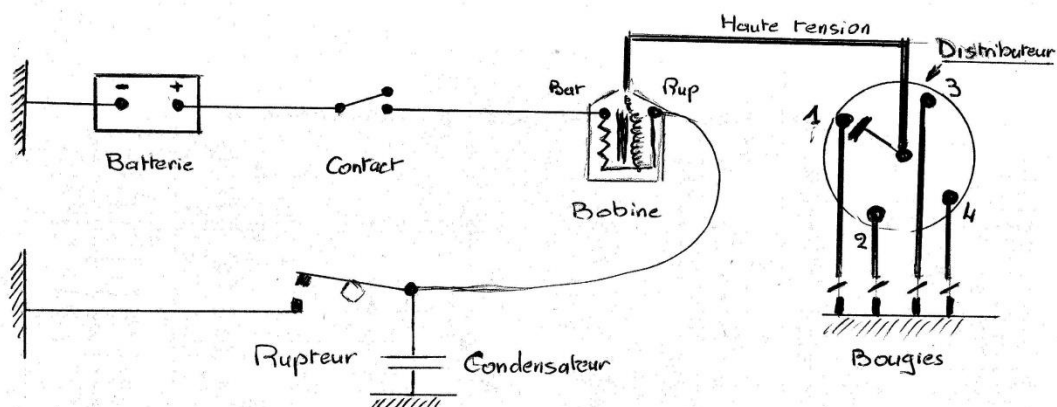


# LES PANNES D'ALLUMAGE



- Principe de l'allumage

Suite à une panne d'allumage, il faut faire une vérification des différents composants. Pour cela se munir d'une lampe témoin dont un fil sera toujours relié à une masse franche du moteur. Vérifier que la batterie a bien 6 ou 12 volts.

## 1- TEST DES BOUGIES

- Déposer les bougies;
  - Brancher les bougies sur leur fil.
  - Tenir les culots sur la masse métallique du moteur.
  - Contact mis, faire actionner le démarreur.
- Les étincelles doivent être franches et bleues. Sinon remplacer les bougies.

## 2- TEST DES FILS DE BOUGIE ET DU FIL DE L'ALLUMEUR

- Débrancher les fils de bougie et conserver la connexion sur le distributeur.
- Approcher le fil près d'une masse métallique du moteur sans la toucher.
- Si nécessaire reculer la coiffe caoutchouc du fil.
- Sinon rallonger le fil avec un boulon assez long.
- Contact mis, faire actionner le démarreur.
- Une étincelle doit jaillir.
- Faire de même avec le fil en provenance de la bobine.

Si les fils et les bougies sont OK, contrôlons les accessoires d'allumage.

## 3- TEST DE LA TEMPERATURE DE LA BOBINE

- Toucher la bobine. Si elle est très chaude, la panne vient probablement de là.
- Laisser la refroidir après avoir coupé le contact.
- Une fois froide, tenter le démarrage. Souvent une bobine trop chaude empêche le démarrage.

La bobine peut être chaude suite à un oubli d'avoir coupé le contact ou suite un arrêt du moteur très chaud.

## 4- TEST D'ALIMENTATION DE LA BOBINE

- Après avoir mis le contact, avec la lampe témoin tester si le courant arrive sur la borne "BAT" de la bobine. Si ce n'est pas le cas, vérifier le serrage des écrous alimentant le contact à clé et l'ampèremètre. Le contact à clé est-il bon? Si présence de courant voir la suite.
- Débrancher l'autre fil "RUP".
- Tester avec la lampe témoin (elle s'allume alors plus faiblement). Si oui remettre le fil en place.

## **5- TEST DE L'ALLUMEUR, DES CONTACTS ET DU CONDENSATEUR**

- Après l'avoir débrancher, avec la lampe témoin, tester le fil arrivant sur l'allumeur, contact mis.
- Rebrancher le fil, ouvrir l'allumeur.
- Nettoyer les grains de contact du rupteur, vérifier l'écartement à pleine ouverture (4/10<sup>ème</sup>).
- Brancher la lampe témoin sur la borne "RUP" de la bobine et la masse. Contact mis, manœuvrer le moteur avec la manivelle par exemple pour fermer les contacts. La lampe doit s'éteindre. Si elle reste allumée, les grains sont gras ou oxydés, donc plus conducteurs. Nettoyer ou changer.
- Ouvrir franchement les grains de contact avec une lame. Si la lampe doit se rallumer. Si ce n'est pas le cas, débrancher le condensateur. Si la lampe se rallume: condensateur HS. Si elle ne se rallume pas, le linguet est en court-circuit; (toucheau usé, axe mal isolé, mauvais montage...)
- Vérifier si la tête de l'allumeur n'est pas fendue.

Quand le rupteur fonctionne, les grains font toujours des étincelles parasites, mais raisonnables. Contact mis, actionner le démarreur pour en juger, et voir si les étincelles sont anormalement fortes. Si oui vérifier le serrage de la patte de masse du condensateur, la vis d'arrivée aux linguets... Si pas de remède, condensateur HS.

## **6- TEST DE LA BOBINE**

La bobine est-elle très sale, grasseuse ou humide? La nettoyer et la sécher soigneusement; Il peut y avoir des fuites de haute tension par souillure ou humidité.

Une dernière idée: le calage de l'allumage est-il bon?

Souvent le condensateur est cause de pas mal de pannes; néanmoins une vérification des autres éléments est toujours bénéfique, ne serait-ce que le serrage des connexions.

Bonne route