

SISTEMA DE IGNIÇÃO ELETRÔNICA ASSISTIDA

Projetado para eliminar a principal causa de desgaste do platinado, que é o fornecimento de corrente elétrica à bobina de ignição. O platinado no sistema original tem duas funções: alimentar a bobina e determinar o momento de disparo da faísca. A principal causa do seu desgaste é a corrente elétrica, que com o tempo vai queimando os seus contatos, o que altera o ponto de ignição e limita o fluxo de corrente à bobina, o que ocasiona falhas de ignição, dificuldades na partida, falhas em acelerações e marcha lenta irregular. Essas falhas impedem o aproveitamento total do combustível, o que aumenta o consumo.

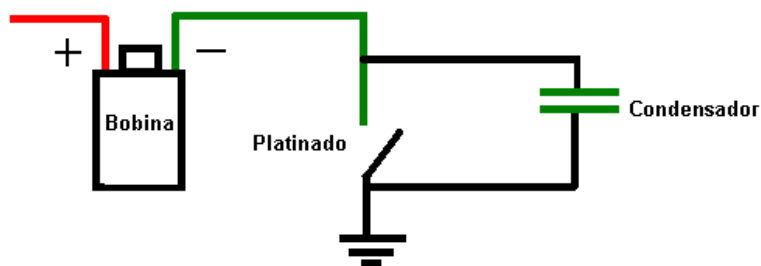
O módulo usa o platinado apenas como sensor para o momento do disparo, com uma corrente elétrica muito baixa, incapaz de desgastar os seus contatos, o que evita a desregulagem constante. A bobina é alimentada por um circuito transistorizado, sem as restrições naturais do platinado. Com isso, você mantém o rendimento constante, aproveitando todo o potencial da sua bobina. O resultado é um melhor aproveitamento do combustível, com partidas mais fáceis, marcha lenta mais regular e melhores acelerações.

INSTALAÇÃO:

Recomendo sempre que possível, o uso de um platinado novo no momento da instalação do módulo; antes da instalação, seus contatos devem ser limpos com Thinner, para retirar a proteção anticorrosiva em seus contatos, que pode causar uma interferência no módulo, pois a corrente é tão baixa que é incapaz de queimar essa proteção, como acontece no sistema convencional. Quando a troca não for possível, o platinado deve ter os seus contatos lixados com uma lixa 400, até que fiquem uniformes, seguidos de uma limpeza com thinner.

Os ajustes do platinado e ponto estão descritos em outro manual, que pode ser baixado em minha página.

Antes de iniciar a instalação, verifique se sua bobina está ligada corretamente, e sua polaridade não está invertida. O platinado sempre está ligado no pólo negativo da bobina, conforme a figura abaixo:



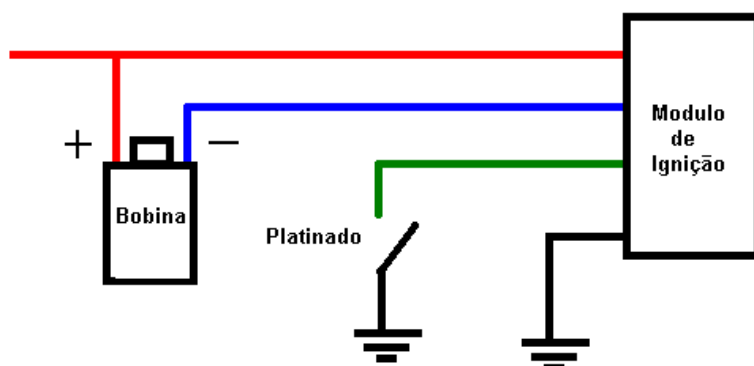
Ligação dos fios:

Vermelho: positivo da bobina - mantenha o fio que chega até esse ponto, pois é o positivo pós-chave de ignição, que alimenta a bobina e vai alimentar o módulo também.

Verde: ligado ao platinado, através do fio do condensador em alguns casos (distribuidores Bosch), ou ligado diretamente na lateral do distribuidor, na porca isolada. Você deve receber o módulo com os conectores específicos para o seu caso. Não se esqueça de desligar o condensador: distribuidores Bosch, cortar seu fio a uns 2cm, aproveitando o seu chicote e ligá-lo ao fio verde do módulo; outros modelos de distribuidor, como GM, Ford, Willys, basta soltar o fio do condensador da porca lateral no distribuidor.

Azul: negativo da bobina, após desligar o fio que vinha do distribuidor. Verifique se não existe outro condensador ligado nesse ponto, que deverá ser desligado também.

Preto: terra - ligue ao bloco do motor, lataria do carro, em um ponto sem oxidação ou tinta ou negativo da bateria. Em motores vw a ar, ligue esse fio ao parafuso do suporte da bobina.



Fixe o módulo em um ponto previamente limpo, use o adesivo dupla face. Procure um ponto para a montagem ideal, longe do escapamento ou partes moveis. Em motores dianteiros, fixe em algum ponto da parte interna do para lama, ou na parede de fogo. Em fuscas e derivados, fixe-o atrás da capa da ventoinha, na parede de fogo. O adesivo é muito resistente, desde que a superfície seja limpa previamente.

Solução de Problemas e Falhas na Instalação:

A instalação deve ser feita sempre em motores em perfeito funcionamento, o módulo não vai “curar” eventuais problemas de regulagem ou peças defeituosas. Eventualmente, em casos isolados, bobinas muito antigas podem apresentar falhas com o módulo, platinados sujos podem ocasionar falhas, um vez que carbonizações ou desgaste em seus contatos podem gerar ruídos elétricos que são “amplificados” pelo módulo ao alimentar a bobina. Outras falhas possíveis em distribuidores Bosch são rotores antigos, que não resistem ao aumento de tensão proporcionado pelo módulo, onde ocorre fuga de alta tensão. Isso ocorre em VWs a ar, com rotores antigos ou que não sejam Bosch. São casos raros, mas que faço questão de citar. Recomendo sempre, onde possível, peças Bosch.

Caso você tenha montado o módulo, mas não tenha conseguido fazer o motor funcionar, verifique:

- Ao tentar dar a partida, você deve notar o led piscando, pois ele indica a situação do platinado. Caso esteja apagado ou aceso, problema no ajuste do platinado ou alimentação através do fio vermelho. Em marcha lenta, você deve notar o led oscilando, ao acelerar ele parece aceso. Ao girar a chave no contato, dependendo da posição que o platinado parou, o led pode ficar tanto aceso (platinado fechado) como apagado (platinado aberto).
- Caso queira testar o módulo, faça o seguinte: solte o fio verde, gire a chave no contato sem partir o motor, apenas para alimentar o sistema de ignição. Encoste o fio verde do módulo no bloco do motor (o led deve acender); ao desencostar esse fio, além do led apagar, você deve ouvir um “clique” dentro do distribuidor, o que indica seu funcionamento. Se preferir, pode manter o cabo de alta tensão da bobina a 1 cm do bloco do motor (use um alicate isolado para não levar um choque, e NUNCA aproxime esse cabo do carburador!!), e verá uma faísca saltando ao desencostar o fio verde do bloco do motor.

Qualquer dúvida, por favor, entre em contato que responderei o mais breve possível:
mtonella@gmail.com

Atenciosamente,
Marcelo Tonella
11 84176228