



ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE

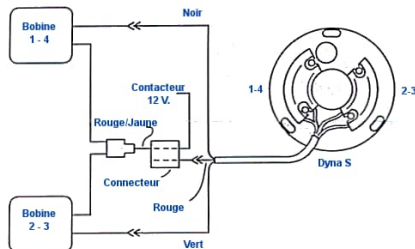
INSTRUCTIONS D'INSTALLATION

Pour moto Kawasaki **900 / 1000** - Quatre cylindres
Pour moto Kawasaki **KZ550 - KZ650** - Quatre cylindres

Le système d'allumage électronique remplace l'ensemble de votre plaque de cames et se monte dans sa position d'origine.

Il est conçu pour fonctionner avec des bobines d'origine, mais il peut être utilisé avec d'autres bobines qui ont au moins 3 Ohms de résistance primaire.

Schéma Électrique de



l'installation

PROCÉDURE D'INSTALLATION

1. Retirez le cache des vis platinées (rupteur).
2. Retirez le boulon et la rondelle retenant l'ensemble d'avance à l'allumage au moteur.
3. Retirez les trois vis retenant la plaque de points au moteur, et débranchez le bleu et le fil jaune.
- Débranchez les fils de pointe noir et vert à l'endroit où ils se branchent sur le faisceau de câbles et retirez l'ensemble de l'ensemble pointe/plaque.

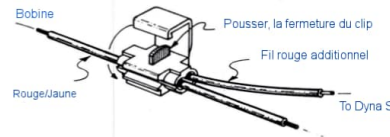
- Les KZ650 ont un fil bleu pour le pressostat d'huile qui doit également être déconnecté.

4. Retirez l'ensemble d'avance des vis platinées du moteur.
5. Retirez le rotor, des cames de l'ensemble d'avance.
6. Enduire l'arbre de l'ensemble d'avance d'huile, tout en le tenant avec le côté 1-4 vers le haut, glissez le rotor sur l'arbre.
- L'aimant d'environ 5 mm de diamètre sur un côté du rotor sera aligné, orienté vers la gauche lorsque le côté 1-4 de l'ensemble d'avance sera pointé vers le haut.
7. Installez l'ensemble avance/rotor sur le moteur en vous assurant que la goupille de l'ensemble avance est engagée dans le trou d'épingle du vilebrequin.
- Réinstallez la rondelle hexagonale et le boulon, puis serrez.
- Assurez-vous que le rotor est toujours libre de tourner.
8. Installez la platine à l'aide des trois vis précédemment retirées et serrez.

- Sur le KZ650, connectez l'extrémité de la cosse du fil bleu inclus avec le kit sur le pressostat d'huile, avant d'installer la platine.
9. Acheminez le câble jusqu'à l'endroit où les points étaient initialement branchés en prenant soin d'éviter le système d'échappement.
- Le passe-fil du câble de pointe peut être utilisé en le fendant avec une lame de rasoir pour le retirer.

- Sur le KZ650, acheminez le fil bleu avec le câble, en le fixant au câble avec des attaches de câble ou du ruban adhésif.
10. Connectez les fils noir et vert aux prises où les points d'origine étaient connectés, en faisant correspondre les couleurs.

- Sur le K2650, connectez le fil bleu à l'endroit où le fil bleu d'origine est branché.
11. Retirez le réservoir de carburant, localisez les deux bobines d'allumage.



12. - Il y a un fil rouge/jaune allant de chaque bobine à une jonction commune dans le faisceau de câbles.

Ces fils transportent le 12 volts commuté vers les bobines.
À l'aide du connecteur d'épissure fourni, fixez le fil rouge séparé inclus dans le kit au fil rouge/jaune qui va aux bobines, comme indiqué ci-dessous. Ne dénudez pas les fils.



REMARQUE : L'emplacement permettant d'obtenir le 12 volts commuté à l'étape 11 est l'un des nombreux emplacements possibles.

13. Branchez le fil rouge provenant de la platine dans le fil rouge installé à l'étape 11.
14. Ceci termine l'installation. Assurez-vous que toutes les connexions sont sécurisées et que toutes les couleurs correspondent.

Procédure de mise en services

- A) Le module de gauche déclenche les cylindres 1 à 4, le module de droite déclenche les cylindres 2 à 3 et chacun fournit ± 100 de réglage.
Les déplacer dans le sens inverse des aiguilles d'une montre fait avancer le timing et le mouvement dans le sens des aiguilles d'une montre le retarde.
- B) Tous les réglages de synchronisation doivent être effectués à l'aide des marques de synchronisation d'avance qui se trouvent à environ 1/2 pouce à droite des marques F sur l'ensemble avancé.
 1. Pour régler le moteur de manière statique, connectez une lampe témoin de 12 volts de la jonction des fils noirs de la bobine à la masse.
 - Ne débranchez pas les fils.
 - Utilisez une clé sur l'hexagonale de l'ensemble avancé pour faire tourner le moteur.
 2. Mettez le contacteur d'allumage sur ON. Tout en maintenant le rotor en position complètement avancée (dans le sens des aiguilles d'une montre).
 - Faites tourner lentement le moteur vers l'avant jusqu'à ce que le voyant de test s'allume.
 - Le repère d'avance droit pour les cylindres 1 à 4 doit s'aligner avec le repère fixe sur le carter moteur.
 3. Si les marques ne s'alignent pas, desserrez les vis qui maintiennent la platine au moteur,
 - Faites-la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens inverse, selon le cas, puis resserrez les vis.
 4. Faites tourner le moteur vers l'arrière jusqu'à ce que le voyant s'éteigne, puis répétez les étapes 2 et 3.
 5. Une fois la synchronisation 1 à 4 vérifiée, connectez la lampe test au fil de bobine vert et répétez l'étape 2 en utilisant les marques de synchronisation 2 à 3.
S'il est nécessaire de régler le timing 2-3, desserrer les vis qui maintiennent le module droit à l'aide de la clé BTR, fournie avec le kit ; et déplacez-le dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens inverse selon le cas, (0,3 mm équivaut à 1°) et resserrez les vis.



6. Revérifiez le timing et ajustez-le si nécessaire en utilisant la procédure ci-dessus jusqu'à ce que le timing soit correct.
7. Le moteur peut également être chronométré dynamiquement à l'aide d'une lumière stroboscopique de la manière normale. Utilisez les repères d'avance et un régime moteur d'environ 2500 tr/min (avance complète).
8. Remplacez le carter de distribution et le réservoir de carburant.

PROBLEME DE FONCTIONNEMENT

L'allumage électronique DYNA S est fabriqué à partir de pièces et de matériaux de la plus haute qualité disponible, avec le plus grand soin possible.
Les problèmes de fonctionnement sont souvent dus à une mauvaise installation ou à des connexions intermittentes.

Pendant la synchronisation, si le voyant de test reste allumé à tout moment, cela indique qu'il y a une mauvaise connexion dans le câblage.
Assurez-vous qu'il y a 12 volts au fil rouge.

Le module d'allumage électronique utilise deux modules de puissance identiques, un pour chaque paire de cylindres. Si une perte d'allumage sur quatre cylindres se produit, il est peu probable qu'elle soit causée par le module.

La cause probable serait une perte de 12 volts au niveau des bobines ou du fil rouge du module.

En cas de perte d'allumage sur deux capteurs, retirez les bougies, remettez les capuchons et posez-les sur la culasse.

Faites tourner le moteur et observez les étincelles pour déterminer celles qui manquent.

Débranchez (clé éteinte) les fils de sortie du module et rebranchez-les en sens inverse.

Si des étincelles se déplacent vers des fiches opposées, cela indique un capteur d'alimentation défectueux.
S'ils restent avec les mêmes fiches, cela indique une bobine défectueuse ou un problème quelque part dans le câblage.