

DESCRIPTION et REGLAGE des

DYNAMOS MAGNETO-FRANCE

Type 0 1 et D R 14

CES deux dynamos équipent notamment les 500 et 250 Terrot actuellement produites, et nous pensons être agréables à leurs possesseurs en publiant, grâce à la documentation remise par Magnéto-France, une étude de ces deux générateurs de courant continu ainsi que des conseils relatifs à leur entretien, démontage et remontage. Il est également intéressant de noter que ces dynamos équipaient des motocyclettes victorieuses dans des épreuves d'endurance, telles : le Rallye International de Charbonnières, Paris-Nice, etc... et la belle tenue de ces appareils, strictement de série, ne pourra échapper à la clientèle.

DYNAMO 0 1

Cet équipement comprend :

Une génératrice à courant continu 2 balais, 4 pôles, excitation shunt, d'une puissance de 60 watts ; un conjoncteur-régulateur, établissant ou coupant la liaison dynamo-batterie et agissant sur la tension et l'intensité débitée par la dynamo, proportionnellement aux besoins de l'installation. Une came démontable, montée en bout d'arbre sur moteur et agissant sur un système de rupteur muni de son condensateur ; ce dernier ensemble étant monté dans un logement prévu à cet effet sur le carter-moteur ;

Une bobine d'allumage H.T. ;

Une clé de contact commandant le courant de la bobine d'allumage et la lampe témoin. Une canalisation électrique avec un commutateur à 4 positions.

CARACTERISTIQUES :

Dynamo 6 volts 60 watts. - Batterie 6 volts 7 AH. - Lampe témoin 6 V-BE. Lampe phare code 6 V-35 B. - Lampe lanterne avant 6 V-3 B. - Lampe lanterne AR 6 V-3 B. - Ecartement des contacts : 0,35 à 0,45 mm. - Capacité condensateur :

0,24 mf + 5 %. - Régulateur-Conjoncteur 6 V-01.

MISE EN MARCHÉ :

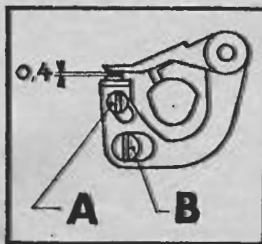
Mettre le contact à l'aide de la clé, la lampe témoin s'éclaire, donner un coup de kick, dès que le moteur démarre, la lampe témoin s'éteint.

ARRET :

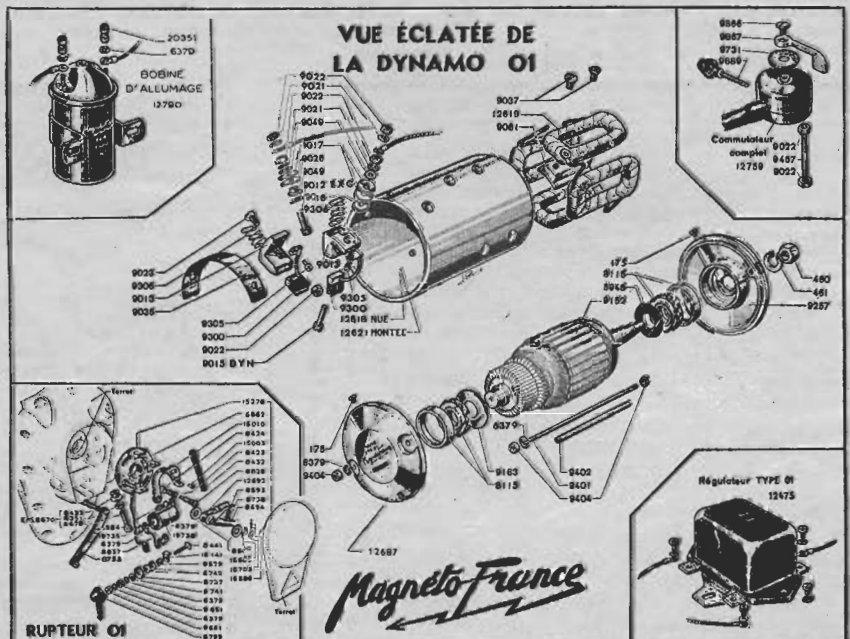
Couper le contact en retirant la clé, la lampe témoin doit rester éteinte.

COMMANDE DE LA DYNAMO :

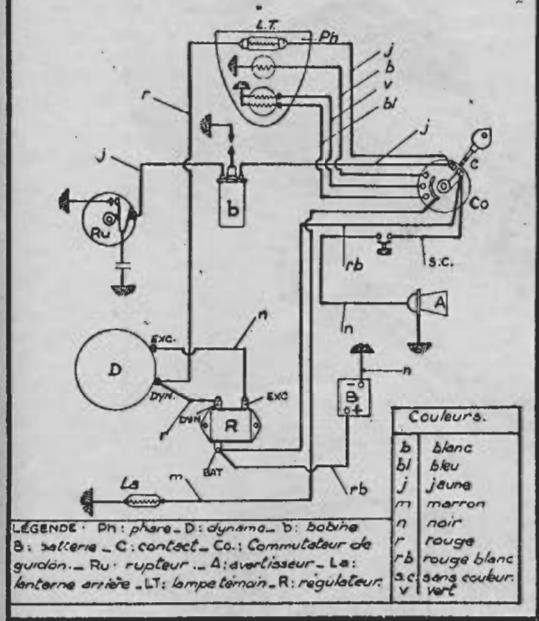
La commande de la dynamo peut être faite : par engrenages, par chaîne ou par courroie trapézoïdale.



Le rupteur.



SCHEMA DE CABLAGE



RECHERCHE DES INCIDENTS

	AMPERE-METRE	FUSIBLE	CAUSES	REMEDES
MOTEUR A L'ARRÊT	Indique de charge		Contacts conjoncteur collés	Changer le conjoncteur
	N'indique pas la charge	Fusible grillé La dynamo n'a pas tourné, la batterie étant débranchée	Coupure entre la dynamo et la masse de la batterie Mauvaise masse de la batterie Coupure dans la canalisation entre l borne (Dyn.) et l (conj.); entre + B (conj.) et + B batterie; entre B (bat.) et masse châssis Conjoncteur dérégulé	Refaire masse conjoncteur Refaire masse batterie Refaire partie canalisation défectueuse Changer conjoncteur

Vitesse mini de la dynamo : 1,3 fois la vitesse du moteur.

dans les graisseurs situés sur les paliers dynamo.

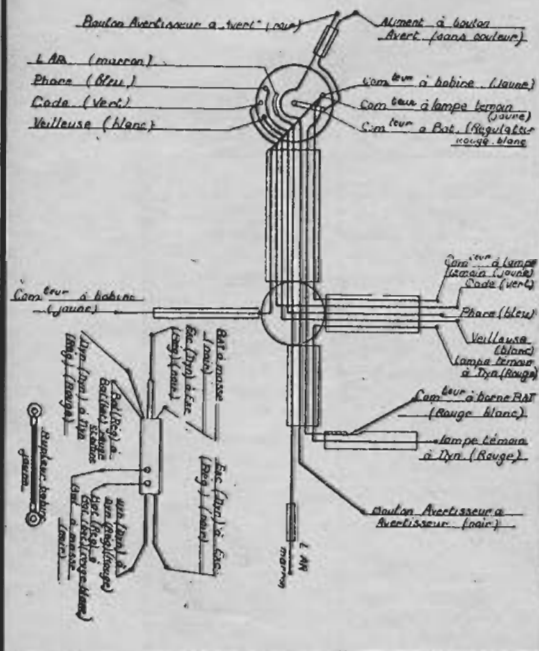
ENTRETIEN-REGLAGE :

Tous les 5.000 kms, vérifier l'écartement des rivets-contacts du rupteur, qui doit être de 0,35 à 0,45 mm.
 Huler légèrement la came.
 Introduire quelques gouttes d'huile

REGLAGE DU RUPTEUR :

Desserrer la vis (A). Faire tourner la vis excentrée (B) pour obtenir un écartement de 0,35 à 0,45 mm entre les rivets contacts.
 Rebloquer la vis (A).

CANALISATION



DYNAMO D R 14

Cet équipement comprend :

Une génératrice à courant continu à 2 balais, 4 pôles, excitation shunt d'une puissance de 50 watts.

Un induct monté directement sur le vilebrequin portant la came entraînée par l'intermédiaire de l'avance automatique.

Un système de rupture avec son condensateur, montés sur le palier avant.

Une bobine d'allumage HT avec sa borne isolante.

Un conjoncteur-régulateur établissant ou coupant la liaison Dynamo-Batterie et agissant sur la tension et l'intensité débitées par la dynamo proportionnellement aux besoins de l'installation.

Une clé de contact et lampe témoin indicatrice de charge.

CARACTERISTIQUES :

Dynamo 6 V-30 W. - Batterie 6 V-7 AH.
 Lampe phare code 6 V-25 W. - Lampe AR 6 V-3W. - Ecartement contacts : 0,35 à 0,45 mm. - Capacité condensateur 0,3 mf.
 Régulateur-conjoncteur 6 V-D E 14.

MISE EN MARCHÉ :

Tourner la clé de contact, la lampe témoin s'éclaire, donner un coup de kick, le moteur démarre et la lampe témoin s'éteint.

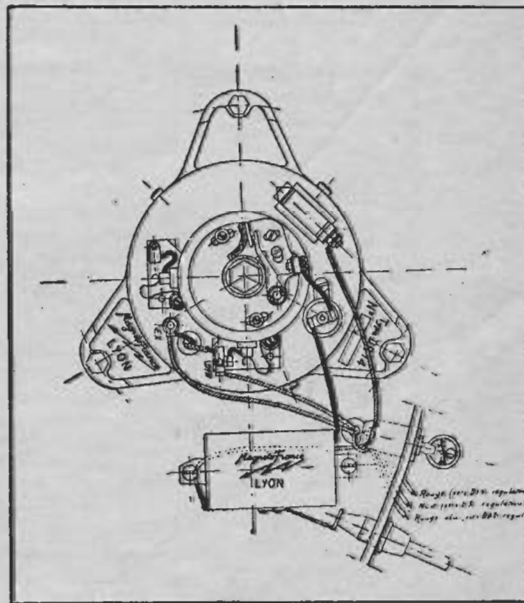
Si en position contact, la lampe témoin reste éteinte, ou le filament est coupé, ou la batterie est déchargée. Dans ce cas, débrancher la borne (+) de la batterie, donner un coup de kick violent ou pousser le véhicule, le moteur doit partir.

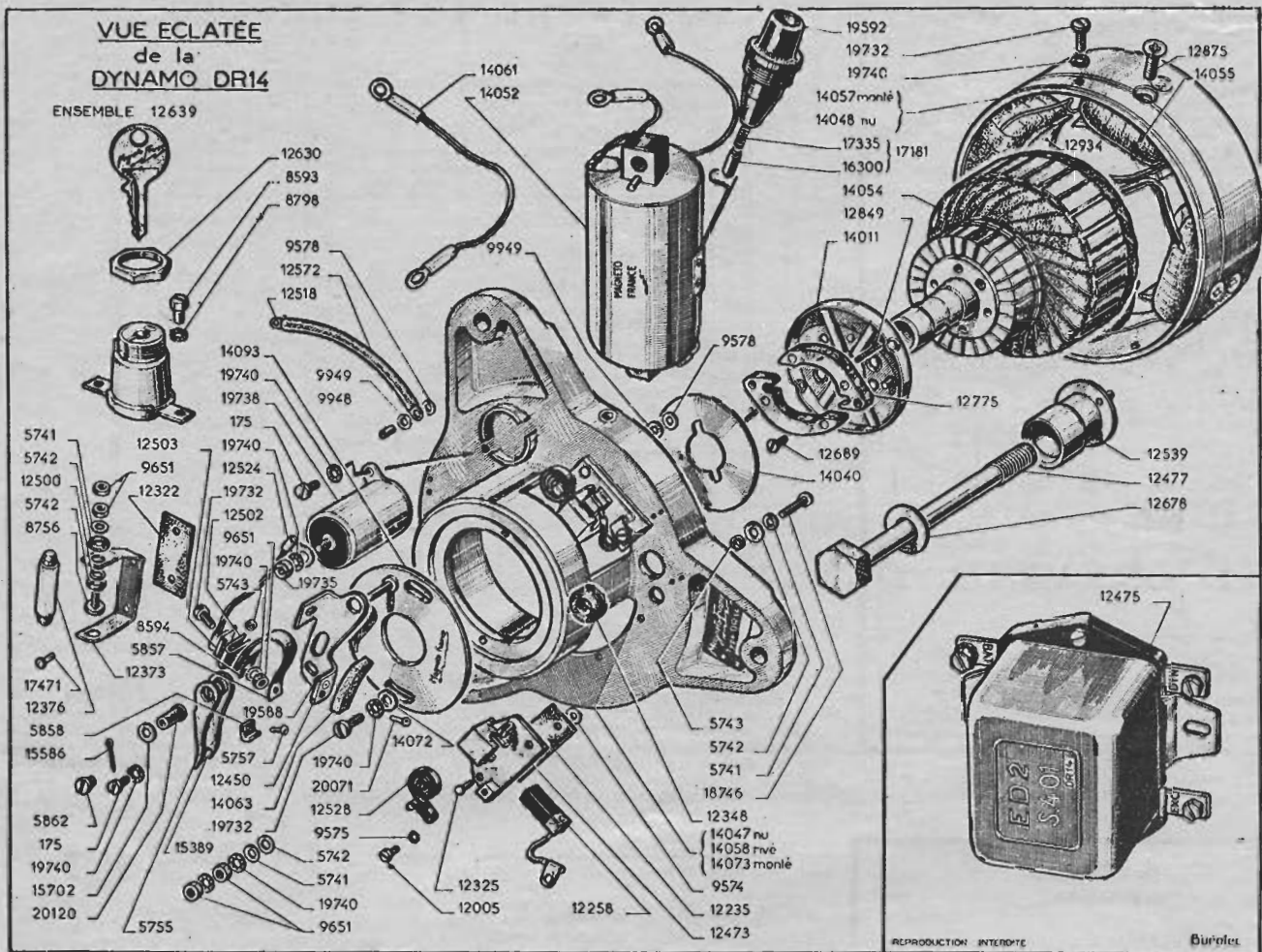
Tout en laissant tourner, rebrancher la borne de la batterie : si le moteur s'arrête immédiatement, la batterie est défectueuse et à changer.

ARRÊT :

Couper le contact en tournant la clé, la lampe témoin doit rester éteinte.

SCHEMA DE CABLAGE





RECHERCHE DES INCIDENTS

		LAMPE TEMOIN	CAUSES	REMEDES			LAMPE TEMOIN	CAUSES	REMEDES
MOTEUR A L'ARRÊT	Contact coupé	Eclairée	Contacts du conjoncteur collés	Changer conjoncteur régulateur	MOTEUR EN MARCHÉ	Position contact	Eclairée	1° Connexion rigide à la masse	Changer les isolants
	Position contact	Eteinte	2° Filament lampe témoin coupé	Changer la lampe				2° Connexion rouge à la masse, balai-régulateur borne DYN	Changer connexion
			3° Connexion jaune coupée : contact lampe témoin	Vérifier fil jaune bornes, lampe témoin				3° Connexion noire coupée, inducteur-régulateur borne EXC	Changer le jeu inducteur
			4° Connexion rigide coupée : lampe témoin balai	Vérifier connexion rigide, contact entre balai et collecteur				4° Régulateur-conjoncteur déréglé	Changer régulateur-conjoncteur
			5° Canalisation coupée entre borne régulateur BATT rouge blanc et masse batterie	Changer canalisation				5° Induit détérioré	Changer induit
			6° Clé de contact détériorée	Changer clé de contact				6° Contacts desserrés dynamo-régulateur-conjoncteur. Canalisation	Resserrer bornes et connexions

ENTRETIEN-REGLAGE :

Tous les 5.000 kms, vérifier le fonctionnement des masselottes d'avance automatique, en entraînant à la main la came dans le sens inverse de rotation. Le retour en position indique un fonctionnement normal.

Vérifier l'écartement des rivets contacts qui doit être de 0,35 à 0,45 mm ; des dépôts de métal ou cratère indiquent que le condensateur est défectueux.

Huiler légèrement le feutre graisseur de came. Graisser l'axe de came.

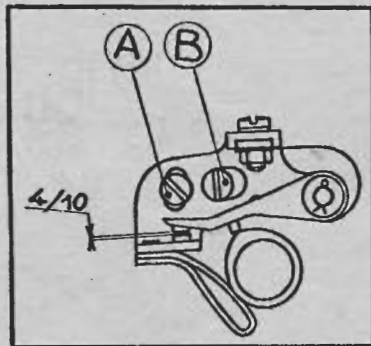
Tous les 10.000 kms, vérifier et resserrer les connexions.

Vérifier la longueur des balais qui ne doit pas être inférieure à 15 mm.

Vérifier la pression des ressorts de balais. Vérifier l'état du collecteur et le nettoyer avec un chiffon imbibé d'essence.

REGLAGE DU RUPTEUR :

Desserrer la vis 175 (A). Faire tourner la vis excentrée 5862 (B) pour obtenir un écartement de 0,35 à 0,45 entre les rivets contacts. Rebloquer la vis 175 (A).



DEMONTAGE :

- 1° Débrancher le fil (+) de la batterie.
- 2° Débrancher les bornes : excitations, dynamo, batterie du régulateur-conjoncteur, les bornes : de la lampe témoin, du condensateur bobine.
- 3° Relever les balais en les faisant coulisser dans leur guide.

4° Démontez les trois vis de fixation du palier, le sortir en tirant sur l'avant. Prendre soin de dégager le toucheau au passage de l'écrou de fixation.

5° Retirer la carcasse porte-inducteurs.

6° Relever le frein d'arrêt de la vis de blocage d'induit, démonter cette vis, introduire à sa place un jet de laiton de 80 mm de longueur et de 6 à 7 mm de diamètre. Rebloquer la vis, elle agira comme extracteur et décollera l'induit du cône de vilebrequin.

REMONTAGE :

1° Emmancher l'induit sur le cône en s'assurant que le clavetage est bien en place. Vérifier que le bossage de came soit bien orienté selon le fraisage en bout d'arbre. Bloquer la vis de fixation.

2° Monter la carcasse porte-inducteur dans le carter-moteur.

3° Monter le palier. Serrer les 3 vis du palier.

4° Faire porter les balais sur le collecteur sous la pression des ressorts.

5° Rebrancher toutes les connexions.

6° Vérifier et régler l'avance à l'allumage en faisant pivoter le plateau porte-contact.