

la clé et positionner le culot fileté bien perpendiculairement dans le puit de bougie afin d'éviter d'engager le filetage de travers. Commencer le vissage en tournant doucement la douille à la main. Finir le blocage en utilisant le manche de la clé à douille (1/2 à 3/4 de tour environ).

ATTENTION:

- Une bougie montée de travers est dure à tourner; il ne faut donc pas forcer car la culasse risque d'être détériorée.
- Ne pas bloquer exagérément les bougies car cela risque de modifier le rendement et elles seront d'autant plus difficile à dévisser.
- Ne pas oublier de monter la rondelle joint de bougie.
- Ne pas sécher ou nettoyer les bougies par brulage.

6. Vérification et réglage de l'allumage

- (1) Vérifier l'état des fils de bougies et des capuchons. Echanger les fils qui donnent des signes de vieillissement tel que déchirure ou usure; remplacer également les capuchons cassés.
- (2) Inspecter en détail le câblage et les prises des autres éléments du circuit d'allumage tels que la bobine, les fils à haute tension, les vis platinées et remplacer tout élément défectueux. Resserrer les cosses.

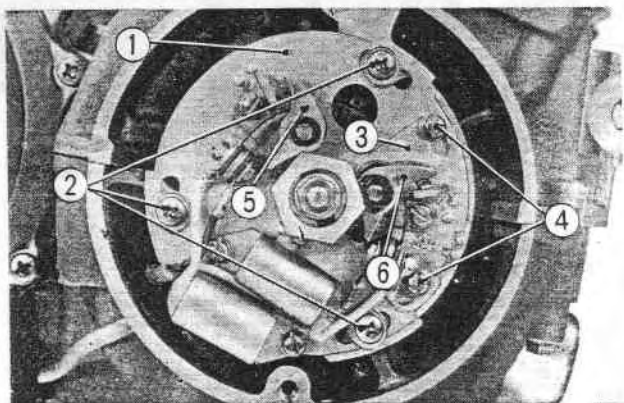


Fig. 19-8 ① Rupteur assemblé
② Vis de fixation de la platine
③ Platine droite
④ Vis de fixation de la platine droite
⑤ Vis platinées des cylindres 1 et 4
⑥ Vis platinées des cylindres 2 et 3

- (3) Vérifier les surfaces de vis platinées. Déposer le cache vis platinées situé sur le côté droit du carter; tourner le vilebrequin (sens des aiguilles d'une montre) jusqu'au point d'ouverture maximum d'un des jeux de vis platinées (levier positionné au sommet de la came) puis vérifier les surfaces. Les vis platinées peuvent encore être plus ouvertes avec le doigt; faire attention de ne pas détériorer le ressort de rappel.

Si les vis platinées sont encrassées ou grasses, nettoyer avec un chiffon sec.

Si la surface de contact des vis platinées est noircie, rugueuse ou piquée donner un léger coup de lime spéciale et enlever

les copeaux de métal avec un chiffon sec. Ne pas utiliser de l'émeri ou du papier de verre car la poussière s'incrystant entre les contacts risque de perturber le fonctionnement.

Lorsque les vis platinées sont excessivement brûlées ou trop profondément piquées et qu'elles ne peuvent plus être réparées avec une lime ou une pierre à huile changer le jeu. Mais il est alors nécessaire de déterminer la raison de cette détérioration excessive et d'y remédier pour éviter son retour (voir page 82).

- (4) Vérifier et régler le jeu des vis platinées. Vérifier l'écartement au point maximum à l'aide d'une cale d'épaisseur. L'écartement normal est de **0,3 à 0,4 mm**. Si le jeu n'est pas correct régler en accord avec la méthode préconisée page 82).
- (5) Vérifier le graissage de la came de commande. Si le feutre de graissage est sec ajouter une goutte d'huile moteur. Ne pas mettre trop d'huile et ne pas verser de gouttes d'huile sur les autres éléments.
- (6) Vérification et réglage de l'allumage. Si l'on dispose d'un stroboscope vérifier l'allumage