

Installatiehandleiding 123ignition specifiek voor type H (123\DS)

Vertaling vanuit de originele Engelse handleiding: Ewald Börger, 2006.
Copyright AlbertronIC BV - <http://www.123ignition.nl>

Specificatie 123\DS

Voltage	4,0 tot 15,0 volt
Toerental	600 tot 7000 tpm
Temperatuur	-30 tot 85 graden Celcius
Bobine	werkt alleen samen met de fabrieks-af door Citroën gemonteerde bobines.
Modellen	123\DS-R ontsteking met rechte verdelerkap 123\DS-R-V idem, met vacuum-vervroeging 123\DS-A ontsteking met haakse verdelerkap 123\DS-A-V idem, met vacuum-vervroeging
Motoren	voor alle standaard Citroën viercilindermotoren, zoals gebruikt in de Traction Avant, ID/DS en de type H. Motortype in te stellen aan de onderkant van de behuizing van de 123-ontsteking.

instelling type motor			Citroën-curve vervangt	
E	H	H78	'H'	DUC. 4134B
F	H	H78 met toerentalbegrenzing*	'H'	DUC. 4134B

* Toerentalbegrenzing is te herkennen aan een 3cm lange cilinder van ongeveer 1,5cm doorsnede halverwege de carburateur aan de kant van het kleppendecksel.

Dwell	microprocessor-gestuurd, afhankelijk van de stroom door de bobine.
Automatische uitschakeling	na +/- 1 seconde. Als de motor niet draait dan wordt de stroom uitgeschakeld om te voorkomen dat de bobine oververhit.
Vonkbalans	software-gestuurd, beter dan een halve graad op de krukas
Aansluiten	rood = +6 of +12 volt (bijvoorbeeld BAT op de bobine) zwart = '-' (RUP) op de bobine massa (behuizing) = met de min-pool van de accu of met de massa van het chassis (een draadje met oog naar het boutje op de cilinderkop waarop de plaat tussen carburateur en verdeler is gemonteerd is een mooie plaats).

BELANGRIJK

De '123' was ontworpen om samen te werken met de fabrieksgemonteerde bobine. Het gebruik van een 'High Energy' bobine kan de '123' beschadigen.

Gelieve de volledige handleiding te lezen voordat u begint met de installatie. Wanneer u na het lezen niet zeker bent over de te volgen procedure, raadpleeg dan iemand die ervaring heeft met de '123'.

Werk te allen tijde veilig!

Installatie

Stap 1: afstelpunt

Markeer, met de oude verdeler nog gemonteerd, de positie van de bougiekabel van cilinder 1. Dit punt bevindt zich over het algemeen zo dicht mogelijk in de richting van de waterpomp.

Verwijder de verdelerkap en draai de motor zo dat de rotor van de verdeler naar de gemarkeerde plek van het contactpunt van cilinder 1 wijst. Plaats een 6mm (15/64 inch) pin of ander voorwerp in het timingsgat (dat zich aan de rechterbovenzijde op de rand tussen versnellingsbak en motorblok bevindt).

Draai nu de motor voorzichtig langzaam verder totdat de pin in het bijbehorende timingsgat in het vliegwiel zakt. De motor bevindt zich nu op het afstelpunt, aan het einde van de compressie slag voor cilinder 1. Dit komt overeen met 12 graden op de krukas voor het bovenste dode punt (Top Dead Center).

Maak nu een massakabel en verbind de min-pool van de accu direct met de behuizing van de '123', gebruikmakend van een van de M5 gaatjes in de behuizing van de '123'. Dit is noodzakelijk voor deze motoren om een goede werking te garanderen.

VERWIJDER DE 6mm TIMING-PIN !!!

Stap 2: markeren van het afstelpunt

Deze stap slaan wij voor de type H over (de nummering van de stappen is aangehouden om verwarring te voorkomen).

Stap 3: oude verdeler eruit, '123' er in!

Indien u daar niet zeker van bent, is dit het moment om te controleren of de correcte instelling is gedaan op de '123' wat betreft uw motortype. Hiertoe gebruikt u een 5mm inbussleutel en verwijdert u de schroef in de onderkant van de behuizing. Binnenin ziet u een draaischakelaar.

Vergelijk de ingestelde letter met de voorgaand opgesomde instellingen (E of F voor de H78, F indien uw carburateur een toerenbegrenzer heeft). Draai vervolgens de schroef weer in de '123' en draai deze goed aan.

Verwijder de bougiekabels (markeer de kabels met labels om later weer de goede lengtes naar de goede bougies te hebben) en de bobinekabel van de oude verdelerkap en leg deze weg.

Verwijder de verdelerkap van de '123' (wees voorzichtig met de rotor).

Verwijder de draad tussen verdeler en bobine. Schroef de bout waarmee de verdeler aan het blok vast zit los en verwijder de verdeler. Zet de bevestiging en spanner over van de oude verdeler op de '123'. Draai de spanner niet volledig vast, de '123' moet nog net rondgedraaid kunnen worden. Zet het geheel op de plek van de verdeler en roteer de '123' zo dat de aandrijfas 'pakt'.

Als alternatief kunt u de spanner geheel losdraaien, vervolgens deze ring heel licht openbuigen en dan de verdeler verwijderen, de bout hoeft dan niet verwijderd te worden en u kunt de '123' vervolgens in de ring laten zakken en zo draaien dat deze 'pakt' en vervolgens de spanner weer losjes vastdraaien.

Hierna kunt u de '123' zo draaien dat de draden op een handige plaats uitkomen.

Draai de handmatige vervroeging zo dat deze in het midden van zijn bereik staat.

Stap 4: afstellen van de '123'

Verbind de rode draad met de 'BAT'-aansluiting van de bobine. De zwarte draad dient los te zijn (isoleer de draad tijdelijk).

Zet het contact aan.

Draai nu de '123' langzaam tegen de klok in om zijn as (terwijl u de rotor eveneens tegen de klok in draait om speling te voorkomen) totdat de groene LED onder de ronde plaat met gaten aan gaat, u ziet het licht door een van de gaten schijnen.

Dit is het afstelpunt, zet nu de spanner vast.

Stap 5: bedrading verder aansluiten

Verbind de zwarte draad met de RUP (-) aansluiting op de bobine, zoals in het schema aangegeven. Indien een weerstand is gemonteerd op de bobine, **dient deze aangesloten te blijven!**

De verdelerkap heeft een positioneernek, bekijk op welke plek deze uitkomt om aan de hand van eerder geplaatste markering te bepalen welke aansluiting bij cilinder 1 hoort.

Sluit de bougiekabels aan, beginnend met cilinder 1 en uiteindelijk met de klok mee: cilinder 1, 3, 4 en 2, de ontstekingsvolgorde van deze motoren. Sluit ook de bobinekabel aan op de middelste aansluiting. Monteer de verdelerkap op de '123', let daarbij op de positioneringsnok.

Zorg er voor dat de draden van de '123' niet in de buurt van de bougie- en bobinekabels komen. Gebruik hiervoor bijvoorbeeld tie-wraps en de rechtermotorsteun.

Indien u een '123' met vacuum-vervroeging heeft aangeschaft (model met -V in de naam) dan sluit u nu de vacuumslang aan.

Stap 6: testen en rijden

Indien u dit niet heeft gedaan aan het eind van stap 1: **VERWIJDER DE 6mm TIMING-PIN !!!**

Dit vergeten kan ernstige schade aan uw motor toebrengen, dus controleer dit altijd dubbel!

Als u de voorgaande stappen hebt gevolgd dan behoort de '123' al zo afgesteld te zijn dat een testrit mogelijk is.

Met uw testrit kunt u de '123' fijn afstellen met behulp van de handmatige vervroeging en/of met behulp van een stroboscoop.

Geniet van het rijden met uw '123'-ontsteking!

Tips

- Maak **NOOIT** ook maar **ENIGE** stroomvoerende draad los wanneer de motor loopt. Dit is zeer slecht voor elektronische apparatuur zoals de '123'-ontsteking.
- Het is ons ter ore gekomen dat de bekende rood-plastic bougiekabels met harde kern niet goed samenwerken met de '123'-ontsteking, ook al werken ze goed met een puntjes-ontsteking. Dit kan verklaard worden doordat versleten bougiekabels de krachtigere stromen van de '123' niet goed kunnen geleiden.
- Silicone bougiekabels met koolstof kern zijn de betere keus!
- Vertrouw oude bobines niet: aan het uiterlijk is niet te zien of en hoe vaak deze al oververhit zijn geweest. Koop een nieuwe bobine, in combinatie met de '123' zal deze zeker niet overhitten.
- Indien u een reserve verdelerkap en/of rotor wilt aanschaffen volgen hier de onderdeelnummers:
 Ducellier rechte verdelerkap + rotor VALEO nummer D104
 Ducellier haakse verdelerkap VALEO nummer D805
 Ducellier rotor VALEO nummer D911