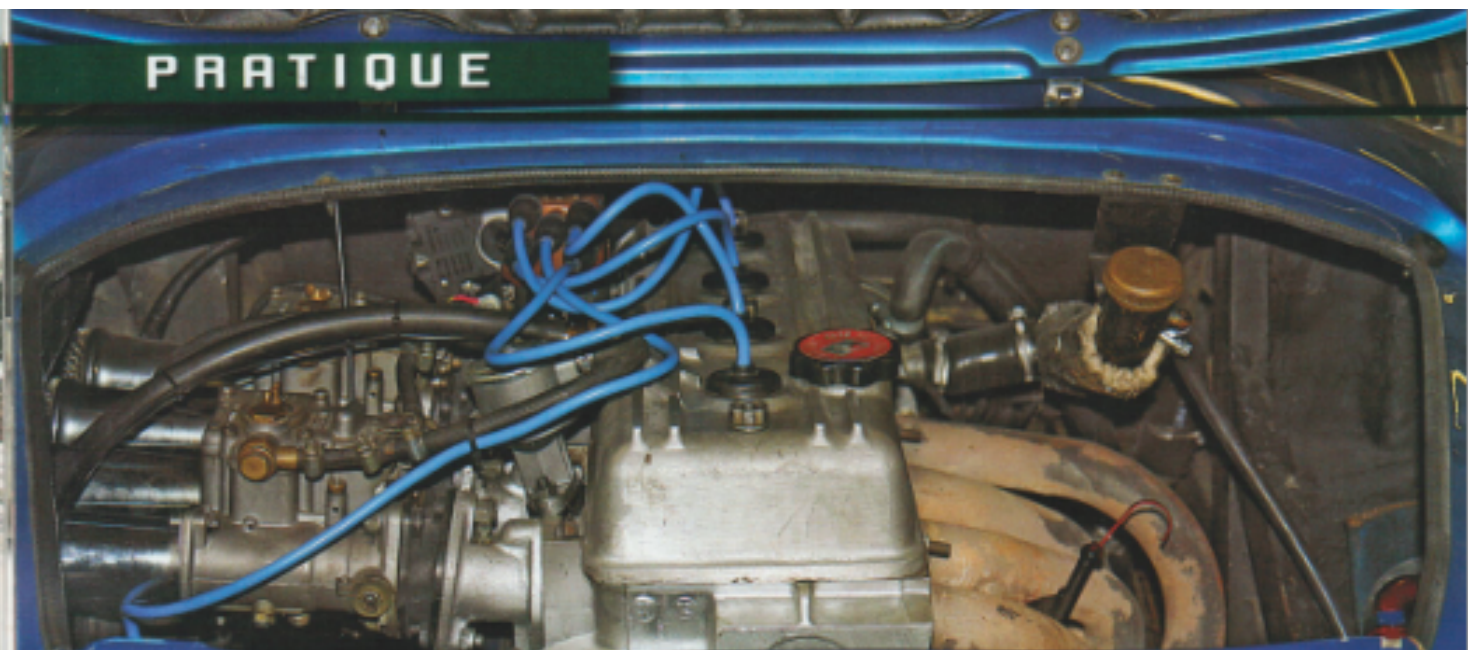




Le compartiment moteur de cette 1600S, après l'installation décrite dans ces pages: en toute discrétion...

MONTAGE D'UN ALLUMAGE ELECTRONIQUE

Un nombre non négligeable d'amateurs ont adapté un allumage électronique sur leurs véhicules anciens, permettant de faciliter le démarrage, d'obtenir des performances plus constantes et un entretien réduit, sans dénaturer l'esthétique ni le caractère du véhicule. Nous avons suivi une telle installation sur une Berlinette 1600S.

Pour quelle(s) raison(s) adapter un tel dispositif?

Il faut reconnaître que les pannes d'allumage ne sont pas rares sur nos véhicules (relativement) anciens. D'autre part, même bien réglé, un système "classique" demande des réglages répétés à l'usage. Ne parlons pas de certaines refabrications exotiques de pièces d'usure parfois proposées sur le marché d'aujourd'hui. Par ailleurs on va rechercher par cette installation nouvelle une qualité et une régularité de l'étincelle aux bougies.

Bien sûr dans le cas qui nous préoccupe - celui des véhicules historiques de collection - il est très important à nos yeux de rendre l'installation quasi invisible, et réversible. C'est ce que permet justement aujourd'hui la miniaturisation des composants.

Le système d'allumage dont il est question ici permet de s'affranchir des vis platinées, condensateurs, cames, avances mécaniques (et même de l'allumeur/distributeur si besoin, mais en tant que collectionneur amoureux de l'origine, personnellement nous n'irons pas jusque là).

Il peut être monté même dans un allumage ancien grâce au rattrapage des jeux permis par le déclenchement en rupture et non en pointe des champs magnétiques néomoydes. Il optimise le dispositif d'avance d'origine; il met en effet automatiquement quelques degrés de retard en cas de surrégime ou de surchauffe importante du moteur.

Il ajuste, en plus de l'avance, le pourcentage de Dwell (temps de recharge de la bobine) en fonction du régime: moins de "Dwells" en bas = bon démarrage; plus de "Dwells" en haut = bon rendement. La gestion électronique de la courbe d'avance ne se justifie pas obligatoirement pour nos autos, dans ce cas le boîtier extérieur est minuscule (et le coût du kit réduit). L'installation montrée ici en images comporte par contre cette gestion électronique de la courbe d'avance, ceci grâce à un boîtier un peu plus important (8x11cm env.) que nous avons choisi de cacher sur la contre-aile. Il s'agit d'un boîtier branché en série entre le capteur et le module d'allumage, comportant un choix de 2 courbes d'avance par simple basculement d'un interrupteur, et qui peut être reprogrammé à la demande. La courbe d'allumage est gérée tous les 100tr/mn à haut régime mais à 3tr/mn dans les régimes bas et 20tr/mn en intermédiaire afin d'obtenir un moteur au mieux de sa forme à tous les stades (couple en bas et puissance en haut). Les résultats sont notamment intéressants en compétition.

Quel que soit l'allumage utilisé, c'est la bobine qui engendre la

qualité de l'étincelle. Ces kits peuvent fonctionner avec des bobines électroniques ou à haute puissance (conseillées car la puissance délivrée aux bougies passera à 33500/35000volts au lieu de 20000 environ avec toute autre bobine, même «compétition»), mais on peut également conserver la bobine d'origine, si celle-ci est en bon état et ne chauffe pas habituellement.

Nous vous proposons en images l'installation d'un kit complet de la société "Multic", que beaucoup d'entre vous ont pu rencontrer sur ses stands des différents salons sur le territoire. Tous leurs kits sont à énergie constante (temps de réponse nul) et par ailleurs ils effectuent une coupure automatique si vous oubliez le contact.

Nos remerciements à la société Multic.

CONTACT:

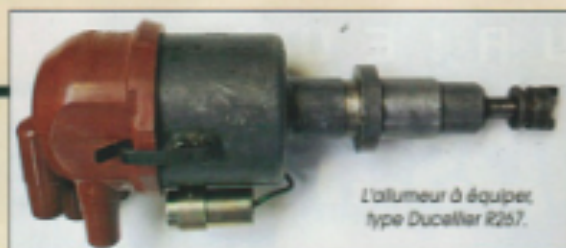
MULTIC, 14 rue de Cornen, 44510 Le Poulguen.

Tél: 02 40 00 14 14.

E-mail: contact@multicas.com • Site: www.multicas.com

Le kit Multic
avant
montage.





L'allumeur à équiper,
type Ducellier R257.



Tête
enlevée.

Rotor
enlevé.



Agrafes et plateau conservés:
ils seront remontés.

Condensateur et rupteur
supprimés: ils ne seront
pas remontés.



Allumeur
partiellement
démonté, ne
subsistent que
les masselottes
et les ressorts.

Repérage
du sens du
toc d'entraînement avant
démontage, par deux
poinçons face à face.



Chasse de la goupille
du toc pour sortir l'axe
d'entraînement.



Développer les
masselottes à fond et
bloquer l'axe des
cames à l'aide d'une vis
et de rondelles. Percer à
l'aide d'un foret Ø3 à la
perpendiculaire des
2 axes sous les cames.

Dévisser la vis de
blocage centrale et
séparer l'axe des
cames de l'axe
d'entraînement.
Démontez les 2
masselottes et leur ressort.



Remonter l'axe des cames sur l'axe
d'entraînement, et les goupiller ensemble;
remettre la vis centrale d'origine.



Remonter
l'ensemble dans
le corps de
l'allumeur après
l'avoir graissé.



Remonter les rondelles de collage, le circlips et le toc.



Remette
le plateau
des vis et
fixer le
capteur
sur l'axe
latéral dans
le sens de
rotation du rotor.



Positionner
le disque
sur le rotor
et
procéder
au réglage
selon
notice.



Remonter l'allumeur sur le moteur
(en connectant les câbles HT selon l'ordre
d'allumage 1-3-4-2).



Tête d'allumeur ôtée, on aperçoit le disque en
lieu et place des vis platinees. Tête en place,
on ne voit rien si on a choisi de bien cacher
le boîtier.



Le boîtier comporte d'un côté un interrup-
teur ON/OFF, de l'autre un basculeur pour
choisir sa courbe, parmi les 2 program-
mées au choix du client dans la puce.

Ici il faut se pencher pour apercevoir le
boîtier caché sous le rebord du
compartiment moteur. On peut faire
encore plus discret si on le souhaite.

