

terie n'était pas encore établie. Dès que la dynamo était capable d'imposer la conjonction, la lampe s'éteignait, car elle était court-circuitée par la conjonction qui reliait ses 2 bornes.

NOTE : Il est tout à fait possible de panacher ces deux montages et de cumuler ampèremètre et lampe témoin, au respect des deux dessins. La lampe sert à alerter et l'ampèremètre à contrôler.

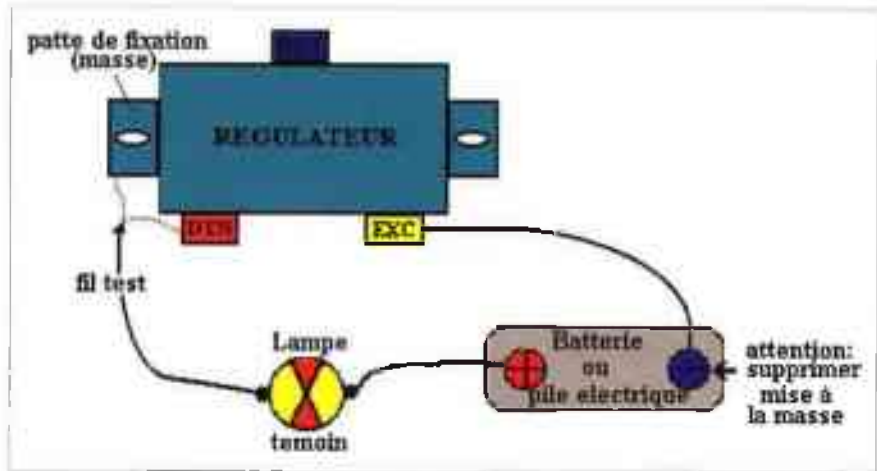
Sur une dynamo 6V inconnue, comment connaître son type de régulation sans la déposer ?

Le procédé est hyper simple. Il suffit d'avoir une petite lampe témoin.

A. Débrancher les 2 fils d'arrivée du circuit sur la dynamo (bornes «DYN» avec écrou de 8 et borne «EXC» avec écrou de 7).

B. Brancher une lampe témoin entre le + batterie et la borne «EXC» (la plus petite, avec écrou de 7 et recevant le fil jaune) => la lampe s'allume. C. Soulever un charbon (n'importe lequel) :

- si la lampe reste allumée => régulation par le +,
- si la lampe s'éteint => régulation par le -.



régulateur, soit la borne «DYN». Si la lampe s'allume à pleine puissance quand il touche la masse, le régulateur contrôle par le -. Si la lampe s'allume à pleine puissance quand il touche la borne «DYN» (et s'allume bien plus faiblement ou pas du tout quand il touche la masse), le régulateur contrôle par le +.

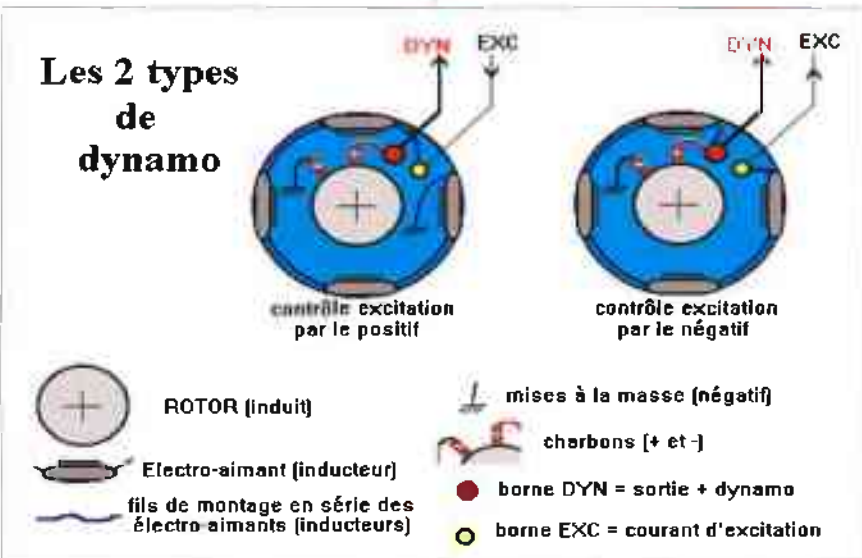
QUELQUES PANNES ET DEPANNAGES

Quand, sur route, l'ampèremètre dévie à droite ou que la lampe témoin s'allume...

non, il cale aussitôt. Si c'est le cas, il faut ôter grille avant et ventilateur, et regarder le collecteur en cuivre du rotor de dynamo. S'il est tout noir, cela empêche la bonne connection des lames avec les charbons. Il faut nettoyer avec du papier abrasif fin pour redonner la couleur cuivre. Bien regarder aussi si les deux charbons appuient bien sur les lames. S'ils sont trop usés pour cela, il faut les remplacer. Vérifier aussi que les connections DYN et EXC sont en bon état et bien serrées, et que les fils du faisceau sont bien guidés et retenus à l'écart du ventilateur. Il est possible aussi que les lames du collecteur montrent un ou plusieurs «plats». Alors, les effets du nettoyage risquent d'être éphémères, car ces faux ronds peuvent manger les charbons. Il est alors conseillé de déposer le stator de dynamo, puis le rotor (avec une grosse vis spéciale de diamètre 20) pour porter celui-ci à rectifier chez un tourneur. Quand tout est rétabli au top, la toute première preuve de succès est de voir des étincelles quand on soulève un charbon, moteur tournant en accéléré.

Si, tout est OK sur la dynamo, on peut soupçonner le régulateur ou le joncteur disjoncteur. Pour avoir rapidement une idée, démarrez (au besoin avec une batterie de secours si la vôtre est à plat), accélérez et débranchez une cosse de batterie. Si le moteur cale aussitôt, votre régulateur-joncteur disjoncteur est probablement le coupable, à moins de vous référer à «l'histoire de fous» qui suit ce paragraphe. S'il ne cale pas, soit votre régulateur fonctionne, mais en ré-

>>>



Comment savoir si un régulateur de dynamo 6V contrôle l'excitation par le + ou par le - ?

Sur le régulateur totalement déconnecté, faire le montage très simple suivant :

Le fil «test» de sortie de lampe témoin va nous renseigner. On lui fait toucher soit la masse d'une des pattes de fixation du

Là, y'a pas photo ! Votre dynamo ne charge plus, soit par sa faute, soit par celle du régulateur qui ne ferait plus son boulot. Meilleur moyen de s'en assurer : moteur tournant hors ralenti (avec léger starter), débranchez une des cosses de la batterie. Si la dynamo charge encore, le moteur doit continuer à tourner sans batterie. Si-