

## Montage de l'allumage électronique (MULTIC) sur la C6S

Pour compléter l'excellent article détaillé de Michel (revue n°30), je voulais vous faire partager mon expérience de l'installation sur la C6. Le kit fonctionne en 6 ou 12 V, seule la bobine diffère.

Le mieux étant l'ennemi du bien, je décide de conserver la base de l'allumeur et l'avance centrifuge.

En effet, avec un déclenchement électronique par capteur à effet Hall, les jeux rencontrés dans la mécanique de l'allumeur sont pratiquement sans influence sur le point d'allumage, ce qui n'est pas le cas avec une came (usée inégalement souvent) et des rupteurs.

Par contre j'ai opté pour un montage du capteur dans le couvercle, ceci permet de se débarrasser de la platine tôle supportant le rupteur, et une meilleure assise du capteur. Le jeu capteur / disque est réglé à l'usinage du couvercle à 1 mm, en tenant compte du jeu axial résiduel du disque serré sur l'ex-came. Attention, les matériaux utilisés doivent être amagnétiques: dural, inox, laiton...

Le câble du capteur doit s'enrouler dans le sens de la rotation des aimants, chauffer un peu la gaine au ras du capteur pour la mettre en forme, j'ai cassé les pattes d'un capteur pour avoir omis cette précaution!



La came n'est pas traitée, je l'ai donc reprise au tour pour avoir un centrage parfaitement cylindrique.

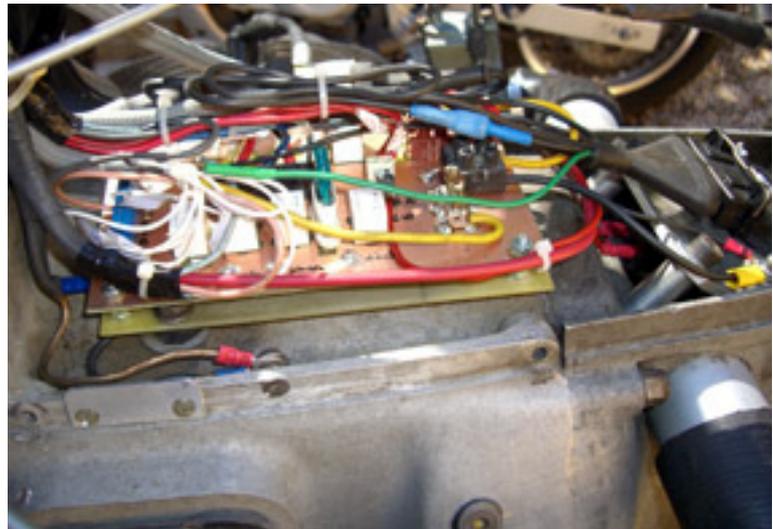
On profite que l'axe d'allumeur est sorti pour vérifier que l'avance centrifuge est à la bonne valeur de  $14^\circ$  ( $28^\circ/2$ ), on rattrape un peu le jeu axial de l'ex came si besoin ( $< 1\text{mm}$ ). Le disque porte aimant est en dural et bloqué avec une vis, j'ai dû reprendre un peu l'alésage pour l'amener à 15mm, 0.05 mm de jeu sont suffisant pour un montage correct.





J'ai préféré acheter la bobine électronique à deux sorties, elle n'est pas très volumineuse et on arrive à la loger dans le creux avant du réservoir. J'avais initialement fait un support repris sur le cadre, mais ça butait sur le réservoir. En final, la plaque support a été soudée directement sur la patte du frein de direction, impeccable. Si vous soudez à l'arc, ne pas oublier de faire une détente des soudures avec un chalumeau à gaz (3 à 400°) pour éviter les ruptures dues aux vibrations.

Le module électronique est installé sur un support à la place de l'ancienne bobine. Attention de ne pas inverser le branchement du connecteur, le module rend l'âme!  
Le régulateur est caché dessous.



Pour le reste, les photos valent mieux que le discours, les réglages sont bien expliqués dans la notice (c'est l'aimant bleu qui fait le déclenchement au passage devant le capteur). Ne pas oublier de mettre du frein filet sur la vis du disque et celles du capot après le réglage.

Pour conclure, je dirais que depuis toutes ces années pendant lesquelles j'ai roulé avec la C6, je n'ai jamais eu un moteur qui tournait aussi bien. Depuis le SP95, j'avais parfois un peu de cliquetis, pour l'instant je n'en ai pas noté depuis le montage de l'ensemble.

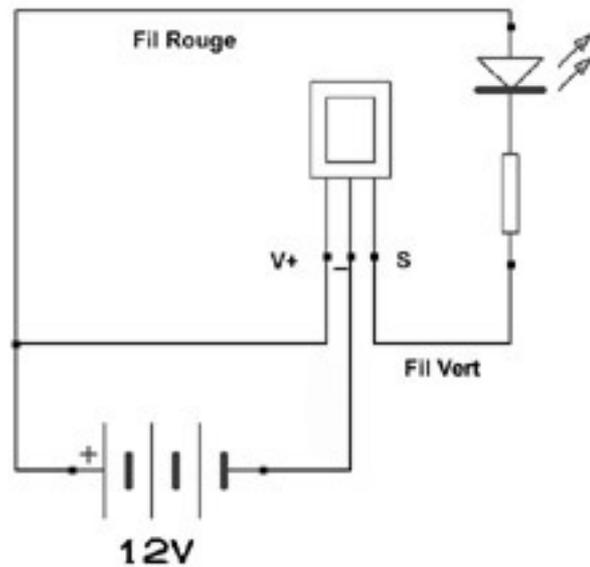
**Pour info: contrôle d'un capteur**

Brancher la diode de réglage fournie comme sur le schéma.

Utiliser un aimant quelconque (loquet de porte par exemple) en alternant pôles N et S. La diode s'allume avec le S et s'éteint au passage du N.

Les capteurs sont un modèle à "verrou" (latching), c'est-à-dire qu'il faut alternativement un pôle N et S pour ouvrir et fermer le contact. Cela permet une meilleure précision du déclenchement.

Le composant seul coûte moins de 3€.



JJ Brasse

[jj.brasse@neuf.fr](mailto:jj.brasse@neuf.fr)

0491 341 469 / 0620 803 641