

# Allumages Selettra

## Comment fonctionne l'allumage du rotor interne Selettra

Le système d'allumage présenté ici est un allumage CDI (Capacitive Discharge Ignition). L'allumage fonctionne indépendamment du reste du système électrique du véhicule (batterie) et génère l'électricité nécessaire au processus d'allumage via le rotor et le stator lui-même. Un allumage CDI nécessite peu d'entretien. L'électronique contrôle la décharge de la tension d'allumage.

Il n'est pas nécessaire d'ajuster et de changer un interrupteur mécanique. L'allumage n'a besoin d'être ajusté et réglé qu'une seule fois lors de l'installation. Pas de maintenance, de réajustement ou d'entretien du système.

Le système d'allumage se compose des 3 composants suivants:

Bobine d'allumage

Stator

Rotor



## Processus de chargement et de déchargement

Le rotor et le stator sont équipés chacun de 2 puissants aimants. La rotation du vilebrequin et donc du rotor génère une tension électrique à travers les aimants. Un condensateur dans la bobine d'allumage est chargé par une bobine de charge dans le stator. A la commande de l'électronique, la tension est déchargée via la bougie. Le système peut être utilisé universellement sur n'importe quel moteur.

## Données techniques du système d'allumage

Vitesse maximum: 27 000 tr/min (électrique et mécanique)



## **Bobine d'allumage Selettra**

Le composant le plus important d'un système d'allumage c'est la bobine d'allumage. L'électronique intégrée guide et contrôle le temps de décharge via la courbe d'allumage mémorisée.

La courbe est déterminante pour la puissance, la vitesse maximale et la réactivité du moteur.

Il est donc indispensable que la courbe d'allumage corresponde aux caractéristiques du moteur.

Sinon, il en résultera des dommages au moteur ou de mauvaises performances.

Les données nécessaires à la commande peuvent être consultées sur les listes de stator ou de rotor et sur les schémas.

Lors de votre choix, tenez toujours compte des impératifs techniques (dimensions d'installation) et des caractéristiques de votre moteur. Parfois, il y a le choix entre différentes connexions enfichables.

Les connecteurs individuels n'ont aucun effet sur l'allumage. Seule la connexion enfichable du stator et de la bobine doit correspondre.

## **Instructions de montage de l'allumage de course Selettra**

Installez correctement la bobine d'allumage avec le paquet de laminage du noyau (support), idéalement suspendu au châssis du véhicule, voir Fixation de la bobine d'allumage. L'électronique est protégée contre les vibrations et les chocs du véhicule par des silentblochs.

Établissez une bonne connexion à la terre entre le bloc moteur et le châssis du véhicule en utilisant un câble de terre avec au moins 4 mm<sup>2</sup>.

Les Silent Blocks doivent être pontés avec un câble de masse séparée, sinon l'électronique sera détruite en quelques secondes.

***N'appliquez jamais de moment de flexion au support de bobine d'allumage. AUCUNE GARANTIE!***

Fixez le stator à l'aide des trois trous oblongs du carter du moteur. Pour les véhicules équipés postérieurement d'un allumage de course Selettra, une plaque adaptatrice spécialement conçue peut être nécessaire (matériau non magnétique, si possible non conducteur pour éloigner la chaleur du moteur du stator).

Le rotor est placé sur le tourillon latéral du vilebrequin. Les impuretés doivent être préalablement éliminées, le bout du vilebrequin et le cône de rotor intérieur doivent être exempts de graisse.

Il est important de s'assurer que le rotor est bien en place; il peut être nécessaire de roder le rotor sur le tourillon latéral avec une pâte abrasive.

La position du vilebrequin, du rotor et du stator doit être respectée, voir "Réglage de l'allumage".

Connectez tous les fils de terre nécessaires pour l'allumage.

Connectez le connecteur du stator à la bobine d'allumage. Brancher le contacteur d'allumage et, pour les allumages à 2 courbes d'allumage, brancher le sélecteur de courbe d'allumage.

Un interrupteur de sécurité est souvent utilisé comme interrupteur de sécurité en course, et peut également être utilisé comme inverseur pour la deuxième courbe d'allumage programmée.

Fonction de l'interrupteur d'arrachement (arrêt rapide, arrêt d'urgence) :

Si le câble de raccordement est relié à la masse, l'allumage est coupé. S'il n'est pas branché, l'allumage est prêt à l'emploi.

Pour les allumages à 2 courbes d'allumage, la 2ème courbe d'allumage est activée lorsque le câble de raccordement est relié à la masse. Si le câble n'est pas connecté, la 1ère courbe d'allumage est active.



Avec les allumages Selettra, vous pouvez basculer entre les courbes d'allumage pendant le fonctionnement.

Un connecteur de bougie d'allumage à suppression d'interférences radio avec 5 kOhm est recommandé pour les systèmes d'allumage numériques!

Alternativement, des bougies d'allumage à suppression d'interférences radio peuvent être utilisées, ces articles sont disponibles dans notre boutique Dmon-Parts.

Vissez le connecteur de la bougie d'allumage dans le câble d'allumage et placez le connecteur de la bougie d'allumage sur la bougie d'allumage intégrée.

Exemples de calculs à partir du calcul des phases de commande V1.1 (Christoph Köhler) :

Type de moteur	Degré d'angle de vilebrequin avant PMH	Position du piston en mm avant PMH
<b>Moto 500cc</b> Course 86 mm Longueur de bielle 160 mm	10°	0,8 mm
	20°	3,2 mm
	30°	7,2 mm
<b>Moto 250cc</b> Course 68 mm Longueur de bielle 130 mm	10°	0,5 mm
	20°	2,7 mm
	30°	5,6 mm
<b>Moto 125cc</b> Course 54 mm Longueur de bielle 110 mm	10°	0,5 mm
	20°	2,0 mm
	30°	4,4 mm
<b>Cyclomoteur 50cc</b> Course 44 mm Longueur de bielle 85 mm	10°	0,4 mm
	20°	1,6 mm
	30°	3,6 mm
<b>Scooter 50cc</b> Course 40 mm Longueur de bielle 80 mm	10°	0,4 mm
	20°	1,5 mm
	30°	3,3 mm

### **Exemple d'informations sans garantie!**

Pour le flashage de l'allumage Selettra, nous recommandons la lampe flash stroboscopique de Bosch avec le numéro 0 684 100 309 – 424

## **Réglage de l'allumage**

L'avance statique à l'allumage se règle en tournant le stator.

Pour les véhicules convertis aux systèmes d'allumage de course Selettra, vous avez besoin de:

Avance d'allumage max en degrés d'angle de vilebrequin ou de niveau de tuning

Avance maxi de l'allumage Selettra selon le schéma de la courbe d'allumage

### **Aligner le stator sur le rotor:**

Le stator est fixé dans le carter de manière à obtenir le pré-allumage souhaité. Tournez le vilebrequin à la position désirée avant PMH

Fixez cette position et tournez le stator pour que les repères sur le stator et le rotor soient alignés. Les courbes d'allumage étant très différentes, il n'est pas possible de créer des instructions de réglage générales.

Vous devez donc respecter les instructions de réglage spéciales pour le système numérique Selettra dans les pages suivantes.



***Veillez toujours vérifier en premier quel système vous avez!***

### **Aligner le rotor sur le stator**

Monter le stator dans le carter.

Tenir compte d'un cheminement de câble approprié depuis le boîtier du moteur.

Fixez le stator de manière à ce que les vis dans les trous oblongs soient à peu près centrées. Cela vous donne la possibilité d'affiner le calage de l'allumage par la suite sans avoir à retirer à nouveau le rotor.

Tournez le vilebrequin à la position désirée avant PMH et fixez cette position (par exemple, butée de piston ou comparateur à cadran).

Mettez le rotor en place et tournez-le sur le bout du vilebrequin jusqu'à ce que les repères sur le stator et le rotor coïncident.

Vissez fermement le rotor dans cette position. Desserrez la fixation du vilebrequin et vérifiez le réglage.

Vous pouvez affiner l'allumage en tournant le stator.

En général, tous les stators conviennent aux moteurs tournant à gauche et à droite. Cependant, pas tous les stators n'ont de repère pour les sens de rotation.

Il faut donc distinguer les stators:

- En tournant uniquement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ou dans le sens des aiguilles d'une montre uniquement, un repère sur le bras du stator droit ou gauche.
- Tournant à gauche et à droite, deux repères à environ 180° en face.
- Les systèmes numériques ont généralement 2 repères supplémentaires

La seule différence entre les rotors est le cône vissé.

Les pôles magnétiques et le repère sont pour la plupart les mêmes.





## Instructions de montage pour allumages Selettra

**Ignorer et ignorer les informations contenues dans ce manuel, pourrait endommager votre nouvel allumage et les composants du moteur!**

**Veillez lire toutes les informations contenues dans ce document et suivre les instructions appropriées.**

Votre moteur est un assemblage de nombreux composants usinés, et chaque pièce a des tolérances autorisées en production.

En raison de ces tolérances, il peut être nécessaire de régler la magnéto pour votre moteur spécifique.

### Fixation de la bobine d'allumage

La bobine d'allumage et le module CDI forment une seule unité.

Veillez vérifier si la bobine d'allumage peut être fixée directement au châssis ou au cadre avec une bonne connexion à la terre (absolument nécessaire).

Sinon, il peut être nécessaire de créer une petite languette qui est soudée directement à la masse (partie châssis) du véhicule.

La fixation doit être sûre et stable, et nous recommandons l'utilisation de contre-écrous pour éviter qu'ils ne se desserrent par vibration.

Il est **impératif de relier le câble de masse** de la bobine d'allumage au châssis en un **point bien mis à la terre**.

Sans câble de masse, il existe un **risque de surcharge** et par conséquent la **défaillance totale de l'allumage!** Fixer la prise de terre (câble de terre) à la bobine sous la vis de fixation.

Assurez-vous qu'aucun des câbles n'entre en contact avec l'échappement de votre machine. Lorsque cela se produit, l'isolation des fils peut fondre, créant un court-circuit et potentiellement détruisant le système d'allumage.

Pour les applications avec des niveaux de vibration particulièrement élevés, il est recommandé d'enrober la bobine de mousse et, par exemple, de l'envelopper avec du ruban adhésif pour éviter ces vibrations. Le câble de terre avec la connexion en anneau doit être mis à la terre sur le châssis de la machine ou du moteur.

Si la fixation avec un appareil fixe n'est pas possible, vous pouvez attacher la bobine avec n'importe quelle méthode qui maintient la bobine solidement sur le cadre, par exemple avec des attaches de câble ou dans un manchon en mousse avec du ruban adhésif.

Le câble de terre avec la connexion en anneau doit à son tour être mis à la terre sur le châssis de la machine ou du moteur.

Le connecteur de bougie fourni avec le système numérique est spécialement conçu pour les bougies à résistance d'une valeur de 5000 ohms.

**Ce type de connecteur doit être utilisé pour que le système fonctionne correctement.**

Lorsque la bobine est en place, elle peut être connectée au stator selon le type de système. Le fil (connecteur femelle) qui sort de la bobine doit être utilisé comme fil pour le bouton d'arrêt (interrupteur de déclenchement).



Tout appareil pouvant transporter le courant à la terre devrait le faire, mais nous vous recommandons d'utiliser un appareil conçu pour être utilisé sur des véhicules motorisés (par exemple, Quickstop).

#### **Remarque**

Deux types de connecteurs de bougies sont utilisés dans les allumages Selettra :

Pour les allumages analogiques : Connecteur de bougie Dmon "Standard"

Pour les allumages numériques : Connecteur de bougie Dmon "Digital" 5kOhm



Pour connecter un tachymètre électronique, le fabricant respectif du tachymètre se réfère généralement à l'utilisation du connecteur de bougie d'allumage de 5 kOhm, car sinon des pannes peuvent survenir.

Lors du montage, la bobine d'allumage doit toujours être fixée de manière à ce que les vibrations pendant la conduite n'entraînent pas le démontage de la bobine d'allumage.

***La bobine d'allumage doit être mise à la terre via le câble de masse, sinon il y a un risque de défaillance totale.***

## **Installer le stator et le rotor**

Après avoir retiré la magnéto existante du moteur, fixez la plaque de stator Selettra (spécifique au fabricant et au type) avec le stator sur le carter du moteur.

Veiller à ce que les vis de fixation du stator ne reposent en aucun point sur le carter du moteur ("s'asseoir sur un bloc", cela crée des contraintes néfastes!).

Si cela se produit, la plaque du stator peut être endommagée ou détruite. Si nécessaire, limez ou meulez les extrémités des vis trop longues. Laissez les vis de montage du stator un peu lâches au début.

Si une plaque d'adaptation **additionnelle** est fixée (entre la plaque de stator et le boîtier, par ex. pour le montage dans Simson S51, Zündapp, KTM etc.), la plaque d'adaptation doit être construite de manière que soit garantie une liaison absolument fixe entre la plaque du stator et le boîtier du moteur; s'il est desserré à cause des vibrations, il y peut autrement avoir des dommages.

#### **Remarque!**

Avant d'assembler le rotor, nettoyer à la fois l'alésage du rotor et le tourillon latéral du vilebrequin avec un nettoyant pour contacts, de l'acétone ou un autre produit approprié pour s'assurer qu'ils sont propres et exempts de graisse, d'huile ou d'autres dépôts.

Placer le rotor sur le vilebrequin. Le rotor correspondant (lié au type de véhicule) doit maintenant glisser sur le vilebrequin (tourillon latéral) sans résistance ni entrave.

***Ne frappez jamais le rotor avec force!***





Aucune rainure ni clavette n'est requise. La force de torsion n'est transmise que via le cône (siège conique).

**Remarque:**

Lors de l'utilisation d'une plaque adaptatrice (accessoire spécial) entre le carter du moteur et la plaque du stator Selettra, la position axiale du rotor doit être placée de telle sorte que les aimants du rotor soient alignés axialement au centre des pattes du stator.

Le rotor doit avoir un jeu radial suffisant, c'est-à-dire qu'il ne doit pas frotter contre le stator. La position axiale du rotor résulte de la construction de l'épaisseur de la plaque adaptatrice.

S'il n'y a pas assez de jeu axial (blocage du rotor) entre le rotor et les pattes du stator, utilisez un insert ou un tournevis pour desserrer les quatre vis qui fixent l'unité de bobine de stator à la plaque de fixation du stator.

Si le rotor s'adapte correctement sans desserrer les vis, procédez directement au réglage du calage de l'allumage.

S'il est nécessaire de desserrer les vis, vous devez maintenant terminer la procédure d'alignement.

Utilisez vos doigts (pas des pinces ou des tournevis) pour pousser les pattes du stator contre le rotor et serrez les vis.

Le système d'allumage doit toujours être connecté à la masse du véhicule avec une bonne conductivité. Le câble de masse de la bobine d'allumage doit être relié à la masse du véhicule.

***Ne jamais faire tourner le rotor du système d'allumage intégré sans consommateur (bougie à la masse)!***

S'il n'y a pas de bougie dans le connecteur, le système d'allumage n'a pas de masse et crée une surtension qui ne peut pas être détournée.

***Cela peut entraîner la défaillance totale de l'allumage!***

Vérifier à la main (tourner plusieurs fois) que le rotor peut tourner sans toucher.

Vérifiez les roulements latéraux du moteur pour un jeu excessif en remuant d'avant en arrière sur le tourillon latéral du vilebrequin.

Si les paliers latéraux du moteur ont trop de jeu, le rotor commence à culbuter et frôle le stator.

Cela conduit à la déchirure de la plaque du stator et à l'usure de la surface du rotor ou des aimants et finalement à la défaillance totale de l'allumage.

***Entre autres, il y a un risque d'endommager le moteur ici!***

***N'utilisez que l'extracteur Dmon. Le non-respect de cette instruction peut endommager / détruire le rotor!***

Il y a deux trous dans le rotor.

Ces trous sont destinés à la fixation de poids de rotor en option.

***Seuls les deux trous sont destinés à la fixation de l'outil d'extraction!***

Retirez l'écrou de vilebrequin; utiliser à cet effet un dispositif de contre-appui approprié.

Ne jamais tenir le rotor par la circonférence avec une pince pour éviter qu'il ne se torde, cela endommagerait la surface du rotor (aimants) et provoquerait des pannes de l'allumage!



Fixez l'extracteur dans les trous prévus dans le rotor à l'aide des vis fournies.



Vissez complètement les vis afin que les forces n'arrachent pas le filetage.

Utilisez une clé de réglage pour maintenir la tige d'extraction contre la torsion. Utilisez une clé pour serrer fermement la vis de chasse, qui devrait maintenant toucher l'extrémité du vilebrequin.

Si le rotor ne se détache pas du vilebrequin à ce stade, utilisez un marteau léger pour frapper fort la vis de chasse pour desserrer le rotor du vilebrequin.

Le connecteur de bougie numérique Selettra fourni avec le système numérique a une valeur de résistance de 5 kOhm et a été spécialement testé pour l'allumage numérique.

***Ce type de connecteur doit être utilisé pour que le système fonctionne correctement.  
L'utilisation d'autres connecteurs de bougie d'allumage peut entraîner une défaillance totale.***

***Dans ce cas, toute garantie devient caduque.***

Alors que presque tous les allumages électroniques peuvent résister à l'humidité pendant le fonctionnement, ils seront endommagés, si de l'humidité pénètre dans les spires, elles sont endommagées par la corrosion qui en résulte.

Nous vous recommandons de retirer le couvercle de l'allumage magnéto après utilisation afin que toute humidité accumulée puisse s'évaporer.

Cela est particulièrement vrai après que la machine a été lavée avec un nettoyeur à haute pression.

Un avantage supplémentaire de cette opération est que vous pouvez identifier tout problème causé par un joint ou un roulement défectueux.

Un roulement latéral défectueux entraîne presque toujours la destruction de l'allumage.

Le réglage du calage de l'allumage d'un moteur est directement lié à la compression du moteur.

Plus la compression est élevée, moins l'avance (c'est-à-dire l'avance du piston lorsqu'il atteint le point mort haut ou la position la plus haute) peut être utilisée pour le point d'allumage.

Étant donné que le tuyau d'échappement, le carburateur, le cylindre et la culasse sont tous liés à une quantité de chaleur générée par le moteur, ils doivent être pris en compte lors du réglage de l'allumage du moteur.

Il s'agit surtout de la chaleur générée dans la chambre de combustion.





Un moteur brûlant un carburant particulier ne peut tolérer qu'une certaine quantité de chaleur, et tous les facteurs ci-dessus sont liés à cette quantité de chaleur.

Étant donné que le calage de l'allumage et son effet sur la quantité de chaleur sont directement liés à la durée de vie du moteur, il est important que vous travailliez avec soin.

Trop de pré-allumage et vous ferez surchauffer le moteur; trop peu et vous sacrifiez la performance. L'essence et l'alcool (méthanol) ont des valeurs différentes en raison de leurs propriétés de combustion.

En général, l'alcool brûle plus lentement que l'essence et nécessite plus de chaleur (combustion plus froide, ce qu'on appelle un refroidissement interne avec du méthanol).

La performance d'un moteur peut être influencée de plusieurs manières, notamment en avançant le calage de l'allumage ou en augmentant la compression.

Cependant, vous ne pouvez utiliser qu'autant de chaleur/d'énergie que le moteur peut en supporter.

Le tuning est un sujet très complexe pour les experts et ne doit être utilisé que lorsque des performances élevées sont requises et que la durée de vie d'un moteur n'est pas d'une importance majeure.

## **Montage d'un volant d'inertie supplémentaire comme disque rotor sur l'allumage Selettra**

Sur les allumages Selettra, des volants d'inertie peuvent être montés en option sur le rotor si une masse de volant d'inertie plus importante est requise.

Ces volants d'inertie sont également fabriqués en acier à haute résistance (matériau non magnétique), en acier inoxydable, en laiton ou en bronze et doivent fonctionner à une concentricité cent pour cent avec le rotor et s'adapter parfaitement.

Le matériau doit être vérifié pour les fissures après le traitement et finement équilibré avec le rotor.

Les vis de fixation doivent être fixées chimiquement avec un agent de blocage des vis.

À des vitesses allant jusqu'à 20 000 tr/min, même le plus petit déséquilibre crée des vibrations qui peuvent non seulement détruire les roulements du vilebrequin, mais aussi desserrer le volant moteur du rotor et même le tourillon latéral.

Si le matériau est défectueux (micro-fissures dans la structure) il y a un risque que la masse volante supplémentaire s'autodétruise et explose virtuellement en raison des forces de rotation et centrifuge élevées et des vibrations générées par le moteur.

### ***Avertissement!***

***Il existe ici un grand risque de blessure et nous signalons expressément que toute responsabilité et garantie sont exclues.***

Utilisez uniquement les volants d'inertie fournis par le fabricant.



## Régler le calage de l'allumage

### Remarque:

En règle générale, votre rotor Selettra n'a pas de rainure de clavette; cela est correct en raison de la conception et aucune clavette n'est utilisée.

Le rotor peut donc être positionné sur le tourillon latéral dans la plage d'angle de vilebrequin de 360°.

Pour régler le point d'allumage, un disque de degré ou un appareil de mesure de point mort (calibre à cadran) est utilisé pour mesurer la position du piston avant le point mort haut (PMH).

En alignant les repères sur le rotor et le stator, en relation avec la mesure de la position du piston avant le point mort haut, vous pouvez régler le calage de l'allumage sur le moteur.

Lorsque le stator se trouve à peu près au milieu de la plage de réglage disponible (trous allongés dans la plaque du stator), serrez soigneusement les vis de fixation du stator afin qu'il ne bouge pas tout seul, mais puisse toujours être tourné à la main.

Tourner lentement le vilebrequin dans le sens de rotation jusqu'à ce que le piston se trouve dans la position souhaitée, par exemple PMH ou avant PMH. (par exemple 1,6 mm).



### Remarque

Avant d'installer le rotor, nettoyez à la fois l'alésage du rotor et le tourillon latéral du vilebrequin avec un nettoyant pour contacts, de l'acétone ou un autre produit approprié pour vous assurer qu'ils sont propres et exempts de graisse, d'huile ou d'autres débris.



Installer le rotor sur le vilebrequin de sorte que le repère de calage de l'allumage sur le rotor s'aligne avec le repère sur le vilebrequin,

De nombreux stators Selettra ont des repères pour les **deux sens de rotation**. Assurez-vous de choisir le **repère correct** pour le **sens de rotation** de votre moteur!

**Ce qui suit s'applique au rotor:**

Amener le rotor détaché approximativement dans la position dans laquelle les repères sur le rotor et le stator se chevauchent et placer le rotor dans cette position sur le tourillon latéral.

Serrez l'écrou ou la vis du rotor au couple requis.

Si le repère sur le stator est **exactement** aligné avec le repère sur le rotor, le calage de l'allumage est correct. Vérifiez le bon calage de l'allumage pour contrôler.

Repositionnez le piston dans la position souhaitée, par ex. PMH ou avant PMH et vérifiez si les repères sur le rotor/stator correspondent toujours.

Sinon, desserrez simplement les vis de fixation du stator et déplacez le stator de manière à ce que les repères correspondent, puis resserrez correctement les vis du stator.

Si les repères ne peuvent pas être alignés les uns avec les autres lorsque le piston est dans la position PMH correcte, le rotor doit être retiré du tourillon latéral avec un extracteur DMON.

La procédure de réglage doit être répétée.

Des repères auxiliaires avec un stylo à fibre permanent sur le boîtier et le rotor sont utiles pour cela.

Un autre outil est le goniomètre numérique. Celui-ci est disponible dans notre boutique en ligne.





## Test de l'allumage Selettra

Certains des composants Selettra peuvent être soumis à un test de résistance.

Un ohmmètre numérique doit être utilisé pour tester les composants d'allumage Selettra. N'utilisez pas de compteur analogique car il n'est pas assez précis.

**Remarque:**

Ne vérifiez pas les composants lorsqu'ils sont encore chauds! Il faut laisser refroidir les composants à température ambiante avant de les tester!

Insérez une sonde dans chaque extrémité des deux fils après qu'ils aient été déconnectés de la bobine du stator.

Avec un stator analogique, peu importe quel capteur est utilisé sur quel fil.

**Remarque:**

Lors du test de la bobine d'allumage, vérifier directement sur le câble d'allumage et non via le connecteur de bougie.

Les unités peuvent fonctionner légèrement au-dessus de la plage recommandée avec les résultats des tests.

Si les lectures se situent dans la partie inférieure de l'échelle, mais que le système fonctionne correctement, des dommages peuvent être présumés.

Par mesure de sécurité, le composant doit être remplacé par un nouveau, car une défaillance totale à court terme peut être supposée.

Zone recommandée		
Type de stator	Valeur mesurée (Mesure avec tension continue à env. 20 °C)	Nombre de spires
KZ 2200 90/94 48mm	102 ohm ± 10 %	2200 spires
KZ 3200 90/94 48mm	162 ohm ± 10 %	3200 spires
P3356 90/94 58 mm	115 ohm ± 10 %	2700 spires
NO2019 90/94 034-IG-14	57 ohm ± 10 %	2400 spires
A11 90/94 58mm	200 ohm ± 10% env. 180 - 220 ohm	3700 spires
Mini 034-IG-75	80 ohm ± 10% env. 216,6 - 239,4 ohm	

Composants sur lesquels un test de résistance ne peut pas être effectué et qui doivent être renvoyés pour un test précis :



## Repères des différents systèmes Selettra:

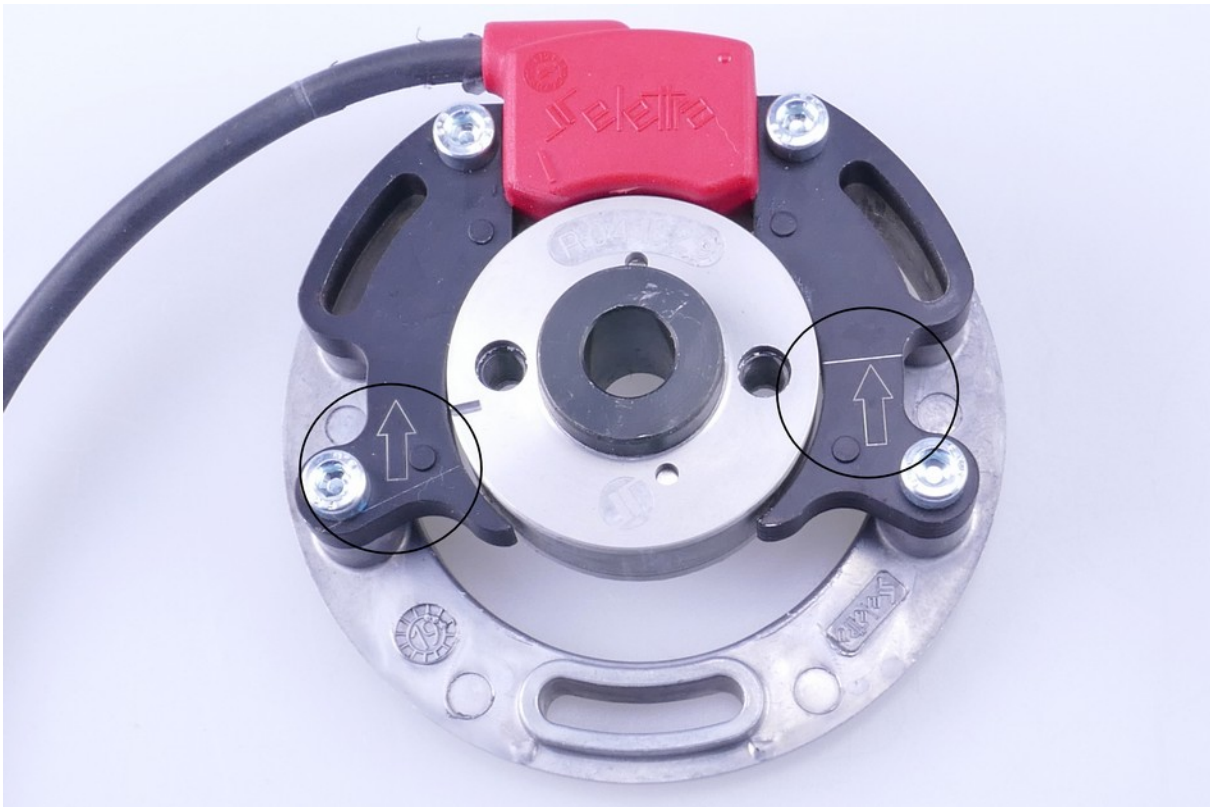
### Selettra KZ10 analogique

Stator 2200 spires 90 mm DMon 00131230  
Stator 2200 spires 94 mm DMon 00131231  
Stator 3200 spires 90 mm DMon 00131228  
Stator 3200 spires 94 mm DMon 00131229

Bobine A10 DMon 00131222  
Bobine A20 DMon 00131459  
Bobine A2 DMon 00131215

Rotor 48 mm R041029

Réglage initial: par exemple. 20-25 degrés avant le PMH. Voir schéma ci-dessus





## Selettra KZ10 numérique 2 temps

Stator 3200 spires 90 mm DMon 00131228

Stator 3200 spires 94 mm DMon 00131229

Bobine KZ10 Digital DMon 00131232 0301256001/0301256002

Rotor 48 mm R041029

Réglage initial: Piston au PMH







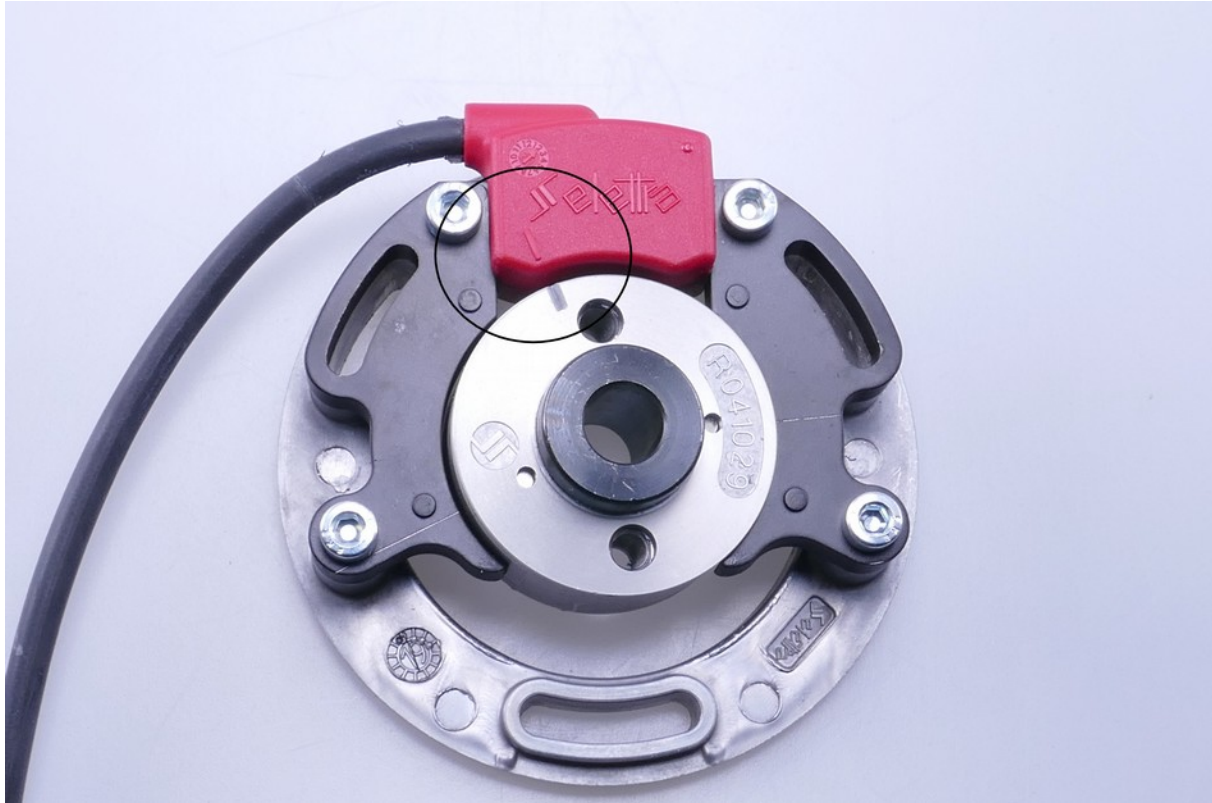
## Selettra KZ10 numérique 4 temps

Stator 3200 spires 90 mm DMon 00131228  
Stator 3200 spires 94 mm DMon 00131229

Bobine KZ10 Digital DMon 00131232 – 0301256001/0301256002

Rotor 48 mm R041029

Réglage initial: Piston au PMH (T.D.C.)





## Selettra NO2019 avec rotor homologué 034-IG-14

Stator NO2019 034-IG-14 2400 spires 90 mm DMon 00131684  
Stator NO2019 034-IG-14 2400 spires 94 mm DMon 00131685

Bobine NO2019 034-IG-14 DMon 00131683

Rotor NO2019 034-IG-14 DMon 00131686 TM, ASPA, LENZO 1:5  
Rotor NO2019 034-IG-14 DMon 00131687 IAME, VORTEX, SEVERI, SEVEN 1:7,5

Réglage initial: par exemple. 20-25 degrés avant le PMH. Voir schéma ci-dessus





## Selettra NO2019 avec rotor P3356 sans homologation

Stator NO2019 034-IG-14 2400 spires 90 mm DMon 00131684

Stator NO2019 034-IG-14 2400 spires 94 mm DMon 00131685

Bobine NO2019 034-IG-14 DMon 00131683

Rotor P3356

Réglage initial: par exemple. 20-25 degrés avant le PMH. Voir schéma ci-dessus





## Selettra NO2019 avec bobine numérique

Selettra NO2019 avec rotor P3356 sans homologation  
Stator NO2019 034-IG-14 2400 spires 90 mm DMon 00131684  
Stator NO2019 034-IG-14 2400 spires 94 mm DMon 00131685

Bobine numérique NO2019 avec 2 courbes d'allumage et limiteur de régime  
DMon 00131930 - 0301256003

Rotor P3356

Réglage initial: Piston au PMH. (T.D.C.)







## Selettra A11 avec rotor P3356 - courbe 13°

Stator A11 3700 spires 90 mm DMon 00131932  
Stator A11 3700 spires 94 mm DMon 00131944

Bobine A11 DMon 00131931

Rotor P3356

Réglage initial: par exemple. 20-25 degrés avant le PMH. Voir schéma ci-dessus



Dmon-Parts  
Immanuel Schramm  
Wellmutsweiler 10  
D-88069 Tett nang  
Tél.: +49 (0) 7528-921994  
Mobil: +49 (0) 171-3639937  
Fax: +49 (0) 7528-9158277  
Email: [info@dmon-parts.de](mailto:info@dmon-parts.de)  
[www.dmon-parts.de](http://www.dmon-parts.de)  
[www.selettra.de](http://www.selettra.de)