

PROCEDURE D'INSTALLATION

1. Attacher la bride de fixation au module électronique en utilisant les quatre vis 40 x 5/16 et les écrous fournis. Placer la bride et les écrous vers l'intérieur du module.
2. Retirer le réservoir de carburant. Attacher le boîtier électronique au cadre à l'emplacement adéquat. Découpez l'excès de bride.
3. Retirer un boulon du carter moteur ou d'un cache culbuteur, et relier le fil noir solidement au moteur. NE L'ATTACHER PAS AU CADRE.
4. Repérer les deux bobines d'allumage (elles sont placées derrière le cache latéral gauche sur de nombreux modèles). Un fil blanc (12 volts) aboutit à la borne positive de l'une des bobines. Un fil bleu/noir relie ce point à la borne positive de l'autre bobine. Relier le fil rouge isolé (inclus dans le kit) à la cosse disponible sur la borne positive de la 2^{ème} bobine.
5. Brancher le fil rouge du module électronique sur le fil rouge mentionné dans l'étape n° 4:
6. Retirer le couvercle de l'allumeur. Retirer le couvercle d'alternateur, le bouchon d'inspection de repère d'avance et les bougies d'allumage.
7. Retirer les deux vis et les clips maintenant la platine dans l'allumeur. Retirer les vis de fixation des condensateurs. Débrancher les fils rouge et vert allant aux bobines, et retirer l'ensemble platine/condensateurs.
8. S'assurer que le logement de la platine soit propre. Placer la platine DYNA III dans son logement en l'orientant de façon que les fils sortent vers l'arrière. Placer un élément plastique isolant d'origine à l'avant de la platine et le fixer avec la vis et le clip. Amener les fils du capteur à l'autre isolant (2 fils dans le plus grand trou) et les fixer avec la seconde vis et le second clip. Avant de serrer les vis de la platine, s'assurer que celle-ci ne bloque pas les trous de vis du couvercle de l'allumeur.
9. A l'aide d'une clé à 6 pans positionnée dans le boulon central de l'alternateur, faire tourner le moteur (sens des aiguilles d'une montre lorsque l'on fait face à la moto) jusqu'à ce que le cylindre droit soit au point mort haut au point d'allumage (la marque « D » du volant moteur doit être alignée avec la marque fixe sur le bloc du moteur).
10. S'assurer que l'axe de l'allumeur est exempte de saletés et de graisse et glisser le rotor DYNA autour de celui-ci. Descendre le rotor jusqu'à ce qu'il soit en contact avec le dessus de la came, et l'orienter de façon que la marque sur le dessus s'aligne avec celle du capteur gauche (cylindre droit). Tout en appuyant sur le rotor, resserrer les vis de fixation à l'aide de la clé 6 pans fournie avec le kit.
11. Faire tourner le moteur à la main et contrôler l'intervalle entre le rotor et les capteurs. Le rotor est installé correctement s'il n'y a pas de jeu supérieur à 0,005. Celui-ci ne doit pas toucher l'un ou l'autre des capteurs. Comme contrôle final, faire tourner le moteur avec le démarreur électrique et observer le jeu.
12. Relier les 3 fils des capteurs aux fils rouge, blanc et noir venant du boîtier en faisant correspondre les couleurs.
13. Brancher les fils rouge et vert restants aux fils allant aux bobines.
14. Le câblage est terminé. S'assurer que toutes les connexions sont bonnes et que toutes les couleurs sont appariées.

REGLAGE DE L'AVANCE A ALLUMAGE

- a) Se référer au manuel d'entretien pour des informations supplémentaires.
 - b) Le capteur de gauche déclenche le cylindre droit et inversement. Chacun fournit +/- 10° du réglage. Déplacer les capteurs en sens contraire des aiguilles d'une montre augmente l'avance; le mouvement horaire la retarde.
 - c) Le réglage final de synchronisation doit être fait en utilisant les repères d'avance situés sur le volant moteur (marques supérieures).
 - d) L'intervalle entre les capteurs et le rotor n'est pas critique tant qu'il n'y a pas contact entre les pièces. Cet intervalle doit être en principe de 0,02 pouces (environ 5/10 mm).
 - e) En effectuant le réglage de l'avance, ne pas trop serrer les écrous du capteur, des dommages pourraient en résulter.
-
1. Pour le réglage statique de l'allumage, installer une lampe témoin de 12 volts entre le fil rouge de bobine et la masse. Dévisser les deux écrous de la bride de fixation de l'allumeur.
 2. Mettre le contact. Faire tourner lentement le moteur dans le sens normal de marche (sens des aiguilles d'une montre lorsque l'on fait face à la moto) jusqu'à ce que le repère d'avance à l'allumage de ralenti (marque du milieu sur le volant moteur) s'aligne avec le repère fixe sur le moteur.
 3. La lampe témoin doit être éteinte. Dans le cas contraire, faire pivoter l'allumeur dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle s'éteigne, puis dans le sens contraire jusqu'à la rallumer.
Note Si la lumière reste allumée, il y a une mauvaise connexion dans le câblage. S'assurer qu'il y a bien 12 volts au fil rouge du module électronique.
 4. Faire tourner le moteur vers l'arrière jusqu'à ce que la lampe s'éteigne, puis lentement vers l'avant jusqu'à ce qu'elle se rallume. Le repère d'avance de ralenti (milieu) doit alors s'aligner avec le repère fixe sur le moteur.
 5. Si ces repères ne sont pas alignés, faire pivoter l'allumeur jusqu'à l'alignement et répéter l'étape 4. Après réglage, resserrer les écrous de la bride de fixation de l'allumeur et contrôler à nouveau le réglage.
 6. Lorsque le réglage du cylindre droit est correct, relier la lampe témoin au fil vert de la bobine. Faire tourner lentement le moteur en avant jusqu'à ce que la lampe s'allume. Le repère d'avance de ralenti du cylindre gauche doit être aligné avec le repère fixe du moteur.
 7. Si les repères ne sont pas alignés, desserrer les écrous du capteur droit, les déplacer dans le sens des aiguilles d'une montre ou inversement jusqu'à obtenir l'effet désiré (0,010 pouce (0.25 mm) correspond à 1°), puis les resserrer légèrement.
 8. Faire tourner le moteur vers l'arrière jusqu'à extinction de la lampe témoin et répéter l'étape 6.
 9. Pour s'assurer de l'obtention de l'avance maximale, faire tourner le moteur en arrière puis en avant jusqu'à ce que le repère d'avance maximale (marque supérieure sur le volant moteur) s'aligne avec le repère fixe sur le moteur. Puis faire pivoter le rotor (et donc l'axe de l'allumeur) dans le sens des aiguilles d'une montre de façon à tendre les ressorts des masselotes. En fin de course, la lampe témoin doit s'allumer. Dans le cas contraire, faire pivoter l'allumeur légèrement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et procéder à une nouvelle vérification.
 10. Replacer les couvercles, le réservoir de carburant et les bougies d'allumage.
 11. Le réglage de l'allumage peut et devrait être fait de façon dynamique en utilisant une lampe stroboscopique.

GUIDE DE DEPANNAGE

Si le moteur de la MOTO GUZZI ne fonctionne que sur un cylindre, enlever les bougies d'allumage, les placer dans les anti-parasites et les poser sur la culasse. Faire tourner le moteur et observer les étincelles, pour déterminer le problème. Débrancher (contact coupé) les fils blancs et noirs venant de l'allumeur, et les rebrancher en les inversant. Si les étincelles apparaissent sur la bougie opposée, le capteur est la cause du mauvais fonctionnement. Si elles apparaissent sur la même prise, il s'agit alors d'un mauvais module électronique, d'une mauvaise bobine ou d'un problème dans le câblage non relié à la platine de l'allumeur.

Le système DYNA a été conçu pour être utilisé avec des bobines d'allumage courantes; cependant, il peut être utilisé avec d'autres bobines ayant au moins 3 ohms de résistance primaire.