

Limora Zentrallager
 Industriepark Nord 21
 D - 53567 Buchholz
 Tel: +49 (0) 26 83 - 97 99 0
 E-Mail: Limora@Limora.com
 Internet: www.Limora.com

Einbauanleitung für das Ignitor Zündmodul für Minus an Masse

Achtung dieses Zündmodul ist nur für Fahrzeuge mit „Minus an Masse“ geeignet! Ein Einbau in Fahrzeuge mit Plus an Masse führt zu sofortiger Zerstörung des Moduls!

Minus an Masse bedeutet, dass der Minuspol der Batterie mit der Karosserie verbunden ist.



(Abb. Best.-Nr.16781)

Das Zündmodul darf nur an Zündspulen für herkömmliche Unterbrecherkontakte angeschlossen werden. Eine Zündspule für HKZ Anlagen oder für Konstant-Energie-Zündanlagen zerstört das Modul ebenfalls. Die Zündspule muss bei 6- und 8-Zylindermotoren einen Primärwiderstand von mindestens 1,5 Ohm haben; bei 4-Zylindermotoren mindestens 3 Ohm.

Bevor Sie mit dem Einbau beginnen, schalten Sie den Batterietrennschalter ihres Fahrzeuges aus. Wenn ihr Fahrzeug keinen Trennschalter hat, müssen Sie den Pluspol der Batterie abklemmen.

Mechanische Arbeiten:

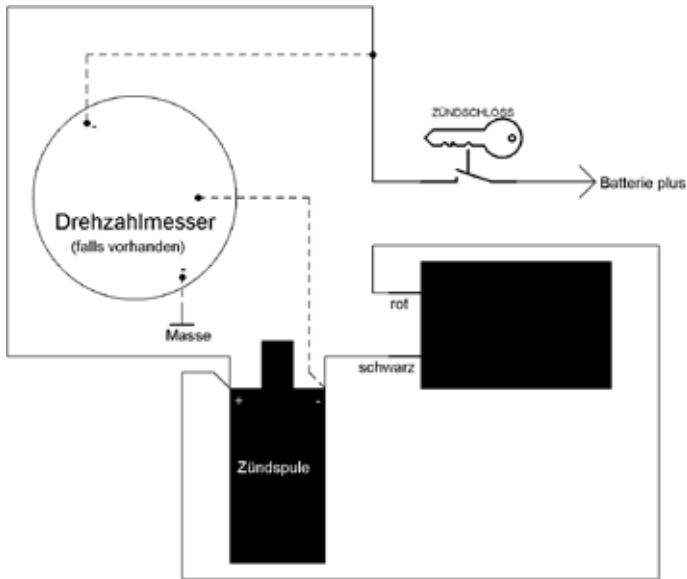
Nehmen Sie die Verteilerkappe und den Verteilerfinger ab. Entfernen Sie den Kondensator und die Gummidurchführung für das Kabel zur Zündspule. Dann ersetzen Sie den Unterbrecherkontakt durch das Ignitor Zündmodul. Achten Sie darauf, dass die Kontaktfläche zur Verteilergrundplatte sauber ist, und dass das Modul möglichst großflächig

aufliegt. Das Modul bekommt über die Kontaktfläche nicht nur Masse, sondern es gibt über diese Fläche auch Wärme ab. Eine unsachgemäße Montage kann zur Zerstörung durch Überhitzung führen. Unterbrecherkontakt und Kondensator können Sie als Reserve aufheben, da eine Rückrüstung auf Unterbrecherkontakte jederzeit möglich ist. Nachdem Sie die beiden Kabel mit der neuen Gummidurchführung aus dem Verteilergehäuse herausgeführt haben, müssen Sie dafür sorgen, dass die Kabel nicht an rotierenden Teilen schleifen. Beachten Sie dabei, dass die Unterdruckverstellung des Verteilers die Grundplatte verdreht. Die Kabel dürfen in keiner Stellung der Grundplatte gespannt sein, oder den Drehwinkel der Grundplatte begrenzen! Nun setzen Sie den Kunststoffring auf die Verteilerwelle. Das Loch in diesem Ring hat exakt die Form der Nocken auf der Verteilerwelle. Daher müssen Sie den Ring mit leichtem Druck nach unten hin und herdrehen, bis er auf der Welle einrastet. Der Ring muss bis zum Anschlag nach unten gedrückt werden, so dass der Ring auf voller Breite am Ignitor Modul vorbei läuft. In diesem Ring befinden sich Magneten, die dem Ignitor Modul den Zündzeitpunkt vorgeben. Nun können Sie den Verteilerfinger wieder aufsetzen und die Kappe montieren.

Elektrischer Anschluss:

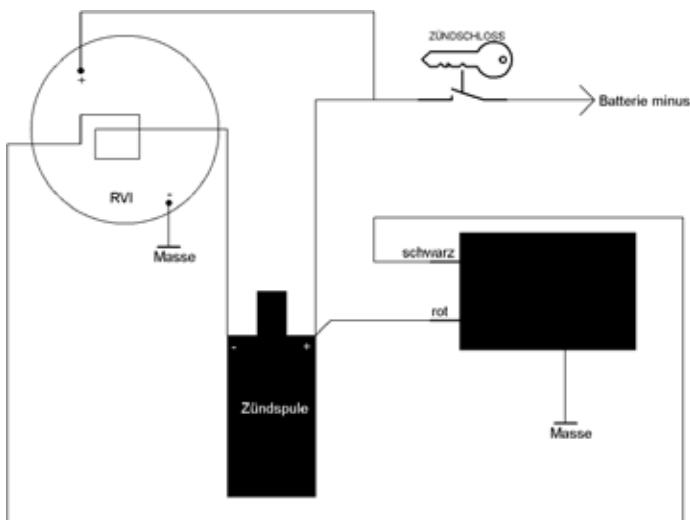
Achten Sie auf eine gute Isolation aller Kabelverbindungen. Die Kabel dürfen keine heißen Teile berühren.

Der Anschluss erfolgt nach folgendem Schaltbild.



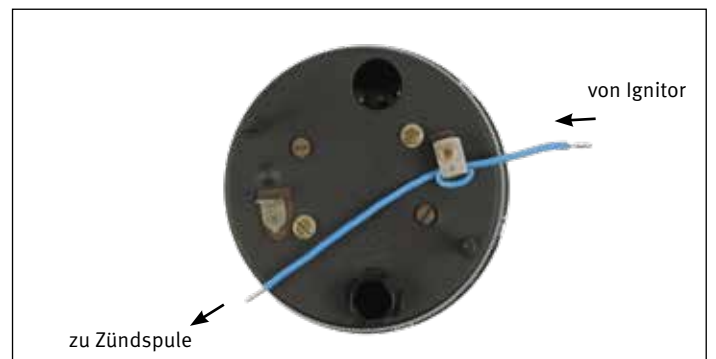
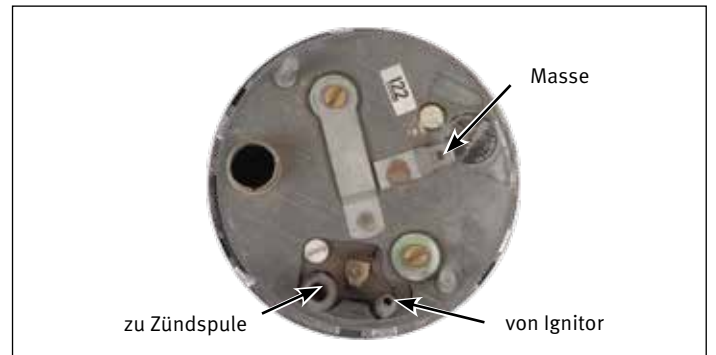
Das rote Kabel versorgt das Ignitormodul mit Spannung. Dieses Kabel muss an eine vom Zündschloss geschaltete Plusleitung angeschlossen werden, am einfachsten ist es den Plusanschluss der Zündspule zu nehmen. Das schwarze Kabel muss an den Zündspulenanschluss, der vorher mit dem Unterbrecherkontakt verbunden war angeschlossen werden.

Falls Ihr Fahrzeug mit einem RVI Drehzahlmesser (hier fließt der Zündspulenstrom durch den Drehzahlmesser hindurch) ausgestattet ist, müssen Sie die Verkabelung nach dem folgenden Schaltbild vornehmen. RVI Drehzahlmesser wurden nur von der Firma Smiths hergestellt, auf dem Ziffernblatt ist (meist am unteren Rand) eine Typnummer, die mit der Buchstabenfolge RVI beginnt aufgedruckt. Bei einigen Modellen muss man schräg von oben oder unten auf das Ziffernblatt schauen, da die Nummer sonst vom Rand verdeckt wird!



RVI Drehzahlmesser errechnen aus den Strompulsen, die durch den Drehzahlmesser hindurchfließen, die Drehzahl. Durch die oben abgebildete Verkabelung ist gewährleistet, dass der Zündspulenstrom durch den Drehzahlmesser hindurchfließt. Wenn keine Anzeige erfolgt, muss der Zündspulenstrom andersherum durch den Drehzahlmesser geschickt werden. Je nach Drehzahlmesservariante müssen hierzu entweder die beiden runden Stecker am Drehzahlmesser getauscht werden, oder die Leitungsschleife andersherum durch den Nylonblock geführt werden (siehe Abbildungen).

Spannungsversorgung und Masse am Drehzahlmesser dürfen auf keinen Fall verändert oder vertauscht werden!



Einstellung des Zündzeitpunktes:

Klemmen Sie nun die Batterie wieder an bzw. schalten Sie den Batterietrennschalter wieder ein.

Stellen Sie zunächst den im Reparaturhandbuch zu Ihrem Fahrzeug vorgegebenen statischen Zündzeitpunkt wie gewohnt (z.B. mit einer Prüflampe) ein. Wenn Sie den statischen Zündzeitpunkt eingestellt haben, starten Sie den Motor und lassen ihn einige Minuten warmlaufen. Anschließend können Sie den Zündzeitpunkt dynamisch mit einer Stroboskoplampe einstellen.