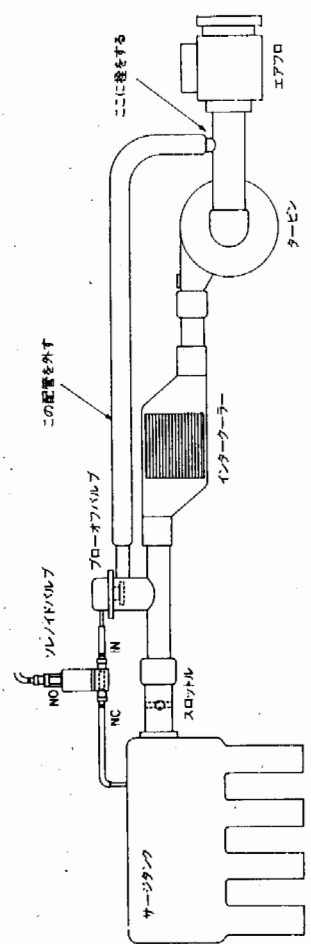


## 基本配線方法

まず、ボンネットをあけて、バッテリーのマイナス端子を外してください。

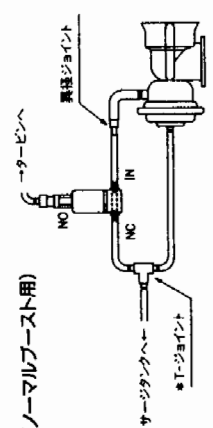
- ① エンジンルーム内にバルブユニット配置後、バルブ延長ケーブルのコネクタを接続し室内に通して下さい。
- ② サージタンクより出ている、圧力のかかる純正のゴムホースをまっすぐカッターナイフで切断し(ニツパーやペンチで切断するとエア漏れの原因になります)、φ4Tジョイントを間に配管して残りのポートにφ7×φ3ゴムホースを配管して室内に通した後、タケノコレデューサを使用して圧力ホースを差し込み口より出ているホースにしっかりと固定して下さい。
- ※前ページでサージタンクからソレノイドバルブに配管したホースからの分岐は選別して別のサージタンク圧の取れる配管より圧力をとってください。(キャニスターに行く配管の間等) サージタンクからソレノイドバルブに配管したホースから分岐するとBC-1が誤作動する場合があります。
- ③ コントロールユニット・リアのコネクタにユニット接続ケーブルのコネクタをしっかりと差し込んでください。
- ④ コントロールユニット接続ケーブルから出ている2本(赤・黒)の線をエレクトロタップを使用し、配線してください。
1. 赤線→ACC (キーをACCの位置にした時に+12Vの電圧の出ている所)
2. 黒線→ボディーアース (プラスチックスを止めているネジは選んでください。)
- ⑤ ①で室内に引き込んだソレノイドバルブ延長ケーブルのコネクタとユニット接続ケーブルから出ている、黄・青線のコネクタをしっかりと差し込んでください。
- ⑥ 本体を確実に固定する前に、設定方法に従って設定した後にはコントロールユニットを取付けてください。

④ ノーマルバルブにBC-1を取付けた場合はプロオーフバルブからの排気戻り配管を取り外し、大気開放して下さい。但し、大気開放にした場合エアクリナーナ側はエアを吸わないように適当な物で栓をしてください。

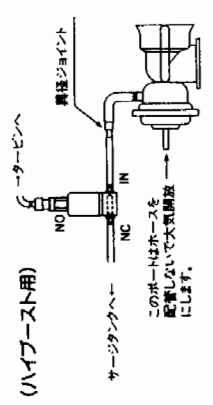


⑤ 純正以外の後付けのプロオーフバルブにBC-1を取付けた時はプロオーフバルブの圧力室の上にあるネジを一番緩めてセッチイングして下さい。  
※但しハイブースト時に圧力漏れが起きる様でしたら徐々にネジを締めこんでください。この場合、プロオーフバルブ開放レスポンスが若干、悪くなります。

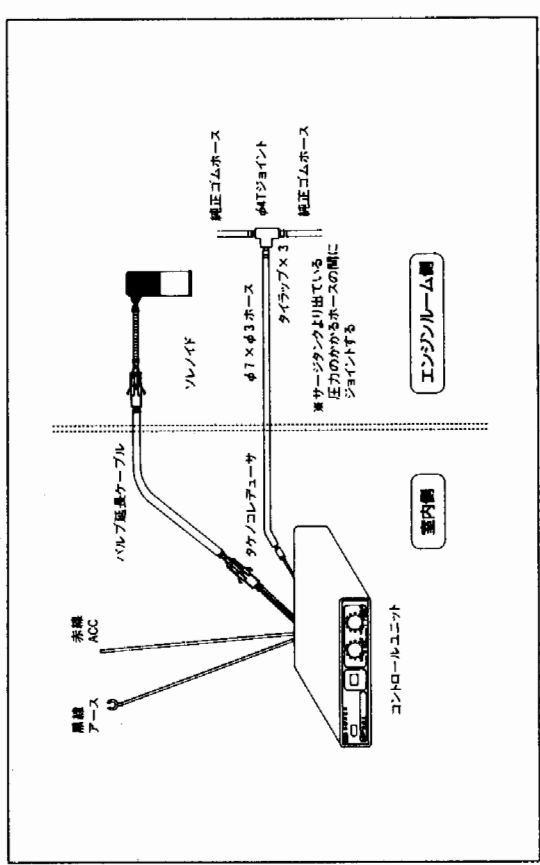
⑥ HKS製スーパープロオーフバルブにBC-1を取付けた時はノーマルバルブ用とハイブースト用の2種類の配管方法があります。下図を参照してください。

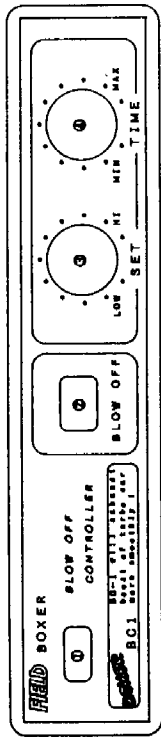


※T-ジョイントはBC-1に差付けています。BC-1用オプション選手をお買い求め下さい。



※ハイブースト配管はノーマルバルブ配管よりもフロアバルブ開放レスポンスが若干、悪くなります。

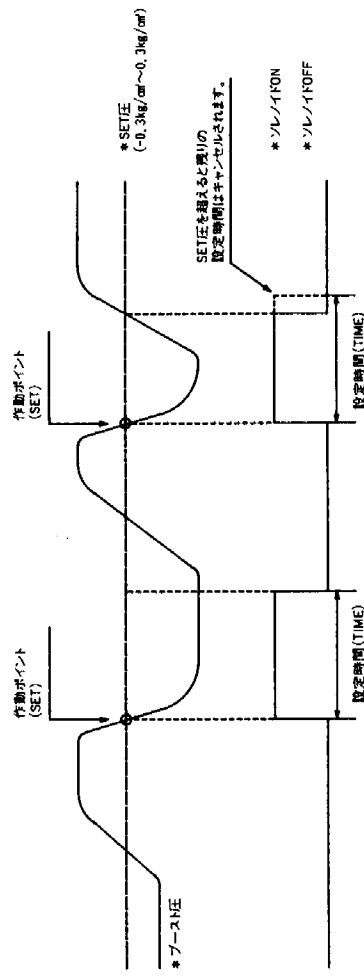




- ①POWER LED .....KEY ONで点灯します。
- ②BLOW OFF LED.....ブローオフバルブが開いている時に点灯します。  
 ※ソレノイドバルブが作動している時に点灯しますので必ずしもブローオフバルブが作動しているとは限りません。
- ③ブローオフセットボリューム.....ブローオフバルブの開くタイミングを調整するボリュームです。(約0.3 kg/cm<sup>2</sup>~0.3kg/cm<sup>2</sup>)  
 ※セットした圧力以下になるとソレノイドバルブが作動します。
- ④ブローオフタイムコントロールボリューム.....ブローオフバルブの開弁時間を調整するボリュームです。(約0.1秒~1秒)  
 ※但しセットボリュームでセットした圧力以上になるとキャンセルされます。

ブローオフバルブは圧力室内にあるスプリングのレートによってバルブの開くタイミングが決まるので、スプリングを縮めるだけの負圧がかかるとバルブが開き、インテークパイプ内の圧力を排気します。  
 ノーマルのブローオフバルブはスプリングが弱く、すでにアイドリングの負圧で開いている為に大気開放にするとブローオフバルブからエアを吸ってしまいアイドリングが不安定になります。又、社外品のブローオフバルブはアイドリングの負圧で開かないようにスプリングのレートが強い為アイドリング以下の負圧でしか作動しません。この様な不具合をBC-1を取り付ける事により解消できます。

- ・エンジンを始動しソレノイドバルブ及びタービン廻りの配管等からエア漏れがないか確認してください。
- ・コントロールユニットのパワーLED、バックライトが点灯している事を確認してください。
- ・ブローオフバルブの開くタイミングをブローオフセットボリュームで希望の値にSETしてください。(約0.3kg/cm<sup>2</sup>~0.3kg/cm<sup>2</sup>)  
 ※セットボリュームでSETした値はソレノイドバルブの作動ポイントとなりますのでその値からブローオフバルブの圧力室内に負圧が入ります。実際にブローオフバルブが開くタイミングは圧力室内のスプリングのレートによって決まります。
- ・ブローオフバルブの開く時間をブローオフタイムコントロールボリュームで希望のTIMEにセットしてください。(約0.1秒~1秒間)



### 注意事項

- ・シケンシヤルターボ、HKSスーパーブローオフバルブはBC-1用オプション継ぎ手が必要となります。
- ・バルブユニットは高熱と水に弱いパーツですので、取付場所にご注意ください。
- ・エンジン始動時セットボリュームでSETした値によってはBLOW OFF LEDが点灯する場合がありますのが故障ではありません。
- ・BC-1ソレノイドバルブの配管は短い方がブローオフバルブのレスポンスが良くなります。