

Réglage de l'allumage

Avance à l'allumage: 2—2,5 mm; écartement des vis platinées: 0,35—0,45 mm.

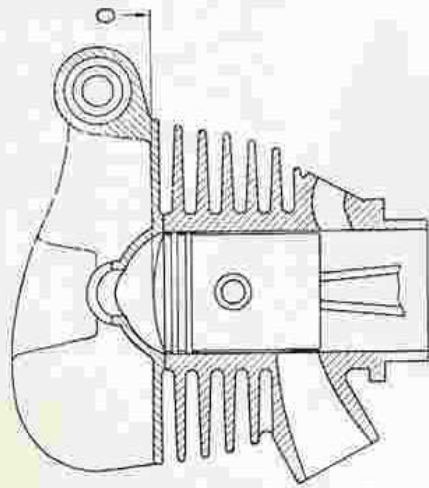


Fig. 47

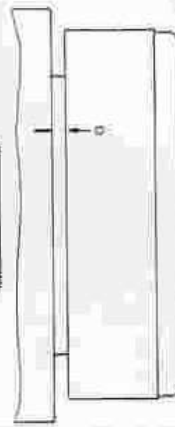


Fig. 48

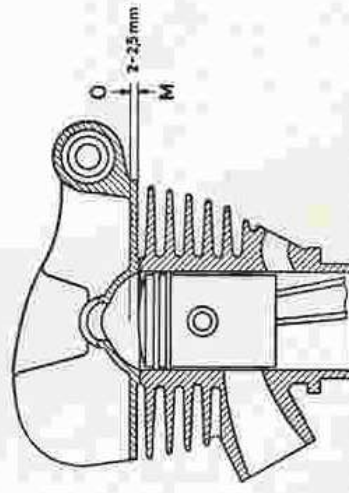


Fig. 49

Le volant porte deux repères: le "O" coïncide avec le repère du carter quand le piston est au point mort haut (fig. 47). "M" donne le point d'allumage correct (2—2,5 mm) (fig. 48). Il faut régler l'écartement des vis platinées de façon qu'elles s'écartent de 0,35—0,45 mm à pleine ouverture. On obtient le point d'allumage en tournant le volant sur "M".

Dans cette position, les contacts doivent tout juste commencer à s'ouvrir (début d'allumage) (fig. 48). L'avance à l'allumage peut être corrigée en tournant le socle dans ses boutonniers. En tournant en sens inverse de la marche = plus d'avance, en tournant dans le sens de la marche = moins d'avance.

Après un tel réglage, il faut toujours caler à bloc les vis du socle d'allumage pour que celui-ci ne se déplace pas sous l'action des aimants.

Si l'allumage est correctement réglé, l'arrachement des sabots de pôle est de 7—11 mm (a, fig. 49).

Les volants neufs ne portent pas de repères. On détermine d'abord le point mort haut (fig. 47), en se servant du calibre 0277 013 001 (page 4, il 37). On tourne alors le vilebrequin dans le sens inverse de la marche jusqu'à ce que le piston se trouve à 2—2,5 mm du point mort haut (fig. 42). En face du trait sur le carter, frapper une marque "M" sur le volant.

Il est à conseiller, lors de chaque révision, de contrôler le réglage exact de l'allumage et éventuellement de le rectifier parce qu'un mauvais réglage de l'allumage diminue la puissance du moteur et est cause de certains défauts de l'éclairage.

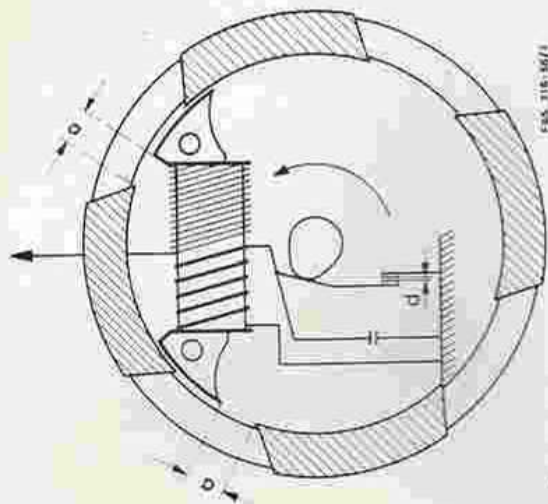


Fig. 49

Entraînement et embrayage

Fig. 50

Introduire la cale pour le pignon secondaire dans son logement de l'arbre secondaire. Monter le pignon secondaire (b) et le caler au moyen de la rondelle (y) et de l'écrou M 12 (c). Pour ce faire, visser la barre de calage (d) sur le carter par deux vis M 6 x 20.

Force de serrage: 6,0—6,5 mkg. Enlever la barre de calage.

Placer la rondelle de friction sur le bout d'axe du vilebrequin, côté chanfreiné vers les jous du vilebrequin. Monter la buse-lure bronze et le tambour d'embrayage.

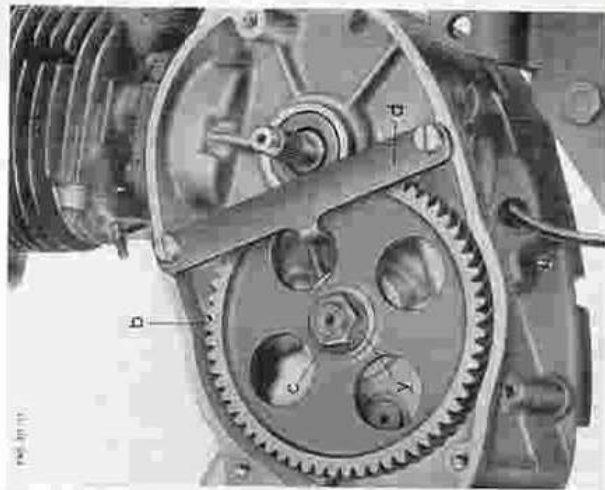


Fig. 50