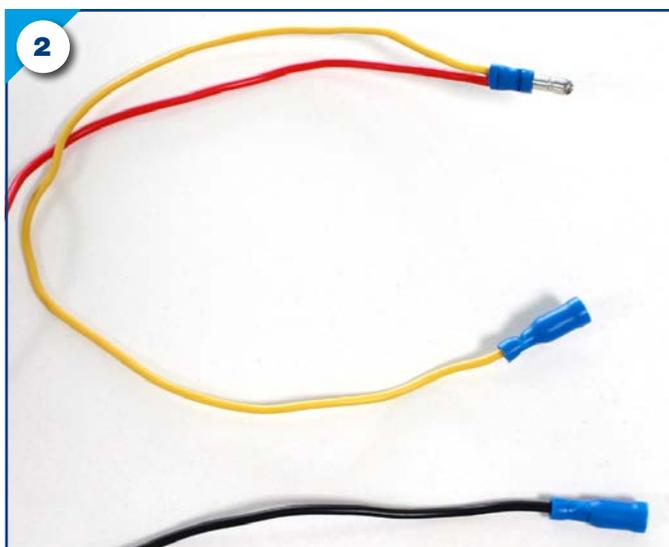
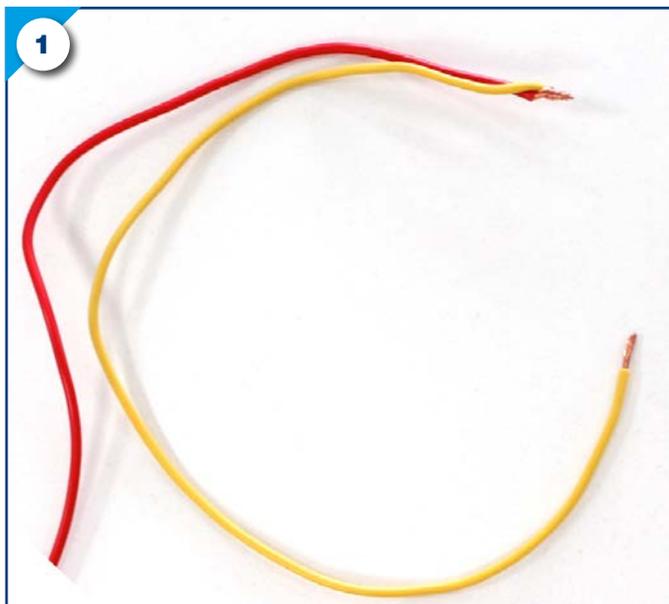


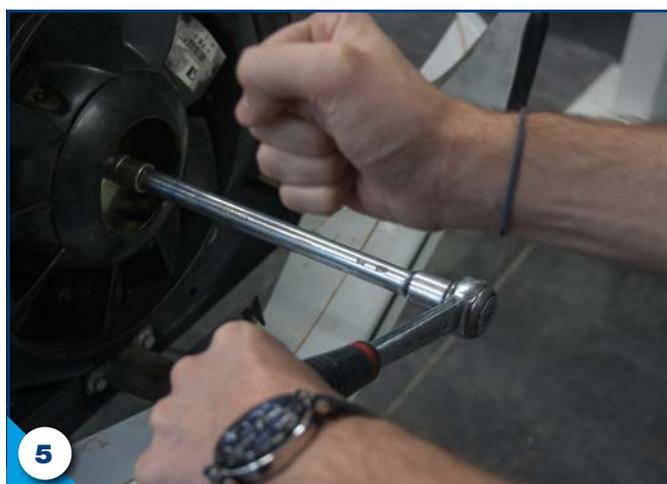
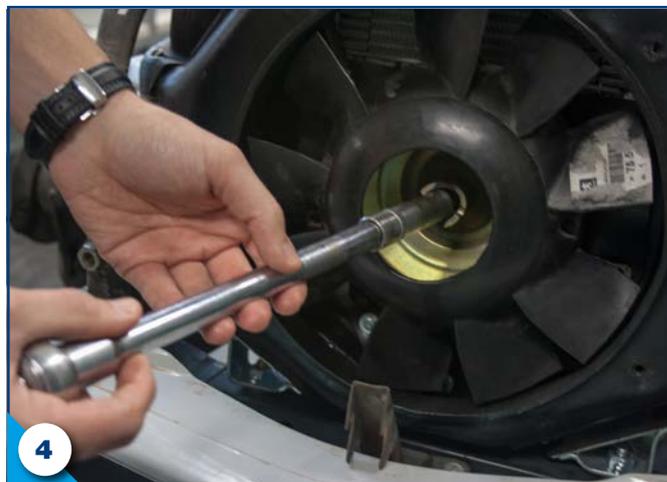
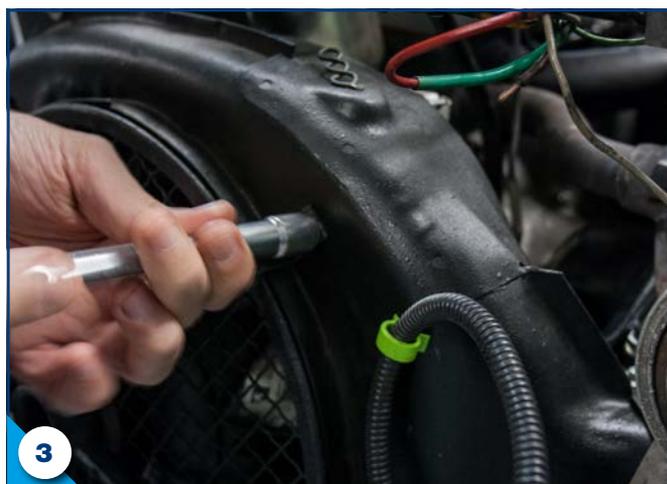


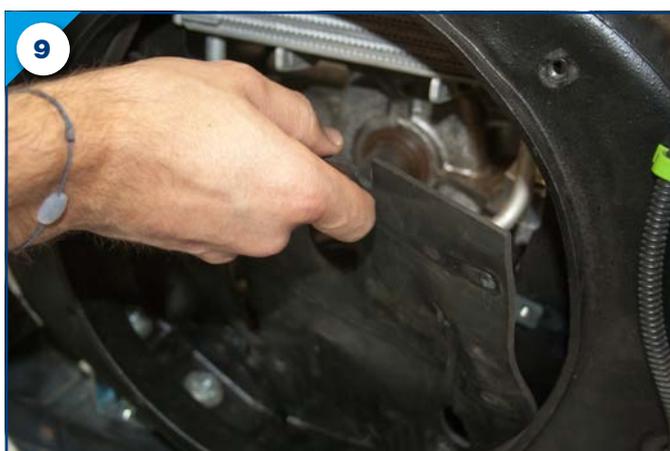
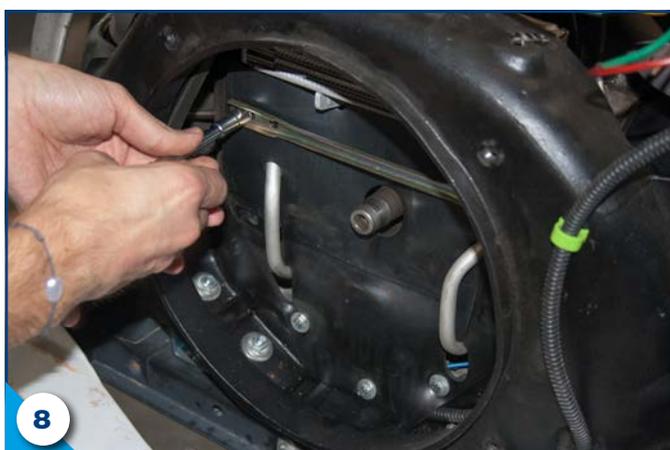
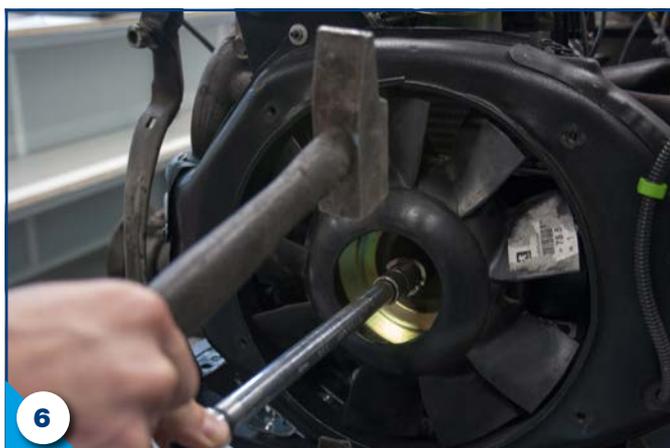
## I. POSE DE L'ALLUMAGE

**1.** Assemblez le fil jaune avec le fil rouge de l'allumage en entremêlant les épissures (photo 1). Sertissez à ce niveau, la cosse mâle fournie dans le kit puis sertissez une cosse femelle sur l'autre extrémité du fil jaune et à l'extrémité du fil noir de l'allumage (photo 2).

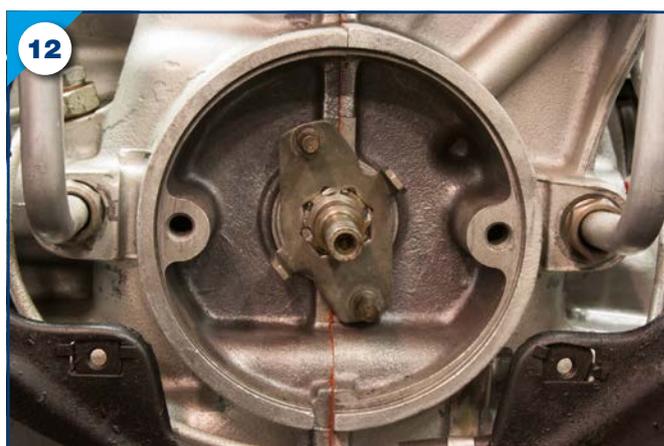
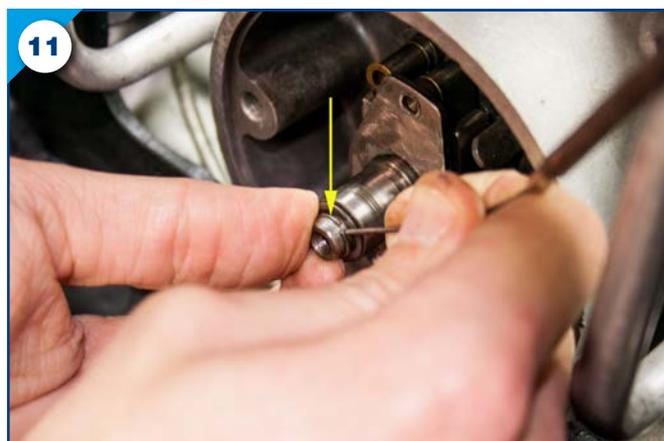


**2.** Déposez la grille de protection de l'hélice du ventilateur (photo 3), insérez la douille spéciale vilebrequin avec une rallonge dans le trou de la poulie pour débloquer la vis de maintien (photo 4). Dévissez cette dernière par un coup sec (photo 5). Insérez de nouveau une rallonge dans le trou de la poulie et, avec un marteau, donnez un coup sec sur le dessus et dessous de celle-ci afin de débloquer la poulie (photo 6). Retirez la poulie (photo 7) et déposez la bavette de protection (photos 8 et 9).

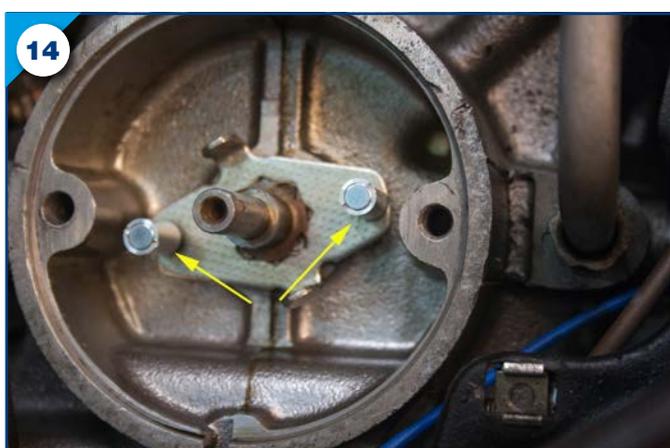
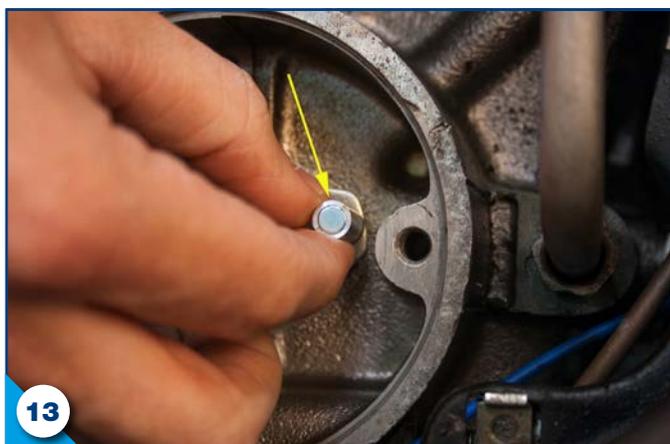




**3.** Déposez le boîtier d'allumage à vis platinees à l'aide d'une clé à pipe de 11 mm (photo 10). Retirez l'anneau élastique de maintien des masselottes (photo 11), puis déposez ces dernières (photo 12).



**4.** Montez les aimants sur les axes présents sur l'embout d'arbre à cames (photos 13 et 14).



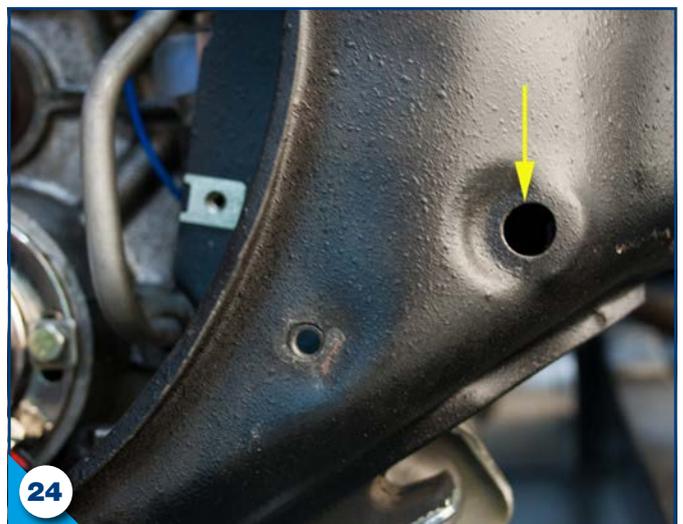
**5.** Avant la pose de l'allumage électronique, procédez à l'initialisation de celui-ci. Déposez l'écrou de protection (photo 15) afin d'accéder au potentiomètre de réglage (photo 16). Pour un moteur de type A375 placez le curseur en position 1 (photos 17 et 18). Remontez la vis de protection (image 19). Si vous disposez d'un autre type moteur, référez-vous au tableau en dernière page.

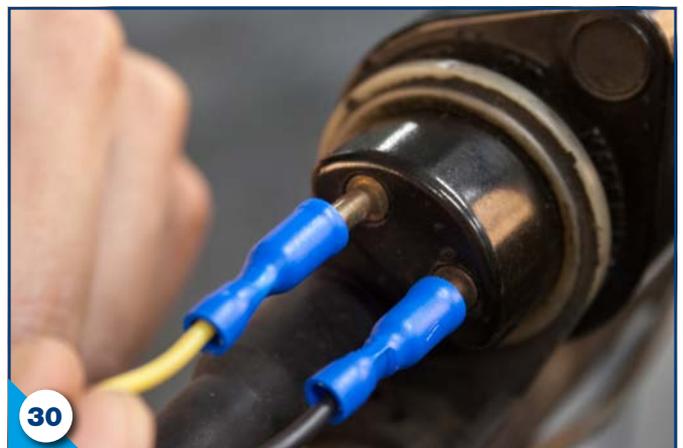
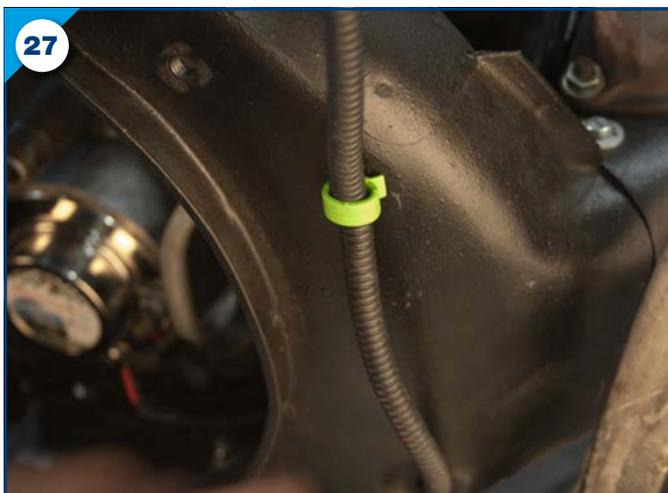


**6.** Posez l'allumage électronique (photo 20), et approchez les deux vis de 7 mm, sans bloquer ces dernières (photos 21 et 22).

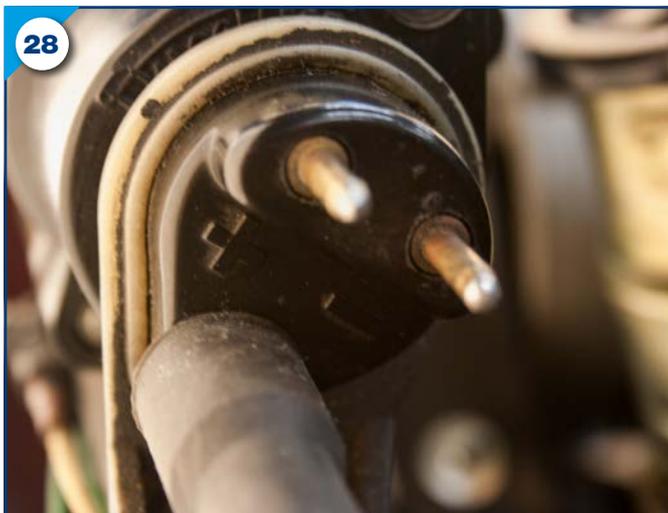
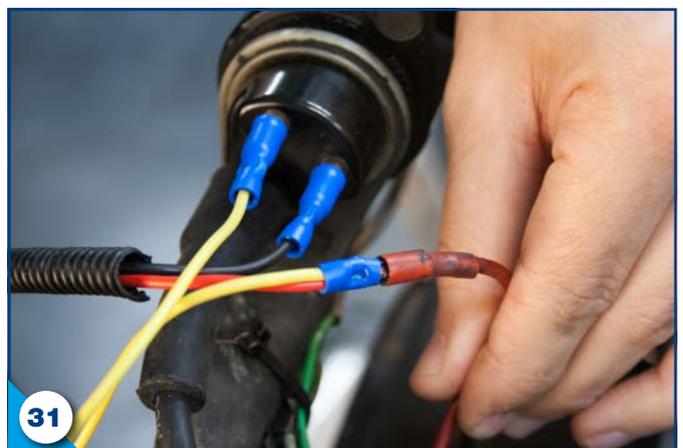


**7.** Insérez les câbles de l'allumage électronique dans une gaine de protection électrique (photo 23). Sortez l'ensemble par le passe fil du couloir d'air (photos 24 et 25). Puis, sécurisez la gaine avec la patte de maintien interne du couloir d'air pour éviter que celle-ci soit endommagée par l'hélice du ventilateur (photo 26). Remontez la gaine et maintenez celle-ci via la réservation sur le couloir d'air (photo 27).



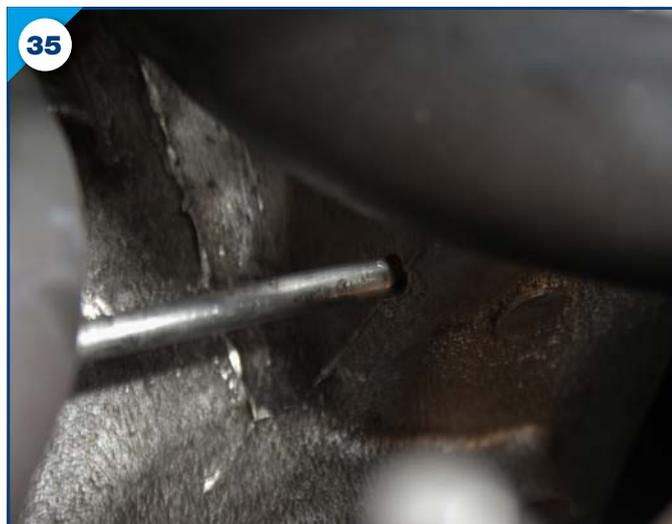
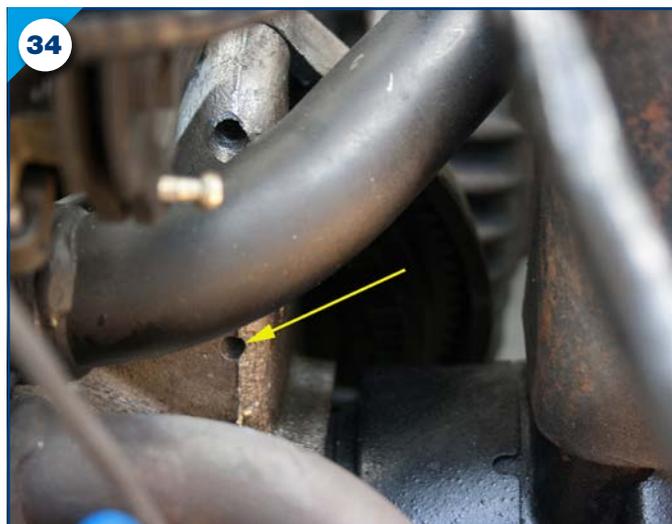


**8.** Repérez la polarité de la bobine (photo 28). Branchez le fil noir sur la borne « - » de la bobine (photo 29), le fil jaune sur la borne « + » de la bobine (photo 30). Enfin, branchez la cosse mâle sertie sur l'épissure formée par les fils rouge et jaune sur votre circuit du « + » après contact (photo 31). Pour information, le circuit du « + » après contact est le fil anciennement branché sur la borne « + » de la bobine. Votre allumage électronique est ainsi monté et câblé. L'image 32 schématise le câblage finalisé.



## 2. RÉGLAGE DU POINT D'AVANCE

**9.** Posez la vis du ventilateur sur le vilebrequin pour vous permettre de faire tourner votre moteur (photo 33), repérez l'orifice d'entrée de la pige sur carter (photo 34), puis pigez votre moteur en alignant le trou du volant moteur avec celui présent sur le carter (photo 35).

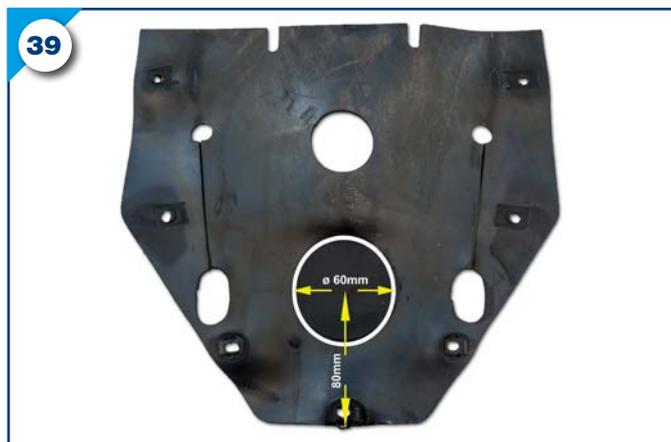


**10.** Retirez la pige et mettez le contact. Tournez l'allumage électronique vers la gauche jusqu'à ce que la LED verte du point d'allumage s'éteigne (photos 36 et 37). Tournez alors doucement ce dernier vers la droite et, lorsque la LED se rallume (photo 38), bloquez l'allumage électronique dans cette position avec les deux vis de 7 mm. Votre allumage électronique est ainsi réglé.

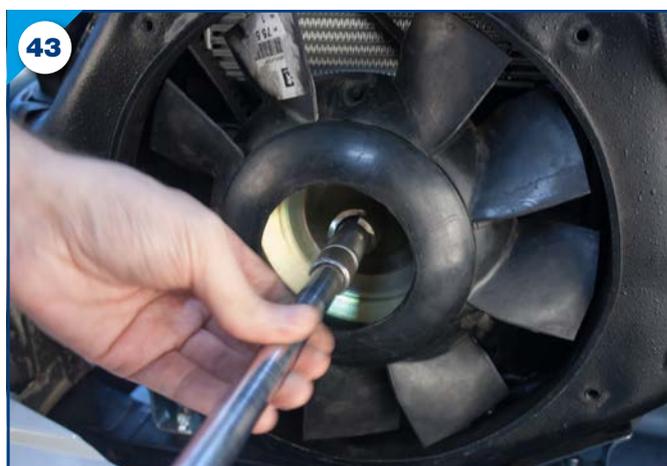
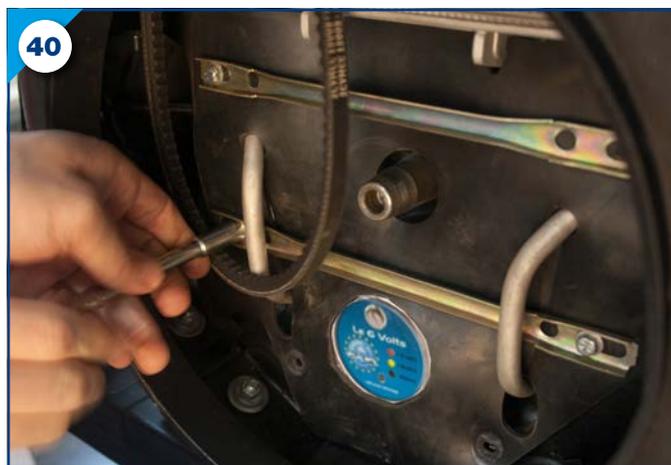


## 3. MONTAGE FINAL

**11.** Afin d'améliorer le refroidissement de l'allumage électronique, découpez la bavette de protection au diamètre de ce dernier, suivant les cotes indiquées (photo 39).



**12.** Retirez la vis de ventilateur précédemment monté, posez la bavette de protection ajourée (photo 40), posez la poulie avec son ventilateur en prenant soin de bien positionner la courroie de l'alternateur (photos 41 et 42), puis bloquez l'ensemble avec la vis de poulie (photo 43). Remontez la grille de protection de l'hélice du ventilateur (photo 44).



**TABLEAU DE CORRESPONDANCE DES COURBES D'AVANCE PAR TYPE MOTEUR**

Positions du curseur pour sélectionner la courbe d'avance :

Position	Courbe d'avance par type de moteur
<b>0</b>	20°/3100 inactif, uniquement pour calibrage
<b>1</b>	20°/3100 Pour optimisation (à tester en condition)
<b>2</b>	22°/3100 Pour optimisation (à tester en condition)
<b>3</b>	24°/3100 Pour optimisation (à tester en condition)
<b>4</b>	26°/3100 Pour optimisation (à tester en condition)
<b>5</b>	28°/3100 Pour optimisation (à tester en condition)
<b>6</b>	14°/3600 Courbe Citroën 'A' pour 375cc, A53 & M4
<b>7</b>	20°/3000 Courbe Citroën 'B' pour moteur A79/0
<b>8</b>	25°/3000 Courbe Citroën 'C' pour moteurs A79/1, M28 & M28/1
<b>9</b>	23°/5000 Courbe Citroën VA1 pour V06/630 (VISA/LNA)
<b>A</b>	20,5°/5200 Courbe Citroën VA4 pour V06/644 (VISA/LNA)
<b>B</b>	24°/3100 pour optimisation avec E85
<b>C</b>	26°/3100 pour optimisation avec E85
<b>D</b>	28°/3100 pour optimisation avec E85
<b>E</b>	30°/3100 pour optimisation avec E85
<b>F</b>	32°/3100 pour optimisation avec E85