

ENTRETIEN - REGLAGES

QUELQUES REMARQUES CONCERNANT LE RENIFLARD

Les crachements et fuites d'huile qui pourraient se produire sur un moteur neuf, ont toujours leur origine, soit dans un dépassement de la quantité d'huile indiquée au chapitre « Graissage », soit dans un mauvais fonctionnement du reniflard dont le rôle important a été défini précédemment.

Sur la vue d'ensemble du cylindre et de l'embiellage on peut voir exactement dans quel ordre s'assemblent les pièces qui le composent.

Son démontage s'effectue facilement, après avoir enlevé l'écrou (125) il suffit de le séparer avec précautions du couvre culbuteurs (118) sur lequel il peut être maintenu légèrement « collé » par le joint synthétique (127).

La vis qui fixe la rondelle de maintien (122) sur le corps de reniflard (121), ayant été enlevée on peut procéder à un bon nettoyage de chacun des éléments en évitant de déformer la rondelle clapet (123) qui doit être replacée très exactement dans la position indiquée sur la vue d'ensemble, les deux lamelles formant ressorts étant bien tournées vers le haut.

Après avoir été remise en place, elle doit porter parfaitement sur sa face d'appui et obstruer entièrement l'orifice en forme de « haricot » de la pièce (121).

Bloquer ensuite la vis qui fixe la rondelle (122) et replacer le tout sur le couvercle des culbuteurs en ayant soin de serrer suffisamment mais sans excès, l'écrou de blocage (125).

VOLANT MAGNÉTIQUE

Protégé par le carter de sélecteur (355) le volant magnétique est constitué par deux organes bien distincts, le stator et le rotor.

Le stator groupe sur un plateau centré sur le carter moteur et pouvant osciller dans trois mortaises à 120°, concentriques à l'arbre moteur, les trois bobines destinées à fournir le courant d'allumage et d'éclairage, le rupteur et le condensateur.

Il représente un volant dont la jante est déportée vers l'intérieur et sur laquelle se trouvent fixées les masses polaires (aimants) qui permettent à l'ensemble ainsi constitué de former un

volant d'inertie en même temps qu'un organe d'allumage et d'éclairage.

Il coiffe le stator et se trouve bloqué sur cône à l'extrémité du vilebrequin par un écrou central (933) vissé à gauche. Ce dernier qui tourne librement dans le moyeu du rotor est maintenu prisonnier par le contre-écrou (934), lequel permet ainsi le déblocage du volant sur son cône, sans l'aide d'un arrache-moyeu.

Les vis « platinées » sont accessibles par les deux ouvertures venues de fonderie dans la toile du rotor et peuvent être vérifiées en cas d'allumage défectueux, mais il est recommandé de ne pas y toucher sans motif sérieux.

La commande d'avance variable s'effectue par un câble dont une extrémité est fixée au plateau stator et l'autre au guidon (manette ou poignée tournante) et consiste en un simple déplacement angulaire du stator par rapport au rotor.

Le démontage du volant est détaillé dans le chapitre « Conseils Pratiques ». Toutefois nous insistons sur le fait qu'il ne faut absolument pas, au moment du desserrage de l'écrou central, opérer la retenue par le moteur lui-même (mise en prise d'une vitesse, freinage sur une roue, etc...). Les réparations de volant magnétique devront être confiées à un spécialiste ou au constructeur (Magnéto-France ou SAFI).

Calage

Le meilleur calage du volant magnétique à avance variable qui équipe les moteurs A.M.C. est défini comme suit :

Les contacts platinés doivent commencer à décoller lorsque le piston se trouve à 1,5 mm avant le point mort haut, la manette de commande de l'avance variable étant alors ramenée à la position « plein retard ».

Ceci s'entend : deuxième temps du cycle, toutes soupapes fermées, tiges de culbuteurs libérées.

Un index placé sur le stator a été prévu par le constructeur, pour indiquer le décollage des vis platinées.

Il doit se produire lorsque l'index et le repère se trouvent en concordance.

L'écartement des contacts platinés doit être supérieur à 2/10 et inférieur à 4/10.

Il est recommandé aux usagers de ne mettre