

Einbauanleitung elektronische Zündanlage in 2CV!

Vielen Dank, dass Sie sich für eine Zündanlage aus unserem Haus entschieden haben.

Die Zündanlage ist auf dem neuesten elektronischen Stand und sehr einfach einzubauen. Anhand eines Burton ist die Fotodokumentation aufgebaut. Der Burton basiert ja auch auf einen Citroen 2CV.

Es sind alle 2CV6 für den Einbau geeignet.

Zuerst lösen Sie bitte den Pluspol von der Batterie!

Dann das Gitter vor dem Lüftergehäuse demontieren! (4x M7 Schraube mit 11er Schlüssel)

Nun haben Sie Zugang zum Ventilator und der Riemenscheibe.



Die Riemenscheibe ist mittig mit einer Schraube gesichert. Sie müssen nun diese Schraube mit einer dünnwandigen 14 Nuss lösen. Blockieren Sie dazu mit einen Schraubendreher oder Meißel die Schwungscheibe am Zahnkranz!

Ist die Schraube gelöst, aber noch nicht herausgefallen, können Sie diese leicht mit einer Spitzzange greifen.

Die Riemenscheibe sitzt auf einem Konus und ist sehr fest!

Wir lösen sie folgendermaßen: **Mittig eine lange Verlängerung aus dem Knarrenkasten einstecken. Nun mit einem Hammer seitlich an die Verlängerung schlagen. Links-rechts-oben-unten. Evtl. nochmals wiederholen.**

Mit dieser Methode haben wir noch jede Riemenscheibe lösen können.

Hinter der Riemenscheibe sehen Sie einen Gummilappen, der mit vielen 5mm Schrauben (8er Schlüssel) gehalten wird. Diese bitte lösen und das Gummi abnehmen.



Dahinter ist nun endlich die Verteilerbox. Ziehen Sie bitte **das Kabel am Kondensator ab**, der unten angebracht ist. Das Kabel vom Kondensator zur Zündspule wird nicht mehr benötigt und kann **stillgelegt** werden.

Nun das Kontaktgehäuse abschrauben (2x M7 Schraube mit eckiger Unterlegscheibe).

Ist das Gehäuse demontiert, sehen Sie den Verteilernocken und dahinter ein Blech, das nur aufgesteckt ist und die **Frühzündungsgewichte verdeckt. Bitte das Blech herausnehmen, es ist nicht verschraubt.**

Sie sehen nun die Gewichte. Diese müssen auch ausgebaut werden.

Dazu bitte den **Sicherungsring lösen**, der vor dem Verteilernocken angebracht ist!

Ist der Ring runter, können Sie den Nocken und die Gewichte abziehen!!

Nun geht es an den Einbau der neuen Anlage!



Die Anlage ist kpl. vormontiert. Öffnen Sie bitte die Verpackung. Sie sehen dort die Anlage mit den 3 Kabeln und eine kleine Tüte mit **2 messingfarbenen Hütchen** und elektrischen Steckverbindungen.

Stecken Sie die beiden Hütchen bitte auf die verbliebenen Zapfen an denen vorher die Fliehgewichte motorseitig montiert waren.

Die Hütchen sind magnetisch und die neuen Geber.

Nun montieren Sie die Zündanlage bitte genauso wie den originalen Verteilerkasten. **Die beiden M7 Schrauben noch nicht ganz anziehen!**



Führen Sie die Kabel durch das Motorlüftergehäuse nach oben zur Zündspule!
 Befestigen Sie die Kabel bitte so, **dass sie später nicht von dem Ventilator erfasst werden können (wie Originalkabel zum Kondensator führen)!**

Die Anlage hat ein rotes, schwarzes + gelbes Kabel.

Ziehen Sie nun von der Zündspule das Kabel von der Minus-Klemme ab!

Dieses Kabel ging zum Kondensator und wird nicht mehr benötigt.

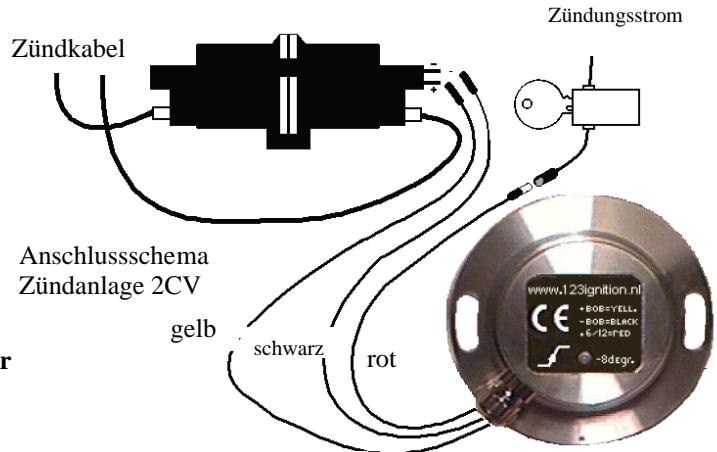
Auf die Kabelenden der Zündanlage montieren Sie die mitgelieferten Steckverbindungen!

Nun folgt die Auflistung der Kabel:

- **Schwarzes Kabel ist Minusansteuerung der Zündspule**
- **Gelbes Kabel ist Plusansteuerung der Zündspule**
- **Rotes Kabel ist Stromversorgung nach Einschalten der Zündung**

Stecken Sie nun das schwarze Kabel an die Minusklemme der Zündspule!

Ziehen Sie nun das originale Kabel an der Plusklemme der Zündspule ab!



An die **frei werdende** Steckverbindung der Zündspule montieren Sie nun das gelbe Kabel!

An dem Originalkabel - welches Sie von der Plusklemme der Zündspule abgezogen haben - montieren Sie die mitgelieferte, neue Steckverbindung und verbinden es mit **dem roten Kabel der Zündanlage!**

So, fast fertig!!

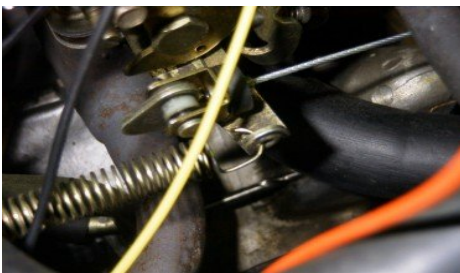
Nun muss noch die Zündung eingestellt werden.

Ziehen Sie bitte aus Sicherheitsgründen die Zündkabel von der Zündspule ab!

Nun benötigen Sie einen 5mm Bohrer.

Unterhalb der linken Motorbefestigung zum Getriebe (Fahrerseite) befindet sich ein kleines Loch, hier bitte den Bohrer einschieben.

Nun müssen Sie dem Motor solange drehen, bis eine Bohrung in der Schwungscheibe auftaucht, die mit dem Bohrer fluchtet! (TIP: Montieren Sie die Schraube der Riemenscheibe und drehen dann den Motor mit der Knarre!) Haben Sie die Bohrung gefunden, haben Sie auch den Zündzeitpunkt gefunden. Nun bitte die Batterie wieder anschließen und die Zündung einschalten.



Vorne an unser Zündanlage ist eine kleine LED! (Lampe). Drehen Sie nun ganz langsam die Zündanlage in Ihren Langlöchern, bis die LED gerade zu leuchten beginnt. Leuchtet sie, die Zündanlage festschrauben und nochmals kontrollieren. Ist alles in Ordnung?

Nun ist die Zündung eingestellt! Zündung wieder ausstellen.

Jetzt die Kabel vernünftig befestigen, und dann noch die Gummilappen, den Ventilator und Gitter montieren! Fertig!

Vergessen Sie den Bohrer nicht!

Nun kann gestartet werden. Ist der Motor jedoch sehr kalt, können Sie den Motor nicht ganz ausdrehen. Die Anlage ist temperaturgesteuert und verhindert so ein Überdrehen des kalten Motors.

Sollte der Motor nicht anspringen, liegt das oft an sehr alten oder und billigen Zündkabeln!

Wechseln Sie diese gegen neue Silikonkabel aus.

Benutzen Sie nur Markenzündkerzen, aber keine Boschzündkerzen. Die mag der 2CV nicht.

Sollte der Motor stottern, müssen Sie die Zündspule tauschen, da die Zündanlage eine Zündspannungsanhebung vornimmt und auf defekte Zündspulen mit Stottern reagiert.

Die Zündanlage schaltet die Zündspule nach ca. 30 Sekunden ab, wenn Sie nicht starten. Somit ist Sie vor Überhitzung geschützt. Aber beachten Sie, dass wenn Sie nach ca. 30 Sekunden starten möchten, Sie erst wieder die Zündung ausschalten müssen und dann starten.

Achtung: Benutzen Sie nur die schwarze originale Zündspule vom 2CV, niemals eine braune, auch wenn sie genauso aussieht. Die Braune ist vom Visa und kann die Zündanlage ruinieren!!!!

Notice de montage d'un allumeur électronique sur 2cv

Nous vous félicitons d'avoir choisi un système d'allumage électronique de chez CiPeRe.

L'allumeur est un composant électronique moderne facile à installer. Les illustrations de cet article ont été prises sur une 2cv Citroën dont la carrosserie est modifiée.

Le principe de pose est identiques pour toutes les 2CV6.

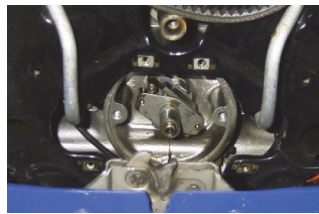
Débranchez d'abord le pôle plus de la batterie!

Ensuite, retirez la grille devant le boîtier du ventilateur! (4x vis M7 avec clé de 11 mm) Vous avez maintenant accès au ventilateur et à la poulie



La poulie est fixée au milieu avec une vis. Pour desserrer cette vis utilisez une douille de 14 à paroi fine. Pour ce faire, bloquez le volant moteur à l'aide d'un tournevis en prise sur sa couronne. Quand la vis est desserrée mais qu'elle n'est pas encore tombée, vous pouvez facilement la saisir à l'aide d'une pince fine et longue. Les poulies de courroie sont en prise sur un cône et sont très serrées! Insérez une rallonge de votre clé à cliquet. Avec un marteau, frappez maintenant sur les côtés de la rallonge. Un coup à gauche, un en haut, à droite, puis vers le bas. Répétez l'opération jusqu'à ce que la poulie se débloque. Aucune poulie, même la plus serrée, ne résiste à cette méthode.

Derrière la poulie, vous voyez une languette en caoutchouc qui est maintenue en place avec des vis de 5 mm (clé de 8). Veuillez les desserrer et retirer le caoutchouc.



Le boîtier de distribution est derrière. Débranchez le fil du condensateur placé en bas. Le fil qui relie le condensateur à la bobine d'allumage n'est plus nécessaire et vous pouvez le supprimer.

Dévissez maintenant le boîtier des rupteurs (2 vis M7 avec rondelles carrées).

Une fois le boîtier retiré, vous voyez la came du distributeur puis une plaque qui couvre les masselottes d'allumage et qui n'est pas fixée. Retirez la, elle n'est pas vissée. Vous voyez maintenant les masselottes qui doivent, elles aussi, être retirées. Pour ce faire, enlevez l'arrêt qui est sur l'avant de la came! Vous pouvez retirer la came et les masselottes.

Pose du nouvel allumeur



Le système est prêt à la pose. Dans l'emballage, vous trouverez le boîtier avec 3 fils et un sachet avec 2 petits cylindres couleur laiton ainsi que des raccords électriques. Enfilez les 2 petits cylindres sur les tiges qui tenaient les masselottes auparavant. Ces deux cylindres magnétiques sont les émetteurs.

Posez le système d'allumage exactement de la même manière que le boîtier de distribution d'origine. Ne serrez pas encore complètement les deux vis M7.



Passez les fils à travers le boîtier du ventilateur vers la bobine d'allumage! Fixez bien les fils de sorte qu'ils ne puissent pas être en contact avec le ventilateur plus tard (comme les fils d'origine du condensateur). Le système a un fil rouge, un noir et un jaune. Retirez le fils moins de la bobine. Ce fil était relié au condensateur et n'est pas nécessaire de le garder. Sertissez les connecteurs au bout des fils de l'allumeur.

Liste des fils:

* fil noir est sur le négatif de la bobine d'allumage

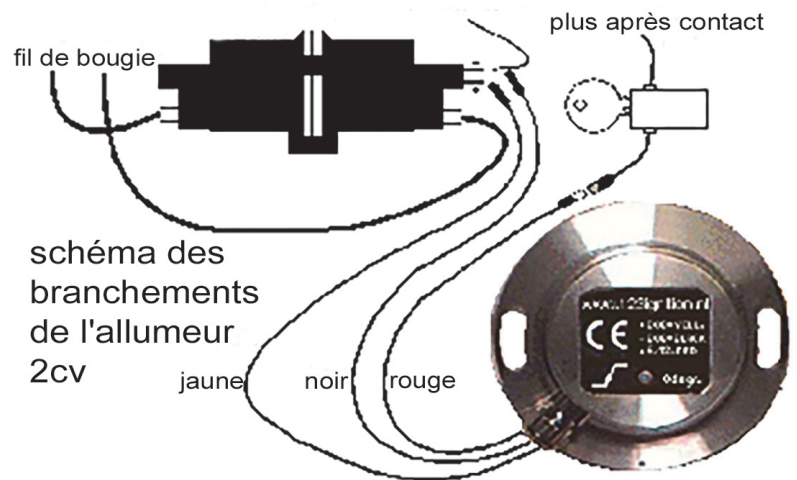
* fil jaune est sur le plus de la bobine

* fil rouge est le plus après contact

d'allumage et branchez le fil jaune à la cosse plus de la bobine. Prenez le fil que vous avez débranché du plus de la bobine, montez le nouveau connecteur et branchez-le au fil rouge de l'allumeur électronique.

Branchez le fil noir à la borne négative de la bobine d'allumage. Débranchez le fil plus de la bobine d'allumage et branchez le fil jaune à la cosse plus de la bobine.

Prenez le fil que vous avez débranché du plus de la bobine, montez le nouveau connecteur et branchez-le au fil rouge de l'allumeur électronique.



C'est presque terminé. Passons au réglage de l'allumage.

Pour des questions de sécurité, débranchez les fils de bougie

Vous avez maintenant besoin d'une pige (un foret) de 5 mm. Il y a un petit trou sous la fixation gauche du moteur à la boîte de vitesses. Insérer le foret ici et tournez le moteur jusqu'à ce qu'un trou dans le volant moteur soit aligné avec le foret. (CONSEIL: utilisez la vis de la poulie et tournez le moteur avec une clé à cliquet).

Avec le trou du volant moteur, vous avez également trouvé le point d'allumage. Rebranchez la batterie et mettez le contact. Votre allumeur a une petite lampe LED sur l'avant du boîtier. Tournez le système d'allumage très lentement jusqu'à ce que la lampe LED commence tout juste à s'allumer. Serrez les vis de l'allumeur quand celui-ci est juste sur la position où la lampe LED s'allume. Vérifiez à nouveau. Coupez le contact, branchez et fixez tous les fils correctement, puis installez la languette en caoutchouc, le ventilateur et la grille.



N'oubliez pas d'enlever le foret !

Vous pouvez démarrer le moteur. Il faut noter que si le moteur est froid, vous ne pouvez pas le faire tourner à régime maximum. L'allumeur contrôle la température et empêche le moteur froid de trop monter en régime.

Si votre moteur ne démarre pas, cela est peut-être dû à des fils de bougies trop vieux ou de mauvaise qualité. **Remplacez-les par de nouveaux fils de bougies en silicone.**

Utilisez uniquement des bougies d'allumage de marque, mais pas les bougies de marque Bosch. La 2CV ne les aime pas.

Si le moteur tousse, remplacez la bobine d'allumage car l'allumage électronique augmente la tension d'allumage et réagit mal aux bobines d'allumage défectueuses.

Si vous ne démarrez pas, l'allumeur éteint la bobine automatiquement après environ 30 secondes. Ceci la protège des risques de surchauffe. Mais notez que si vous souhaitez démarrer après environ 30 secondes, vous devez d'abord couper le contact puis démarrer.

Attention: Utilisez uniquement la bobine d'allumage d'origine noire de la 2CV ou notre bobine sèche. Mais n'utilisez jamais une bobine marron, même si elle est extérieurement la même, la bobine marron des Visa peut détruire votre allumeur électronique.