

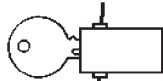
123ignition.nl



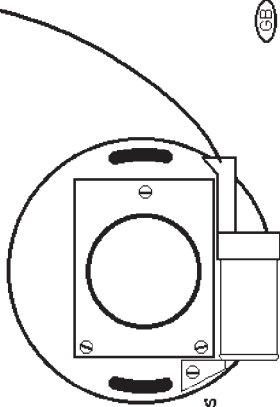
- GB** Intallationinstruction
- F** Manuel de montage
- D** Einbauanleitung
- NL** Montagehandleiding

ALBERTRONIC^{BV}
The Netherlands

Battery +12V
Batterie +12V
Batterie +12V
Accu +12V



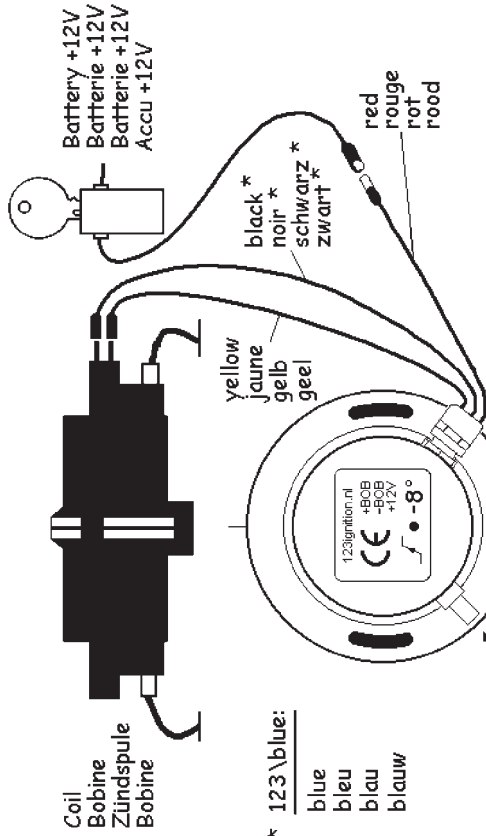
Coil
Bobine
Zündspule
Bobine



Points-box
Boite de distrib.
Kontaktgehäuse
Onderbrekerhuis



Old situation
Ancienne situation
Alte situation
Oude situatie



Coil
Bobine
Zündspule
Bobine

Battery +12V
Batterie +12V
Batterie +12V
Accu +12V

yellow
jaune
gelb
geel

black*
noir*
schwarz*
zwart*

red
rouge
rot
rood

* 123\blue:

blue
bleu
blau
blauw

vac. sensor, only on 123\blue
capteur a respiration
vac. Anschluss, nur auf 123\blue
vacuum-aansl., alleen op 123\blue



wiring 123ignition
plan de cablage
Anschlüsse '123'
aansluitschema '123'

Technical data "123ignition\2CV"



| | |
|-------------------|--|
| operating voltage | : 12 Volt |
| range | : 600 - 7000 rpm |
| temperature | : -30 to 85 Celsius |
| coil | : stock black 2CV-coil ONLY (12V-type) |
| motortypes | : A79/1 435cc 24pk M28 602cc 29pk M28/1 602cc 30pk |
| dwll | : microprocessor controlled, dependent of battery-voltage |
| advance | : 8 degrees < 1000 rpm |
| wiring | : red = +12V yellow = '+' coil black = '-' coil |

Technical data "123ignition\blue"

| | |
|-------------------|---|
| operating voltage | : 12 Volt |
| range | : 600 - 7000 rpm |
| temperature | : -30 to 85 Celsius |
| coil | : stock black 2CV-coil (12V-type) or VISA-coil |
| motortypes | : A79/1 435cc 24pk M28 602cc 29pk M28/1 602cc 30pk |
| dwll | : microprocessor controlled, dependent of battery-voltage |
| advance | : 8 degrees < 1000 rpm |
| vacuumadvance | : via tube under throttle -100mmHg tot -300mmHg in 1 degree increments (-130 mBar to -400 mBar) |
| wiring | : red = +12V yellow = '+' bobine blue = '-' bobine |

Installation Instructions for the "123ignition\2CV"

The "123ignition\2CV" is designed for the stock (black!) 2CV-coil. If you hook a "123ignition\2CV" up to a VISA coil (brown), you are guaranteed to damage the system! (to avoid mistakes, the "123ignition\2CV" therefore has a BLACK label, and has a BLACK wire to the negative terminal on the coil)

Install the unit as follows:

STEP1

Turn the ignition off. Remove the engine fan, and the rubber shield behind it to gain access to the points box.

Note the two wires coming out of the front of the fan shroud. One runs to the oil pressure sending unit, the other one runs from the negative terminal on the coil to the terminal on the points box. Disconnect this wire from the coil and also from the points box. Do not damage or cut this wire. It may come in useful sometime in the future.

STEP2

Remove the points box along with the capacitor. Set aside the two M7 bolts and square washers. Remove the metal protector plate to gain access to the centrifugal advance mechanism.

Carefully remove the circlip ring from the end of the camshaft so that you can remove the thrust washer, the centrifugal weight pivots and cam assembly. Put these parts in a ZipLock bag and store in a safe place.

STEP3

Thoroughly clean the area, inspect the point where the crankshaft comes out of the block. If the cavity is caked with

an excessive amount of oil and dirt, you may have an engine problem.

After cleaning everything, slide the two magnets onto the 5mm spindles at the end of the cam shaft. Install the "123ignition\2CV" with the two M7 bolts and square washers. Leave the bolts a little loose so that you can still rotate the ignition unit in the housing. Align the dimple at the bottom of the unit with the seam of the crankshaft.

STEP4

Run the three wires, (yellow, black and red) along the bottom of the fanshroud, and out through the rubber grommet in the front. Tuck the wires securely under the metal tabs inside the fan housing, and make sure they can not come into contact with the fan! Now pull the second wire off the coil (i.e. the wire that connects the positive terminal on the battery, through the ignition key, to the positive terminal on the coil). Connect this wire to the red wire coming from the "123ignition\2CV", using the connectors supplied with the kit. **DO NOT HOOK UP THE WIRES TO THE COIL YET!**

STEP5

Insert the 6 mm timing rod (or a 6 mm drill bit) through the hole in the crank case. Turn the engine over by hand (removing the spark plugs makes this easy) until the rods slides into the hole in the flywheel. Your engine is now set at 8 degrees before TDC (Top Dead Center). Clean one of the teeth of the starter ring gear, and a small area opposite it on the block. The area next to the starter motor works well. With a fresh bottle of Whiteout, accurately paint a timing mark on the tooth and engine block.

Remove the timing rod or drill bit!

STEP6

Turn the ignition on. Make sure the engine is set at 8 degrees before TDC. Turn the "123ignition\2CV" housing counter-clockwise until the LED goes out. Turn it clockwise very carefully until the LED just comes on again. Tighten the two M7 bolts.

STEP7

Check your timing as follows: Put a wrench on the fan bolt and turn the engine over slowly (clockwise!). The LED should light up at the exact moment when the timing marks you made are aligned. If this is not the case, repeat step 6.

STEP8

Turn the ignition off. Hook up the yellow wire to the positive terminal on the coil. Hook up the black wire to the negative terminal on the coil. Use the connectors supplied with the kit. Make sure all your electrical connections are secure, a bad connection can cause a major problem in the future! Tidy up everything carefully, e.g. use tie-wraps.

STEP9

Re-install the rubber shield, fan (and spark plugs if you removed them).

Double check to make sure the fan does not touch the wires!

Fire it up and enjoy!

Caractéristiques techniques "123ignition\2CV"

F

| | |
|--------------|---|
| alimentation | : 12 Volt |
| gamme | : 600 - 7000 rpm |
| temperature | : -30 tot 85 Celsius |
| bobine | : SEUL bobine 2CV-standard (type 12Volt) |
| moteurs | : A79/1 435cc 24cv M28 602cc 29cv M28/1 602cc 30cv |
| dwell | : micro-ordinateur controlé |
| avance | : 8 degrés < 1000 rpm |
| fils | : rouge = +12V jaune = '+' bobine noir = '-' bobine |

Caractéristiques techniques "123ignition\blue"

| | |
|----------------------|--|
| alimentation | : 12 Volt |
| gamme | : 600 - 7000 rpm |
| temperature | : -30 tot 85 Celsius |
| bobine | : bobine 2CV standard (type 12Volt) ou bobine-VISA |
| moteurs | : A79/1 435cc 24cv M28 602cc 29cv M28/1 602cc 30cv |
| dwell | : micro-ordinateur controlé |
| avance | : 8 degrés < 1000 rpm |
| avance a respiration | : par tuyau sous le carburateur -100mmHg à -300mmHg, incr. de 1 degré (-130 mBar à -400 mBar) |
| fils | : rouge = +12V jaune = '+' bobine bleu = '-' bobine |

Manuel de montage "123ignition\2CV"

Le "123ignition\2CV" a été conçu uniquement pour la bobine standard (noire!).

Le montage doit être effectué de la manière suivante:

DÉMARCHE 1

Coupez le contact, démontez le ventilateur et le rabat de caoutchouc situé à l'arrière du tunnel de refroidissement. Deux fils sortent du tunnel de refroidissement, 1 à partir de la sonde de pression d'huile et 1 à partir de la boîte de distribution. Desserrez ce dernier fil du côté de la bobine ET du côté de la boîte d'interruption. Gardez ce fil intact; ce fil pourra être utile plus tard!

DÉMARCHE 2

Enlevez la boîte de distribution en même temps que le condensateur. Enlevez la plaque intermédiaire ainsi que la bague de ressort jusqu'à ce que la came de rupteur y compris la rondelle de butée et les masses centrifuges se libèrent et enlevez-les également. Gardez bien l'ensemble. Tenez les deux boulons de montage à part.

DÉMARCHE 3

Nettoyez bien le logement de l'arbre à cames (un surplus de graisse indique un mauvais état de votre moteur). Mettez les 2 aimants fournis sur les chevilles 5 mm à l'extrémité de l'arbre à cames. Fixez le "123ignition\2CV" avec les boulons M7 et les anneaux intermédiaires carrés de sorte que l'ensemble puisse encore être légèrement tourné. Le trou de forure au bord du "123ignition\2CV" doit se trouver environ avant le joint de séparation des deux moitiés du moteur.

DÉMARCHE 4

Amenez les trois câbles (rouge, jaune et noir) vers l'extérieur en passant le long du côté inférieur du tunnel de

refroidissement et en allant via le passe-câble situé à l'avant. Veillez à ce que les câbles ne touchent pas le ventilateur. Enlevez maintenant la connexion restante de la bobine (c'est donc la connexion qui passe via le démarreur de contact vers le pôle positif de la batterie) et reliez-la au fil rouge de votre '123ignition\2CV' (pour cela, utilisez de préférence les fastons fournis). Ne branchez pas encore les fils en direction de la bobine!

DÉMARCHE 5

Utilisez une cheville de temps (ou un foret de 6 mm) pour fixer le volant à huit degrés avant le PMS (Point Mort Supérieur). Marquez ce point par rapport à un point fixe (par exemple la fixation du démarreur) pour que vous puissiez facilement le retrouver. Faites cela avec précision! Enlevez la cheville de temps.

DÉMARCHE 6

Mettez le contact. Mettez le volant à 8 degrés avant le PMS. Tournez maintenant le logement du "123ignition\2CV" à gauche jusqu'à ce que la lampe LED s'éteigne. Tournez ensuite le logement soigneusement à droite jusqu'à ce que la lampe LED s'allume. Fixez le logement de l'allumage avec les boulons M7.

DÉMARCHE 7

Vérifiez maintenant le réglage de la manière suivante: Introduisez le boulon de montage du ventilateur dans l'avant du vilebrequin et fixez-le et tournez ensuite le volant à droit. En passant le point que vous avez indiqué, la lampe LED doit s'allumer. Si cela n'est pas le cas: revenez à la démarche 6.

DÉMARCHE 8

Coupez le contact. Fixez le fil jaune au 'pôle positif' de la bobine et fixez le fil noir au 'pôle négatif' de la bobine (Utilisez pour cela les fastons fournis). Achevez l'ensemble

avec par exemple des 'tie-wrap'. Veillez à ce que les connexions soient solides. Un mauvais contact peut causer beaucoup d'ennuis!

Montez le rabat en caoutchouc et le ventilateur. Assurez-vous que ce dernier ne frotte pas. Vous pouvez démarrer: bonne chance!

Technische Daten "123ignition\2CV"



| | |
|--------------------|---|
| Betriebs-spannung: | 12 Volt |
| Bereich | : 600 - 7000 rpm |
| Temperatur | : -30 bis 85 Celsius |
| Bobine | : NUR standard 2CV-bobine (12V-type) |
| Motortypen | : A79/1 435cc 24ps M28 602cc 29ps M28/1 602cc 30ps |
| Dwell | : Microprozessor kontrolliert, abhängig von Batterie-spannung |
| Frühzündung | : 8 grad < 1000 rpm |
| Leitungen | : rot = +12V gelb = '+' bobine schwarz = '-' bobine |

Technische Daten "123ignition\blue"

| | |
|--------------------|--|
| Betriebs-spannung: | 12 Volt |
| Bereich | : 600 - 7000 rpm |
| Temperatur | : -30 bis 85 Celsius |
| Bobine | : standard 2CV-bobine (12V-type) oder VISA-bobine |
| Motortypen | : A79/1 435cc 24pk M28 602cc 29pk M28/1 602cc 30pk |
| Dwell | : Microprozessor kontrolliert, abhängig von Batterie-spannung |
| Frühzündung | : 8 grad < 1000 rpm |
| Vakuum | : via Schlauch unter Carburateur -100mmHg tot -300mmHg in stappen van 1 grad (-130 mBar tot -400 mBar) |
| Leitungen | : rot = +12V gelb = '+' bobine blau = '-' bobine |

Einbauanleitung für die "123ignition\2CV"

Die "123ignition\2CV" ist speziell für die schwarze 2CV-Zündspule entwickelt. Wenn Sie eine "123ignition\2CV" an eine braune Visa Zündspule anschließen, wird die Zündung mit Sicherheit zerstört. (um Fehler zu vermeiden, hat die "123ignition\2CV" darum ein schwarzes Etikett und einen schwarzen Draht zum Minusanschluss der Zündspule)

Bauen Sie die Zündung wie folgt ein:

Schritt 1:

Schalten Sie das Zündschloß aus. Bauen Sie den Lüfterflügel und die Gummiabdeckung dahinter aus. Damit haben Sie Zugang zum Kontaktgehäuse. Beachten Sie die zwei Drähte die vorne aus dem Lüftergehäuse herauskommen. Einer führt zum Öldruckschalter, der andere führt vom Minusanschluss der Zündspule zum Kontaktgehäuse. Schließen Sie diesen Draht von der Zündspule sowie vom Kontaktgehäuse ab. Entfernen Sie diesen Draht nicht da er vielleicht noch einmal gebraucht wird.

Schritt 2:

Bauen Sie das Kontaktgehäuse mit dem Kondensator aus. Bewahren Sie die zwei M7-Schrauben mit den viereckigen Scheiben auf. Nehmen Sie die kleine Abdeckplatte heraus, die die Frühzündungsgewichte verdeckt. Entfernen Sie den Sicherungsring vor dem Verteilernocken und nehmen Sie den Nocken sowie die Frühzündungsgewichte heraus. Bewahren Sie diese Teile an einem sicheren Ort auf.

Schritt 3:

Reinigen Sie sorgfältig die ganze Umgebung wo das Kontaktgehäuse montiert war. Schauen Sie sich besonders die Stelle an, wo die Kurbelwelle aus dem Motorblock ragt. Wenn dort viel Öl und Schmutz vorhanden ist, könnte der Motor defekt sein.

Nach der Reinigung stecken Sie die zwei Magnete auf die 5mm Zapfen am Ende der Nockenwelle. Befestigen Sie die "123ignition\2CV" mit den zwei M7 Schrauben und den viereckigen Scheiben. Ziehen Sie die Schrauben noch nicht fest an so dass Sie Zündung noch drehen können. Richten Sie die Markierung an der Unterseite der Zündung mit der Alu-Motorteilung aus.

Schritt 4:

Führen Sie die drei Drähte durch das Motorlüftergehäuse nach oben zur Zündspule. Befestigen Sie die Drähte so, dass sie nicht mit dem Ventilator in Berührung kommen. Nun ziehen Sie den zweiten Draht von der Zündspule ab. Das ist der Draht der den Pluspol der Batterie über das Zündschloß geschaltet mit dem Plusanschluss der Zündspule verbindet.

Diesen Draht verbinden Sie mit dem roten Draht der "123ignition\2CV".

Verwenden Sie dazu die mitgelieferten Drahtverbinder.

SCHLIESSEN SIE DIE DRÄHTE NOCH NICHT AN DIE ZÜNDSPULE AN!

Schritt 5:

Nehmen Sie einen 6 mm starken Stab oder Bohrer und stecken Sie ihn durch das Loch im Motorgehäuse unterhalb der Motorbefestigung. Drehen Sie den Motor händisch so weit, bis eine Bohrung in der Schwungscheibe auftaucht die mit dem Stab fluchtet. Schieben Sie nun den Stab in diese Bohrung hinein. Das ist der Zündzeitpunkt bei 8° vor dem oberen Totpunkt.

Reinigen Sie einen Zahn an der Schwungscheibe und einen kleinen Punkt gegenüber am Motorblock. Machen Sie mit ein bisschen Farbe eine genaue Markierung am Zahn und am Motorblock.

Nehmen Sie den Stab oder Bohrer wieder heraus!

Schritt 6:

Schalten Sie die Zündung ein und vergewissern Sie sich, dass der Motor noch am Zündzeitpunkt bei 8° vor o. T. steht. Drehen Sie die "123ignition\2CV" gegen den Uhrzeigersinn bis die LED erlischt. Drehen Sie nun die Zündung im Uhrzeigersinn bis die LED wieder erleuchtet. Ziehen Sie nun die zwei M7 Schrauben fest an.

Schritt 7:

Überprüfen Sie die Zündeneinstellung folgendermassen: Stecken Sie einen Steckschlüssel auf die Befestigungsschraube des Ventilators und drehen Sie den Motor langsam im Uhrzeigersinn. Die LED an der Zündung mufl in genau dem Moment leuchten wenn die Markierungspunkte an der Schwungscheibe und am Motorblock gegenüber liegen. Wenn dies nicht der Fall ist, müssen Sie den Schritt 6 wiederholen.

Schritt 8:

Schalten Sie die Zündung aus. Schlieflen Sie den gelben Draht an den Plusanschlufl der Zündspule. Schlieflen Sie den schwarzen Draht an den Minusanschlufl der Zündspule. Verwenden Sie dazu die mitgelieferten Kabelstecker. Vergewissern Sie sich, dass alle Anschlüsse fest und gut sitzen. Ein schlechter Kontakt kann die Funktionsweise der Zündung beeinträchtigen. Befestigen Sie alle Drähte sorgfältig mit Kabelbindern.

Schritt 9:

Montieren Sie die Gummiabdeckung wieder an ihrem Platz, ebenso den Ventilator. Überprüfen Sie noch einmal ob die Drähte nicht den Ventilator berühren. Starten Sie den Motor und geniessen Sie die neue Art des 2CV Fahrens!

Technische gegevens "123ignition\2CV"

| | |
|--------------|--|
| werkspanning | : 12 Volt |
| bereik | : 600 - 7000 rpm |
| temperatuur | : -30 tot 85 Celsius |
| bobine | : ALLEEN standaard 2CV-bobine (12V-type) |
| motortypen | : A79/1 435cc 24pk M28 602cc 29pk M28/1 602cc 30pk |
| dwell | : microprocessor gestuurd, afhankelijk van accu-spanning |
| vervroeging | : 8 graden < 1000 rpm |
| draden | : rood = +12V geel = '+' bobine zwart = '-' bobine |

Technische gegevens "123ignition\blue"

| | |
|--------------|---|
| werkspanning | : 12 Volt |
| bereik | : 600 - 7000 rpm |
| temperatuur | : -30 tot 85 Celsius |
| bobine | : standaard 2CV-bobine (12V-type) of VISA-bobine |
| motortypen | : A79/1 435cc 24pk M28 602cc 29pk M28/1 602cc 30pk |
| dwell | : microprocessor gestuurd, afhankelijk van accu-spanning |
| vervroeging | : 8 graden < 1000 rpm |
| vacuumvervr. | : via aansluiting onder carburateur -100mmHg tot -300mmHg in stappen van 1 graad (-130 mBar tot -400 mBar) |
| draden | : rood = +12V geel = '+' bobine blauw = '-' bobine |

Montage-handleiding "123ignition\2CV"

De "123ignition\2CV" is ontworpen voor de standaard (zwarte!) bobine. Het combineren van een "123ignition\2CV" met een bruine VISA-bobine leidt onherroepelijk tot schade! (om vergissingen te voorkomen, is de "123ignition/2CV" daarom voorzien van een zwarte sticker, alsmede een zwarte kabel naar de MIN-aansluiting van de bobine)

De montage dient als volgt te geschieden:

STAP1

Zet het contact af, demonteer de ventilator en de rubber-flap tegen de achterzijde van de koeltunnel.

Vanuit de koeltunnel komen twee draden, 1 vanaf de oliedruksensor en 1 vanaf het onderbrekerhuis. Neem deze laatste aan de zijde van de bobine EN aan de zijde van het onderbrekerhuis los. Laat deze draad intact: dit kan later altijd nog eens van pas komen!

STAP2

Verwijder het onderbrekerhuis tegelijk met de condensator. Verwijder het tussenplaatje, alsmede het veerringetje zodat de onderbrekernok inclusief stootring en centrifugaal-gewichtjes vrijkomen, en verwijder deze eveneens. Bewaar alles netjes en bij elkaar. De twee montage-boutjes houdt U apart.

STAP3

Maak het nokkenas-huis goed schoon. (te veel vet hier is een slecht teken voor de toestand van uw motor) Plaats de 2 bijgeleverde magneten over de 5 mm. pennen aan het uiteinde van de nokkenas. Monteer de "123ignition\2CV" met de M7-boutjes en de vierkante tussenringetjes zodanig dat het geheel nog enigszins kan worden verdraaid. Het boorgaatje op de rand van de "123ignition\2CV" moet ongeveer voor de scheidingsnaad van de twee motorhelften zitten.

STAP4

Voer de drie kabels (rood, geel en zwart) langs de onderzijde van de koeltunnel, en via de tule aan de voorzijde naar buiten. Zorg dat de kabels niet in contact kunnen komen met de ventilator. Verwijder nu de nog resterende bobine-aansluiting (dat is dus de aansluiting die via het sleutelcontact naar de pluspool van de accu loopt) en verbind deze met de rode draad van uw '123ignition\2CV'. (gebruik hiervoor bij voorkeur de meegeleverde fastons)

De draden naar de bobine nog niet aansluiten!

STAP5

Gebruik een tijdpen (of een boortje van 6 mm) om het vliegwieltje op acht graden voor het BDP (Bovenste Dode Punt) te fixeren. Markeer dit punt ten opzichte van een vast punt (bijvoorbeeld de startmotorbevestiging) zodat dit gemakkelijk is terug te vinden. Doe dit nauwkeurig! Verwijder de tijdpen.

STAP6

Zet het contact aan. Zet het vliegwieltje op 8 graden voor 't BDP. Draai nu de behuizing van de "123ignition\2CV" naar links tot de LED dooft. Draai vervolgens voorzichtig naar rechts totdat de LED juist aangaat. Zet de ontstekingsbehuizing vast met de M7-boutjes.

STAP7

Controleer de afstelling nu als volgt: Draai de montagebout van de ventilator in de voorzijde van de krukas, en draai hiermee het vliegwieltje rechtsom. Bij het passeren van het door U gemarkeerde punt moet de LED juist aangaan. Indien dit niet het geval is: terug naar stap 6.

STAP8

Zet nu het contact af. Monteer de gele draad aan de 'plus' van de bobine en de zwarte draad aan de 'min' van de bobine. (Fastons hiervoor zijn meegeleverd) Werk e.e.a.

netjes af met bijvoorbeeld tie-wraps. Zorg voor betrouwbare verbindingen. Een slecht contact kan U onderweg heel wat narigheid bezorgen!

STAP9

Monteer de rubberflap en de ventilator. Controleer voor de zekerheid of deze niet aanloopt.

U kunt starten: veel succes!

