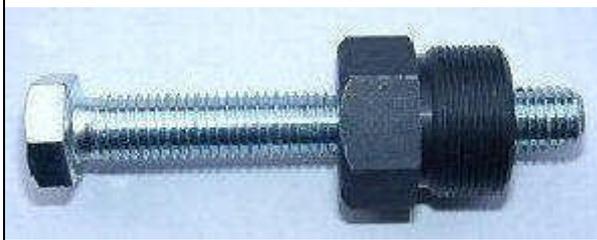


Powerdynamo redonne vie et lumière à vos anciennes



Pour le démontage du nouveau rotor n'utilisez que notre extracteur et **rien d'autres** M27x1,25 .

En cas de destruction des aimants du rotor la garantie ne jouera pas:



Vous avez reçu ces pièces:

- * plaque de base avec le stator
- * Rotor
- * avance électronique
- * Régulateur /redresseur
- * bobine double électronique
- * Relais avec ses câbles
- * vis de maintien du rotor M8 avec sa rondelle d'appui
- * 3 vis M5
- * fil électrique et cosses

Attention le capteur n'est pas fixe car il doit être ajusté, seulement une fois le réglage fait celui ci doit être fixe correctement.

Installez vous confortablement avant de commencer le travail ,si possible sur un pont élévateur.

Déconnectez la batterie et enlevez la de la moto. Videz le réservoir et déposez le



allumage n°7167999



allumage n°7067999

Débranchez maintenant tout les câbles de l'alternateur et enlevez le de la moto



L'allumage d'origine ne sera plus utilisé et vous pouvez l'enlever complètement.



Installez la nouvelle plaque de base avec le stator à la place de votre alternateur.

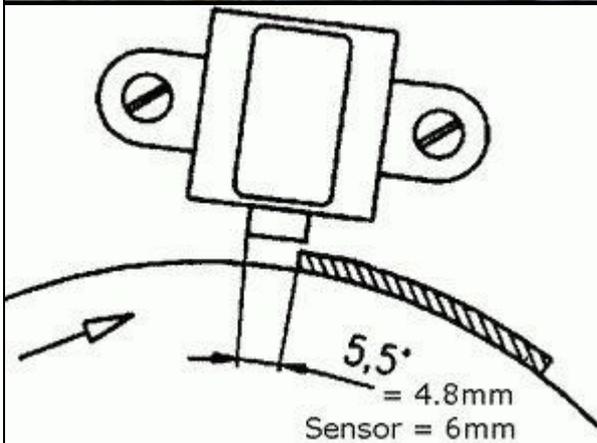
Le capteur se trouve à peu près à 1H30 fixez la platine avec les trois vis fournies (M5). Installez la platine en prenant soin de mettre les vis au milieu des lumières de manière à garder une possibilité de réglage

Le câble monte et passe par le trou dans le carter moteur arrière



Regardez le nouveau rotor vous y verrez sur le pourtour une languette métallique rapportée ,c'est elle qui déclenche l'étincelle .Le système calcule automatiquement l'avance à l'allumage en fonction de la vitesse de rotation du moteur et la calcule en fonction du temps de passage de la languette devant le capteur

SUR L'IMAGE EST REPRESENTE LA POSITION AU POINT MORT HAUT.



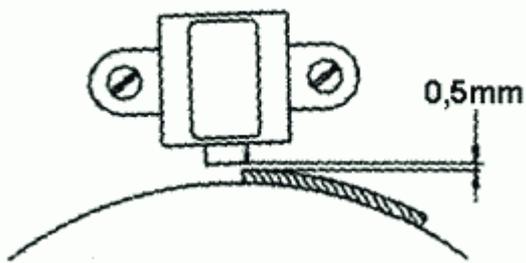
POSITION (1)

La position de la languette par rapport au capteur détermine l'avance à l'allumage
La position maximale de l'avance se trouve lorsque la languette se trouve dans la position représentée ;Plus simplement c'est lorsque la languette se trouve à 1 mm à l'intérieur à partir du côté droit du capteur (1).



Enlevez la bougie. Installez le nouveau rotor sur le vilebrequin de manière à pouvoir tourner le moteur. Amenez le moteur sur la position FZ (visible dans le trou de réglage). Enlevez de nouveau le rotor sans changer la position du vilebrequin et replacez le de nouveau dans la position indiquée plus haut (1) .

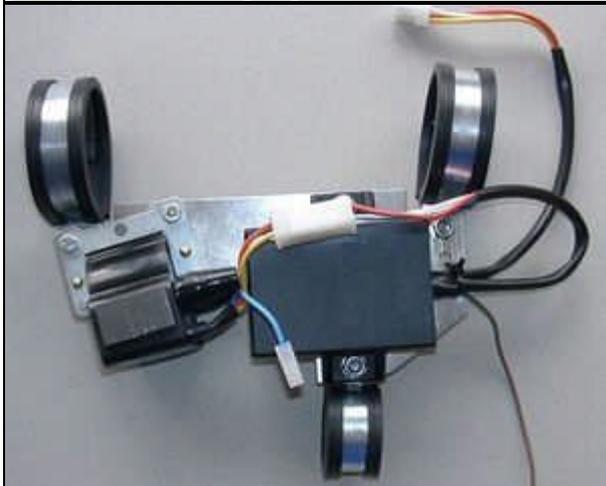
Dans cette position serrez le rotor .Faites attention en faisant cela de ne pas changer la position du vilebrequin sinon le réglage serait à refaire. Contrôlez en faisant un tour moteur que le réglage est toujours bon ,un décalage de 1 ou 2 mm n'a aucune incidence .



Tournez le rotor à la main et contrôlez la distance entre le capteur et la languette ,vous devez la régler à environ 0.5 mm. La distance se règle en desserrant les deux vis de maintien du capteur ,en ajustant puis en resserrant les vis correctement (en cas de desserrage le capteur viendrais à toucher le rotor et être détruit).

Contrôlez aussi que le rotor ne touche pas sur la plaque de base.

L'allumage est maintenant réglé. Vous pouvez aussi retoucher le réglage à l'aide des lumières pratiquées dans la plaque de base.



Installez maintenant le régulateur électronique, le module de commande ,la bobine et le relais à une place appropriée (par exemple comme sur la photo sur le cadre sous le réservoir ou tout autre place disponible sur votre machine).



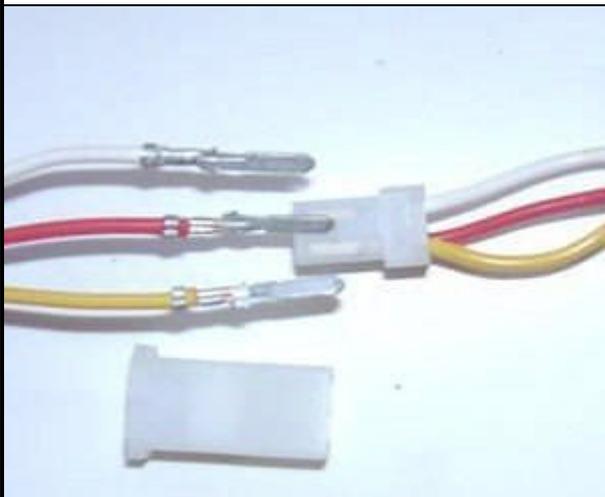
Regardez maintenant le module d'avance électronique ,vous pouvez y voir 4 petit interrupteurs qui vous permette de sélectionner la courbe d'avance désirée. A l'origine BMW règle l'avance à 9°-40° de 800-2500 tr/mn .



Avance 9° au ralenti 38° à 3.000U/min



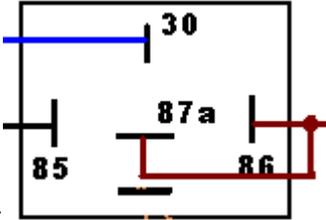
Avance de 10°-40° (3.000U/min) à partir de 8.500U/min 0° limitation du régime moteur

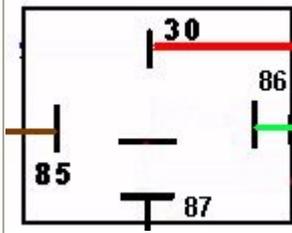


- Pour faciliter le passage du câble par des ouvertures étroites la prise de courant du câble conduisant les câbles du stator au module de commande ne sont pas montés sur les cosses à l'extrémité du câble. Maintenant vous pouvez les monter. Les cosses entrent dans la prise. vérifiez la position correcte des câbles (couleur) dans la prise ! strictement blanc sur blanc , rouge sur rouge et jaune sur jaune

Réaliser le câblage comme indique sur le plan:

* contrôlez que les embouts des câbles rouges , blancs et jaunes venant du stator soient bien enclenchés dans les prises et ne soient pas pliées (petites cosses fragiles !)	
* dans la deuxième prise du module de commande les fils sont rouge, blanc et bleu/blanc ,elle est connectée avec la prise de la bobine ,le rouge reste rouge, le blanc reste blanc ,mais le bleu/blanc devient jaune sur la bobine.	
* le fil marron a cosses plate ronde venant du stator et le fil marron du module de commande sont tout les deux reliés à la masse de la bobine. Réalisez une connexion irréprochable (rondelle éventail)	
* les deux câbles noir du nouveau générateur	...viennent sur les broches 1/4 du nouveau régulateur. Aucun risque d'inversion ils sont

		interchangeable (courant alternatif)
*	le nouveau câble marron avec une cosse ronde plate a un bout	... sur la borne 3 du régulateur /redresseur et sur la masse, soit de la batterie soit du cadre. ATTENTION PAS D'INVERSION AVEC LE PLUS !
*	le nouveau fil rouge avec une cosse plate ronde	... réalise la liaison entre la borne 5 du régulateur et le plus de la batterie ou le plus du faisceau (borne 51/30 du contacteur qui venait de la batterie) en cas de non utilisation de la batterie.
	le fil bleu/blanc de la bobine est le fil de coupure moteur ,mis à la masse le moteur s'arrête. Pour l'essai il est préférable de ne pas le brancher et de bien contrôler une fois le moteur démarré que sa mise a la masse coupe le moteur.	
*	<p>méthode avec</p>  <p>relais:</p>	le relais est pré-câblé .Il vous faut amener le long fil noir jusqu'au fil qui allait borne 15 de la bobine et les relier ensemble .Le fil bleu (borne 30)du relais est relié au fil bleu/blanc de la bobine et le fil marron avec cosse ronde à la masse.
	Variante sans Batterie:	Le Relais n'est pas utilisé, installez un interrupteur de mise à la masse du fil bleu/blanc du module d'avance.
*	le fil vert/rouge du nouveau régulateur	... est le fil de contrôle de charge pour le branchement d'un ampèremètre. C'est à dire borne 61 de l'ancien régulateur, sans batterie il est alors inutile.
	le câble d'allumage	<p>... est à visser dans la bobine et à recouvrir de sa protection . Il est plus facile de la faire avant le montage de la bobine .<u>Le fil livré doit être impérativement utilisé et aucun autre.</u></p> <p>Il est recommande de changer les bougies et l'antiparasite (de résistance comprise entre 0-2 K ohm) .</p>
*	<p>PRECAUTION: avant d'installer la nouvelle batterie et de démarrer contrôler posément toutes les prises et le passage de chacun des câbles N'oubliez pas de changer vos ampoules contre des 12 volts,de même que la batterie si vous en utilisez une. Le klaxon lui peu rester.</p>	



suppression du relais anti démarrage: monter à la place un relais type BOSCH 0332 209 150 20/30A) ou équivalent, et branchez le fil noir venant du démarreur sur la borne 87, les deux fils rouge reliés ensemble(+ après contact) sur la borne 30, le fil marron arrivant du bouton poussoir de démarrage sur la borne 85 ,et les fils vert qui alimentaient les bobines sur la borne 86, en même temps que le fil noir du relais de coupure moteur

consignes de sécurité !!!

- # Les systèmes d'allumage génèrent de la haute tension .Avec nos bobines une tension de 40.000 volts est atteinte. C'est pourquoi en cas de conditions défavorables cela peut provoquer non seulement des brûlures électriques mais aussi des problèmes cardiaques, c'est pourquoi il est toujours recommandé d'être suffisamment éloigné de l'électrode et des câbles hautes tensions et en cas d'essai de toujours veiller à ce que la bougie soit bien reliée à la masse de manière à évacuer le courant
- # Après le montage bien s'assurer que les vis de maintien du stator et du capteur sont bien serrés!
- # Avant d'incriminer l'allumage: penser à contrôler tout le reste, toutes nos pièces sont contrôlées avant l'envoi. N'essayez en aucun cas de mesurer une quelconque tension sur la bobine vous ne feriez que détruire ou bien l'appareil ou bien l'allumage. Prenez particulièrement attention à réaliser une bonne masse
- # Ne pensez surtout pas que l'étincelle est faible ,plus l'allumage et les bougies sont bonnes plus l'étincelle est fine et bien bleue. Les allumages classiques ne donnent avec 10 000 volt que très peu d'énergie et une étincelle jaune et épaisse , l'allumage électronique avec 40 000 volts donne une étincelle fine et dense .
- # Le rotor doit atteindre une certaine vitesse avant de produire une étincelle ,c'est pourquoi une rotation lente (action du kick à la main) ne produit pas d'étincelle .
- # Attention en cas d'allumage double si une bougie est débranchée l'autre ne marche pas
- # Ne jamais faire de soudure électrique sans débrancher complètement tout l'allumage
- # L'électronique est sensible à l'inversion de polarité aussi toujours bien contrôler le sens de montage de la batterie.
- # Faites attention en installant le rotor de ne pas abîmer les masses magnétiques de même évitez tout coups portés sur le rotor

- # N'utilisez aucun antiparasite d'une résistance de plus de 5 Kohms.
- # Vous pouvez aussi huiler légèrement le rotor a l'extérieur pour éviter la rouille
- # N'utilisez pour démonter le rotor que l'extracteur et rien d'autres
- # Suivez tout ces conseils mais ne vous laissez pas démoraliser des milliers de client utilisent déjà nos allumages sans problèmes

