

Bobines allumage/coils

Nature de l'opération : Remplacement des bobines d' allumage de la moto par des équivalentes équipant les autos.

But : Eviter un arrêt prolongé suite à une panne de bobine en cas de non approvisionnement de pièces détachées par le SAV Aprilia.
Avoir sous la selle une bobine de rechange en cas de panne.

Modèles concernés : Toutes les Capo N.

Coût approximatif : environ 60 € ?

Niveau de difficulté : Pas vraiment du débutant mécano , mais relativement facile.

Matériel nécessaire :

-de 1 à 4 bobines : Marque VALEO



Bobine d'allumage:245094

Numéro(s) court(s) : 2 526 140

Caractéristiques

- Pièce neuve

Référence constructeur (Numéro OEM) :

- CITROËN : 597077
- FIAT : 9633001580
- LANCIA : 9633001580
- PEUGEOT : 597077
- RENAULT : 9633001580

Prix Oscaro **45,75 €**
TTC
(Au lieu de 54,66 € TTC)
[Ajoutez à votre panier](#)

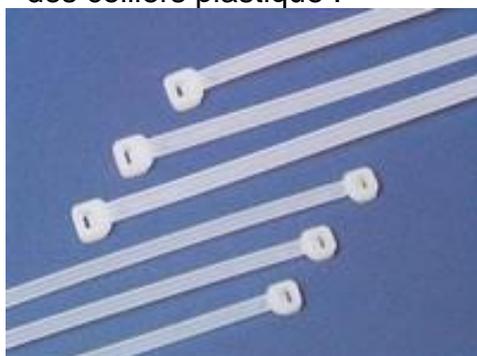
- 1 à 4 rivets pleins à mater **en cuivre** , tête fraisée, 4X16. (utiliser uniquement des rivets en cuivre pour une soudure solide)



- un fer à souder et de l' étain
- du petits outillage style mini perceuse
- 1 chambre à air de vélo 700X28 ou de la bande thermo-rétractable du diamètre correspondant.



- des colliers plastique :

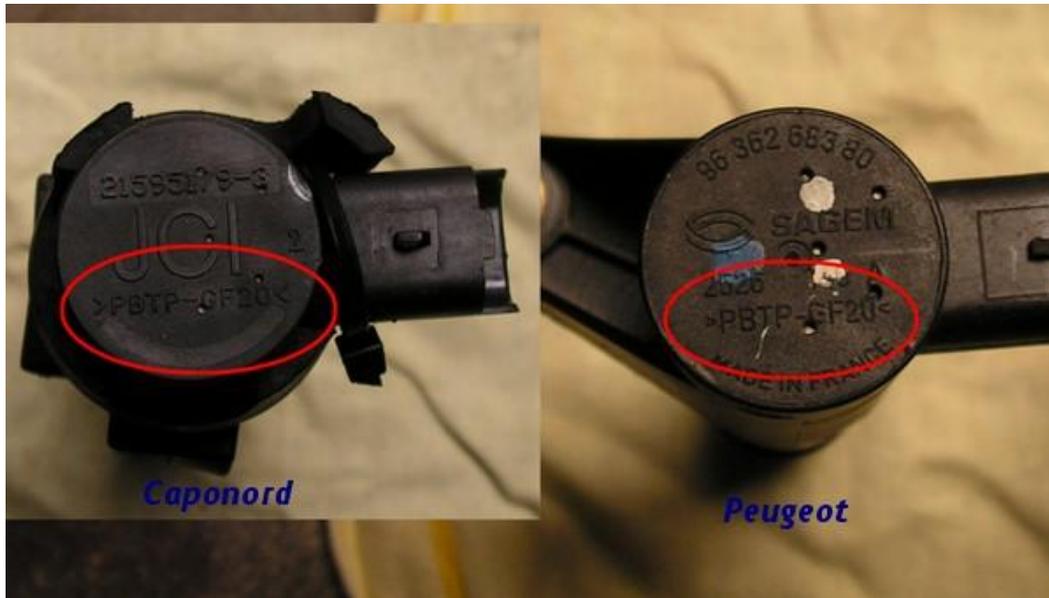


INFORMATIONS PRELIMINAIRES :

Ceci est le fruit d'un travail collectif, BZH et Eliso ayant travaillé, chacun de leur côté, sur plusieurs solutions différentes au sujet de l'adaptation des bobines. Ils sont arrivés aux mêmes conclusions concernant la solutions présentant le meilleur compromis.

Leurs deux motos sont équipées de bobines modifiées qui fonctionnent parfaitement, ayant parcouru chacun environ 1500 km avec ses bobines. BZH ayant même fait passer sa moto à l'axone avec 2 bobines modifiées, sans que le moindre problème n'ait été mis à jour.

Du reste, les bobines présentent exactement les mêmes caractéristiques électriques que les bobines originales :



L'intervention ne porte que sur des modification d'ordre mécanique.

Il faut modifier deux choses :

- 1 - Supprimer l'attache de fixation en plastique de la bobine "auto"
- 2 - Adapter la tête de bobine au cable de bougie de la caponord.

On peut voir la différence sur les photos ci-dessous :





MODE OPÉRATOIRE :

Repérer la ou les bobines défectueuses :

Bobine #1 AV / centre

EFI code - 33

Bobine #2 AR / centre

EFI code - 34

Bobine #3 AV / latéral

EFI code - 35

Bobine #4 AR / latéral

EFI code - 36

Accéder à la bobine fautive. Si AR, seule la dépose des selles est suffisante.

Sortir la bobine de la moto : couper le Tyrap qui verrouille la prise électrique d' alimentation, lever légèrement le clip et déconnecter la prise.

Déconnecter le câble HT et tirant dessus.

Sortir la bobine .

Retirer le support caoutchouc :introduire une fine tige assez longue (tournevis d' électricien),entre la bobine et son support; injecter une goutte de lubrifiant , faire le tour complet avec la tige pour répartir le lubrifiant. Le support glisse tout seul pour l' extraire .(Exactement comme pour retirer des poignées de guidon)

Sur la bobine Valeo :



- supprimer la partie du support auto : trait rouge
- supprimer la partie sous la prise d' alim : trait jaune.
- conserver la partie supérieure du top découpée à 25 mm du haut



On obtient :



Bobine Valeo à G et Capo N à D :

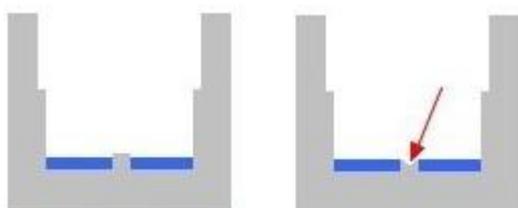


S' assurer que la tête du rivet s' adapte bien à l' intérieur de la bobine, éventuellement réduire le diamètre de la tête du rivet à 9.5 mm.

Effectuer des crans d' accrochage similaires à ceux d' origine selon le matériel dont vous disposez : de la pince à sertir au tour d' ajusteur:



Araser la petite pointe centrale en bakélite à l'intérieur de la bobine.



Nettoyer correctement la partie de contact du fond de bobine.
Étamer la partie externe de la tête de rivet:



Introduire une goutte d'étain ou un petit serpent à l'intérieur de la bobine



Positionner le rivet étamé dans son logement puis chauffez par la tête du rivet jusqu' à ce que l' étain fonde:



Prendre soin de centrer parfaitement le rivet dans son logement :



Voici ce que l' on obtient :



C' est très solide et le contact électrique est excellent.

Figoler le travail en supprimant les dégâts collatéraux dus à l' étamage , s' il y a : trace d' étain superflu , trace de charbon. poussières métalliques ...

Protéger la bobine modifiée en la glissant dans un manchon en chambre à air de vélo 700X28:

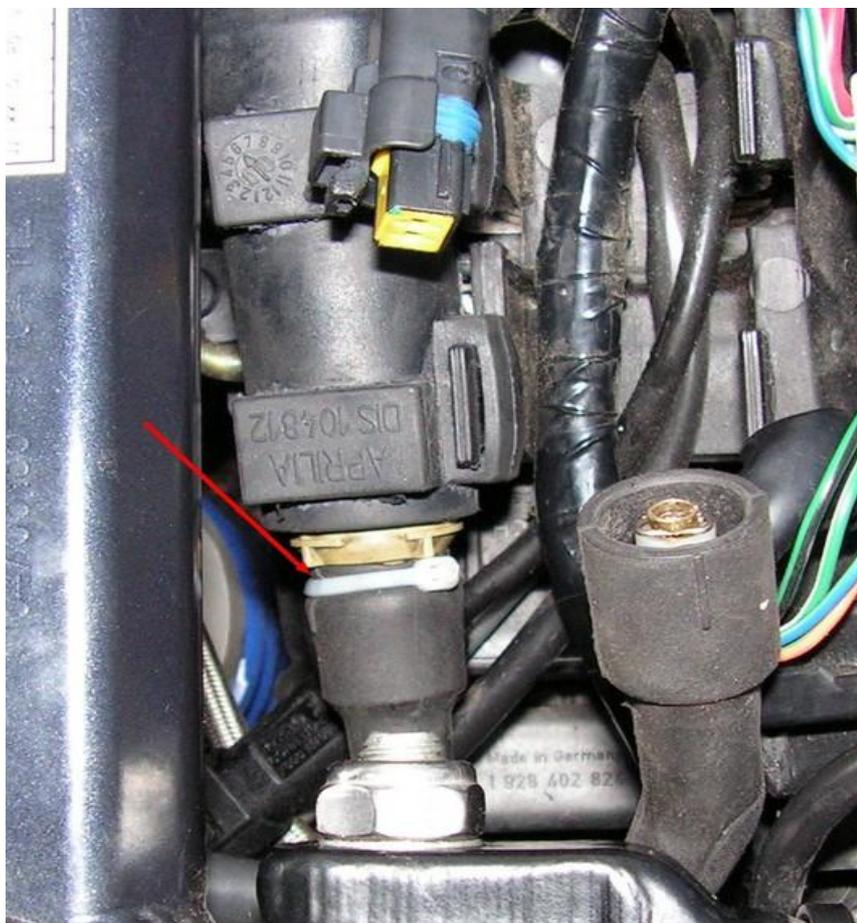


Passer du talc ou du savon sec sur la manchon et réintroduire la bobine dans son support en caoutchouc.

Replacer la bobine sur la moto et connecter le cable de bougie sur le coté rivet.

Replacer la prise d' alim et l' assurer d' un petit collier rilsan comme à l' origine.

Enfoncer correctement le capuchon afin qu'il siège dans la gorge de la bobine et l' assurer d' un collier rilsan pour un meilleur maintien:



Remonter la moto

Mettre en route

S'assurer que tout se passe bien :

- Démarrage
- Bruit particulier
- Absence de code EFI
- Effectuer un galop d'essai pour confirmer que tout est normal.

REMARQUES :

Sur des sites concernant notre moto , il a été précisé que cette modification pouvait être réalisée en utilisant des bobines auto équipant des Renault.

Ces bobines ne possédant pas de diode de protection ont été écartées dès le départ car les bobines de la Capo N en sont équipées; et nous voulions éviter toute dégradation à l' ECU et à l' électronique de la moto.

En plus la prise d' alimentation est différente, ce qui nécessite des modifications plus délicates supplémentaires.

D' autres essais ont été faits avec le rivet introduit libre directement dans le câble HT et sans soudure, mais la préférence de tous s' est dirigée vers un étamage pour plus de sécurité.

Valeurs électriques des bobines de la Capo N

Primaire : 0.6 Ohms+/- 10% (soit de 0.54 à 0.66)

Secondaire ou HT : 10 KOhms +/- 10% (soit de 9 à 11)

Valeurs électriques de la bobine Valeo mesurées sur 7 bobines :
Primaire : 0.6 à 0.7 Ohms.
Secondaire : 9.91 à 9.98 K Ohms.

Pour mesurer les valeurs du secondaire, il n'est pas possible de le faire comme expliqué dans le manuel d'atelier.
A savoir que la diode faisant son office il faut retirer le top de la bobine et placer une touche de l'Ohmètre " en amont de la diode " l'autre touche sur le plot central de la bobine (côté HT)
Calibre en 20K .

Un grand merci à tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette modification, un merci particulier à :

-DCLICS qui nous a fait parvenir le cadavre d'une vieille bobine de sa Capon afin que j'y pratique une autopsie

-CLAREL qui nous a dirigé vers les bobines de Peugeot et qui a été le DCLICS de l'opération



-Daryope de chez AOTR qui a travaillé sur des bobines Renault sans diodes, même si à la fin ce projet a été abandonné.

-Alexxx qui nous a procuré des bobines usagées Renault sur lesquelles on a fait nos premières expériences

Correction: Falco, Tuono and Mille use Nippondenso EFI systems. With Eproms, you know. The newer RSVR's (not called Mille anymore) and new Tuono use Siemens VDO systems. Futura, Caponord and the previous Pegaso use Sagem which is flash memory. The Capo even uses a closed loop system.

IIRC the Futura can't be programmed live like a Ducati. Loading in a map via Tuneboy isn't live programming as far as I know.

Hi there just come over from the FUTURA side for a bit of info from you, I believe that you were looking in to an alternative source for coils, just want to know if you had much luck in sourcing an alternative type, as I've been quoted a long lead time from Aprilia

On the Yahoo site I found the following post, but I don't think it will help much as Renault doesn't sell cars in USA as far as I know.

Subject: Found Compatible Coils

Being tired of waiting for Aprilia to supply a replacement coil, I went to Renault and checked for all coils they had in stock. They have three sorts but only one with the same power connection as the sagem we have in the capo.

The coil is used in various cars including the clio.

I went to aprilia and we verified the different values, they matched perfectly.

The only difference is the connection for the spark-plug cable. In the cars the coil is connected directly to the spark-plug, no cable at all. The connection is made possible by compressing a spring between the spark-plug and the coil itself and coil is screwed on a special support to prevent it from being ejected by the shaking of the engine.

In the capo the spark-plug cable (female) is inserted into the coil (male) and held in place by a gummy seal. This is a fixed connection, not a compressed spring connection.

To solve the problem we removed the gummy seal from the new coil, we removed the little plastic ring at the end of the spark-plug cable and inserted the seal of the new coil into the old one and placed back the plastic ring at the end of the cable. The connection with the spring has been maintained by inserting a very short screw at the end of the spark-plug cable for a larger and better connecting surface. The gummy seal does the job of compressing the spring against the coil and some tape holds it in place.

We turned on the key, no errors, we connected the axone to the bike and stil no errors, bike started at first try and still no errors. We left the engine run hot and raised the rpm up to limits and still ok, no errors.

It seems that I got it ! I will use the bike for some time and keep you updated.

That's great news guys. I found this on EBay.

Back to list of items Listed in category: Automotive > Cars: Parts by Brand > Renault
RENAULT COILS/COIL PACK.COMPOSITE SET OF 4

POWER SELLER.BUY WITH CONFIDENCE,OVER 270 FEEDBACK Item number:
4529254971 price: £90.00

Item location: Carshalton

United Kingdom

Post to: Worldwide

Postage costs: £5.00 - Royal Mail 1st Class Standard (Within United Kingdom)

Condition: New

GRAB A BARGAIN NOW,IF YOURS HAVENT BLOWN YET THEY WILL,BUY NOW AND SAVE A FORTUNE ON DEALER PRICES AND SAVE POSSIBLE DAMAGE TO YOUR CATALYST....

£52.50+VAT AT RENAULT.

BUY 4 NOW FOR £90.00P ...THATS £22.50p EACH

Renault Part Number: **82 00 380 267**

Fitment guide

CLIO 1.4 16V 1998 ONWARDS

SCENIC 1.4 16V 1.6 16V 1.8 16V

ESPACE 2.0 16V 1998 ONWARDS

KANGOO 1.6 16V 1997-2001

LAGUNA 1.6 16V 1.8 16V 2.0 16V 1996-2002

MEGANE 1.4 16V 1.6 16V 1.8 16V UP TO 2002

TRAFFIC 2.0 16V UP TO 2001

VEL SATIS 2.0 I6V TURBO UP TO 2002



I got the coils plugged in and working I am now going to replace all of them, can someone measure the secondary resistance of these coils please, The reason I ask is all of mine are measuring 55K ohm + when the manual says that they should be 10K ohm +/-10%, a quick Overview of work for those that like it cheap or cant get any coils and like to play the new coils(Renault) are exactly the same as the Aprilia ones all that is required is to take the tops off of the Aprilia coils and put them on the Renault ones(I have photos)

To remove the Renault tops, first take off the blue small top, which will reveal the tabs to that the black (large top) push these in and pull. One coil sans top.

To remove the Aprilia tops, first remove the sticker to reveal top tabs, push tabs and pull, another coils sans top. Now you will also need to remove the rubber part around the coil, but you would have to do this anyway as the replacement coils from Aprilia don't come with them either. and place them on the new coil.

(you will notice there is a difference inside the tops of the Renault coils in the way that they don't have a diode, but I have tested these and they are not in the circuit we are interested in, these are for the three connection tops)

that's the top done now the bottom

for this you will need to remove the rubber at the bottom of the Renault coil and take out the spring and plastic piece. you will now need a screw that has a head slightly smaller than the bulbous bit of the spring and with a thread just the right size to screw in to the ht lead end, once found put the screw in the spring half way and screw it to the HT lead(you now have a HT lead with a spring on the end, now push the rubber from the Renault coil back on to it, bingo all done, just push the HT lead and coil together and there it is

I feel there is enough tension in the spring and rubber to stop it falling apart. although you may feel otherwise.

Now to put it all back together and go for a ride.





Well, I've just finished replacing my Aprilia coil with the Renault coil. This took significantly longer than I thought it would, mainly because my original coil was VERY WELL sealed. Unlike bullit previously reported with his coils, there was absolutely no corrosion on my coil, so that did not seem to be the reason for failure.

I decided just to change the one coil for now, since the problem in my case did not seem to be "design related" (excessive corrosion, etc.). The "old" and "new" coils are both made by Sagem, so I see no reason that one should be better than the other.

I will do a full write-up with pics shortly, but I will give some basics here:

1. Placement: These coils are much too long to consider attaching them directly to the sparkplug. They also slide right off the sparkplug since there is nothing holding them down (on the Renault cars I believe they must be bolted in place). I imagine it would be possible to make them fit, but they will mount just like the old coils, with less modification required.

2. Coil Tops: I wanted to remove the top off the old coil and place it onto the new coil (the internal contacts are the same), however the old top was completely glued on. The adhesive went all the way up all sides of the top and I eventually had to cut the top off order to check the wiring. I then had to solder new leads onto the pins of the new coil and splice these onto the old wires.

3. Coil Bottoms: I used bullit's suggestions here and placed a 3/4" long #8 pan head screw inside the spring in the bottom of the Renault coil, and screwed this into the HT lead. I also shortened the spring by about 1/3" on the narrow side. I cut everything else on the bottom of the coil about 1 inch shorter - the plastic spacer inside, the bottom of the coil and the rubber sleeve. This gave more clearance for mounting. The sleeve on the bottom of the coil attaches to the HT lead fairly well. I then pushed it together and taped the heck out of it. Hopefully this is enough to hold it together well and also provide a little protection from the elements. Bullit felt that it attached well enough to not even require taping, but I felt that it couldn't hurt.

This is just great news. Ordered a Renault coil for my private store.

Noticed the part number (PBTP-GF20) is the same on stock Aprilia coil and the Renault coil. On the top of the coil there are 2 connections. Is it just a coil, or which wire to which connection?

The stock spark plug wire is a 2k-ohm wire. Is it a problem to put on a 5k-ohm wire?
Any ideas?

I cut off the old connector and got lucky attaching the new wires. The Aprilia coil has a small mark (I think a star) beside one of the pins, and the Renault coils seem to have a number next to one of the pins. On one coil it was an "11" and on another it was a "22". If the blue wire (or whatever colour you have in your case) goes to the marked pin on the Aprilia coil, you want to attach that same wire to the marked pin on the Renault coil.

Thanks. On my Renault coil it was "20." It also makes sense to the pin location on the stock coil. On my attached pic the negative (red/brown wire) is to the right, and the positive to the left. One of the wires on all coils is red/brown, and connected to the same number to the ECU.

To make the coil shorter, I cut off 25 mm of the plastic. Then set on a wire with a 90 degree bend.

The centre inside on the secondary side is plastic and isolated. Look at the pic. A pan head screw on the top of the spring might make a bad connection.





Where did you buy the plug wires? I used the OEM ones still, and since they come out straight there is very little room for mounting since the new coils are longer. Looking at your pictures, how did you attach the plug wire to the coil? For me, the rubber boot did not provide a real secure connection (would slide right off). I just pushed it in and taped the heck out of it. Ugly but effective.

By the way, I see you had the cap off at the top. If the top on your Aprilia coil comes off it will plug very nicely onto the Renault coil and there's no need for any soldering of wires at all. My Aprilia coil cap was COMPLETELY glued on, all the way up. I kept cutting it with a dremel, higher and higher until there was pretty much nothing left. I tried to take pictures showing how well the cap was sealed / glued on, but they came out terribly.

I did cut off about 25 mm of the plastic on the coil. Then I turned the Renault spring upside down after cutting off about 1/3 of it. The rubber booth fits perfect.

The only question now is about the wire. Since the stock plug wire is 2 k-ohm, and the champion plug wire is 5 k-ohm.

the reason I believed mine failed was due to the corrosion, however it did not show up on the ECU as a failure, just didn't work, when testing the secondary resistance I found it to be out of spec by a fair bit (this was on three of the four coils)

Sorry Cherryc, I should have mentioned about the glue, I only found it on two of the four so was only a 2 to 1 chance of people having them on there, I found that the two I had glued were to the top (like yours),

however they still just pulled off, all be it with just a bit more force required.

"I don't think it's the exact same- at least not what I'm getting from his post... ..otherwise, why do all the mods to make it work?"

Yes and no, they are the same inside, I think (although I haven't done it) the long plastic bottom could be removed also, but as I now have a working bike I'm leaving well alone.

Originally Posted by **Hansb**

The only question now is about the wire. Since the stock plug wire is 2 k-ohm, and the champion plug wire is 5 k-ohm.

Hans,

It'll work fine. The difference in resistance is due to different construction of the wires. The Champion is likely a carbon resistance core, while the OEM wire uses a fine wire wrapping.

You should ride a Capro then, Hansb!

I got my coils through my local automotive shop from www.valeo.com. Beru didn't have them in stock.

Cost per coil: 28 €, that's about £19.

Both tops of the old coils were firmly glued on so as a tip: take off the rubber first (WD40) and then use a 23 mm ring spanner to get the top off. Works like a charm!

Right, I'll get back to looking for that perfect screw. Many thanks so far, gentlemen

Ha, perfect screw. Hadn't thought of it that way, Fixer. You must have a perverted mind.

Hey there Stu_O. Can you take a look at these pics and tell me what you think please? When I tried to open the bottom of the coil, the lower part accidentally broke off in my hands. And very easily so. The grey material was very porous and fragile indeed.

And take a look at where the arrow's pointing to: see the little black line on both parts? I didn't put that there.

In the second pic you might just make out where it came from.

If I put the two pieces back together you can just make out a needle-sized black hole in the grey plastic. What do you think? Can the deteriorating plastic be the cause of the leak?



Bef,

What I believe you're seeing there is burn-through from the coil high tension output to the primary winding. Note the arrow in your second pic - see the blackened portion on the brass? You may have seen me post that I'd seen this (electronically) on both of my failed coils - you're showing visual proof. This is usually caused by extremely high secondary voltage that results from the spark having nowhere else to go. Things that could cause it - completely fouled plug, bad plug wire, bad connection at either the plug or coil end of the wire, or running the engine with a plug wire disconnected. It could also result from the coil's insulation being less resistive than the intended path of the spark current (crap coil). Thanks for the pic.

This is what a "futurist" guy who had troubles with coils told me about that :

-Renault use Sagem or Denso coils. Some Renault mechanics changes the 4 Sagem coils by Denso when one of them is failed. If you are in good terms with the mechanic, he could give you some used Sagem coils (with some good ones) instead of put them to the dustbin.

-The coils are not exactly the same than the Sagem distributed by Aprilia, the difference is located at the end where the cable is plug, but it's easy to correct this.

Specialists will correct me if I'm wrong.

Sorry for my bad English Fredo

Edit : finally, I don't know if Denso is the right name, may be it is another name.



La panne des bobines d'allumage SAGEM

Si vous êtes heureux possesseurs de moteurs équipés de bobines crayon SAGEM alors vous avez déjà subit ce problème récurrent des bobines défectueuses de merde fabriquées par une entreprise de pointe française, SAGEM.

Si votre moteur se met à tourner sur "3 pattes", le moteur tourne avec un cylindre qui ne s'enflamme pas et fait un bruit de diesel, des vibrations apparaissent avec teuf teuf teuf... Grosse fumée blanche derrière genre l'indien qui fait ses nuages sur sa montagne c'est de l'essence imbrûlée qui brûle dans le pot catalytique qui devient rouge en roulant.

Comme une vidéo en dis plus long qu'un discours, j'inaugure mon 1er Vidéo Reportage
Le beau bruit de mon échappement



[La vidéo](#) 1.7Mo

C'est un problème connu de RENAULT et couvert par la garantie vice caché de fabrication. Toutes les Clio II 1.4 et 1.6 16V sont concernées. Toutefois si le problème se produit hors garantie, renault ne prend en charge qu'une partie des frais des remplacements, 80% dans mon cas et c'est dégressif suivant le kilométrage.

Les Clio (K4J 712, K4M 748), Mégane (K4J 750, K4M 450), Scénic(F4R 740), Laguna(K4M 720, F4P 760, FAR 780), Espace(F4R 700) sont concernés par les bobines défectueuses. Les résistances primaires et secondaires étaient mauvaises. Les NIPPONDENSO et SAGEM étaient concernées.

Voici les bobines de remplacement, elles ont un capuchon **gris** et sont de marque SAGEM ou DENSO. Ce sont des bobines dites "crayons" par leur forme



de

Voici les références des remplaçantes d'une Clio II 1.4 16V

82 00 154 186 elle remplace les anciennes bobines 77 00 113 357 et coute 65€ environ



Une fois les bobines remplacées, le moteur n'est plus le même, il est plus souple, accélère plus vite une vraie fusée, attention aux radars !

Mais cela ne dure pas ! Nombreux sont les témoignages de FAiens qui ont changé 1 fois, 2 fois les bobines SAGEM Les bobines remplaçantes sont aussi merdiques que les 1ere montées en usine.

J'ai décidé de tester les bobines puisque les spécifications sont données dans les RTA.

ETAI

circuit primaire : 0.5 ohm +/- 0.02 ohm

circuit secondaire : 10.7 kOhm

HAYNES

circuit primaire : 0.52 à 0.56 ohm

circuit secondaire : 9 à 12.5 kOhm

RTA d'atelier

circuit secondaire : entre 7 et 13 KOhm

Et avec ça on se démerde

Avec mon ohmmètre calibre 200 ohm je test le primaire, j'obtiens 0.7 ohm à toutes le bobines qui sont un peu chaudes j'ai fais tourner le moteur avant.

J'ai pas 0.5 mais au moins les valeurs sont toute identiques et c'est le plus important d'avoir des mesures homogènes plus que la valeur absolue.



Ensuite je test le secondaire par où sort les 30.000V qui vont produire l'étincelle

Calibre 20 kOhm je mets sur la sortie et sur une des bornes du primaire, peu importe les valeurs mesurées sont les mêmes. Et pour cause 0.5 ohm avec le calibre 20 kOhm on les voit pas.



Je commence par la bobine 4, j'obtiens 9.91 KOhm, ensuite la 3, la 2 valeurs identiques



et puis la une voila la coupable Durée de vie 18 mois, 30.000km



Pas besoin de valise diag, juste un multimètre pour comprendre pour la 2ème fois que SAGEM fabrique toujours des bobines jetables. De l'aveu même de plusieurs agents renault sur certaines voitures elles ont été changées 6 fois, le client a dû être heureux de passer à la caisse à chaque fois !

Il y a une explication. Une bobine c'est un enroulement de fils de cuivre isolés avec du vernis spécifique résistant à hautes températures 180°C. Seulement lorsque ce vernis est de mauvaise qualité il ne remplit plus son rôle d'isolant avec le temps, les fils se mettent en contact ce qui diminue l'impédance de la bobine. Or ce qui permet de faire des étincelles corrects c'est justement d'avoir une impédance élevée. La bobine est en court-circuit ou shuntée et votre porte monnaie délesté

On voit bien que la couleur n'est pas homogène, en y regardant de plus près je m'aperçois que le bobinage n'est pas parfait, un coup ça monte, un coup ça descend sans aucune raison. SAGEM



Même les bobinages made in china sur des petits transfos 12V sont de meilleure qualité Renault et SAGEM prennent vraiment les clients pour des pigeons jamais un tel problème n'a existé avec les bobines uniques qui alimentaient 4 cylindres via un delco. Elles n'étaient pas dans une zone aussi chaude mais devaient être aussi de meilleure qualité.

Les bobines crayons ont tous les inconvénients chères et pas durables.

Si vous avez les mêmes symptômes avant d'aller voir Renault, faites le test vous même, ça vous évitera que Renault facture 53€ pour diagnostic avec leurs superbes valises à 10.000€ alors que mon multimètre à 45€ a fait aussi bien, ça vous évitera de vous faire embobiner par Renault

et n'ai pas voulu enrichir Renault et encore moins SAGEM en montant du neuf.

J'ai été chercher les 4 à la casse. La couleur change, à droite les 4 bonnes, à gauche la défectueuse



Même référence seule la date de fabrication change et la couleur, j'espère quand 1 an ils ont arrêté de fabriquer de la merde Ça a du finir par leur coûter cher tous ces retours et tous ces clients perdus depuis que les bobines "défectueuses" sont apparues sur les moteurs Renault 16V



Après avoir remplacé la bobine défectueuse le moteur retourne nickel, le pot pue l'œuf par contre à froid J'ai fais tourner que 30 secondes.

Je vais monter les 4 qui sont du même lot contrairement à ce qu'avait fais mon agent Renault 3 d'un lot 2001 et 1 d'un lot 2003 c'est pas sérieux ça Faut tout contrôler c'est dingue ça Renault avait participé à 80%.

Coût : 120€ les 4, les 4 neuves coute 237.76€ TTC chez Renault

Un détail beaucoup de 16V n'ont plus leurs bobines à la casse, va savoir pourquoi c'est de la bobine jetable, de la bobine suppositoire Merci Renault

Ceux qui ont des bobines HS, vérifiez la date de fabrication et la couleur au milieu de la bobine.

La BERU est monobloc contrairement à la SAGEM et plus cher, tu l'as payé combien



61€ ttc Je vais y retourner pour me faire changer les 3 autres. Je vais essayer aussi de me faire rembourser la bobine que j'ai acheté.

Le même prix que les SAGEM, mais ils ont du te faire un prix parce que le prix public des BERU c'est 79€.



Concernant les bobines SAGEM, elles sont remplacé par des JCI maintenant

Bon, ben sur le coup dans mon message ci-dessus j'ai été mauvaise langue.

En effet, ce matin j'ai démonté une des miennes pour voir.

Comme vous le savez peut être, Aprilia a cessé depuis belle lurette la production des Caponord et il ne reste sur le marché que les stocks usine ou concess invendus à ce jour. Ce qui fait que la mienne, bien qu'ayant été mise en circulation en octobre 2005, est très probablement l'une des toutes dernières produite par Aprilia (je suis passé d'une des premières à une des dernières)

Et bien en effet, sur la mienne, 4 bobines JCI, fini SAGEM.

Je prends ça comme une bonne nouvelle, car je ne pense pas que les JCI pourront être pires que les SAGEM, il suffit de parcourir non seulement notre forum, mais aussi le forum auto ou les possesseurs de Renault se lamentent constamment de ces bobines pour s'en persuader.

J'ai bien sûr noté les références, et il ne reste plus qu'à trouver un endroit ou s'approvisionner en boycottant le circuit Aprilia.

Juste un conseil, si je peut me permettre, s'il ne vous est jamais arrivé de problème en débranchant un connecteur HT, il faut prendre soin d'isoler la bobine de son alimentation sous peine de bruler le vernis de l'enrouleur et plus grave encore, de détruire le calculateur si on le laisse connecté.

Ceci juste pour un relevé de compression, donc inutile de s'amuser à faire tourner le moteur câble HT débranché!

Désolé je zappe, surtout que je m'aventure dans un domaine que je ne maîtrise pas, mais après une discussion avec mon concessionnaire, celui ci me dit que la plupart des bobines dites HS ne le seraient pas :

la diode zener présente sur la bobine aurait une tension en défaut, ce qui signalerait le défaut au calculateur (clignotement ECU).

Le défaut serait donc une trop grande sensibilité du calculateur.



Le calculateur est suffisamment sensible pour enregistrer une simple baisse de tension de la bobine et signaler l'anomalie même si cette dernière continue à produire pour qu'il y ait étincelle à la bougie.

Parfois, cette anomalie ne se produit qu'à froid, et au bout de 5 minutes le voyant EFI s'éteint.

Mon pote Lello a roulé durant plus d'un an avec ce genre d'anomalie, la moto marchait normalement, le voyant EFI qui s'allumait à froid durant 5 minutes et puis tout rentrait dans l'ordre.

Puis il a fini par faire remplacer la bobine incriminée et tout est rentré dans l'ordre. Toutefois, lors du remplacement des bougies ils se sont aperçu que la bougie reliée à la bobine en question n'avait pas du tout la même couleur que les trois autres, preuve que l'étincelle produite n'était pas d'une intensité normale.

Si le calculateur signale une anomalie, il faut l'écouter, il fait son boulot et en règle générale, il le fait très bien et se trompe beaucoup moins souvent

Salut,

je suis dans les bobines en ce moment :

JCI de ma Capo N :

-primaire en calibre 200 Ohms => 0.6

-secondaire en calibre 20K => 9.59

Sagem Renô :

-primaire en calibre 200 Ohms => 0.7

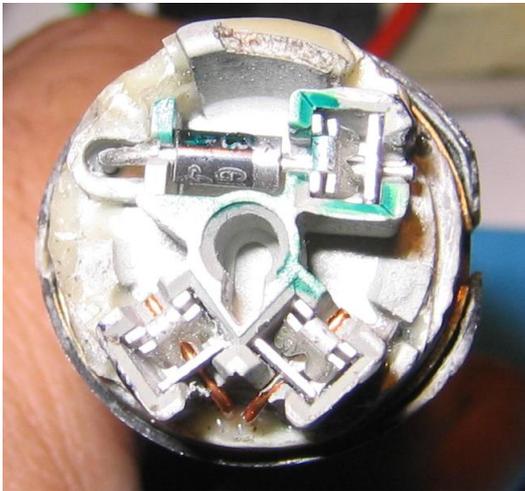
-secondaire en calibre 20 K => 9.79

Un gars du forum AOTR est également en train de faire les essais pour le montage des bobines Renault sur notre CN

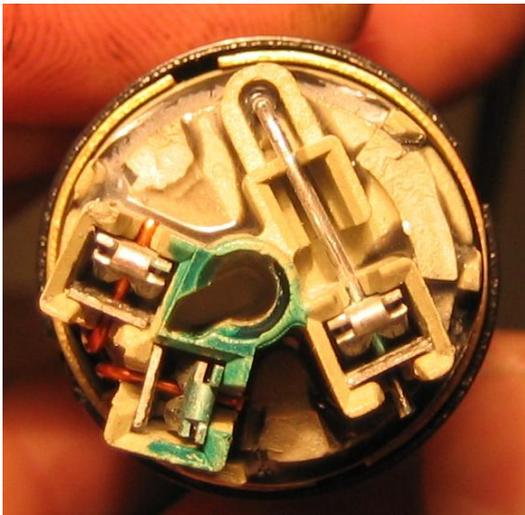
L'adaptation consiste essentiellement à faire correspondre le capuchon supérieur car la liaison entre la bobine et les fils de bougies est différente selon qu'il s'agit de la CN et de la Renault.

La difficulté est de décoller le capuchon de la bobine CN qui est bien collé.

Les mesures des valeurs sont quasiment identiques, sur la Renault et sur la CN une seule différence toutefois : alors que sur la bobine CN on remarque la présence d'une diode :



Sur la Renault cette diode est absente :



La question est : A quoi sert cette diode ?

je pense que cette diode court-circuite les pointes de tension (inverses) qui naissent aux bornes de la bobine lors de la coupure de son alimentation (tension de self induction), cette tension est destructrice pour les composants telle que transistor, CI,.....qui sont sur le circuit de la bobine. On appelle cela une "diode de roue libre".

Non une diode zener sert pour une "référence de tension" ce qui n'a rien à voir avec une diode de roue libre qui elle sert à la protection des circuits environnants. Pour répondre à BZh, il me semble que cela ne serait pas raisonnable de s'en passer, d'ailleurs le constructeur de la bobine ne l'a pas incorporé dans le dispositif pour décorer mais réellement parce qu'elle a son utilité. Le phénomène de tension inverse à l'ouverture de circuit avec bobine est très connu en électricité.

Bon les gars , je met fin à votre supplice vous gambergez trop et bientôt vos femmes vont aller chercher ailleurs une nouvelle "bobine"



Sur le dessus de la bobine il y exactement la même réf. que sur le caponord:

2526 140A PBTP GF20 qui il me semble est la caractéristique technique de la bobine (diamètre du fil, nombre de spire etc.....)

La connexion avec la broche du CN est la même, alors soit vous coupez comme c'est sur la photo en supprimant la partie rouge avec une lame de scie à métaux. Après il suffit avec un pistolet a chaud de mettre un filet de colle sur toute la périphérie, sans oublier d'en mettre un en bas à la jonction partie grise partie noire, ceci afin d'améliorer l'étanchéité. Soit vous récupérez la tête de connexion sur l'ancienne bobine.

Je vous ai mis dessous les réf. origine, plus Valeo ainsi que les véhicules sur lesquels elles sont montées.

Sachez pour achever de démoraliser les récents acheteurs de cet article chez Aprilia que la réf. PSA: 597077 vous est facturée moins de trente euros ttc avec remise. vous pouvez vous faire livrer la Valeo chez vous, mais c'est plus cher <http://www.oscaro.com/Listepieces.asp> (tapez la réf. Valeo)

On est quand même loin des cent et quelques euros demandés par Aprilia

Marque VALEO

N° référence 245094

Désignation Bobine d'allumage

EAN 32 76422 45094 6

Référence commerciale 2526 140

Réf-constructeur

Marque Numéro

CITROËN 597077
FIAT 9633001580
LANCIA 9633001580
PEUGEOT 597077
RENAUL T 9633001580
utilisé dans véhicules
Désignation Année KW CH Cem Modèle Config. T

CITRO C5 3.0 V6 (DCXFXC, DCXFXF) 03.01 152 207 2946 3/5 portes
CITRO C5 3.0 V6 (RCXFUF) 09.04 152 207 2946 3/5 portes
CITRO C5 Break 3.0 V6 (DEXFXC, DEXFXF) 06.01 152 207 2946 Break
CITRO C5 Break 3.0 V6 (REXFUF) 09.04 152 207 2946 Break
CITRO C8 3.0 V6 07.02 150 204 2946 Monospace
FIATULYSSE(179AX)3.0V6 08.02 150 204 2946 Monospace
LANCI PHEDRA (179) 3.0 V6 09.02 150 204 2946 Monospace
PEUGE 406 (8B) 3.0 V6 03.00 -05.04 152 207 2946 A trois volumes
PEUGE 406 Break (8E/F) 3.0 V6 03.00 152 207 2946 Break
PEUGE 406 Coupé (8C) 3.0 V6 03.00 152 207 2946 Coupé
PEUGE 4073.0 05.04 155 211 2946 A trois volumes
PEUGE 407Coupé 3.0 V6 10.05 155 211 2946 Coupé
PEUGE 407 SW 3.0 05.04 155 211 2946 Break
PEUGE 607 (90, 9U) 3.0 V6 24V 02.00 152 207 2946 A trois volumes
PEUGE 807 (E) 3.0 V6 06.02 150 204 2946 Monospace
RENAU AVANTIME (DEO_)3.0 V6 (DE04, 09.01 -05.03 152 207 2946 Monospace
DEOT)
RENAU CLIO II (BBO/1/2_,CBO/1/2_)3.0 V6 12.02 187 254 2946 3/5 portes
Sport (CB1H, CB2S)
RENAU LAGUNA II (BGO/1_)3.0 V6 24V 03.01 152 207 2946 3/5 portes
(BGOD)

Bon ça y est, c'est "la délivrance " ? (super film)

Et bien non j'ai pas tout dit: il manque la connexion avec le fil de bougie, qui sur les v6 est faite par compression sur un ressort et une lamelle, alors que sur la CN, cela ce fait par enclenchement sur un "bitoniau' du genre petit écrou sur tête de bougie.

MAIS LA, JE VOUS REDONNE LA MAIN POUR TROUVER LA SOLUTION...

P.S. il y a bien sur la fameuse diode