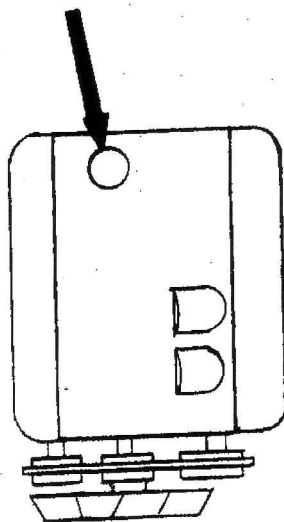
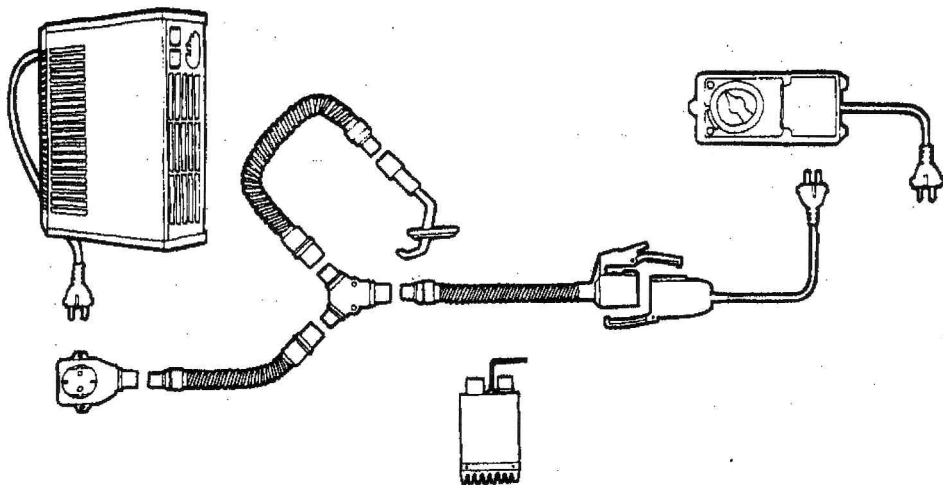


Calix MVP 233

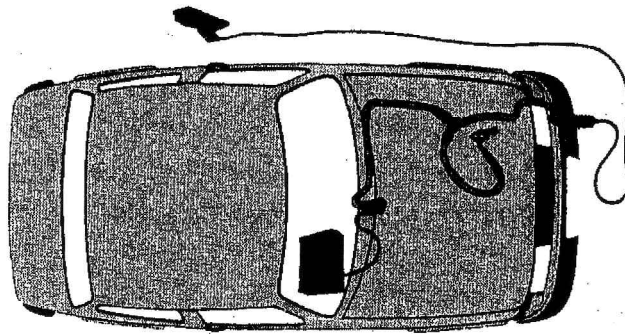
EFFEKT: 750 W



ZETOR

 5211 • 5245 • 6245 : 1985 →
 7211 • 7245 • 7711 • 7745 : 1985 →


MONTERINGSANVISNING ASENNUSOHJEET EINBAUHINWEISE ASSEMBLY INSTRUCTIONS INSTRUCTIONS DE MONTAGE



für Lochdurchmesser
45 mm

preCform
HÄSSELFORS PRECIFORM AB

Postadress
Box 5026
S-630 05 ESKILSTUNA

Telefon
016-14 70 80

ENGLISH

- A. Read the assembly instructions carefully. Check that all parts and fittings illustrated under "A" on page 1 are included. Survey view only, without de-tailed reproduction.

B. Installation of the heater

1. Drain the coolant.
2. Remove the frost plug which covers the hole as shown in the figure, page 4. This can be done by knocking the edge of the plug with a drift or similar. The plug then turns and can be removed with polygrips pliers, figure B, page 1.
3. Pull the cable with socket for the engine heater into the engine compartment. Press the plug-in connection between the engine heater and cable fully together so that the O-ring seals properly and there is no gap. Apply a few drops of oil on the O-ring. The connection can then be made easier. It is very important that connection is made in this way.
4. Apply a few drops of engine oil on the O-ring and insert the heater in the hole. Take care not to damage the O-ring. If necessary burr must be removed from the outer edge of the hole so that the O-ring is not torn. Then tighten the centrenut figure C, page 1. (Note! Tighten torque 3,5 Nm)
5. Fill up with coolant and vent the cooling system, see the instruction book. Run the engine and check that there is no leakage.

C. Fitting of lead-in

1. Fit the lead-in in a suitable place where it is protected from splashing and mechanical damage. The lead-in has a thin section for drilling a drain hole for condensation water, see arrow under "D", page 1. This must be drilled in such a position that any water which has penetrated into the plug cavity can run out. The lead-in is provided with metal attaching lugs for earthing to the vehicle chassis. Remove all paint and dirt from the bodywork under one of the attaching lugs and screw on the lead-in with the accompanying attaching parts in the following order: self-tapping screw, toothed washer, attaching lug, toothed washer and body panel, see under "D", page 1.

D. Test-running

1. Check that the cooling system is full of coolant.
2. Make sure that all air has been removed from the cooling system as the heater element will immediately burn out if surrounded by air.
3. Check that all seals are tight even with the engine **warm**.
4. Check the heater by connecting it to an earthed point. A low sizzling noise will be heard when the water on the surface of the heater element boils.

E. Important

1. Always use anti-freeze in the cooling system.
2. The engine heater must only be connected to an earthed point. There must always be a continuous internal earth connection running from the engine heater casing through the body and right up to the earthed point.
3. The cable between the lead-in and contact plug must be of oil-resistant rubber hose of a type not lighter than RDO 3x1.5 mm². The contact plug should be of thermoplastic and of approved moisture-proof type. Take care not to damage the cable, and particularly that doors, bonnet lid or other sharp objects do not press against it so that the insulation is damaged.
4. No parts of the installation must be allowed to come into contact with moving or hot parts of the engine. The distance to all parts of the exhaust system must be at least 50 mm (2"). (Also applicable for the turbo unit if any.) Otherwise Calix Heat Shield must be used.

F. Warning

The heater element can be burnt out if:

- the coolant is dirty
- there is insufficient coolant
- there is air in the system
- there is sludge in the cooling system
- radiator cement is added to the coolant

In such cases the warranty is not valid.

DEUTSCH

- A. Einbauhinweise sorgfältig durchlesen. Sämtliche Details inklusive Zubehör laut Pkt A, Seite 1 kontrollieren. Nur zur Übersicht – keine Wiedergabe von Einzelheiten.

B. Einbau des Heizelementes

1. Kühlwasser ablassen.
2. Verschluss der Bohrung im Motorblock herausnehmen, Bild, Seite 4. Dazu mit schmalen Werkzeug (Dorn) seitlich auf den Verschluss schlagen, bis dieser sich schräg stellt. Danach mit Zange herausnehmen, Bild B, Seite 1.
3. Einbaukabel (mit Anbaustecker) von außen in den Motorraum ziehen. Steckverbindung von Heizung und Kabel bis zum Anschlag ineinanderschieben. O-Ring muß völlig dichtschließen. Zu beachten: Etwas Öl auf den O-Ring geben. Die zusammenklappung wird dann erleichtert. Verbindung muß unbedingt auf diese Weise hergestellt werden.
4. Etwas Öl auf den O-Ring geben und Heizer durch das Lock schieben. Darauf achten daß der O-Ring nicht beschädigt wird. Falls nötig, Außenkante des Locks abschleifen, damit der O-Ring nicht durchgewerzt wird. Danach Hauptmutter anziehen, Bild C, Seite 1. (Achtung! Drehmoment 3,5 Nm).
5. Wasser einfüllen und Kühlsystem lüften. Hinweise der Kfz-Betriebsanleitung beachten. Motor laufen lassen und Einbaustelle auf Dichtigkeit prüfen.

C. Einbau des Steckers

1. Anbaustecker an einer Stelle befestigen, wo er weder durch Wasser noch durch mechanische Einwirkung Schaden nehmen kann. Das Gehäuse hat eine Vorpressung für ein Kondens-Dränloch (Pfeil). Je nach Einbaustelle die Vorpressung aufbrechen, damit in das Steckerinnere eindringendes Wasser ablaufen kann. Die Befestigungsvorrichtung ist aus Metall so dass eine leitende Verbindung (Erdung!) mit dem Fahrzeugrahmen entsteht. Autoblech unter einem Befestigungslösch blankkratzen. Einzelteile wie folgt zusammenfügen: Schraube, Zahnscheibe, Befestigungslösch, Zahnscheibe, Autoblech, Pkt D, Seite 1.

D. Probelauf

1. Kühlswasserniveau kontrollieren.
2. Kühlsystem sorgfältig entlüften, da Heizpatrone sonst durchbrennen kann.
3. Dichtigkeit, auch bei warmen Motor überprüfen.
4. Nur eine geerdete Steckdose verwenden. Steckverbindungen überprüfen. Funktion des Gerätes kontrollieren – beim Heizvorgang kann ein leichtes Siedegeräusch vernommen werden.

E. Wichtig

1. Immer ausreichend Frostschutzmittel beimischen.
2. Motorheizer nur an eine geerdete Steckdose anschliessen. Der Mantel der Motorheizung, die Karosserie und der Schutzleiter der Steckdose müssen unbedingt leitend miteinander verbunden sein.
3. Die Anschlußleitung (zwischen Netzsteckdose und Anbaustecker) muß eine ölbeständige Gummischlauchleitung (wie CEE (2) 57, 3x1,5) sein. Sonstige Ausführung: Steckvorrichtungen aus thermoplastischem Kunststoff, wasserdicht. Leitung sorgfältig behandeln und vor scharfen Kanten schützen, damit Mantel und Isolierung nicht beschädigt werden.
4. Installationsstelle dürfen Motorenteile, die erwärmt werden oder in bewegung sind, nicht berühren. Der Abstand zum Auspuffsystem soll mindestens 50 mm (auch bei Turbo-Aggregat) betragen – sonst den Calix Strahlungsschutz verwenden.
5. Einbaukabel und eventuelle Verbindungskabel müssen ganz neben den Verbindungsstecker mit den mitgelieferten klammer befestigt werden.

F. Warnung

Abbrennen des Heizelementes (des Widerstandsdrahtes) kann erfolgen bei

- ungesauberer Kühlflüssigkeit
- ungenuegender Kühlwassermenge
- nicht entlüftetem Kühlwassersystem
- Kühlwassersystem mit Eismatsch
- Verwendung von Kühlerzement

In diesen Fällen kann keine Garantieleistung erfolgen.

FRANCAIS

- A. Lire soigneusement la totalité des directives de montage. Vérifier qu'il a toutes les pièces selon point A, page 1. Vue d'ensemble seulement, sans représentation des détails.

B. Montage du réchauffeur du moteur

1. Vidanger le liquide de refroidissement.
2. Démontez la rondelle d'étanchéité recouvrant, le trou indiqué sur la figure, page 4. A l'aide d'un chasse-goupille ou autre outil similaire, frapper sur le bord de la rondelle. La rondelle pivote alors et peut être enlevée avec une pince multiprise, figure B, page 1.
3. Amener le câble de raccordement dans le compartiment moteur au niveau du réchauffeur. Brancher bien à fond le câble avec le réchauffeur de façon que la bague d'étanchéité ferme hermétiquement. Appliquer quelques gouttes d'huile sur le joint torique. L'assemblage en est facilité. ATTENTION: Il est très important que le branchement s'effectue de cette manière.
4. Appliquer quelques gouttes d'huile moteur sur le joint torique et insérer le réchauffeur dans le trou. Veiller à ne pas endommager le joint torique. Si nécessaire, ébavurer le bord externe du trou de manière que ce joint ne se trouve pas cisailé. Serrer ensuite le écrou centrale, figure C, page 1. (Attention! Couple de serrage 3,5 Nm)
5. Rajouter le liquide de refroidissement et purger le système de refroidissement. Voir livret d'instruction. Mettre le moteur en marche et vérifier qu'il n'y a pas de fuite.

C. Montage de la prise de raccord

1. Fixer la prise de raccord à un endroit où elle ne peut être endommagée ni par l'eau ni par des effets mécaniques. La prise comporte une pré-impression pour effectuer un trou permettant le drainage de la condensation (voir flèche). Selon l'emplacement de l'installation casser la pré-impression, afin que l'eau qui entrerait dans l'intérieur de la prise puisse être évacuée. Les parties de fixation sont en métal de sorte qu'il se produise une liaison conductrice (terre) avec le châssis de la voiture. Gratter à blanc la tôle de la voiture sous un trou de fixation. Assembler les diverses pièces comme suit: vis, rondelle à dents, trou de fixation, rondelle à dents, tôle de la voiture. Croquer point D, page 1.

D. Essai de fonctionnement

1. Vérifier qu'il y a suffisamment de liquide de refroidissement.
2. Vérifier que l'air est complètement éliminé du système de refroidissement.
3. L'élément de résistance se casse immédiatement au contact de l'air.
4. Vérifier le fonctionnement du réchauffeur en le raccordant à une prise avec une mise à terre. On entend faiblement l'eau bouillir sur la surface du réchauffeur.

E. Important

1. Utiliser toujours du liquide antigel dans le système de refroidissement.
2. Brancher le réchauffeur uniquement à une prise avec mise à terre. Toujours veiller à ce que, depuis la prise sur secteur jusqu'au réchauffeur, la liaison à terre soit continue.
3. La cable relié au réseau doit comporter un tuyau en caoutchouc, résistant à l'huile et minimum de type "3x1,5 mm² avec une prise "CEE (2) 57 étanche en thermoplastique. Manipuler le câble avec soin afin de ne pas l'endommager et créer ainsi des défauts d'isolation.
4. Aucun élément de l'installation ne doit toucher des parties chaudes ou mobiles du compartiment moteur. La distance par rapport au système d'échappement doit être au minimum de 50 mm. (Valable également pour l'agregat de turbo.) Sinon utiliser la protection thermique Calix.
5. Les câbles installés en permanence dans la voiture doivent être fixés avec les agrafes ci-jointes le plus proche possible des points de raccordement.

F. Attention

- Une coupure dans le fonctionnement du réchauffeur peut se produire si
- le liquide de refroidissement est sale
 - la quantité de liquide de refroidissement n'est pas suffisante
 - une présence d'air dans le système de refroidissement
 - une présence de glace dans le système de refroidissement
 - des produits d'obturation de fuites ont été utilisés dans le système de refroidissement

Dans ces cas la garantie ne peut pas entrer en vigueur.