

Calage de l'allumage.

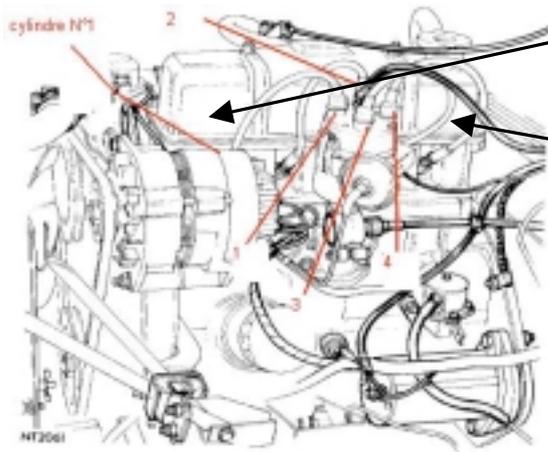
- 1 mettre la poulie du vilebrequin sur le repère 0 pour un moteur 1500.
- 2 ne pas tenir compte de l'avance pour l'instant.
- 3 tourner la poulie dans le sens des aiguilles d'une montre et si le point est dépassé ne pas revenir en arrière, refaire deux tours complet.



- 4 regarder si le doigt d'allumeur pointe bien vers l'alternateur ou dynamo et qu'il alimente bien la première bougie.

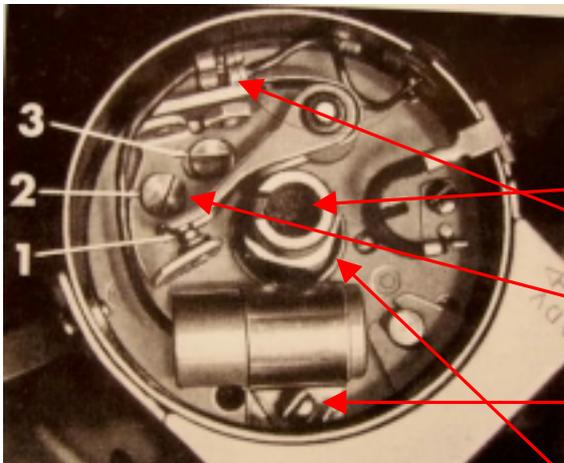
Cette photo viens de la voiture à Benoît 74.

En présentant la tête de Delco vous pouvez contrôler si le doigt d'allumeur va bien envoyer du jus à la première bougie.

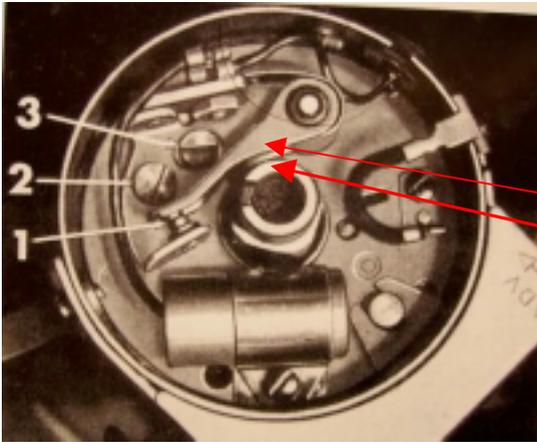


- 5 suite de la page 1 pour vérifier que tout est correct et que le cylindre N° 1 est bien PMH.
- 6 vérifier l'ordre des fils qui doivent être de 1342. La bougie N° 1 étant du côté du radiateur. (Il n'est pas rare de voir des moteurs caler à l'envers).

Nous allons déposer le rupteur et le condensateur et les reposer avec le réglage des rupteurs.



- 1 débrancher les fils de bougies en prenant soin de les repérer.
- 2 débrancher les câbles haute tension qui part de la bobine.
- 3 décrocher les agrafes de la tête d'allumeur et déposer la tête avec le faisceau d'allumage.
- 4 déposer le doigt du rotor.
- 5 débrancher les fils électriques du plot de contact.
- 6 déposer la vis de fixation du rupteur et dégager le rupteur.
- 7 déposer la vis et déposer le condensateur.
- 8 nettoyer avec un chiffon sec la plaque mobile de l'allumeur et des cames du rotor.
- 9 passer une fine couche de graisse sur les cames.



10 mettre en place le condensateur neuf et le visser.

11 mettre en place le rupteur neuf et poser la vis sans la serrer.

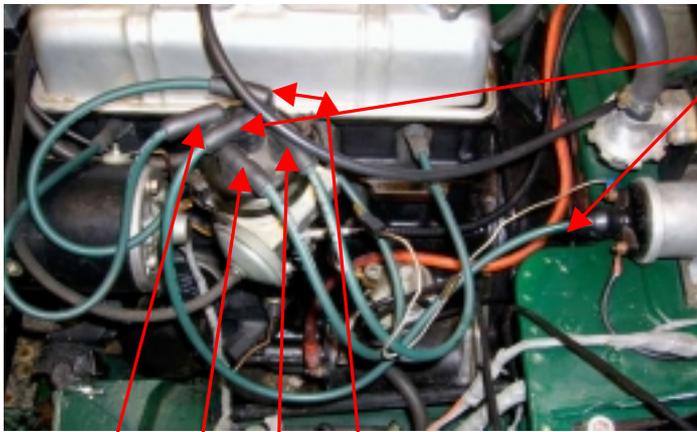
12 poser les fils sur le plot de contact.

13 poser le doigt du rotor.

14 tourner le ~~moteur~~ dans le sens de la marche jusqu'à ce que le linguet soit sur le point le plus élevé du lobe de la cames c'est à dire lorsque les contacts sont le plus écarter **après le PMH** du premier cylindre.

15 desserrer la vis 2 et tourner la vis excentrique 3 pour obtenir 0.5 mm d'écartement des contacts 1 à la cale d'épaisseur puis resserrer la vis 2

Voilà les vis platiner sont réglés et changer. Refaire deux tours au moteur pour mettre le premier cylindre au PMH afin de pouvoir caler l'allumage avec une lampe témoin.



Pour ceux qui ne savent pas, le fil à haute tension qu'il faut débrancher pour changer les vis platinées. Les fils de bougies qu'il faut bien repérer.

Nous allons caler l'allumage.

1 il faut remettre le premier cylindre au PMH, je n'explique pas, je pense que maintenant tout le monde sait ce qu'est un PMH.

1 3 4 2

La configuration des branchements devrait être comme sur cette photo qui est une MK3 mais c'est la même chose sur une 1500.



ampoule

Brancher votre lampe témoin qui peut être faite avec deux pinces croco et une ampoule de veilleuse comme sur cette photo et je vous conseil de l'avoir dans le coffre de la voiture.

Calage du point d'allumage avec une lampe témoin dit statique.

Nous avons remis le premier cylindre au PMH en vérifiant si le doigt d'allumeur est bien positionner sur la première bougie comme indiqué sur la page 1

Desserrer la vis de la base de l'allumeur pour pouvoir tourner l'allumeur dans un sens ou l'autre.



Vous venez de brancher votre lampe témoin.

Mette le contact et tourner l'allumeur en sens inverse du sens de rotation du rupteur donc dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à obtention de l'allumage de la lampe témoin.

La première fois que vous observerez votre lampe s'allumer, vous aurez une sensation de bonheur : celui d'avoir réussi votre premier calage.

Dans l'euphorie, n'oubliez pas de resserrer la bride de l'allumeur

Faites deux tours au moteur pour contrôler la simultanéité du passage au repère et de l'allumage.

Votre calage statique est terminé.

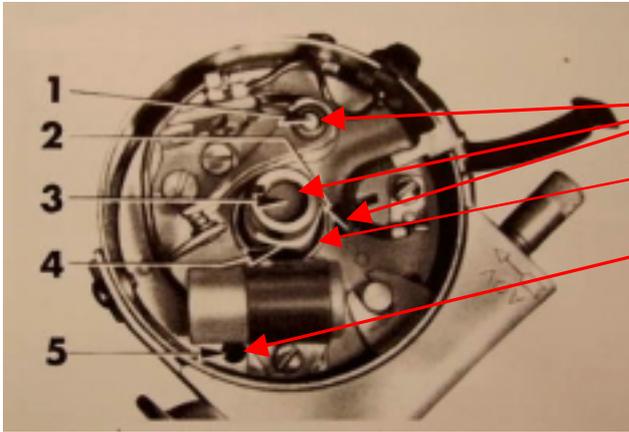


Il ne vous reste plus qu'à remettre la tête de Delco, de brancher les fils de bougies sans oublier les fils de haute tension.

Maintenant, si les carburateurs sont bien réglés, (voir le mode opératoire sur les carburateurs) il ne vous reste plus qu'à tourner la clef de contact et écouter le beau bruit d'un moteur de spit.

Il est possible que vous soyez obligé de régler l'écartement des vis platinées à 0.50 mm. Cela dépend de combien de degrés vous avez tourner l'allumeur. pour cela reprendre la méthode d'écrite sur la page 3.

ENTRETIEN DE L'ALLUMEUR



Pour l'entretien il suffit de mettre quelques gouttes d'huile sur (1), (2), (3), enduire la came (4) d'un peu de graisse.

Injecter 5 cm³ la contenance d'une cuillère à café par l'orifice (5).

Bon calage à tous.