

2018-08-18

Vanliga frågor om H-regulatorn

-Motorn går bara en liten stund, sen dör motorn och alla 4 lysdioderna lyser. Vad är fel?

Om regulatorn inte får varvtalssignal, tänger den av efter ca 18 sek. Kontrollera att du har rätt varvsignal in på den gula kabeln.

-På min regulator finns ingen knapp och inga lysdioder, har jag fått fel?

På regulatorn lock finns en skyddsplugg. Under den finns knappen och 4 lysdioder.

-en fråga angående varvtalsregulator H versionen. Går det att besiktiga en a-traktor med denna varvtalsregulator? Och kan man då besiktiga med enkel låda ?

-Ja, du kan besikta och få godkänt med H-versionen. Men villkoret "10km på lägsta växeln" kräver fortfarande att man har en utväxling som uppfyller det. Det betyder att man fortfarande måste ha två lådor,,, Det goda med H-versionen är att man kan köra i 30 på ett lägre och behagligt varvtal, vanligt är att det blir 1500-1900RPM. Genom att både mäta hastighet och som "backup" även varvtal så godkänns denna lösning.

-Jag vill köpa en varvtalsregulator till en A-traktor. A-traktorn är en cheva s10 årsmodell 1998. Vad jag förstår så är det H-modellen som passar till bilen. Medföljer någon form av kopplingsschema för inkoppling? De flesta instruktioner brukar ju vara för Volvo-A-traktorer och de stämmer ju inte med chevan, utan jag behöver ju ett till den i så fall.

-Ja, H-regulatorn funkar fint. Tyvärr har vi inte information i detalj för alla olika bilmärken. Jag vet att flera har byggt A-traktor av S10:an dock.

Principen är att man mäter varvtal från en signal i generatoren (t.ex), och hastighet från en induktiv givare som man sätter på utgående drivaxel.

Motorn påverkas genom att man ifrån regulatorn driver +12V-matningen till tändspolen. När hastighet överstiger inställt värde så bryts den spänningen så att motorn ej driver längre. P dieslar bryter man spänningen till magnetventilen, eller annan signal. Många bilar har elektrisk gaspedal, då kan man använda vår produkt 03-170 och styra motorn genom att regulatorn signalerar "tomgång" när den bryter.

-Enligt er lista kan min a traktor (volvo duett) använda både standard, D och H varianten.

Standard är ointressant då jag vill bryta både på varv och hastighet, tänkte jag skulle slippa dubbellåda, men vad är skillnaden mellan att använda D och H bortsett från priset?

-Std är enklast, men kan bara bryta på varvtal, genom att "ladda ur" tändspolen så att gnistor försvinner över ett inställt varvtal.

D och H fungerar på annat sätt. Man driver tändspolens +12V-matning från regulatorn, på dieselmotorer styr man magnetventilen. När inställd hastighet uppnås, bryts spänningen till tändspolen/magnetventilen så att motorn inte drar längre.

H-versionen fungerar på samma sätt som D, men kan också mäta varvtal samtidigt som den mäter hastighet. Det är ett krav om man vill ha den godkänd och bryta på hastighet (och på så sätt kunna köra på behagligt varvtal) att regulatorn kan bryta på varvtal om signalen från induktiva givaren skulle utebli av någon anledning. I det läget går regulatorn över och bryter på varvtal i stället, och det skall vara inställt på ett varvtal som motsvarar 30km/tim på högsta växeln. Brukar bli 1500-2000 rpm. I normalfallet så kan motorn varva fritt men hastigheten begränsas till 30.

Tyvärr måste man ha dubbla lådor i alla fallen, för att uppfylla "10km/tim på lägsta växel"-kravet.

På Duetten med H-regulator tar man varvtal från generator, och hastighet från induktiv givare på utgående axel.

-Fråga, den induktiva givaren, hur/var ska den installeras?

-Den induktiva givaren mäter på en hålskiva (03-184) eller placeras så att den mäter på "knölnarna" på en drivknut t.ex. Den ger då 4 pulser per varv, vilket är tillräckligt. Man kan också mäta på bult-huvuden på ett

2018-08-18

framhjulens bromsskiva. Det är viktigt att fästet för givaren placeras så att det följer med ev. rörelser hos mätpunkten, så att mätavståndet inte ändras när man kör. Givaren känner av metall inom ett avstånd av 8mm.

-Hur funkar det med automatlåda dör inte motorn helt om man bryter spänningen till tändspolen?

-ja, det funkar fint även med automatlåda. Brytningen sker väldigt snabbt, när hastigheten sjunker så kommer tändpulserna igen. Om man kör t.ex i en nedförsbacke så att farten är över 30 och har automatlåda eller kopplar ur, så går varvet ned, men bara till ca 2/3 av inställd varvbegränsning. Detta så att motorn inte ska stanna helt, och på det viset fungerar fortfarande styrservo och bromsservo.

-Varvtalsregulator H-version , för A-traktorbygge utan högt varv för att köra i 30 03-164, är denna laglig och inga problem att regga med ?? Så man inte monterar den och sedan får problem vid reggning och kan man ha 3st vxl så man får ner varvet då den är en bensin och den drar lite mindre då jag har en L200 från 1992

-Ja, du kan få den godkänd med H-regulatorn. Tänk dock på att alla övriga regler om A-traktorns ombyggnad måste vara uppfyllda. På L200 har du kanske redan en hög/lågväxel, de testas utväxlingen på lägsta växel + lågväxel och då ska den inte gå fortare än 10km/tim vid 2/3 av maxvarv (kan alltså inte hjälpas upp med varvtalsregulator, maxvarvet är en konstant för bilmodellen).

Med H-regulatorn kan du ha högväxel + 3:an och få ett behagligt varvtal.

-Har regulatorn något "default"-värde innan man tryckt på kappen första gången?

Att den spärrar på något visst värde? Varv/km/h?

När vi testar regulatorerna använder vi vissa frekvenser för varvtal och för hastighet. Dessa kan inte översättas till någon hastighet eftersom det är olika i alla bilar.

För att ställa in gör så här:

*1) tag reda på vilket **varvtal** som ska ställas in: Kör i 22km/tim (på högsta användbara växel på båda lådorna) och läs av varvräknaren, notera detta värde (brukar bli nånstans 1500-1800 rpm). Tryck också på knappen i detta läge för att ställa hastighetsgränsen som då blir 33km/tim.*

2) När bilen står stilla, håll motorn på det noterade varvtalet och tryck på knappen.

Not: ett sätt att utföra 1) är att hissa upp bilen och "köra", och medhjälpare trycker på knappen. Ett annat sätt är att ordna så att man kan trycka på knappen medan man kör bilen (förlänga kablar och dra in regulatorn i kupén).

hej, kan man besikta en a-traktor med denna regulator om man har en enkel växellåda (bara m47)? varför ska man behöva besikta med 1an på bakre lådan? och inte med 4an på bakre lådan? eller bara enkellåda.

För a-traktorn kommer väl bara gå 30 på alla växlar ändå?"

Din fråga är helt berättigad,,

Orsaken till att man måste ha två växellådor (om bilen inte redan har hög/lågväxel som t.ex King cab) är att det finns en regel för A-traktorer som säger "max 10 km/tim vid 2/3 av maxvarv på lägsta växel".

Detta villkor kan bara åstadkommas med utväxling, eftersom maxvarvet är en konstant för motortypen, man får inte utan vidare mäta vid annat varv eller begränsa med varvtalsregulator. Däremot vet jag att

Transportstyrelsen kan ge dispens att sänka maxvarvet för enstaka bilar så att man kommer ned till 10km/tim.

När väl detta villkor är uppfyllt, kan man använda så många växlar man vill. Dock brukar man spärra bort 4:an och 5:an för att varvet inte ska bli FÖR lågt vid 30.

Jag har just kopplat in varvtalssignal från generatoren. När jag försöker starta så bryter den med det samma så att motorn stannar. Vad är fel?

Det beror på att regulatorns brytvarv är ställt så lågt att den bryter direkt, och att generatoren ger en högre frekvens. För att "komma loss", håll inne knappen när du försöker starta. När du sedan släpper knappen, tryck ned den igen snabbt. Det nya värdet lagras när knappen trycks ned, så det räcker inte att hålla den inne och släppa.