

DESCRIPTION

Les tachymètres de la série 997 sont conçus pour s'utiliser sur des systèmes d'allumage standard de 12 volts, avec mise à la masse négative. De plus, les tachymètres de cette série peuvent être utilisés sur des systèmes à transistors, des systèmes à capacité de décharge et sur certains systèmes électroniques à magnéto, comme le système Judson, mais non sur des systèmes réellement à magnéto, comme Vertex.

Ces tachymètres sont caractérisés par des mouvements D'Arsonval sur rubis, raccordés à un circuit amplifié à état solide et une aiguille de cadran indicateur couvrant un arc de 250°. La robuste construction monopièce de ces tachymètres ne requiert ni transmetteur séparé ni moniteur. Les modèles avec boîtier en métal ont aussi une aiguille qui se régle sur la ligne rouge.

RÉGLEZ POUR LE TYPE DU MOTEUR

Tous les tachymètres de la série 997 sont pré-réglés pour usage avec des moteurs de 8 cylindres à 4 temps et avec des moteurs à 4 cylindres à 2 temps. Si vous voulez utiliser les tachymètres avec d'autres types de moteurs, il vous faudra les régler. Dans ce cas, procédez comme suit.

REMARQUE: Les moteurs conventionnels utilisés dans les voitures automobiles sont à 4 temps. Le moteur à 2 temps requiert une injection d'huile avec le mélange air/carburant.

DESCRIPTION

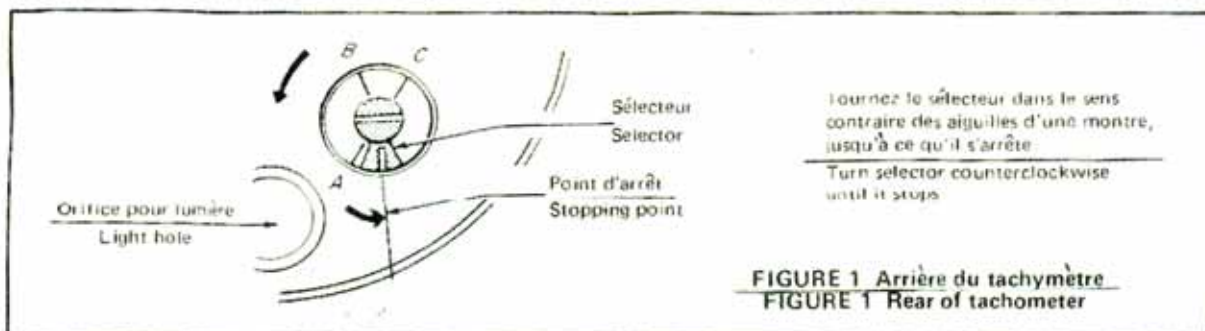
997 Series Tachometers are designed for application on 12-volt standard, negative ground ignitions. In addition, it can also be applied to transistor, capacitive discharge and some electronic magneto systems like Judson, but not true magnetos like Vertex.

These Tachometers feature jeweled D'Arsonval movements coupled with solid state amplified circuitry and a face dial pointer sweep of 250°. Their sturdy one-piece construction requires no separate sender or monitor. The metal case models also have an adjustable red line pointer.

ADJUST FOR ENGINE TYPE

All 997 series tachometers are factory preset for use with 8 cylinder 4 cycle and 4 cylinder 2 cycle engines. To use tachometer with other engine types, follow the procedure below.

NOTE: Conventional automotive engines are 4 cycle. The 2 cycle engine requires oil injected with gas mixture.



1. Enlevez le couvercle du dispositif "CAL POT" à l'arrière du boîtier du tachymètre.
2. Tournez le sélecteur dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (Figure 1), jusqu'à ce qu'il s'arrête.

ATTENTION: NESSAYEZ PAS de faire tourner de force le sélecteur une fois qu'il est arrivé à son point d'arrêt, car ceci pourrait endommager le tachymètre.

1. Remove "CAL POT" cover on rear of tachometer case.
2. Turn selector counterclockwise (Figure 1) until it stops.

CAUTION: Do NOT force selector past its stopping point as damage to tachometer will result.

STEWART-WARNER CORPORATION
1826 W. Diversey Parkway
Chicago, Illinois 60614

RÉGLEZ POUR LE TYPE DU MOTEUR (Suite)

3. Cherchez le type de moteur en question sur le tableau des temps des cylindres. Tournez le sélecteur **DANS LE SENS DES AIGUILLES D'UNE MONTRE** jusqu'à ce que le réglage adéquat (Figure 2) ait été atteint, tel qu'indiqué par le tableau.

IMPORTANT: Le réglage final du sélecteur, quand on fait un nouveau réglage, doit toujours être fait dans le sens des aiguilles d'une montre.

4. Remettez en place la plaque qui recouvre le dispositif "CAL POT".

IMPORTANT: N'essayez pas de changer les fils ou de réparer les pièces internes.

TABLEAU DES TEMPS DES CYLINDRES

TYPE DE MOTEUR		RÉGLAGE DU SÉLECTEUR	
2 cylindres, 2 temps			A
3 cylindres, 2 temps			B
4 cylindres	2 temps	Pré-réglé à l'usine	C
	4 temps		A
6 cylindres, 4 temps			B
8 cylindres, 4 temps		Pré-réglé à l'usine	C

ADJUST FOR ENGINE TYPE (Cont'd.)

3. Locate your engine type on cylinder-cycle chart. Turn selector **CLOCKWISE** to proper setting (Figure 2) as indicated by chart.

IMPORTANT: Final adjustment of selector, to a new setting, must always be made in a clockwise direction.

4. Replace "CAL POT" cover plate.

IMPORTANT: Do not attempt to rewire or repair internal components.

CYLINDER-CYCLE CHART

ENGINE TYPE	SELECTOR	SETTING
2-cylinder, 2-cycle		A
3-cylinder, 2-cycle		B
4-cylinder	2-cycle	Preset at factory C
	4-cycle	A
6-cylinder, 4-cycle		B
8-cylinder, 4-cycle	Preset at factory	C

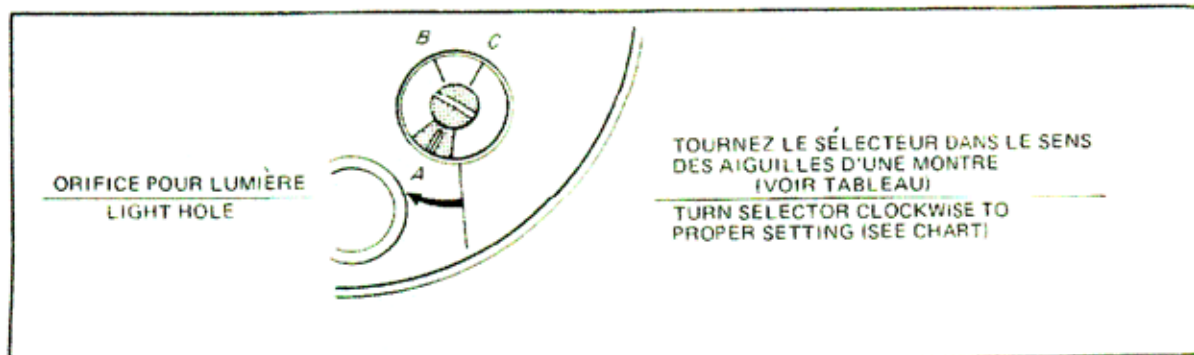


FIGURE 2 Arrière du tachymètre
FIGURE 2 Rear of Tachometer

MONTAGE

Le tachymètre contenu dans cet emballage est conçu pour être monté sur un panneau. Pour montage sur piedestal ou sur colonne de direction, le nécessaire 289-A est disponible pour les modèles ayant un boîtier métallique, mais ce nécessaire ne peut être utilisé pour les modèles qui ont un boîtier en plastique.

1. Choisissez un emplacement sur le panneau, le tableau de bord ou la console à un endroit où

MOUNTING

The Tachometer in this package is designed for panel mounting. For pedestal or column mounting, Kit 289-A is available for metal case models, but cannot be used for models with a plastic case.

1. Select a location on panel, dash or console for tachometer where it can be readily viewed by

le tachymètre peut être facilement vu par le conducteur et où il y a un dégagement à l'arrière d'au moins 3-7/8".

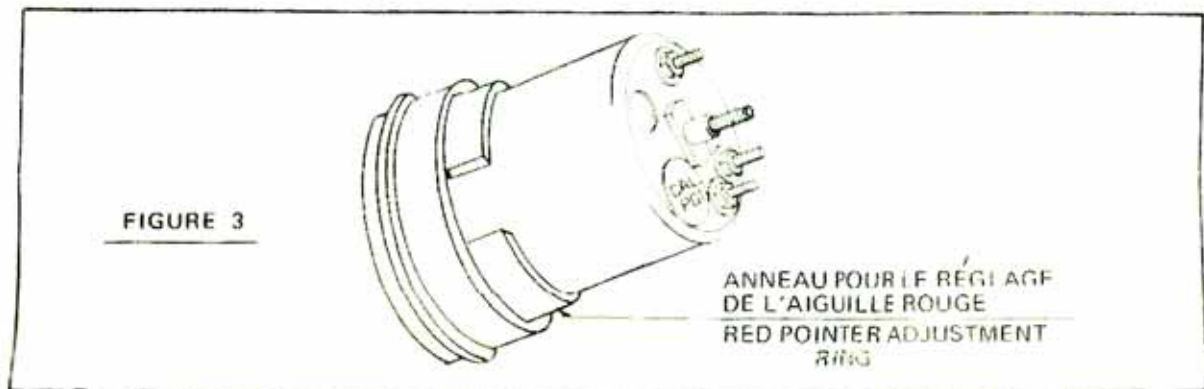
driver or operator and where there is at least a 3-7/8" clearance behind it.

Pour les modèles avec boîtier métallique:

- Découpez un orifice de 3.00" de diamètre dans le panneau, à l'endroit choisi. Ce diamètre est légèrement plus grand que celui du boîtier du tachymètre, qui mesure 2.95". Prenez bien soin de faire un orifice parfaitement rond, étant donné que la partie en biseau ne peut couvrir un diamètre supérieur à 3.20 pouces.
- Réglez l'indicateur à ligne rouge réglable, au RPM critique désiré ou au point convenable pour le changement de vitesse. L'indicateur ou aiguille se déplace en tournant la bande blanche en plastique sur le boîtier (à l'arrière de la partie en biseau) Voir Figure 3.

For Models With Metal Case:

- Cut a 3.00 inch diameter hole in panel at selected location. This is slightly larger than case diameter of tachometer which is 2.95. Care must be taken to make the hole round as the bezel may not mask a diameter larger than 3.20 inches.
- Set adjustable red line pointer to desired critical RPM or shift point at this time. The pointer moves as the white plastic band on case (behind bezel) is rotated. See Figure 3.



Pour les modèles avec boîtier en plastique:

- Découpez un orifice de 3.38" (3-3/8") dans le panneau, à l'endroit choisi. Prenez bien soin de faire un orifice parfaitement rond, étant donné que la partie en biseau ne peut couvrir un diamètre supérieur à 3.62 pouces. Il peut être désirable de faire une encoche pour localiser la clef sur le boîtier.
- Fixez, à ce moment-ci, les fils et leurs cosses sur les poteaux à l'arrière du boîtier du tachymètre. Voir "CANALISATION ÉLECTRIQUE" pour connaître la manière de procéder.
- Passer les fils par l'orifice, insérez le tachymètre et fixez-le en utilisant le support de montage, la rondelle de blocage et l'écrou fournis.

ATTENTION: Assurez-vous que les fils ne risquent pas d'être coincés et qu'ils sont raccordés aux poteaux qui conviennent, avant de fixer le support de montage. Un fil coincé peut occasionner un court-circuit.

CANALISATION ÉLECTRIQUE

IMPORTANT: Utilisez seulement sur système avec mise à la masse négative (Figure 6).

REMARQUE: Des rondelles de blocage et des écrous sont fournis pour fixer les fils aux bornes à l'arrière du tachymètre.

For Models With Plastic Case:

- Cut a 3.38" (3-3/8") hole in panel, at selected location. Care must be taken to make the hole round as the bezel may not mask a diameter larger than 3.62 inches. It may be desirable to notch a hole for locating key on case.
- Secure wires and terminal to posts on rear of tachometer case at this time. See "WIRING" section for these steps.
- Feed wires through hole, insert tachometer and secure using mounting bracket, lockwasher and nut supplied.

CAUTION: Make certain wires are clear of possible pinching and are attached to correct posts before securing mounting bracket. A crimped wire can cause a short.

WIRING

IMPORTANT: Use on negative ground only (Figure 6).

NOTE: Lockwashers and nuts are supplied for securing wire to posts on rear of tachometer.

CANALISATION ÉLECTRIQUE (Suite)

Débranchez le câble de la batterie qui est fixé à la borne négative de la batterie. Cette précaution est prise pour empêcher qu'un contact accidentel, même momentané, ne cause des dommages au tachymètre ou au système électrique de véhicule. Rebranchez le câble de la batterie après que la canalisation électrique a été complétée.

REMARQUE: Les cosses et les fils ne sont pas fournis pour les tachymètres de la série 997 avec boîtier en plastique. Pour installer la canalisation électrique de ces modèles, il est recommandé d'utiliser un fil toronné de calibre AWG No. 18 et des cosses à tiges isolées pour relier les fils au tachymètre. Suivez les étapes 2 jusqu'à B, en utilisant des fils de couleurs codées suggérées.

2. Trois types de cosses à oeillet sont fournis avec les tachymètres faisant usage d'un boîtier métallique; sertissez une cosse à une extrémité de chacune des trois longueurs de fils fournies.
3. Fixez le fil BLANC avec sa cosse, sur le poteau marqué "GND" et localisé à l'arrière du tachymètre.
4. Sertissez la cosse à fourche à l'autre extrémité du fil BLANC et fixez celui-ci à une mise à la masse commune à celle de la batterie.

WIRING (Cont'd.)

1. Disconnect the negative battery cable from the battery. This is done to prevent even a momentary miscontact which might damage the tachometer or the vehicle's wiring circuitry. Reconnect battery cable after wiring is complete.

NOTE: Plastic case 997 Series Tachometers are not supplied with wire and terminals. For wiring of these models it is recommended that No. 18 AWG stranded wire be used, with insulated shank eyelet terminals to secure wire to tachometer. Follow steps 2 through 8 using suggested color coded wires.

2. Three eyelet type terminals are supplied with metal case tachometers; crimp one terminal to one end of each of the 3 lengths of wires supplied.
3. Secure WHITE wire and terminal, to post on rear of tachometer identified by "GND" (ground).
4. Crimp forked tongue terminal to other end of WHITE wire and secure to a ground, common to ground of battery.

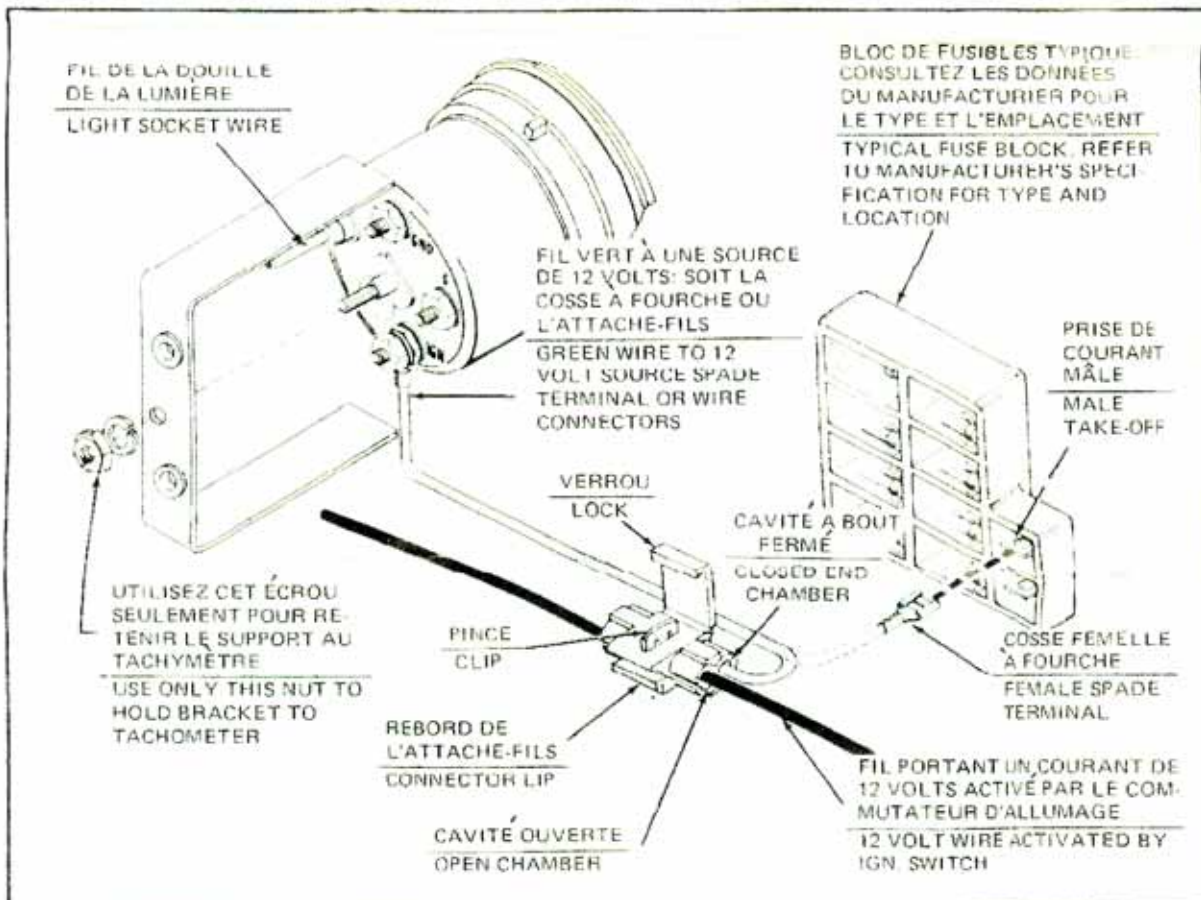


FIGURE 4 Tachymètre de la série 997 avec boîtier métallique de 3 pouces
FIGURE 4 997 Series Tach with 3 in. Metal Case

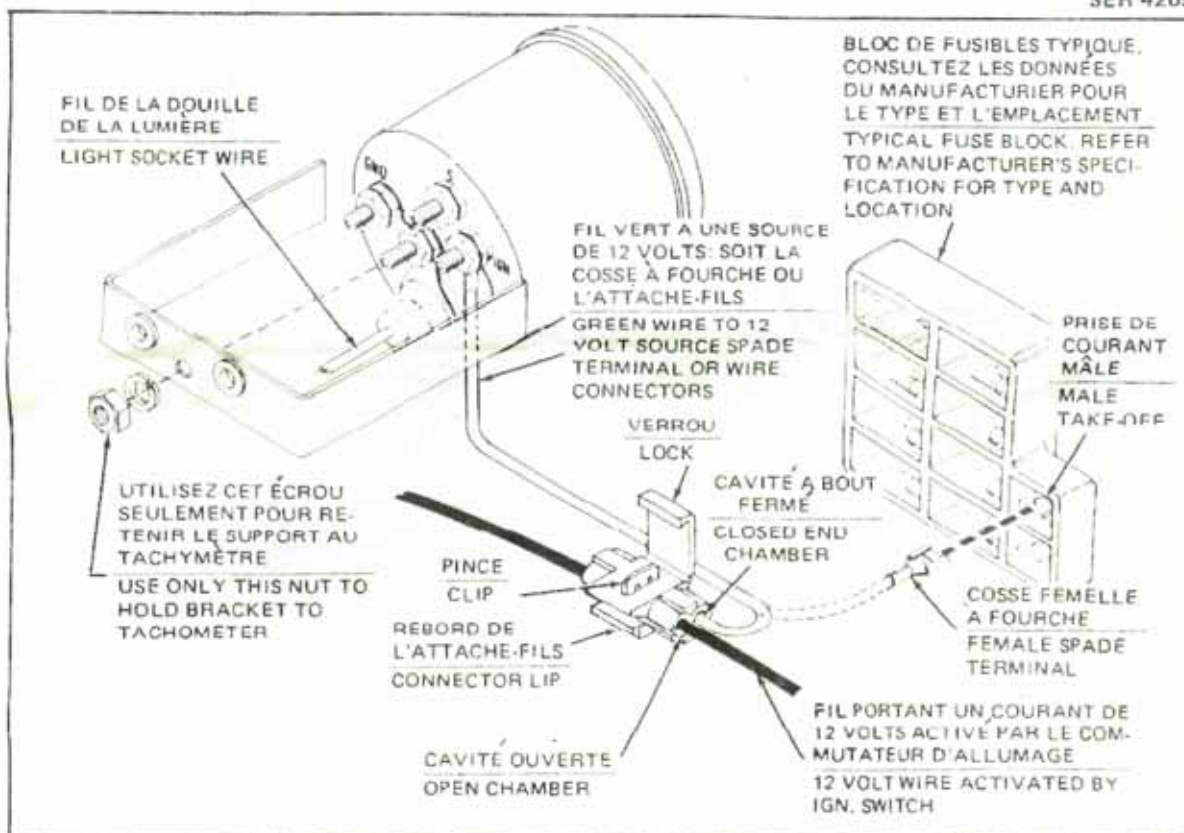


FIGURE 5 Tachymètre de la série 997 avec boîtier de 3-3/8 de pouces, en plastique
FIGURE 5 997 Series Tach with 3-3/8 in. Plastic Case

5. Fixez le fil VERT avec sa cosse sur le poteau localisé à l'arrière du tachymètre et marqué "IGN" (12 volts).
6. L'autre extrémité de ce fil VERT doit être reliée à une source de courant de 12 volts, qui est activée quand on tourne la clef de commutateur d'allumage en position de marche.

Si le véhicule est équipé d'une résistance régulatrice, on doit faire la connexion au commutateur d'allumage, ou dans la canalisation du système d'allumage à un point se trouvant à l'avant de la résistance régulatrice.

Si le véhicule a une canalisation électrique à résistance dans les circuits du distributeur, on doit faire la connexion seulement au commutateur d'allumage.

Quand ni l'une ni l'autre de ces connexions sont possibles, raccordez le fil VERT à une source alimentant un accessoire, lequel est actionné quand le commutateur d'allumage est en position de marche; le bloc des fusibles présente un point commode pour faire cette connexion. Faites la connexion dans l'une ou l'autre des manières suivantes:

COSSE FEMELLE À FOURCHE

- a. La plupart des blocs de fusibles des constructeurs d'automobiles fournit une prise de courant mâle, pour le raccordement d'accessoires. Cette prise située à la suite des fusibles, sur le bloc des fusibles, peut accommoder une cosse femelle à fourche.

5. Secure GREEN wire and terminal to post on rear of tachometer identified by "IGN" (12-volt).
6. The other end of this GREEN wire must be connected to a 12-volt source that is energized when the ignition key switch is on.

If vehicle has a ballast resistor, connection must be made at ignition switch, or in ignition wiring, before ballast resistor.

If vehicle has resistor wiring in distributor circuits, connection must be made only at ignition switch.

When neither of these connections are possible, connect the GREEN wire to an accessory power source which is energized when the ignition key switch is on; the fuse block is a convenient place to make this connection. Make connection in one of two ways:

FEMALE SPADE TERMINAL

- a. Most vehicle manufacturer's fuse blocks provide a male take-off terminal for accessories next to fuses on fuse block that will accept a female spade terminal.

- b. Sertissez la cosse femelle à fourche (si elle est fournie) à l'autre extrémité du fil (VERT) et fixez celui-ci sur la prise de courant mâle localisée sur le bloc à fusibles. Consultez la Figure 4 pour les tachymètres avec boîtier en métal, ou consultez la Figure 5 pour les tachymètres avec boîtier en plastique.

IMPORTANT: Assurez-vous que l'entier voltage du courant de 12 volts du véhicule est fourni au fil VERT. Ne raccordez pas le fil VERT à un point où une résistance a réduit le voltage.

REMARQUE: Quand un circuit d'amorçage (source de 12 volts) alimente le tachymètre, mais que le moteur du véhicule n'est pas en marche, il est possible que le tachymètre indique une lecture pouvant aller jusqu'à 200 RPM. Ceci est normal et ce n'est pas une indication que l'unité est défectueuse.

ATTACHE-FILS

Une autre manière de raccorder le fil du tachymètre, au circuit du commutateur d'allumage, est d'utiliser l'attache-fils (fourni avec le tachymètre).

Procédez de la manière suivante:

- a. Coupez le fil VERT à une longueur convenable.
- b. Insérez une extrémité du fil VERT dans la cavité à bout fermé de l'attache-fils (Fig. 4 ou 5), jusqu'à ce que l'extrémité du fil atteigne le fond de la cavité.
- c. Insérez le fil de 12 volts, qui est activé par le commutateur d'allumage (Fig. 4 ou 5), dans la cavité ouverte de l'attache-fils.
- d. Assurez-vous que les fils sont correctement à leur place dans les cavités de l'attache-fils, puis refermez l'attache-fils en pressant sur le verrou et la pince, avec des pinces-étau ou des pinces ordinaires, jusqu'à ce que le verrou s'enclenche avec le rebord de l'attache-fils. CONSULTEZ la Fig. 4 dans le cas d'un tachymètre avec boîtier en métal, ou la Fig. 5 pour un tachymètre avec boîtier en plastique.

REMARQUE: Utilisez l'attache-fils seulement sous le tableau de bord.

7. Fixez le fil ROUGE et sa cosse, sur le poteau à l'arrière du tachymètre marqué "S". Voir Figure 6.
8. Acheminez le fil ROUGE à travers le tablier de la carrosserie, pour qu'il aboutisse dans le compartiment du moteur.

ATTENTION: Quand vous acheminez le fil à travers le tablier de la carrosserie, avez soin que l'isolation du fil ne soit pas endommagée par les rebords coupant des tôles, ce qui occasionnerait un court-circuit et une défaillance du système d'allumage. Le fil ROUGE ne doit pas venir en contact avec des pièces chaudes du moteur ni gêner le mouvement de pièces mobiles (leviers de commande, tringleries, dispositifs de contrôle d'émission des gaz d'échappement, etc.).

- b. Crimp female spade terminal (if supplied) to other end of GREEN wire and secure to accessory male take-off terminal on fuse block. See Figure 4 for tachometers with metal case, or Figure 5 for tachometers with plastic case.

IMPORTANT: Make certain full voltage of vehicle's 12 volt system is supplied to GREEN wire. Do not connect GREEN wire where a resistor has reduced voltage.

NOTE: When tachometer is energized (12-volt source), but engine is not running, the tachometer may register a reading of up to 200 RPM. This is normal, and not an indication of a defective unit.

WIRE CONNECTOR ASSEMBLY

Another way of connecting the ignition wire of the tachometer is by using the wire connector (supplied with tachometer).

Following the succeeding steps:

- a. Cut GREEN WIRE to a suitable length.
- b. Insert GREEN WIRE to the closed end chamber of the wire connector (Fig. 4 or 5) until end of wire reaches chamber stop.
- c. Insert 12 volt wire activated by ignition switch (Fig. 4 or 5), onto the open chamber of the wire connector.
- d. Making sure the wires are properly placed in the wire connector chambers, close the wire connector by depressing lock and clip with vise grips or pliers until lock snaps onto wire connector lip. REFER to Fig. 4 for tachometer with metal case, or Fig. 5 for tachometer with plastic case.

NOTE: Use wire connector only under dashboard.

7. Secure RED wire and terminal to post on rear of tachometer identified by "S". See Figure 6.
8. Route RED wire through firewall to engine compartment.

CAUTION: When routing wire through firewall, guard the insulation against damage due to sharp edges which may short the wire to ground causing ignition failure. RED wire must not contact hot engine parts or interfere with moving parts (linkage, emission devices, etc.).

Cette connexion varie selon le système d'allumage en question. Consultez le tableau sur la Page 5, pour connaître quel diagramme de canalisation électrique on doit utiliser pour un système d'allumage standard et pour les systèmes d'allumage autres que standard.

REMARQUE: Si on entend un bruit parasite venant du système d'allumage, quand la radio joue, il peut être nécessaire de récheminer le fil ROUGE pour qu'il soit plus éloigné de la radio ou du circuit de celle-ci. Si cette opération est impossible, remplacez le fil ROUGE par un fil avec cuirasse (cuirasse avec mise à la masse).

This connection varies with ignition system being used. Refer to Chart on Page 5 for correct wiring diagram to use for standard ignition and other than standard.

NOTE: If ignition interference is heard when the radio is operated in a weak signal area, it may be necessary to reroute the RED wire further away from the radio or its wiring. If this cannot be done, replace the RED wire with a shielded wire (shield grounded).

POUR RÉGLER LES INDICATIONS D'UN TACHYMÈTRE

IMPORTANT: Les tachymètres sont calibrés à l'usine avec une précision en deçà de 2%, pour toutes leurs graduations. Tout réglage du cadran du sélecteur, autre que pour changer les réglages du temps des cylindres, est laissé à la discrétion du client. Mais un tel réglage ne devrait être fait qu'en comparant avec un appareil pour la vérification des tachymètres.

Réglez les indications du tachymètre, de la manière suivante, alors que le moteur tourne à une vitesse plus élevée que la vitesse normale de ralenti:

1. Repérez et enlevez le décalque identifié par "CAL POT", à l'arrière du boîtier du tachymètre.
2. Avec un petit tournevis, tournez lentement le cadran du sélecteur dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, pour augmenter l'indication du RPM ou dans, le sens des aiguilles d'une montre, pour réduire l'indication du RPM.
3. Remettez en place le décalque du "CAL POT", pour empêcher les matières étrangères de pénétrer dans le mécanisme.

ÉCLAIRAGE

Le fil venant de la douille de la lumière doit être raccordé à une source d'éclairage sur le tableau de bord, laquelle est contrôlée par le commutateur d'éclairage et le rhéostat.

1. Assemblez l'ampoule et la douille.
2. Fixez soit une pince à fusible ou une cosse femelle à fourche à l'extrémité de fil NOIR de la douille de la lumière.
3. Fixez ce fil à une borne de fusible pour éclairage d'un accessoire ou sur la prise de courant du bloc de fusible.
4. Enlevez et jetez le ruban gommé qui recouvre l'orifice de la lumière. Insérez l'ampoule et la douille dans l'orifice.

Comme ampoule de rechange, utilisez l'ampoule commerciale no. 1891 pour les tachymètres avec boîtier en métal. Utilisez l'ampoule commerciale no. 57 pour les tachymètres avec boîtier en plastique.

TO ADJUST TACHOMETER READINGS

IMPORTANT: Tachometers are factory calibrated to within 2% of full scale accuracy. Any adjustment of selector dial, other than to change cycle-cylinder settings is per customer wishes and should only be made in conjunction with a tachometer checker or master tachometer.

Adjust tachometer readings at above normal engine idle speed as follows.

1. Locate and remove decal, on rear of tachometer case, identified by "CAL POT".
2. Using a small screwdriver, turn selector dial slowly counterclockwise to increase the RPM reading or clockwise to decrease reading.
3. Replace "CAL POT" decal to prevent foreign matter from entering mechanism.

LIGHTING

Wire from light socket must be connected to a panel lighting source that is controlled by the light switch and rheostat.

1. Assemble bulb and socket.
2. Secure either fuse clip or female spade terminal to the BLACK wire from light socket.
3. Secure terminal and wire assembly to an accessory light fuse or take-off terminal on fuse block.
4. Remove tape from light hole and discard. Insert bulb and socket assembly into hole.

For bulb replacement, use trade no. 1891 on metal case tachometers. Use trade no. 57 on plastic case tachometers.

INDICATIONS POUR TACHYMÈTRES JUMELÉS

Sur les installations marine, quand deux tableaux de bord sont utilisés pour un seul moteur, on peut installer deux tachymètres (canalisation électrique en parallèle). Il est suggéré de calibrer les deux tachymètres l'un par rapport à l'autre, afin d'obtenir des indications identiques du RPM sur les deux.

Quand deux moteurs et deux tachymètres sont utilisés, il n'est pas recommandé de changer les indications de RPM des tachymètres, étant donné la différence de RPM pour chaque moteur. Toutefois, si quatre tachymètres doivent être utilisés, deux pour chaque moteur, on peut calibrer l'un par rapport à l'autre les deux tachymètres de chaque moteur.

DUAL TACHOMETER READING

On marine installations when two instrument panels are used for one engine, two tachometers can be installed (parallel wiring). It is suggested that both tachometers be calibrated one to another so the RPM readings are the same.

When two engines and two tachometers are being used, it is not recommended to change the RPM readings of the tachometers due to the different RPM of each engine. However, if four tachometers are to be used, the two for each engine may be calibrated to each other.

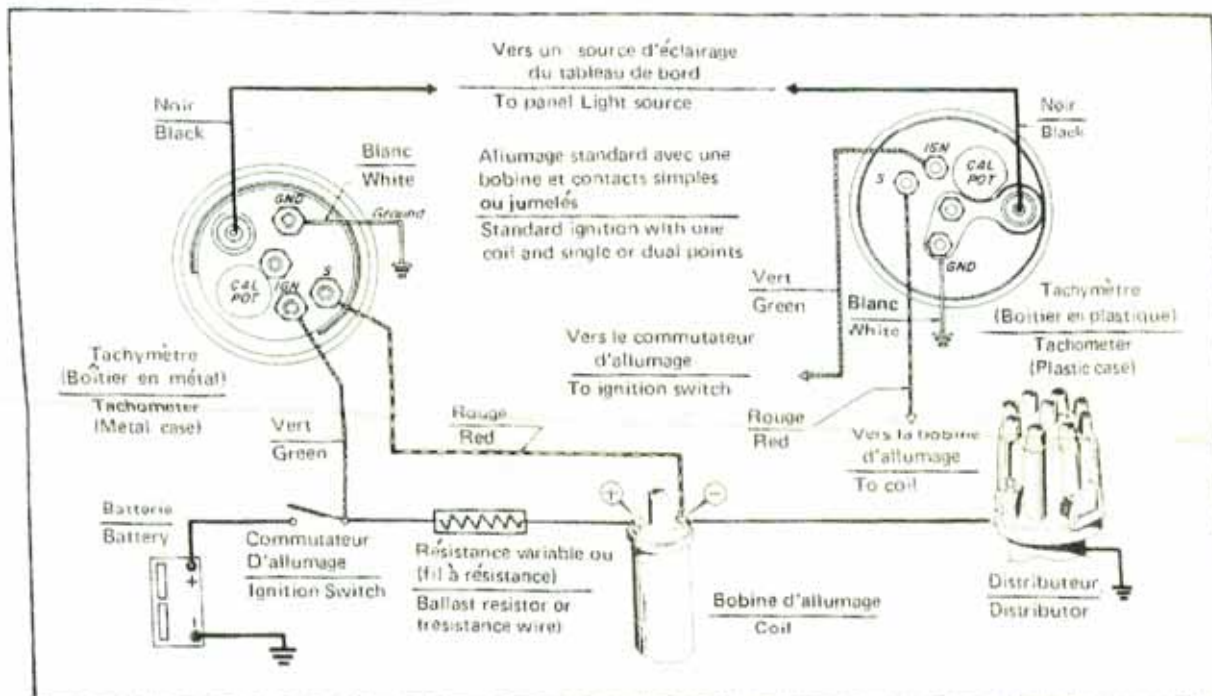


FIGURE 6

SYSTEME D'ALLUMAGE	DIAGRAMME	IGNITION SYSTEM	DIAGRAM
Accel BEI sans contacts	A	Accel BEI Breakerless	A
Allison Opto-Electric	B	Allison Opto-Electric	D
American Motors Corp.		American Motors Corp.	
AMC Prestofite	B	AMC Prestofite	B
A. R. E. Ramfire à courant continu	C	A. R. E. Ramfire C-D	C
Bendix	B	Bendix	B
Borg-Warner	B	Borg-Warner	B
Systèmes à courant continu Mark II	C	C-D Systems Mark II	C
Chrysler		Chrysler	
Mopar Electronic	B	Mopar Electronic	B
Cragar à courant continu	D	Cragar C-D	D
Cragar Power-Pack	D	Cragar Power-Pack	D
Echlin T-38N	A	Echlin T-38N	A
Essex Elightronic	B	Essex Elightronic	B

SYSTEME D'ALLUMAGE	DIAGRAMME	IGNITION SYSTEM	DIAGRAM
Ford		Ford	
FoMoCo transistorisé à courant continu	D	FoMoCo C-D Transistorized	D
Motor Craft sans contacts	E	Motor Craft Breakerless	E
General Motors		General Motors	
Delco Remy à courant continu	F	Delco-Remy C-D	F
Delco-Remy: Allumage à haute énergie (moteurs à 4 & 6 cylindres en ligne)	G	Delco-Remy H.E.I. (Inline 4 & 6 Cylinder Engines)	G
Delco-Remy: Allumage à haute énergie (moteurs V6 & V8)	H	Delco-Remy H.E.I. (V6 & V8 Engines)	H
Delco-Remy: Transistor à pulsation magnétique	A	Delco-Remy Magnetic Pulse Transistor	A
Delco-Remy: Transistor	A	Delco-Remy Transistor	A
Grant Flame Thrower C-D II, à courant continu	C	Grant Flame Thrower C-D II	C
Hurst-Airheart SCR Électronique	B ou D	Hurst-Airheart SCR Electronic	B or D
International Harvester Corp.		International Harvester Corp.	
IHC Prestolite	D	IHC Prestolite	B
Judson à magneto électronique	D	Judson Electronic Magneto	D
Leece-Neville à transistors	D	Leece-Neville Transistorized	D
● Mallory Rev-Pol Mark II (modèles z-c)	D	● Mallory Rev-Pol Mark II (z-c models)	D
Mallory SS sans contacts IR	B	Mallory SS Breakerless IR	B
▲ Mallory Super, à courant continu	D	▲ Mallory Super C-D	D
Mallory T-12NA	D	Mallory T-12NA	D
Mobelec: Électronique sans contacts	A ou J	Mobelec Electronic Breakerless	A or J
Motion Performance Inc. Phase III	C	Motion Performance Inc. Phase III	C
★ Motorola cdi-12	D	★ Motorola cdi-12	D
Motorola TR-12 à transistors	D	Motorola TR-12 Transistor	D
Prestolite: Allumage sans contacts (Capteur magnétique)	B	Prestolite Breakerless Ign. (Magnetic pick-up)	B
Prestolite 201 & 250 "Transigniter"	D	Prestolite 201 & 250 Transigniter	D
RAC EDX à décharge d'énergie	C	RAC EDX Energy Discharge	C
Sorensen Magnition	B	Sorensen Magnition	B
TRW-Lumenition	B	TRW-Lumenition	B
Wico à transistors	D	Wico Transistor	D
● Le commutateur d'allumage doit être dans la position "STREET".		● Selector switch of ignition must be in STREET po- sition.	
▲ Dans système d'allumage seulement avec distrib- uteur et contacts standard.		▲ With standard distributor and points only.	
★ N'utilisez pas la prise pour tachymètre, spécifiée par Motorola (fil gris). Si cette prise est utilisée, les tachymètres de la série 997 cesseront de fonctionner au RPM apparaissant dans le tableau à droite.		★ Do not use tachometer take-off specified by Motorola (gray wire). If used, 997 series tachom- eters will cease to operate at the RPM listed in the chart at right.	

RPM	Nombre de cylindres
6,500	8
8,500	6
13,000	4

RPM	No. of Cylinders
6500	8
8500	6
13000	4

DIAGRAMMES DES CANALISATIONS ÉLECTRIQUES

WIRING DIAGRAMS

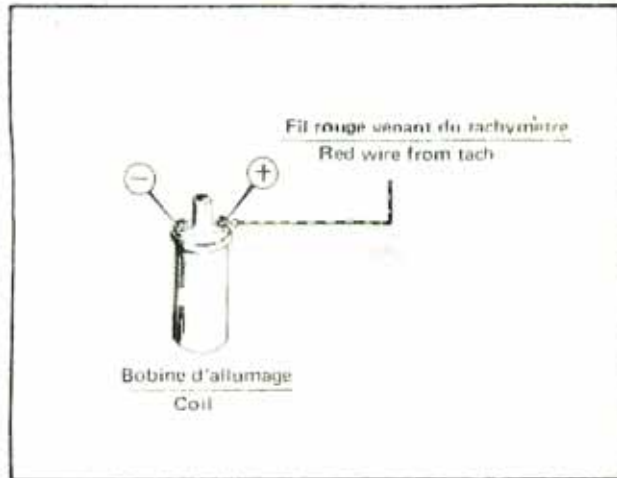


Diagramme A
Diagram A

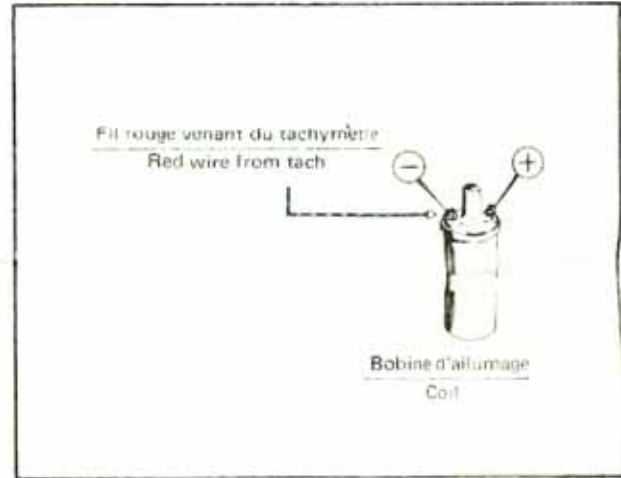


Diagramme B
Diagram B

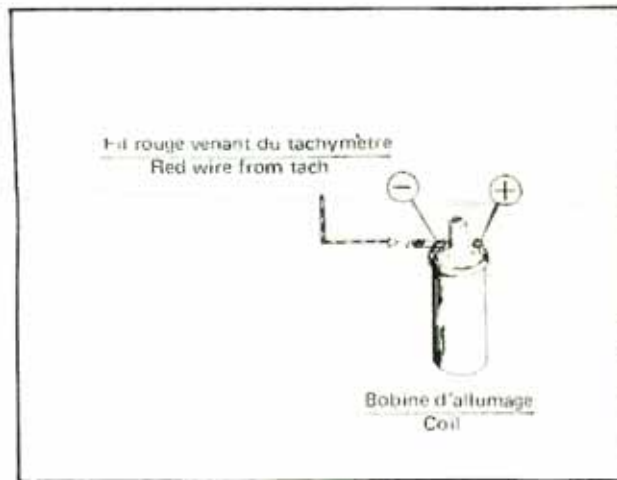


Diagramme C
Diagram C

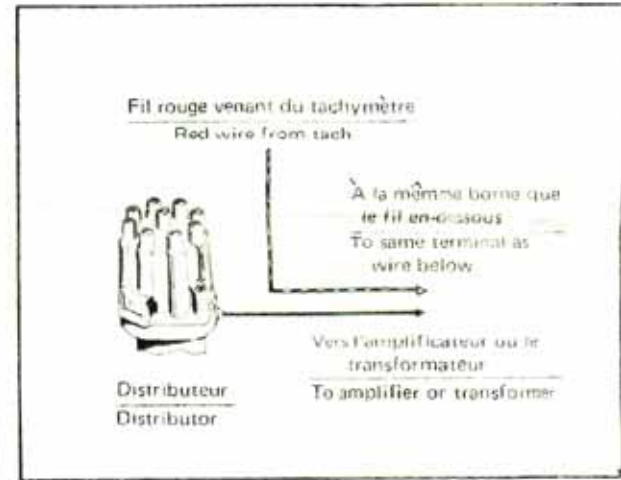


Diagramme D
Diagram D

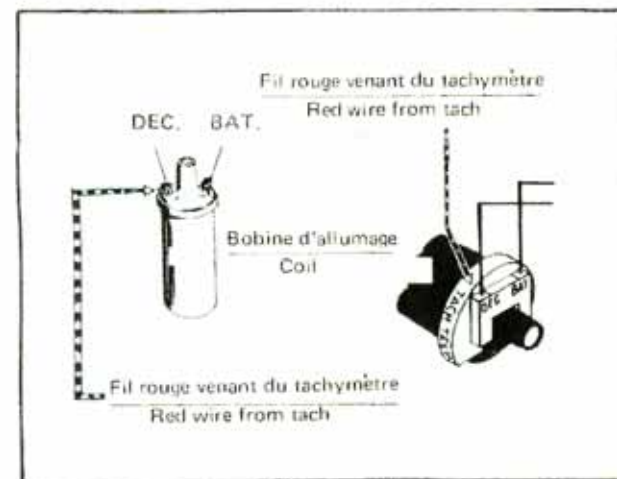


Diagramme E
Diagram E

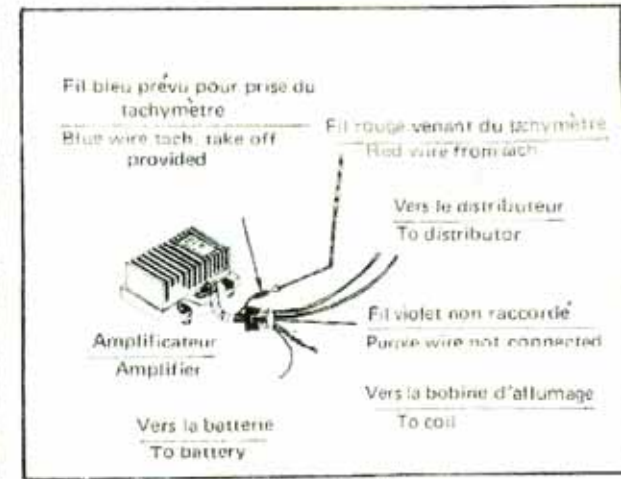


Diagramme F
Diagram F

DIAGRAMMES DES CANALISATIONS ÉLECTRIQUES (Suite)
WIRING DIAGRAMS (Cont'd.)

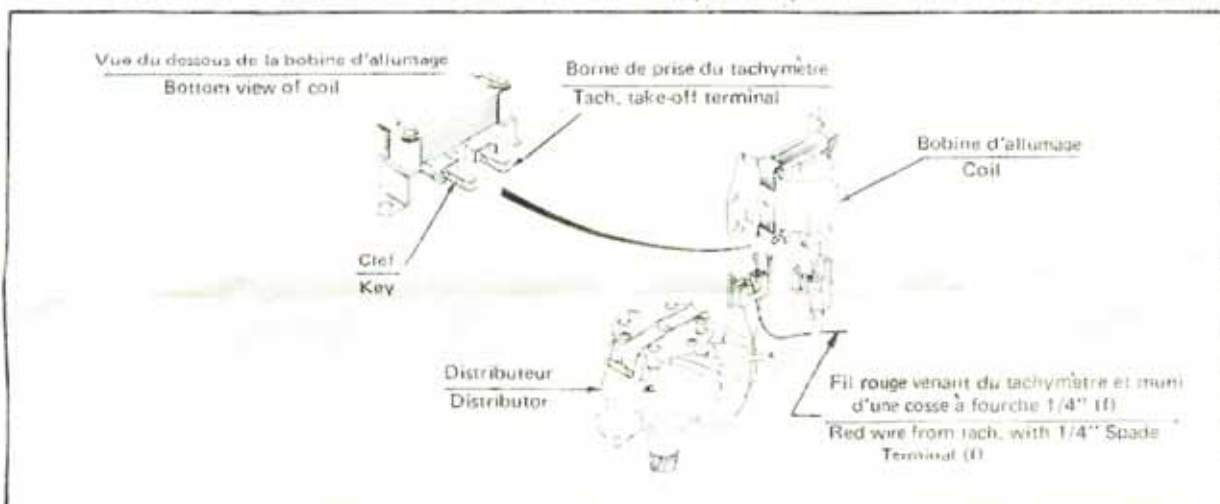


Diagramme G
Diagram G

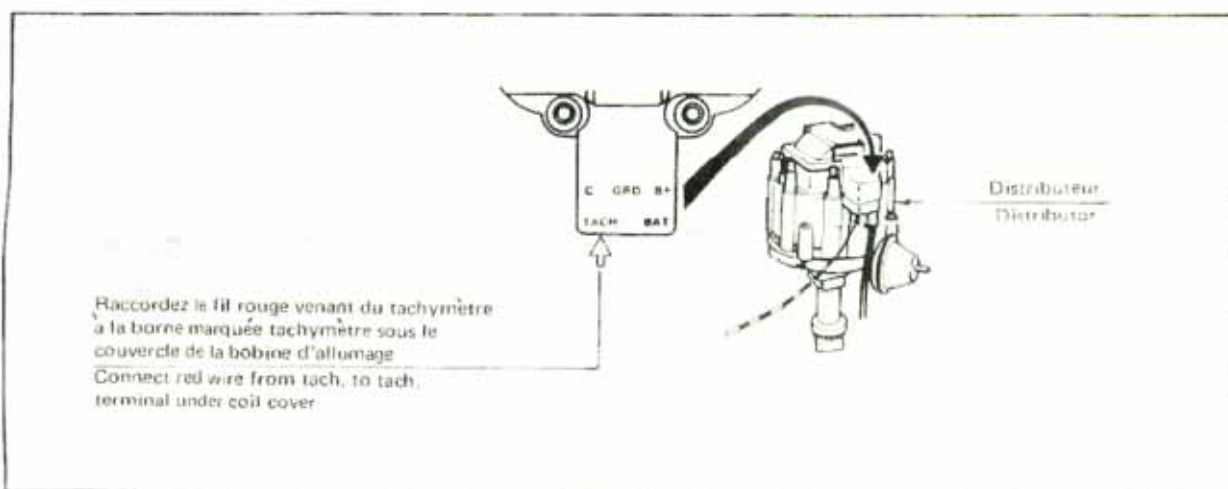


Diagramme H
Diagram H

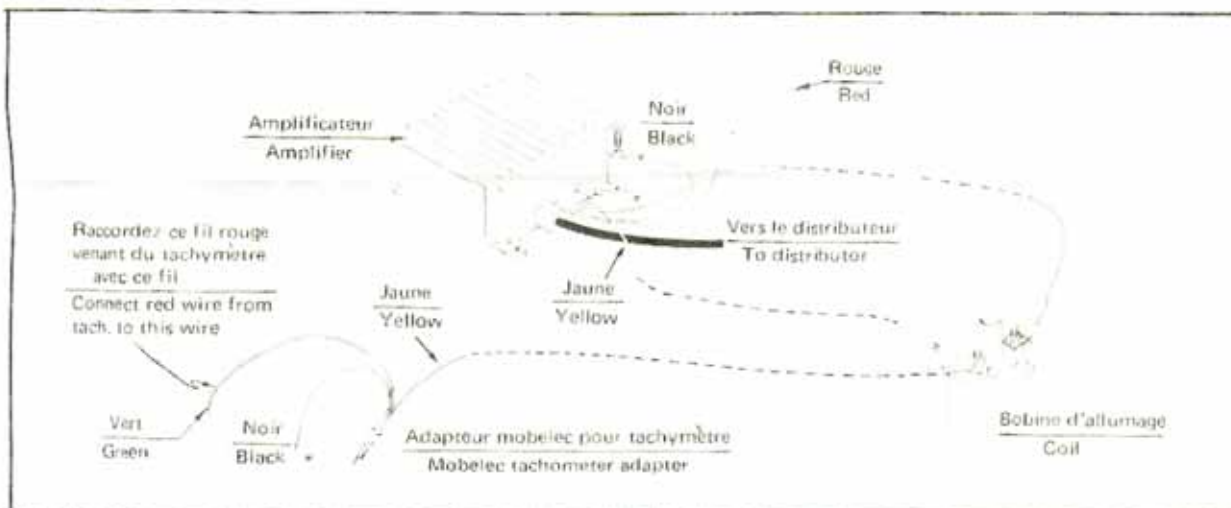


Diagramme J
Diagram J