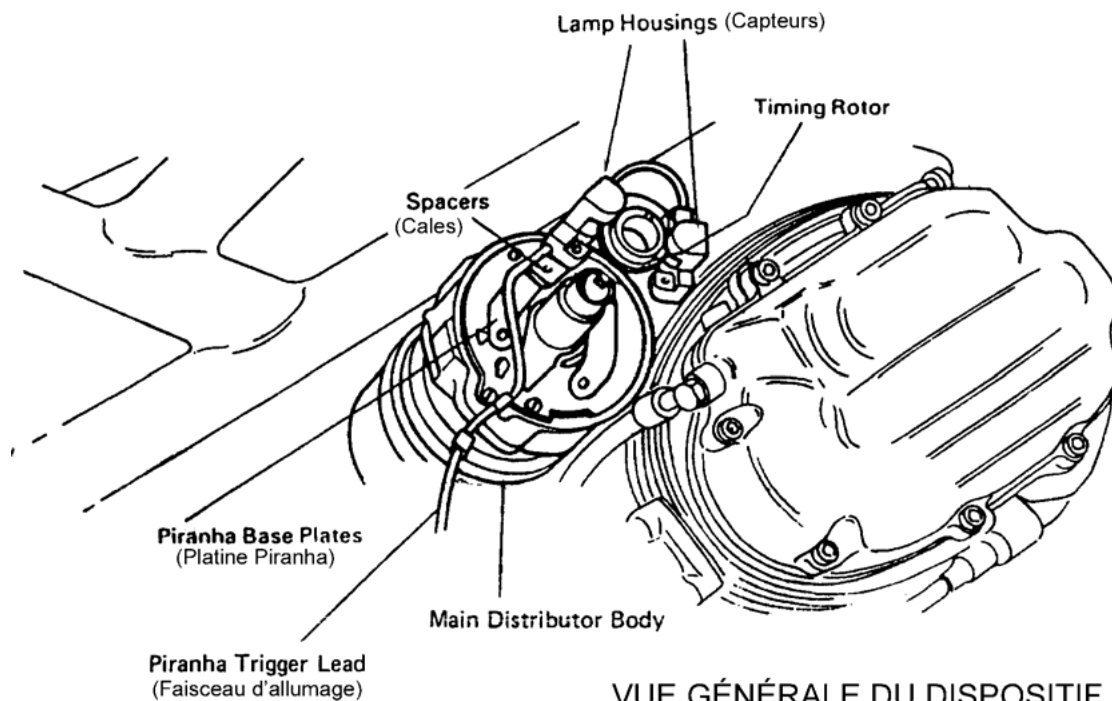


ALLUMAGE PIRANHA

Newtronic Systems

<http://www.newtronic.co.uk/system/index.html>

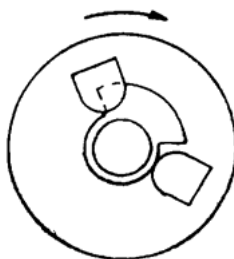
Allumage électronique pour "gros" bloc Moto Guzzi à 2 rupteurs.



INSTRUCTIONS DE MONTAGE

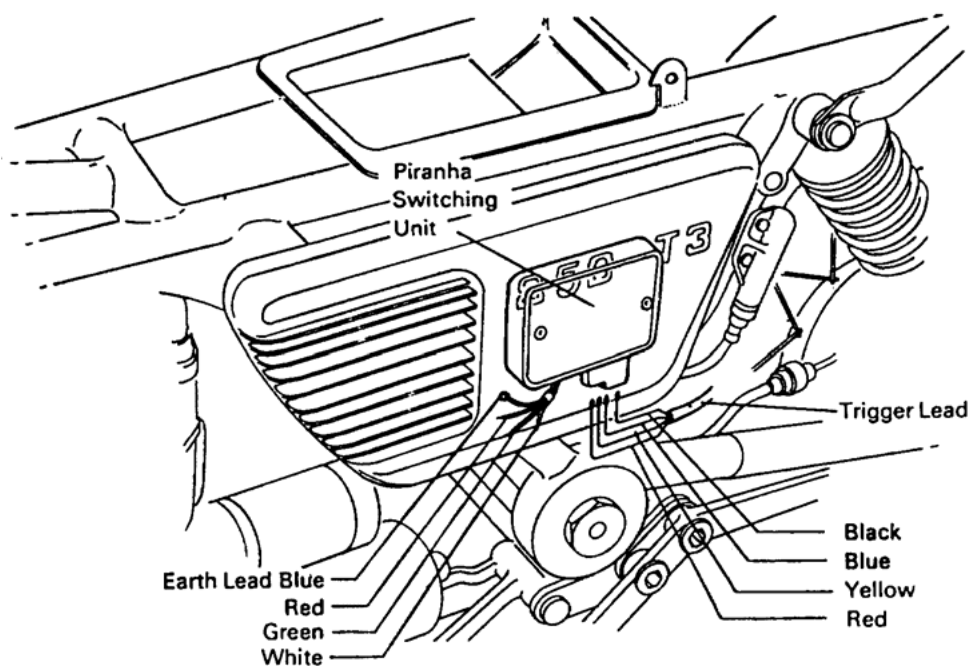
1. Lire la totalité des instructions et prendre connaissance des éléments constituant le kit ainsi que des schémas de montage
2. Ôter/Lever la selle et débrancher la masse Batterie
3. Ôter le réservoir d'essence
4. Ôter le couvercle de l'allumeur
5. Ôter la platine porte rupteurs ainsi que la connectique. Noter que le câble vert correspond au cylindre gauche et que le rouge correspond au cylindre droit
Le condensateur peut-être laissé en place sur le coté gauche de l'allumeur mais il n'est pas utile dans le montage du kit (ne pas le brancher)
6. Aligner les traits rouges du rotor avec la fente de la came et engager à fond le rotor. Ne pas forcer. S'il y a du jeu entre le rotor et la came, bloquer avec de la Loctite™
7. Monter la platine Piranha à l'aide des vis de fixation des rupteurs.

Direction of Rotation

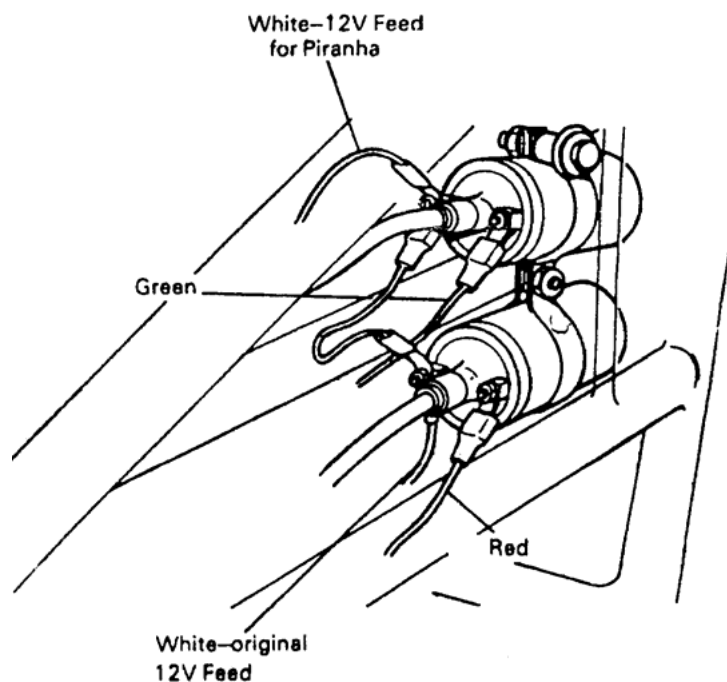


8. Ôter le cache latéral gauche et passer le faisceau d'allumage (Trigger Lead) en travers du cadre, devant la boîte à air, pour le faire sortir coté gauche, sous le cache latéral

9. Raccorder le faisceau d'allumage (Trigger Lead) au bloc électronique comme indiqué sur le schéma et étancher le connecteur à l'aide de la pâte fournie



10. Faire passer le faisceau des bobines le long de tube de cadre supérieur gauche et connecter le câble vert à la borne négative de la bobine gauche, le câble rouge à la borne négative de la bobine droite et le câble blanc (12 V fourni par le bloc électronique) à l'une des bornes positives. Fixer le faisceau à l'aide des serre-câbles fournis



11. Raccorder le câble bleu à la borne négative de la batterie
 12. Nettoyer l'intérieur du cache latéral gauche, ôter la feuille de protection de l'adhésif situé sur le bloc électronique et fixer le bloc à l'intérieur du cache latéral
 13. Remonter le réservoir et les caches latéraux

MACHINES DONT LES BOBINES SONT FIXÉES DERRIÈRE LE CACHE LATÉRAL GAUCHE

Les instructions de montage sont les mêmes aux exceptions suivantes :

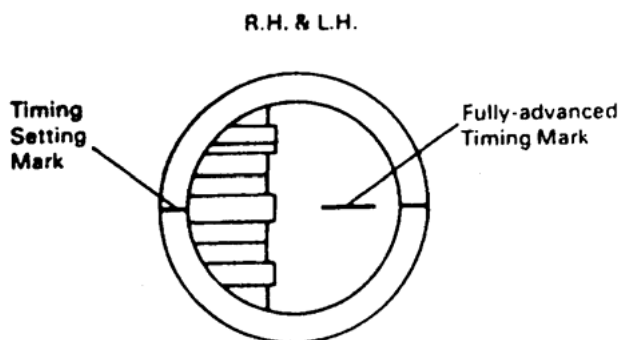
- Le bloc électronique sera fixé à l'intérieur du cache latéral droit ou devant la batterie
- Les câbles rouge et vert du bloc électronique seront raccordés aux câbles de même couleur sur le faisceau principal, aux places occupées par les câbles provenant antérieurement de l'allumage à rupteurs

RÉGLAGE DE L'ALLUMAGE

À présent que les éléments sont en place, il reste à régler le point d'allumage. Ceci ne doit pas être fait sous forte lumière (soleil, lampe torche) car le réglage en serait affecté.

La procédure de réglage est sensiblement la même qu'avec des rupteurs sauf qu'une lampe stroboscopique est nécessaire. Noter que l'allumage se fait lorsque le rotor quitte un capteur. Le rotor doit passer librement dans les capteurs.

1. Ôter le cache caoutchouc masquant l'accès au volant moteur
2. Raccorder la lampe stroboscopique au cylindre gauche et démarrer le moteur
3. Laisser chauffer quelques minutes et aligner la marque de pleine avance à 5000 trs, tout en tournant l'allumeur. Cette marque d'allumage correspond à une avance à 39° av PMH. Il peut être utile de surligner le repère gravé sur le volant moteur avec un trait blanc



4. Passer au cylindre droit mais l'ajustement de la pleine avance se fera en bougeant la platine mobile de l'allumeur
5. Contrôler que toutes les vis sont serrées et que l'allumeur est bloqué en position
6. Poser le capot d'allumeur fourni
7. Reposer le cache caoutchouc

DÉFAUTS - REMÈDES

LE MOTEUR NE DÉMARRE PAS

CÂBLAGE DÉFECTUEUX

- Contrôler les connexions aux bobines et que le 12V en provenance de la clé de contact est bien raccordé aux bobines
- Contrôler la qualité de la mise à la masse
- Contrôler que les connexions au bloc électronique sont respectées, notamment au niveau du faisceau d'allumage (Trigger Lead)
- Contrôler la qualité des connecteurs intermédiaires et notamment chaque pinoche

RETOURS DE FLAMMES

- Rotor décalé de 180°
- Connexions inversées aux bobines
- Débrancher le condensateur

ÉNERGIE INSUFFISANTE

- Batterie à plat
- Pas d'essence

DÉFAUT DE ROTOR

- Le rotor ne passe pas correctement devant les capteurs : repositionner les capteurs après avoir dévissé les vis de réglage
- Le rotor abîme le câblage des capteurs : retourner le kit d'allumage au fournisseur

DÉFAUT DU BLOC ÉLECTRONIQUE

- cf "Contrôle du dispositif électronique"

LE MOTEUR DÉMARRE MAIS TOURNE MAL

LE MOTEUR NE PREND PAS SES TOURS

- Mécanisme d'avance automatique défectueux
- Point d'allumage effectué au mauvais repère
- Mécanisme d'avance automatique mal placé

LE MOTEUR BOITE À BAS RÉGIME

- Contrôler toutes les connexions, plus particulièrement la masse

- Le rotor ne recouvre pas les capteurs
- Calage d'allumage défectueux
- Défaut du système d'allumage

LE MOTEUR TOURNE SUR UN CYLINDRE

- Contrôler toutes les connexions
- Le rotor ne recouvre pas les capteurs
- Défaut du système d'allumage

LE MOTEUR BOITE À HAUT RÉGIME

- Contrôler toutes les connexions
- Présence d'eau dans le câblage Haute Tension
- Bougies défectueuses
- Antiparasites défectueux
- Défaut du système d'allumage

CONTRÔLE DU DISPOSITIF ÉLECTRONIQUE

À faire dans l'ordre. Si les contrôles ci-dessous sont positifs, le matériel est en état de fonctionnement.

BLOC ÉLECTRONIQUE

- Sur le bloc électronique, débrancher les câbles des capteurs
- Ôter les câbles HT des bougies
- Raccorder 2 autres bougies aux câbles HT et les poser sur les cylindres
- Mettre le contact
- Faire toucher très momentanément le câble rouge et le câble bleu des capteurs : une étincelle doit apparaître à une bougie
- Opérer de même entre le câble rouge et le câble noir : une étincelle doit apparaître à l'autre bougie
- **NE PAS COURT-CIRCUITER LE CÂBLE ROUGE ET LA MASSE**

Le bloc est en état si les manipulations ci-dessus sont concluantes.

CAPTEURS

Ils seront contrôlés après que le bloc électronique aura été contrôlé.

- Raccorder le faisceau d'allumage au bloc électronique
- Laisser les bougies où elles sont
- Masquer/démasquer chaque capteur à l'aide d'un petit morceau de carton : chaque bougie doit émettre une étincelle.

DIFFICULTÉS DE CALAGE

- Une lampe stroboscopique au Xénon doit être utilisée, non pas une à tube néon (lumière de couleur différente)
- Le mécanisme d'avance automatique intégré à l'allumeur doit être libre et fonctionner normalement
- Contrôler les repères d'allumage gravés sur le volant moteur avec une pige. *Noter que sur la couronne de démarreur, 2° correspondent à une demi dent. Entre 2 dents, il y a donc 4°. Ceci permet de contrôler la position des repères de pleine avance.*

SCHÉMA DE CÂBLAGE

