

Einbauanleitung elektronische Zündanlage

Ausbau

Entfernen Sie die Verteilerkappe und verdrehen Sie die Kurbelwelle an der Riemenscheibe so das die Markierung der Kurbelwelle auf 9° vor O.T. (Bild 1) und der Verteilerfinger gegenüber der Unterdruckdose auf dem 1 Zylinder (erstes Zündkabel vorne) steht (Bild 2). Die drei Befestigungsschrauben mittels 11mm Steckschlüssel rausschrauben und den alten Verteiler durch leichtes links drehen am Verteilerfinger nach oben rausziehen.



Bild 1



Bild 2

Einbau

Den neuen Verteiler durch leichtes rechts drehen wieder in die gleiche Position einsetzen wie auf Bild 2 zu sehen. Eventuell den Flansch der Ölpumpe unter dem Verteiler ein paar Grad nach links drehen um die richtige Position zu finden. Der Verteiler muss leicht reinrutschen, KEINE Gewalt anwenden! Eine Schraube der Befestigung einschrauben.

Nun das Verteilergehäuse so weit verdrehen das der Zündzeitgeber unter dem Verteilerfinger links von der Lichtschranke steht und die Kante des Gebers mittig in der Lichtschranke. (Bild 3) Wenn diese Position nicht zu erreichen ist, den Verteiler noch einmal ausbauen und um einen Zahn in entsprechende Richtung versetzen.

Danach alle drei Schrauben eindrehen und leicht anziehen.

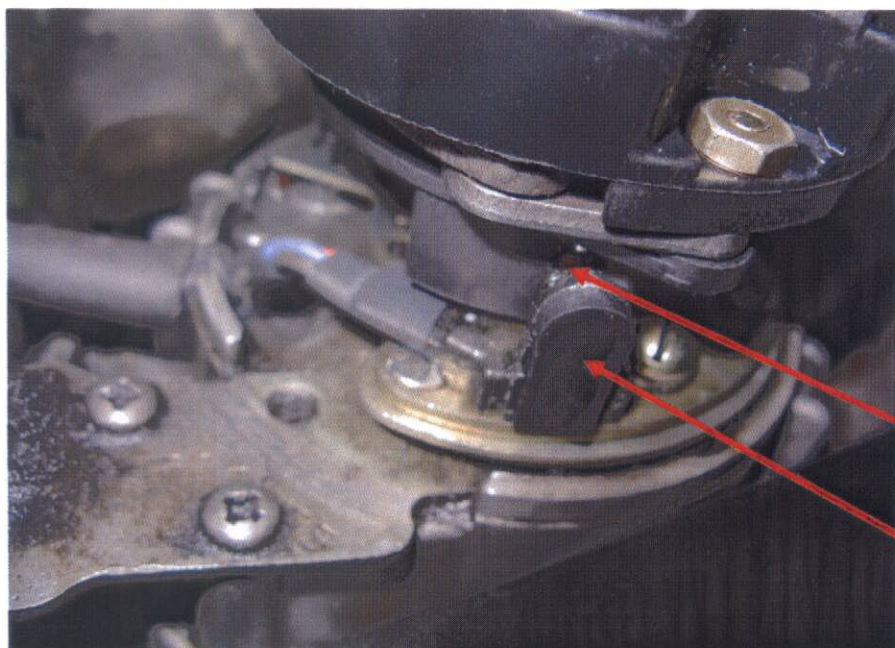


Bild 3

Die Kante muss mittig in der Schranke stehen

Lichtschranke

Anschließend die Verteilerkappe wieder montieren.

Einbau des Schaltgerätes.

Vor dem elektrischen Anschluss die Batterie abklemmen!!

Leistungsmoduleinbau

Grundsätzlich ist das Modul kühl, trocken und vibrationsarm zu montieren. Die Elektronik ist vollständig eingegossen und ist nicht empfindlicher als jede andere Komponente der Kraftfahrzeugelektrik. Die Modulkabel sind großzügig geliefert um eine möglichst optimale Platzierung des Moduls zu ermöglichen. Sie sollen auf keinen Fall verkürzt werden. Die Kabel sind sorgfältig und fachmännisch zu verlegen. Wo möglich folgen Sie noch vorhandenen Kabelbäumen. Lassen Sie 'Spiel', um mögliche Vibrationen zwischen Motor und Karosserie aufzunehmen. Denken Sie an zukünftige Reparaturarbeiten im Motorraum. Wird der Zugang zu anderen Komponenten verhindert? Kommen Sie zum Beispiel ohne Probleme an den Ölpeilstab und Filter? Sind Bordwerkzeuge immer noch zugänglich? Werden die Kabel durch 'Reinschmeissen' des Pannensreifens nach einem nächtlichen Notfall beschädigt?

Elektrische Anschlüsse des Moduls (nur für Fzge. mit Negativ an Masse. Für Fahrzeuge mit Positiv an Masse siehe Technische Mitteilung Nr. 6.) Studieren Sie die Skizze. (S.2)

Das rote Kabel wird an 12 Volt positiv angeschlossen. Am besten vor dem Sicherungskasten oder vom Zündschloß aus. Es muß in jedem Fall über das Zündschloß geschaltet werden, sonst wird die Batterie entladen. Vergewissern Sie sich, das der ausgewählte Abnahmepunkt beim Betätigen des Anlassers nicht ausgeschaltet wird. Bei Fahrzeugen mit Vorwiderständen (Startspannungs-Anhebung etc.) ist Vorsicht geboten. Das rote Kabel soll NICHT zwischen dem Vorwiderstand und der Zündspule angeklemmt werden. Hierbei wird der Vorwiderstand überbrückt. Die Überspannung wird das Leistungsmodul zerstören! Bei manchen Fahrzeugen, z.B. Opel und British Leyland (BMC,) ist das Kabel zur Zündspule selbst ein Widerstandskabel. Hier dürfen Sie nichts anklennen, sondern direkt am Zündschloß oder Sicherungskasten-Eingang anschliessen. Im Zweifelsfall messen!

Das lila Kabel soll an der Zündspule- Negativklemme angeschlossen werden. Diese Klemme ist gekennzeichnet mit '-' oder 1, oder RUP. Dieses lila Kabel darf NIE an 12 Volt positiv kommen.

Das schwarze Kabel soll an Masse unter einer Modulschraube befestigt werden. Für eine gute Verbindung soll gesorgt werden. Korrosion an der Masseverbindung wird in der Zukunft für Ärger sorgen, daher mit Kupferfett schützen. In manchen Fällen wird es nötig sein, ein zusätzliches Massekabel direkt zur Batterie zu legen. Die anderen drei Kabel sind mit Ihren Partnern von der Lichtschranke zu verbinden. Achten Sie darauf, daß kein Kabel mechanisch beansprucht wird oder durchscheuern kann.

Geeignete Zündspulen (S.2)

Lumenition Optronik Zündanlagen sind zu betreiben mit Zündspulen mit einem Primärwiderstand von 2,4 bis 3,5 Ohm. Im Zweifelsfall messen! Der Primärwiderstand ist einschließlich eventueller Vorwiderstände zu messen. Hochleistungs-Zündspulen sind nur zulässig mit entsprechendem Vorwiderstand. Siehe auch Notiz oben über das rote Kabel. Eine Inbetriebnahme mit einer ungeeigneten Zündspule führt zur Zerstörung des Moduls!

Der Zündzeitpunkt wird wie für Unterbrecherkontakte nach den Autohersteller Angaben eingestellt.

Für den letzten optischen Schliff können Sie die Modulkabel in ein zum Motorraum passendes Band oder Netzschlauch einwickeln und Schrumpfschlauch-Abschlußhülsen verwenden.

Falls irgendetwas unklar ist, nehmen Sie Kontakt mit Ihrem Lumenition Händler auf, er wird Sie gerne beraten.

Nach erfolgreichem Einbau Batterie anklennen und das Fahrzeug starten.

Bei laufendem Motor im Standgas den Zündzeitpunkt bei abgezogenem Unterdruckschlauch am Verteiler mit geeigneter Zündzeitpistole durch verdrehen des Verteilers auf 9 Grad vor O.T. einstellen. Befestigungsschrauben alle anziehen

Anschließend den Unterdruckschlauch wieder aufstecken, FERTIG

Gelieferte Komponenten

Zündverteiler ohne Kappe

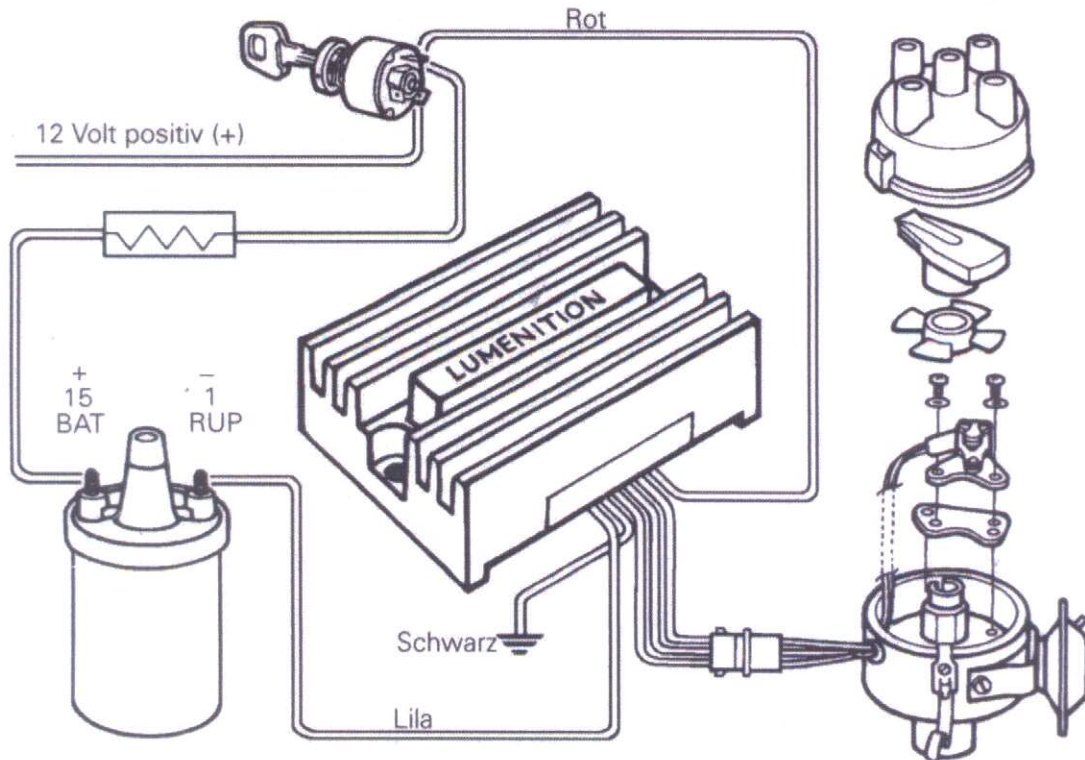
Schaltgerät mit Kabel

2 Blechschrauben selbstschneidend

Kabelbinder

Einbauanleitung

Elektrische Anschlüsse des Moduls Fahrzeuge mit Negativ (-ve) an Masse

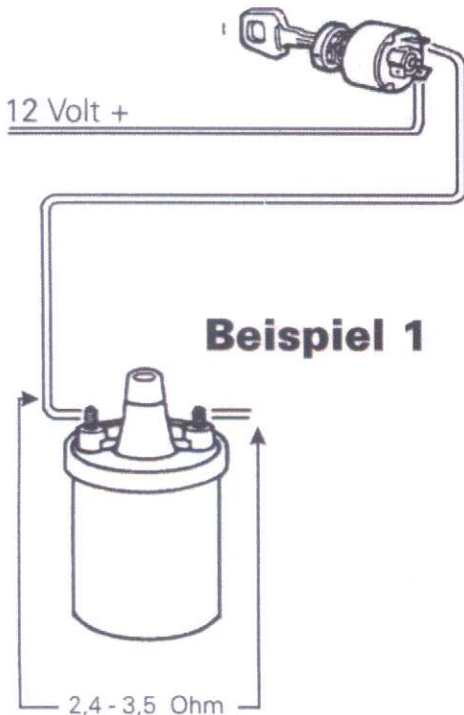


(für Fahrzeuge mit Positiv (+ve) an Masse bitte fordern Sie Technische Mitteilung Nr. 6 an)

Zündspulen für Lumenition Optronic

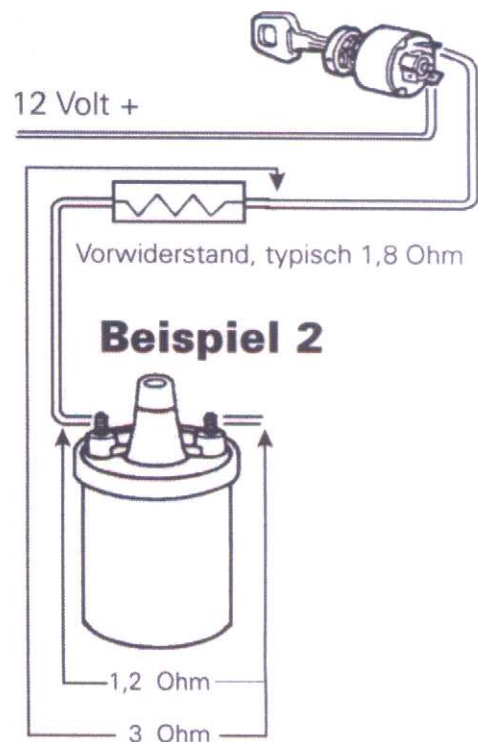
Für Lumenition Optronic Zündungen, wie für U-Brecherkontaktgesteuerte Anlagen muß der **Gesamt-Primärwiderstand** zwischen 2,4 u. 3,5 Ohm liegen.

Hochleistungs-Zündspulen niedrigen Widerstandes sind nur zulässig mit entsprechendem Vorwiderstand. Die **Inbetriebnahme ohne Einhaltung dieses Wertes führt zur Zerstörung des Leistungsmoduls.**



Beispiel 1

Zündspule-Primärwiderstand ohne Vorwiderstand



Beispiel 2

Zündspule-Primärwiderstand mit Vorwiderstand