



26 Serrer le collier.



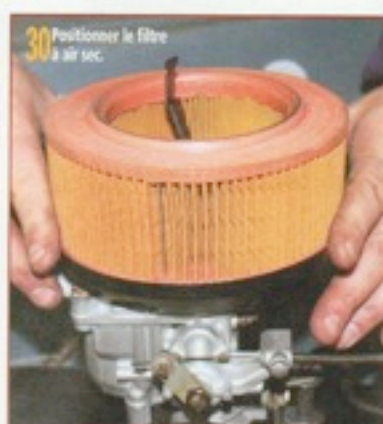
27 Mettre en place le bol inférieur du filtre Tescamit.



28 Faire prendre à la main les deux vis de fixation dotées d'une rondelle éventail.



29 Les serrer.



30 Positionner le filtre à air sec.



31 Mettre en place le bol supérieur du filtre.



32 Plusieurs systèmes de verrouillage existent. Nous n'en avons pas et nous en avons fabriqué un avec un ressort et une rondelle.

9 Montage de l'allumage



1 Dans un premier temps, nous avons choisi d'installer un allumage électronique Multic (il conserve masselottes, avance à dépression et vis platinées). C'est un calculateur qui gère la course d'avance. Nous le montons sur la contre-alie gauche après avoir percé deux trous.



2 La masse étant faite par le corps du boîtier du calculateur, nous avons poncé la peinture derrière les deux fixations. Mettre en place les vis avec une rondelle éventail.



3 Les serrer.



4 Connecter le fil de masse à une des fixations de la bobine.



5 La bobine est déjà reliée au faisceau électrique. Connecter le fil rupteur en provenance du calculateur.



6 Connecter le fil d'alimentation du calculateur.



7 La connectique d'origine du rupteur ne doit pas être connectée entre la bobine et l'allumeur. Nous l'avons simplement isolée. Si nous devions un jour repasser à un allumage classique, il suffirait de débrancher le calculateur et de connecter ce fil au rupteur. Ça prendra dix secondes.



8 Déposer le cache-calculateur et, en faisant tourner le moteur dans le sens des aiguilles d'une montre, mettre les soupapes du quatrième cylindre (le plus proche de la pompe à eau) en balance : fin échappement / début admission.



9 Insérer une pique au 0.8 mm dans le trou de 0.85 mm percé dans la partie supérieure gauche du carter d'embrayage.



10 Faire tourner le moteur dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la pique s'enfonce dans l'encoche prévue à cet effet. Si tout a bien été préétabli (position du doigt d'entraînement de l'allumeur - voir Montage moteur, section 14, Calage statique de l'allumage), il suffit d'un minuscule coup de poignet pour y parvenir.



11 Dans cette position, mettre en place le levier de commande d'avance, mollenette de réglage centrée.



12 Insérer l'allumeur, doigt orienté vers le premier cylindre. Le toc d'entraînement devrait ainsi se trouver face à la fente du doigt d'entraînement.



13 Le repousser à fond.



14 Mettre en place la batterie.



15 La connecter.

RESTAURATION TECHNIQUE



16 Dévisser un embout de bougie et visser la bougie sur l'embout de ressort de contact.



17 Introduire l'ensemble dans le puits de bougie du quatrième cylindre.



18 Visser la bougie.



19 Mettre en place un tube de bougie et connecter un fil de bougie.

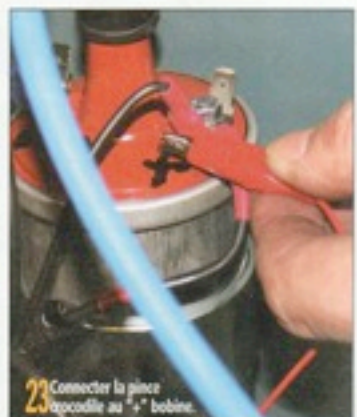


20 Verrouiller le tube de bougie.



21 Connecter le fil à la bobine. Cette procédure n'est évidemment valable que pour caler un allumage électronique Multic.

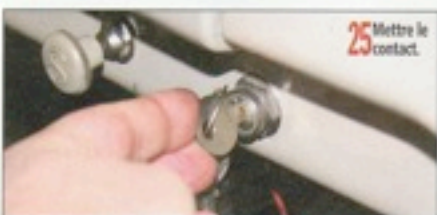
22 Connecter la lampe témoin, fournie avec le kit Multic, au fil vert.



23 Connecter la pince opposée au "+" bobine.



24 Connecter le calculateur au faisceau sortant de l'allumeur.



25 Mettre le contact.



26 La lampe témoin doit s'allumer.



27 Si ce n'est pas le cas, tourner légèrement l'allumeur jusqu'à ce qu'elle s'allume pleine intensité.



28 Ramener le rotor en arrière (sens inverse des aiguilles d'une montre dans notre cas). La lampe doit immédiatement baisser d'intensité, voire s'éteindre.



29 Enlever la pigne.



30 Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à mettre en explosion le quatrième cylindre (soupapes du premier cylindre en balance).



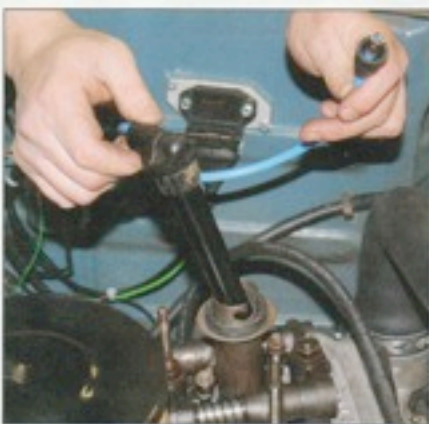
31 Insérer la pigne et continuer à tourner très lentement jusqu'à ce qu'elle pénètre dans son encoche. La lampe doit s'allumer. Sinon, affiner le réglage en tournant l'allumeur. Retirer la pigne et faire un tour de vilebrequin pour mettre le premier cylindre en explosion (soupapes du quatrième cylindre en balance). Vérifier et affiner au besoin le calage.



32 Serrer le pied d'allumeur.



33 Enlever la pigne. Couper le contact.



34 Débrancher la bougie et extraire le tube.



35 Déposer la bougie avec son ressort.



36 Déconnecter la pince crocodile.



37 Déconnecter la lampe témoin.



38 Huiler les joints caoutchouc des puits de bougies.



39 Remettre en place le cache-carbureteurs.



40 Réinstaller les joints fibres et les écrous bogues et serrer modérément. Une fois encore, c'est un joint liège qui assure l'étanchéité. Il vaut mieux procéder à un resserrage une fois la mise en route faite que de trop l'écraser.



41 Connecter la durite de dépression au tuyau.

L'ADRESSE

Si vous aussi vous souhaitez privilégier un allumage électronique réversible (ou total) :

▼ Multic SAS,
14 rue de Cornen,
44510 Le Pouliguen.
T. 02.40.00.14.14.
www.multic.com

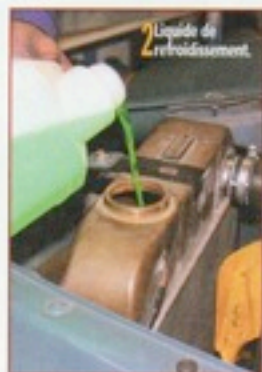


42 Puis à la capsule à dépression.

10 Faire les pleins des liquides



à stade, tout le monde est généralement bien sûr. C'est le moment de s'accorder une pause bien tout réviser et éviter une bêtise. Nous allons donc faire les pleins. D'abord du moteur (nous utilisons de la minérale en 20 W 50).



2 Liquide de refroidissement.



3 Huile de pont spéciale pour couronne en bronze (Ricin ou Dynolite Transfluid...)



4 Et boîte. Pour les freins, c'est fait depuis longtemps, et nous avons même procédé à la purge.

11 Mise en route

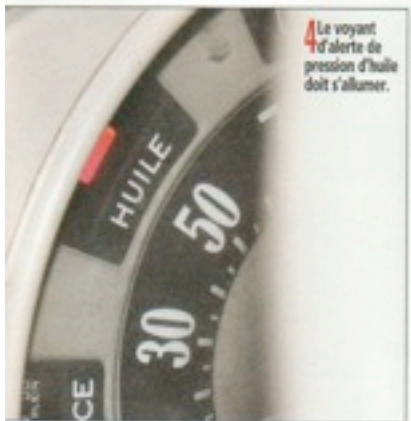
Après un calé espiègle et nous nous concentrons sur la mise en route. Mais il est inconcevable de faire démarrer le moteur sans que le se soit baladée tout à l'intérieur et soit même faire un tour aux culbuteurs, brancher le fil d'allumage de la bobine.



2 Celui du calculateur.



3 Mettre le contact.



4 Le voyant d'alerte de pression d'huile doit s'allumer.



5 Enfoncer le bouton de démarreur jusqu'à ce que le voyant s'éteigne. Ça peut prendre une à deux minutes et il est donc important d'avoir une batterie en parfait état, parce qu'on lui demande beaucoup.





On avait failli oublier et pour cause, c'était en mars ! Titounette est passée au contrôle technique. Avec succès...



C'est un passionné de 203, Michel Duriez, qui nous a fait parvenir la tige de commande d'embrayage conforme à l'origine. Il trouvait, à juste raison, que notre bout de tige filétée ne faisait pas très sérieux ! Merci Michel.



L'erreur est humaine ! Nous avons monté les jumelles d'amortisseurs vers le haut. Tout faux, car dans cette configuration, le levier d'amortisseur est en position... haute. Il n'a plus de débattement. C'est donc vers le bas qu'il aurait fallu l'orienter, levier abaissé au maximum. On est bon pour tout démonter...



Un peu plus de 6.000 km au compteur et déjà une troisième vidange ! Ça vous surprend ? Pourtant c'est logique : première à 50 km, deuxième à 1.000 km et donc troisième 5.000 bornes plus loin...

Transformation d'un allumeur SEV mécanique en électronique



L'allumeur SEV tel qu'il se présente avec les vis platines que nous allons supprimer.



2 Première étape : un démontage complet pour extraire les vis (linget fixe et linget mobile), déposer le condensateur ainsi que la capsule d'avance à dépression.



3 Déposer les ressorts de maintien de la tête.



4 Ôter le plateau monté ici sur billes.



5 On accède ainsi aux masselottes et à leurs ressorts de rappel.



6 Déposer le clip de maintien de l'arbre d'entraînement.



7 Extraire le pignon d'accouplement du toc d'entraînement.



8 Déposer le toc et la ou les cales de réglage.

RESTAURATION TECHNIQUE



9 Extraire l'arbre d'entraînement (on conserve les masselottes).



10 Après nettoyage, brossage et/ou sablage, voici l'ensemble des pièces prêtes à être remontées. Comme vous pouvez le constater, on conserve tous les éléments mécaniques à l'exception des vis plastiques. Autrement dit, cette modification est totalement réversible.



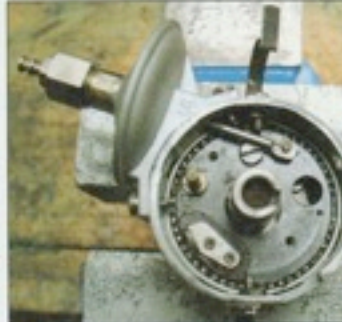
11 Les bagues ont été changées pour éliminer le jeu. Un reste de graisse avant d'introduire l'arbre d'entraînement...



12 Les masselottes sont bridées pour supprimer l'avance centrifuge, celle-ci étant désormais gérée électroniquement. Positionner l'arbre assemblé.



13 Mettre en place la ou les calles trouvées au démontage, puis le toc d'entraînement et son pignon d'accouplement. Et enfin le clip de maintien.



14 Remonter le plateau, la capsule à dépression et les ressorts de maintien de la tête d'allumeur.



15 Il ne reste plus qu'à positionner le capteur dont l'entretoise en nylon s'emboîte sur l'axe du linguet mobile, trait rouge vers le haut et tête orientée à l'opposé de la tige de commande de la capsule à dépression ou plus justement dans le sens de déplacement du plateau (suivant les allumeurs, l'orientation de la tête peut varier, mais rassurez-vous, Multic fournit une procédure de montage très détaillée pour chaque modèle). Laisser du mou pour que le faisceau puisse suivre le déplacement du plateau lorsque la dépression est active.



16 Positionner le disque muni de ses quatre aimants sous le rotor.



17 Le serrer légèrement afin qu'il puisse tourner pour réaliser le réglage du point d'allumage.



18 Emboîter le rotor sur l'arbre d'entraînement.

19 Le pousser à fond de démonteur et vous assurer que l'ensemble rotor-disque-arbre d'entraînement tourne sans point dur.



20 Vérifier que le disque passe entre 1 et 3 mm au-dessus du trait rouge du capteur.



21 Et voilà, notre kit est prêt à être monté. La suite au prochain numéro, le temps que Titounette nous revienne du Portugal.

L'ADRESSE

MULTIC SAS,
14 rue de Cornin,
44510 Le Pouliguen.
T. 02.40.00.14.14.
www.multicas.com

