

*POWERDYNAMO REDONNE VIE ET LUMIÈRE A VOS
ANCIENNES*

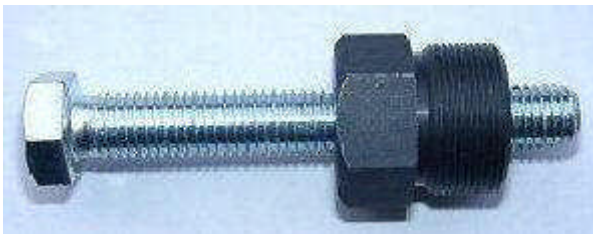
Systeme 70 26 799 00

Version 12. 10. 2007

<u>IMPORTANT:</u>	Lisez absolument toute la notice avant de commencer le démontage.
	Au cas ou vous n'auriez pas les connaissances mécaniques nécessaire : Laissez faire un professionnel ,vous y gagnerez en temps et en argent et évitez ainsi de détruire le kit ou, et même ,la moto.
	Si vous avez un accès internet alors regardez la documentation en ligne, la vous pourrez voir les photos agrandies et obtenir plus de renseignements
	Lors du déballage des pièces contrôlez que vous avez bien tout reçu et que le système correspond à votre machine de même si vous n'avez pas commandé l'extracteur ,réparez cette erreur tout de suite ,il est indispensable, et est utilisable sur tout nos systèmes .
	Nous prenons le plus grand soin à emballer nos produits, spécialement le rotor qui en aucun cas ne doit recevoir de coups qui risqueraient alors de décoller les aimants, lors du déballage contrôlez que les aimants ne soient pas décollés en essayant de les faire bouger avec le doigt ,au cas ou appelez nous .



- **Vous avez besoin des outils suivants:**
 - clef Allen 5 mm et 6 mm
 - clef plate 10
 - un extracteur adapte pour l'ancien rotor



Pour enlever le nouveau rotor il vous faut un extracteur M27x1,25.

Attention en cas d'utilisation d'un tournevis ou d'un extracteur à griffes vous détruiriez les aimants du rotor et la garantie ne joueras pas!



- **Vous avez reçu ces pièces:**
 - plaque de base pré montée
 - Rotor
 - bobine
 - Régulateur
 - Relais avec câble marron, noir et bleu
 - 4 vis, une rondelle en U
 - Câbles rouge et marron
 - 2 Cosses

Contrôlez d'abord que votre NSU est bien stable et que vous avez un accès facile à l'alternateur

Enlevez la batterie de la moto. Maintenant c'est à vous de décider si vous gardez une batterie ou non. D'un point de vue technique le système peut très bien fonctionner sans batterie. Au cas où vous avez des clignotants alors vous devrez monter un CONDENSATEUR (20.000mF/16 V) à la place de la batterie. N'oubliez pas que vous aurez désormais du 12 volts et n'oubliez pas de changer les ampoules, le klaxon lui peut rester.



Retirer la dynamo et la bobine. Enlevez la clavette sur le cône du vilebrequin avec une pince. Elle n'est plus nécessaire! N'oubliez pas de le faire, autrement vous ne pourriez pas adapter le nouveau rotor correctement. Pas de crainte, la clavette n'a pas pour but de tenir le rotor sur le vilebrequin. Elle ne sert uniquement qu'à simplifier le montage et n'est plus nécessaire dans le nouveau système



Regardez maintenant la plaque support du stator et la grosse bobine noire a peu près a 12h a cote vous y verrez un point, souligné en rouge sur la photo C'est votre point de calage de l'allumage

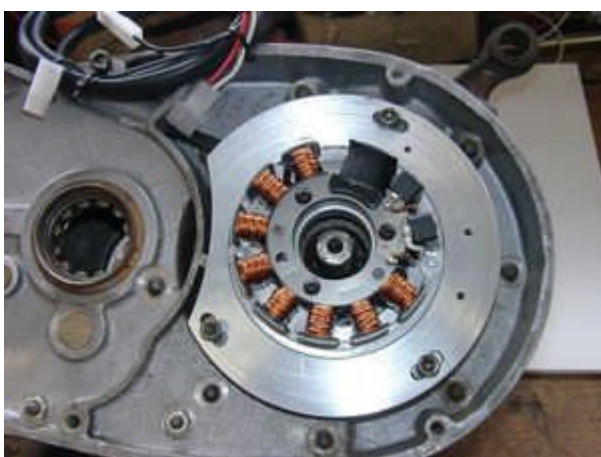
ATTENTION:

Si vous devez démonter le stator de la plaque de base faites absolument des repères pour le remonter dans la même position



Regardez le nouveau rotor. Vous y verrez un repère sur le pourtour extérieur c'est le point de calage pour l'allumage.

Il est utile de souligner la marque avec un feutre de couleur de manière à mieux la voir au moment du réglage



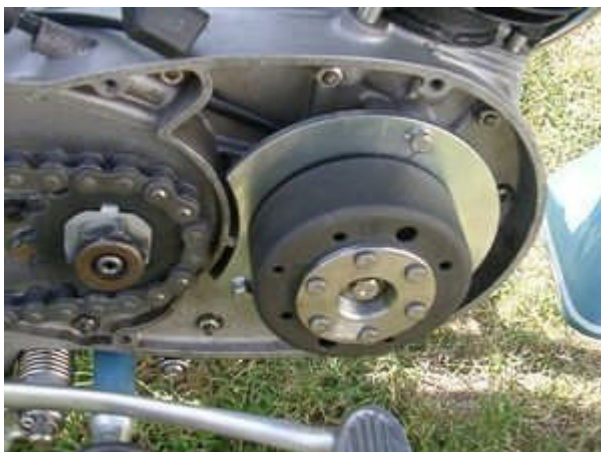
Installez maintenant le nouveau stator a la place de l'ancien (vis m6 x 20) en laissant une possibilité de réglage de celui ci d'un cote ou de l'autre (en mettant les vis au milieu des lumières) La bobine noire doit se trouver environ à 1 h 00. Attention de ne pas endommager le stator



Enlevez la bougie, et amenez le piston au point d'allumage (2.8- 3 mm du PMH, la plus haute position que le piston peu atteindre). Installez alors le rotor sans le serrer de manière a pouvoir vous en servir pour tourner le moteur au lieu d'utiliser le Kick.

Le moteur au point mort haut enlevez doucement le rotor (sans changer la position du vilebrequin) et remplacez le de manière a avoir les repères en coïncidence l'un de l'autre

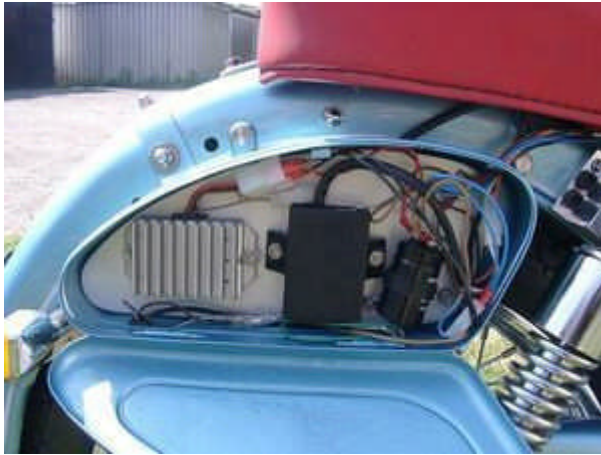
(la photo montre un moteur similaire)



.Serrer le rotor avec la vis M8 x 40 sans oublier la rondelle
Faites attention de ne pas bouger le vilebrequin ou le rotor car dans ce cas tout le réglage serait à refaire. Remonter la bougie dans la culasse



Monter la nouvelle Bobine à une place adéquate (ex sur la photo), cela peu être aussi dans un coffre laisser une des vis desserrés car il vous faudra a cet endroit amener un fil de masse



Il vous reste à installer le nouveau régulateur et le relais sur la machine (la photo montre un moteur de MAX qui possède en plus un boîtier de gestion d'avance)

pour le câblage reportez vous maintenant au schéma électrique 71ir12 soit:

Um den Kabeldurchgang durch enge Öffnungen zu erleichtern bzw. erst zu ermöglichen, wurde der Stecker des zur neuen Zündspule führende Kabels von der neuen Lichtmaschine noch nicht auf die Kontaktfahnen am Kabelende gesteckt. Sie sollten den Stecker erst befestigen, wenn das Kabel endgültig durch die Motoröffnung geführt wurde. Dazu ...

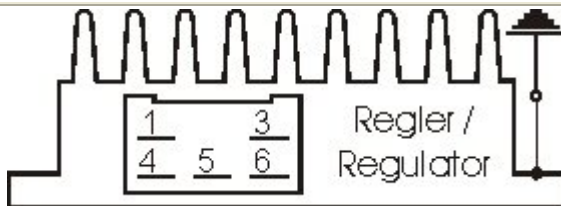


.La prise n'est pas monte en bout des câbles de manière à faciliter leur passage .Lorsque ceux ci sont installés il vous faut alors les encliqueter dans la prise ,ne vous trompez pas, prenez votre temps :le rouge va sur le rouge et le blanc sur le blanc. Une fois encliqueté les prises sont indémontables..

- blanc sur blanc
- rouge sur rouge

Si vous vous êtes trompé er que vous deviez démonter de nouveau la prise alors utilisez pour cela un trombone et à l'aide d'une des branches enfoncée dans la prise dégagez le cliquet et tirez sur le fil .

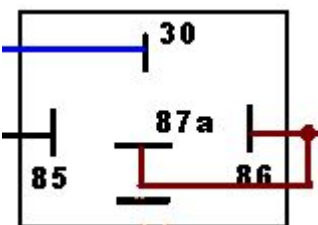
Le fil marron de l'alternateur avec cosse plate ronde est branché sur le support de la bobine (masse) .Sans cette liaison le système ne fonctionne pas ,ne vous contentez pas de la masse du cadre . .



Le nouveau régulateur est équipé d'une prise 6 broches ,une prise est livrée avec le système, permettant d'installer les différents fils .

* Les deux fils noirs sortant de l'alternateur ...

...viennent sur les bornes 1/4 du nouveau régulateur, dans n'importe quel sens .

*	Le fil marron avec cosse plate ronde relie la borne 3 du régulateur avec la masse ou le moins batterie attention à l'inversion avec le + ,le module serait alors détruit
*	Le fil rouge avec cosse ronde plate relie la borne 5 du régulateur avec la borne + de la batterie ou la borne de la boite à fusibles sur laquelle arrivait l'ancien câble de la dynamo (borne 51).
Assurez vous de bien avoir entre la batterie et l'utilisation un fusible de 08 ampères ,si vous avez un fusible plus fort alors changez le impérativement		
*	Le fil vert/rouge ,borne 6 du régulateur est pour le branchement du contrôle de charge (voyant), sans batterie il ne sert à rien
<p>Le câble bleu de la bobine</p> <p>Mis à la masse ,le moteur s'arrête !</p> <p>Conseil: En cas de problèmes de démarrage, tout d'abord débrancher ce fil. La plupart du temps le problème est résolu et la panne doit être cherchée dans le contacteur .</p> <p>Variante avec interrupteur additionnel : Le relais n'est pas monté . Le fil bleu (/blanc) de la bobine doit être relié par l'intermédiaire d'un interrupteur (bouton poussoir) à la masse, par exemple au guidon.</p> <p>Avec batterie: Reliez le fil marron du relais (borne 87a et 86)avec la cosse plate ronde de masse. Amener le long fil noir du relais (borne 85) à un plus après contact câ (borne 15 ou 54 sur les motos allemandes) .</p> <p>Reliez le fil bleu de la borne 30 du relais au fil bleu de la bobine .Au cas ou vous auriez un problème de batterie vous pourriez alors rouler en le débranchant ,mais attention le moteur ne s'arrêterais plus sauf à le relier de nouveau à la masse</p>		
<p>brochage du relais :</p>  <p>Le fil marron des bornes 87a et 86 vient à la masse</p> <p>Le noir va au contacteur à clef (+ contact)</p>		
*	Le câble de haute tension (bougie) vissez le dans la bobine et protégez l'entrée avec le capuchon en
<p>S'il vous plaît n'utilisez que le câble fourni et rien d'autre .Vous risqueriez de détruire le</p> <p>caoutchouc fourni ,faites le si possible avant l'installation de la bobine ,c'est</p>		

	systeme	plus facile .
	Profitez en alors pour changer ,et la bougie et l'antiparasite (0-2 Kohm max). <u>N'utilisez pas</u> de bougies avec résistance incorporée (préfixe R chez NGK)	
*	Enfin avant de démarrer et avant le premier essai ,contrôlez de nouveau tout le montage posément en recherchant tout ce qui pourrait amener une panne . N'oubliez pas de remplacer les ampoules par du 12 volts, le klaxon lui peu rester et ne nécessite juste qu'un réglage .	
*	IMPORTANT: N'oubliez pas qu'en cas de rectification du vilebrequin ,le rotor s'enfoncerait trop profondément et viendrait détruire le bobinage, dans ce cas appelez nous nous vous fourniront un autre rotor .	

IMPORTANT

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 peu provoquer non seulement des brûlures électriques mais aussi des problèmes cardiaques, c'est pourquoi il est toujours recommande d'être suffisamment éloigné de l'électrode et des câbles hautes tensions et en cas d'essai de toujours veiller a ce que la bougies soit bien relie a la masse de manière a évacuer le courant

Apres le montage bien s'assurer que les vis de maintien du stator et du capteur sont bien serres!

Avant d'incriminer l'allumage:. penser a contrôler tout le reste, toutes nos pièces sont contrôlé 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 a 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 a 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 au 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 porte sur le rotor

N'utilisez aucun antiparasite d'une résistance de plus de 5 Kohms le mieux est 1 ou 2 Kohms