

CUSTOM SPEED PARTS

Ignitor

Umbausatz auf kontaktlose Zündung

Montageanleitung



998 063 043B



998 063 009

Mit dem IGNITOR haben Sie eine bestechend einfache und kostengünstige Lösung gewählt, die Zündanlage Ihres Wagens von „kontaktgesteuert“ auf „kontaktlos“ umzurüsten. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Zündanlage arbeitet mit dem IGNITOR präziser und ist praktisch wartungsfrei.

Diese Montageanleitung ist für folgende Ignitor Modelle:

998 062 356 IGNITOR 6V
998 062 356B IGNITOR 12V
998 062 009 IGNITOR 6V
998 063 009 IGNITOR 12V
998 063 043B IGNITOR 12V

passend für Porsche 356 (Verteilernummer: VJR 4 BR 18)
passend für Porsche 356 (Verteilernummer: VJR 4 BR 18)
passend für Bosch 009 & 050 Verteiler
passend für Bosch 009 & 050 Verteiler
passend für Käfer/Karmann Ghia Bj. 69-, Bus Bj. 69-,
Typ-3 Bj. 69-, Kübel Bj. 70-

CUSTOM & SPEED PARTS

1. Allgemein:

WICHTIG: Zur Wahrung Ihrer Gewährleistungsansprüche müssen die von uns gelieferten Teile durch eine Fachwerkstatt montiert werden.

Wir empfehlen, unsere Anleitung zusammen mit einem Reparaturhandbuch für das entsprechende Fahrzeug einzusetzen.

- Ein besonderes Merkmal des IGNITORs ist seine platzsparende Bauweise. Die komplette Elektronik befindet sich in dem kleinen „Würfel“, der statt des Unterbrecherkontaktes in den Verteiler eingebaut wird, d.h. es gibt keine externe „Blackbox“ und kein heillooses Kabelgewirr. Das wird insbesondere Besitzer von Veteranenfahrzeugen interessieren, die auf die originalgetreue Optik im Motorraum Wert legen. Aber auch bei getunten Straßenfahrzeugen oder sogar für Dragstertriebwerke ist der IGNITOR geeignet. Der IGNITOR kann mit allen für eine konventionelle Kontaktzündung geeigneten Zündspulen betrieben werden. Darüber hinaus ist auch die Verwendung bestimmter Spezialzündanlagen (z.B. MSD-Zündung) möglich.

ACHTUNG: Der IGNITOR kann nicht mit „HEI-Type“-Zündspulen betrieben werden, da durch diese ein zu hoher Primärstrom fließt.

- Der IGNITOR arbeitet völlig verschleißfrei. Die Zündimpulse erfolgen auf induktiver Basis. Damit arbeitet der IGNITOR gegenüber anderen (z.B. opto-elektronischen) Systemen erheblich zuverlässiger.
- **Besonderer Hinweis für Zündanlagen mit Vor- oder Ballastwiderstand:**
Einige Zündanlagen haben im Primärkreis einen Ballastwiderstand oder ein Vorwiderstandskabel. Diese Zündspulen arbeiten mit einer herabgesetzten Primärspannung. Beim Startvorgang wird der Vorwiderstand üblicherweise überbrückt, so dass in diesem Moment die volle Batteriespannung anliegt. Bitte überprüfen Sie, ob beim Start und beim Betrieb am „+“-Anschluss der Spule immer mindestens 6 Volt anliegen. Liegt die gemessene Spannung darunter, muss das „+“-Kabel des IGNITORs unabhängig von der Spulenspannung an Zündungs-“+“ gelegt werden, da der IGNITOR nicht mit einer Spannung unter 6 Volt arbeitet.

2. Voraussetzungen für die Umrüstung:

- Vor dem Einbau des passenden IGNITORs sollten Sie sich vom ordnungsgemäßen Zustand Ihrer kompletten Zündanlage überzeugen. Insbesondere auf ausgeschlagene Verteilerwellen reagiert der IGNITOR empfindlich (Zündaussetzer sind dann möglich).

ACHTUNG: Grundvoraussetzung für den Einbau eines IGNITORs ist ein Mindestwiderstand von **3 Ohm** zwischen dem „+“- und dem „-“-Anschluss der Zündspule.

- Der Zeitaufwand für den Einbau des IGNITORs liegt bei etwa 20 Minuten, wenn keine Anpassungsarbeiten erforderlich sind.

3. Teile und Werkzeug

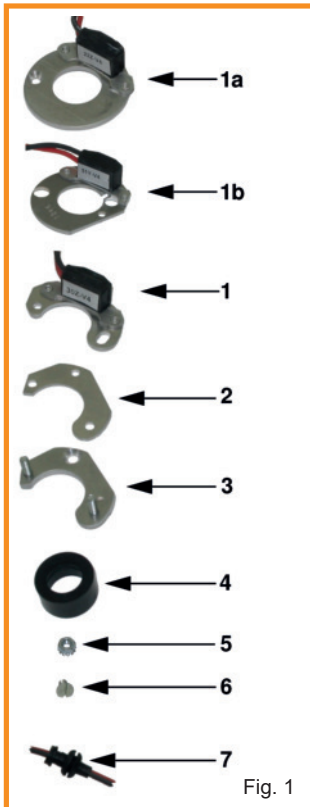


Fig. 1

Teile:

Pos: 1	1x	Grundplatte 12V für VW- Verteiler
Pos: 1a	1x	Grundplatte 6V/12V für Bosch 009&050
Pos: 1b	1x	Grundplatte 6V/12V für Porsche 356
Pos: 2	1x	Distanzplatte
Pos: 3	1x	Halteplatte
Pos: 4	1x	Magnetring
Pos: 5	2x	Mutter SW7
Pos: 6	1x	Schlitzschraube M4
Pos: 7	1x	Kabeldurchführung (Beispiel)
Pos:	1x	Kunststoff Fühlerlehre

Werkzeug:

1x	mittlerer Schlitz-Schraubendreher
1x	1/4"-Knarre mit Verlängerung
1x	Stecknuss, SW7
1x	Stecknuss, SW10
1x	Stroboskop-Prüflampe zur Einstellung des Zündzeitpunktes

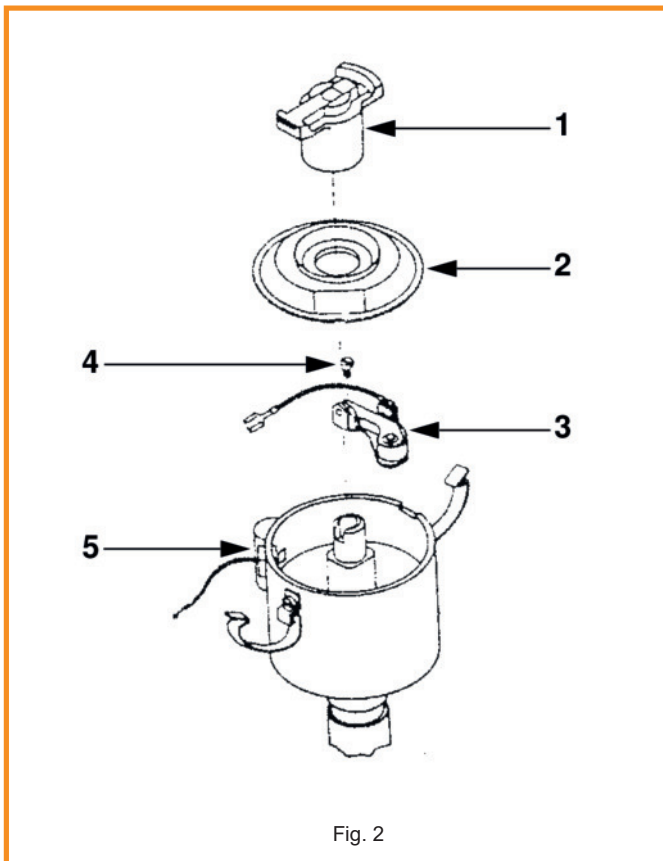
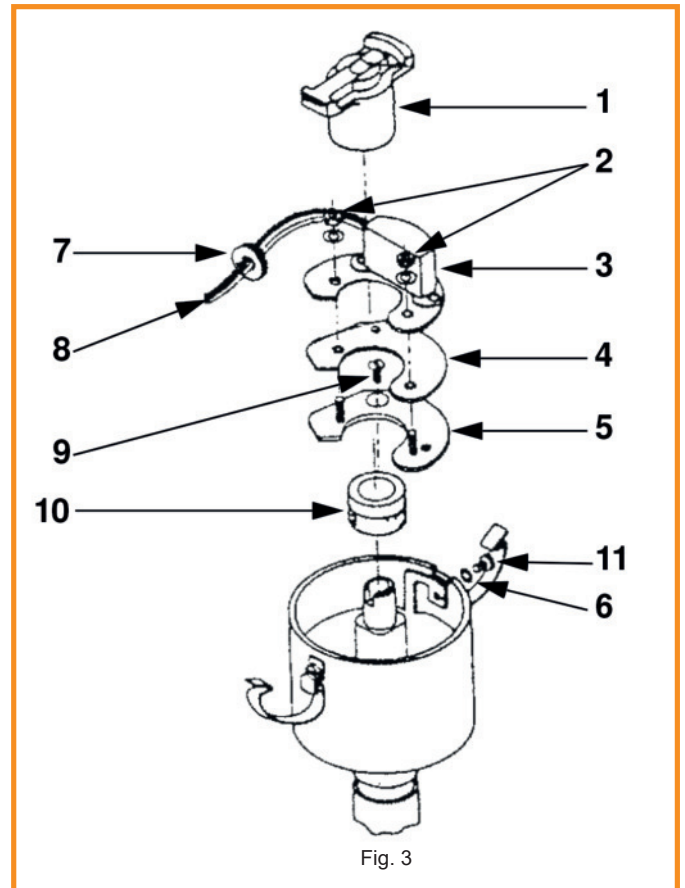


Fig. 2

4. Der Einbau:

1. Schalten Sie die Zündung aus.
2. Nehmen Sie die Verteilerkappe ab.
3. Entfernen Sie den Verteilerfinger (Pos:1, Fig.2), die Staubkappe (Pos:2, Fig.2), den Kontaktsatz (Pos:3, Fig.2) samt Schraube (Pos:4, Fig.2) und den Kondensator (Pos:5, Fig.2). Bewahren Sie den Unterbrecherkontakt, den Kondensator und die Staubkappe zur Sicherheit auf, falls der Betrieb mit dem IGNITOR Probleme bereitet.
4. Überprüfen Sie nochmals etwa vorhandenes seitliches Spiel der Verteilerwelle und beseitigen Sie es gegebenenfalls.

CUSTOM & SPEED PARTS



5. Installieren Sie die Halteplatte (Pos:5, Fig.3) bei VW-Verteilern auf dieselbe Weise, wie bei einem Unterbrecherkontakt. Bei den anderen Versionen (009, 356) installieren Sie die Grundplatte (Pos:1a/1b, Fig.1) in ähnlicher Weise wie den Unterbrecherkontakt. Verwenden Sie dafür die mitgelieferte Flachkopfschraube (Pos:9, Fig.3). Vergewissern Sie sich, dass das „Knöpfchen“ auf der Unterseite der Halteplatte (Pos:5, Fig.3) genau in die Aussparung für den Unterbrecherkontakt, auf der im Verteiler befindenden Kontaktplatte passt. Die Halteplatte muss fest auf der Kontaktplatte aufliegen.
6. Schieben Sie den Magnetring (Pos:10, Fig.3) auf die Verteilerwelle und drehen Sie ihn vorsichtig, bis sein Innenprofil genau mit den Unterbrechernocken übereinstimmt, bevor Sie ihn an seinen Platz drücken. Drücken Sie ihn nun in seinen Sitz. Da der Ring stramm sitzt, nehmen Sie zum Festdrücken evtl. den Verteilerfinger zu Hilfe.
7. Bei VW-Verteilern platzieren Sie die Grundplatte mit IGNITOR-Modul (Pos:3, Fig.3) auf der Halteplatte (Pos:3, Fig.3). Der Boden des IGNITOR-Moduls sollte sich so genau wie möglich in einer Höhe mit der Unterkante des Magnetringes befinden. Falls erforderlich fügen Sie die Distanzplatte (Pos:4, Fig.3) ein, um das Modul etwas höher zu platzieren. Sichern Sie das Modul mit den beiden beiliegenden Sechskantmuttern SW7 (Pos:2, Fig.3).
8. Führen Sie die Anschlusskabel des IGNITORs durch die Öffnung des ehemaligen Unterbrecherkontakt-Anschlusses und bringen Sie den Kabeldurchführungsschutz (Pos:7, Fig.3) an seinen Platz.

ACHTUNG: Achten Sie darauf, dass die Zuleitung zum IGNITOR bei beweglichen Unterbrecherkontaktplatten nicht die Beweglichkeit dieser einschränkt, andererseits aber auch nicht mit der Verteilerwelle oder dem Verteilerfinger in Kontakt kommen kann.

CUSTOM & SPEED PARTS

- Bei einigen Verteilern sind Anpassungsarbeiten an der Halteplatte / der IGNITOR-Grundplatte erforderlich, um eine Kabeldurchführung durch das Verteilergehäuse ohne Quetschungen zu ermöglichen.
- Für den Einbau in VW-Verteiler benutzen Sie die mitgelieferte Kunststoff-Fühlerlehre (0.8 mm), um ein entsprechendes Spaltmaß zwischen dem Modul und dem Magnetring herzustellen. Die Löcher in der IGNITOR-Grundplatte (Pos:3, Fig.3) ermöglichen begrenzte Korrekturen. Falls das Spaltmaß wegen beengter Platzverhältnisse im Verteiler unterschritten werden muss, funktioniert der IGNITOR trotzdem.

ACHTUNG: Achten Sie aber in jedem Fall darauf, dass das Modul keinesfalls am Magnetring schleift.

Drehen Sie die Verteilerwelle um eine volle Umdrehung, um die Freigängigkeit zu prüfen.

- Nun ziehen Sie die kleinen Muttern (Pos:2, Fig.3) des Moduls fest. Achten Sie jetzt darauf, dass nicht eine evtl. in diesem Bereich befindliche Halteschraube (Pos:11, Fig.3) für die Unterbrecherkontaktplatte mit dem IGNITOR-Modul in Berührung kommen kann. Falls erforderlich verwenden Sie eine kürzere Schraube oder fügen die erforderliche Anzahl Unterlegscheiben (Pos:6, Fig.3) ein.
- Installieren Sie den Verteilerfinger (eine evtl. vorhandene Staubkappe passt in den meisten Fällen nicht mehr und kann problemlos weggelassen werden).
- Befestigen Sie nun die Verteilerkappe und überprüfen Sie den festen Sitz aller hochspannungsführenden Kabel.
- Achten Sie peinlichst genau auf den polrichtigen Anschluss der IGNITOR-Kabel an der Zündspule.

ACHTUNG: Verpolung führt unweigerlich zur Zerstörung des IGNITORS!

- Sollten die Kabel zu kurz sein, verlängern Sie sie in geeigneter Weise. Gehen Sie dabei nach der Abbildung Fig.5 vor. Schließen Sie das schwarze Kabel an den „-“Anschluss der Zündspule (Klemme 1) an. Bei Zündanlagen ohne Primärwiderstand schließen Sie das weiße oder rote Kabel an den „+“-Anschluss an der Zündspule (Klemme 15) an. Bei Zündanlagen mit Primärwiderstand ist es ratsam, das weiße oder rote IGNITOR-Kabel direkt an Zündungs-“ + „ (Klemme 15) und nicht an den „ + „-Anschluss der Zündspule (Klemme 15) anzuschließen.
- Der Motor kann jetzt gestartet werden. Lassen Sie den Motor kurze Zeit laufen, dann stellen Sie den Zündzeitpunkt wie gewohnt nach Herstellerangaben ein.

ACHTUNG: Es ist bei IGNITOR-Betrieb nicht möglich (und nicht erforderlich), den Schließwinkel zu messen. Das Schließwinkel-Messgerät mag zwar Werte anzeigen, diese sind jedoch nicht aussagefähig!

CUSTOM & SPEED PARTS

konventionelle Kontaktzündung

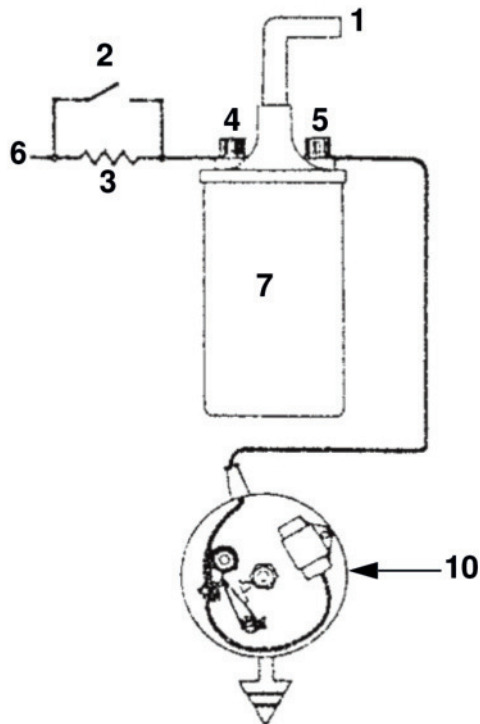


Fig. 4

IGNITOR-System

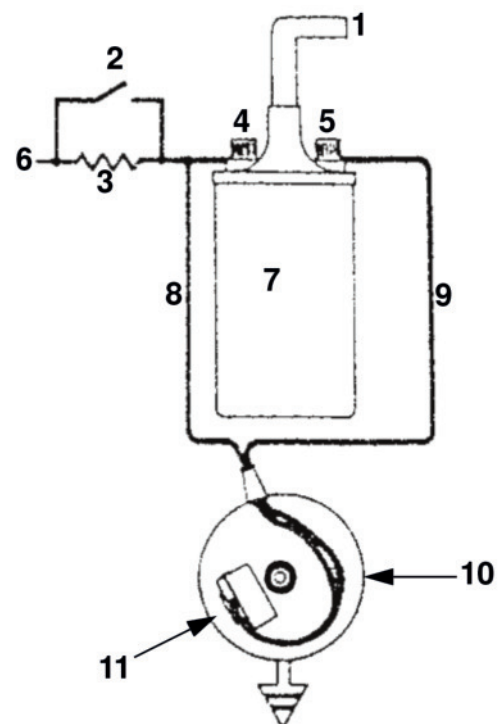


Fig. 5

Benennung für Fig.4 und Fig.5:

- Pos: 1 Zündkabel von der Zündspule zur Verteilerkappe
- Pos: 2 Überbrückungsschalter für Primärwiderstand
- Pos: 3 Primärwiderstand
- Pos: 4 Pluspol (Klemme 15) der Zündspule
- Pos: 5 Minuspol (Klemme 1) der Zündspule
- Pos: 6 Zum Zündschalter
- Pos: 7 Zündspule
- Pos: 8 Weißes oder rotes Kabel vom IGNITOR
- Pos: 9 Schwarzes Kabel vom IGNITOR
- Pos:10 Verteiler
- Pos:11 IGNITOR-Einheit

Eine Haftung für unmittelbare und mittelbare Schäden jeglicher Art, die nach dem Einbau des IGNITOR auftreten können, wird ausdrücklich ausgeschlossen. Alle Angaben in dieser Anleitung erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen, jedoch ohne Gewähr. Irrtum vorbehalten. Im Zweifelsfall sind die mitgelieferten englischsprachigen Original-Einbauanweisungen des Herstellers maßgeblich.

CUSTOM & SPEED PARTS

CUSTOM & SPEED PARTS

Für Fragen und Informationen erreichen Sie uns auf folgenden Wegen:

**Custom & Speed Parts
Autoteile GmbH
Am Redder 3
D-22941 Bargteheide**

**info@csp-shop.de
Tel. +49 (0)4532 23240
Fax. +49 (0)4532 22222**

**Unsere Öffnungszeiten sowie telefonische Erreichbarkeit
entnehmen sie bitte unserer Webseite: csp-shop.de**