

## Einbauanleitung für das Ignitor Zündmodul für Plus an Masse (Best.-Nr. 245018, 216559, 216614, 216700, 286804, 286805)

**Achtung dieses Zündmodul ist nur für Fahrzeuge mit „Plus an Masse“ geeignet! Ein Einbau in Fahrzeuge mit Minus an Masse führt zu sofortiger Zerstörung des Moduls!**

Plus an Masse bedeutet, dass der Pluspol der Batterie mit der Karosserie verbunden ist.

**Das Zündmodul darf nur an Zündspulen für herkömmliche Unterbrecherkontakte angeschlossen werden. Eine Zündspule für HKZ-Anlagen oder für Konstant-Energie-Zündanlagen zerstört das Modul ebenfalls. Die Zündspule muss bei 6- und 8- Zylindermotoren einen Primärwiderstand von mindestens 1,5 Ohm haben; bei 4-Zylindermotoren mindestens 3 Ohm.**

Bevor Sie mit dem Einbau beginnen, schalten Sie den Batterietrennschalter Ihres Fahrzeuges aus. Wenn Ihr Fahrzeug keinen Trennschalter hat, müssen Sie den Pluspol der Batterie abklemmen.

### Mechanische Arbeiten:

Nehmen Sie die Verteilerkappe und den Verteilerfinger ab. Entfernen Sie den Kondensator und die Gummidurchführung für das Kabel zur Zündspule. Dann ersetzen Sie den Unterbrecherkontakt durch das Ignitor Zündmodul. Achten Sie darauf, dass die Kontaktfläche zur Verteilergrundplatte sauber ist und dass das Modul möglichst großflächig aufliegt. Das Modul bekommt über die Kontaktfläche nicht nur Masse, sondern es gibt über diese Fläche auch Wärme ab. Eine unsachgemäße Montage kann zur Zerstörung durch Überhitzung führen. Unterbrecherkontakt und Kondensator können Sie als Reserve aufheben, da eine Rückrüstung auf Unterbrecherkontakte jederzeit möglich ist. Nachdem Sie die beiden Kabel mit der neuen Gummidurchführung aus dem Verteilergehäuse herausgeführt haben, müssen Sie dafür sorgen, dass die Kabel nicht an rotierenden Teilen schleifen. Beachten Sie dabei, dass die Unterdruckverstellung des Verteilers die Grundplatte verdreht. Die Kabel dürfen in keiner Stellung der Grundplatte gespannt sein, oder den Drehwinkel der Grundplatte begrenzen! Nun setzen Sie den Kunststoffring auf die Verteilerwelle. Das Loch in diesem Ring hat exakt die Form der Nocken auf der Verteilerwelle. Daher müssen Sie den Ring mit leichtem Druck nach unten hin- und herdrehen, bis er auf der Welle einrastet. Der Ring muss bis zum Anschlag nach unten gedrückt werden, so dass der Ring auf voller Breite am Ignitor Modul vorbeiläuft. In diesem Ring befinden sich Magnete, die dem Ignitor Modul den Zündzeitpunkt vorgeben. Nun können Sie den Verteilerfinger wieder aufsetzen und die Kappe montieren.

# LIMORA

Ersatzteile für klassische britische Fahrzeuge

### Limora Zentrallager

Industriepark Nord 21  
D - 53567 Buchholz  
Tel: +49 (0) 26 83 - 97 99 0  
E-Mail: [Limora@Limora.com](mailto:Limora@Limora.com)  
Internet: [www.Limora.com](http://www.Limora.com)

### Filialen:

- Aachen • Berlin • Bielefeld
- Düsseldorf • Hamburg
- Köln • Stuttgart



(Abb. Best.-Nr. 286804)

### Elektrischer Anschluss:

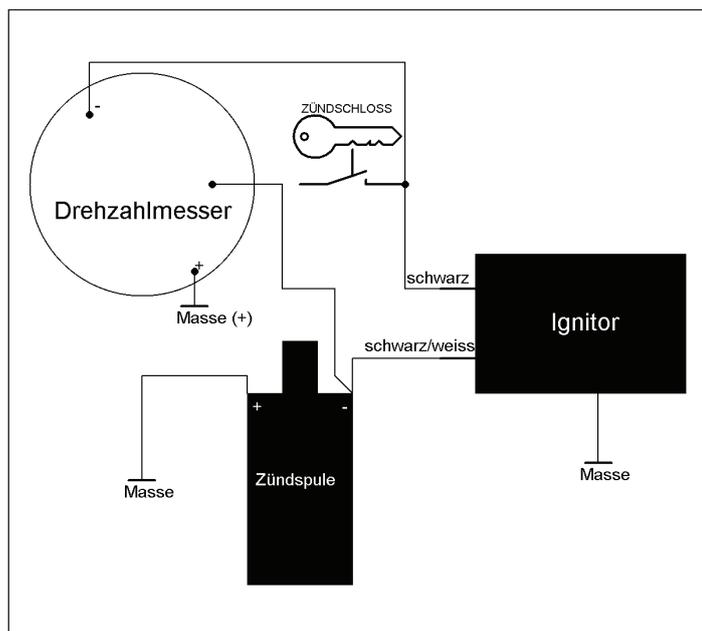
Im Gegensatz zu Ihrem alten Unterbrecherkontakt schaltet das Ignitor Modul nicht die Masseleitung (Plus) sondern die Minusleitung der Zündspule.

**Daher muss die Plusseite der Zündspule auf Fahrzeugmasse gelegt werden, der Minusanschluss der Zündspule muss unbedingt vom Zündschloss getrennt werden!**

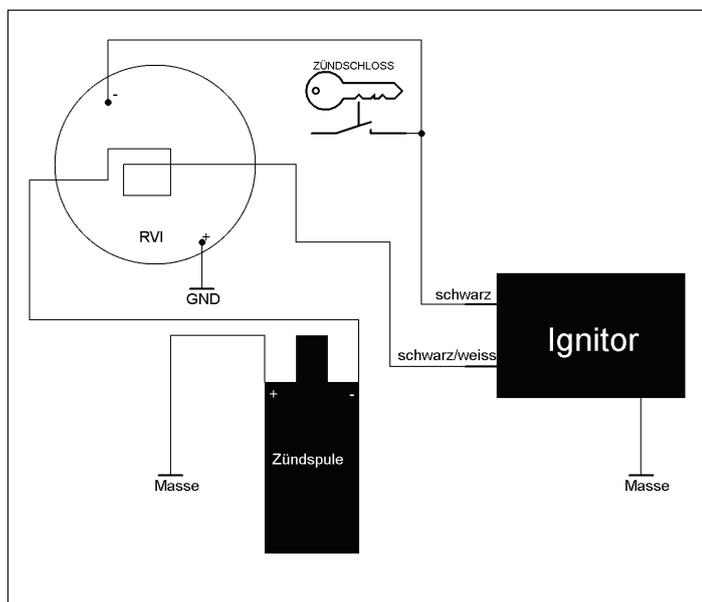
Entfernen Sie das Kabel vom Minusanschluss der Zündspule und verbinden Sie es mit dem schwarzen Kabel des Zündmoduls. Dieses Kabel muss bei eingeschalteter Zündung Minus 12V gegenüber der Karosserie führen, bei abgeschalteter Zündung muss es spannungsfrei sein. Den nun frei gewordenen Minusanschluss der Zündspule verbinden Sie mit dem schwarz/weißen Kabel des Zündmoduls. Der Plusanschluss der Zündspule muss nun mit einem Stück Kabel und einem Ringkabelschuh auf die Karosserie geschraubt werden. Kratzen Sie an der Verbindungsstelle etwas Lack ab und konservieren Sie die Stelle mit Polfett (z.B. LIMORA Artikelnummer 216298). Am Plusanschluss der Zündspule war vorher der Unterbrecherkontakt angeschlossen, nun darf hier außer dem Masseanschluss nichts angeklemt sein. Ein eventuell vorhandenes Kabel zum Drehzahlmesser muss auf den Minusanschluss der Zündspule umgeklemt werden. Am Minusanschluss der Zündspule darf außer dem schwarz/weißen Kabel des Zündmoduls und einem eventuell vorhandenen elektronischen Drehzahlmesser kein weiteres Kabel angeschlossen sein.

**Achten Sie auf eine gute Isolation aller Kabelverbindungen. Die Kabel dürfen keine heißen Teile berühren.**

Der Anschluss erfolgt nach folgendem Schaltbild.

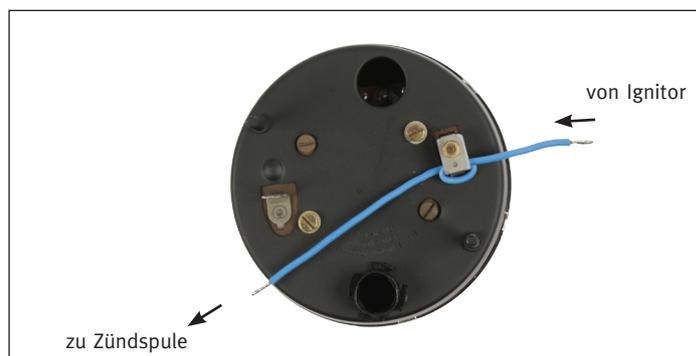
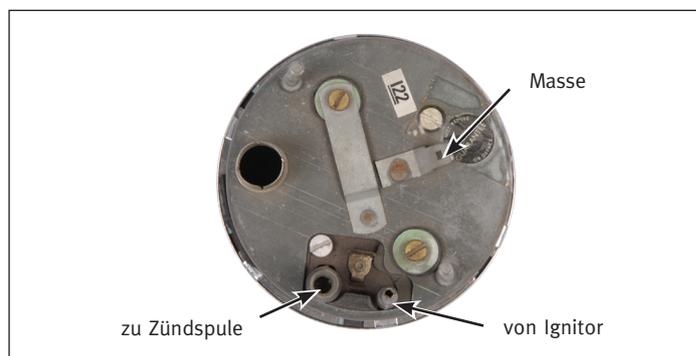
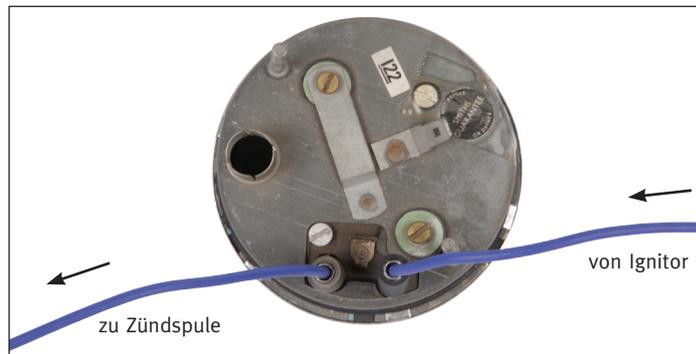


Falls Ihr Fahrzeug mit einem RVI Drehzahlmesser (hier fließt der Zündspulenstrom durch den Drehzahlmesser hindurch) ausgestattet ist, müssen Sie die Verkabelung nach dem folgenden Schaltbild vornehmen.



RVI Drehzahlmesser errechnen aus den Strompulsen, die durch den Drehzahlmesser hindurchfließen, die Drehzahl. Durch die oben abgebildete Verkabelung ist gewährleistet, dass der Zündspulenstrom durch den Drehzahlmesser hindurchfließt. Wenn keine Anzeige erfolgt, muss der Zündspulenstrom andersherum durch den Drehzahlmesser geschickt werden. Je nach Drehzahlmesservariante müssen hierzu entweder die beiden runden Stecker am Drehzahlmesser getauscht werden, oder die Leitungsschleife andersherum durch den Nylonblock geführt werden (siehe Abbildungen).

**Spannungsversorgung und Masse am Drehzahlmesser dürfen auf keinen Fall verändert oder vertauscht werden!**



**Einstellung des Zündzeitpunktes:**

Klemmen Sie nun die Batterie wieder an bzw. schalten Sie den Batterietrennschalter wieder ein.

Stellen Sie zunächst den im Reparaturhandbuch zu Ihrem Fahrzeug vorgegebenen statischen Zündzeitpunkt ein. Wenn Sie eine Prüflampe zwischen Minusanschluss der Zündspule und Karosserie klemmen, erfolgt die Anzeige anders als gewohnt, die Prüflampe geht am Zündzeitpunkt aus (bei einer herkömmlichen Unterbrecherzündung geht die Lampe an). Wenn Sie den statischen Zündzeitpunkt eingestellt haben, starten Sie den Motor und lassen ihn einige Minuten warmlaufen. Anschließend können Sie den Zündzeitpunkt dynamisch mit einer Stroboskoplampe einstellen, diese Einstellung erfolgt wie bei einer Herkömmlichen Unterbrecherzündung.