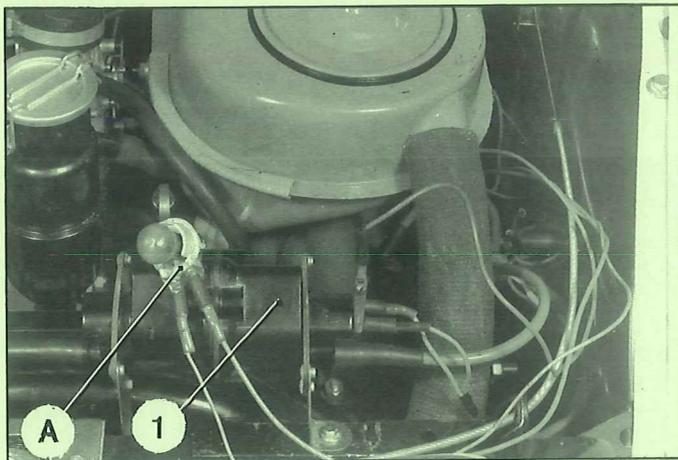


CONTROLE DU POINT D'ALLUMAGE .

4174



1. Brancher une lampe témoin « A » entre la borne (repère bleu) de la bobine d'allumage (1) et la masse, (le câble d'embrayage par exemple).

Déconnecter les fils de bougies.

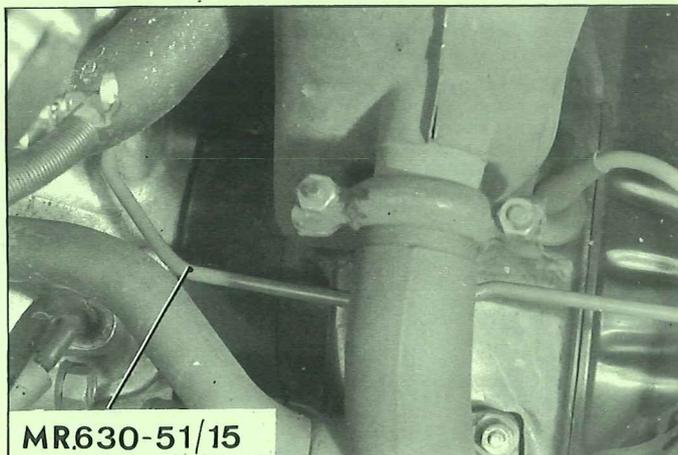
2. Mettre le contact.

- ♦ 3. Introduire une pige (MR. 630-51/15) dans le trou du carter-moteur côté gauche, en la passant entre le tube d'échappement et la culasse. La maintenir en appui sur le volant.

4. Tourner le moteur, par le volant, dans le sens de la marche. Au moment précis où la pige s'engage dans le trou du volant (point d'allumage), la lampe témoin doit s'allumer. Si la lampe s'allume avant le point d'allumage (avance) ou après ce point (retard), d'un angle supérieur à 1° , ($2/3$ d'une dent ou d'un entre-dent de la couronne de démarreur), il faut régler le point d'allumage.

Repérer le point d'allumage sur le volant.

♦ 4514



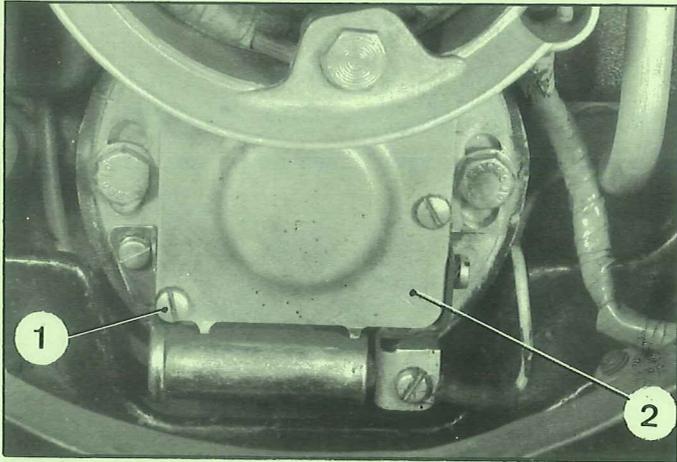
5. Faire ce même contrôle pour l'autre cylindre : tourner le volant dans le sens de la marche.

Repérer le point d'allumage sur le volant. S'il y a un écart de plus de 3° (une dent et un entre-dent de la couronne de démarreur), entre ces deux points, procéder au démontage de l'allumeur.

6. Couper le contact, dégager la pige et la lampe témoin « A ».

Connecter les fils, aux bougies.

3994



CONTROLE DE L'ECARTEMENT DES CONTACTS.

7. Ce contrôle ne peut se faire sans démontage, qu'à l'aide d'un oscilloscope à grand écran ou d'un contrôleur d'angle de came (Dwellmètre). L'angle de fermeture des grains doit être de $144 \pm 2^\circ$, ce qui correspond à un écartement des grains de : $0,4 \pm 0,05$ mm. Sur un même allumeur, il ne doit pas y avoir un écart de plus de $1^\circ 30'$ entre les angles de fermeture des deux bossages de la came.

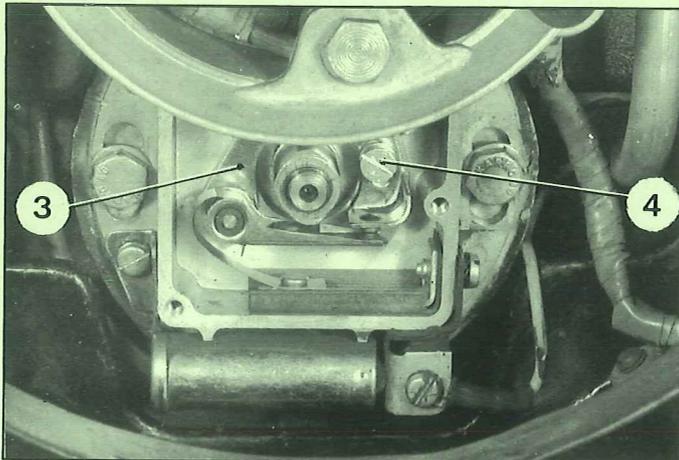
REMARQUE :

- a) L'oscilloscope permet de faire un examen complet de l'allumage et en particulier, la vérification des différences possibles entre les angles de fermeture des grains.
- b) Le contrôleur d'angle de came permet de vérifier l'angle de fermeture des grains de contacts mais ne permet pas de vérifier s'il y a une différence d'angle entre les deux bossages de la came.

REGLAGE DES CONTACTS .

8. Déposer la calandre et la grille de calandre.
- ♦ 9. Déposer le ventilateur (voir Op. AY. 241-1).
10. Déposer les vis (1) et le couvercle (2) du carter d'allumeur.

3993



REMARQUE :

Vérifier l'état des grains de contact : s'il y a formation de cratère, il faut remplacer les contacts (voir Op. AY. 211-1).

♦ A. Réglage avec appareils de contrôle :

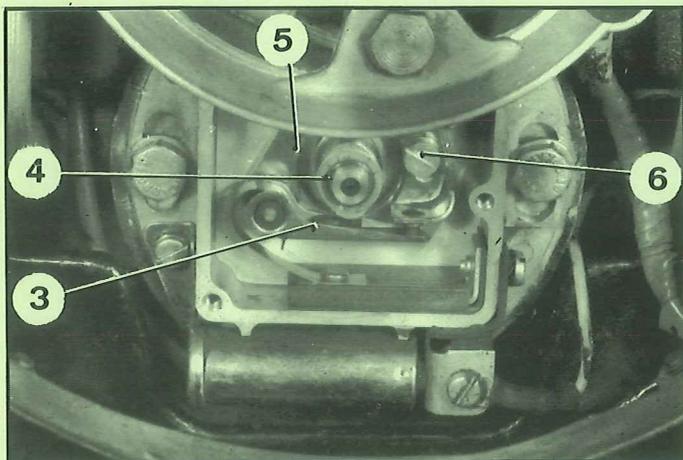
11. Déposer la bobine de la calandre. La placer sur le collecteur d'air du moteur.

Connecter à la bobine :

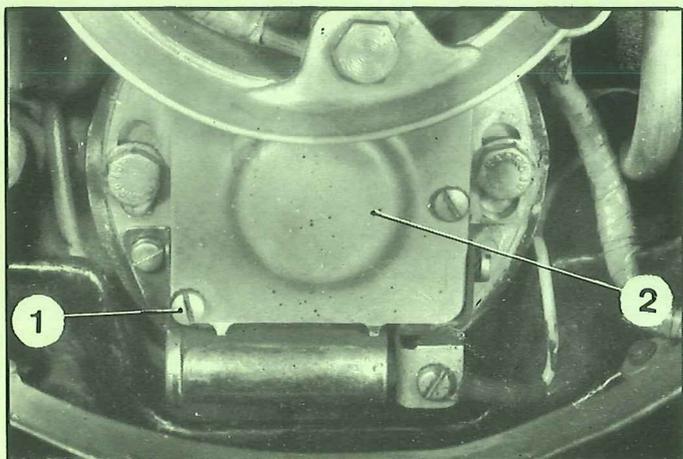
- les fils de bougie,
- les fils d'alimentation.

12. Brancher un oscilloscope, ou un contrôleur d'angle de came.

Mettre le moteur en marche. Desserrer la vis (4) et déplacer le support de contact fixe (3) dans le sens voulu pour obtenir un angle de fermeture des contacts de $144^\circ \pm 2^\circ$. Serrer la vis (4). Contrôler à nouveau et régler si nécessaire.



3993



3994

13. Contrôler l'angle de fermeture des contacts sur les deux bossages de la came.
Seul, l'oscilloscope permet de faire ce contrôle (voir § 7 même opération).

REMARQUES : Pendant ces opérations ne pas laisser tourner le moteur trop longtemps pour éviter un échauffement anormal. Si un défaut est constaté (voir § 7) procéder aux interventions indiquées au § 16.

A défaut d'oscilloscope ou de contrôleur d'angle de came, régler l'écartement des grains de contact à l'aide d'un jeu de cales.

B. Réglage au jeu de cales.

14. Tourner le moteur par le volant, pour qu'un des bossages de la came (4) lève le linguet (3) à sa hauteur maxi.

A ce point l'écartement de grains de contact doit être de 0,4 mm. Sinon desserrer la vis (6) et déplacer le support de contact fixe (5) dans le sens voulu jusqu'à ce que l'écartement soit correct.

15. Serrer modérément la vis (6).

16. Tourner le moteur pour que le deuxième bossage de la came (4) lève le linguet (3) à sa hauteur maxi.

Contrôler à nouveau l'écartement des grains. Si la cote mesurée est inférieure à 0,35 ou supérieure à 0,45 mm, la came ou l'arbre à cames est défectueux.

Pour s'en assurer :

Sans faire tourner le moteur, déposer l'allumeur, démonter la came et la remonter après l'avoir tournée de 180° sur l'extrémité de l'arbre à cames. Monter l'allumeur de façon que la came lève le linguet à sa hauteur maxi.

Refaire la mesure de l'écartement des grains : deux cas peuvent se présenter :

1° cas.

- la cote mesurée est maintenant comprise entre 0,35 à 0,45 mm : ceci indique que l'autre bossage de la came est usé; il faut remplacer la came (voir Op. AY. 211-1).

2° cas.

- la cote mesurée est identique à celle relevée précédemment (début du § 16).

Ceci indique que l'extrémité de l'arbre à cames est faussée; il faut remplacer l'arbre à cames (voir Op. AY. 100-6).

17. Poser le couvercle (2) et les trois vis (1) (rondelle éventail) sur le carter de l'allumeur.

18. Poser le ventilateur (voir Op. AY. 241-4).

19. Poser la grille de calandre et la calandre.

REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE.

20. Déposer la calandre et la grille de calandre.

21. Déposer le ventilateur (voir Op. AY. 241-4).

22. Introduire une pige ($\varnothing = 6$ mm) dans le trou prévu dans le carter moteur côté gauche.
Tourner le moteur par le volant jusqu'à ce que la pige pénètre dans le trou du volant. Le moteur est au point d'allumage.

23. Déconnecter les fils des bougies. Brancher une lampe témoin «A» entre : la borne - (repère bleu) de la bobine d'allumage (1) et la masse (le câble d'embrayage par exemple). Mettre le contact.

24. Déposer les trois vis (3) et le couvercle (4) de l'allumeur. Ramener, à la main, les masselottes d'avance centrifuge à leur position de repos (les rapprocher).

25. Desserrer les deux vis (5) de fixation de l'allumeur.

Chercher ensuite le point exact du décollement des languets en tournant le boîtier (2). La lampe s'allume au moment précis du décollement des languets. Serrer les vis (5). Fixer le couvercle (4) à l'aide des trois vis (3) (rondelle éventail sous tête).

26. Faire tourner le moteur (par le volant) dans le sens de la marche, la lampe s'éteint. Arrêter la rotation au moment précis où la lampe s'allume de nouveau (le moteur a fait un tour).

La pige doit s'engager dans le trou du volant moteur.

Si le trou du volant a dépassé la pige il y a du retard. Il faut régler le point d'allumage sur ce cylindre; en aucun cas l'avance ne devant être inférieure à 12° .

Il ne doit pas y avoir un écart de plus de 3° (une dent plus un entre-dent de la couronne de démarreur) entre le point d'allumage d'un cylindre et celui de l'autre cylindre sinon remplacer la came.

27. Poser le ventilateur (voir Op. AY. 241-4).

28. Poser la grille de calandre et la calandre.

