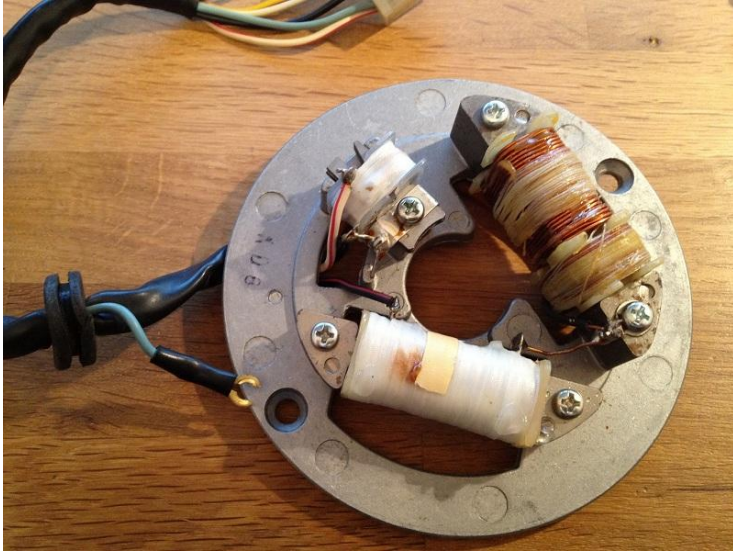
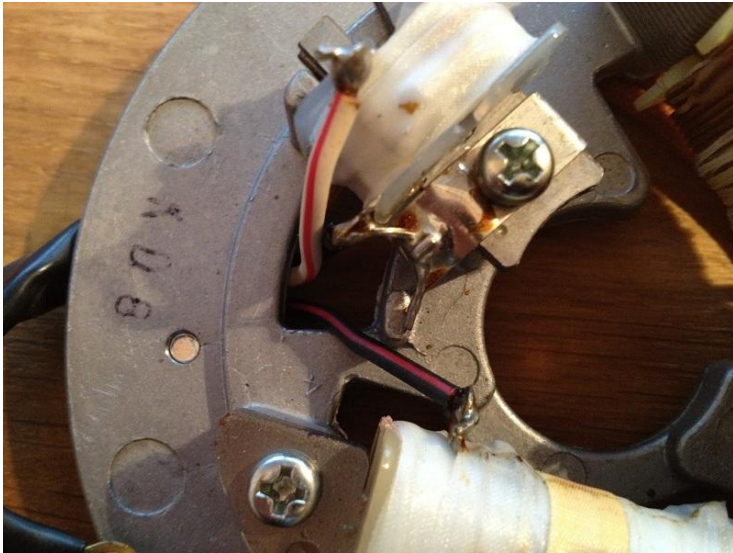


Allez voila l'épisode n° 3 avec toutes les photos du nouveau stator et du modules CDI.

Voila la vue du stator, un distingue le capteur, la bobine d'éclairage (cuivre), la bobine d'allumage (blanche).



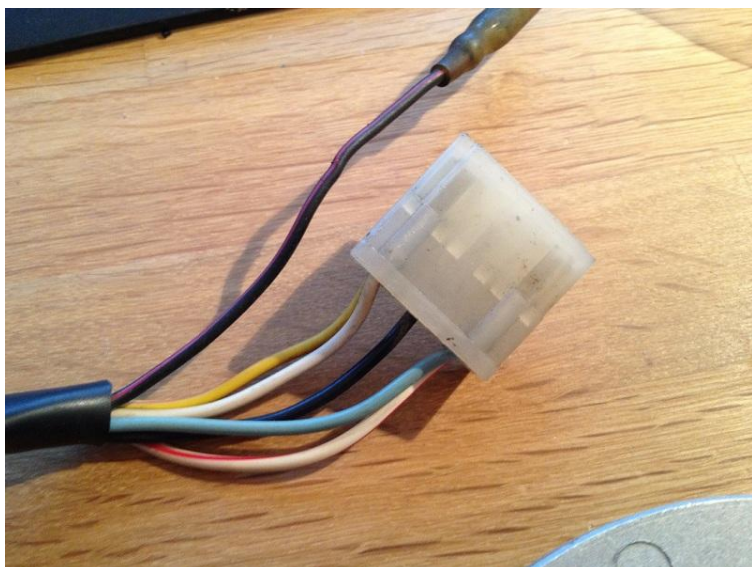
Une vue détaillée des fils raccordés au capteur et à la bobine d'allumage (fil rouge & blanc pour le capteur et fil noir & rouge pour la bobine d'allumage) :



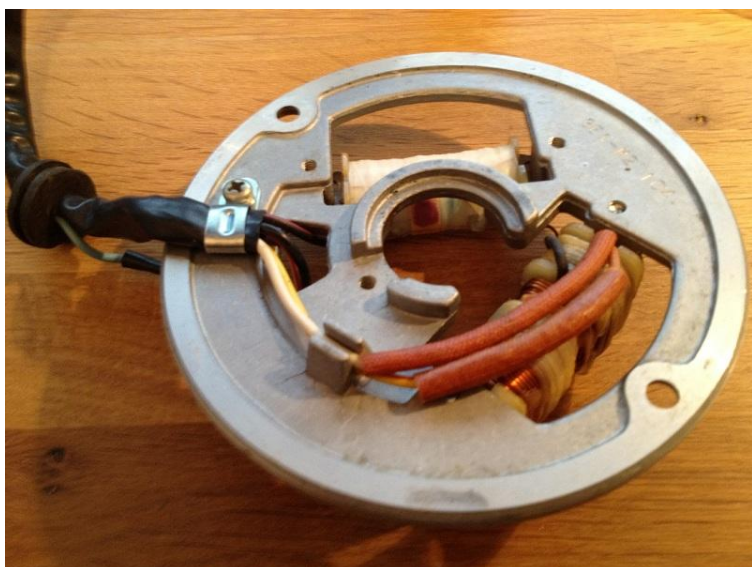
Une petite vue de la sortie du câble de la platine avec ce fil bleu "en l'air" qui se fixe sur le carter moteur (j'ai vu un jour un photo avec ce fil monté comme ça) :



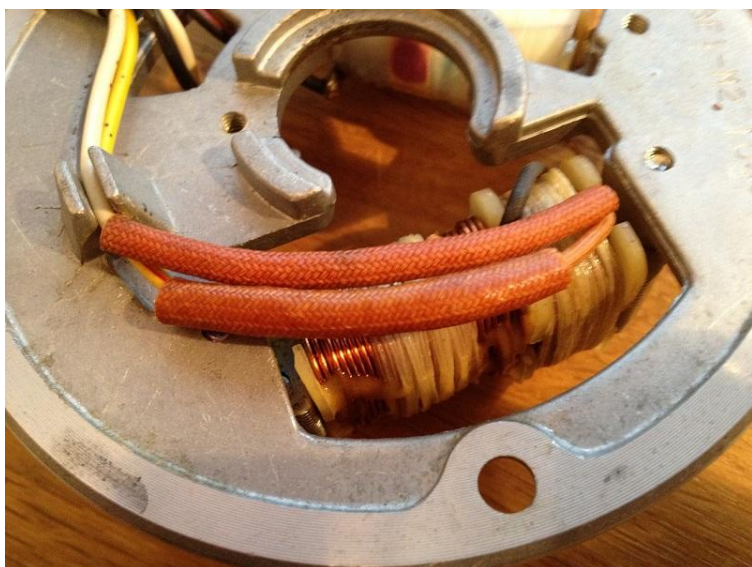
une photo du sucre en sortie de la platine stator on retrouve sur le sucre le fil Jaune & rouge, le blanc, le noir, le bleu, le blanc & rouge et le noir & rouge qui n'est pas sur le sucre mais une cosse.



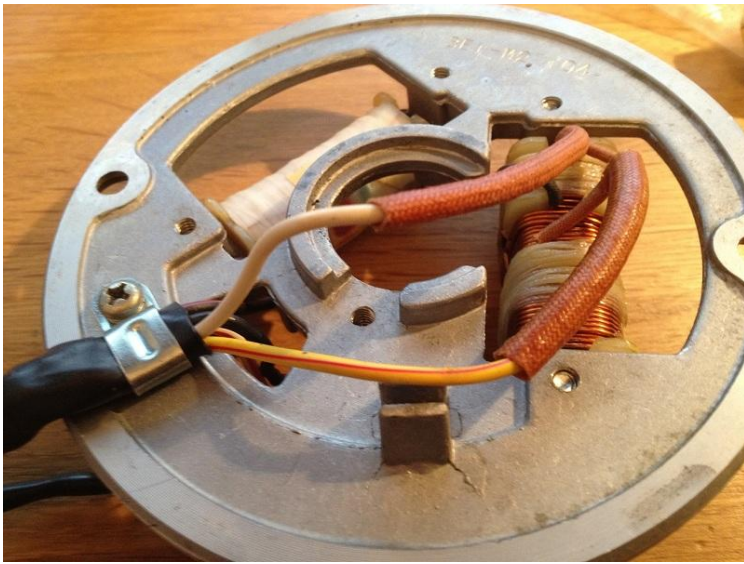
Une vue arrière du stator ou on remarque les deux fils jaune & rouge et blanc qui sortent de la bobine d'éclairage :



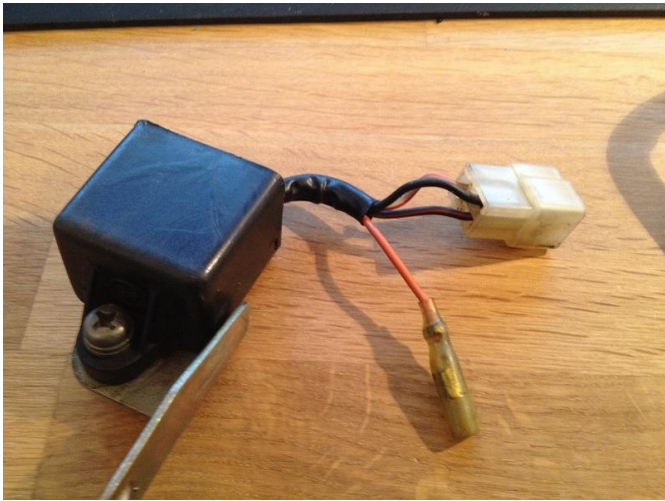
Même chose d'un peu plus prêt, donc à mon avis il y deux tension délivré par ce bobinage une plus importante que l'autre :



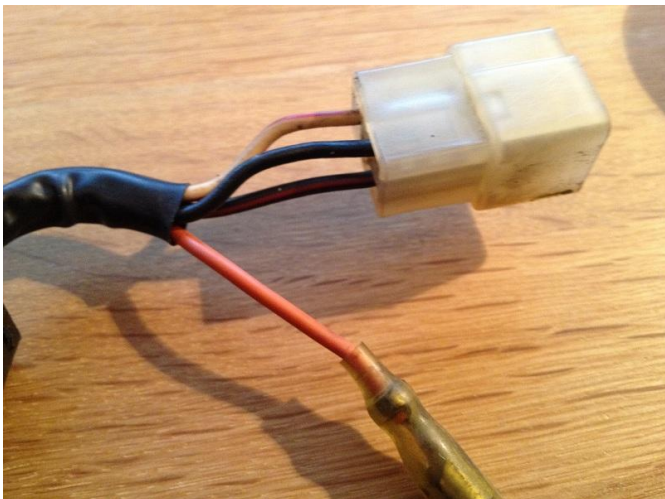
Encore une vue on l'on voit bien les deux fils sortir du même bobinage :



Alors voilà le module CDI, avec sur le sucre un fil blanc & rouge , un fil rouge & noir, un fil noir et tout seul sur une cosse un fil orange. Le support en métal permet de fixer le CDI parfaitement à coté du manchon de la boîte à air.



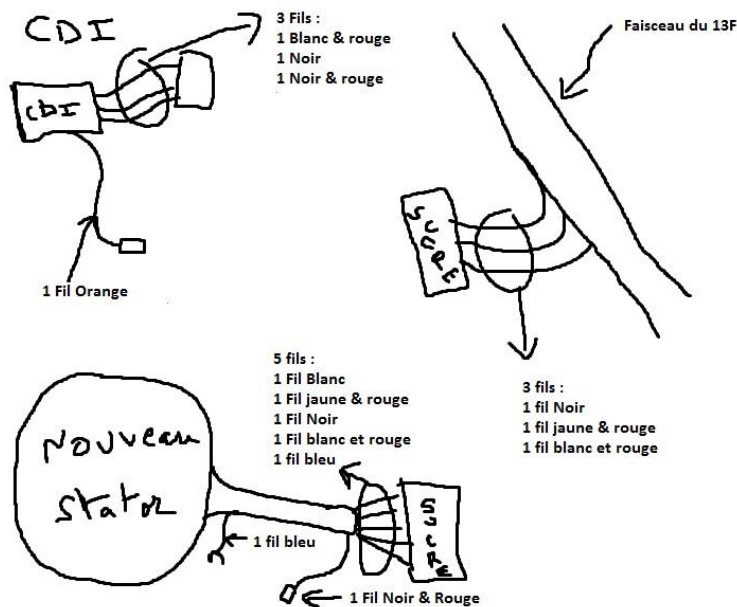
Voilà une vue d'un peu plus près :



Voilà voilà comme ça je suis vachement avancé pour relier tout cela sur le faisceau d'un 13F.

La suite au prochain épisode.

Episode n°4 voila le schéma des trois partie, le nouveau stator, le module CDI et le faisceau du 13F :



Un nouveau petit épisode, alors Christian m'a répondu avec les infos suivantes :

Pour le stator :

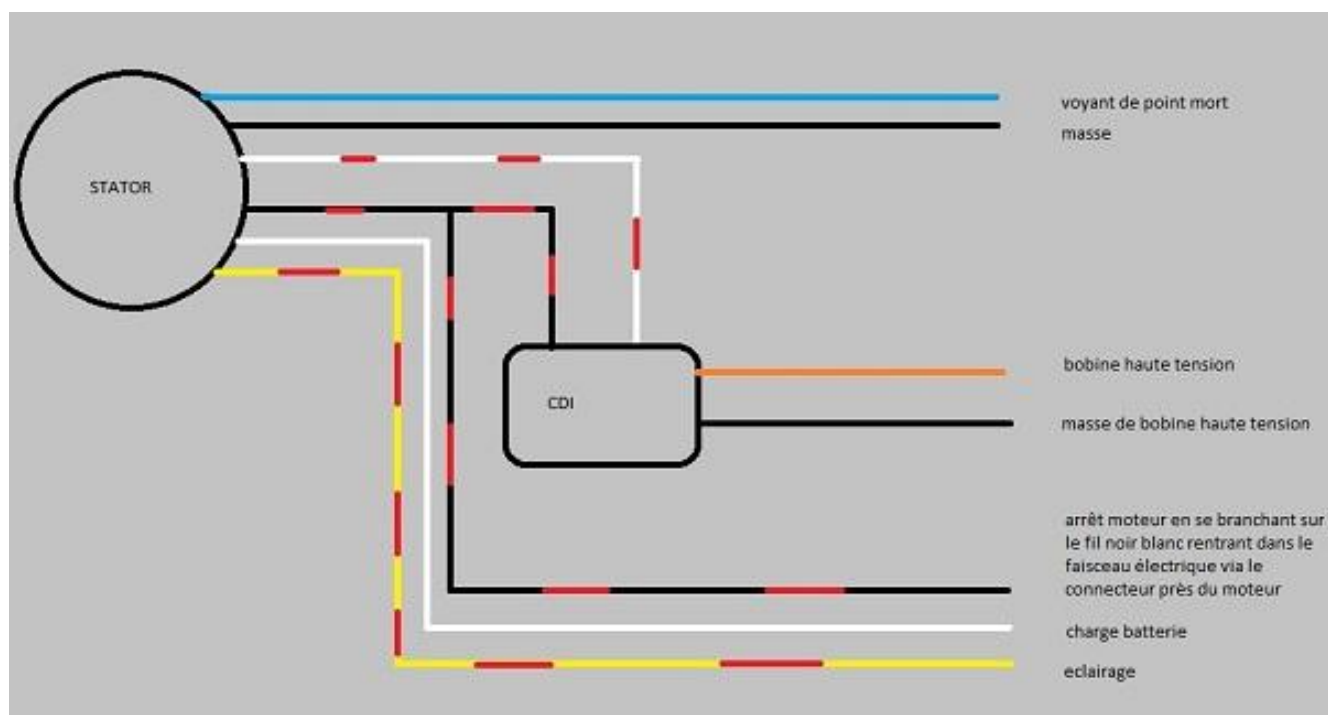
- * blanc : charge batterie
- * rouge jaune : éclairage
- * rouge / noir : bobine primaire allumage
- * noir : masse
- * bleu avec cosse : contacteur de point mort

module CDI :

- * orange : bobine haute tension
- * noir : masse de la bobine haute tension
- * rouge / noir : bobine primaire
- * blanc / rouge : capteur

En route pour un nouvel épisode.

Christian m'a envoyé hier le schéma suivant :



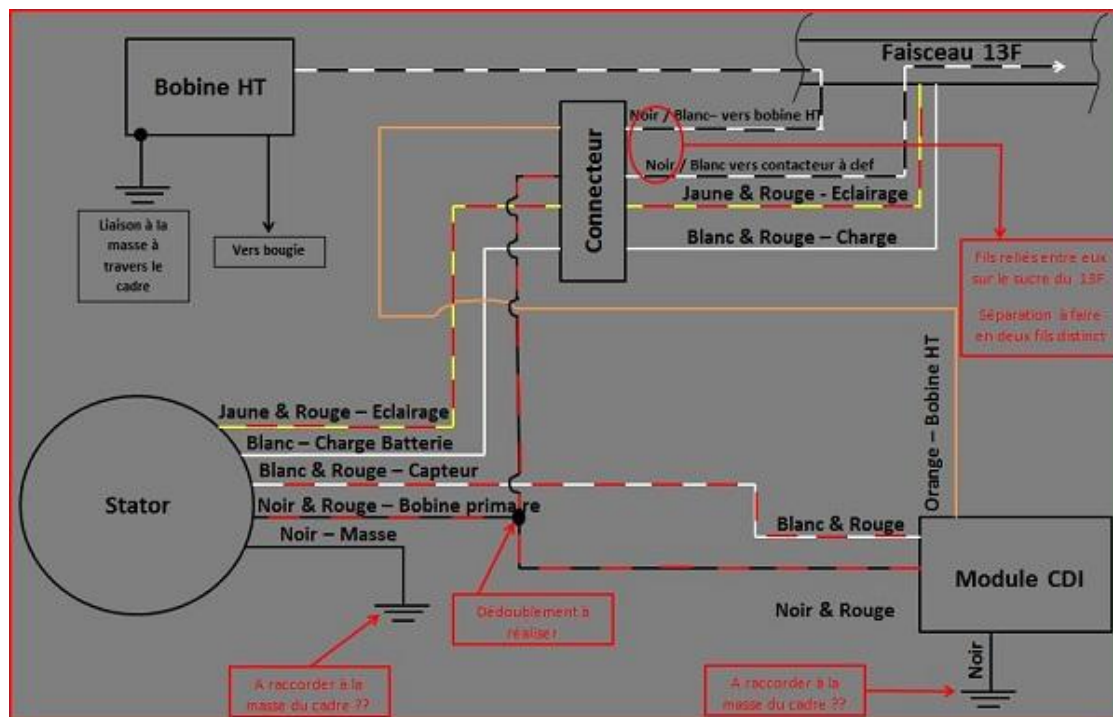
Avec les remarques suivantes :

Il te faudra (peut être) rajouter des fils pour aller du connecteur moteur au CDI et ensuite du CDI à la bobine en n'oubliant pas le fil noir de masse bobine afin d'être certain d'une bonne masse et bien sûr l'orange .

L'arrêt moteur se fera en mettant le fil rouge / noir à la masse via le contacteur à clé .

Tu peux te servir du fil noir / blanc (il va au contacteur à clé) rentrant dans le faisceau après le connecteur du moteur ; là ou rentre aussi le blanc et le rouge jaune .

à partir du schéma de Christian j'ai retravaillé le mien pour obtenir ceci :



Voici quelques remarques la dessus :

1 - Pour faire ce que disais Christian j'ai séparé les deux fils noir/blanc qui sont sur le sucre du faisceau du 13F. En effet il sont reliés entre eux sur le sucre. Si je ne dis pas de bêtises, un fil noir/blanc va au contacteur et l'autre va à la bobine HT. Il faudra que je teste la continuité pour pouvoir les différencier au moment du montage.

2 - Toujours pour faire ce que disais Christian, je sépare en deux le fil Noir/Rouge (bobine primaire) en sortie du stator. L'un va vers le CDI et l'autre vers le sucre du faisceau 13F au niveau du câble Noir/Blanc qui est relié au contacteur. Comme cela, si j'ai toujours tout compris, lorsque je tourne ma clef sur OFF le fil noir/blanc se met à la masse et par conséquent la bobine primaire à travers le fil Noir/Rouge.

3 - Il me reste deux fil noir celui du stator et celui CDI. Christian m'indique qu'il faut les mettre à la masse, j'ai donc relié le fil noir en sortie du stator à la masse à travers le cadre du Chappy, de même pour le fil noir qui sort du CDI.

Voilà voilà maintenant reste plus qu'à le faire valider par Christian ou bien l'un d'entre vous.

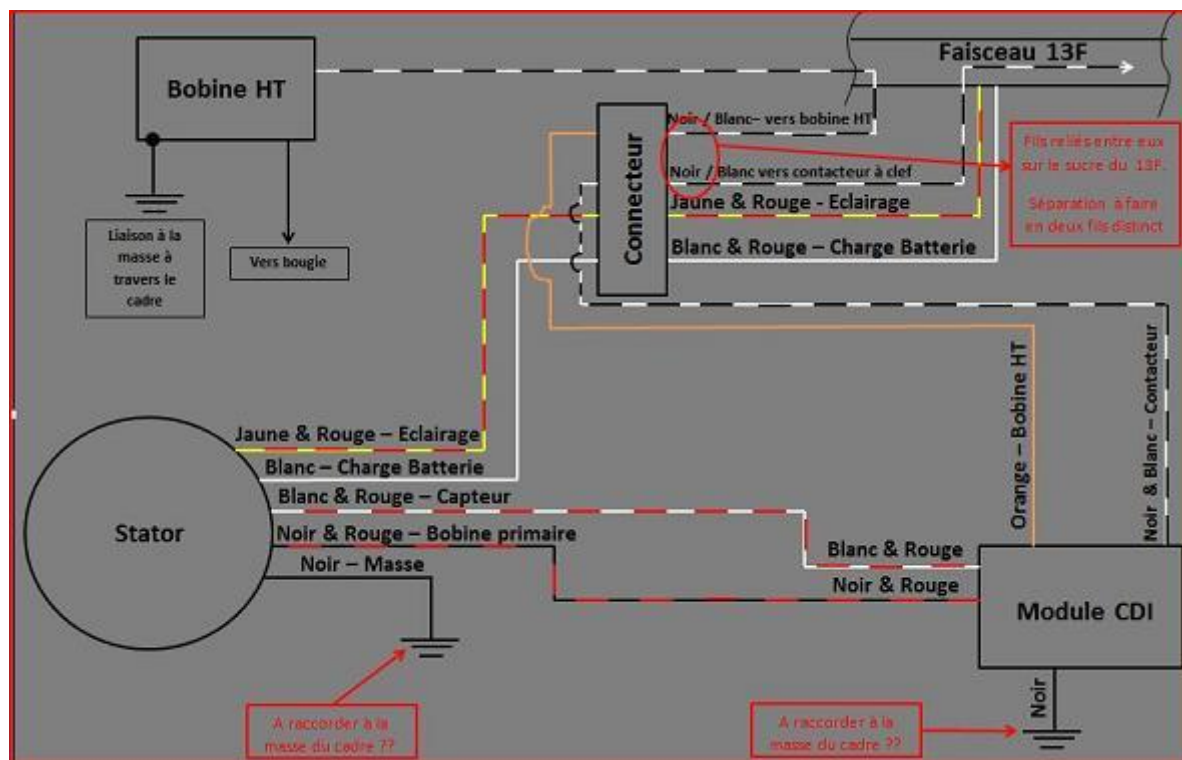
Sinon mon contact chez Yamaha Europe m'a fourni le manuel d'atelier d'un modèle de Chappy avec CDI. Le manuel complet avec le schéma de câblage et tout.

Ce modèle de Chappy concerne les derniers modèles produit pour l'Amérique du Sud en 1998 cependant c'est un CDI avec 5 fils et non 4 comme le miens, à moins que je me trompe.

Vous trouverez ce manuel d'atelier qui vous sera sûrement utile pour d'autres choses dans la rubrique du forum "Documentations Techniques" et voici les liens direct :

<http://www.yamaha-chappy.com/forum/viewtopic.php?f=30&t=8454>

Voilà c'est reparti pour un nouvel épisode. Je n'ai pas encore reçu le CDI à 5 fils mais j'ai refait le schéma histoire de commencer à préparer la modif. Le voilà :

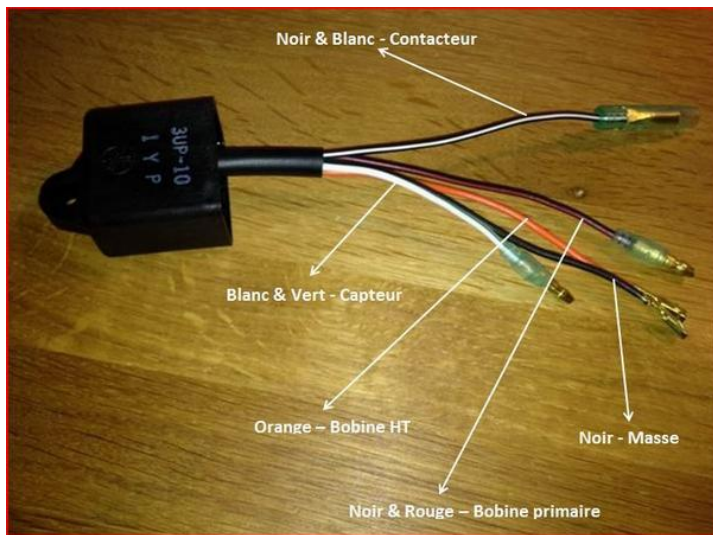


J'attends que Christian me valide tout cela.

Donc à priori c'est pas bien méchant au niveau cablage, même moi je devrai m'en sortir. Je vais essayer de faire cela propre et d'utiliser soit les connecteurs existant soit en récupérant des vieux connecteur d'un ancien faisceau ou les deux.

C'est un peu délicat de récupérer les anciens connecteurs plastique et aussi les fiches mais ça se fait avec de la patience.

Tout d'abord voila le module CDI à 5 fils que j'ai commandé, la réf Yamaha est 3UP-85540-10 :



Donc sur le module on retrouve les 5 fils suivants :

- Noir & Blanc (contacteur) pour aller sur le contacteur au niveau du faisceau du 13F
- Rouge & Noir (Bobine primaire) pour aller sur le faisceau du stator
- Orange (Bobine HT) pour aller sur la bobine HT
- Noir (masse) à relier sur le cadre
- Blanc & vert (Capteur) pour aller sur le faisceau du stator (le fil est blanc et rouge sur l'allumage)

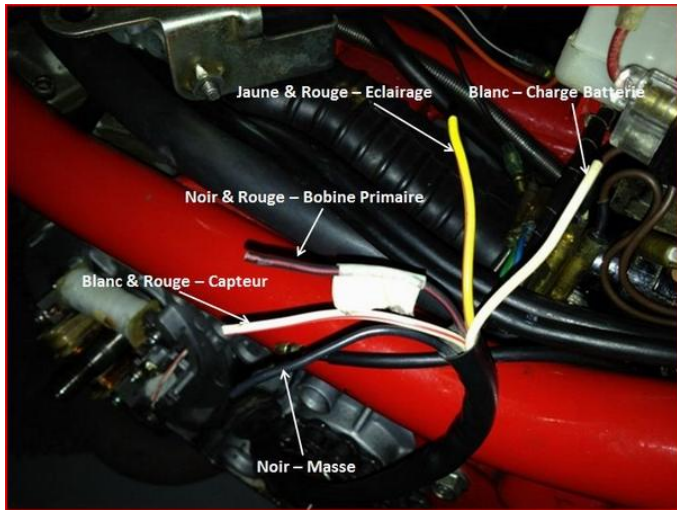
Voila une autre photo du Module CDI avec son support, je l'ai récupéré lorsque j'ai acheté mon module 4 fils au japon, mais il est dispo chez Yamaha la référence est 4F4-85542-00, vous verrez par la suite que c'est pratique de l'avoir :



On passe à la suite, j'ai donc démonté le rotor et le stator, je détaille pas comment on fait, cela a été expliqué des dizaines de fois, il faut juste un arrache volant et un bloque piston. J'ai mis le nouveau stator qui se monte parfaitement en lieu et place, voila le résultat :



Voila les fils qui sortent du faisceau du stator :



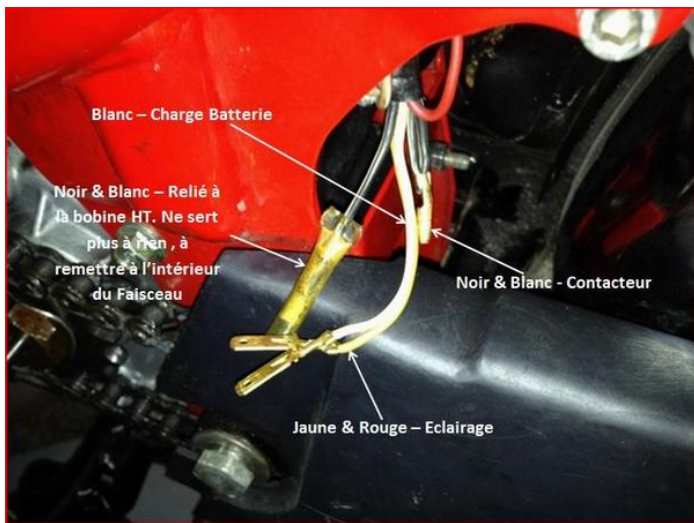
Donc sur le faisceau du stator on retrouve les 5 fils suivants :

- Blanc (Charge Batterie) pour aller sur le faisceau du 13F
- Jaune & Rouge (Eclairage) pour aller sur le faisceau du 13F
- Rouge & Noir (Bobine primaire) pour aller sur le CDI
- Blanc & Rouge (Capteur) pour aller sur le CDI (le fil est blanc et vert sur le CDI)
- Noir (masse) à relier sur le cadre

Vous remarquerez le bout de scotch sur le fil noir & rouge, comme je suis daltonien, ça m'évite de le confondre avec le noir de la masse 😊

Si on résume, jusqu'ici j'ai détaillé les fils du module CDI et ceux du faisceau du stator. Sur le module CDI il y a 5 fils dont 2 vont être reliés au faisceau du stator et sur le faisceau du stator j'ai 5 fils aussi et 2 vont sur le module CDI. Il reste à détailler comment relier 3 fils de chaque côté.

L'ancien stator était relié via à connecteur sur le faisceau du 13F, j'ai retiré le connecteur et aussi déconnecté la bobine HT qui était sur un fil à part sur juste à côté du connecteur, voilà ce que cela donne :



Donc sur le faisceau du 13F on retrouve les 4 Fils suivants :

- Blanc (Charge Batterie) pour aller sur le faisceau du stator
- Jaune & Rouge (Eclairage) pour aller sur le faisceau du stator
- Noir & Blanc (Contacteur) pour aller sur le CDI
- Noir & Blanc (Bobine HT) ne sert plus à rien, il était relié à la bobine HT, je l'ai remis à l'intérieur du Faisceau du 13F en l'isolant. C'est sur ce fil où se trouve la diode à l'intérieur du faisceau.

Les fils sont un peu courts, je les ai donc rallongés comme ça :



Et j'ai mis un jolie gaine thermo-retractable comme cela :



Donc si on résume, grâce au trois nouveaux fils en provenance du faisceau du 13F, il me reste plus que le fil noir de masse du faisceau du stator à traiter, et sur le module CDI il et aussi le fil Orange et le fil noir de masse.

Bien bien, on y est presque, j'a donc changé la bobine HT du chappy, à priori c'est pas nécessaire, la référence Yamaha c'est 4RP-82310-29. Je me suis bien fait chiez car pour la sortir j'ai du démonter la boite à air, le manchon, etc.. bref un peu galère à changer.

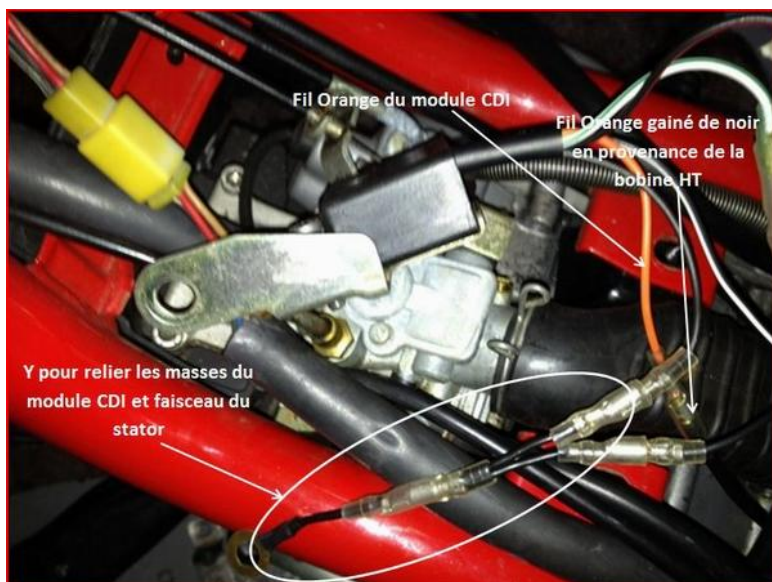
Au final, sur la bobine HT on à un fil orange et il faut le relier sur le module CDI, le fil orange de la bobine HT est déjà gainé de noir et à la bonne longueur.

Tadinnnnnnn, il este plus que deux fils à relier, ce sont les masses, une masse sur le module CDI et une sur le faisceau du stator.

Voila deux photos qui montre la liaison de la bobine HT vers le module CDI et comment j'ai relié les masse entre elles via un Y.



D'un peu plus prêt :



Voilà le montage final avec tous les câbles bien rangés, le module CDI fixé et les masses reliées au cadre via le Y :



Au préalable j'avais fait un petit essais, deux coups de kick et ça avait démarré nickel :



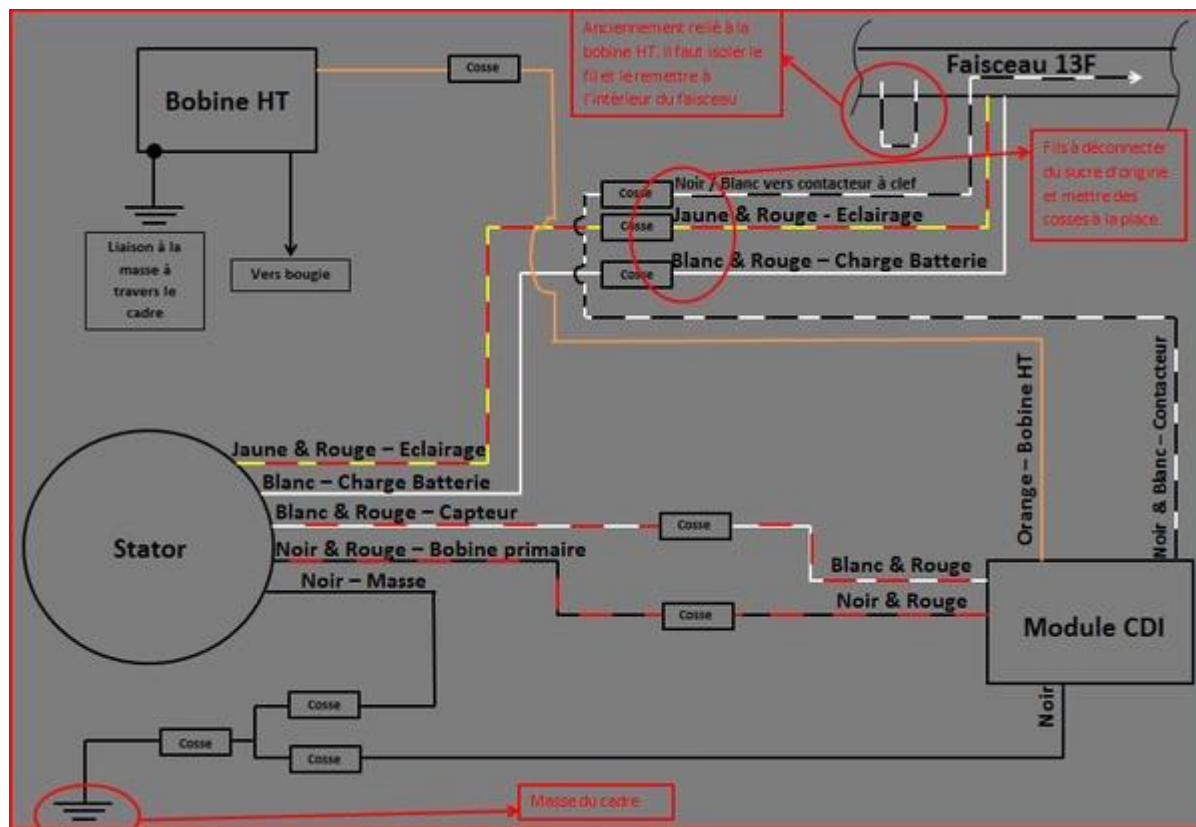
Sinon pour les cosses j'ai utilisé ce genre de choses :



Si vous voulez voir une video avec le son du résultat, c'est ici :

http://perso.numericable.fr/alain.gonzalez/CDI/Chappy_13F_avec_CDI.mov

Voila nous y sommes c'est le dernier épisode, comme promis voila le schéma final :



Pour le coup voila le détail :

- 1 stator + rotor commandé au Japon en enchère tout compris 100€
- 1 bloc CDI à 5 fils 61€ (Dispo Chez Yam)
- 1 bobine neuve HT 65,49€ (dispo chez Yam)
- 1 Support de bloc CDI 5,50€ (dispo chez Yam)

Montage CDI

Allumage électronique

CHAPPY 13F