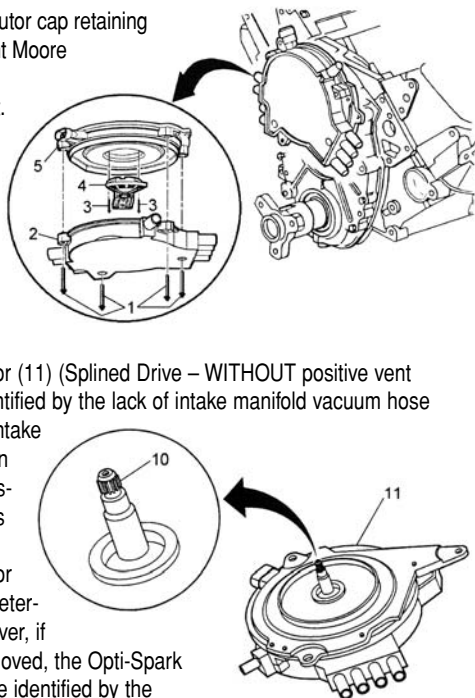


OPTI-SPARK DISTRIBUTOR SERVICE KIT INSTALLATION

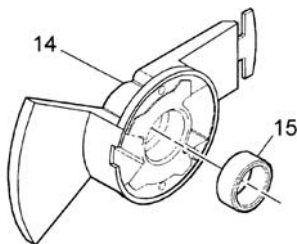
1. Refer to the vehicle service manual for instructions to provide access to the Opti-Spark (ABITS) ignition distributor.
2. Remove the 4 distributor cap retaining screws (1) using Kent Moore Reverse Torx socket J39997 or equivalent. Remove the distributor cap (2).
3. Remove the rotor retaining screws (3) using a T-8 Torx socket. Remove the rotor (4).
4. Opti-Spark Distributor (11) (Splined Drive – WITHOUT positive vent system), can be identified by the lack of intake manifold vacuum hose connection and air intake duct hose connection on the side of the distributor housing. It is not necessary to remove the distributor from the engine to determine its type. However, if the distributor is removed, the Opti-Spark I system may also be identified by the splined pin drive (10).



OPTI-SPARK I SEAL REPLACEMENT

The Opti-Spark I distributor does not necessarily have to be removed from the engine to install a new seal.

1. The Opti-Spark I system will use the provided cylindrical seal (15) which installs in the bottom of the rotor assembly (14).
2. Install the provided new cylindrical seal into the new rotor.
3. Install the new rotor (4) by first aligning the pin on the bottom of the rotor to the mating hole in the distributor hub. Install the 2 new rotor retaining screws (3).



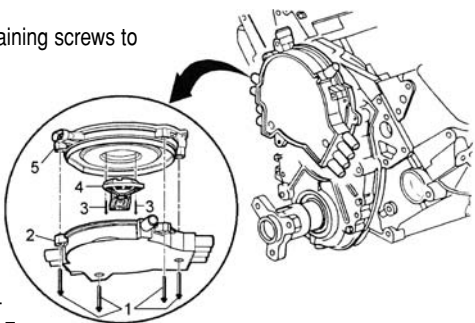
TIGHTEN

Tighten the rotor retaining screws to 0.68 N-m (6 lb in).

4. Install the new distributor cap (2). Install the 4 new distributor cap screws (1).

TIGHTEN

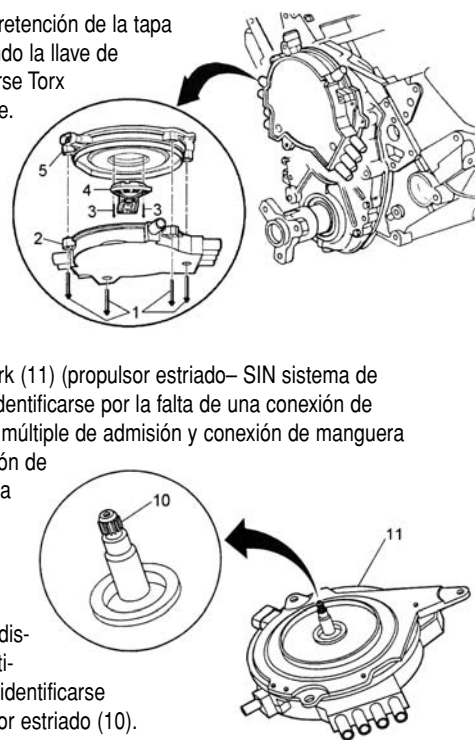
Tighten the 4 distributor cap screws to 2.7 N-m (24 lb in).



5. Refer to the vehicle service manual to complete the installation.

INSTALACIÓN DEL CONJUNTO DE SERVICIO DEL DISTRIBUIDOR OPTI-SPARK

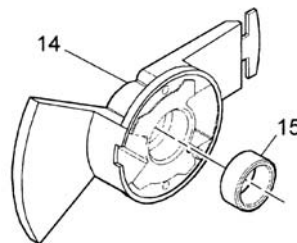
1. Consulte el manual de servicio del vehículo para instrucciones de acceso al distribuidor de encendido Opti-Spark (ABITS).
2. Quite los 4 tornillos de retención de la tapa del distribuidor (1) usando la llave de cubo Kent Moore Reverse Torx J39997 o su equivalente. Quite la tapa del distribuidor (2).
3. Quite los tornillos de retención del rotor (3) usando una llave de cubo T-8 Torx. Quite el rotor (4).
4. El distribuidor Opti-Spark (11) (propulsor estriado– SIN sistema de purga positivo) puede identificarse por la falta de una conexión de manguera de vacío del múltiple de admisión y conexión de manguera del conducto de admisión de aire en el lado de la caja del distribuidor. No es necesario quitar el distribuidor del motor para determinar su tipo. No obstante, si se quita el distribuidor, el sistema Opti-Spark I también puede identificarse por su pasador propulsor estriado (10).



REEMPLAZO DEL SELLO OPTI-SPARK I

No es necesario quitar el distribuidor Opti-Spark I del motor para instalar un sello nuevo.

1. El sistema Opti-Spark I usará el sello cilíndrico provisto (15) que se instala en el fondo del conjunto de rotor (14).
2. Instale el sello cilíndrico nuevo provisto en el rotor nuevo.
3. Instale el rotor nuevo (4), alineando primero el pasador en el fondo del rotor con el agujero correspondiente en el cubo del distribuidor. Instale los 2 tornillos de retén del rotor nuevo (3).



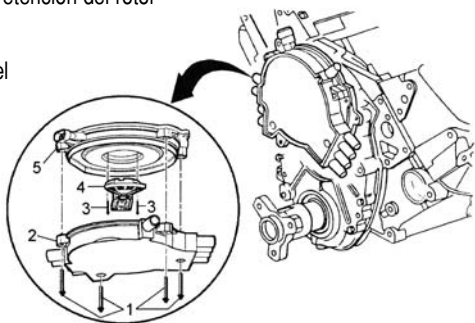
APRETAR

Apriete los tornillos de retención del rotor a 0,68 N-m (6 lb-plg).

4. Instale la nueva tapa del distribuidor (2). Instale los 4 tornillos de la tapa nueva del distribuidor (1).

APRETAR

Apriete los 4 tornillos de la tapa del distribuidor a 2,7 N-m (24 lb-plg).



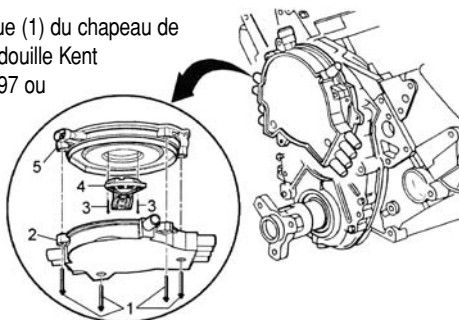
5. Refiérase al manual de servicio del vehículo para completar la instalación.

INSTALLATION DU NÉCESSAIRE DE RÉPARATION DE DISTRIBUTEUR OPTI-SPARK

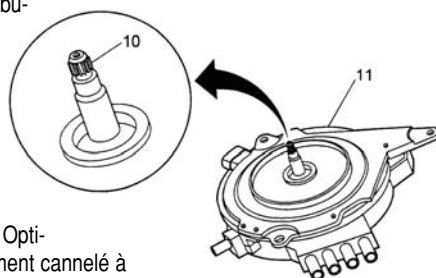
1. Consulter le manuel d'entretien du véhicule pour connaître le mode d'accès au distributeur d'allumage Opti-Spark (ABITS).

2. Enlever les 4 vis de retenue (1) du chapeau de distributeur à l'aide d'une douille Kent Moore Reverse Torx J39997 ou d'un outil équivalent. Enlever le chapeau de distributeur (2).

3. Enlever les vis de retenue (3) du rotor à l'aide d'une douille Torx T-8. Enlever le rotor (4).



4. Le distributeur Opti-Spark (11) (entraînement cannelé – SANS système de ventilation forcée), se reconnaît par l'absence de raccord de boyau à dépression du collecteur d'admission et de raccord de conduite d'admission d'air sur le côté du boîtier du distributeur. Il n'est pas nécessaire d'enlever le distributeur du moteur pour en déterminer le type. Cependant, si le distributeur est enlevé, on peut identifier le système Opti-Spark I par son entraînement cannelé à goupille (10).



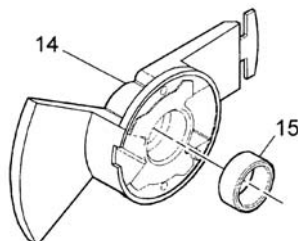
REPLACEMENT DES JOINTS OPTI-SPARK I

Le distributeur Opti-Spark I ne doit pas nécessairement être enlevé du moteur pour y installer un nouveau joint.

1. Le système Opti-Spark I nécessite l'installation du joint cylindrique compris dans l'ensemble dans la partie inférieure de l'assemblage de rotor (14).

2. Installer le nouveau joint cylindrique dans le nouveau rotor.

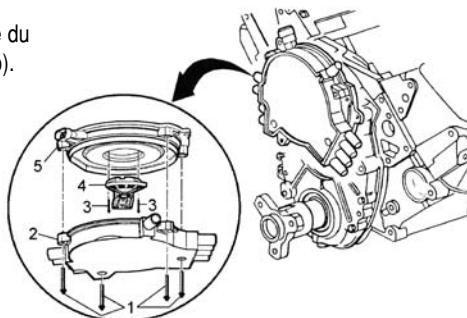
3. Installer le nouveau rotor (4) en alignant d'abord la goupille située au bas du rotor avec le trou correspondant dans le moyeu du distributeur. Installer les 2 nouvelles vis de retenue du rotor (3).



SERRAGE

Serrer les vis de retenue du rotor à 0,68 N-m (6 lb/po).

4. Installer le nouveau chapeau de distributeur (2). Installer les 4 nouvelles vis de retenue du chapeau de distributeur (1).



SERRAGE

Serrer les 4 vis du chapeau de distributeur à 2,7 N-m (24 lb/po).

5. Consulter le manuel d'entretien du véhicule pour terminer l'installation.