



Accueil

Remonter

Contact

nous trouver

Tarif Auto-Moto

BOUTIQUE

Système 72 64 799 102

Version 17.02.2006

Lisez absolument toute la documentation avant de vous lancer dans l'installation ou d'effectuer des modifications.

IMPORTANT:

Au cas ou vous n'avez pas les connaissances suffisantes faites appel à un professionnel ,vous y gagnerez en temps et en argent et ne risquez pas de détruire le système voir même la moto.

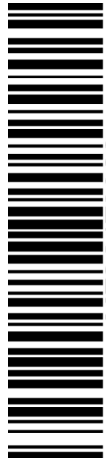
Les nouveaux régulateurs Type 102 ref :73 00 799 50 remplace la combinaison des anciens régulateurs 95 22 699 06 avec le condensateur 70 22 000 00 il permet le fonctionnement d'une centrale clignotante et de tout équipement nécessitant un courant continu, sans avoir de batterie

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 ,la moto ou même de vous occasionner des blessures



Pour enlever le nouveau rotor vous utiliserez l'extracteur M27x1,25 (Teil 99 99 799 00) non fourni.

Attention: en cas d'utilisation d'un autre moyen vous détruirez les aimants et la garantie ne jouera pas!



**Vous avez reçu
toutes ces pièces**



**vous pouvez
remarquer que
le bobinage
n'est pas serré
sur sa platine
,de manière à ce
que en
l'écartant l'accès
au vis de
fixation de la
platine soit
possible**

Installez vous confortablement et si possible avec la moto sur une plateforme de manière a avoir un accès facile au volant magnétique.



Desserrez et enlevez
le volant et le
bobinage
Enlevez aussi la
clavette sur le cône de
la queue de
vilebrequin ,elle ne
vous servira plus à
rien et si vous la
laissez vous ne
pourrez pas monter le
nouveau rotor.
Remplacez les vis de
maintien du support de
plateau, par des vis à
tête réduite sinon elles
empêcheront le
montage de la platine
support



Enlevez les trois vis M6 de maintien du bobinage et écartez le légèrement du support de manière à avoir accès aux vis de fixation de la plaque de base. Attention en faisant cela de ne pas abîmer le vernis d'isolation du bobinage. Installez maintenant la couronne métallique et la plaque support en aluminium à la place des anciennes bobines sur le bloc-moteur. Bloquez les à l'aide des deux vis de M4x10 fournies. Attention de ne pas pincer le faisceau !



profitez en pour monter des écrou à l'arrière de la platine support



. Installez maintenant le bobinage sur son support (voir la photo), le bobinage doit reposer bien à fond sur le support ,si vous avez l'impression qu'il ne s'enfonce pas bien à fond alors un câble est coincé dessous ,n'insistez pas et contrôlez votre montage!

Assurez vous que le rebord du support bobinage repose bien à plat sur la plaque de base, sinon le bobinage est de travers et le rotor viendra le détruire au premier tour moteur

Fixez le bobinage à l'aide de ses trois vis M4

Réglage de l'avance De manière à avoir une plus grande possibilité de réglage de l'avance la clavette est supprimée, elle ne servait qu'à simplifier le réglage et en aucun cas à tenir le rotor .



Installez le rotor avec ses rondelles et son écrou fournis sans le serrer. Regardez le nouveau rotor et la platine, vous y verrez sur le pourtour deux marques (point rouge) ,ce sont les repères d'allumage ,lorsqu'il sont en regards l'un de l'autre l'étincelle se produit.

Si vous deviez démonter le bobinage complètement de son support alors il vous faudrait le remonter



exactement à la même place qu'il occupait sur le support :faites des repères !

Enlevez la bougie et amenez le piston au point d'allumage (voyez les données constructeur). Pour tourner le moteur vous pouvez utiliser le rotor ,sans l'enfoncer a fond ou tout au moins sans le bloquer, profitez en pour contrôler que le rotor ne touche nul part. 4.5 à 5 mm ou de 12° à 15 °avant PMH 51 (alésage) x 60 (course)
Tout en faisant attention de ne pas bouger le moteur qui se trouve au point d'allumage dégagez le rotor et repositionnez le de manière à ce que les repères soient en coïncidence , comme sur la photo. Resserrez le rotor avec l'écrou fourni sans bouger le vilebrequin, faites un tour moteur et contrôlez le réglage. Au cas ou utiliser l'extracteur fourni pour débloquer le rotor

Installez maintenant la bobine et le régulateur à un endroit adéquat, sans oublier avant de les serrer , d'intercaler sous une des vis le fil de masse ,faites passer le nouveau faisceau le long du cadre en le fixant avec les colliers fournies et en le faisant arriver à la bobine et au régulateur. Faites attention qu'il ne puisse pas en frottant se détériorer.



Avant de fixer le régulateur et la bobine ,il est préférable d'introduire les fils à leurs places, y compris le fil de bougie, bien réaliser les masses



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

Branchez les câbles comme indiqué sur le plan [71 IK 102](#)

Reliez maintenant les câbles sortant de l'alternateur à la bobine, en insérant d'abord la prise en plastique puis en poussant les câbles à l'intérieur jusqu'à sentir un déclic, ne vous trompez pas le BLANC va sur le BLANC et le ROUGE va sur le ROUGE une fois montée les câbles sont indémontables . Le câble marron avec cosse ronde, plate est relié à la masse de la bobine ,sans cette connexion le système ne fonctionne pas.

	<p>avec régulateur 102 (option éclairage):</p> <p>les deux fils noirs reliés aux deux fils noirs du générateur</p> <p>le fil rouge est l'alimentation 12 volts continu du faisceau de la moto</p> <p>le marron à la masse</p>
<p>Puis vient la Masse</p>	<p>... du support du nouveau régulateur elle est reliée à la masse du cadre autrement l'éclairage ne fonctionne pas. Vous pouvez même visser ensemble le régulateur et la bobine sur le cadre, par exemple en dessous du réservoir.</p>
<p>Le fil gris ou vert du module de commande</p>	<p>... est relié à la borne unique sur la bobine</p>
<p>Puis viens la masse ...</p>	<p>... à brancher du support du régulateur au répartiteur de masse sinon ,pas d'éclairage .</p>
<p>Le fil bleu/blanc de la bobine</p>	<p>... . est le fil d'arrêt moteur, mis à la masse l'allumage est coupe. Il est à relié au bouton poussoir d'arrêt moteur ou au fil qui coupait le moteur à l'origine. Pour un premier test il est recommande de ne pas le brancher afin d'éviter une erreur de câblage, prévoyez de passer une vitesse pour couper le moteur</p>
<p>Le câble haute tension</p>	<p>..est vissé dans la bobine puis installez le capuchon en caoutchouc par dessus. N'utilisez que le câble fourni ,n'allez pas utilisez d'anciens câbles ou des "super câbles fortes puissance".</p> <p>Profitez en pour changer la bougie et l' antiparasite (0 à 2 Kohm max</p>
<p>Enfin avant de démarrer tout contrôler calmement et posément en s'aidant du schéma électrique-</p> <p>Si le système ne fonctionne pas, tout d'abord débrancher le fil bleu de la bobine, c'est généralement la que se situe le problème ,attention si le moteur démarre</p>	

vous ne pourrez plus l'arrêter au bouton aussi prévoyez de passer une vitesse ou autre pour l'arrêter.

Les nouveaux régulateurs Type 102 ref :73 00 799 50 remplace la combinaison des anciens régulateurs 95 22 699 06 avec le condensateur 70 22 000 00 il permet le fonctionnement d'une centrale clignotante et de tout équipement nécessitant un courant continu, sans avoir de batterie

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

Après 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



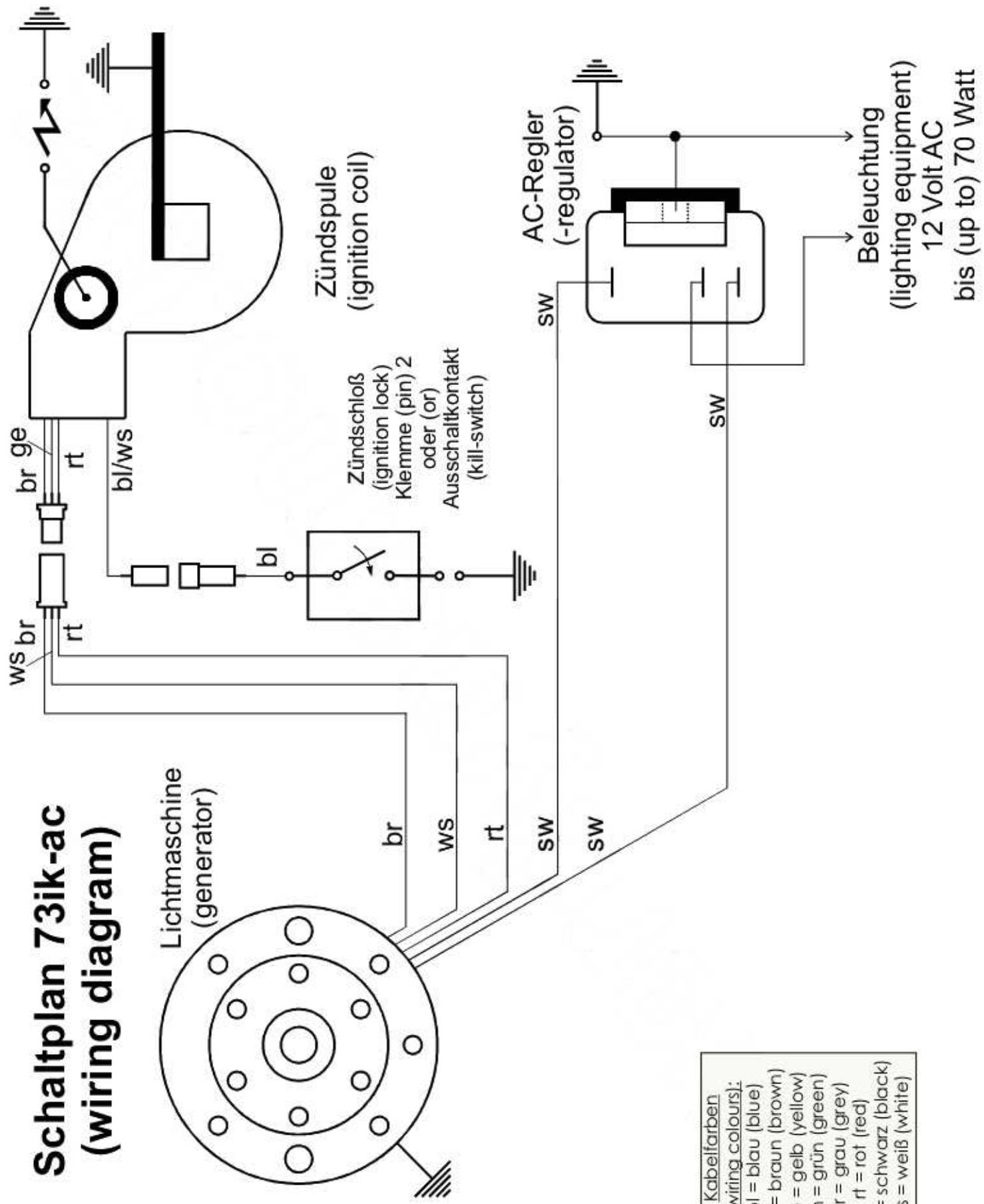
726479900

#

ETS KENNEDY LE BOURGNEUF DOLO 22270 JUGON LES
LACS BRETAGNE FRANCE

TEL 33 0768181577 0602290573 contact@kennedy.fr <http://kennedy.fr>

Schaltplan 73ik-ac (wiring diagram)



Lichtmaschine
(generator)

Zündspule
(ignition coil)

Zündschloß
(ignition lock)
Klemme (pin) 2
oder (or)
Ausschaltkontakt
(kill-switch)

AC-Regler
(-regulator)

Beleuchtung
(lighting equipment)
12 Volt AC
bis (up to) 70 Watt

Kabelfarben (wiring colours):	
bl	= blau (blue)
br	= braun (brown)
ge	= gelb (yellow)
gn	= grün (green)
gr	= grau (grey)
rt	= rot (red)
sw	= schwarz (black)
ws	= weiß (white)