

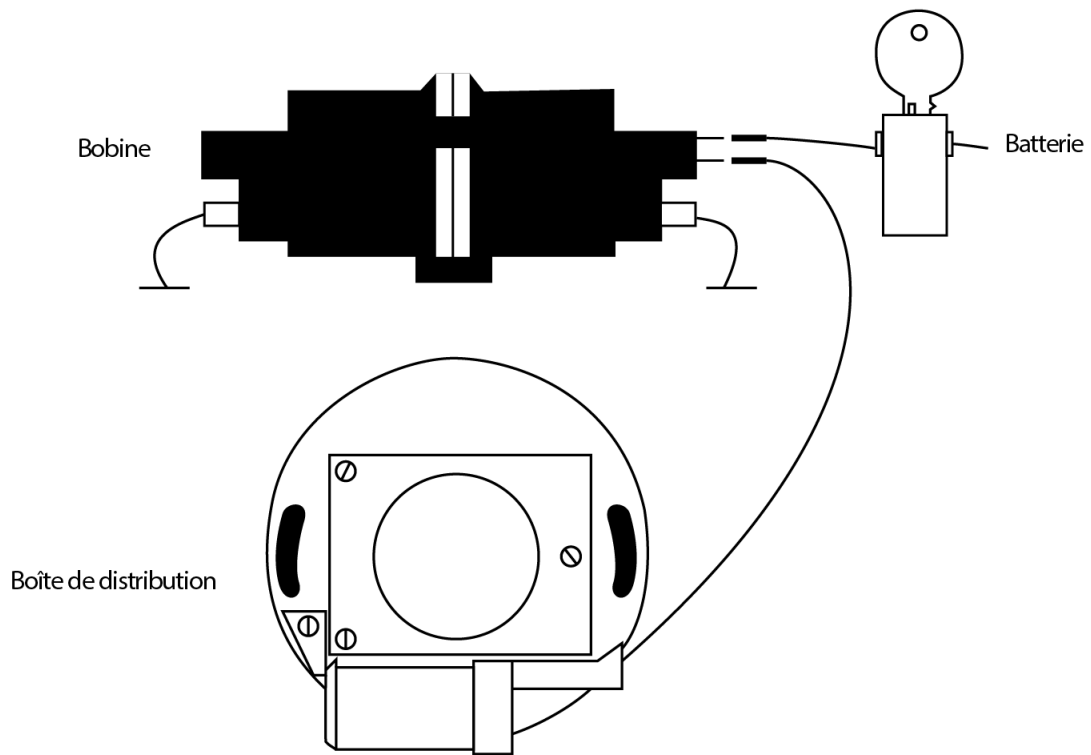
# **INSTRUCTIONS D'INSTALLATION**

**Allumages électroniques**

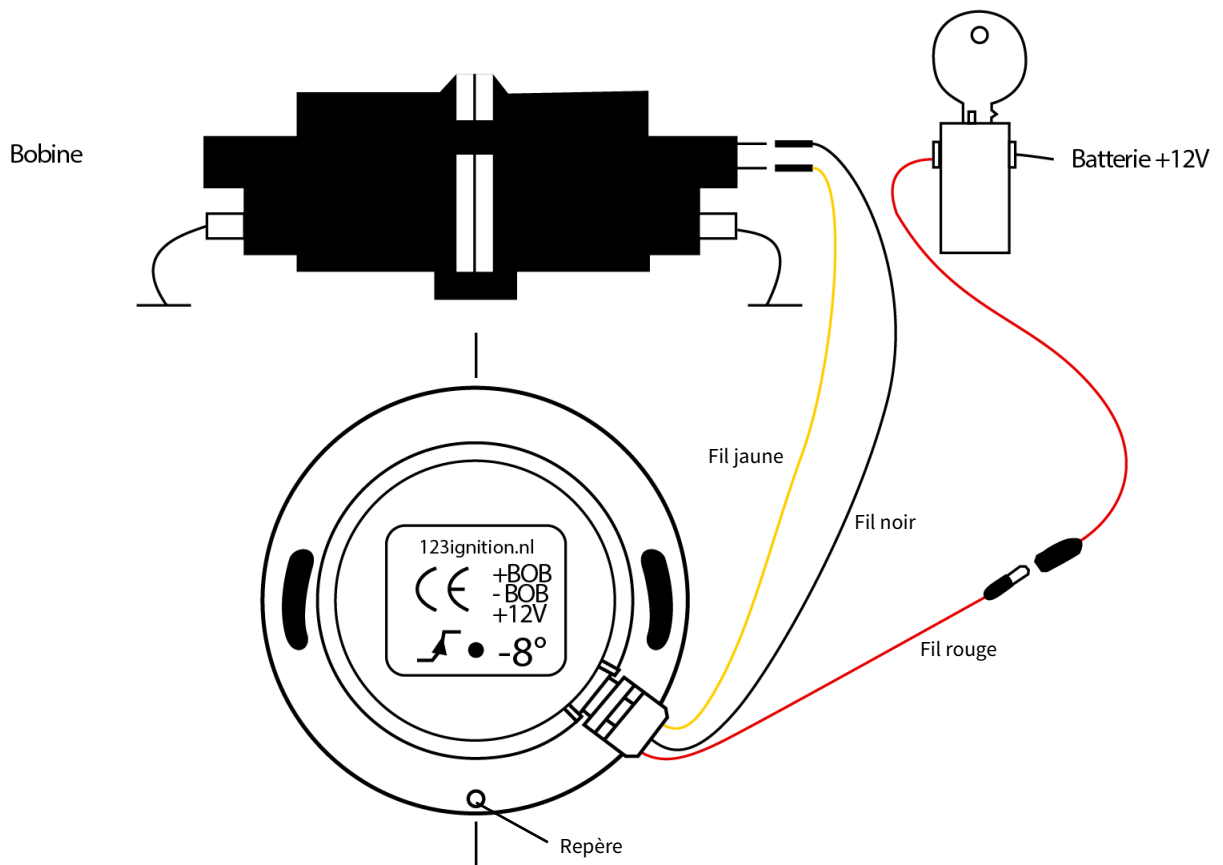
**123 Ignition**

**D6531 et D6532**

**FIG. 1 - MONTAGE D'ORIGINE**



**FIG. 2 - NOUVEAU MONTAGE AVEC D6531**



## **Instructions d'installation :**

Tous les modules «123Ignition\2CV» sont conçus pour les bobines d'allumage 2cv (noire) mais ne sont pas compatibles avec les bobines Visa (marron).

### **ETAPE 1 :**

Coupez le contact. Enlevez l'hélice du ventilateur avec une longue douille de 14mm ou similaire pour dévisser le boulon la tenant. L'hélice peut se retirer avec une tige ou la clé en place et en tapant sur les côtés avec un marteau tandis que l'autre main tire l'hélice. Dévissez les 5 vis (écrou 8mm) et enlevez le bouclier de caoutchouc pour libérer l'accès au boîtier d'allumage. Débranchez la cosse sur le boîtier et aussi celles de la bobine. Vous n'aurez pas à supprimer ce fil, il peut être utile à l'avenir.

### **ETAPE 2 :**

Retirez le boîtier d'allumeur avec le condensateur. Déposez les deux boulons M7 et rondelles carrées. Retirez la plaque de métal protectrice pour accéder au mécanisme d'avance centrifuge. Avec deux très petits tournevis vous pouvez écarter et retirer le petit circlips de la fin de l'arbre à cames de sorte que vous pouvez enlever la rondelle de maintien, les masselottes et came centrifuge. Mettez ces éléments dans un sac fermé et stockez les à l'abri.

### **ETAPE 3 :**

Nettoyez minutieusement la zone, inspectez l'endroit où l'arbre à cames sort du bloc. Si la cavité est humide avec une quantité excessive d'huile, vous avez peut-être un problème moteur. Après un nettoyage complet, posez les deux aimants sur les broches de 5mm à la fin de l'arbre à cames. Installez le module 123Ignition avec les deux boulons M7 et rondelles carrées. Ne bloquez pas les boulons pour que vous puissiez encore régler l'allumeur dans le logement. Alignez le repère en bas avec le trait vertical des demi carters, voir le dessin fig. 2.

### **ETAPE 4 :**

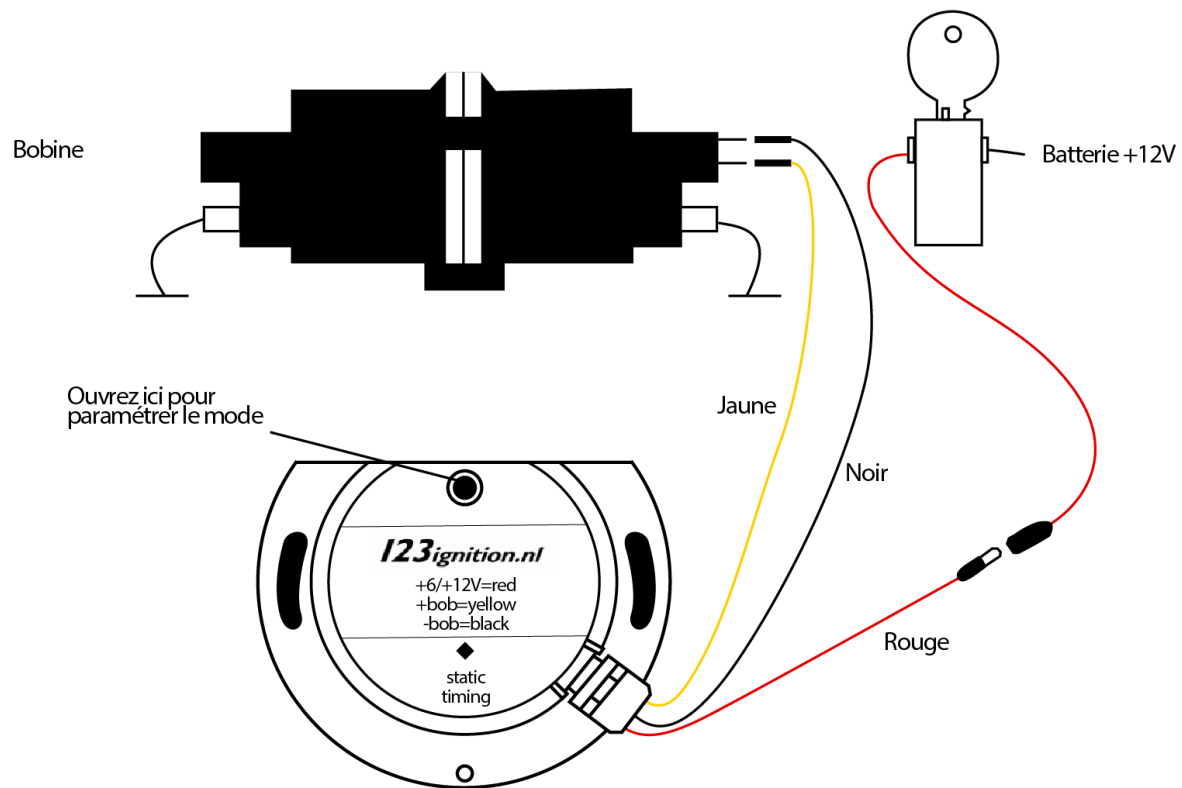
Passez les trois fils (jaune, noir et rouge) en bas le long du ventilateur, et à l'extérieur par le biais de la rondelle caoutchouc à l'avant. C'est une bonne idée de mettre les fils à l'intérieur d'une gaine protectrice (comme un tube rétractable sans le rétracter), pour donner une protection supplémentaire aux fils. Fixez les fils solidement sous la pate métallique à l'intérieur du logement de ventilateur, et veillez à ce qu'ils ne puissent pas entrer en contact avec le ventilateur ! Coupez les fils afin qu'ils aient facilement accès à la bobine en tenant compte du fait que le moteur se déplace. Utilisez les cosses fournies avec le kit. Assurez-vous que tous vos branchements électriques sont absolument sécurisés, les réaliser au moyen d'un outil de sertissage bon marché ordinaire ou d'une pince peut causer un mauvais raccordement et un problème majeur à l'avenir ! Prenez un soin particulier à ce que les fils ne puissent en aucun cas toucher les tubulures ou l'échappement chaud, et qu'aucune arête vive ne puissent endommager l'isolation des fils sur le long terme. Les fils ne doivent pas être attachés au câble de bougie. Tirez le fil de la bobine (c'est-à-dire le fil + après contact venant du Neiman sur le «+» de la bobine). Branchez ce fil au fil rouge venant du module 123Ignition.

### **ETAPE 5 :**

Insérez la pige de réglage de 6mm (U360175) à travers le trou dans le carter. Vissez le boulon du ventilateur dans le vilebrequin, et avec une clé tournez lentement le moteur (enlevez les bougies c'est plus facile) jusqu'à ce que la tige glisse dans le trou du volant. Votre moteur est maintenant réglé sur son point statique de synchronisation, à 8 ou 12 degrés avant PMH (Point Mort Haut) en fonction du type de moteur.

Pour être précis, peignez une dent du volant moteur avec une marque au blanco.

**FIG. 3 - NOUVEAU MONTAGE AVEC D6532**



**ETAPE 6 :**

Mettez le contact. Assurez-vous que le moteur est sur son point statique de synchronisation. Tournez l'allumage dans le sens antihoraire jusqu'à ce que le voyant s'éteigne. Tournez dans le sens horaire TRÈS lentement jusqu'à ce que le voyant s'allume à nouveau. Serrez les deux boulons M7.

RETIREZ LA PIGE DE RÉGLAGE

**ETAPE 7 :**

Tout en laissant le contact, vérifiez votre réglage comme suit : mettez la clé sur le boulon du ventilateur et tournez le moteur (dans le sens des aiguilles d'une montre) et ralentissez quand les marques de réglage approchent. La LED devrait s'allumer juste au moment où les repères sont alignés. Si ce n'est pas le cas, répétez l'étape 6.

**ETAPE 8 :**

Coupez le contact. Connectez le fil jaune à la borne positive sur la bobine et le fil noir à la borne négative sur la bobine. Mettez les bougies en place. Si vous possédez ou pouvez emprunter une lampe stroboscopique (U340502) de réglage, c'est maintenant le bon moment pour l'employer. Mettez en marche le moteur et voyez si les marques peintes s'alignent entre 900-1100t/min, sinon ajustez l'allumage jusqu'à ce qu'elles le fassent. Si vous n'avez pas de stroboscope, vous pouvez faire ce contrôle dès que vous irez dans un atelier qui en a un.

**D6532 uniquement :**

Choisissez la bonne courbe standard pour votre moteur (voir tableau) et sélectionnez-la avec le commutateur de sélection de courbe. Pour accéder à ce commutateur, vous devez d'abord enlever la vis hexagonale avec une clé Allen de 5mm à l'avant du module 123ignition. Vous pouvez maintenant tourner soigneusement le commutateur avec un petit tournevis. Si vous ne pouvez pas voir la position du commutateur, tournez le commutateur dans le sens des aiguilles d'une montre et comptez les clics jusqu'à ce que vous arriviez à la courbe choisie. Le fait que, quand le moteur tourne, la LED clignote dans le mode «0» seulement peut être utile si vous avez perdu le compte.

**Sélecteur de courbe  
d'avance «0» à «F»**



## ETAPE 9 :

Réinstallez la protection en caoutchouc, enlevez le boulon de ventilateur, mettez un peu de graisse sur le vilebrequin pour empêcher le ventilateur de coller à l'axe. Remettez la courroie en V sur la poulie et le ventilateur sur l'axe sans boulon et tournez sur l'axe pour s'assurer doublement que le ventilateur ne touche pas les fils ! Si vous avez un peu de Loctite, vous pouvez la mettre dans le filetage du ventilateur en tant que sécurité supplémentaire. Mettez le boulon et serrez-le fermement à 36lb/ft ou à 50N/m. démarrez et appréciez !

### Positions du commutateur de mode D6532 :

Mode	Ref. Moteur	Type Moteur	Angle/réglage
0 mode de réglage, 20°/3100rpm seulement pour calibrage			
1	A	9 hp, 375cc	12°
2	AZ	A53	12°
3	AM	M4	12°
4	AYA	A79/0	12°
5	AM2	M28	8°
6	AYA2	A79/1	12°
7	AK2	M28/1	8°
8	A06/635	M28/1	8°
9	A06/642	M28/1	8°
A	AM2A	M28/1	8°
B	A06/664	M28/1	8°
C			
D			
E			
F	«E85/LPG»*	M28/1	8°

\* Ce mode est prévu pour les moteurs M28/1 fonctionnant avec les carburants à indice d'octane ultra élevé comme le GPL ou l'E85. E85 est un mélange de bioéthanol à 85% et d'essence à 15%. Son indice d'octane est de 104 RON. Vous avez besoin d'un plus grand gicleur principal ou du gicleur réglable «123\ FlexiJet» pour tourner au E85.

## LE MOT DE LA FIN

### BOBINE

Une bobine qui a surchauffé une fois ne donnera plus jamais une étincelle forte, même si elle fonctionne. Elle doit être remplacée, mettez une bobine neuve, une autre bobine d'occasion peut être aussi mauvaise.

### FILS DE BOUGIE D'ALLUMAGE

Ils finissent souvent par perdre de l'énergie. Avec l'énergie d'étincelle la plus élevée des allumages électroniques, il est bien plus important d'avoir des fils de bougie récents, c'est le bon moment pour les remplacer !

Si vous n'êtes pas sûr qu'ils soient toujours ok, vous pouvez tester leur isolement en versant lentement

de l'eau dessus, cela ne devrait pas affecter le fonctionnement du moteur !

## ENTRETIEN

Vous pouvez maintenant vous féliciter d'avoir un système ultramoderne, l'allumage sans entretien, qui peut sembler rendre votre voiture presque totalement sans entretien elle-même. Naturellement, ce n'est pas le cas et il faut vérifier la qualité des bougies chaque 5 000km et les changer chaque 10 000km. Et aussi les autres entretiens réguliers, comme la vidange, le contrôle des filtres, le nettoyage du réfrigérateur d'huile etc. Cela est encore nécessaire pour maintenir votre voiture dans une bonne forme aussi ne négligez pas cela juste parce qu'elle est devenue tellement plus fiable avec le 123Ignition !

## **DONNÉES TECHNIQUES :**

Tension d'opération : 4 - 18volts

Game : 10 - 10 000t/mn

Température : -40° à 100° Celcius

Bobine : bobine noire courante 2CV, ou autre bobine avec une résistance primaire non inférieure à 1 ohm

Angle de saturation : contrôlé par microprocesseur, s'ajustant pour bobine courante et donc indépendant de la tension de batterie

Étincelle-équilibre : contrôlé par logiciel, améliore d'un demi-degré de vilebrequin

Câblage :

rouge = +12V

jaune = «+» bobine

noir = «-» bobine

Types moteur :

D6531 : A79/1 435cc

D6532 : M28 & M28/1 602cc