

leur manette au retard que pour amener le moteur à l'extrême ralenti, les lancements et les démarrages étant toujours plus faciles lorsque la manette de commande d'avance se trouve environ au tiers de sa course.

RÉGLAGE DES CULBUTEURS

Premier réglage à : 500 km.

Deuxième réglage à : 2.000 km.

Vérification tous les 5.000 km et réglage s'il y a lieu.

Pour que cette opération puisse se faire dans de bonnes conditions, il faut procéder comme suit :

Le reniflard ayant été enlevé, retirer le couvre culbuteurs.

Enlever ensuite la bougie et mettre le piston au point mort haut correspondant au temps « explosion » (soupapes entièrement libérées de toute poussée).

Introduire ensuite une cale de 5/100 entre le culbuteur et la calotte de soupape (ceci à tour de rôle pour chacun des culbuteurs).

Débloquer au besoin les contre-écrous et rotules (413) et visser ou dévisser ces dernières de façon à laisser glisser sans jeu la cale de 5/100.

Bien rebloquer le contre-écrou et remonter le tout.

ATTENTION

Le réglage des culbuteurs doit toujours être fait « moteur froid ». Tout autre réglage risque de provoquer une perte de puissance et d'entraîner une détérioration des soupapes.

RÉGLAGE DE LA DISTRIBUTION

Les temps d'ouverture et de fermeture des soupapes ont été ainsi définis :

Ouverture admission : 25 à 28° avant point mort haut.

Fermeture échappement : 25 à 28° après point mort haut.

Fermeture admission : 45 à 48° après point mort bas.

Ouverture échappement : 55 à 58° avant point mort bas.

Afin qu'il soit permis au montage de se rapprocher le plus possible du réglage indiqué ci-dessus, deux possibilités ont été prévues, soit :

a) accouplement de l'arbre à cames (414) et du pignon de distribution (400) sur 10 cannelures permettant de décaler de 1/5 de dent l'axe des cames par rapport à la denture ;

b) choix d'une petite denture (module 1) pour le couple de distribution.

Le réglage de la distribution doit toujours être suivi d'un réglage des culbuteurs.

RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

Un certain rodage est nécessaire pour que la souplesse désirable de l'embrayage soit atteinte, elle doit être satisfaisante à partir de 2.500 à 3.000 km.

Le câble reliant la manette de commande du guidon et le levier (341) doit être monté de manière à ne pas permettre le patinage dans la position embrayée et à favoriser au maximum le débrayage lorsqu'on manœuvre bien à fond la manette du guidon.

Il y a donc lieu, lors du montage du câble préalablement fixé à la manette du guidon de faire glisser le serre-câble (343) mis en place dans le levier (341) jusqu'à ce qu'on sente celui-ci buter intérieurement contre la butée à billes de l'embrayage.

Pour obtenir le meilleur réglage, il y a lieu de pratiquer comme suit :

Après avoir bloqué définitivement le serre-câble (avec deux clés) dévisser la vis de tension (353) en donnant quelques coups de lanceur jusqu'à ce que l'embrayage commence à patiner.

Revisser ensuite de quelques filets la vis (353) jusqu'à ce qu'un léger battement soit sensible à la manette du guidon. Les pièces 341 et 343 comportent des emmanchements à fourche qui permettent de détacher très facilement du carter le câble et sa gaine en cas de démontage.

QUELQUES RECOMMANDATIONS

Maintenir toujours les ailettes du cylindre et de la culasse ainsi que le carter du moteur en excellent état de propreté, ceci afin d'obtenir un bon refroidissement.

Décaminer périodiquement (tous les 5.000 km environ) la chambre d'explosion et le dessus du piston, vérifier le piston, les segments, l'axe de piston et les jones de verrouillage.

Profiter du démontage de la culasse pour effectuer un rodage de soupapes si celles-ci ont leurs sièges « piqués ».

Il faut apporter les plus grands soins à l'entretien et à la remise en place du joint de culasse dans les faces d'appui (cylindre et culasse), doivent être parfaitement nettoyées à l'essence ou au trichloré.

Si le moteur est destiné à être monté dans un cadre de fabrication spéciale, il faudra tenir compte de la position du moteur qui devra se trouver horizontal, cylindre parfaitement vertical.

Ceci est indispensable pour obtenir un fonctionnement correct du système de graissage.