

— Bougie surchauffée (bougie trop chaude, rendement défectueux) : Bec d'isolant et culot recouverts d'une couche ayant l'aspect d'une pâte cuite de couleur brune ou grise. Les électrodes sont fortement corrodées. Une fois chaud, le moteur fait de l'auto-allumage (explosions espacées et assez bruyantes).
Remplacer la bougie par une autre plus froide.

Nous conseillons l'emploi des bougies suivantes après rodage :

	AC	Bosch
FL	AC 43	W 175 T1
M, MV	AC 43	W 175 T1
MCL	AC 43	W 175 T1

Volant magnétique :

Le volant magnétique a été réglé à l'usine avec les plus grands soins. Toute vérification ultérieure devra être exécutée, de préférence, par une station-service spécialisée.

A. — Avance à l'allumage.

— Pour les FL et M : 4 mm ; MCL : 3 mm avant le point mort haut du piston.

Cela signifie que l'étincelle doit éclater entre les électrodes de la bougie lorsque le piston, dans sa course ascendante, a encore cette distance de 4 à 3 mm à parcourir.

B. — Ecartement des vis platinées du rupteur.

Le volant magnétique ne peut pas fonctionner correctement si l'écartement des vis platinées est trop grand ou trop petit.

L'écartement, au moment de l'ouverture totale, doit être de 0,35 à 0,40 mm.

— Le câble rouge sortant du volant doit être relié à la masse.

— Le câble noir à l'installation électrique éclairage.

— Les lampes à employer sont les suivantes (volant magnétique de 17 Watts) :

A l'avant : Ampoule phare code BA 21 P, 6 Volts 15/15 Watts.

Ampoule navette (13 x 3,5), 6 Volts 15 Watts.

A l'arrière : Ampoule navette, 12 Volts 7 Watts.

Vous avez probablement entendu parler de bobine « grillée » ou de condensateur « claqué ». Ce sont, fort heureusement, des accidents très rares.

Le stator du volant magnétique porte deux bobines. L'une, dite bobine haute tension, assure l'allumage, et l'autre, dite bobine basse tension, l'éclairage.

Sur les moteurs FL, M et MV la bobine haute tension est fixée sur le volant lui-même, mais pour le moteur MCL, la bobine secondaire est extérieure et tenue sous le réservoir, une bobine primaire est sur le volant.

Une bobine « grillée » ne débite plus de courant. C'est donc la panne irrémédiable, s'il s'agit de la bobine haute tension, ou une simple panne d'éclairage, dans le cas de la bobine basse tension. De toute façon, un seul remède, remplacer la bobine. Adressez-vous à l'agent qui vous a vendu la machine.

Quant au condensateur, également fixé sur le stator du volant, il participe à l'allumage avec la bobine haute tension.

Un condensateur « claqué » ne remplit plus son office, et l'étincelle à la bougie devient très faible (électrodes très rapprochées) ou disparaît complètement. Dans ce cas encore, un seul remède : remplacer le condensateur.

Mais, nous nous permettons de le répéter, ces accidents sont rares. A la moindre panne, il ne faut donc pas penser que la bobine est « grillée » ou le condensateur « claqué ». Vérifier d'abord la bougie et son câble, puis l'arrivée d'essence et le gicleur.

N'oubliez pas non plus que les surfaces de contact des vis platinées doivent être très propres. Une mince pellicule d'huile, sur ces surfaces, suffit pour faire « bafouiller » l'allumage ou l'interrompre totalement. C'est pour cette raison que nous vous avons recommandé, au chapitre « ENTRETIEN », de ne pas exagérer le graissage du feutre graisseur.

Carburateur :

Les moteurs sont essayés au banc équipés de leurs carburateurs.

En conséquence, aucune modification de réglage n'est à prévoir par l'utilisateur. Le ralenti s'obtient en agissant sur la vis située sur le côté du corps de carburateur. En vissant, on augmente le régime du ralenti, en dévissant on le diminue.

En cas de panne, après avoir vérifié la bougie et son câble, il faut penser immédiatement à l'arrivée d'essence et au gicleur.

L'arrivée d'essence au carburateur se vérifie en dévissant le gicleur (robinet ouvert, naturellement !). L'essence doit couler de façon continue et non goutte à goutte.

Si l'essence arrive correctement, nettoyer soigneusement le gicleur ou le remplacer par un gicleur neuf très propre.

Les causes possibles d'une arrivée défectueuse (l'essence coule goutte à goutte ou ne coule pas du tout) sont assez nombreuses :

— Le réservoir ne contient pas une quantité suffisante du mélange essence-huile.

— Le trou d'air du bouchon de réservoir est bouché.

— Le tube qui relie le robinet au carburateur est obstrué, percé ou partiellement détaché.

— Les filtres sont encrassés (principalement celui qui est placé avant le siège du pointeau).

— Le petit canal qui fait communiquer la cuve avec le gicleur est bouché.

Au début, pour vous dépanner, il sera préférable de vous adresser à un bon mécanicien. Mais, avec un peu de méthode et de patience, vous arriverez très rapidement à le faire vous-même.

Gicleur :

Le moteur FL est équipé d'un carburateur Gurtner de D 12 G 582 à cuve de décantation.
Gicleur : 230.

Les moteurs M et MV sont équipés d'un carburateur Dellorto SHA.
Gicleur principal : 66.
Gicleur de ralenti : 40.

Les moteurs MCL sont équipés d'un carburateur Dellorto UA-19 S.
Gicleur principal : 90.
Gicleur de ralenti : 38.