

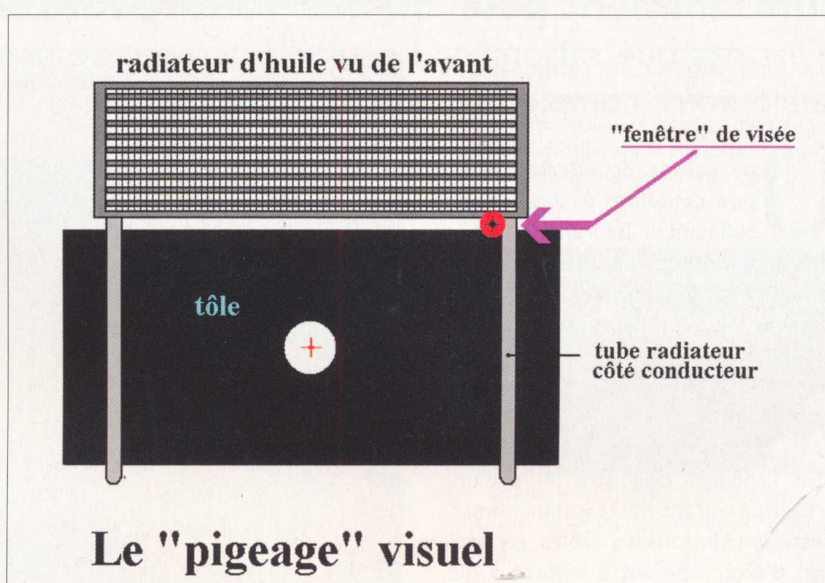
Pigeage visuel du calage de l'allumage (« éclipse »)

La magie des trous noirs : caler l'allumage au top du top sans aucune pige et avec encore plus de précision !!

Sur les anciennes 425, elle est très simple, la pige de verrouillage du moteur pour caler l'allumage: un simple foret de 6mm peut convenir : on l'enfile tout bêtement dans le trou du carter et dans celui du volant car, sur ces moteurs, aucune gêne pour y accéder. Mais, avec les 2CV 4 et 6, ce n'est plus pareil... Un champion a placé le puits de jauge, même pas franchement, mais quand même un peu (!), sur le chemin de la pige ? Il a à son actif les agacements (et les jurons !) de millions de mécanos ou deuchistes qui ont fait ce réglage depuis la fin des années 60. Pour échapper à l'obstacle, certains eurent la mauvaise idée de prendre un foret assez court, mais celui-ci a alors disparu dans le carter, et bonjour pour le ressortir ! Et si le moteur est encore chaud, vous vous cramez les pattes. Le mec avait-il calculé son coup ?! C'est vrai : pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?? Car il faut la voir, la gueule alambiquée de l'outil conseillé par Citroën pour le verrouiller quand même ce moteur en contournant le puits de jauge... Et pourquoi pas un point d'interrogation ou carrément une clé de Sol ?

Bien sûr, dans je ne sais plus quel dossier, j'ai présenté une autre pige assez rallongée qui, avec un seul angle, permet le verrouillage sans problème mais il existe encore un autre moyen, purement visuel, qui permet, sans aucun verrouillage, de mettre le volant pile au point d'allumage.

Puisqu'il suffit, en fait, que les « p'tits trous » de la chanson soient pile en face, on va les regarder bien dans les yeux ! Bien entendu, il faudra que votre carter et votre radiateur ne soient pas



trop sales. En effet, si vous regardez bien votre radiateur de l'avant, visez bien en haut, tout pile, sous le corps de radiateur, l'angle droit que fait avec lui son tube vertical de sortie, côté conducteur... Bien sûr, pour bien aller voir par là, il faut au minimum retrousser l'affreuse plaque de caoutchouc, quand elle existe. Vous pouvez même au minimum garder la tôle qui est dessous, car elle ne monte pas tout à fait jusqu'au radiateur. Oui ! Par cette mini-fenêtre de visée, vous le voyez bien par derrière, le trou du carter. Et, maintenant, si, avec une baladeuse, vous éclairez en lumière rasante, toute la face antérieure du volant moteur (celle qui porte justement le second trou), eh bien, à travers le trou du carter, vous apercevez la surface rugueuse ou rouillée du volant. Et, en tournant doucement le volant, sans cesser de guetter par la « fenêtre », « Sœur Anne » va le voir venir, le trou mobile du volant. Cela fera comme une belle éclipse : un

trou noir viendra se superposer pile dans l'axe de votre trou de carter. Et le centrage peut même être hyper-précis, car on voit très bien si « l'éclipse » est partielle ou vraiment totale, alors que la pige, avec le jeu qu'elle doit avoir pour être sûre de glisser, tolère des imprécisions de position. Et, de plus, les distraits impatients ne risquent plus de démarrer en oubliant d'ôter la pige ! Bien entendu, vous pouvez aussi très bien accepter, une bonne dernière fois pour toutes, de verrouiller le moteur avec la pige, et profiter de l'occasion pour faire, en vis-à-vis, 2 belles petites marques de peinture quelque part sur le carter et le volant moteur. Vous pouvez aussi faire le positionnement optique que je viens de vous décrire pour graver ces mêmes marques. Et, pour les réglages ultérieurs, vous n'aurez même plus besoin ni de pige, ni même de faire ce positionnement optique.