

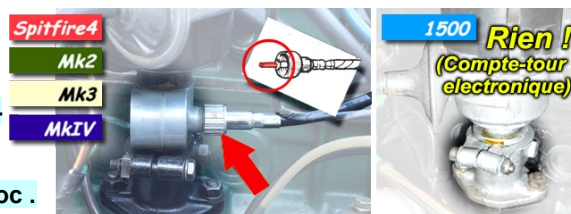
Le pied du distributeur

Sur Spitfire4, Mk2, Mk3 et MkIV, le pied comporte aussi la prise du câble du compte-tours.

> Desserrez l'**écrou de raccordement** et contrôlez que le **carré d'entraînement du câble** et la **matrice** sur la prise ne sont **pas trop usés**.

> Vérifiez qu'il n'y a **pas de fuite d'huile sur cet écrou**.

> Vérifiez aussi qu'il n'y a **pas de fuite d'huile au joint du pied sur le bloc**.



Le faisceau d'allumage :

Il est composé de 5 câbles. Un d'eux raccorde la bobine à haute tension au centre du couvercle de la tête d'allumeur.

Les quatre autres, de longueurs inégales, raccordent les bougies sur le couvercle du distributeur. Leur repérage, bien que peu orthodoxe pour un mécanicien averti n'est pas superflu...



> Retroussez les manchons en caoutchouc protégeant les **cosses** aux extrémités des câbles pour vérifier leur état. Elles ne doivent **pas** présenter **de trace de pliure** conduisant à une prochaine rupture, doivent être suffisamment **serrées** pour assurer de solides contacts avec les plots de sortie du distributeur et la tête des bougies et, enfin, ne doivent **pas** être **grasses, charbonneuses ou humides**.

352 La bobine

353 Les bougies

Les quatre **bougies** doivent être impérativement du **type préconisé** par le constructeur et, bien sûr, **identiques**. Un culot trop long ou des électrodes trop saillantes peuvent provoquer de graves dégâts au piston; trop court, les électrodes ne seront pas à leur place dans la chambre et l'allumage du mélange sera moins efficace.

Bougies en monte d'origine :

Spitfire4	→ Lodge CLNY
Mk2	→ Lodge CLNY ou Champion L87Y
Mk3	→ Champion N-9Y
MkIV	→ Champion N-9Y
1500	→ Champion N-9Y ou N-12Y (à partir du moteur FM33738)

Voici les bougies les plus courantes...

aujourd'hui

	CHAMPION	NGK	BOSCH	BERU
Spitfire4	L87YC	BP-6HS	W7BC	14-7BU
Mk2	L87YC	BP-6HS	W7BC	14-7BU
Mk3	N9YC	BP6-ES	W7DC	14-7DU
MkIV	N9YC	BP6-ES	W7DC	14-7DU
1500	N12YC	BP5-ES	W8DC	14-8DU

Demandez au vendeur la marque et la référence des bougies montées pour pouvoir comparer avec un tableau d'équivalence.

> En attendant les essais routiers, vérifiez simplement, à la main, qu'elles sont correctement **vissées à fond** sur la culasse. **Attention : traces d'huiles = filetages « foirés » (1)** et que la **borne de contact (2)** de la cosse du faisceau dans le capuchon est en **bon état**.

Les bougies sont en première ligne pour témoigner du réglage plus ou moins riche de la carburation.

L'état et la couleur des culots donnent de précieux renseignements sur ces réglages et sur la santé du moteur, en général.



Si les essais routiers ne vous semblaient pas rassurants, il faudra les démonter pour affiner le diagnostic...



Un bon réglage de l'allumage dépend beaucoup de l'état des composants de celui-ci. Un seul d'entre-eux peut être à l'origine d'une panne inexplicable si on manque d'expérience. Si le **moteur tourne rond**, au ralenti comme sur route, **prend bien les tours sans « trou », sans « cliquetis » ni « ratatouillage »**, c'est, a priori, que les équipements sont en bon état et que les réglages sont correctement faits. **Dans un premier temps : ON NE TOUCHE A RIEN !!!**