

## HOW TO

### VW Pointer

#### Ignición ProjectECU VW Pointer Distribuidor y CKP

##### Introducción:

VW utilizó bastantes sistemas de encendido en sus motores refrigerados por agua. En el caso del Pointer primero se uso un Distribuidor tipo Hall con una bobina tipo Seco sin ignición, y después se cambio a un sistema de ignición sin distribuidor el cual consta de sensor CKP tipo Hall, rueda fónica 60-2 y Coilpack sin ignición. Este artículo cubre el motor que usa Distribuidor y el que usa una rueda fónica 60-2 para disparar bobinas tipo Coilpack.

En ambos casos la señal obtenida es de tipo Hall. Y En ambos casos las bobinas requerirán una pastilla de ignición, amplificador o Power transistor. También se ofrece una opción alternativa de usar una bobina VW con ignición integrada en opción 2.

##### Lo que se cubre en este artículo

Tenga en cuenta que los artículos HOW TO de ProjectECU generalmente se centran en la parte más confusa del proceso de instalación, y eso es tomar el control del sistema de encendido. Esta es la parte del proceso que es diferente de un automóvil a otro y, por lo tanto, intervenimos con detalles específicos para ayudar donde podamos. Para el resto de los detalles, las partes que son iguales en todos los automóviles, como los sensores de Temperatura, IAT, TPS y O2, consulte la sección de guías rápidas de ProjectECU.

### Uso de ProjectECU con Distribuidor tipo HALL

#### ProjectECU Modificaciones requeridas:

- Seleccione el modo HALL de los jumpers disponibles en la ECU (revise guías rápidas para su modelo).
- No olvide también seleccionar el pullup interno, algunas ECUs como la Gladiator seleccionan pullup automáticamente.
- Seleccione Voltaje de Ignición de 5V, usando el jumper disponible en la ECU.



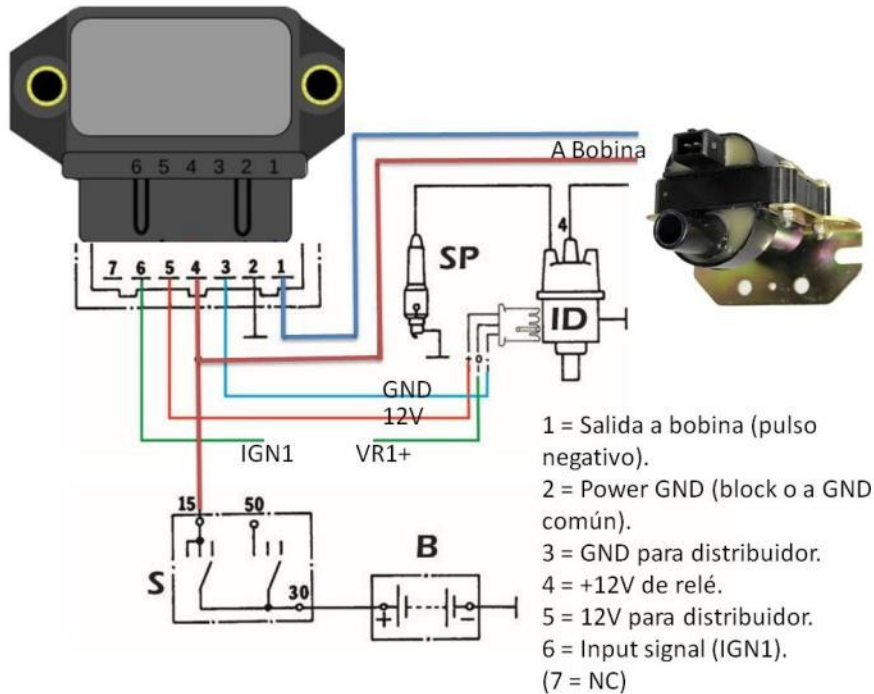
Ejemplo de Guía rápida de ECU.

¡Listo!

#### Cableado de encendido externo

**Opcion1: Se usara una pastilla Bosch 0 227 100 124 o Bosch 0 2227 100 137**

- Conecte el cable de señal del sensor de efecto Hall en el distribuidor al pin VR1+.
- Conecte el pin # 6 del módulo de encendido Bosch (para modulo 139 mostrado) o pin # 5 (para modulo 124 no mostrado) al pin de salida de chispa de la ProjectECU (IGN1).



**Opción 2: Cableado de Bobina VW de 3 pines**

- Conecte el cable de señal del sensor de efecto Hall en el distribuidor al pin VR1+.
- Conecte el pin de señal de la bobina Bosch al pin de salida de chispa de la ProjectECU (IGN1).



Pin3: +12V de relé.

Pin2: IGN1.

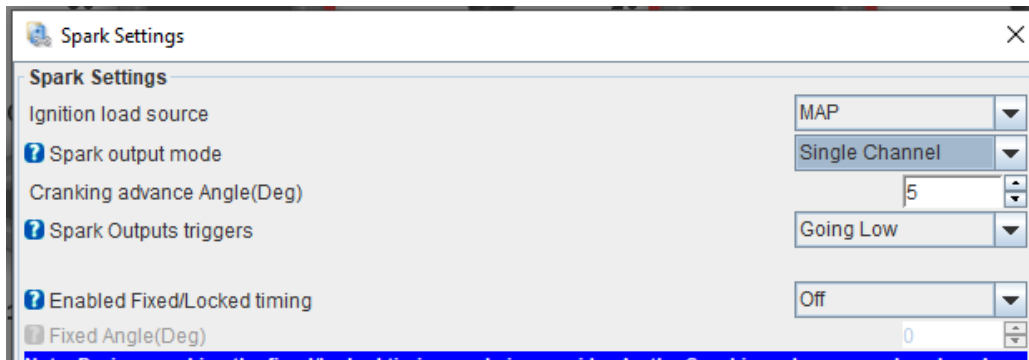
Pin1: Power GND (block o a GND común).

¡Listo!

**Configuración de encendido en TunerStudio**

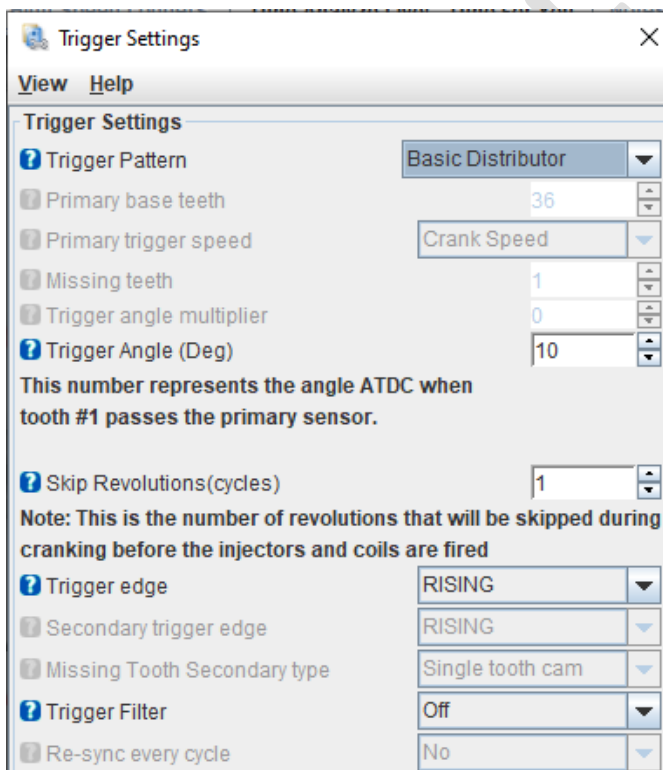
**SparkSettings:**

- Configure la salida de chispa como "Single Channel".
- Debe establecer la Salida de chispa en "Going Low".



**TriggerSetup:**

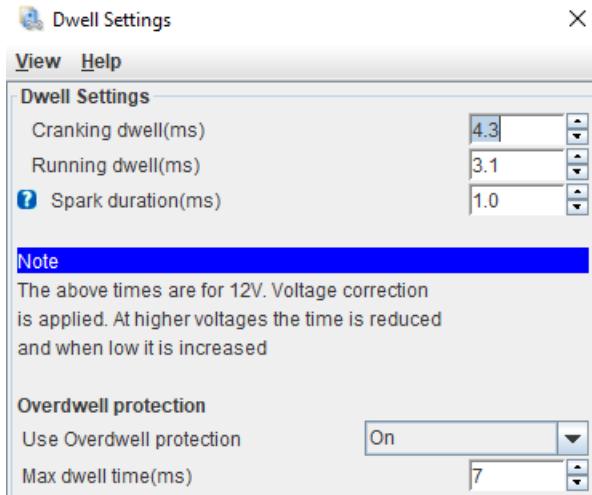
- TriggerPattern.- Simple Distributor.
- Triggerangle.-La configuración del ángulo de activación dependerá de la ubicación física de la activación del activador. A menudo, un ángulo de 10 grados lo hará encender.
- Skiprevolutions.- La configuración común es 1 vuelta.
- Triggeredge.- La configuración común es Rising (de subida), pero es posible que Falling (de bajada) nos dé un ralentí, más estable. (Favor de comprobar ambas opciones).
- Triggerfilter.- Off (apagado).



**Dwell Settings:**

- Cranking Dwell.- 4.3ms.

- Running Dwell.- 3.1ms.
- Spark Duration.- 1.0ms.
- Use Overdwell protection.- ON.
- Max dwell time.- 7.



¡Eso es!

## Uso de ProjectECU con Coilpack de encendido Bosch

### ProjectECU Modificaciones requeridas:

- Seleccione el modo HALL de los jumpers disponibles en la ECU (revise guías rápidas para su modelo).
- No olvide también seleccionar el pullup interno, algunas ECUs como la Gladiator seleccionan pullup automáticamente.
- Seleccione Voltaje de Ignición de 5V, usando el jumper disponible en la ECU.

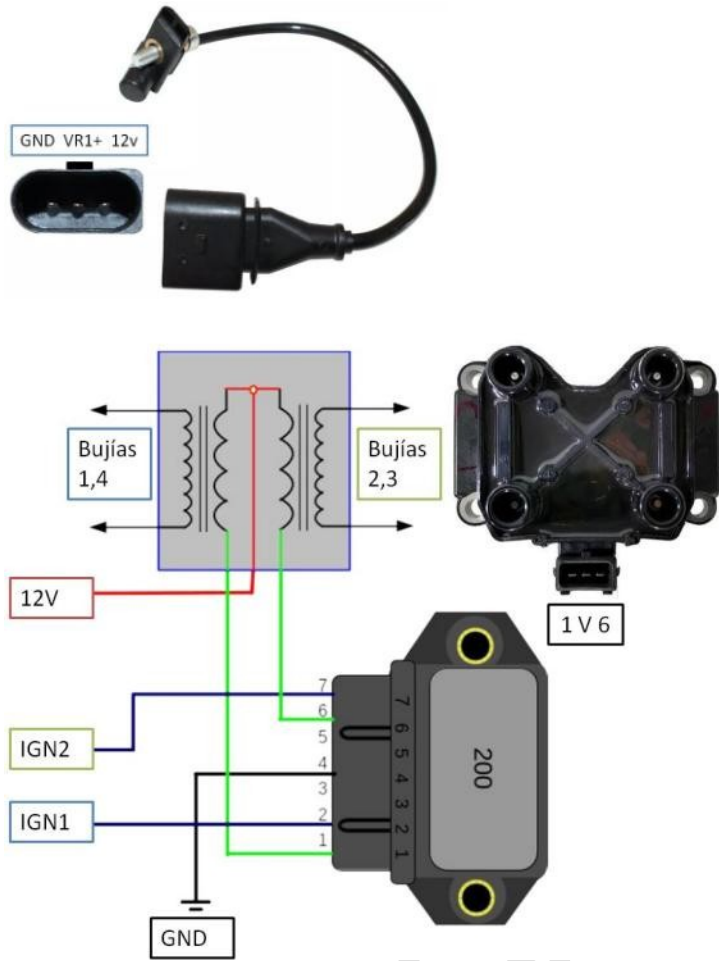


Ejemplo de Guía rápida de ECU.

¡Listo!

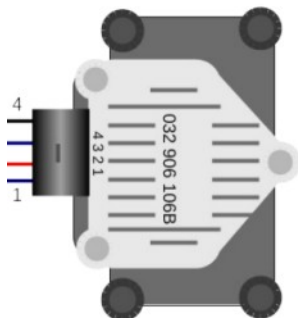
### Opcion1: Se usara una pastilla Bosch 0 227 100 200

- Conecte el cable de señal del CKP de efecto Hall al pin VR1+.
- Conecte el pin #2 del módulo de encendido Bosch a IGN1, conecte el pin #7 del modulo a IGN2 .



**Opcion 2: Uso de bobina de 4 postes Bosch 032 905**

- Conecte el cable de señal del sensor de efecto Hall en el distribuidor al pin VR1+.
- Conecte el pin de señal del coilpack de encendido Bosch al pin de salida de chispa correspondiente (IGN de la ProyectECU).



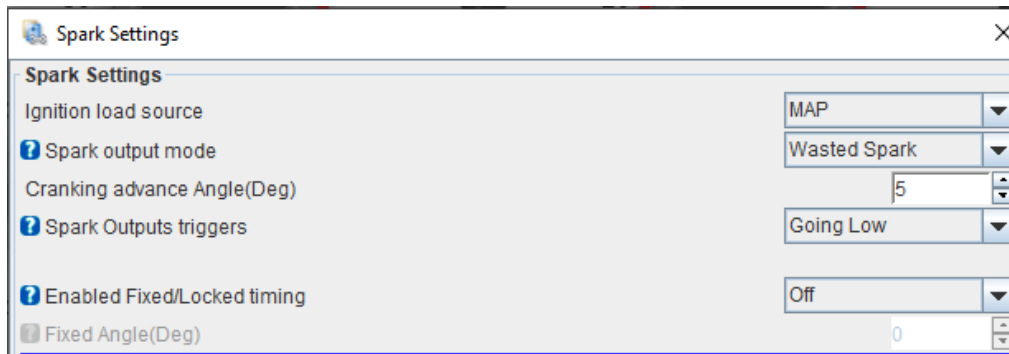
- Pin1: IGN1.
- Pin2: +12V de relé.
- Pin3: IGN2.
- Pin4: Power GND (block o a GND común).

¡Listo!

## Configuración de encendido en TunerStudio

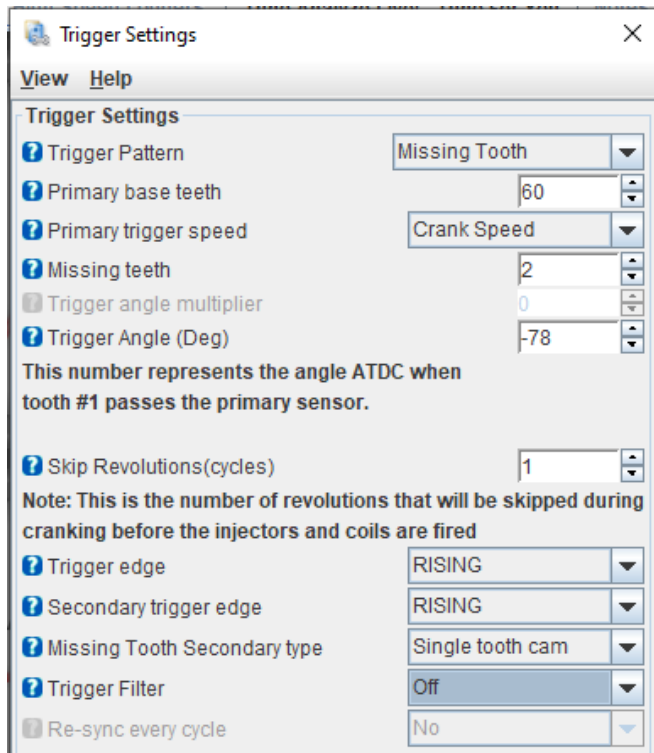
### **SparkSettings:**

- Configure la salida de chispa como Wasted Spark (revise el manual ProjectECU para más información en tipos de conexión de bobinas).
- Debe establecer la Salida de chispa en "Going LOW".



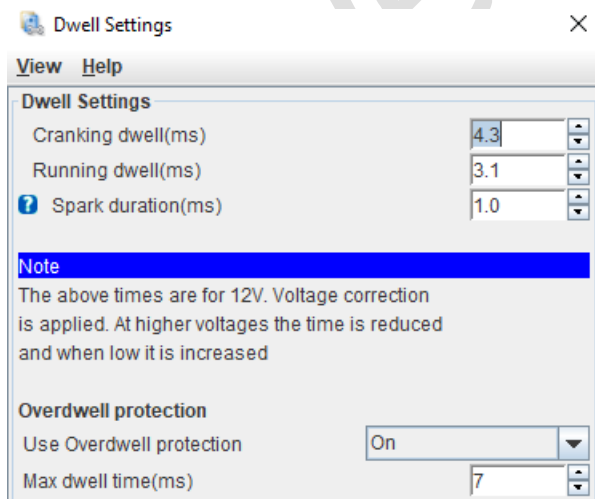
### **TriggerSetup:**

- TriggerPattern.- MissingTooth.
- Primary Base teeth.- 60.
- Primarytriggerspeed.- Crank.
- Missingteeth.- 2.
- Triggerangle.- Un ángulo de -78 (ATDC) grados lo hará encender (favor de poner a punto con pistola de tiempo).
- Skiprevolutions.- La configuración común es 1 vuelta.
- Triggeredge.- La configuración común es Rising (de subida).
- Triggerfilter.- Off. Verificar si se ocupa filtro en Medium revisando SyncLoss en algún log (ver tutorial en video).



**Dwell Settings:**

- Cranking Dwell.- 4.3ms.
- Running Dwell.- 3.1ms.
- Spark Duration.- 1.0ms.
- Use Overdwell protection.- ON.
- Max dwell time.- 7.

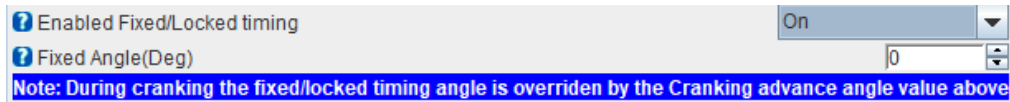


iEso es!

## Anexo:

Una vez encendido el motor no olvide calibrar el ángulo correcto usando pistola de tiempo.

El procedimiento es muy sencillo. Se activa el modo "Fixedtiming" del menú SparkSettings, se pone ángulo fijo de 0 (o el ángulo deseado), se pone la pistola sobre las marcas y se mueve el ángulo en el menú "TriggerSetup" en el parámetro triggerangle. Una vez que las marcas de pistola coincidan. Se desactiva el modo "fixedtiming".



¡Listo!

## Información extra:



### Disclaimer:

Toda la siguiente información se proporciona con la esperanza de que los esfuerzos de otros puedan beneficiarlo en su instalación. Esta información está aquí para ayudarlo a orientarlo en la dirección correcta para configurar su motor con ProjectECU. Como el ProjectECU es un sistema de gestión del motor aftermarket configurable a muchos motores con mapas genéricos, le animo a que se tome su tiempo, investigue y asuma la responsabilidad de su instalación y puesta a punto.

Algunos de los artículos también pueden tener mapas de ajuste básicos disponibles; es importante que se asegure de comprender que a menudo estos mapas solo funcionarán con la misma versión de firmware en los que se crearon. Puede cambiar manualmente la configuración a un nuevo firmware, pero simplemente cargar el .msq en una versión diferente de la que se creó puede tener resultados impredecibles. Además, el hecho de que un mapa se haya construido en un automóvil como el suyo no significa que deba cargar el mapa en su automóvil e ir a correr full WOT (acelerador a fondo), tómese el tiempo y sea responsable de su propia instalación y tune, asegúrese de que funcione correctamente SU automóvil, asegúrese de que el CKP, el tiempo y los AFR sean correctos. Considere esto como "base" y NO como producto final.

(11/Abril/20)