

ARTICLE CONCERNANT L'ALLUMAGE ELECTRONIQUE UNIVERSEL
SUR RUPTEURS REF D6520 ET LA BOBINE D6560.

© (P) RETRO PASSION n° 190 NOVEMBRE 2006.

MERCI A MARC ALIAS POUR SA COMPETENCE ET SA SYMPATHIE.
JEAN-PIERRE LEROUGE ET SYLVAIN LIVEMONT.

N°190

Rétro
passion

Rétro passion

PETITES ANNONCES GRATUITES

Lancia Fulvia Sport



ESSAI AUTO

**PEUGEOT
201 C 1932**



ESSAI AUTO

**FORD CAPRI
1300 XL**



Austin Mini Countryman Mk1

L 19653 - 190 - F: 4,00 €



N°190 - 4 € - Novembre 2006 (DOM : 4,75 €) - Belgique : 4,40 € - Luxembourg : 4,40 € - Suisse : 7,20 CHS - Espagne : 4,60 € - Italie : 4,60 € - Canada : 7,20 SCA - Autriche : 4,80 €

Une Panhard 24 bien allumée !

Boostez votre allumage !

Comme tous les passionnés d'automobiles, vous êtes certainement déjà au courant des avantages d'un circuit d'allumage électronique. De nos jours, tous les fabricants d'automobiles dans le monde installent ce type de dispositif. Facile à installer, ce boîtier additionnel NOSSO n'exige aucune modification du système d'origine et il peut être posé en à peine 15 minutes.



Rétro passion a testé pour vous une assistance électronique à l'allumage avantageusement montable sur tous les véhicules équipés du basique système batterie bobine. Le prix est modique, il est débrayable en cas de panne électronique et son installation est à la portée de n'importe lequel d'entre nous grâce aux instructions qui suivent. Notre fidèle Panhard 24 BT de 1967 va encore faire des étincelles : Contact !

Pourquoi s'en priver ?

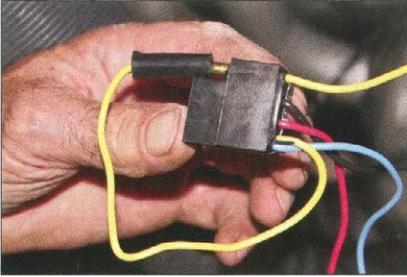
En effet au vu des nombreux avantages d'un tel système, son installation semble indispensable, jugez en plutôt : En 1er lieu, une vie prolongée des vis platinées ou des rupteurs et des bougies d'allumage. La mise au point du moteur durera plus longtemps puisque presque plus aucune usure des vis platinées ou des rupteurs ne sera constatée jusqu'à 70 000 km environ. Cela dit, attention à l'usure du toucheau entraînant le rupteur car son usure mécanique demeure : très progressivement la réduction de l'écartement initial (0,4 mm) et un décalage du point d'allumage surviendront.

Citons aussi l'amélioration de la combustion, la plus longue vie de l'huile et une économie de carburant. Bien que les deux premiers points soient logiquement présents, en pratique, on remarque surtout le dernier point en particulier sur les grosses cylindrées à 4 cylindres et plus.

Autre gros avantage constaté, un démarrage instantané même en hiver avec une batterie faible. voire très faible, si on pousse le véhicule pour entraîner le moteur en 2ème avant que la batterie soit totalement épuisée : pratique !

Lors des essais, côté accélération, la réponse du moteur à l'accélérateur était plus franche puisque le meilleur remplissage de la bobine passant à 25 000 volts de tension d'allumage





autorise enfin l'exploitation des bougies spéciales multi électrodes Brisk Premium. Autre avantage inhérent à ce système électronique, avec une étincelle plus puissante, la carburation est logiquement moins capricieuse !

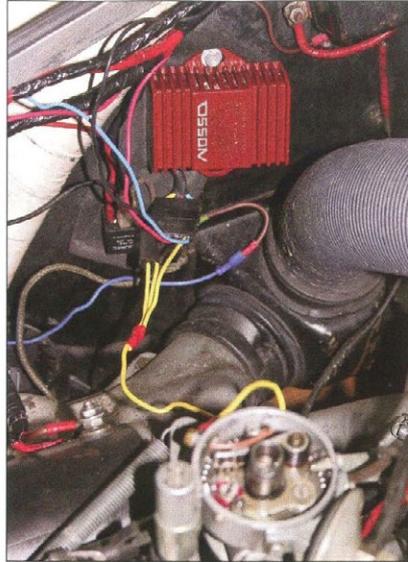
Le système d'assistance électronique est facilement débrayable en débranchant la prise principale du boîtier électronique et en y connectant le fil jaune en attente. Nous avons testé l'opération avec succès, une sécurité appréciable !

Notez que ce système peut être avantageusement associé à la bobine double sortie type LNA (en versions AEI) en 25 000 volts au lieu des 15 000 des versions standard et c'est ce que nous avons fait ici. Sur un twin, ces bobines de 2 CV permettent de supprimer le capricieux distributeur de la tête de Delco, grâce à leur double sortie HT simultanée à chaque tour moteur. Cela dit, ces bobines peuvent chauffer suffisamment pour perturber l'allumage et causer une panne fugitive disparaissant après refroidissement ! Mais après une telle surchauffe, la bobine est en sursis...

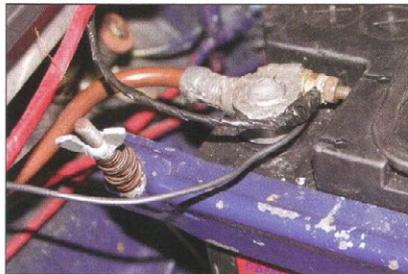
Enfin, ce kit est complet, disponible pour tous les moteurs à essence sans allumage électronique et prêt à poser avec au final un excellent rapport qualité/prix puisque le kit NOSSO est proposé par Retro Design à 49 € TTC avec l'option bobine THT 25 000 volts pour twins, à 47,30 € TTC.

Installation pratique

La notice française fournie par Retro Design avec les schémas couleur est très explicite et nous allons nous appuyer sur celle-ci pour ce chapitre. Soyez rigoureux sur les points suivants pour assurer une fiabilité irréprochable ! Certes le montage est rapide et aisé mais selon les véhicules ce temps varie sensiblement car le plus long est de fixer le bloc électronique au véhicule.



Avant toute chose, veuillez débrancher la batterie pour éviter tous les courts-circuits puis installez le boîtier NOSSO. Vissez le fermement à n'importe quel endroit éloigné de la chaleur et des vibrations intensives. Vous pouvez aussi le monter sur des supports souples et à l'abri des projections d'eau.



Ensuite, débranchez le fil de masse (-) qui va de la bobine aux vis platinées. Vous pouvez le conserver pour un retour puriste à l'origine et ses... charmes aléatoires !

Reliez votre boîtier d'allumage électronique NOSSO en raccourcissant tous les fils au maximum (mais sans provoquer de tensions !) et en soudant les bornes fournies (voir la figure 1). Veillez à bien gainer vos soudures ensuite pour éviter d'éventuels courts circuits.

Si la bobine est équipée d'une résistance ou d'un fil résistif, le fil rouge doit être relié directement à un + 12 volts après contact. Veuillez vous reporter au Nota en fin d'article pour déterminer votre cas. Le condensateur, le filtre antiparasites radio et le compte-tours, si présents, restent reliés comme avant. Vous pouvez en profiter pour les changer par précaution vu leur âge avancé...

Les vis platinées ou les rupteurs devraient être en parfait état, en cas de doute, les remplacer par des neuves. Tous les raccordements doivent être propres et bien serrés. Bien que l'assistance d'allumage électronique réduise fortement le courant qui passe par les rupteurs celui-ci demeure donc les

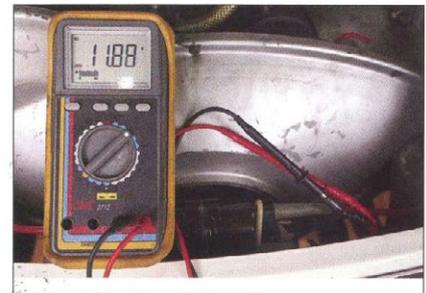
vis platinées conservent toute leur importance !

Nota :

Une cause de mauvais résultats peut être que l'installateur ne s'est pas aperçu que la bobine d'allumage

peut fonctionner sous 6 ou 8 volts à cause d'une résistance, sur un véhicule en 12 volts. Une telle bobine peut être montée de trois manières différentes :

1. Résistance montée à côté de la bobine : pas de problèmes, elle est visible !
2. Résistance placée dans le tableau de bord.
3. Résistance présente sous la forme d'un fil



résistif, allant du commutateur de contact vers la bobine.

Pour ces deux derniers cas, veuillez procéder comme suit :

1. Fermez les vis platinées ou rupteurs en les dévissant ou en tournant le moteur manuellement.
2. Placez le commutateur de contact dans la position contact (sans démarrer).
3. Mesurez la tension entre les bornes négatives (au fil négatif de la bobine, pas sur un fil de masse !) et positives de la bobine.
4. Si le voltmètre indique 12 volts, il n'y a pas de résistance et le câblage devra être effectué normalement comme expliqué ci-dessus.
5. Si le voltmètre indique 6 ou 8 volts, la présence d'une résistance dans le circuit est évidente. Dans ce cas, le fil rouge du boîtier d'allumage électronique doit être relié à un plus après contact ramenant du 12 volts.
6. Si le voltmètre n'indique aucune lecture, ceci indique que les vis platinées sont encore ouvertes : voir le point 1, vous êtes distrait !

Texte et photos : Marc Alias

Renseignements :

Retro Design, route de Valenciennes, Parc d'activités, 59710 Pont-à-Marc, tél : 03 20 72 76 72, fax : 03 20 72 26 42, e-mail : retrodesign@voila.fr, web : <http://retro.design.free.fr> ou <http://www.retro-2cu.com>.
Société JLT, ZI de Lucé, 2 rue de Fontenay, 28110 Lucé (près de Chartres), tél : 02 37 33 06 33.