



## INSTALLATION INSTRUCTIONS

# PERFORMANCE ELECTRONIC DISTRIBUTORS

These instructions apply to the following ACCEL products:

**59107 & 59107C** Performance HEI Distributor for standard deck height Chevrolet engines

**The following parts are included in this package:**

- 1 59107 or 59107C Performance Distributor
- 1 Coil Hardware Kit (59107 only)
- 1 Coil Mounting Kit (59107 only)

**Thank you for choosing ACCEL products**

A highly trained technical services department is maintained by Prestolite Performance to answer your technical questions, provide additional product information and offer various recommendations. See your local ACCEL retailer for specific prices.

Prestolite Performance  
10601 Memphis Ave #12  
Cleveland, OH 44144  
(216) 688-8300 ext. 500  
Website: [www.mrgasket.com](http://www.mrgasket.com)

### HOW TO INSTALL YOUR ACCEL PERFORMANCE ELECTRONIC DISTRIBUTOR

ACCEL Performance Distributors are direct bolt-in replacements but offer improved performance and fuel economy potential. Although installation is easy, reading these instructions BEFORE STARTING THE INSTALLATION, will assure that you'll be able to take maximum advantage of all the performance your ACCEL Performance Distributor was designed to deliver.

**Step 1** – After unpacking the distributor, check it for any damage that might have occurred during shipping, then remove the cap.

**Step 2** – If the distributor to be replaced has not already been removed from the engine, pull the cap off. Unplug the pickup-to-coil harness from the cap. Do not remove the plug wires at this time. Crank the engine slowly until the rotor blade is pointed at a fixed point on the engine or firewall.

**Step 3** – Unplug the distributor-to-ignition harness from the cap.

**Step 4** – Note the position of the vacuum advance canister. Put a reference mark on the engine or firewall so that the new distributor may be easily installed in the same position.

**Step 5** – Loosen and remove the distributor hold-down bolt and clamp. Lift the distributor out. If the engine has been running within the past few minutes, the distributor housing may be hot and coated with hot engine oil. Wrap a shop towel around the distributor to avoid burning your hands and dripping oil.

**Step 6** – Lower the new distributor into position. The rotor should be pointing at the same fixed point as the discarded distributor and the vacuum canister aligned with the reference mark.

After the distributor has been lowered into place, you may find that it hasn't seated firmly against the support boss. This indicates that the lower end of the distributor shaft is not properly aligned with the oil pump drive rod. Do not attempt to force the distributor into position.

**Step 7** – Reinstall the hold-down clamp and thread the bolt in just

enough to exert a very slight pressure against the distributor. If the distributor is not firmly seated, rotate the engine until it drops down into place.

**Step 8** – With the distributor properly seated, tighten the hold-down bolt just enough so that the distributor is held in place, but can still be rotated with a little effort. Again, make sure that the vacuum canister is aligned with the reference mark.

**Step 9** – Remove the spark plug wires one at a time from the old cap and install them in the corresponding positions on the new one. It will also be necessary to transfer the coil and coil cover from the old cap to the new one (59107 only). After all wires have been transferred, verify that the wire in the terminal post that is aligned with the rotor leads to cylinder number one. If you are unsure of cylinder number position or firing order, this information can be found in the service manual that covers your particular engine. Install the distributor cap.

**Step 10** – Reconnect the pickup lead connector and the distributor-to-ignition harness into the new distributor cap.

**Step 11** – Connect a timing light. Start the engine and allow it to warm up sufficiently to idle smoothly. It may be necessary to rotate the distributor (either clockwise or counter-clockwise) before a smooth idle can be achieved. If the engine will not idle smoothly, the firing order may be incorrect or the rotor may not have been properly aligned during installation. Consult a service manual for corrective procedures.

**Step 12** – Consult the appropriate service manual to determine the factory recommended initial timing and idle speed. Set initial spark timing with the vacuum advance line disconnected and plugged. Advancing timing two to four degrees from the factory setting will usually provide improved performance and fuel economy. However, timing advance beyond factory specifications may result in detonation, which can cause engine damage. Listen carefully - if you hear the engine knocking or pinging, retard initial timing as required to eliminate it.

**Step 13** – Insert the supplied 3/32" hex wrench in the vacuum canister nipple and rotate the adjusting screw counter-clockwise until it bottoms against its stop, then turn four complete turns clockwise. This is approximately 7" dist. (14" eng.) at approximately 12" vacuum. This is a starting point for the vacuum advance adjustment. If surging or pinging is noticed at cruise RPM, turn the adjustment counter-clockwise until condition is no longer noticed. If more advance is needed, turn adjustment clockwise.

### TIPS FOR INCREASED PERFORMANCE AND GAS MILEAGE

Most distributors are equipped with two spark advance mechanisms. Centrifugal or mechanical advance is controlled by engine speed - as engine RPM increases, so does mechanical advance, up to a point. The total amount of mechanical spark lead (which varies according to the engine) is limited by a stop in the advance mechanism.

Vacuum advance is regulated by manifold vacuum which is a function of the load placed on the engine. Under light loads, such as when cruising at a steady speed on the highway, an engine can tolerate more spark advance than it can when under a heavy load such as when climbing a hill or accelerating at wide open throttle.

Vacuum advance rate may be adjusted. Again, the procedure is to run as much advance as the engine will tolerate without detonating. To increase the vacuum advance rate, insert the supplied 3/32" hex wrench in the

canister nipple and rotate it clockwise. Road test the car by accelerating at different rates, using part throttle in high gear. (High gear is suggested because lacking the torque multiplication of the lower gears, engine load is highest.)

If the engine does not ping or surge, insert the hex wrench in the canister nipple and rotate the adjusting screw in the clockwise direction. Road test the car again. If detonation is still not evident, repeat the adjustment/road test procedure until it is. Then slow down the vacuum advance rate

by rotating the adjusting screw counter-clockwise, one turn at a time, until evidence of surge disappears.

Your ACCEL Performance Distributor is now calibrated to provide the optimum combination of performance and fuel economy.

Insist on quality ACCEL parts for all your starting, charging and ignition system needs.

Estas instrucciones son para los siguientes productos ACCEL

## INSTRUCCIONES DE INSTALACIÓN

# DISTRIBUIDORES ELECTRONICOS DEL ALTO RENDIMIENTO

**59107 y 59107C** Distribuidores del alto rendimiento para sistemas de encendido de alto potencia (HEL) de motores Chevrolet con soporte de altura estandar

**En este paquete se incluyen las siguientes piezas:**

- 1 59107/59107C Distribuidor de alto rendimiento
- 1 Juego de herramientas para la bobina (sólo 59107)
- 1 Juego de montaje de la bobina (sólo 59107)

**Gracias por escoger productos ACCEL**

Prestolite Performance mantiene un departamento de servicio técnico altamente capacitado para responder preguntas técnicas, dar información adicional sobre los productos y ofrecer varias recomendaciones. Visite a su distribuidor local de ACCEL para obtener los precios específicos.

Prestolite Performance  
10601 Memphis Ave #12  
Cleveland, OH 44144  
(216) 688-8300 Ext. 500

Puede visitarnos en la web: [www.mrgasket.com](http://www.mrgasket.com)

### CÓMO INSTALAR SU DISTRIBUIDOR ELECTRÓNICO ACCEL DE ALTO RENDIMIENTO

Los distribuidores ACCEL de alto rendimiento son reemplazos directos con los pernos incorporados que ofrecen un mejor rendimiento y el potencial de ahorro de combustible. No obstante que la instalación es fácil, el leer estas instrucciones ANTES DE COMENZAR LA INSTALACION, le permitirá aprovechar al máximo el alto rendimiento que el distribuidor ACCEL es capaz de darle.

**Paso 1** – Después de desempacar el distribuidor, verifique que no haya ocurrido ningún daño durante el transporte; luego saque la tapa.

**Paso 2** – Si todavía no ha sacado del motor el distribuidor que va a cambiar, saque la tapa y desconecte de la tapa las bridas que van de la toma a la bobina. No saque en este momento los cables de conexión. Arranque el motor despacio hasta que la hoja del rotor señale un punto fijo del motor o de la pared de separación.

**Paso 3** – Desconecte de la tapa la brida que va del distribuidor al encendido.

**Paso 4** – Tome nota de la posición del dispositivo de adelanto por vacío. Haga una marca en el motor o en la pared de separación para poder instalar el nuevo distribuidor fácilmente en la misma posición.

**Paso 5** – Afloje y saque el perno y la abrazadera que sujetan hacia abajo el distribuidor. Levante y saque el distribuidor. Si el motor ha estado encendido hace pocos minutos, el alojamiento del

Distribuidor puede estar caliente y cubierto con aceite caliente del motor. Cubra el distribuidor con una tela para evitar quemarse las manos y que gotee el aceite.

**Paso 6** – Descienda el nuevo distribuidor a su sitio. El rotor deberá estar apuntando al mismo punto fijo del distribuidor que se ha sacado y el dispositivo para el vacío debe estar alineado con la marca de referencia. Después que se haya bajado el distribuidor a su sitio, puede ser que no se haya asentado firmemente contra la protuberancia de soporte. Esto indica que el extremo inferior del eje del distribuidor no está bien alineado con el vástago del impulsor de la bomba de aceite. No trate de forzar la posición del distribuidor.

**Paso 7** – Vuelva a colocar la abrazadera y atornille los pernos que sujetan hacia abajo sólo lo suficiente para ejercer una presión ligera sobre el distribuidor. Si el distribuidor no está firmemente asentado, gire el motor hasta que la unidad caiga en su sitio.

**Paso 8** – Con el distribuidor asentado adecuadamente, ajuste el perno de sujeción hacia abajo lo suficiente para que el distribuidor permanezca en su lugar, pero que todavía se pueda girar con un poco de esfuerzo. Compruebe otra vez que el dispositivo para el vacío esté alineado con la marca de referencia.

**Paso 9** – Retire los cables de las bujías uno por uno de la antigua tapa e instálelos en las posiciones correspondientes de la nueva tapa. También será necesario transferir la bobina y su cubierta de la antigua tapa a la nueva (sólo en 59107). Después que todos los cables se hayan transferido, verifique que el cable en el poste terminal que está alineado con el rotor vaya al cilindro número uno. Si no está seguro del número de posición del cilindro o del orden de

Encendido, puede encontrar esta información en el manual de servicio que se refiere específicamente a su motor. Instale la tapa del distribuidor.

**Paso 10** – Vuelva a colocar en la tapa del nuevo distribuidor el conector que va a la toma, y la brida que va del distribuidor al encendido.

**Paso 11** – Conecte una luz de sincronización. Arranque el motor y espere que alcance la temperatura suficiente para funcionar suavemente en neutro. Puede ser necesario girar el distribuidor (ya sea en el sentido de las agujas del reloj o en sentido contrario) antes de lograr que el motor funcione suavemente. Si el motor no lo hace, puede ser que el orden de encendido no esté correcto o que el rotor no se haya alineado bien durante la instalación, Consulte los procedimientos para corregir en un manual de servicio.

**Paso 12** – Consulte los manuales de servicio que correspondan para determinar la sincronización inicial que recomienda el fabricante y la velocidad en neutro. Establezca la sincronización inicial de las bujías con la línea de adelanto por vacío desconectada y enchufada. Adelante la sincronización de dos a cuatro grados en relación con la original de

fábrica, lo cual habitualmente le dará un mejor rendimiento y ahorro de combustible. Sin embargo, el adelantar la sincronización más allá de las especificaciones de fábrica puede dar como resultado detonaciones que pueden dañar el motor, Escuche con cuidado: si oye un golpeteo o sonido metálico en el motor, retroceda la sincronización inicial lo necesario para eliminarlos.

**Paso 13** – Coloque la llave hexagonal de 3/32" que se suministra en el conector roscado del dispositivo para el vacío y gire el tornillo de ajuste en sentido contrario a las agujas del reloj.

Hasta que llegue a su tope, luego regréselo cuatro vueltas completas en el sentido de las agujas del reloj. Esto es aproximadamente 7" en el distribuidor (14" en el motor) a aproximadamente 12" de vacío. Este es el punto de inicio para los ajustes de adelantos por vacío. Si nota oscilaciones o sonidos metálicos a RPM de cruce, gire los ajustes en el sentido contrario a las agujas del reloj hasta que ya no note esas condiciones. Si se necesita un mayor adelanto, gire los ajustes en el sentido de las agujas del reloj.

### **CONSEJOS PARA AUMENTAR EL RENDIMIENTO Y LAS MILLAS QUE SE OBTIENE CON LA GASOLINA**

La mayoría de los distribuidores tienen dos mecanismos para adelantar la chispa. El adelanto mecánico o centrífugo está controlado por la velocidad del motor: conforme aumentan las RPM del motor, también lo hace el adelanto mecánico hasta cierto punto. La cantidad total del avance mecánico de la chispa (que varía de acuerdo al tipo de motor) está limitado por un tope en el mecanismo de adelanto.

El adelanto por vacío está regulado por un múltiple de vacío que es una función de la carga que tiene el motor. Cuando la carga es liviana, como puede ser cuando se está en cruce a una velocidad constante en la carretera, un motor puede tolerar un adelanto de chispa mayor que lo podría hacer en una situación de mayor carga cuando está subiendo una cuesta o acelerando con el estrangulador bien abierto.

Para optimizar la aceleración con el estrangulador totalmente abierto, se necesita un adelanto mecánico relativamente rápido. Esto se puede obtener cambiando los resortes por unos más livianos. Cuando esté experimentando con tasas de adelanto mecánico, primero desconecte y

De nuevo, el procedimiento consiste en tener el mayor adelanto que el motor pueda tolerar sin detonar. Para aumentar la tasa de adelanto por vacío, inserte la llave hexagonal de 3/32" que se suministra en el conector del dispositivo y gírelo en el sentido de las agujas del reloj. Pruebe el coche en la carretera con diversas aceleraciones, con el estrangulador parcialmente abierto en alta velocidad (se sugiere alta velocidad, ya que al no tener la multiplicación de torsión de las velocidades bajas, la carga del motor es la más alta).

Si el motor no tiene sonidos metálicos ni oscila, inserte la llave hexagonal de 3/32" que se suministra en el conector del dispositivo y gírelo en el sentido de las agujas del reloj. Pruebe nuevamente el coche en la carretera. Si la detonación todavía no es evidente, repita la secuencia de la ajuste y prueba en carretera hasta que lo sea. Luego disminuya la tasa de adelanto por vacío girando los tornillos de ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj, una vuelta cada vez, hasta que la evidencia de oscilaciones desaparezca.

Ahora ya está calibrado su distribuidor ACCEL de alto rendimiento para darle la combinación óptima de rendimiento y ahorro de combustible.

Insista en las piezas de calidad ACCEL para todas sus necesidades de sus sistemas de arranque, carga y encendido.



ACCEL IS A TRADEMARK OF PRESTOLITE PERFORMANCE  
10601 MEMPHIS AVE #12, CLEVELAND, OH 44144  
216.688.8300 FAX 216.688.8306

FORM 0094A  
(REV. D) 10/11  
Made in China  
Printed in CHINA