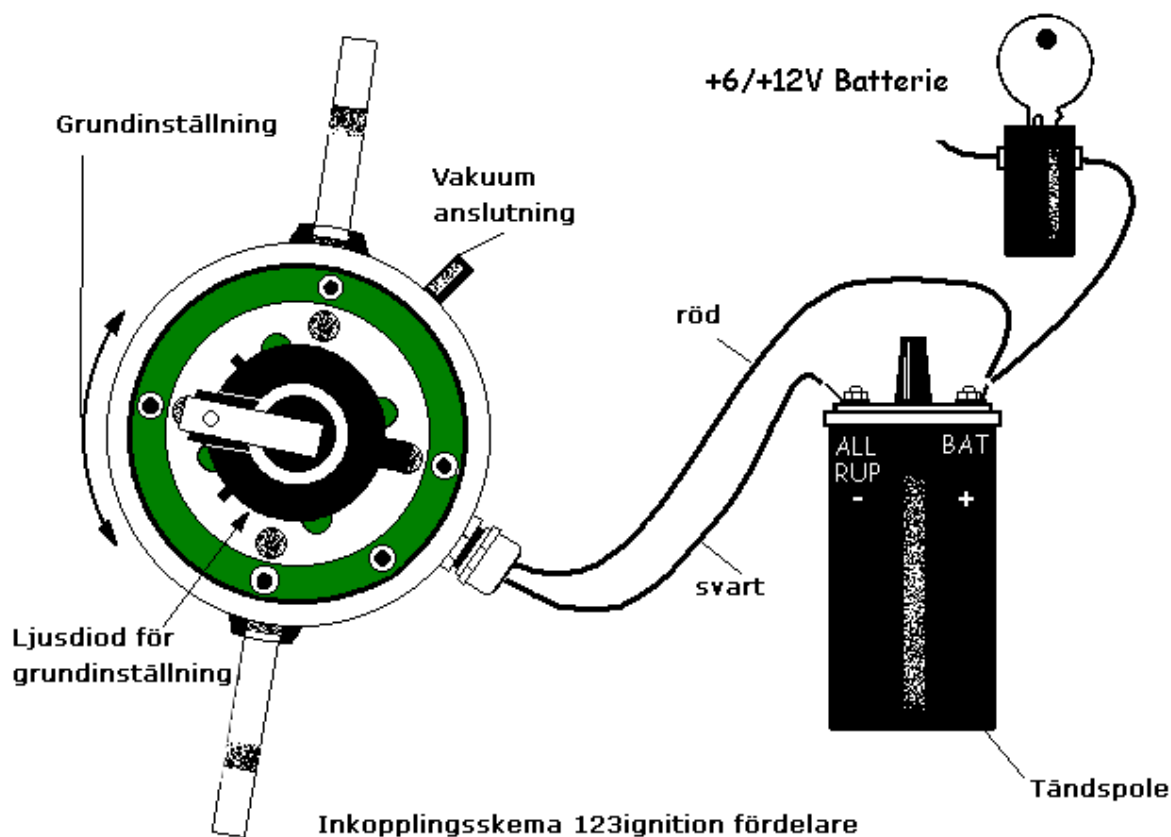


Installationsmanualen för '123ignition'

typ : 123\B18-B20-R-V
för : B18A, B18B, B20A, B20B, B20D, B18-penta & B20-penta
(6 or 12 Volt ; negativ jord)



VIKTIG

V.g. läs hela dokumentationen innan du börjar installationen.

Om du efter läsning är osäker på hur du ska montera den fråga någon som kan mera om tändningssystem eller din 123-säljare om råd. Var säker på vad du gör, så att du inte skadar något.

STEG 1: Hitta tändningens grundinställning

Lägg märke till var tändningskabeln till cylinder nummer 1 på gamla fördelarlocket sitter. Ta bort det gamla fördelarlocket och snurra på motorn i normala riktningen tills rotorn pekar i riktningen där cylinder 1 är ansluten på fördelarlocket.

Snurra nu motorn långsamt vidare till statiska tändinställningen, t ex 10° FÖDP (före översta döda punkten) är angiven med vevaxelns markering. Motorn är nu på statiska tändinställning punkten, nära slutet av kompressionslaget av cylinder nummer ett. Om du inte vet din bils tändningsföjd kolla nu på din gamla fördelare och skriv ner den eller rita av hur tändkablarna är kopplade.

STEG 2: Ut med det gamla , in med det nya

Men först ska du se till att du har rätt kurva inställd i din "123". Ta bort skruven på undersidan med en 5 mm insexnyckel. Under hålet, i fördelaren, ser du nu "tändkurvaväljaren", en liten 16-positions vridströmbrytare (markerad 0 - F)

Kontrollera i tabellen nedan vilken kurva du bör välja och vrid tändkurvaväljaren försiktigt till rätt läge med en liten skruvmejsel. Skruva tillbaka insexskruven.

OBS! Det finns också ett M5 gängat håll på undersidan fördelaren, skruv gärna in en kort skruv för att göra en extra jordningledning mellan fördelaren till blocket. Så får man alltid bästa kontakt mellan fördelare och blocket och så kan ingen vatten eller smuts komma in i 123-n den vägen heller.

Ta bort fördelarlocket från den gamla fördelaren, så att locket hänger löst i tändkablarna. Ta bort sladden från brytarspetsarna från tändspolen. Lossa skruven längst ner som håller fördelaren fast och vrid/dra ut den gamla fördelaren ur blocket.

Ta bort fördelarlocket från 123-n. Stoppa 123-n försiktigt in i blocket med rotorn ungefär åt samma håll som den gjorde i gamla fördelaren, vrid samtidigt lite på rotorn så att kugghjulet kommer rätt. Tänk på att medbringarna bara passar på ett sätt eftersom spåret är asymmetriskt. Vrid 123-n nu så att sladdarna pekar åt ett håll som gör att installationen kan göras enkelt och snyggt.

STEG 3: Statisk grundinställning

Koppla den röda sladden till BAT (+12V) anslutningen på tändspolen, enl schema. Vänta med att koppla den svarta sladden. Slå på tändningen. Samtidigt som du trycker rotorn lite medurs för att ta bort glapp, vrid du nu 123-n mkt långsamt medturs tills den gröna ljusdioden precis tänds (den syns genom något av hålen i skivan under rotorn). Skruva fast fördelaren utan att vrida den och stäng av tändningen.

STEG 4: Koppla in resten.

Anslut den svarta sladden till den andra (min) anslutningen på tändspole (enligt scheman) där brytarspetsen var ansluten till. Se till att de röda och svarta sladdar hålls borta från tändkablarna och rörliga delar, men ha de inte för spända, motorn måste kunna röra sig lite. Använd bundband och evt nått kabelskydd rund sladderna.

Ta loss tändkabeln till cylinder 1 från gamla fördelarlocket och titta efter noga vilket läge rotorn av 123-n står nu så att du väljer rätt anslutning på det nya rotorlocket! Sedan flyttar du över de övriga tändkablar en och en i samma ordning som de satt på gamla fördelarlocket och avsluta med kabeln i mitten från tändspolen.

Anslut vacuumslangen (om det fanns en sådan) till nippeln på 123-n. Byt gärna slangen om den är gammal och hård mot en ny, de finns t ex hos OK.

STEG 5: Starta och provkör

Du kan nu starta bilen. Om du varit noggrann, borde tändningen vara tillräckligt bra inställd för en provkörning. För att få perfekt timing kan du kontrollera med en stroboskoplampa. Kolla den dynamiska tändförställningen i tabellen nedan, bästa sättet är att kontrollera max tändförställning på höga varv (utan att vacuumslangen är ansluten) det ger exaktaste inställningen.

Njut av din "nya" bil!

TIPS

- Koppla inte in eller ur sladdar medan motorn går, det kan störa elektroniken
- Gnistenergin blir mkt kraftigare med 123 tändningen det är bra men ger också lättare överslag om tändkablar, fördelarlock eller tändspolen är dålig(a).
- Se därför till att ha bra kvalitet på tändkablar, använd inte de stela tändkablar med kopparkärna som säljs som metervara de stör på radio och ger lätt överslag vid anslutningarna. Mjuka silikonkablar med fastgjutna tändhattar och invändigt motstånd är det 123-n vill ha.
- Nya tändstift, nya kablar och en ny tändspole garanterar optimal tändning med 123-n
- Bytt rotorlock och rotor var 3000:e mil, det är standard Volvo (t ex 140) delar, här är Bosch reservdelnummer:
rotorlock: 1.235.522.050 / 1.235.522.058 / 1.235.522.059 / 1.235.522.145
rotor : 1.234.332.024

Specifikationer

Nominal spänning 4,0 till 16,0 Volt, endast negativ jord

Varvtalsområde 0 - 8000 vpm

Temperatur -30 to 85 grader Celsius

Tändspole, primär motstånd inte under 1 ohm

Motortyp samtliga VOLVO B18 och B20 motorer, tändkurva väljs med strömbrytare

Vacuum-tändförstärkning: som originalfördelare

Tändvinkel: microprocessor kontrollerad, beroende på tändspolans primärström

strömskydd: efter +/- 1 second stängs strömmen genom tändspolan om motorn stannar för att undvika överhetning av tändspolen.

spark balance: mjukvaru kontrollerat, mindre än en halv vevaxel grad

Röd = +12 Volt, Svart = 'min' på tändspolen!

Kurva	ersätter Boschnr.	för motor	statisk* inst. grader.	max* förställn. grader.
0	0231.146.026A	B18-A till 1966 (även VALP)	13	39
	0231.161.001		10	36
1	0231.146.026B	B18-A efter 1966	15	41
2	0231.153.003	B18-B	10	36
	0231.151.001			
3	0231.153.009	B18-B med avgasrening	3-5	33
4	0231.146.077	B20-A	14	40
5	0231.170.085	B20-A, aluminium hus	10	36
6	0231.170.085	B20-A, aluminium hus	10	36
	(kurva optimerat för E85, LPG)			
7	0231.146.078	B20-B	10	34
	0231.146.099			
8	0231.146.098	B20-D	10	34
9	0231.163.006	B20-E 1971-73	10	35
	0231.163.010			
	0231.163.021			
A	0231.170.087	B20-E 1974	10	32
B	0231.170.087	B20-E	10	32
	(kurva optimerat för E85, LPG)			
C	0231.163.033	B20-F	10	34

	0231.178.007			
D	0231.110.038	B18-Penta	10	41
E	0231.153.007	B20-Penta ; Q105A, AQ115A	9	35
	0231.153.010/012	B20-Penta ; AQ130A B & C	12	38
	0231.151.001	B20-Penta ; BB115, AQ120, MB20A	10	36
F	0231.178.011	B20-Penta	5	45
	0231.178.005			

* vevaxelgrader förtändning och vevaxel motorvarvtal utan vakuum inkopplad.