

123\XXX-6-R  
123\XXX-6-R-V  
123\XXX-6-R-V-IE  
123\XXX-6-R-V-POS

**123** *ignition.nl*  
*ignition systems for classic cars*



GB

FR

D

NL

E

I

S

## SPECIFICATIONS

Operating voltage	: 4,0 - 15,0V
Operating current	: < 100 mA
Range	: 500 - 8000 rpm crankshaft
Direction	: Clockwise and Counterclockwise
No. of cylinders	: 6
Temperature	: -30 to 95 degrees Celsius
Coil	: stock- or High Energy- coil primary coil NOT below 1,0 ohm
Dwell	: constant current, fully automatic
Time-out	: after 1 second current is switched off
Vacuum-sensor	: 0 to 100 kPascal
Timing error	: < 0,1 degree crankshaft

## A VERIFIER AU PRÉALABLE !

FR

I. Assurez-vous d'avoir commandé le bon modèle d'I23ignition :

- Les voitures disposant d'un négatif à la masse font référence à 'NEGATIVE EARTH'. Utiliser le graphique pour les voitures en 'NEG. EARTH'. (Voir les dernière pages pour ce manuel).

D'autre part, les voitures disposant d'un positif à la masse font référence à 'POSITIVE EARTH'. Beaucoup de voitures anglaises disposent de ce montage. Pour ces voitures, il faut utiliser un I23ignition avec l'option 'POS' . Utiliser le graphique pour les voitures en 'POS.EARTH'. (Voir les dernière pages pour ce manuel)

- Les voitures dotées d'une injection 'BOSCH D-Jetronic' avaient un allumeur avec 3 connexions sur le côté. Pour ces modèles, il faut utiliser un I23ignition muni de l'option 'IE'.
- Le I23ignition peut être fourni avec des câbles haute-tension sortant par le haut ('R'-model) ou sur le côté ('A'-model).
- Les voitures équipées d'une capsule à dépression nécessitent un I23ignition avec l'option 'V'.

## AVEC L'ANCIEN ALLUMEUR TOUJOURS EN PLACE

2. Trouvez dans quelle direction le rotor tourne.  
Marquez la sortie vers le cylindre #1 sur la tête d'allumeur.  
Enlever le câble basse tension qui relie l'allumeur à la bobine, et retirer la tête d'allumeur.  
Maintenant, demandez à quelqu'un d'activer le starter, et de constater si le rotor tourne dans le sens des aiguilles d'une montre (CW) ou dans le sens contraire des aiguilles d'une montre ( CCW ) ?
3. Avancer le moteur jusqu'à voir les repères que vous avez fait pour le cylindre #1, et vérifier si l'alignement des repères de calage correspondent.  
Si oui, ne bougez plus votre moteur !
4. Vérifier l'ordre d'allumage des cylindres. Utiliser votre manuel d'utilisation et suivez les câbles de la tête de l'allumeur vers les bougies. Démarrez avec le cylindre #1 and souvenez-vous de toujours compter dans la bonne direction.  
Faites un repère pour l'ordre d'allumage, par exemple: '1-4-2-6-3-5'
5. Vérifier quelle courbe d'avance est nécessaire pour votre moteur. Utiliser votre manuel d'utilisation, vérifier le numéro du modèle de votre allumeur existant ( Bien que parfois, il ne s'agisse pas de celui d'origine. Il a pu être changé par un propriétaire précédent). Comparez également les courbes d'allumages des différents modèles.(voir les dernières pages)

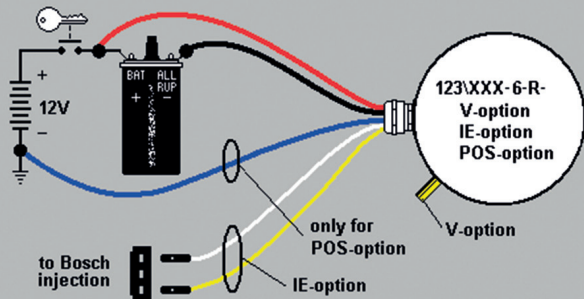
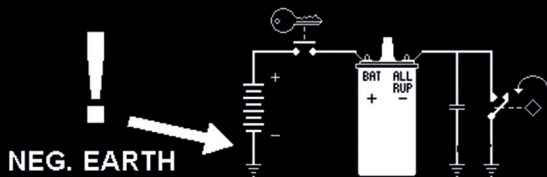
Si après avoir lu les instructions, vous n'êtes pas sûr de la procédure à suivre, merci de demander à quelqu'un qui saura vous aider.

## ENLEVER L'ANCIEN ALLUMEUR ET METTRE LE 123ignition !

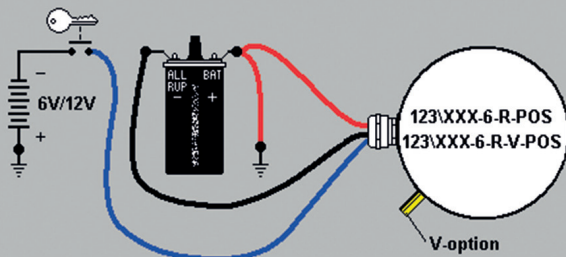
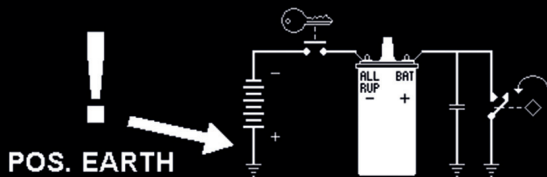
FR

6. Tourner le contact sur 'OFF' et (tout en ayant les repères de calages bien alignés) enlever l'ancien allumeur.
7. En utilisant une Clé Allen de 8mm, ouvrez la tête au côté du 123ignition. Faites tourner le micro-interrupteur pour sélectionner la bonne courbe d'avance en utilisant un petit tournevis. Fermez la tête fermement.
8. Positionner l'allumeur avec précaution et assurez-vous qu'il soit bien enclenché. Trouver la meilleure position pour que le capteur de dépression et les câbles soient dans un bon sens. Faites le de telle manière à toujours pouvoir tourner l'allumeur.
9. Suivez le schéma de câblage approprié des deux dernières pages du manuel, mais laissez le fil noir non connecté pour le moment.
10. Mettez le contact. Une LED s'éclaire à travers l'un des six trous du disque en aluminium. Faites pivoter le corps de l'allumeur jusqu'à ce que la LED s'éteigne. Maintenant, faites tourner le corps de l'allumeur doucement dans la direction OPPOSÉ que vous avez observé au point 2, jusqu'à ce qu'une LED verte s'allume. Pendant que vous tournez le corps, appuyez sur le rotor dans la même direction pour enlever le jeu dans le pignon de commande. Maintenant, serrez le 123ignition.
11. Connectez le fil noir avec la bobine. Connectez les câbles du faisceau d'allumage dans le bon ordre. (Cf point no.4) en commençant par le cylindre #1. Connectez également le câble central de la tête d'allumeur avec la bobine. Fixez la tête d'allumeur sur l'allumeur. Attention de ne pas mettre en contact les câbles à haute tension avec les câbles basse tension ainsi que des éléments mobiles. Ne connectez pas encore le tuyau à dépression.
12. Maintenant vous pouvez démarrer votre moteur. Utilisez une lampe stroboscopique pour ajuster l'avance maximale de votre moteur. Si cela fonctionne parfait, vous pouvez désormais connecter le tuyau à dépression avec l'allumeur 123ignition (pour les 'V')

Bonne route avec votre 123ignition !



**Diagram for cars with NEG.EARTH**



**Diagram for cars with POS. EARTH**

## PORSCHE-6

Curve	Adv. Str.	Max Advance	Vac Starts	Vac adv. ends	Replaces	Remark	
0	500	6200 / 31	120	307 / 10	BOSCH 0 231 159 001	Porsche 911/T&L 2.0L '66-'68	
1	700	7200 / 36	120	307 / 10	BOSCH 0 231 121 006	Porsche 911 2.0L '64-'65	
2	500	6600 / 22	120	307 / 10	BOSCH 0 231 159 002	Porsche 911S 2.0L '66-'68	
3	500	6400 / 32	120	307 / 10	BOSCH 0 231 159 006 ... 007	Porsche 911E/S 2.2L '68-'71	
4	500	3200 / 40	120	307 / 10	BOSCH 0 231 159 008	Porsche 911T 2.0/2.2L '66-'71	
5	500	6200 / 31	87	120 / 9	BOSCH 0 231 169 001	Porsche 911T&L 2.0L '68-'69	NEGATIVE VACUUM!
6	1200	6000 / 30	93	140 / 10	BOSCH 0 231 169 003 ... 004 ... 005	Porsche 911E/T/S 2.4L '71-'72	NEGATIVE VACUUM!
7	1200	6000 / 30	93	140 / 10	BOSCH 0 231 169 008 ... 009 ... 010	Porsche 911E/T/S 2.4L '72-'73	NEGATIVE VACUUM!
8	1200	5600 / 24	73	120 / 10	BOSCH 0 231 169 011	Porsche 911 Carrera 2.7L '72-'73	NEGATIVE VACUUM!
9	1200	6000 / 30	107	140 / 10	0 231 184 001 ... 002 ... 003 ... 007	Porsche 911E/T/S 2.4L 2.7L '73-'77	NEGATIVE VACUUM!
A	1500	5600 / 25	73	120 / 10	BOSCH 0 231 184 004	Porsche 911 Carrera 2.7L '73-'75	NEGATIVE VACUUM!
B	1200	6000 / 30	107	140 / 10	BOSCH 0 231 184 005 ... 006	Porsche 911 Carrera 3.0L '75-'77	NEGATIVE VACUUM!
C	1000	3200 / 12	173	267 / 20	BOSCH 0 237 301 001 ... 002	Porsche 911 Turbo Carrera (USA) '75-'77	NEGATIVE VACUUM!
D	500	6200 / 31	120	307 / 10	BOSCH 0 231 159 001	Porsche 911/T&L 2.0L '66-'68	
E	500	6200 / 31	120	307 / 10	BOSCH 0 231 159 001	Porsche 911/T&L 2.0L '66-'68	
F	500	6200 / 31	120	307 / 10	BOSCH 0 231 159 001	Porsche 911/T&L 2.0L '66-'68	