DÉPANNAGE

Q : LE MOTEUR NE DÉMARRE PAS

A. Vérifiez toutes les connexions pour vous assurer qu'elles sont bien serrées et correctement positionnées.
Vérifiez le calage de l'allumage afin de vous assurer que le distributeur est correctement installé.
Assurez-vous que l'ordre d'allumage est correct sur le capuchon.

B. Assurez-vous que le **fil ROUGE** du distributeur reçoit bien la **pleine tension batterie** lorsque la clé est sur **« ON »** et pendant le démarrage.
Pour un test détaillé de la tension, consulter : **www.PerTronix.com – Loaded Voltage and Ground Test**.

C. Assurez-vous que le corps du distributeur est correctement **mis à la masse** sur le pôle négatif de la batterie.
La résistance entre le corps du distributeur et la masse batterie doit être **inférieure à 0,2 ohm**.

D. Retirez tous les autres fils de la bobine sauf le **fil NOIR** du distributeur.
Mettez le contact sur **« ON »** et vérifiez la **borne positive de la bobine**.
Si aucune tension n'est présente, la bobine est mal câblée.
Si la tension est présente au démarrage du moteur, et que le moteur démarre lorsque l'un des fils retirés du pôle négatif est isolé, cela indique un problème de câblage.

Q : LE MOTEUR DÉMARRE MAIS CALE APRÈS LE DÉMARRAGE OU S'ARRÊTE PAR INTERMITTENCE

A. Cela peut se produire lorsque la **tension au fil ROUGE** du distributeur chute parfois en dessous de la tension minimale requise.
Veuillez effectuer le **test de tension en charge** (voir site PerTronix).
Testez la tension à chaud, moteur à température de fonctionnement.
La chute de tension signifie souvent un mauvais contact de connexion, un fil d'allumage défectueux ou la présence d'une résistance dans le circuit.

B. Essayez une **autre bobine**.

Q : COMMENT VÉRIFIER LA RÉSISTANCE PRIMAIRE DE LA BOBINE

A. Un voltmètre/ohmmètre numérique (VOM) est requis.La plupart des multimètres analogiques (à aiguille) ne conviennent pas.Retirez tous les fils de la bobine. Réglez le multimètre sur la plus petite plage en ohms.
Mesurez la résistance entre les bornes (+) et (–) de la bobine.La valeur mesurée est la résistance primaire de la bobine à température ambiante. Toutes les bonnes bobines doivent présenter une résistance mesurable ; une lecture anormale indique une bobine défectueuse.

Q : OÙ OBTENIR DE L'AIDE SUPPLÉMENTAIRE OU DES SCHÉMAS DE CÂBLAGE ALTERNATIFS ?

A. Consultez notre base de connaissances sur **www.pertronix.com**
ou appelez notre support technique au **909-599-5955**, du lundi au vendredi, **7h–16h30 (PST)**.

GARANTIE LIMITÉE

PerTronix, LLC garantit à l'acheteur initial que ses produits d'allumage sont exempts de défauts de matériaux et de fabrication (l'usure normale est exclue) pour les durées suivantes :

- **Ignitor I, II, III** : 30 mois
- **Distributeur industriel** : 90 jours (mécanique) / 30 mois (Ignitor)
- **Bobines Flame-Thrower** : 90 jours
- **Distributeurs Flame-Thrower HEI** : garantie limitée à vie
- **Distributeurs Flame-Thrower Billet et fonte** : 1 an mécanique / 30 mois module Ignitor
- **Fils de bougies Flame-Thrower** : garantie limitée à vie
- **Boîtiers d'allumage** (Second Strike, Rev Limiter, Digital HP) : 1 an

Toutes les périodes de garantie commencent à la **date d'achat initiale**.

Tous les retours doivent être accompagnés d'un **numéro d'autorisation de retour (RMA)** délivré avant le renvoi.Pour obtenir un RMA, contacter le service technique PerTronix au **(909) 599-5955**.

Les fils doivent être laissés à la longueur à laquelle ils ont été installés. Joindre une copie du reçu d'achat décrivant le problème et le numéro RMA. Tout retour sans numéro RMA sera renvoyé immédiatement. Si, après inspection, PerTronix constate un défaut de fabrication conforme à cette garantie, PerTronix réparera ou remplacera le composant défectueux à sa discrétion.

CETTE GARANTIE REMPLACE TOUTE AUTRE GARANTIE, EXPRESSE OU IMPLICITE, y compris les garanties de qualité marchande ou d'adéquation à un usage particulier.
PerTronix ne pourra en aucun cas être tenue responsable de **dommages indirects ou consécutifs**.

PERTRONIX

- **PRODUITS D'ALLUMAGE**
- **Flame-Thrower (équipé d'Ignitor®)**
- **INSTRUCTIONS – Références : D186504 / D185504**

INFORMATIONS GÉNÉRALES

IMPORTANT : lire toutes les instructions avant de commencer l'installation.

- Applications **12 volts avec masse négative uniquement**. Tension maximale : **16 V** ; tension minimale : **8 V**.
- **AVERTISSEMENT :** ne pas utiliser avec des **câbles de bougies à âme pleine**. Des **câbles antiparasites (RFI)** doivent être utilisés.
- Un **câblage incorrect** du fil **ROUGE** et **NOIR** de l'Ignitor, ou le fait de laisser la clé de contact en position ON sans que le moteur tourne pendant une période prolongée, peut endommager le module.
- Les moteurs **8 cylindres** nécessitent une **résistance primaire minimale de 1,5 ohm**. Les moteurs **4 et 6 cylindres** nécessitent une **résistance primaire minimale de 3,0 ohms** dans le circuit d'allumage.
- Une résistance externe **n'est pas requise** lorsque la bobine présente la résistance primaire minimale exigée pour l'application.
- L'Ignitor peut déclencher la plupart des systèmes d'allumage externes utilisant un **signal carré ou à rupteur**.L'écartement des bougies peut être augmenté de **0,005" (0,13 mm)** par rapport à la valeur d'origine.

COMPRENDRE LE CALAGE DE L'ALLUMAGE

Avant de poursuivre l'installation, voici quelques définitions importantes :

- **Calage initial** : calage de base ou au ralenti du moteur avant que l'avance centrifuge ne commence.
- **Avance centrifuge** : mécanisme d'avance mécanique composé de masselottes, ressorts et butées.
  La valeur et la vitesse d'avance du distributeur sont déterminées par ce mécanisme.

- **Calage total** : somme du calage initial et de l'avance centrifuge.
  Exemple : 10° initial + 24° centrifuge = **34° de calage total**.
  (Lors du contrôle du calage total, débrancher la capsule de dépression et obturer la durite.)
- **Avance à dépression** : augmente l'avance lors de la conduite à charge partielle.
  La durite de dépression doit être connectée à une prise de dépression **au-dessus des papillons.**

INSTALLATION DU DISTRIBUTEUR

- Régler le cylindre n°1 de l'ordre d'allumage au PMH (point mort haut) sur le temps de compression, en se référant aux repères de calage.
- Retirer le capuchon du distributeur et vérifier que le rotor pointe vers la borne correspondant au cylindre n°1 dans l'ordre d'allumage.
  Marquer la direction du rotor sur le moteur.
  Remarque : si le rotor ne pointe pas vers le cylindre n°1, le moteur n'est pas au PMH compression.
- Repérer l'emplacement des fils du distributeur sur la bobine, puis les retirer de la bobine.