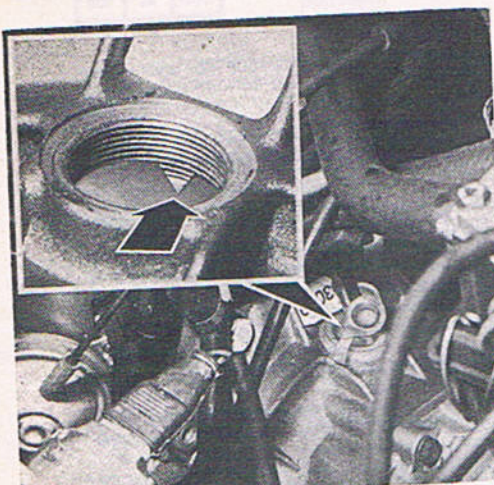


ALLUMAGE TSZ

- Introduire un tournevis entre les deux tétons (2) du plateau porte-rupteurs et dans l'encoche du contact du rupteur.
- Régler l'écartement des contacts à 0,45 mm.
- Graisser légèrement la came (3) ou le feutre graisseur sur l'arbre et souffler le corps de l'allumeur à l'air comprimé.
- Procéder au contrôle ou au réglage définitif à l'aide d'un contrôleur d'angle de came ou d'un Dwellmètre.

CALAGE DE L'ALLUMEUR

- Brancher une lampe stroboscopique et ôter l'obturateur sur carter d'embrayage.
- Faire tourner le moteur au ralenti, flexibles de dépression branchés.
- Projeter des éclairs sur le repère du point d'allumage au ralenti et tourner l'allumeur pour obtenir l'alignement des repères.
- Bloquer la vis de calage du boîtier de l'allumeur et vérifier le réglage du point d'allumage.



Calage de l'allumeur
Repère fixe.

PHOTO KITA

PRECAUTIONS A PRENDRE POUR NE PAS DETERIORER L'ALLUMAGE TRANSISTORISE

- Ne brancher et débrancher les câbles que lorsque le contact d'allumage est coupé.
 - Ne pas remplacer la bobine par un autre type.
 - Ne brancher aucun condensateur à la borne 1.
 - Si l'on a besoin de faire tourner le moteur au démarreur sans le faire partir, débrancher le câble de haute tension de l'allumeur et le mettre à la masse.
- Le démarrage du moteur avec un chargeur rapide n'est autorisé que pendant une minute.

VERIFICATION DU CAPTEUR D'ALLUMAGE TRANSISTORISE

- Débrancher les fiches du capteur de stabilisation de ralenti et les relier entre elles.
- Débrancher le câble de haute tension de l'allumeur et le mettre à la masse.
- Débrancher de l'allumeur la fiche allant au transmetteur de Hall.
- Brancher un voltmètre entre la borne 15 (+) et la borne 1 (-) de la bobine.
- Mettre le contact d'allumage : pendant une seconde environ, la tension doit être de 5 à 6 volts, puis doit retomber à 0 volt.
- Si la tension indiquée est supérieure à 0 volt pendant plus d'une seconde, couper immédiatement le contact : le capteur est défectueux, procéder à son remplacement.
- Mettre à la masse un court instant le câble vert de l'allumeur (raccord central) : la tension doit monter un bref instant à environ 5-6 volts. Si la tension ne monte pas, remplacer le capteur.
- Couper le contact.
- Brancher le voltmètre au câble rouge et au câble marron (raccords extérieurs de la fiche du transmetteur de Hall).
- Mettre le contact : la tension relevée doit être de 10 volts minimum, sinon remplacer le capteur.

VERIFICATION DU TRANSMETTEUR DE HALL

- Vérifier auparavant le capteur d'allumage.
- Débrancher les fiches du capteur de ralenti et les relier entre elles.
- Débrancher le câble de haute tension de l'allumeur et le mettre à la masse.
- Brancher une lampe témoin entre les bornes 15 (+) et 1 (-) de la bobine et actionner le démarreur pendant 5 secondes : la lampe témoin doit cliqueter. Dans le cas contraire, remplacer l'allumeur.

REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE

- Amener le moteur à sa température normale de fonctionnement (mini 60° C).
- Contrôler le régime de ralenti (800 ± 50 tr/mn) et laisser les flexibles de dépression branchés.
- Débrancher les fiches du capteur de stabilisation de ralenti et les relier entre elles (si monté).
- Déposer l'obturateur sur carter d'embrayage et braquer une lampe stroboscopique. Attention, le repère fixe n'est pas apparent sur le dessus et il faut se pencher pour l'apercevoir.
- Tourner le corps de l'allumeur pour obtenir l'alignement des repères.

1

ALLUMEUR

1. Allumeur complet - 2. Tête de distributeur - 3. Coiffe de blindage - 4. Charbon - 5. Doigt - 6. Pare-poussière TSZ - 7. Pare-poussière - 8. Pignon d'entraînement - 9. Cavalier de blocage - 14. Capusle à dépression - 15. Condensateur - 16. Filtre de déparasitage - 17. Générateur d'impulsions - 18. Goupille cylindrique - 19. Rondelle expansible - 20. Segment d'arrêt - 21. Connecteur - 23. Jeu de contacts.

