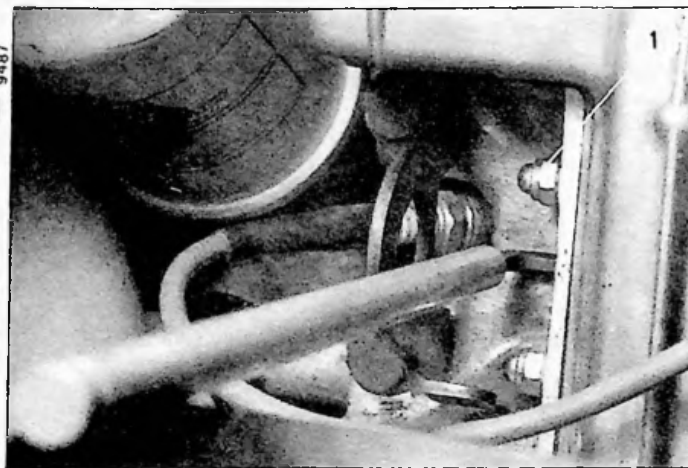


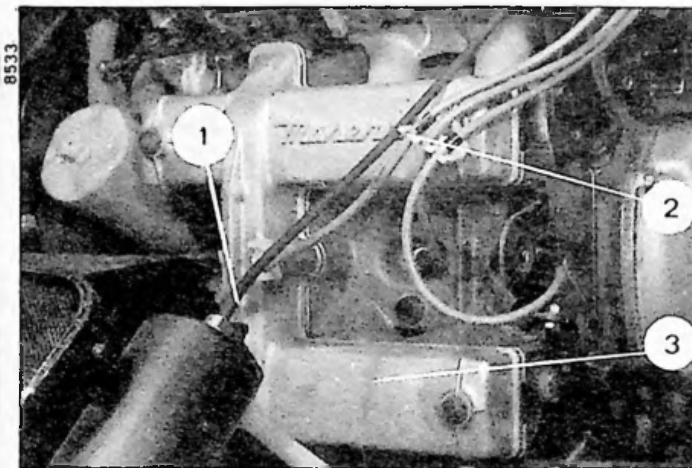
TENSION DES CHAINES

- Tendre les chaînes de distribution à 20 mAN (2 m.kg) soit 10 kg au peson : rallonge MR 630-13/5. Clé mâle 6 pans de 6 mm Peson.
- ou :
clé dynamométrique + réducteur FACOM S 230 + douille JT 6.
- Serrer les écrous (1) des tendeurs 20 mAN (2 m.kg)



Côté droit

- Désaccoupler le tube (1) de la réserve de dépression.
- Déposer :
 - l'ensemble pattes de maintien (2) et fils de bougies.
 - le couvre-culasse (3).

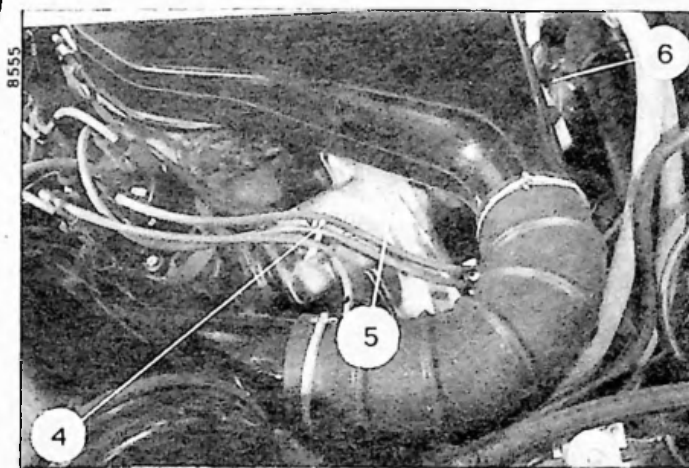


CONTROLE DU JEU ENTRE CAME ET POUSSOIR

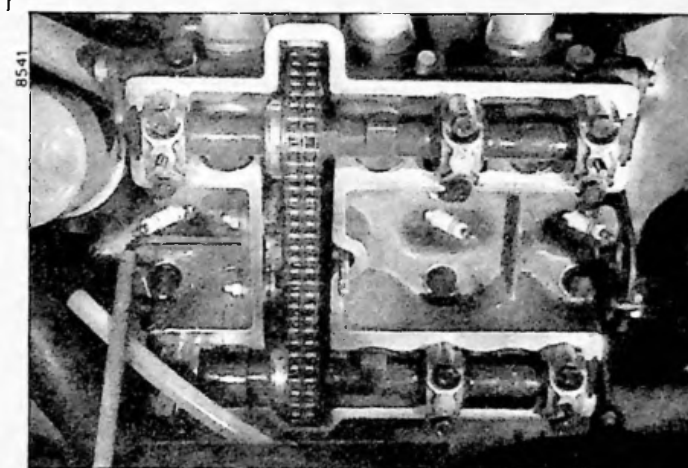
Lever une roue avant du véhicule et passer la 5ème vitesse

Côté gauche

- Désaccoupler les conduits d'air et de recyclage des gaz.
- Déposer :
 - le couvercle de la capacité
 - l'ensemble pattes de maintien (4) et fils de bougie.
 - la jauge à huile (5).
 - le couvre-culasse (6).



- Tourner la roue pour amener une came à sa position « jeu maxi ».
 - Mesurer ce jeu : Adm. : 0,30 à 0,35 mm
Ech. : 0,50 à 0,55 mm
 - Mesurer et relever le jeu de chaque soupape.
- NOTA : Le réglage du jeu aux soupapes doit être exécuté à 10 000 km, ensuite tous les 20 000 km.



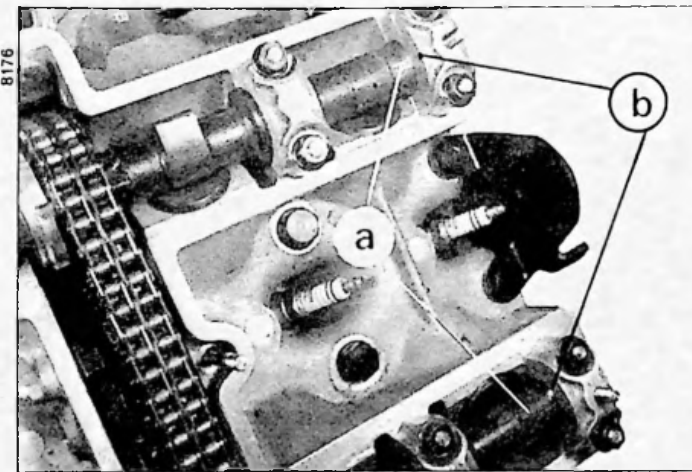
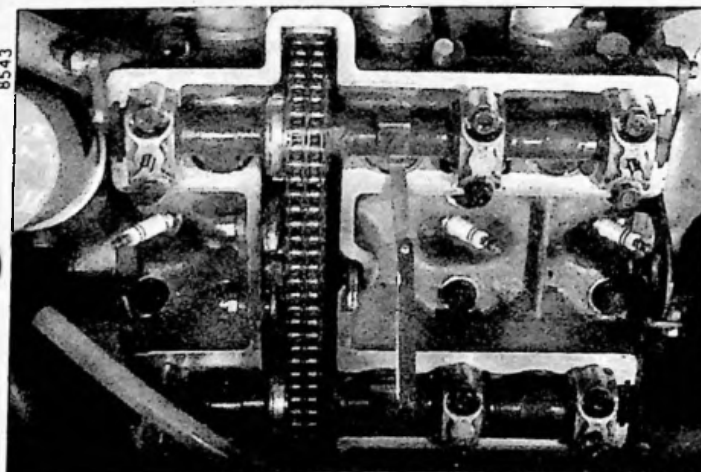
CONTROLE DE LA DISTRIBUTION

REMARQUE : La tension des chaînes de distribution et le jeu aux soupapes doivent être corrects

Avec les repères

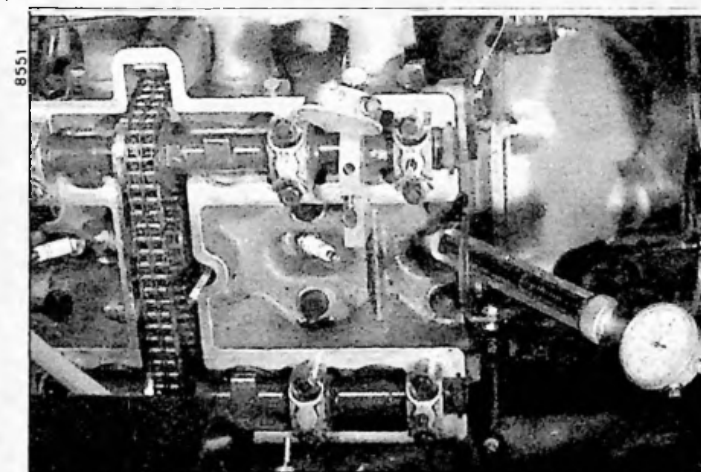
- Amener le cylindre N° 1 au PMH (soupapes en « bascule »). Outil 1682-T et comparateur 2437-T.
- Les repères longs « a » des arbres à cames côté droit et gauche doivent coïncider avec les repères « b » des chapeaux de palier.

NOTA - Les repères courts des arbres à cames de la culasse gauche correspondent au calage de distribution du côté gauche avec PMH au cylindre N° 6.

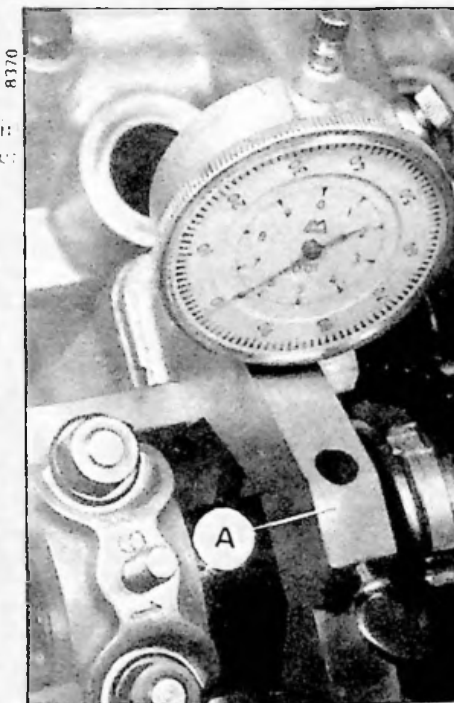


Avec les comparateurs

- 1°) Amener la came « adm » du cylindre N° 1 au début d'ouverture (toutefois le poussoir doit pouvoir tourner).
 - Mettre en place l'outil 1682-T et le support A du coffret 3185-T munis chacun d'un comparateur.
 - Etalonner à « 0 » le comparateur du support A (touche en appui sur le poussoir).
 - Amener le cylindre N° 1 au PMH, le comparateur du support A devra indiquer une course de 1 mm.
- 2°) Mettre en place le support A sur le poussoir « éch » du cylindre N° 1.



- Etalonner à « 0 ».
- Tourner le moteur jusqu'au moment où la soupape est sur son siège.
- Le comparateur devra indiquer une course de 1,3 mm.



BOUGIES

BOSCH W 175 T 30
Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm
Serrage dans culasse : 20 à 25 mNm (2 à 2,5 m.kg)

BOBINES

2 bobines à résistance extérieure

- DUCELLIER 2777 B

résistance extérieure : 0,9 Ω
d° primaire : 1,3 Ω
d° secondaire : 5900 ± 10 Ω

- SEV-MARCHAL E 44910312

résistance extérieure : 1,1 à 1,2 Ω
d° primaire : 1,5 mini
d° secondaire : 6050 ± 10 Ω

FILS DE HAUTE TENSION

ELECTRIFIL BOUGICORD
400 RTF 33-0
résistance des fils : (à 20° C)
Bobine à allumeur : 510 à 784 Ω
Allumeur à cylindre N° 1 : 676 à 1037 Ω

allumeur à cylindre N° 2 : 736 à 1127 Ω
d° N° 3 : 1000 à 1523 Ω
d° N° 4 : 904 à 1379 Ω
d° N° 5 : 844 à 1289 Ω
d° N° 6 : 568 à 875 Ω

CONDENSATEUR D'ALLUMAGE

Capacité : 0,25 à 0,30 μF
Résistance mini : 5 MΩ

ALLUMEUR

- à 2 cassettes (1 linguet par cassette)
SEV-MARCHAL 41101002

- à cassette monobloc

SEV-MARCHAL 41101002	
Ancien allumeur	Nouvel allumeur
→ 3-1971	→ 3-1971
angle d'ouverture de came	
48° ± 3°	32° ± 4°
angle de fermeture de came	
72° ± 3°	88° ± 4°
rapport Dwell	
60 % ± 3 %	73 % ± 3 %
Ecartement des contacts : 0,35 à 0,45 mm	

ALLUMAGE

Ecart angulaire entre deux ouvertures consécutives des contacts.

45° entre allumage des cylindres 1 et 6
75° ----- 6 et 2
45° ----- 2 et 5
75° ----- 5 et 3
45° ----- 3 et 4
75° ----- 4 et 1

Calage statique

avance initiale (sur volant moteur 6° avant PMH)

Calage dynamique

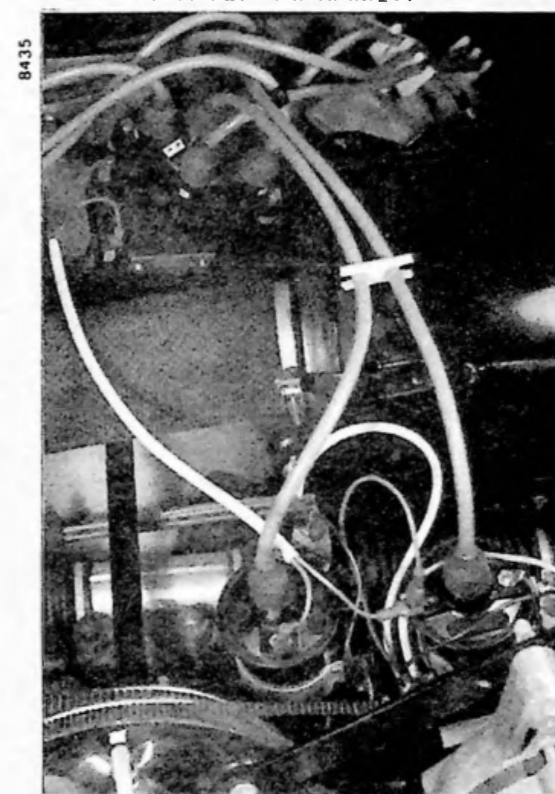
(sur volant moteur) à 2000 tr/mn
29° ± 1° avant PMH

Repère de la courbe d'avance centrifuge S. 01
(sur allumeur)

ORDRE D'ALLUMAGE

1 - 6 - 2 - 5 - 3 - 4

Branchement du circuit d'allumage.

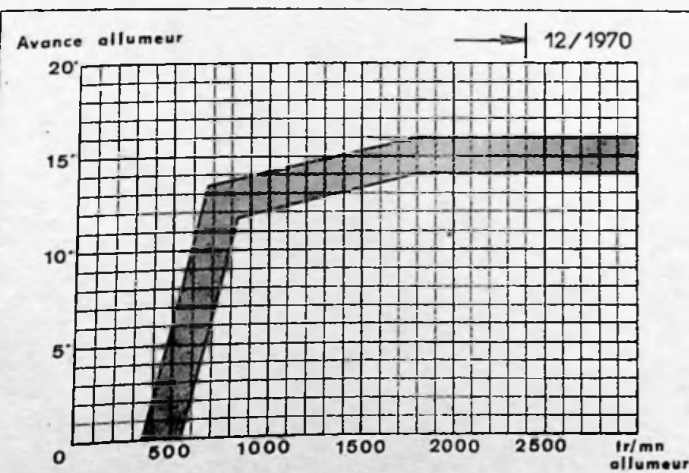


Réglage de l'allumeur sur banc d'essai

Allumeur → 12/1970
Avec anciennes cassettes
ou cassette monobloc (montage possible)

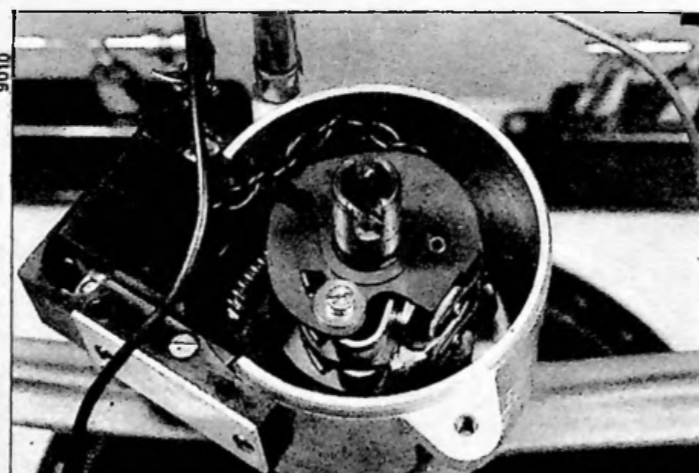
- Régler l'angle d'ouverture à : 48° ± 3°
ou 60 % ± 3 % Dwell
- Décalage des débuts d'ouverture : 45° ± 1°
- Ecart angulaire des cames : 120° ± 1°
- Contrôler la courbe d'avance : S 21-1 a

S 21-1 a



Allumeur → 12/1970 → 3/1971
Avec anciennes cassettes
ou cassette monobloc (montage possible)

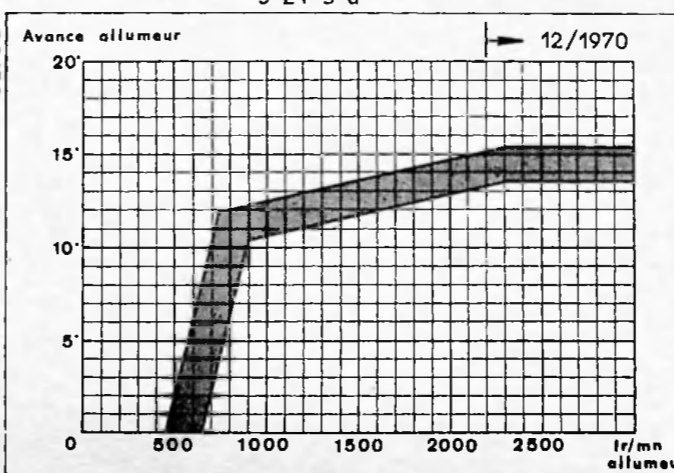
- Régler l'angle d'ouverture : 48° ± 3°
ou 60 % ± 3 % Dwell
- Décalage des débuts d'ouverture : 45° ± 1°
- Ecart angulaire des cames : 120° ± 1°
- Contrôler la courbe d'avance : S 21-3 a



Allumeur → 3/1971
Avec cassette monobloc

- Régler l'angle d'ouverture : 32° ± 4°
ou 73 % ± 3 % Dwell
- Décalage des débuts d'ouverture : 45° ± 1°
- Ecart angulaire des cames : 120° ± 1°
- Contrôler la courbe d'avance : S 21-3 a

S 21-3 a



Calage statique de l'allumeur

Mettre le cylindre N° 1 au temps «Compression»
6° avant PMH

Caler l'allumeur à la lampe témoin.



Calage dynamique de l'allumeur

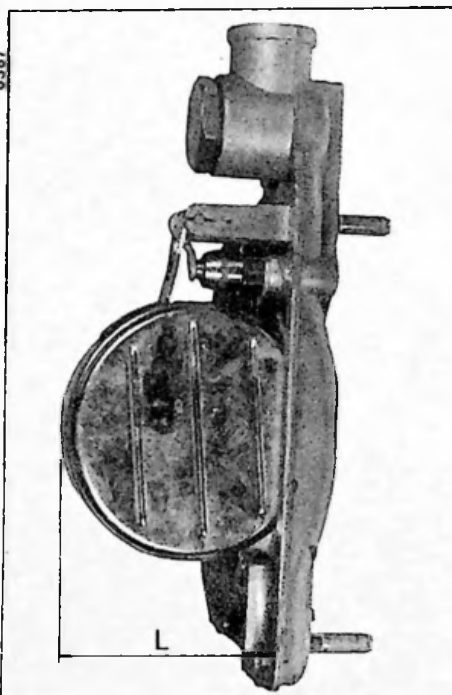
Moteur chaud tournant à 2000 tr/mn

Régler l'avance à la lampe stroboscopique : $29^\circ \pm$ l'avant le PMH



Contrôle et réglage du flotteur

1°) Position fermeture du pointeau languette en léger contact $L = 48 \pm 0,25$ mm (sans joint)



2°) Position pleine ouverture du pointeau $L = 56,5$ mm

CARBURATION

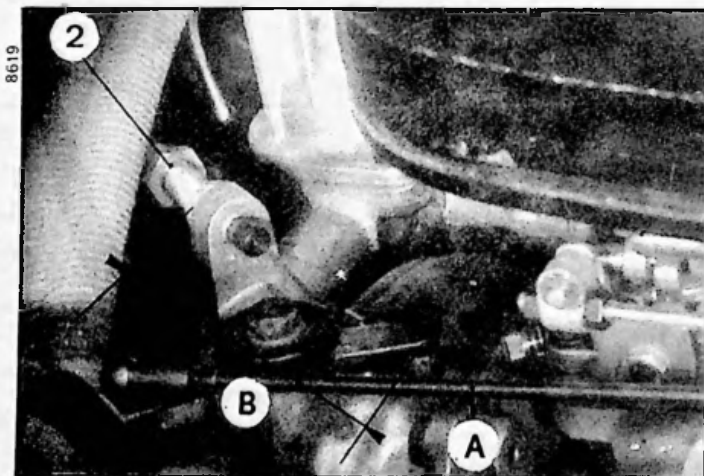
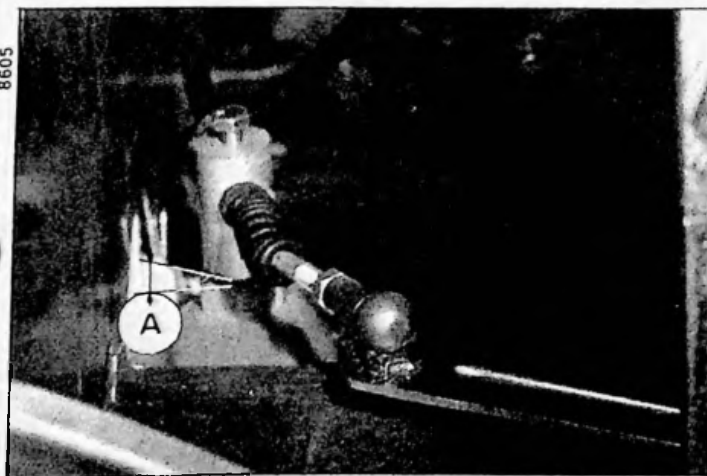
Carburateurs WEBER 42 DCNF 2 Double corps à ouverture simultanée.

DESIGNATION	mm	Coeff.
Diffuseur	32	2
Centreur de mélange	3,5	2
Gicleur principal	1,30	2
Tube d'émulsion	F 25	2
Calibre d'air d'automatisme	1,80	2
Gicleur de ralenti	0,50	2
Gicleur de pompe de reprise	0,40	1
Gicleur de starter	F 7/80	2
Pointeau	1,75	1
Clapet de refoulement de pompe	1	1

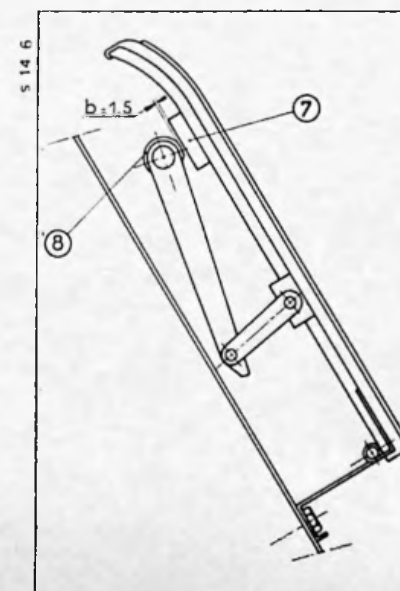
Réglage de la commande d'accélérateur

1°) Butée de gaine inférieure : $A = 2,5$ à $3,75$ mm

2°) Régler la distance $B = 134,5$ mm (entre l'axe de rotule et le plan d'appui du contre-écrou d'arrêt de gaine, par la tige (1)).

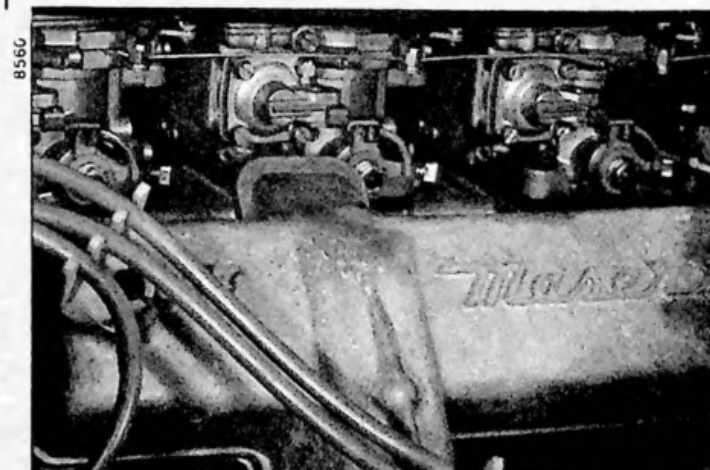


3°) Régler l'ouverture totale des carburateurs : $b = 1,5$ mm (à la pédale) par la butée de gaine (2)



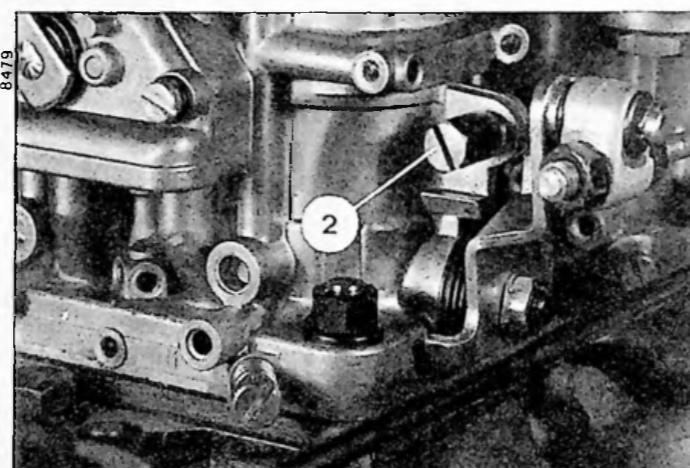
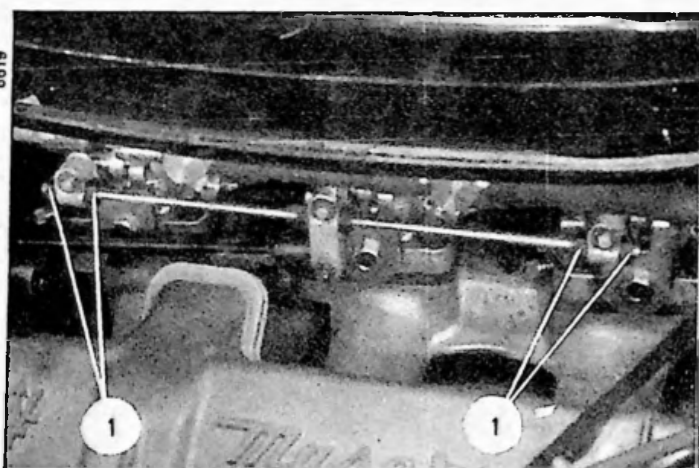
Réglage de la commande de starter

Les trois leviers de commande de starter doivent être en butée sur le corps du carburateur pour une garde de $= 1$ à 2 mm entre le bouton et le tableau.



Réglage du synchronisme des volets de carburateurs (avec cales d'épaisseur)

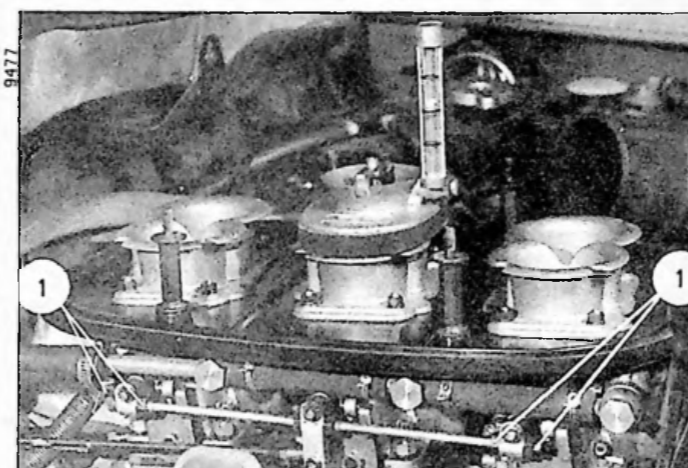
- Libérer les carburateurs AV et AR en desserrant les écrous (1)
- Desserrer les vis de butée (2) de papillon des 3 carburateurs
- Amener les vis de butée au contact du levier et les serrer d'un tour exactement.
- Serrer les écrous (1) en prenant soin de les amener préalablement au contact et en les serrant ensuite de façon identique.
- Glisser une cale d'épaisseur quelconque entre la vis de butée et le levier du carburateur central.
- Contrôler avec une cale de même épaisseur si le jeu est le même pour les carburateurs AV et AR : sinon agir sur les écrous (1).



Réglage du synchronisme des volets de carburateurs (avec SYNCHRO-TEST 3097-T)

Carburateur WEBER 42 DCNF 2 → 11/1971

- Déposer la capacité d'air.
- Libérer les carburateurs AV et AR (écrous 1)
- Desserrer les vis de butée de papillon des 3 carburateurs, les amener au contact et serrer d'un tour environ.
- Serrer modérément les vis de richesse et les desserrer d'un tour et demi.
- Démarrer le moteur, le laisser chauffer.
- Ajuster le synchro-test au débit d'air du carburateur central.
- Vérifier le débit d'air des carburateurs AV et AR : régler par la vis de butée de papillon de chaque carburateur.



- Serrer les écrous (1) sur les leviers de commande en prenant soin de les amener préalablement au contact et en les serrant ensuite de façon identique.
- Vérifier à nouveau le réglage de la synchronisation sinon agir sur les écrous (1).
- Monter la capacité d'air.

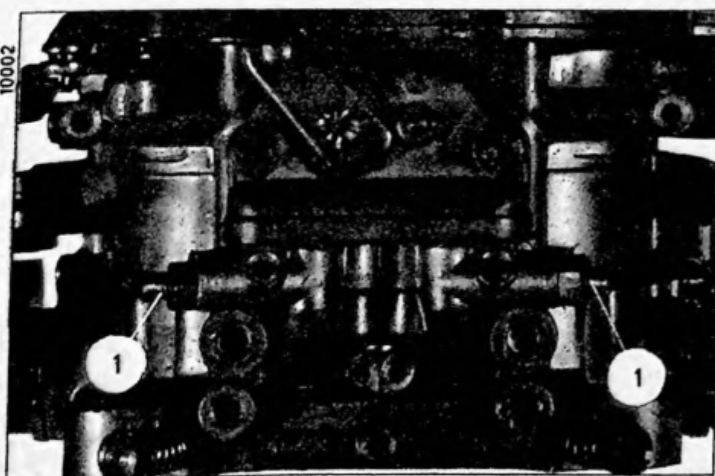
Réglage du synchronisme des volets de carburateurs : (SYNCHO-TEST 3097-T et Embout 4003-T)

Carburateur WEBER 42 DCNF 2 → 1-1971

Ce carburateur est équipé de 2 vis de réglage (1) (une par corps) permettant d'ajuster la dépression de chaque corps à la même valeur.

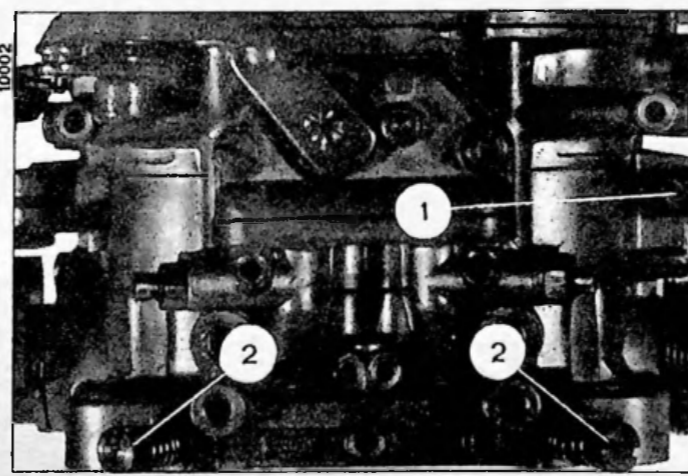
- Après avoir réglé la synchronisation des volets par carburateur (voir chapitre précédent), contrôler la dépression corps par corps de chaque carburateur (SYNCHRO-TEST 3097-T et embout 4003-T).

Si pour un carburateur, les dépressions sont inégales, agir sur la vis de réglage (1) du corps ayant la plus faible dépression afin de l'amener à la valeur de la dépression de l'autre corps



Réglage du ralenti

- Le réglage du ralenti doit s'effectuer moteur chaud et « dégrassé », les bougies en bon état.
- Desserrer la vis de détente du conjointeur-disjoncteur et s'assurer que les organes électriques ne sont pas sollicités.
- Connecter un compte-tours sur l'une des bobines.
- Desserrer les vis de butée (1) de papillon des carburateurs AV et AR
- Agir sur la vis de butée de papillon du carburateur central pour obtenir : 800 tr/mn environ.
- Agir sur la vis de richesse (2) du cylindre N° 1 pour obtenir le régime maximum du moteur.
- Ramener si nécessaire la vitesse à 800 tr/mn.



- Agir de même pour les vis de richesse des cylindres N° 2 - 3 - 4 - 5 - 6.
- Régler le ralenti du moteur à $800 \begin{smallmatrix} + 200 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/m
- Amener les vis de butée de papillon des carburateurs AV et AR au contact des leviers.
- Serrer la vis de détente du conjointeur-disjoncteur.