



INSTALLATION INSTRUCTIONS

UNILITE® DISTRIBUTOR

This product is applicable to pre-1966 California and pre-1968 federally certified passenger cars. It is also applicable to non-emission controlled trucks and similar vehicles. It is not applicable or intended for use on any emission controlled vehicles operated on highways or roads, unless otherwise noted.

IMPORTANT

Before installing the UNILITE® Distributor, make sure that your vehicle is equipped with an ignition ballast resistor (or loom resistance wire) in the wire between the ignition switch and the coil (+) terminal. Check a service manual for your vehicle to locate the ignition ballast resistor (or loom resistance wire). If your vehicle is not equipped with an ignition ballast resistor, install a Mallory Ignition Ballast Resistor Part No. 700 in the wire between the ignition switch and the coil (+) terminal. *Failure to use an ignition ballast resistor will eventually destroy the UNILITE® Ignition Module.*

PARTS INCLUDED IN THIS KIT: 1 UNILITE® Distributor 1 Distributor Wire Harness

GENERAL INFORMATION

Advance Curve:

Most UNILITE® Distributors with part numbers that end in "01" have 24° (crankshaft degrees) of mechanical advance (between 3,000 and 3,200 RPM). Listed below are exceptions:

CHEVY LUV.....	28° AT 3,000 RPM
CHEVY VEGA.....	20° AT 3,800 RPM
CHRYSLER SB V8.....	20° AT 3,000 RPM
FLAT HEAD FORD V8.....	16° AT 3,600 RPM
MODEL A FORD.....	18° AT 2,000 RPM
MODEL B FORD.....	14° AT 2,500 RPM
VW RABBIT, DASHER.....	28° AT 4,600 RPM
CHEVY V6 2.8L AND 3.1L.....	24° AT 4,400 RPM

Ignition Coils:

The UNILITE® Ignition system works with most stock ignition coils and aftermarket high performance ignition coils. For optimum performance, use a Mallory PROMASTER® Coil Part No 29440 or 29625, or Mallory Chrome Electronic Ignition Coil Part No. 29216.

Spark Plug Wires:

To prevent false triggering and premature ignition failures, use suppression type spark plug wire. We recommend spiral core ignition wire, such as Mallory PRO SIDEWINDER® Ignition Wire.

Spark Plug Gaps:

For street applications, use your engine manufacturer's specifications. For racing applications, start with your engine manufacturer's specifications. Then experiment with, and closely monitor, various gaps to achieve maximum performance.

Electric Welding:

Disconnect the distributor wire harness before welding on the vehicle.

NOTE: When replacing an HEI type distributor, it may be necessary to purchase and install distributor boots and terminals for the spark plug wires to correctly fit the UNILITE® Distributor cap.

Part No. 668 HEI to UNILITE® Boot Terminal Kit

OLD DISTRIBUTOR REMOVAL

Step 1

Disconnect the trigger wire from the coil (-) terminal. Locate the spark plug wire on the original distributor cap that is used to set engine timing. See a service manual for this location. Mark the distributor cap and distributor housing at this spark plug wire position.

Step 2

Turn the engine crankshaft in the direction of rotation until the timing mark lines up with the top dead center (TDC) mark on the timing tab. See a service manual for these locations.

Step 3

Remove the distributor cap from the distributor. Do not remove the spark plug wires or coil wire at this time. Make sure the rotor blade points to the mark made on the distributor housing (from Step 2). If it does not, repeat Step 2 until the timing mark lines up (again) with the TDC mark on the timing tab.

NOTE: Once you are finished with Step 3, DO NOT turn the crankshaft until the new distributor is installed.

Step 4

Note the direction that the rotor is pointing. If you are replacing a vacuum advance distributor, note the direction the vacuum chamber is pointing. Remove the distributor hold down clamp and remove the distributor from the engine.

UNILITE® DISTRIBUTOR INSTALLATION

Step 1

Remove the distributor cap from the UNILITE® Distributor.

Step 2

Place the UNILITE® Distributor in the engine. Rotate the UNILITE® Distributor housing in the opposite direction of rotor rotation until the nearest slot on the rotor's shutter wheel is aligned with the optical eye of the UNILITE® Module. This will generally give timing close enough for starting purposes. Put the distributor hold down clamp in place and tighten slightly, leaving it loose enough to turn the UNILITE® Distributor. Make a mark on the UNILITE® Distributor housing where the rotor points.

Step 3

Install the UNILITE® Distributor cap. Remove the spark plug wire on the original distributor cap that the engine timing is set from, and install it onto the UNILITE® Distributor cap post above the mark on the UNILITE® Distributor housing where the rotor had pointed. Install the remaining spark plug wires from the original distributor cap to the UNILITE® Distributor cap in the same sequence.

WIRING PROCEDURE

The 3 wires coming from the UNILITE® Distributor must be connected using the distributor wire harness furnished (see Figures 1 and 2).

- RED WIRE:** If you use loom resistance wire, connect to the coil (+) terminal.
If you use a ballast resistor, connect to 12 volt side of ballast resistor.
- GREEN WIRE:** Connect to the coil (-) terminal.
- BROWN WIRE:** Connect to engine block ground. Clean away any grease, oil and paint from the mounting surface before the connection is made.

ADDITIONAL CONNECTIONS

Vacuum advance applications: Connect original vacuum hose to the UNILITE® Distributor vacuum chamber. Replace hose if cracked, damaged, or if it is not long enough. If the previous distributor was not equipped with vacuum advance, connect a vacuum hose to a ported vacuum outlet on the carburetor.

Tachometer operation: Connect wire or wires as recommended by the actual tachometer manufacturer.

STARTING ENGINE

CAUTION: Be sure all tools, wires and miscellaneous objects are clear of moving engine parts and extreme heat before starting the engine.

Step 1

Recheck all wires and connections to make sure they are correct. Check and clean, or replace spark plugs. If replacing spark plugs, use types recommended by the engine manufacturer.

Vacuum advance applications: Disconnect the vacuum hose to UNILITE® Distributor vacuum chamber at the carburetor and temporarily plug this carburetor fitting.

Step 2

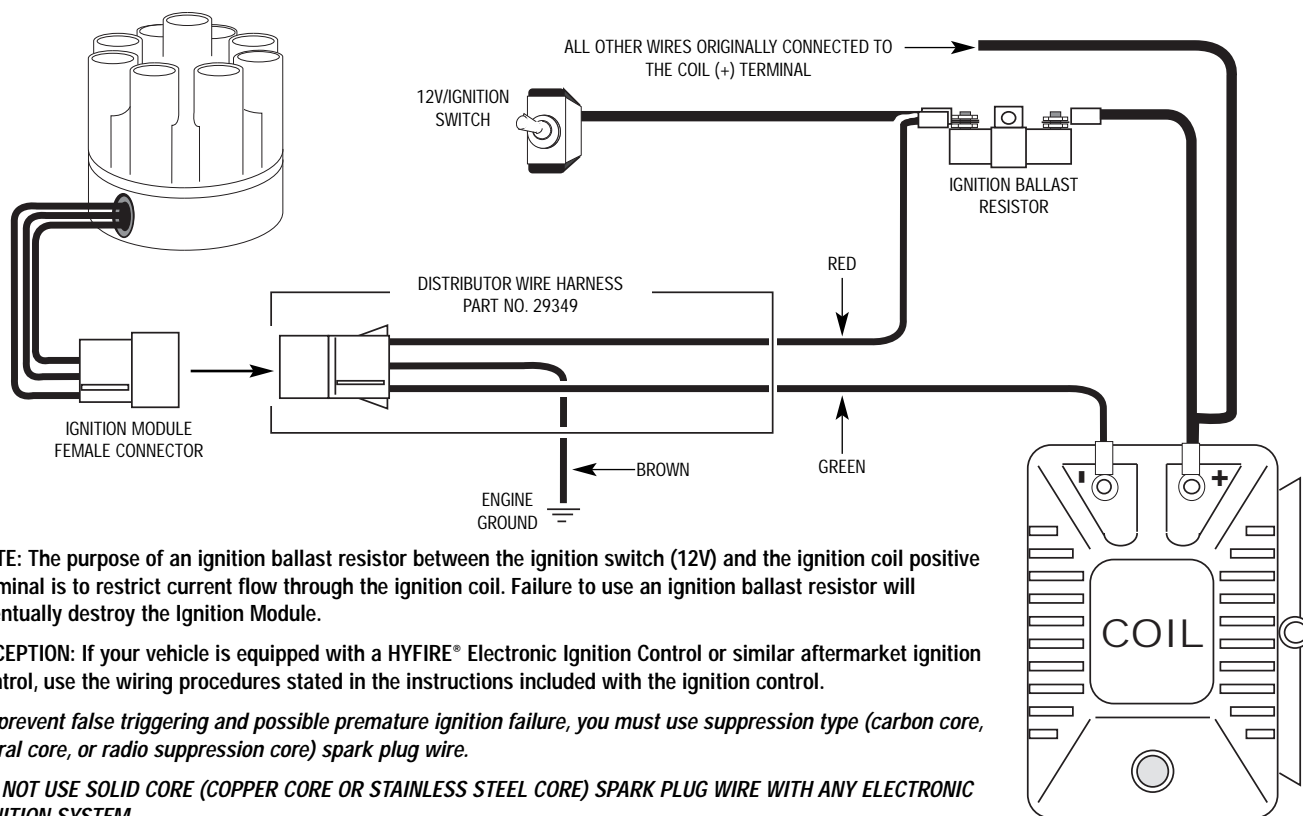
Connect a timing light and start the engine. If the engine fails to start, rotate the distributor in small increments clockwise or counterclockwise until the engine starts. Do not exceed more than ten degrees of distributor housing rotation in either direction.

Step 3

Set timing as recommended by the engine manufacturer, then tighten distributor hold down clamp. Check timing again. If timing has moved, repeat Step 3.

Vacuum advance applications: Reconnect the vacuum hose between the UNILITE® Distributor vacuum chamber and the carburetor.

FIGURE 1 UNILITE® WIRING DIAGRAM USING BALLAST RESISTOR



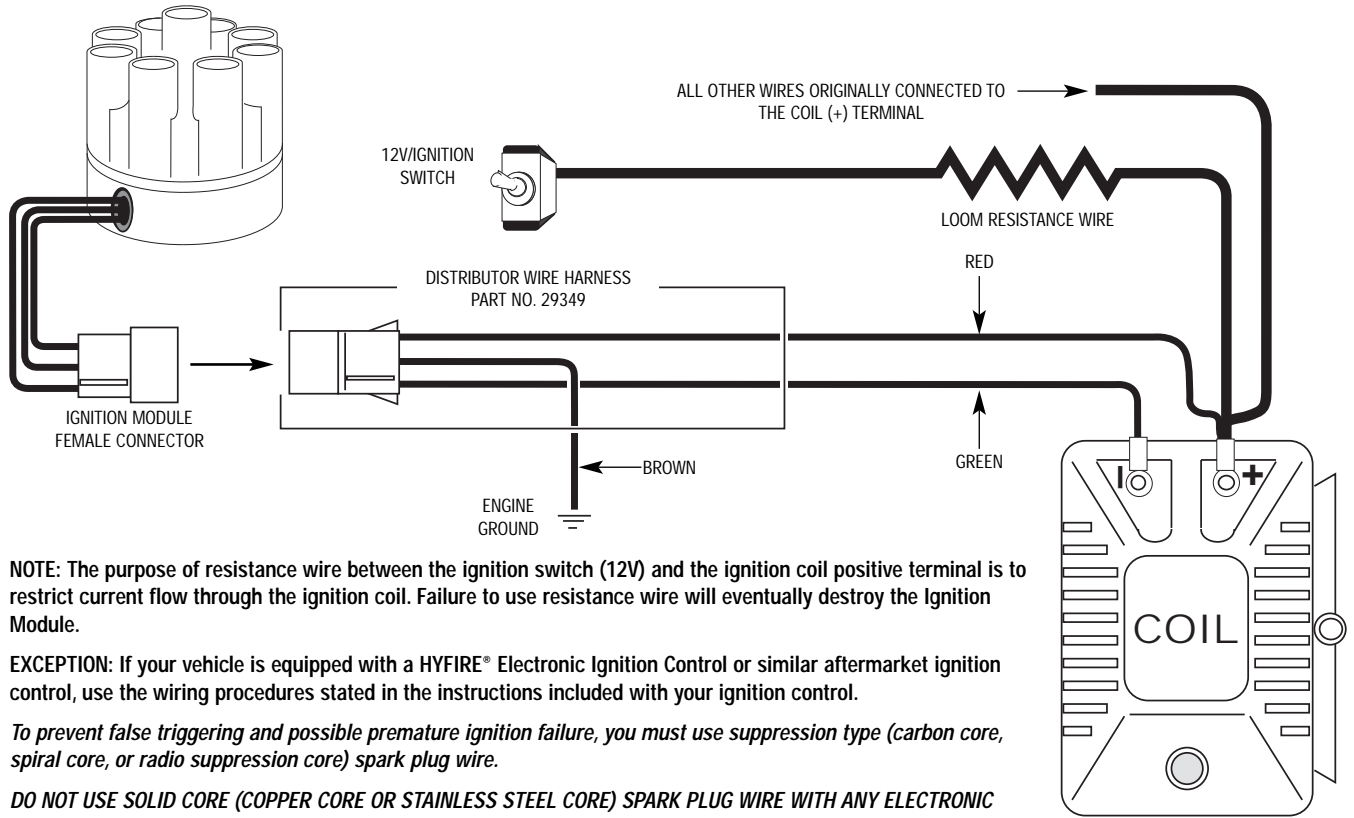
NOTE: The purpose of an ignition ballast resistor between the ignition switch (12V) and the ignition coil positive terminal is to restrict current flow through the ignition coil. Failure to use an ignition ballast resistor will eventually destroy the Ignition Module.

EXCEPTION: If your vehicle is equipped with a HYFIRE® Electronic Ignition Control or similar aftermarket ignition control, use the wiring procedures stated in the instructions included with the ignition control.

To prevent false triggering and possible premature ignition failure, you must use suppression type (carbon core, spiral core, or radio suppression core) spark plug wire.

DO NOT USE SOLID CORE (COPPER CORE OR STAINLESS STEEL CORE) SPARK PLUG WIRE WITH ANY ELECTRONIC IGNITION SYSTEM.

FIGURE 2 UNILITE® WIRING DIAGRAM USING OEM PRIMARY RESISTANCE WIRE



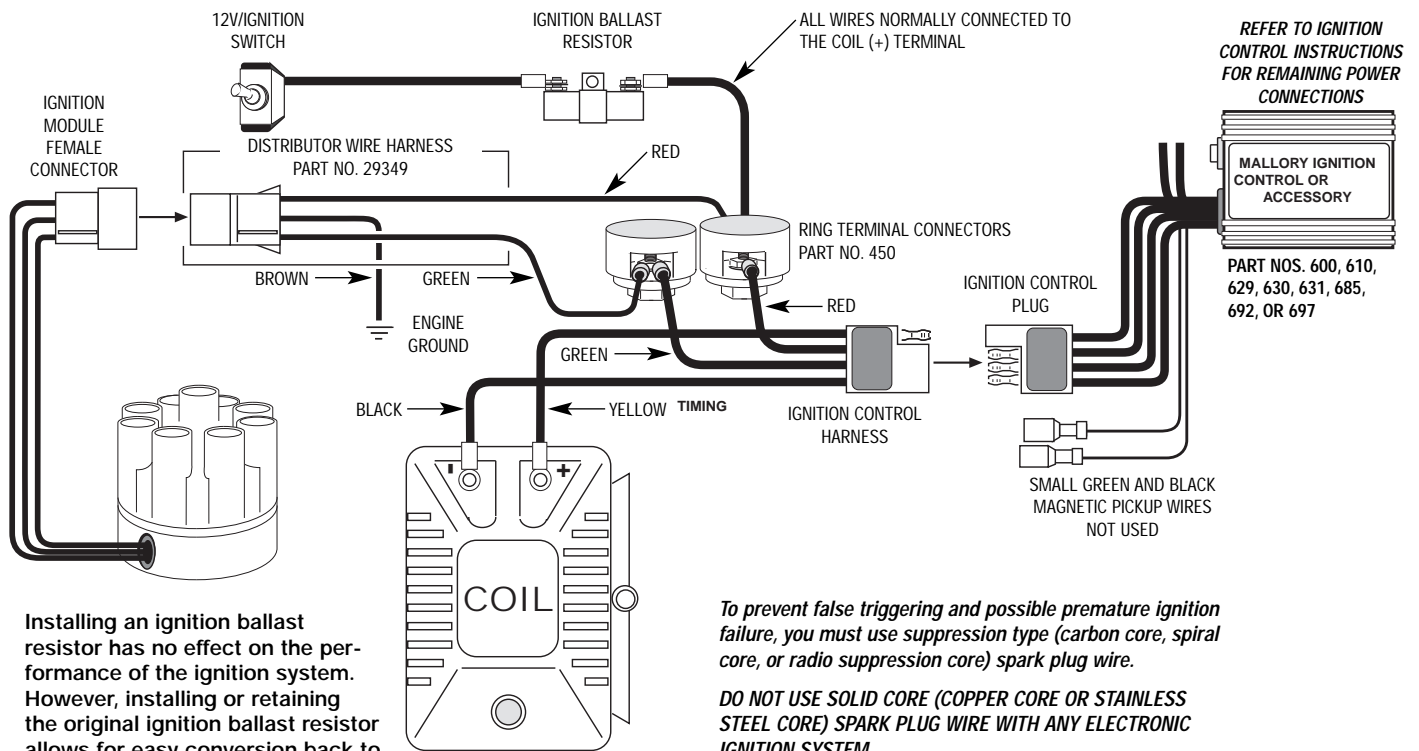
NOTE: The purpose of resistance wire between the ignition switch (12V) and the ignition coil positive terminal is to restrict current flow through the ignition coil. Failure to use resistance wire will eventually destroy the Ignition Module.

EXCEPTION: If your vehicle is equipped with a HYFIRE® Electronic Ignition Control or similar aftermarket ignition control, use the wiring procedures stated in the instructions included with your ignition control.

To prevent false triggering and possible premature ignition failure, you must use suppression type (carbon core, spiral core, or radio suppression core) spark plug wire.

DO NOT USE SOLID CORE (COPPER CORE OR STAINLESS STEEL CORE) SPARK PLUG WIRE WITH ANY ELECTRONIC IGNITION SYSTEM.

FIGURE 3 WIRING DIAGRAMS USING AFTERMARKET ELECTRONIC IGNITION CONTROLS

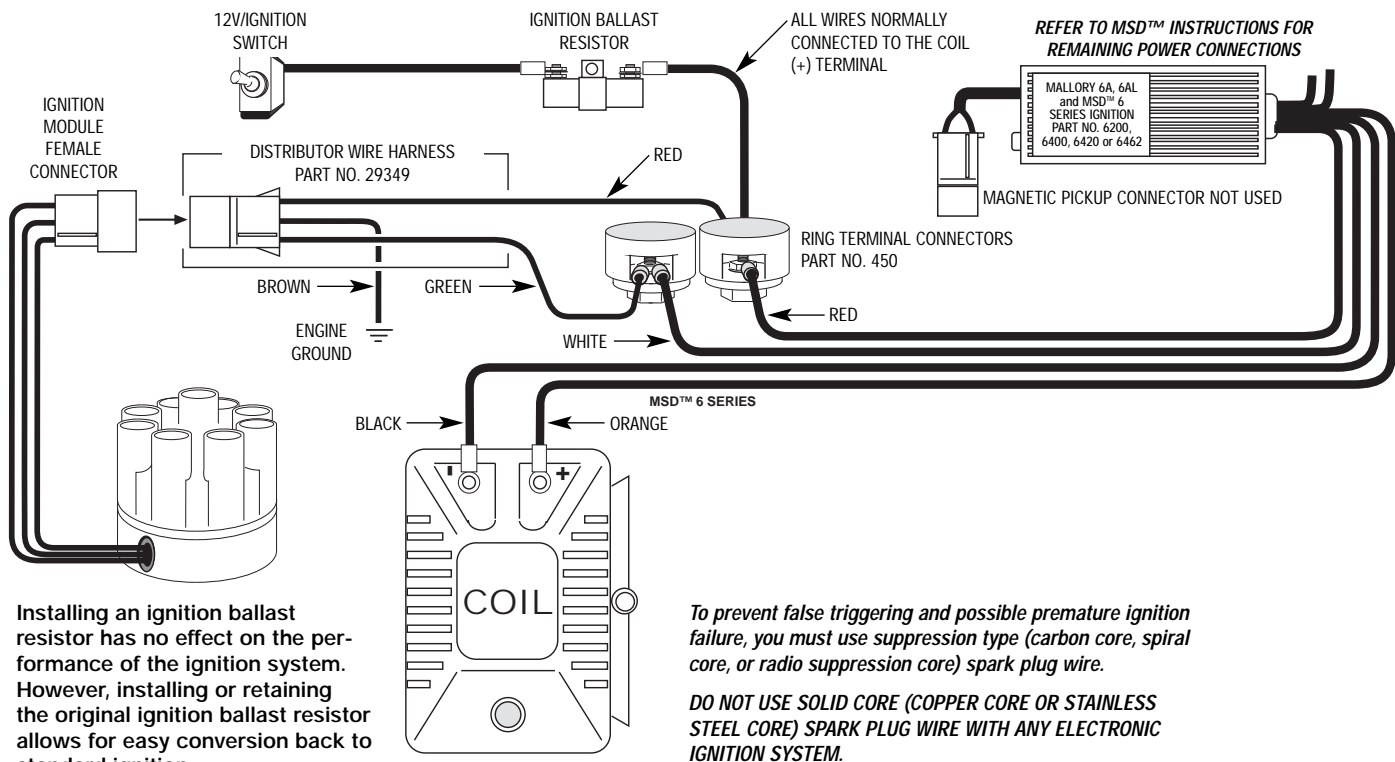


Installing an ignition ballast resistor has no effect on the performance of the ignition system. However, installing or retaining the original ignition ballast resistor allows for easy conversion back to standard ignition.

To prevent false triggering and possible premature ignition failure, you must use suppression type (carbon core, spiral core, or radio suppression core) spark plug wire.

DO NOT USE SOLID CORE (COPPER CORE OR STAINLESS STEEL CORE) SPARK PLUG WIRE WITH ANY ELECTRONIC IGNITION SYSTEM.

FIGURE 4



Installing an ignition ballast resistor has no effect on the performance of the ignition system. However, installing or retaining the original ignition ballast resistor allows for easy conversion back to standard ignition.

To prevent false triggering and possible premature ignition failure, you must use suppression type (carbon core, spiral core, or radio suppression core) spark plug wire.
DO NOT USE SOLID CORE (COPPER CORE OR STAINLESS STEEL CORE) SPARK PLUG WIRE WITH ANY ELECTRONIC IGNITION SYSTEM.

AUTOMOTIVE AND MARINE UNILITE® DISTRIBUTOR TUNE-UP PARTS			
AUTOMOTIVE	DISTRIBUTOR CAP	ROTOR/SHUTTER (EXCEPT 47 SERIES)	ROTOR/SHUTTER 47 SERIES ONLY
8 CYL. (STACK CAP)	209	335	322
8 CYL. (FLAT CAP)	221	360	-
6 CYL. (37 AND 38 SERIES)	226	331	-
6 CYL. (45, 46 AND 47 SERIES)	270	339	323
4 CYL. (37 AND 38 SERIES)	225	337	-
4 CYL. (45, 46 AND 47 SERIES)	271	340	325
MARINE	(YLU SERIES ONLY)		
8 CYL. (STACK CAP)	209D	335	
8 CYL. (FLAT CAP)	221B	360	
6 CYL. (SMALL HOUSING, 3.12" O.D.)	226B	331	
6 CYL. (LARGE HOUSING, 3.65" O.D.)	270B	339	
4 CYL. (SMALL HOUSING, 3.12" O.D.)	225B	337	
4 CYL. (LARGE HOUSING, 3.65" O.D.)	271B	340	
UNILITE® MODULE, ALL MODELS: PART NO. 605			
DISTRIBUTOR WIRE HARNESS, ALL MODELS: PART NO. 29349			

OPTIONAL ACCESSORIES FOR THE UNILITE® DISTRIBUTOR

Active Power Filter Part No. 29351
 Helps prevent module failures due to voltage spikes associated with "noisy" electrical systems and electrical defects.

Advance Curve Change Kit. Part No. 29014
 Required to change the amount and rate of advance within a range of 14° to 28°. Includes degree keys, springs, and instructions to plot advance curves.



MALLORY IS A DIVISION OF THE MR. GASKET PERFORMANCE GROUP
 10601 MEMPHIS AVE. #12, CLEVELAND, OH 44144
 216.688.8300 FAX 216.688.8306

FORM 1214M
 (REV. J) 09/03
 Made in U.S.A.
 Printed in U.S.A.



UNILITE® TEST PROCEDURE

NOTE: IF YOU ARE USING A CD IGNITION BOX, YOU MUST BYPASS IT BEFORE PERFORMING THIS TEST!

- 1) Remove the cap and rotor. Turn the ignition ON and test voltage at the NEGATIVE side of the coil (black lead of meter to ground and red lead of meter to coil NEGATIVE post). Voltage should read 12 volts.
- 2) If battery voltage is present, place a credit card, driver's license, business card or similar and block the photo optics of the module. The voltage should drop to 2 volts or less (1 to 2 volts). If this test is positive, then the module is working.
- 3) If the test results are as follows:
 - a) Voltage does not drop, module is open and must be replaced. This may have been caused by a power surge, high resistance in the plugs or plug wires, or improper ground. Possible charging system load dump.
 - b) Voltage always stays below 2.0 volts. The module has been spiked by high voltage or amperage, lack of ballast resistor, or improperly wired.
 - c) Voltage only drops to 3-4 volts could produce a weak spark.

Possible causes are:

- Faulty charging system (stuck or shorted regulator/alternator)
- Faulty starting system (starter drag)
- Non-suppression spark plug wires (copper or stainless core wires). Spark plug wires must be carbon core or spiral wound plug wires.
- Large amperage alternator
- High amp stereo equipment
- CB radio
- Direct shorts in the ignition or electrical system
- Trying to start motor with battery charger hooked up
- Welding on the vehicle with the distributor hooked up (disconnect 3-wire plug of the distributor before welding)
- Faulty or improper ground of module

If you must replace the module, replace it with Mallory Part No. 605.

If after completing the test and you are not sure of the results, 216-688-8300 EXT 5

FIGURE 1



FIGURE 2





INSTRUCCIONES DE INSTALACIÓN

DISTRIBUIDOR UNILITE®

Este producto se puede usar en los vehículos de pasajeros anteriores a la certificación de California de 1966 y la certificación federal de 1968. También se puede usar en camionetas y vehículos similares que no estén sujetos a los controles de emisión. No se debe usar en ningún tipo de vehículos que esté sujeto a los controles de emisión y que operen en caminos o autopistas, a menos que se indique lo contrario.

IMPORTANTE

Antes de instalar el distribuidor UNILITE®, cerciórese de que el vehículo esté equipado con una resistencia de balasto (o un cable fibroso flexible de resistencia) en el cable entre el interruptor de encendido y el terminal (+) de la bobina. Para encontrar la resistencia de balasto (el cable fibroso flexible de resistencia) del encendido, consulte el manual de servicio de su vehículo. Si su vehículo no la tiene, instale una resistencia de balasto Mallory, No. de pieza 700, en el cable entre el interruptor de encendido y el terminal (+) de la bobina. *Si no usa una resistencia de balasto del encendido, el módulo de encendido UNILITE® se destruirá con el tiempo.*

Piezas que se incluyen en este juego: 1 distribuidor UNILITE® 1 brida de los cables del distribuidor

INFORMACIÓN GENERAL

Curva de adelanto:

La mayoría de los distribuidores UNILITE® cuyos números de pieza terminan en "01" tienen 24° (grados del cigüeñal) de adelanto mecánico (entre 3000 y 3200 RPM). A continuación se listan las excepciones:

CHEVY LUV.....	28° A 3000 RPM
CHEVY VEGA.....	20° A 3800 RPM
CHRYSLER SB V8.....	20° A 3000 RPM
FORD V8, CABEZAL PLANO.....	16° A 3600 RPM
FFORD, MODELO A.....	18° A 2000 RPM
FORD, MODELO B.....	14° A 2500 RPM
VW RABBIT, DASHER.....	28° A 4600 RPM
CHEVY V6 2.8L Y 3.1L.....	24° A 4400 RPM

Bobinas de encendido:

El sistema de encendido UNILITE® está diseñado para trabajar con la mayoría de bobinas estándar así como las de alto rendimiento. Para obtener el mejor rendimiento, use una bobina Mallory PROMASTER®, pieza No. 29440 ó 29625, o una bobina electrónica cromada Mallory, pieza No. 29216.

Cables de las bujías:

Para evitar disparos falsos y la posibilidad de fallas prematuras del encendido, use cables de bujías del tipo con supresión. Recomendamos un cable de encendido con núcleo en espiral, como el Mallory PRO SIDEWINDER®.

Espacios de luz en las bujías:

Para aplicaciones en la calle, siga las especificaciones del fabricante del motor. Para aplicaciones en competencias, comience con las especificaciones del fabricante del motor. Luego haga la prueba con diferentes espacios de luz, observe los resultados cuidadosamente para obtener el máximo rendimiento.

Soldadura eléctrica:

Antes de soldar al vehículo, desconecte la brida de los cables del distribuidor.

NOTA: Cuando reemplace un distribuidor tipo HEI, puede ser necesario comprar e instalar manguitos y terminales para los cables de las bujías a fin de que se adapten correctamente a la tapa del distribuidor UNILITE®.

NO. DE PIEZA 668 Juego de manguitos y terminales de HEI a UNILITE®

PARA SACAR EL DISTRIBUIDOR ANTIGUO

Paso 1

Desconecte el cable de disparo del terminal (-) de la bobina. Ubique en la tapa del distribuidor original el cable de bujía con el cual se ha

establecido la sincronización del motor. Para encontrar estas ubicaciones, consulte un manual de servicio. Haga una marca de la posición de este cable de bujía en la tapa y armazón del distribuidor.

Paso 2

Gire el cigüeñal del motor en la dirección de rotación hasta que la marca de sincronización se alinee con la marca del centro muerto de arriba (TDC) en la lengüeta de sincronización. Para encontrar estas ubicaciones, consulte un manual de servicio.

Paso 3

Saque la tapa del distribuidor. Todavía no saque los cables de las bujías ni de la bobina. La hoja del rotor debe estar señalando la marca que se hizo en el armazón del distribuidor (en el paso 2). Si no es así, repita el paso 2 hasta que la marca de sincronización vuelva a estar alineada con la marca TDC en la lengüeta de sincronización.

NOTA: Una vez que haya concluido con el paso 3, YA NO gire el cigüeñal hasta que haya instalado el nuevo distribuidor.

Paso 4

Tome nota de la dirección a la que esté apuntando el rotor. Si está reemplazando un distribuidor con adelanto al vacío, tome nota de la dirección a la que esté apuntando la cámara al vacío. Saque el sujetador del distribuidor y saque el distribuidor del motor.

INSTALACIÓN DEL DISTRIBUIDOR UNILITE®

Paso 1

Saque la tapa del distribuidor UNILITE®.

Paso 2

Coloque el distribuidor UNILITE® en el motor. Gire el armazón del distribuidor UNILITE® en dirección opuesta a la rotación del rotor hasta que la ranura más cercana del obturador de la rueda del rotor esté alineada con el centro óptico del módulo UNILITE®. Generalmente, esto le dará una sincronización suficiente para arrancar. Coloque en su lugar el sujetador del distribuidor y ajústelo un poco dejándolo lo suficientemente suelto como para poder girar el distribuidor UNILITE®. Haga una marca en el armazón del distribuidor donde apunte el rotor.

Paso 3

Instale la tapa del distribuidor UNILITE®. Saque de la tapa del distribuidor original el cable de bujía con el cual se ha establecido la sincronización e instálelo en la tapa del distribuidor UNILITE® por encima de la marca en su armazón donde apuntaba el rotor. Instale el resto de los cables de las bujías desde la tapa original del distribuidor a la tapa del distribuidor UNILITE® en la misma secuencia.

PROCEDIMIENTO PARA EL CABLEADO

Los tres cables que vienen del distribuidor UNILITE® se deben conectar usando la brida para cables del distribuidor que se suministra (vea las Figuras 1 y 2).

CABLE ROJO: Si usa un cable fibroso flexible de resistencia, conéctelos al terminal (+) de la bobina.
Si usa una resistencia de balasto, conéctelos al lado de 12 voltios de la resistencia.

CABLE VERDE: Conéctelo al terminal (-) de la bobina.

CABLE MARRÓN: Conéctelo a tierra en el bloque del motor. Antes de hacer la conexión, limpie cualquier grasa, aceite y pintura que haya en la superficie de montaje.

CONEXIONES ADICIONALES

Aplicaciones con adelanto al vacío: Conecte la manguera original de vacío a la cámara de vacío del distribuidor UNILITE®. Reemplace la manguera si está rajada o dañada o si no tiene la longitud suficiente. Si el anterior distribuidor no venía con adelanto al vacío, conecte una manguera de vacío al puerto de salida para vacío del carburador.

Operación del tacómetro: Conecte el o los cables de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del tacómetro.

ARRANQUE DEL MOTOR

CUIDADO: Antes de encender el motor, asegúrese de que no haya herramientas, cables ni otros objetos en el camino de las piezas móviles del motor ni tampoco calor excesivo.

Paso 1

Verifique otra vez todos los cables y todas las conexiones para asegurarse de que estén bien. Inspeccione y limpie o cambie las bujías. Si cambia las bujías, use los tipos recomendados por el fabricante del motor.

Aplicaciones con adelanto al vacío: Desconecte la manguera de vacío que va a la cámara de vacío del distribuidor UNILITE® en el carburador y conecte temporalmente este adaptador del carburador.

Paso 2

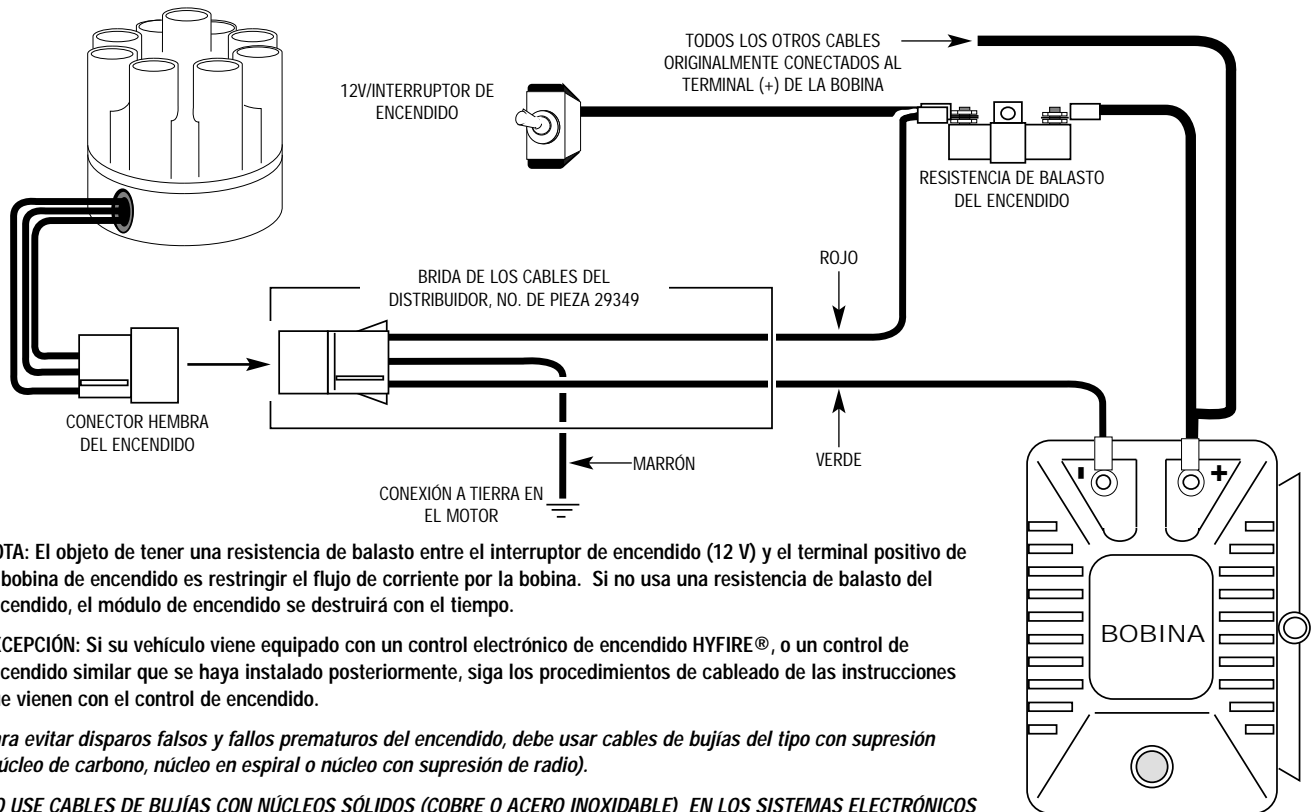
Conecte una lámpara para sincronización y arranque el motor. Si no arranca, gire el distribuidor en incrementos pequeños en el sentido de las agujas del reloj o en sentido contrario hasta que arranque. Al girar el armazón del distribuidor, no sobrepase los diez grados en cualquier dirección.

Paso 3

Calibre la sincronización siguiendo las recomendaciones del fabricante del motor, luego ajuste el sujetador del distribuidor. Pruebe nuevamente la sincronización. Si se ha movido, repita el procedimiento.

Aplicaciones con adelanto al vacío: Vuelva a conectar la manguera de vacío entre la cámara del distribuidor UNILITE® y el carburador.

FIGURA 1 DIAGRAMA PARA EL CABLEADO DEL UNILITE® CUANDO SE USA UNA RESISTENCIA DE BALASTO



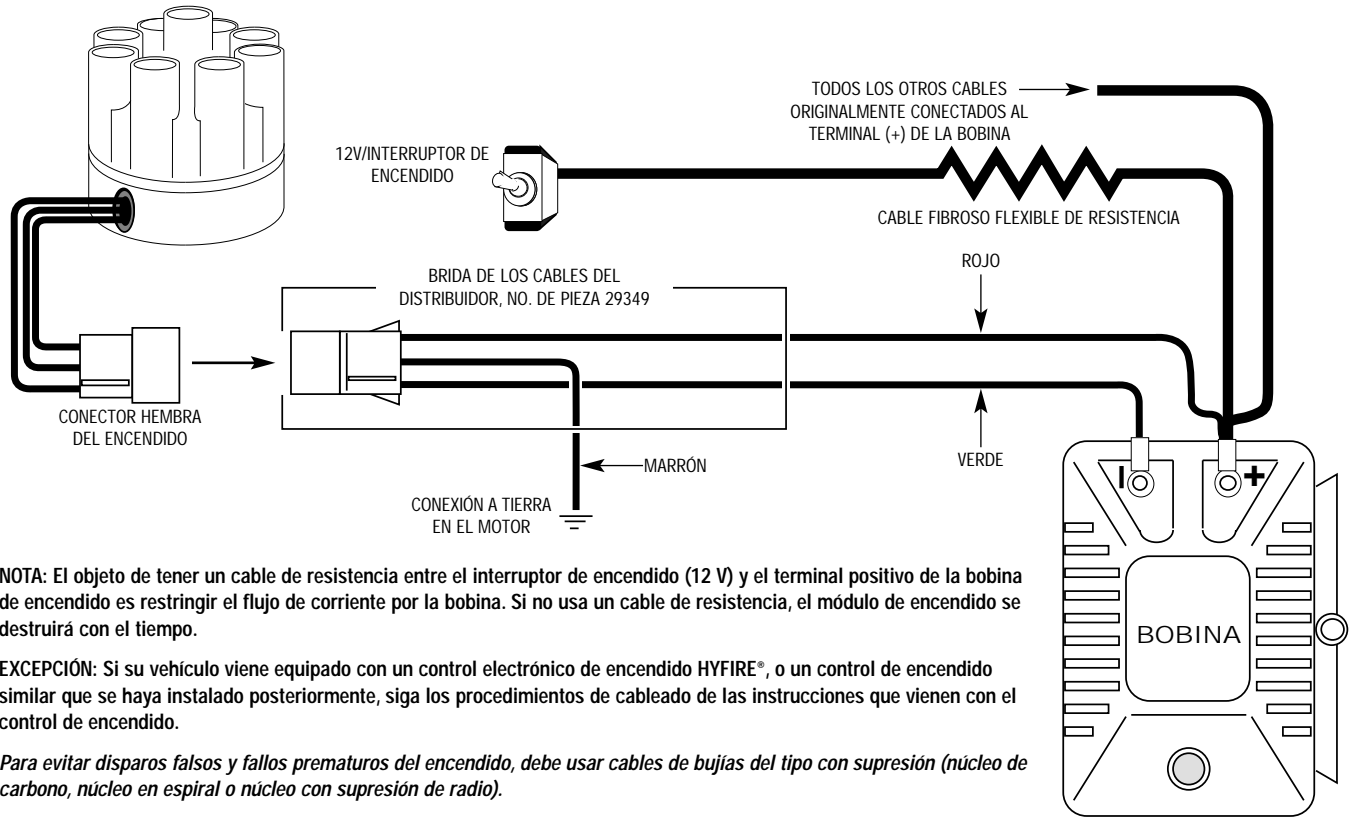
NOTA: El objeto de tener una resistencia de balasto entre el interruptor de encendido (12 V) y el terminal positivo de la bobina de encendido es restringir el flujo de corriente por la bobina. Si no usa una resistencia de balasto del encendido, el módulo de encendido se destruirá con el tiempo.

EXCEPCIÓN: Si su vehículo viene equipado con un control electrónico de encendido HYFIRE®, o un control de encendido similar que se haya instalado posteriormente, siga los procedimientos de cableado de las instrucciones que vienen con el control de encendido.

Para evitar disparos falsos y fallos prematuros del encendido, debe usar cables de bujías del tipo con supresión (núcleo de carbono, núcleo en espiral o núcleo con supresión de radio).

NO USE CABLES DE BUJÍAS CON NÚCLEOS SÓLIDOS (COBRE O ACERO INOXIDABLE) EN LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE ENCENDIDO.

FIGURA 2 DIAGRAMA DE CABLEADO DEL UNILITE® CUANDO SE USA UN CABLE PRIMARIO DE RESISTENCIA DE UN FABRICANTE DE EQUIPO ORIGINAL (OEM)



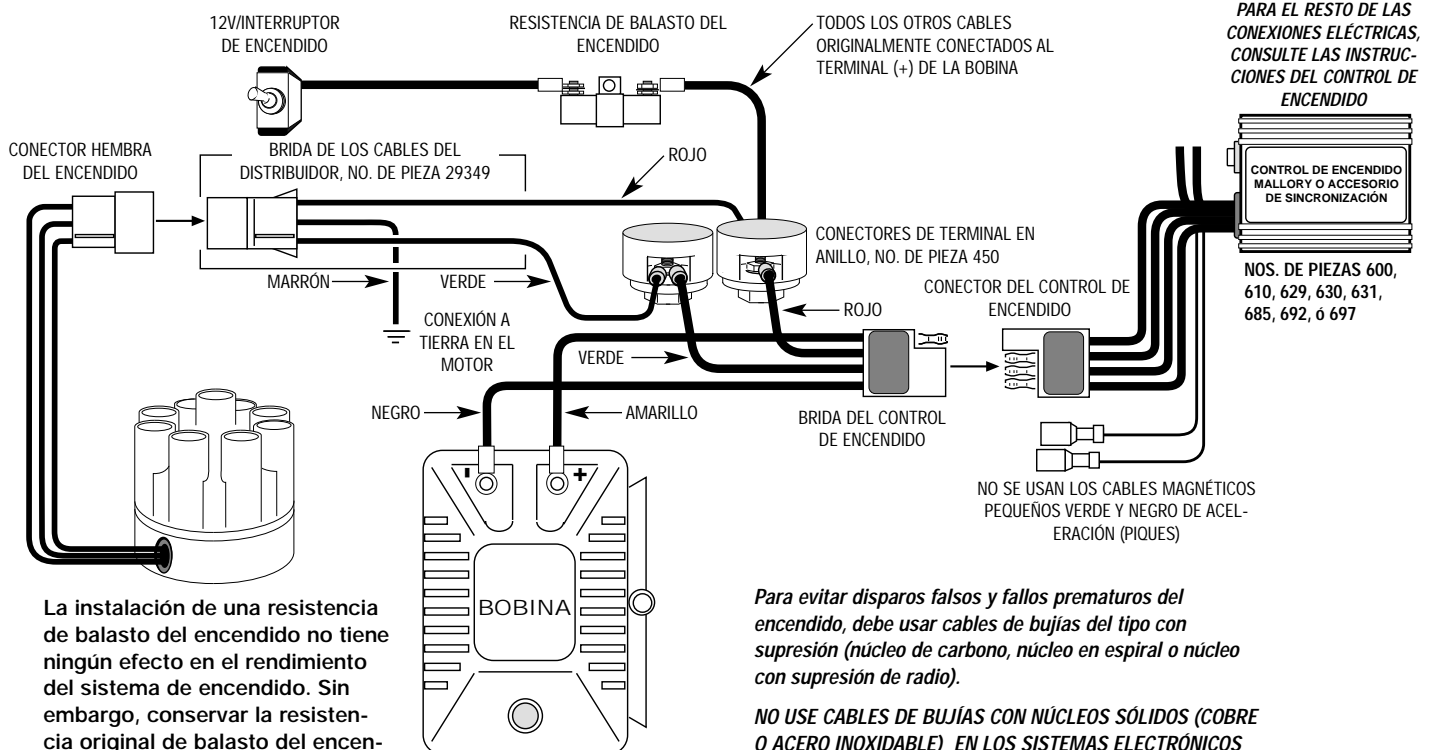
NOTA: El objeto de tener un cable de resistencia entre el interruptor de encendido (12 V) y el terminal positivo de la bobina de encendido es restringir el flujo de corriente por la bobina. Si no usa un cable de resistencia, el módulo de encendido se destruirá con el tiempo.

EXCEPCIÓN: Si su vehículo viene equipado con un control electrónico de encendido HYFIRE®, o un control de encendido similar que se haya instalado posteriormente, siga los procedimientos de cableado de las instrucciones que vienen con el control de encendido.

Para evitar disparos falsos y fallos prematuros del encendido, debe usar cables de bujías del tipo con supresión (núcleo de carbono, núcleo en espiral o núcleo con supresión de radio).

NO USE CABLES DE BUJÍAS CON NÚCLEOS SÓLIDOS (COBRE O ACERO INOXIDABLE) EN LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE ENCENDIDO.

FIGURA 3 DIAGRAMAS DE CABLEADO CUANDO SE USAN CONTROLES ELECTRÓNICOS DE ENCENDIDO QUE SE HAYAN INSTALADO POSTERIORMENTE

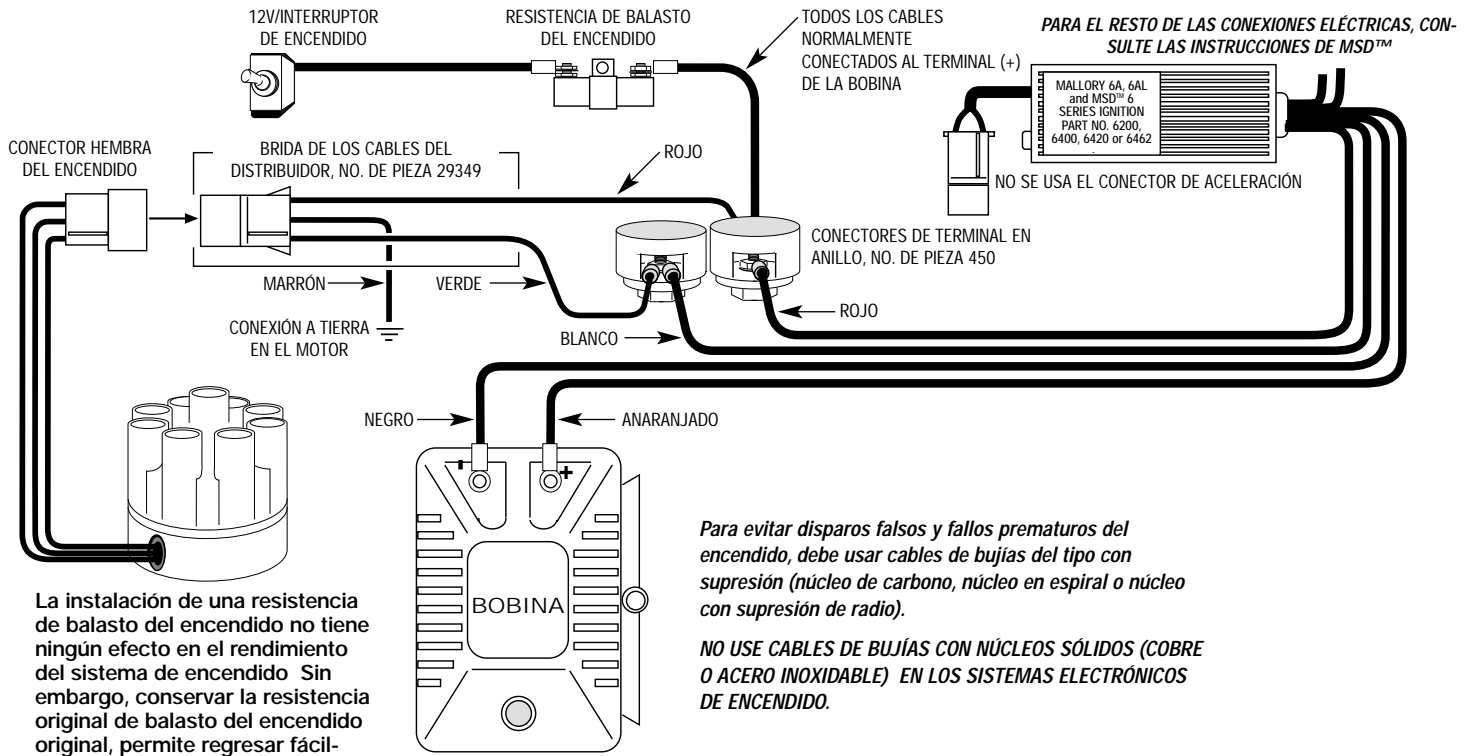


La instalación de una resistencia de balasto del encendido no tiene ningún efecto en el rendimiento del sistema de encendido. Sin embargo, conservar la resistencia original de balasto del encendido original, permite regresar fácilmente al encendido estándar.

Para evitar disparos falsos y fallos prematuros del encendido, debe usar cables de bujías del tipo con supresión (núcleo de carbono, núcleo en espiral o núcleo con supresión de radio).

NO USE CABLES DE BUJÍAS CON NÚCLEOS SÓLIDOS (COBRE O ACERO INOXIDABLE) EN LOS SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE ENCENDIDO.

FIGURA 4



AUTOMOTRIZ	TAPA DEL DISTRIBUIDOR	ROTOR/ OBTURADOR	ROTOR/ OBTURADOR
		(EXCEPTO LA SERIE 47)	SOLAMENTE LA SERIE 47
8 CILINDROS (TAPA ELONGADA)	209	335	322
8 CILINDROS (TAPA PLANA)	221	360	-
6 CILINDROS (SERIES 37 Y 38)	226	331	-
6 CILINDROS (SERIES 45, 46 Y 47)	270	339	323
4 CILINDROS (SERIES 37 Y 38)	225	337	-
4 CILINDROS (SERIES 45, 46 Y 47)	271	340	325
MARINO (SOLAMENTE LA SERIE YLU)			
8 CILINDROS (TAPA ELONGADA)	209D	335	
8 CILINDROS (TAPA PLANA)	221B	360	
6 CILINDROS (ARMAZÓN PEQUEÑO, DIÁMETRO EXTERNO DE 3.12 PULG.)	226B	331	
6 CILINDROS (ARMAZÓN GRANDE, DIÁMETRO EXTERNO DE 3.65 PULG.)	270B	339	
4 CILINDROS (ARMAZÓN PEQUEÑO, DIÁMETRO EXTERNO DE 3.12 PULG.)	225B	337	
4 CILINDROS (ARMAZÓN GRANDE, DIÁMETRO EXTERNO DE 3.65 PULG.)	271B	340	
MÓDULO UNILITE®, TODOS LOS MODELOS: NO. DE PIEZA 605			
BRIDA DE LOS CABLES DEL DISTRIBUIDOR, TODOS LOS MODELOS: NO. DE PIEZA 29349			

ACCESORIOS OPCIONALES PARA EL DISTRIBUIDOR UNILITE®

Filtro activo de corriente . . . No. de pieza 29351
Ayuda a evitar fallas del módulo por subidas bruscas de voltaje asociadas con sistemas eléctricos con ruido y defectos eléctricos.

Juego para cambiar la curva de adelanto No. de pieza 29014
Se necesita para cambiar la cantidad y la tasa de adelanto dentro de un rango de 14° a 28°. Incluye llaves para grados, resortes e instrucciones para trazar curvas de adelanto.



MALLORY ES UNA DIVISIÓN DE MR. GASKET PERFORMANCE GROUP
10601 MEMPHIS AVE. #12, CLEVELAND, OH 44144
216.688.8300 FAX 216.688.8306

FORMA 1214M
(REV. J) 09/03
Hecho en EE.UU.
Impreso en EE.UU.



INSTRUCTIONS D'INSTALLATION

DISTRIBUTEUR UNILITE®

Ce produit est compatible avec les automobiles certifiées en Californie avant 1966 et certifiées par le gouvernement américain avant 1968. S'applique également aux camions sans dispositif antipollution et aux véhicules semblables. Ne s'applique pas et n'est pas conçu pour les véhicules munis d'un dispositif antipollution qui circulent sur la voie publique, sauf avis contraire.

IMPORTANT

Avant d'installer le distributeur UNILITE®, assurez-vous que le véhicule est équipé d'un système d'allumage antiparasite à ballast (ou d'un câble de résistance en faisceau) sur le câble situé entre le contact d'allumage et la borne positive (+) de la bobine. Consulter le manuel de réparation de votre véhicule pour repérer le système d'allumage antiparasite à ballast (ou le câble de résistance en faisceau). Si votre véhicule n'est pas équipé d'un tel système antiparasite, installer le système d'allumage antiparasite à ballast de Mallory, pièce n° 700, sur le câble situé entre le contact d'allumage et la borne positive (+) de la bobine. *Le module d'allumage UNILITE® sera endommagé s'il n'est pas équipé d'un système d'allumage antiparasite à ballast.*

PIÈCES INCLUSES DANS CE KIT : 1 Distributeur UNILITE® 1 Faisceau de câblage du distributeur

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Courbe avancée :

La plupart des distributeurs UNILITE® ayant un numéro de pièce se terminant par " 01 " ont 24° (degrés du vilebrequin) d'avance mécanique (entre 3 000 et 3 200 tr/min.), sauf pour les véhicules suivants :

CHEVY LUV.....	28° À 3 000 tr/min.
CHEVY VEGA.....	20° À 3 800 tr/min.
CHRYSLER SB V8.....	20° À 3 000 tr/min.
FLAT HEAD FORD V8.....	16° À 3 600 tr/min.
FORD MODÈLE A.....	18° À 2 000 tr/min.
FORD MODÈLE B.....	14° À 2 500 tr/min.
VW RABBIT, DASHER.....	28° À 4 600 tr/min.
CHEVY V6 2,8 L ET 3,1 L.....	24° À 4 400 tr/min.

Bobines d'allumage :

Le système d'allumage UNILITE® est conçu pour fonctionner avec la plupart des bobines d'allumage standard et des bobines d'allumage de rechange à haute performance. Pour une performance maximale, utiliser la bobine Mallory PROMASTER®, pièce n° 29440 ou 29625, ou la bobine d'allumage électronique en chrome de Mallory, pièce n° 29216.

Câbles de bougies :

Afin d'empêcher les faux amorçages et les défaillances prématurées de l'allumage, utiliser un câble de bougies antiparasite. Il est recommandé d'utiliser un câble d'allumage à noyau en spirale, comme le câble d'allumage PRO SIDEWINDER® de Mallory.

Écartements des électrodes :

Pour une utilisation sur la route, suivre les spécifications du fabricant de votre moteur. Pour la course automobile, commencer avec les spécifications du fabricant de votre moteur. Puis expérimenter, en surveillant de près, les différents espacements pour obtenir la performance maximale.

Soudage électrique :

Débrancher le faisceau de câblage du distributeur avant d'effectuer des soudures sur le véhicule.

REMARQUE : Lors du remplacement d'un distributeur de type HEI, il peut être nécessaire d'acheter et d'installer des capuchons et des bornes de distributeur pour que les câbles de bougies s'ajustent correctement au chapeau du distributeur UNILITE®.

Pièce n° 668 Ensemble de bornes et de capuchons HEI à UNILITE®

DÉPOSE DU VIEUX DISTRIBUTEUR

Étape 1

Débrancher le câble déclencheur de la borne (-) de la bobine. Repérer le câble de bougie sur le chapeau du distributeur d'origine utilisé pour la mise au point du moteur. Voir le manuel d'entretien pour en trouver

l'emplacement. Faire une marque pour indiquer la position du câble de bougie sur le chapeau du distributeur et sur le carter de l'allumeur.

Étape 2

Faire tourner le vilebrequin du moteur dans le sens de la rotation jusqu'à ce que son repère de calage soit aligné avec la marque du point mort supérieur (TDC) du réglage. Voir le manuel d'entretien pour en trouver les emplacements.

Étape 3

Enlever le chapeau du distributeur. Ne pas retirer les câbles de bougies ou les câbles de bobines pour l'instant. Les pales du rotor doivent pointer dans la direction des marques faites sur le carter du distributeur (à l'étape 2). Si ce n'est pas le cas, répéter l'étape 2 jusqu'à ce que le repère de calage soit aligné (de nouveau) avec la marque du point mort supérieur (TDC) du réglage.

REMARQUE : Lorsque l'étape 3 est complétée, NE PAS faire tourner le vilebrequin avant que le nouveau distributeur soit installé.

Étape 4

Prendre note de l'orientation du rotor. Si le distributeur à avance à dépression est remplacé, prendre note de l'orientation de la chambre à dépression. Enlever la pince de retenue du distributeur et le distributeur du véhicule.

INSTALLATION DU DISTRIBUTEUR UNILITE®

Étape 1

Enlever le chapeau du distributeur UNILITE®.

Étape 2

Placer le distributeur UNILITE® dans le moteur. Faire tourner le carter du distributeur UNILITE® dans la direction opposée à la rotation du rotor jusqu'à ce que la fente la plus près de la roue d'obturation du rotor soit à peu près au centre de l'optique du module UNILITE®. Cette procédure est généralement suffisante pour que le mécanisme de distribution fasse démarrer le moteur. Replacer la pince de retenue du distributeur et serrer légèrement en laissant suffisamment de jeu pour permettre de faire tourner le distributeur UNILITE®. Faire une marque sur le carter du distributeur à l'endroit où pointe le rotor.

Étape 3

Installer le chapeau du distributeur UNILITE®. Enlever le câble de bougie du chapeau du distributeur d'origine d'où provient la mise au point du moteur et l'installer dans le chapeau du distributeur UNILITE® situé au dessus de la marque faite sur le carter du distributeur UNILITE® où pointait le rotor. Brancher, dans la même séquence, le reste des câbles de bougies du chapeau du distributeur d'origine dans le nouveau chapeau du distributeur UNILITE®.

PROCÉDURE DE CÂBLAGE

Les 3 câbles provenant du distributeur UNILITE® doivent être branchés en utilisant le faisceau de câblage inclus avec le distributeur (voir les Figures 1 et 2).

CÂBLE ROUGE : Si un câble de résistance en faisceau est utilisé, le brancher à la borne (+) de la bobine.
Si une résistance ballast est utilisée, la brancher du côté 12 V.

CÂBLE VERT : Brancher à la borne (-) de la bobine.

CÂBLE BRUN : Brancher à la masse, sur le bloc moteur. Toujours nettoyer la surface de montage de toute trace de graisse, d'huile ou de peinture avant de faire les branchements.

ACONNEXIONS SUPPLÉMENTAIRES

Avance à dépression, usages : Brancher le tuyau à dépression d'origine à la chambre de dépression du distributeur UNILITE®. Remplacer le tuyau s'il est fendu, endommagé ou s'il n'est pas suffisamment long. Si le distributeur d'origine n'était pas équipé d'une avance à dépression, brancher un tuyau à dépression à une sortie d'orifice à dépression du carburateur.

Utilisation du compte-tours : Brancher le ou les câbles tel que recommandé par le fabricant du compte-tours.

FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR

ATTENTION : S'assurer que tous les outils, câbles et objets divers sont à bonne distance des pièces mobiles et de la chaleur extrême avant de faire démarrer le moteur.

Étape 1

Vérifier de nouveau tous les câbles et les connexions pour vous assurer qu'ils sont bien installés. Vérifier, nettoyer ou remplacer les bougies. Si les bougies doivent être remplacées, utiliser un type de bougies recommandé par le fabricant du moteur.

Avance à dépression, usages : Débrancher le tuyau à dépression de la chambre à dépression du distributeur UNILITE®, au niveau du carburateur, et brancher temporairement ce raccord de carburateur.

Étape 2

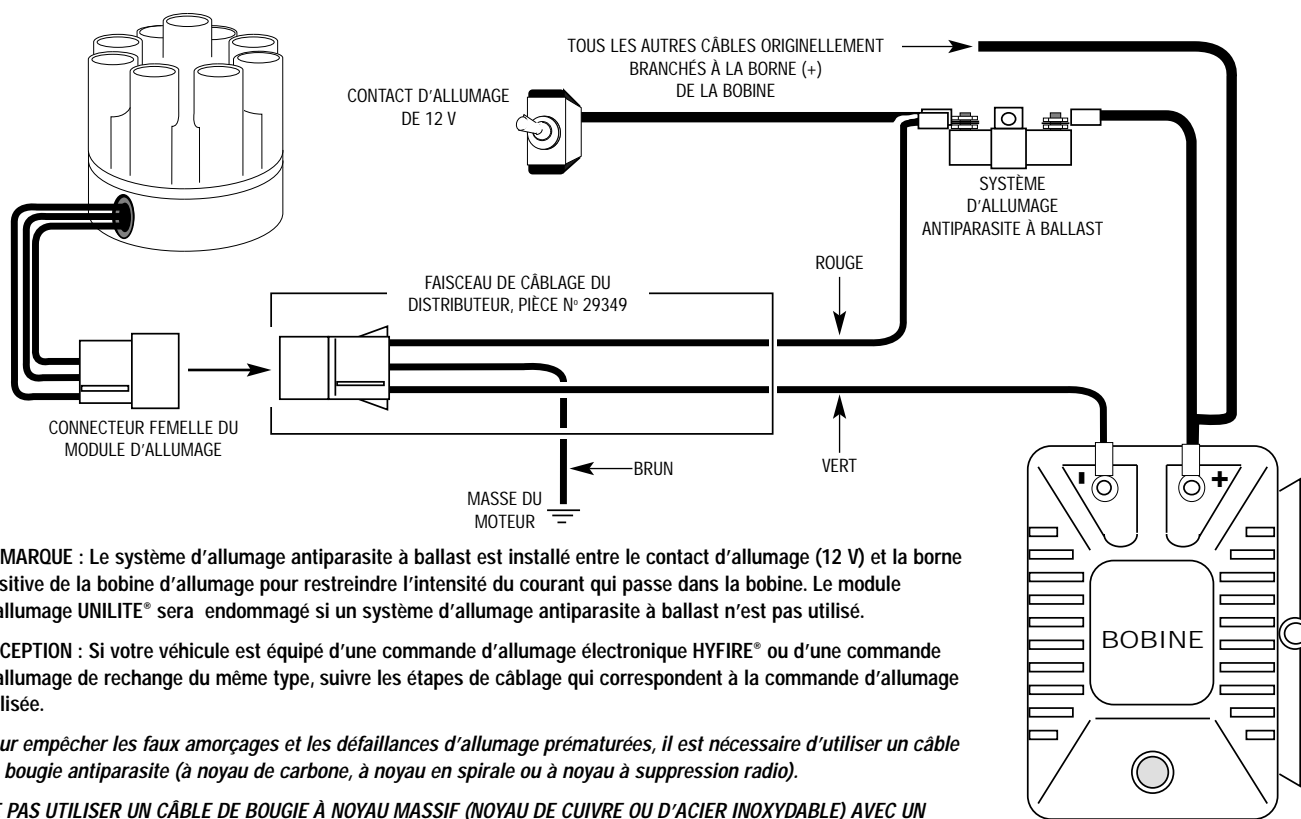
Brancher la lampe stroboscopique et faire démarrer le moteur. S'il ne démarre pas, faire tourner légèrement le distributeur dans un sens ou dans l'autre jusqu'à ce que le moteur démarre. Ne pas faire tourner le distributeur de plus de dix degrés de rotation du carter de l'allumeur, que ce soit dans un sens ou dans l'autre.

Étape 3

Régler en suivant les recommandations du fabricant du moteur, puis resserrer la pince de retenue du distributeur. Vérifier de nouveau le calage. S'il s'est déplacé, refaire l'étape 3.

Avance à dépression, usages : Rebrancher le tuyau à dépression entre la chambre à dépression du distributeur UNILITE® et le carburateur.

FIGURE 1 CIRCUIT DE CÂBLAGE UNILITE® UTILISANT LA RÉSISTANCE BALLAST



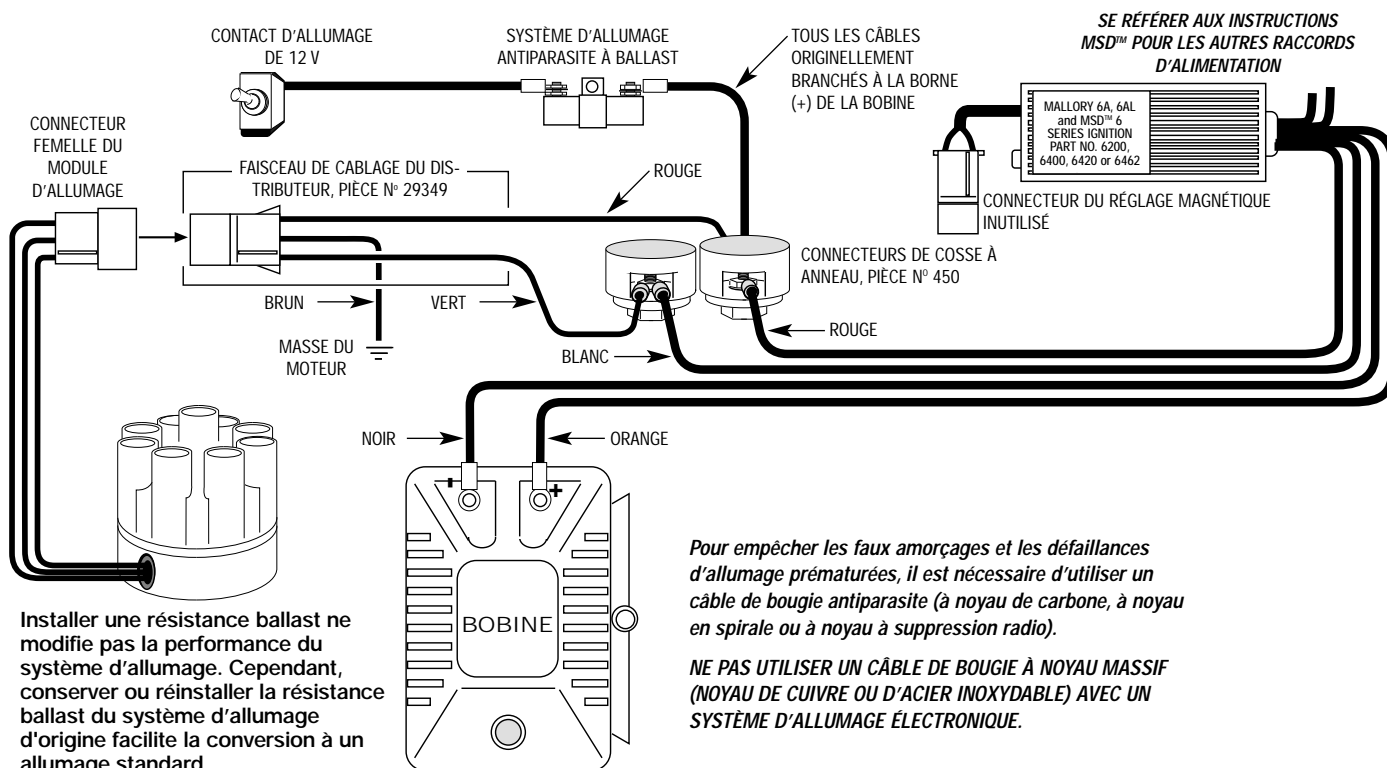
REMARQUE : Le système d'allumage antiparasite à ballast est installé entre le contact d'allumage (12 V) et la borne positive de la bobine d'allumage pour restreindre l'intensité du courant qui passe dans la bobine. Le module d'allumage UNILITE® sera endommagé si un système d'allumage antiparasite à ballast n'est pas utilisé.

EXCEPTION : Si votre véhicule est équipé d'une commande d'allumage électronique HYFIRE® ou d'une commande d'allumage de rechange du même type, suivre les étapes de câblage qui correspondent à la commande d'allumage utilisée.

Pour empêcher les faux amorçages et les défaillances d'allumage prématurées, il est nécessaire d'utiliser un câble de bougie antiparasite (à noyau de carbone, à noyau en spirale ou à noyau à suppression radio).

NE PAS UTILISER UN CÂBLE DE BOUGIE À NOYAU MASSIF (NOYAU DE CUIVRE OU D'ACIER INOXYDABLE) AVEC UN SYSTÈME D'ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE.

FIGURE 4



PIÈCES DE MISE AU POINT POUR DISTRIBUTEUR UNILITE®, POUR AUTOMOBILE OU BATEAU			
		ROTOR/ ROUE D'OBTURATION (SAUF LA SÉRIE 47)	ROTOR/ ROUE D'OBTURATION SÉRIE 47 SEULEMENT
POUR AUTOMOBILE CHAPEAU DE DISTRIBUTEUR			
8 CYLINDRES (CHAPEAU À EMPILEMENT)	209	335	322
8 CYLINDRES (CHAPEAU PLAT)	221	360	-
6 CYLINDRES (SÉRIES 37 ET 38)	226	331	-
6 CYLINDRES (SÉRIES 45, 46 ET 47)	270	339	323
4 CYLINDRES (SÉRIES 37 ET 38)	225	337	-
4 CYLINDRES (SÉRIES 45, 46 ET 47)	271	340	325
POUR BATEAU (SÉRIE YLU SEULEMENT)			
8 CYLINDRES (CHAPEAU À EMPILEMENT)	209D	335	
8 CYLINDRES (CHAPEAU PLAT)	221B	360	
6 CYLINDRES (PETIT BÔITIER, diamètre extérieur de 7,92 cm (3,12 po))	226B	331	
6 CYLINDRES (GRAND BÔITIER, diamètre extérieur de 9,27 cm (3,65 po))	270B	339	
4 CYLINDRES (PETIT BÔITIER, diamètre extérieur de 7,92 cm (3,12 po))	225B	337	
4 CYLINDRES (GRAND BÔITIER, diamètre extérieur de 9,27 cm (3,65 po))	271B	340	
MODULE UNILITE®, TOUS MODÈLES : PIÈCE N° 605			
FAISCEAU DE CÂBLAGE DU DISTRIBUTEUR, TOUS MODÈLES : PIÈCE N° 29349			

ACCESSOIRES EN OPTION POUR LE DISTRIBUTEUR UNILITE®

Filter de puissance active Pièce n° 29351
Aide à empêcher les ruptures de module dues aux pointes de tension associées au " bruit " des systèmes électriques et aux défaillances électriques.

Kit de remplacement de la courbe avancée Pièce n° 29014
Requiert la modification de la quantité et du taux de l'avance entre 14° et 28°. Inclut les clés à degré, les ressorts et les directives pour déterminer la courbe avancée.



MALLORY EST UNE DIVISION DE MR. GASKET PERFORMANCE GROUP
10601 MEMPHIS AVE. #12, CLEVELAND, OH 44144
216.688.8300 TÉLÉCOPIEUR 216.688.8306

FORMULAIRE 1214M
(REV. J) 09/03
Fabriqué aux États-Unis
Imprimé aux États-Unis