



МНОГОИСКРОВОЕ ЭЛЕКТРОННОЕ ЗАЖИГАНИЕ ПУЛЬСАР-М

С КОРРЕКТОРОМ ДЕТОНАЦИИ ДВИГАТЕЛЯ
на "классику"

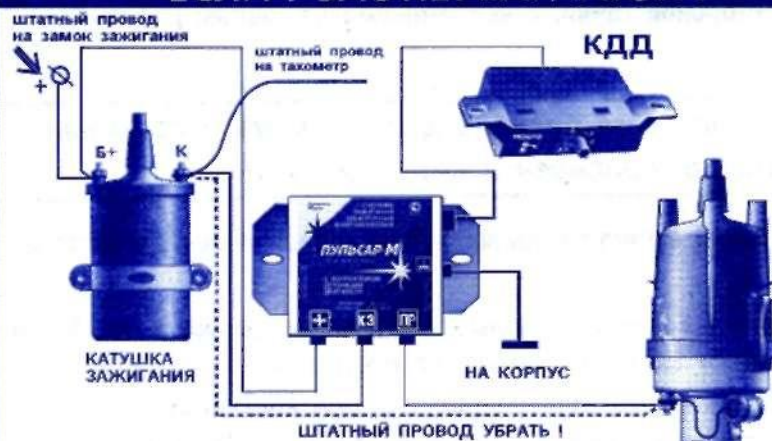


ME 83

TY 4573-002-55895863-2001

"Пульсар-М" - это модернизированный вариант семейства "Пульсаров".

ЕСЛИ У ВАС НЕТ ВАРИАТОРА



ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ "ВАЗ" (2101 - 2107)

ЕСЛИ У ВАС СТОИТ ВАРИАТОР



ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ "МОСКВИЧ", "ЗАПОРОЖЕЦ" И Т.П.

Провод



-КРЕПИТСЯ К ПЛЮСОВОЙ КЛЕММЕ КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ ВМЕСТЕ С ИМЕЮЩИМСЯ ТАМ ПРОВОДОМ.

ЗАТЕМ УБРАТЬ ПРОВОД, СОЕДИНЯЮЩИЙ ТРОМБЛЕР (РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬ ЗАЖИГАНИЯ) С КАТУШКОЙ ЗАЖИГ.

Провод



-КРЕПИТСЯ НА ОСВОБОДИВШУЮСЯ КЛЕММУ "К" КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ

Провод



-КРЕПИТСЯ НА ОСВОБОДИВШУЮСЯ КЛЕММУ ПРЕРЫВАТЕЛЯ (НА ТРОМБЛЕРЕ)

Провод



-КРЕПИТСЯ К БОЛТУ, КОТОРЫЙ ПРИВАРЕН К КУЗОВУ

НЕЛЬЗЯ

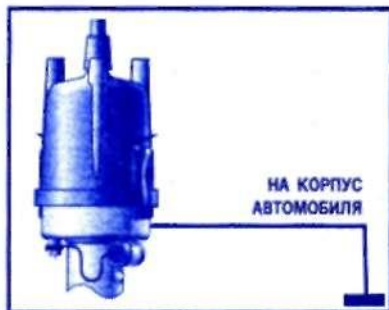
КРЕПИТЬ НА САМОРЕЗЫ И ДРУГИЕ БОЛТЫ, КОТОРЫЕ НЕ ИМЕЮТ СВАРНОГО КОНТАКТА С КУЗОВОМ

ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ допускается удлинение соединительных проводов сечением не менее 0,5 мм²



Провода, идущие от "Пульсара-М" до КДД не разрезать!

ВНИМАНИЕ!



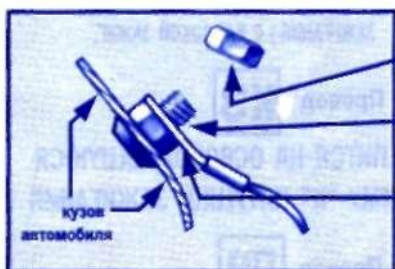
При подключении "Пульсара-М" обратите внимание на прокладку под тромблером. Если прокладка не металлическая, нужно корпус тромблера соединить с корпусом автомобиля дополнительным проводом. При наличии металлической прокладки - провод не нужен.



Эту сторону гайки зачистить напильником от ржавчины до чистого металла.

Контактный лепесток от "Пульсара-м" должен контактировать с зачищенной стороной гайки, а все имеющиеся шайбы должны стоять снизу.

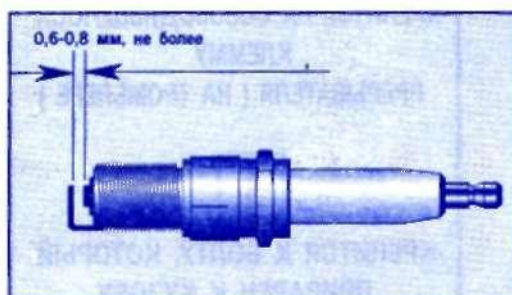
Крепление массового провода должно быть обязательно к болту, который приварен к кузову автомобиля.



Эту сторону гайки зачистить напильником от ржавчины до чистого металла.

Болт, приваренный к кузову, (нельзя крепить на саморез и др. болты, которые не имеют сварного соединения с кузовом.

Контактный лепесток от "Пульсара-м" должен контактировать с зачищенной стороной гайки, а все имеющиеся шайбы должны стоять снизу.



Зазоры между электродами свечей должны быть не более 0,6-0,8 мм.

ВСЕ ЗАЗОРЫ ВЫСТАВЛЯТЬ СТРОГО ПО ЩУПУ !



Зазор между контактами прерывателя должен быть не менее 0,4мм и не более 0,45 мм.

При эксплуатации "Пульсара-М" нельзя применять катушку зажигания от ВАЗ-2108, ВАЗ-2109, "Таврии", т.е. сопротивление первичной обмотки должно быть не менее 2 ом.

Эксплуатировать с обычной катушкой зажигания типа Б-117А.

ЕСЛИ ВЫ НЕ РЕШАЕТЕСЬ САМОСТОЯТЕЛЬНО ПОДКЛЮЧИТЬ "ПУЛЬСАР-М", ДОВЕРЬТЕ ЭТО СДЕЛАТЬ АВТОЭЛЕКТРИКУ.

Блок КДД и Блок мощности устанавливаются в салоне автомобиля, а 4 провода с клеммами протаскиваются по одному через жгут штатной проводки в моторный отсек.

Блок мощности "Пульсара-М" крепится к левой боковой обшивке салона двумя саморезами с шайбами. Провод массы выведен отдельно и должен иметь хороший контакт с кузовом автомобиля.

РЕКОМЕНДУЕМОЕ МЕСТО УСТАНОВКИ КДД



НАСТРОЙКА

Распределитель зажигания установить по метке, как положено, а затем сместить на 2-3 градуса в сторону раннего зажигания. Вследствие этого по "0" положению ручки корректора реально у вас будет более раннее зажигание (при использовании газа тремблер смещать на 5-6 градусов).

Плавное вращение ручки корректора по часовой стрелке в диапазоне от "0" до "16", вы смещаете момент зажигания в позднюю сторону.

КОРРЕКТОР ДЕТОНАЦИИ ДВИГАТЕЛЯ

Корректор детонации имеет 2 режима работы:

1- переключатель "Резерв" установлен в нижнее положение -режим угла опережения зажигания;

2 - переключатель "Резерв" установлен в верхнее положение -режим резервного асинхронного зажигания (при неисправных контактах прерывателя).

Режим "Резерв" можно использовать в дождь при езде по лужам.

В 1 режиме ручка регулировки угла опережения зажигания позволяет оперативно из салона автомобиля корректировать угол опережения зажигания как после запуска двигателя, так и в движении автомобиля до устранения детонации при использовании топлива с пониженным октановым числом до 76. Благодаря возможности коррекции угла опережения увеличивается срок эксплуатации двигателя и снижается расход топлива.

Для оценки оптимальности установки угла опережения зажигания необходимо при равномерном движении на 4-й передаче при скорости 60 км/час резко нажать на педаль акселератора. Если в течение 1-2 сек. слышны 2-3 детонационных стука - установка правильная.

Вторым режимом корректора детонации можно воспользоваться при диагностике системы зажигания или в случае выхода из строя прерывателя (запустить двигатель и двигаться со скоростью не более 90 км/час в режимах малых нагрузок), или для прогрева свечей зажигания в сильные морозы перед запуском двигателя.

АВАРИЙНЫЙ ПУСК ДВИГАТЕЛЯ

Если по какой-то причине ваш двигатель не заводится, попробуйте завести его с помощью режима "РЕЗЕРВ" следующим образом:

Переключатель КДД вниз

Повернуть ключ зажигания и, вращая коленвал двигателя стартером, переключатель КДД перевести в верхнее положение.

Переключатель КДД вниз



Переключатель КДД вверх

После запуска двигателя автомобиль разогнать плавно и двигаться со скоростью не более 90 км/час.

Переключатель КДД вверх



Расстояние пробега в режиме "РЕЗЕРВ" не ограничено.

Тахометр будет показывать 5-6 тыс./об.

Как завести двигатель без аккумулятора с помощью батарей см. на обороте. →

ПРОГРЕВ И СУШКА СВЕЧЕЙ

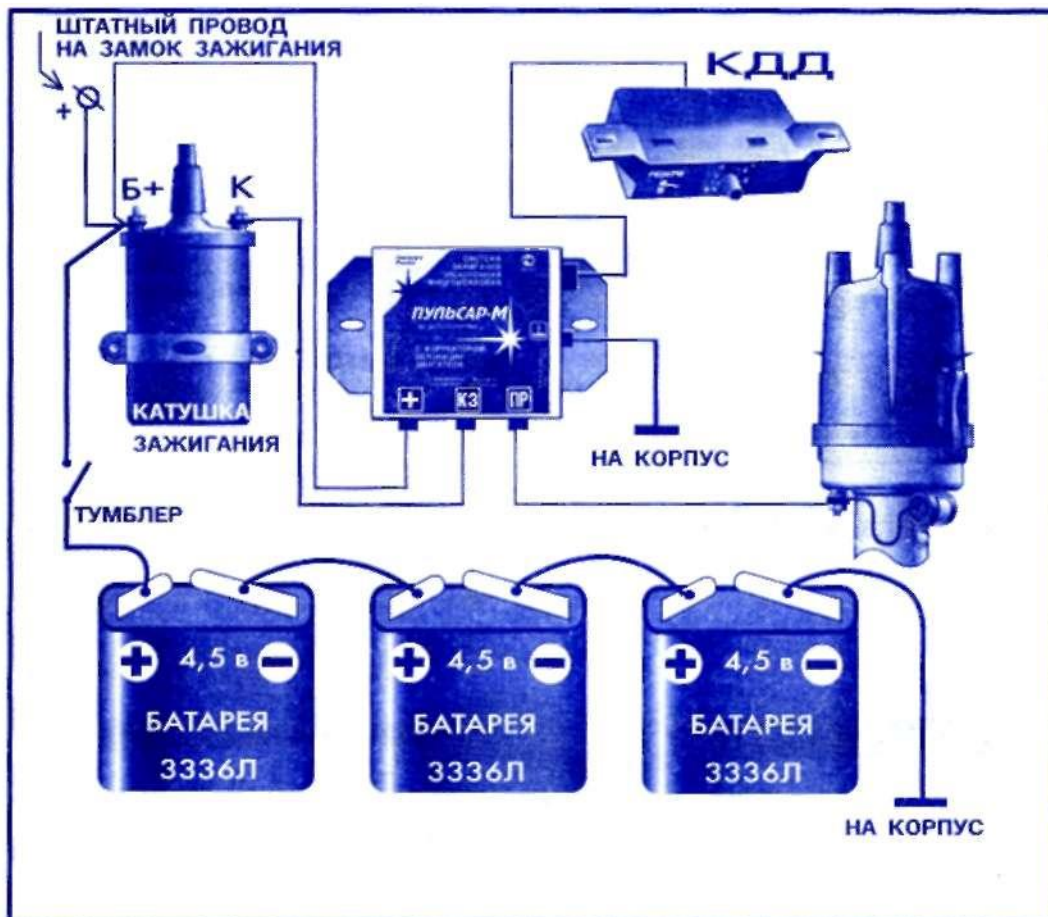


ПЕРЕД ПЕРЕНОСОМ ВЫСОКОВОЛЬТНОГО ПРОВОДА НА ОЧЕРЕДНУЮ СВЕЧУ, ЗАЖИГАНИЕ ВЫКЛЮЧАТЬ !

КАТУШКА ЗАЖИГАНИЯ

При включении системы "РЕЗЕРВ" стрелка тахометра будет показывать 5-6 тыс./об.

1. Снять со всех свечей зажигания высоковольтные провода.
2. Взять самый длинный провод и подключить его к первой свече зажигания.
3. Переключатель КДД-1 поставить в положение "РЕЗЕРВ".
4. Включить зажигание (стартер не включать!). При таком положении происходит прогрев свечи (прогреть 1-2 мин.). Аналогично производить прогрев остальных свечей.



1. Ключ зажигания в положении ВЫКЛЮЧЕНО.
2. Подключить батареи по схеме.
3. Проворачивать коленвал двигателя с помощью рукоятки или с толчка.
4. Когда двигатель заведется, ключ зажигания повернуть в положение ВКЛЮЧЕНО, а батареи отключить, так как теперь электроэнергия будет поступать от генератора.

Холостой ход двигателя при работе без аккумулятора должен быть чуть больше обычного (1200-1400 об/мин.) Это нужно для того, чтобы обмотка генератора работала в насыщенном режиме. Увеличить обороты холостого хода можно с помощью регулировочного винта на карбюраторе или воздушной заслонкой карбюратора ("подсосом").

Первые образцы схемы "Пульсар" находятся в эксплуатации с 1991 года и продолжают работать.