

## Installation

1. Check that you have all parts required for installation, and the engine is cool.
2. Disconnect the negative (-) battery cable.
3. Gauge mounts in a 52.4mm hole. Use supplied brackets and nuts to secure gauge to dash.
4. Drill 25.4mm diameter hole where sensor passes through sheet metal (such as firewall) and install rubber grommet provided. (Grommet will require slit.)
5. Securely mount the Boost sensor to the firewall or body panel with pressure port facing down. (Bracket fabrication may be required.)
6. Install T-Fitting in a manifold vacuum hose. Attach one end of the nylon tubing to the T-Fitting using a tubing adapter. Connect the other end of the nylon tubing to the Boost sensor with the other tubing adapter.
7. Connect the white wire to dash lighting or switchable 12V light source.
8. Connect the red power wire to a switched +12 volt source that maintains power during engine cranking. Most vehicles break the electrical connection to accessories while the engine is being started. If the boost gauge is connected to one of these circuits, the auto zero function will not work properly and inaccurate readings will result. To determine whether a switched source maintains power during starting, look for electrical accessories in the vehicle that remain on while the engine is being started. Connect the red power wire to the same circuit that powers one of these accessories. The connection can be tested by turning the key switch from off to on, the pointer will move backward to the stop pin and then move to zero. Once the pointer has reached zero, start the engine. If the pointer reads vacuum without returning to the stop pin, a suitable connection has been found. If the pointer moves to the stop pin and then reads vacuum, another power circuit must be found.

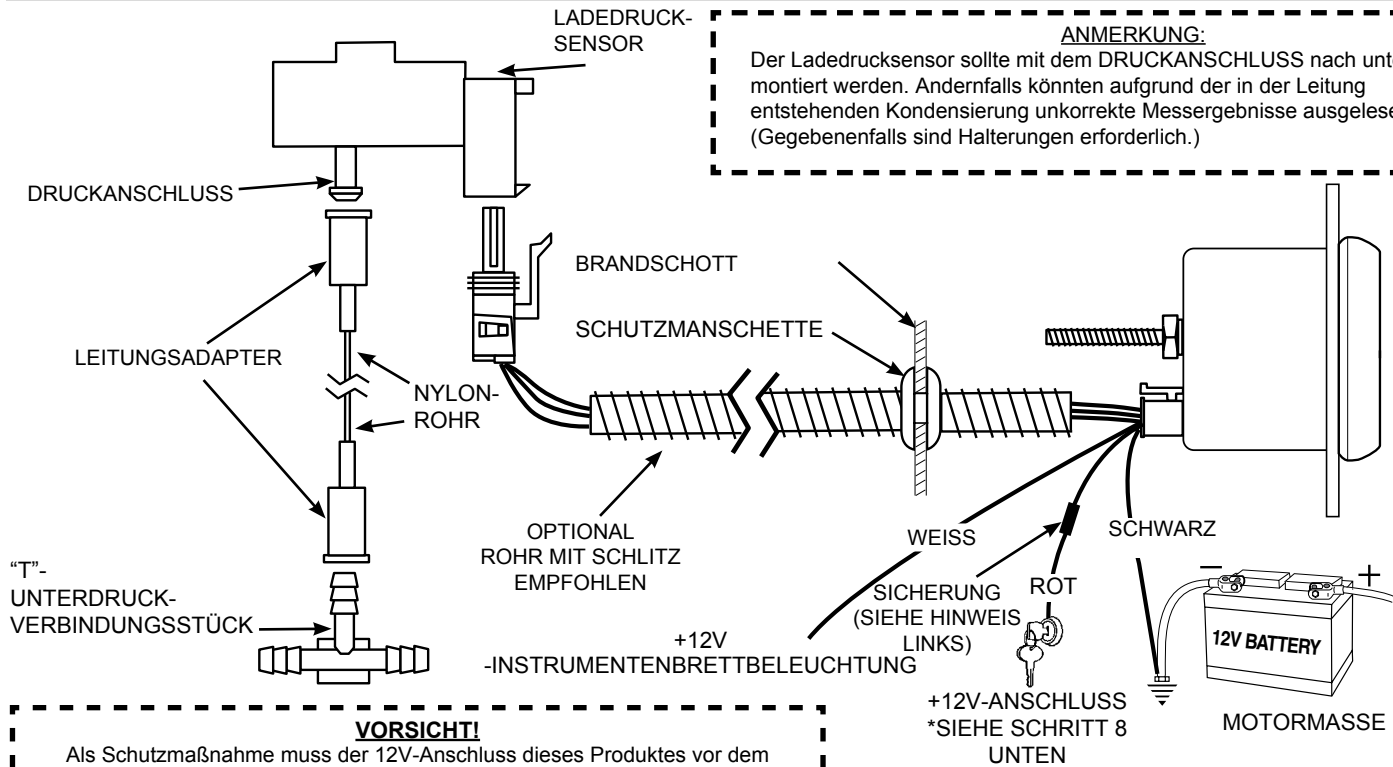
## Power-Up

The pointer will move backward to the stop pin and then move to zero. This procedure is an auto-calibration function and is performed on every power-up. While this test is being performed, the gauge may make a clicking sound. This is normal.

Electronic Boost/Vac gauges are equipped with an auto zero function used to compensate for operation at varying altitudes. This function takes a pressure reading during the time that the key switch "flips through" from the ON position to the START position. The reading represents zero pressure and is used to set the zero point on the gauge each time the engine is started.

## Warranty

Stack Limited warrants this product (excepting associated sensors which are consumable items) to be free from defects caused by faulty materials or poor workmanship for 1 year from the date of consumer purchase. This warranty applies only to the original purchaser of product and is non-transferable. All implied warranties shall be limited in duration to the said warranty periods above. Breaking the instrument seal, improper use or installation, accident, water damage, abuse, unauthorized repairs or alterations voids this warranty. Stack Limited disclaims any liability for consequential damages due to breach of any written or implied warranty on all products manufactured by Stack Limited.



## Installation

- Überprüfen Sie, ob alle für die Installation erforderlichen Teile vorliegen und der Motor kalt ist.
- Klemmen Sie das negative (-) Batteriekabel ab.
- Das Messgerät wird in einer 52,4mm-Bohrung montiert. Verwenden Sie die mitgelieferten Halterungen und Sicherungsmuttern, um das Messgerät im Instrumentenbrett zu sichern.
- Bohren Sie ein Loch mit einem Durchmesser von 25,4mm für die Blech-Sensordurchführung (z.B. beim Brandschott) und montieren Sie die mitgelieferte Schutzmanschette. (Manschette muss über einen Schlitz verfügen.)
- Montieren Sie den Ladedruck-Sensor am Brandschott bzw. am Karosserieblech mit dem Druckanschluss nach unten. (Gegebenenfalls sind Halterungen erforderlich.)
- Schließen Sie das T-Verbindungsstück an einen Unterdruckrohrverteiler an. Schließen Sie ein Ende des Nylonrohres an das T-Verbindungsstück mithilfe eines Schlauchadapters. Schließen Sie das andere Ende des Nylonrohres an den Ladedruck-Sensor mithilfe eines weiteren Rohradapters an.
- Schließen Sie das weiße Kabel an die Instrumentenbrettbeleuchtung oder an eine schaltbare 12V-Lichtquelle.
- Schließen Sie das rote Netzkabel an eine geschaltete +12-Volt-Spannungsquelle, die während des Motorstarts die Betriebsspannung aufrechterhält. Bei den meisten Fahrzeugen ist beim Motorstart die Stromzufuhr zu angeschlossenen Geräten unterbrochen. Wenn die Ladedruckanzeige an einen dieser Stromkreise angeschlossen ist, arbeitet die automatische Nullpunkteinstellung nicht ordnungsgemäß und es werden ungenaue Messergebnisse ausgegeben. Sie können an den elektrischen Zusatzgeräten im Fahrzeug, die beim Starten des Motors eingeschaltet bleiben, überprüfen, ob der Betriebsstrom beim Start durch eine geschaltete Stromquelle aufrecht erhalten bleibt. Schließen Sie das rote Netzkabel an den gleichen Stromkreis an, der diese Zusatzgeräte versorgt. Die Verbindung kann durch Einschalten des Hauptschalters getestet werden. Dabei wandert der Zeiger zuerst zurück zum Anschlagstift und anschließend auf Null. Sobald der Zeiger die Nullposition erreicht hat, startet der Motor. Wenn der Zeiger einen Unterdruck ausliest, ohne sich vorher zum Anschlagstift zurückzubewegen, haben Sie eine geeignete Verbindung gefunden. Wenn sich der Zeiger zum Anschlagstift zurückbewegt und anschließend einen Unterdruck ausliest, müssen Sie einen anderen Stromkreis wählen.

## Einschalten

Der Zeiger bewegt sich zuerst zurück zum Anschlagstift und anschließend auf Null. Hierbei handelt es sich um eine Autokalibrierungsfunktion, die bei jedem Einschalten ausgeführt wird. Bei der Ausführung dieses Tests können beim Messgerät Klickgeräusche zu hören sein. Diese Geräusche sind allerdings normal.

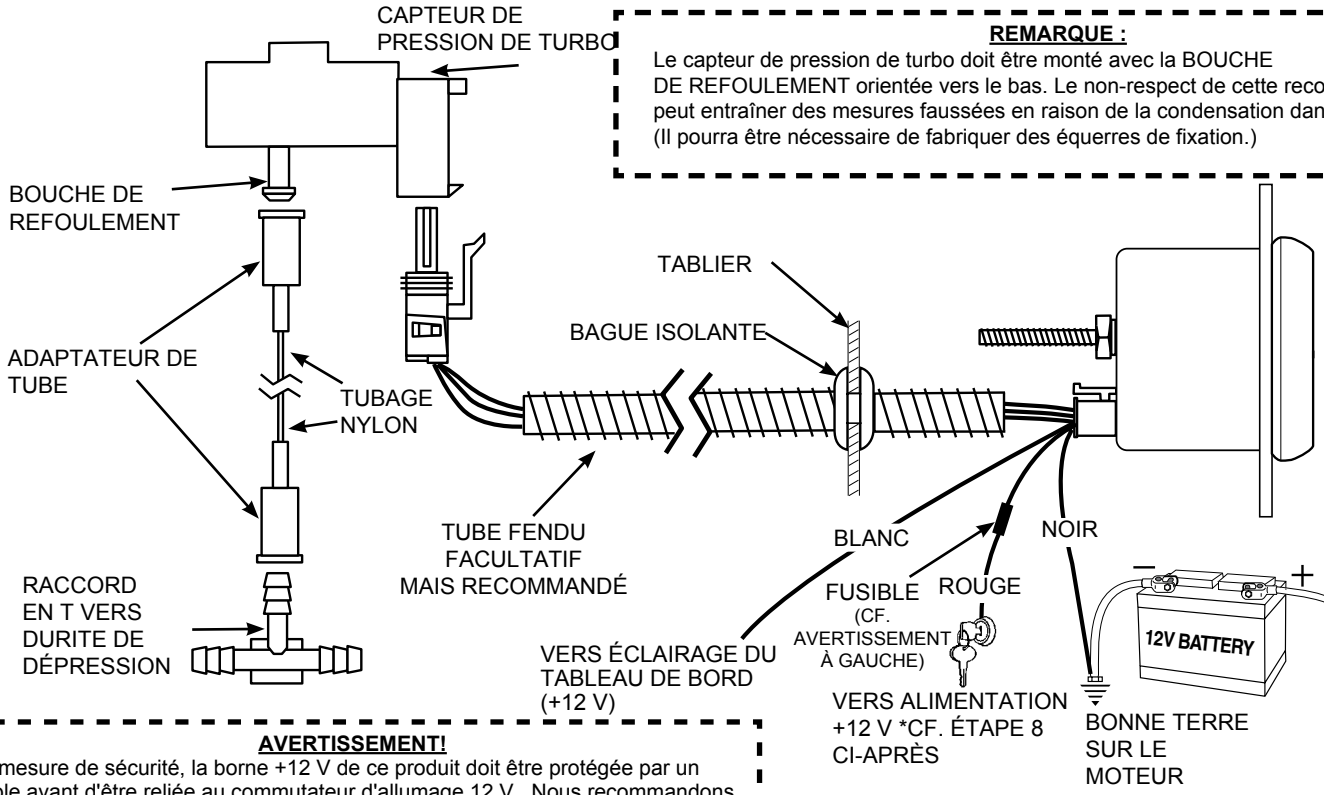
Elektronische Ladedruck-/Unterdruckanzeigen besitzen eine Funktion zur automatischen Nullpunkteinstellung für die Kompensierung beim Betrieb in variierenden Höhen. Bei dieser Funktion wird eine Druckmessung ausgeführt, wenn der Hauptschalter von ON (ein) auf START gestellt wird. Dadurch wird der Druck-Nullwert ausgegeben, was der Nullwerteneinstellung des Messgerätes bei jedem Start dient.

## Garantie

Stack Limited rechtfertigt dieses Produkt (mit Ausnahme von assoziierte Sensoren, die konsumierbare Stücke sind), um von Defekten frei zu sein, verursacht für 1 Jahre vom Datum des Verbraucherkaufes durch fehlerhafte Materialien oder schlechte Arbeitsqualität. Diese Garantie gilt nur für den originalen Erwerber des Produktes und ist unübertragbar. Alle vorausgesetzten Garantien werden in Dauer oben auf die besagten Garantieperioden beschränkt werden. Das Brechen von der Instrumenteversiegelung, falscher Verwendung oder Installation, Unfall, Wasserschaden, Missbrauch, unautorisierte Reparaturen oder Änderungen hebt diese Garantie auf. Stack streitet wegen Lücke von irgendeinen jede Haftung für den folgenreichen Schadensersatz ab, geschrieben oder vorausgesetzte Garantie auf allen um Stack hergestellten Produkten.

[www.stackltd.com](http://www.stackltd.com)

Stack Ltd. Wedgwood Road, Bicester OX26 4UL Großbritannien



**REMARQUE :**  
Le capteur de pression de turbo doit être monté avec la BOUCHE DE REFOULEMENT orientée vers le bas. Le non-respect de cette recommandation peut entraîner des mesures faussées en raison de la condensation dans la tubulure. (Il pourra être nécessaire de fabriquer des équerres de fixation.)

**AVERTISSEMENT!**  
Par mesure de sécurité, la borne +12 V de ce produit doit être protégée par un fusible avant d'être reliée au commutateur d'allumage 12 V. Nous recommandons d'utiliser un fusible à cartouche à action rapide 1 A de type 3AG.

## Installation

1. Vérifiez que vous disposez de tous les éléments requis pour l'installation et que le moteur est froid.
2. Débranchez le câble négatif (-) de la batterie.
3. Le manomètre s'installe dans un trou de 52,4 mm de diamètre. Utilisez les équerres et écrous fournis pour fixer le manomètre au tableau de bord.
4. Percez un trou de 25,4 mm de diamètre à l'endroit où le capteur traverse une feuille métallique (telle que le tablier) et installez la bague isolante en gomme fournie. (La bague isolante nécessite que le tube soit fendu.)
5. Fixez solidement le capteur de pression de turbo au tablier ou à la tôle de la carrosserie, avec la bouche de refolement orientée vers le bas. (Il pourra être nécessaire de fabriquer des équerres de fixation.)
6. Installez le raccord en T sur une durite de dépression. Reliez une extrémité du tubage nylon au raccord en T à l'aide d'un adaptateur de tube. Reliez l'autre extrémité du tubage nylon au capteur de pression de turbo avec l'autre adaptateur de tube.
7. Reliez le fil blanc à l'éclairage du tableau de bord ou à une source d'éclairage 12 V commutable.
8. Reliez le fil rouge à une source d'alimentation +12 V commutée, qui maintient l'alimentation lors du démarrage du moteur. La plupart des véhicules coupent l'alimentation électrique des accessoires lors du démarrage du moteur. Si le manomètre de pression de turbo est relié à l'un de ces circuits accessoires, la fonction de remise à zéro automatique ne fonctionnera pas correctement, entraînant des mesures faussées. Pour définir si une source commutée continue à distribuer du courant lors du démarrage, identifiez les accessoires électriques dans le véhicule qui restent alimentés lors du démarrage du moteur. Reliez le fil rouge au circuit alimentant l'un de ces accessoires. Vous pouvez tester le branchement en mettant le contact : l'aiguille va descendre sur la broche d'arrêt puis va se placer sur le repère 0. Lorsque l'aiguille est sur le repère 0, démarrez le moteur. Si l'aiguille indique une valeur de dépression sans revenir à la broche d'arrêt, alors le branchement effectué est correct. Si par contre l'aiguille va jusqu'à la broche d'arrêt pour ensuite indiquer une valeur de dépression, vous devez rechercher un autre circuit d'alimentation.

## Allumage

L'aiguille va descendre sur la broche d'arrêt puis se placer sur le repère 0. Cette procédure est une fonction d'auto-étalonnage et est réalisée à chaque allumage. Le manomètre peut émettre des bruits de cliquetis lors de ce test. Ce phénomène est parfaitement normal.

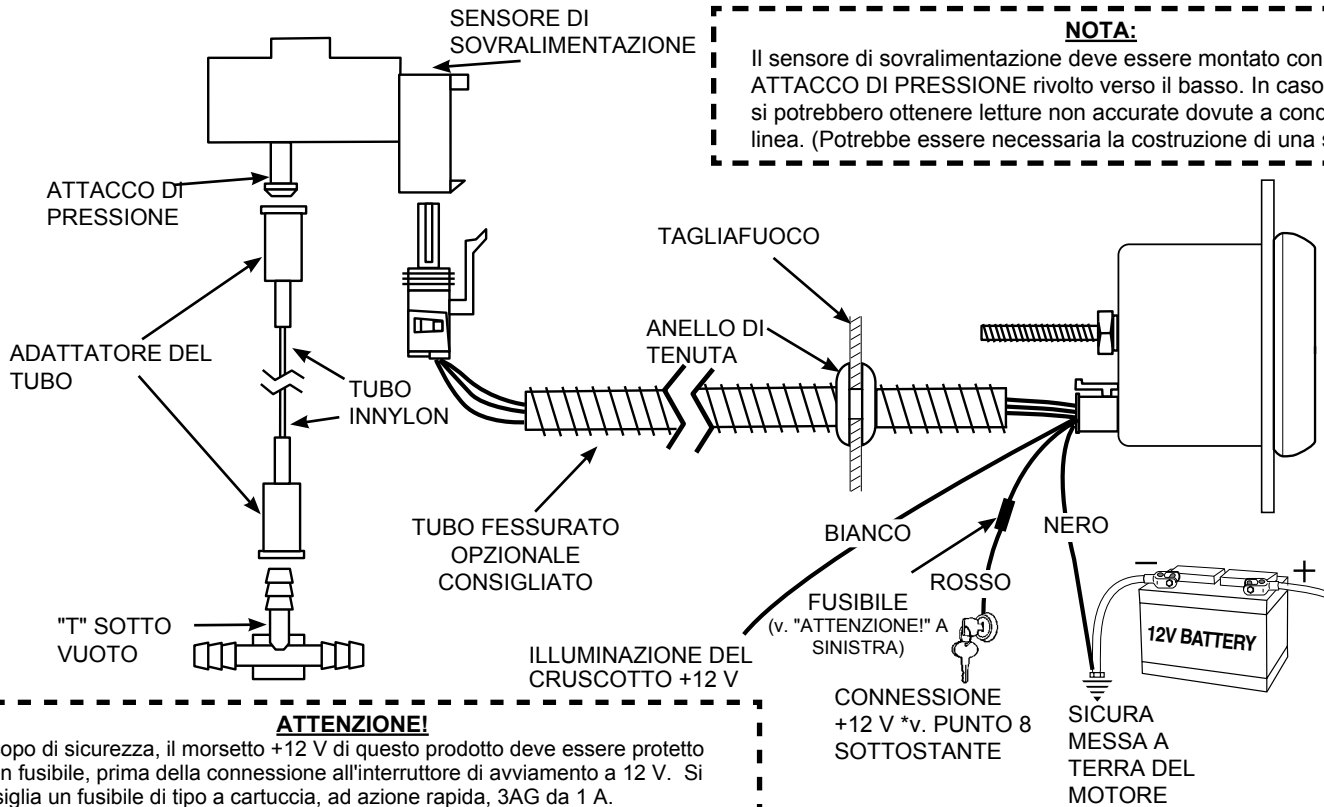
Les manomètres électroniques de pression de turbo intègrent une fonction de remise à zéro automatique, utilisée pour compenser les utilisations à différentes altitudes. Cette fonction effectue une mesure de pression durant l'intervalle pendant lequel le commutateur d'allumage passe de la position ON à la position START. Cette mesure correspond à une pression nulle et est utilisée pour définir le point zéro sur le manomètre à chaque démarrage du moteur.

## Garantie

Stack Limited garantit ce produit (à l'exception des capteurs qui sont consommables) d'être à l'abri de défauts causés par des matériaux défectueux ou de mauvaise main-d'oeuvre pour 1 an à compter de la date d'achat des consommables. Cette garantie s'applique uniquement à l'acheteur original du produit et n'est pas transférable. Toutes les garanties implicites est limitée à une durée de ladite garantie périodes ci-dessus. Briser le sceau instrument, de mauvaise utilisation ou d'installation, d'accident, les dégâts des eaux, de sévices, de réparations non autorisées ou les modifications annule cette garantie. Stack Limited décline toute responsabilité pour les dommages dus à la violation de tout écrit ou implicite de garantie sur tous les produits fabriqués par Stack Limited.

[www.stackltd.com](http://www.stackltd.com)

Stack Ltd. Wedgwood Road, Bicester OX26 4UL Royaume-Uni



**NOTA:**  
Il sensore di sovralimentazione deve essere montato con l'ATTACCO DI PRESSIONE rivolto verso il basso. In caso contrario, si potrebbero ottenere letture non accurate dovute a condensa nella linea. (Potrebbe essere necessaria la costruzione di una staffa)

**ATTENZIONE!**  
A scopo di sicurezza, il morsetto +12 V di questo prodotto deve essere protetto da un fusibile, prima della connessione all'interruttore di avviamento a 12 V. Si consiglia un fusibile di tipo a cartuccia, ad azione rapida, 3AG da 1 A.

## Installazione

1. Assicurarsi che siano disponibili tutte le parti richieste per l'installazione e che il motore sia freddo.
2. Scollegare il cavo negativo (-) della batteria.
3. L'indicatore può essere montato in un'apertura di 52,4 mm. Utilizzare le staffe e i dadi forniti per fissare l'indicatore al cruscotto.
4. Eseguire un foro con diametro di 25,4 mm per il passaggio del sensore attraverso la lastra in metallo (come per la parete tagliafuoco) e installare l'anello di tenuta in gomma compreso nella fornitura. (L'anello di tenuta richiede una fenditura).
5. Montare saldamente il sensore di sovralimentazione alla parete tagliafuoco o alla fiancata della carrozzeria con l'attacco di pressione rivolto verso il basso. (Potrebbe essere necessaria la costruzione di una staffa)
6. Installare l'elemento "T" in un tubo flessibile di aspirazione del manifold. Attaccare un'estremità del tubo in nylon all'elemento a "T", utilizzando un adattatore del tubo. Collegare l'altra estremità del tubo in nylon al sensore di sovralimentazione mediante l'altro adattatore del tubo.
7. Collegare il filo bianco all'illuminazione del cruscotto o a una sorgente di luce a 12V commutabile.
8. Collegare il filo rosso di alimentazione a una sorgente a +12 volt attiva, che assicura l'alimentazione durante l'avviamento del motore. Molti veicoli interrompono il collegamento elettrico degli accessori durante la messa in marcia del motore. Se l'indicatore di sovrimentazione è collegato a uno di questi circuiti, la funzione di zero automatico non viene eseguita correttamente e si ottengono letture non accurate. Per determinare se una sorgente attiva mantiene l'alimentazione durante l'avviamento, osservare se gli accessori elettrici del veicolo rimangono attivi durante la messa in marcia del motore. Collegare il filo rosso di alimentazione al medesimo circuito che alimenta uno di questi accessori. La connessione può essere verificata girando l'interruttore a chiave da off a on; la lancetta ritorna al perno di arresto e poi si sposta su zero. Non appena la lancetta raggiunge lo zero, avviare il motore. Se la lancetta indica pressioni negative senza ritornare al perno di arresto, significa che è stata trovata una connessione adatta. Se la lancetta si muove fino al perno di arresto e poi indica la pressione negativa, è necessario trovare un altro circuito di alimentazione.

## Accensione

La lancetta ritorna al perno di arresto e raggiunge, quindi, lo zero. Si tratta di una funzione di taratura automatica, che viene eseguita a ogni accensione. Durante l'esecuzione di questa procedura, l'indicatore potrebbe produrre un "clic". Ciò è normale.

Gli indicatori di sovrimentazione/V ca sono dotati di una funzione di zero automatico, che serve per compensare il funzionamento al variare dell'altitudine. Questa funzione esegue una lettura della pressione durante il periodo in cui l'interruttore a chiave passa dalla posizione ON alla posizione START. La lettura corrisponde alla pressione zero ed è utilizzata per impostare il punto di zero sul dispositivo a ogni avvio del motore.

## Garanzia

Stack Limited garantisce questo prodotto (ad eccezione associati sensori che sono oggetti di consumo) che devono essere privi di difetti causati da difetti di materiali poveri o di fabbricazione per 1 anno dalla data di acquisto dei consumatori. Questa garanzia è valida solo per l'acquirente originale del prodotto e non è trasferibile. Tutte le garanzie implicite sono limitate nel tempo per i periodi di garanzia ha detto sopra. Rompere il sigillo strumento, uso improprio o installazione non corretta, incidenti, danni, abusi, le riparazioni non autorizzati o alterazioni dei vuoti questa garanzia. Stack Limited declina qualsiasi responsabilità per danni a causa di violazione di qualsiasi scritta o garanzia implicita su tutti i prodotti fabbricati da Stack Limited.