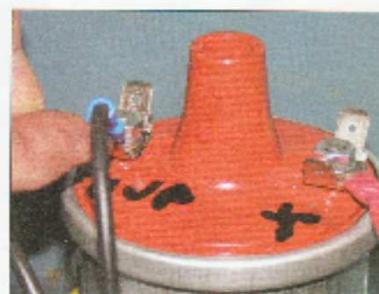


RESTAURATION TECHNIQUE



9 Montage de l'allumage



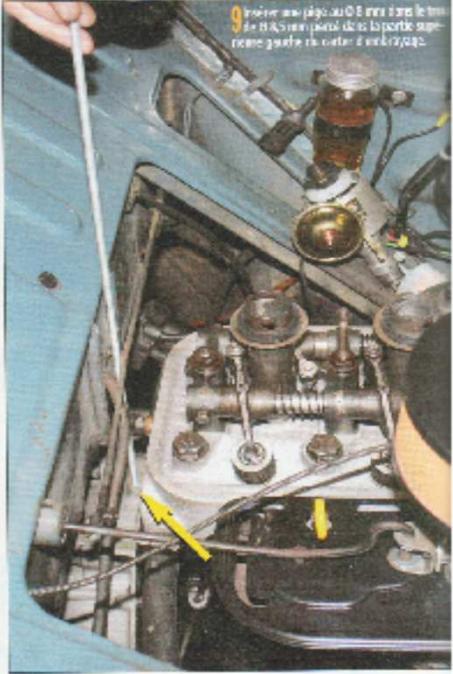
RESTAURATION TECHNIQUE



7 La cannette d'origine du rupteur se fait par le connecteur entre la bobine et l'allumeur. Nous l'avons simplement isolé. Si nous devons un jour passer à un allumage électronique, il suffit de débrancher le rupteur et de connecter la fil au rupteur. Ça prend deux secondes.



8 Déposez le carter carburetor et, en faisant tourner le moteur dans le sens des aiguilles d'une montre, mette les soupapes du quatre cylindres le plus près de la pompe à eau en bas : ils dépasseront l'échappement.



9 Insérer une pince au Ø 8 mm dans le trou Ø de 8,4 mm juste devant la partie supérieure gauche du moteur d'enroulage.



10 Faire tourner le moteur dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la pince s'enfonce dans l'écoude pivotante à cet effet. Si tout a bien été réglé (position du bout d'argot centrallement à l'allumeur - voir Montage initial, sect. en 14, Géométrie de l'allumage), il suffit d'un simple coup de poignard pour y parvenir.



11 Dans cette position, nettoyez et placez le levier de commande d'accélérateur, roulette de réglage centrée.



12 Inversez l'allumeur, faitz orienter vers le premier cylindre. La tige d'orbiteur devrait ainsi se trouver face à la fenêtre du doigt d'arrachement.



13 Longez le fil.



14 Nettoyez la partie inférieure.



15 Connectez.

RESTAURATION TECHNIQUE



RESTAURATION TECHNIQUE



28 Désconnecter le câble de mesure d'air dans l'admission. Le temps doit immédiatement briser et tendre, voire s'étendre.



29 Insérer la pique dans le moteur jusqu'à ce qu'elle pénètre dans son encreux. Le temps doit s'allonger. Si nécessaire, dégager la pique et faire un tour de déboulon pour mettre le premier cylindre en explosion (quatrième cylindre au bas de la culasse).



30 Tourner le moteur dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à mettre en explosion la quatrième cylindrée (quatrième cylindre en bas de la culasse).



31 Insérer la pique et continuer à tourner très lentement jusqu'à ce qu'elle pénètre dans son encreux. Le temps doit s'allonger. Si nécessaire, dégager la pique et faire un tour de déboulon pour mettre le premier cylindre en explosion (quatrième cylindre au bas de la culasse).



32 Mettre en marche le moteur.



33 Enlever la pique. Couper le câble.



34 Débrancher la bougie et extraire le tube.



35 Déposer la bougie avec son ressort.



36 Nettoyer la place crevassée.



37 Nettoyer la place crevassée.



38 Fixer les joints crevassés des nouvelles bouches.



39 Mettre la place crevassée.

RESTAURATION TECHNIQUE



40 Réaliser les joints étanchéité et les soudures sur mesure et serrage manuellement. Ici tout en cuivre, c'est un joint bague qui assure l'étanchéité. Il faut mieux procéder à un raccordage une fois le raccord en route faites avec des bagues d'accouplement.



41 Connecter la partie de dispersion au tuyau.

L'ADRESSE

Si vous aussi vous souhaitez privilégier un échange et un service réversible (ou pas) :

▼ Multic-SAS,
14 rue de Compiègne,
44610 Le Fouilloux
T. 0240.001474,
www.multicas.com



42 Pulir la capsule de dispersion.

► 10 Faire les pleins des liquides



Ensuite, tout le monde est généralement bien fait. C'est le moment de déconnecter les piles pour éviter et éviter une décharge. Nous allons faire les pleins. D'abord, du moteur : il utilise de la huile minérale en 30 W/50.



3 Huile de pert spéciale pour courroie en bronze (Pich ou Synthesis Transhaft...)



4 Huile pour les freins. C'est fait depuis longtemps et nous avons même procédé à la purge.

► 11 Mise en route

Le moteur est mis en route et nous devons maintenant connecter sur la batterie. Mais il est important de faire fonctionner le moteur avec une pile pour ne pas endommager la bobine de démarrage. Faire un tour pour calibrer. Brancher le fil d'allumage de la batterie.



RESTAURATION TECHNIQUE



On va le faire rouler et pour cela, c'est bien sûr : l'heureuse est passée au carrossier technique. Avec succès.



C'est un peu moins de 300, Michel Duriez qui nous a fait parvenir le tige de commande d'embrayage conforme à l'origine. Il travaille à la perfection, que nous lisons dans l'ébauche : « faisait pas très serré ! Merci Michel ! »



L'erreur en translaté : Nous avons tiré les jumelles d'amortisseurs vers le haut. Tant fût, car dans cette configuration, le levier d'amortisseur est en position haute. Il n'y plus de débattement. C'est donc vers le bas qu'il faut tirer l'embrayage, faire réapparaître l'indicateur. On est bien pour tout remettre...



Un peu plus de 6.300 km au compteur et déjà une troisième visite ! Ce sera surprise à l'automne : c'est logique : première à 90 km, deuxième à 3.000 km et cette troisième 5.000 bornes plus loin...

Transformation d'un allumeur SEV mécanique en électronique



1 L'allumeur SEV dont qu'il se présente avec les vis plates que nous allons supprimer.



2 Première étape : un démontage complet pour extraire les vis fixant les vis et la tige mobile, déposer le condensateur ainsi que la capsule d'azote à pression.



3 Déposer les ressorts de maintien de la visse.



4 On la place maintenant sur les.



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



6 Déposer le clip de maintien de l'entrefer d'accélération.



7 Extraire le plan d'accouplement et les dentitions.



8 Déposer le socle et les collets de réglage.

RESTAURATION TECHNIQUE



9 Enlever l'arbre d'entraînement des rotors et les vis à desserter.



10 Après nettoyage, brossage et séchage, voici l'ensemble des pièces prêtes à être remontées. Comme nous avons le contact, on conserve tous les éléments mécaniques à l'exception des vis plastifiées. Attention cependant à cette modification en traitement réversible.



11 Les loges sont mal chargées pour démonter le jeu. Un avertissement avant d'introduire forte force d'entraînement.



12 Les visserettes sont utilisées pour supprimer l'ancien serrage, celle-ci étant démontée grâce à chaleur. Positionner l'arbre assemblé.



13 Mettre en place la ou les coques trouvées au démontage, puis la tige d'entraînement et son plan d'accouplement. Ensuite le clip de maintien.



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



15 Une petite pince va à positionner le capteur dont l'entretoise se met en cordeau sur l'axe. Engager ensuite, tout rouge vers le haut et bien enfoncer dans l'encoche de la tige de commande de la capsule à dépression ou plus sûrement dans le sens de déplacement du piston brisant les allumettes. L'activation de la tête pour servir, mais n'assurez-vous pas. Utilisez toute une procédure de montage très douce afin pour éviter endommager. Laissez un peu pour que le bâton puisse faire le déplacement du plateau lorsque la dépression est active.



16 Positionner le disque noir sur son autre émetteur sous le rotor.



17 Le tour légèrement afin qu'il puisse tourner pour régler le réglage de point d'allumage.



18 Encoller la vis sur l'arbre d'entraînement.

19 La visser à fond et vérifier que l'ensemble est correctement fixé sans point mort.



20 Vérifier que la diode pose entre 1 et 3 mm audessus du bouton du capteur.



21 Et voilà, notre tête est prête à être montée. La suite au prochain numéro. Je serai que Thomas nous rendra du Portugal.

L'ADRESSE

MULTICARS,
14 rue de Confort,
44510 Le Pouliguen,
T. 02 40 30.41.10,
www.multicars.com