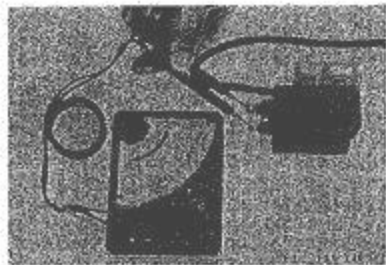


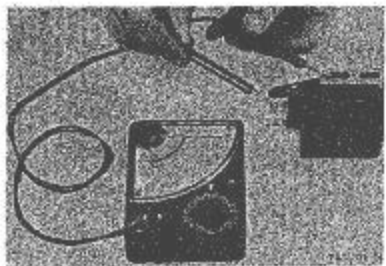
TECHNIQUE

Vérification de la bobine

Retirer les deux cosses de la bobine et retirer le capuchon de bougie. Régler le champ de mesure de l'ohmmètre sur 20 à 30 ohms. Raccorder les fiches de l'ohmmètre aux deux fiches plates de la bobine. Si l'ohmmètre indique une résistance entre 20 et 30 ohms, c'est OK. Si on lit une résistance voisine de zéro ou de zéro, la bobine est défectueuse.



Pour les bobines anciens modèles (fil HT noir, sans diode), on peut effectuer la mesure suivante, en réglant le champ de l'ohmmètre sur 1.000 ohms : raccorder un fil de l'ohmmètre à la masse, l'autre fil sur la grosse fiche plate de la bobine. Cela produit ainsi une brève décharge du condensateur. Si on effectue à plusieurs reprises (3 ou 4 fois) des inversions du raccordement ci-dessus, et qu'il ne s'ensuit qu'un bref déplacement de l'aiguille, qui revient ensuite sur la position « infini », c'est bon. Si l'aiguille ne revient pas et reste sur une mesure de grandeur différente, le système est défectueux au niveau du condensateur.



Comment tester un allumage électronique Motoplat

Un grand principe : il ne faut surtout jamais, au grand jamais, tester les composants d'un allumage Motoplat avec les instruments classiques genre Bernascope, sous peine de tout détériorer.

Les tests ne peuvent se faire qu'avec un ohmmètre ayant une résistance d'entrée d'au moins 20.000 ohms par volt. C'est un instrument qu'on trouve pour 150 à 250 F dans la plupart des magasins spécialisés en électronique et en pièces détachées radio-TV.

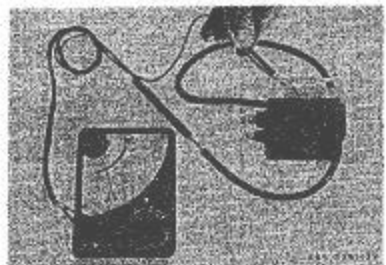
Avant toute chose, sachez qu'un rotor n'est pas vendu sans le stator correspondant, et vice-versa : ce sont des pièces appariées par le fabricant, quand on en change une partie, il faut changer l'autre (il y a un numéro d'identification frappé à la fois sur le rotor et sur le stator pour les reconnaître, c'est le même, si jamais vous avez plusieurs systèmes d'allumage démontés en même temps et que vous ayez tout mélangé).

Il existe deux modèles de stator/rotor et deux modèles de bobine pour les moteurs Sachs.

L'ancien modèle de stator comporte une diode, soit noyée, soit démontable, et s'adapte normalement sur une bobine non munie de diode. Les capuchons couvre-cosse de ce stator sont transparents, et le fil de bobine allant à la bougie est noir.

Sur le nouveau modèle (couvre-cosse rouge), il n'y a plus de diode, car cette dernière a été placée directement dans la bobine (fil de sortie HT rouge). Ce qui fait qu'on peut monter un stator ancien modèle avec n'importe quelle bobine (même s'il y a deux diodes au total, ça ne fait rien), mais qu'on ne peut pas monter un stator nouveau modèle avec une bobine ancien modèle : il n'y aurait pas de diode du tout !

Pour vérifier l'enroulement secondaire de la bobine d'allumage, raccorder un des fils de mesure de l'ohmmètre à la masse, l'autre au fil de bougie. Si l'ohmmètre indique une résistance de 7.000 à 9.000 ohms, l'enroulement secondaire est en bon état.



Vérification du stator

Débrancher le fil bleu (grosse cosse) de la bobine. Y brancher un des fils de l'ohmmètre, l'autre étant à la masse, et intervertir les fils en faisant les mesures. Si l'ohmmètre montre dans un cas l'infini et dans le cas d'inversion de ses fils une résistance d'environ 3.000 à 9.000 ohms, tout est OK. Si l'ohmmètre montre dans les deux cas zéro, la diode est défectueuse (on peut la remplacer sur certains stators, où elle est extérieure). Si dans les deux cas, on a une valeur infinie, il y a une coupure dans le bobinage du stator.

Enfin, régler le champ de l'ohmmètre sur 20 à 30 ohms. Raccorder les fils de l'ohmmètre aux fils bleu et noir du stator. On doit lire 18 à 22 ohms. Si la valeur lue est plus faible, il y a un court-circuit dans les bobinages internes du stator.

