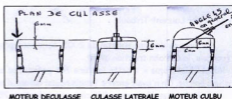


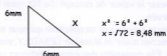
1) Repérer le point d'allumage

Si l'existe pas d'index sur le bloc, on part du cylindre n°1 (vers l'avant jusqu'en 1950, vers l'arrière ensuite)

Exemple : avance de 6mm avant le point mort haut



On peut confectionner une pige avec une vieille bougie dont on retire la porcelaine et l'électrode centrale que l'on remplace par une baguette droite de diamètre approprié.



Sur la pige, on marque d'abord un trait correspondant au point mort haut du piston (PMH) du 1^{er} cylindre, puis au-dessus un autre trait (à 6mm dans notre exemple) correspondant au point d'avance.

NOTA : si on n'a pas de données constructeur, on peut considérer que l'avance correspond environ à 1/30 de la course du moteur. Faire tourner dans le sens de marche le moteur jusqu'à la valeur indiquée ou estimée.

Marquer ce point, qui sera le point d'allumage, sur le haut de la poulie de vilebrequin (vérifier la verticale avec un fil à plomb passant devant le point de centre du bout d'arbre de vilebrequin)

Effectuer 2 tours de moteur à la manivelle et revenir au point pour vérification.

2) Réglage de la rupture sur la magnéto

1^{er} cas : la magnéto est fixée directement sur le bâti et accouplée à son arbre de commande par l'intermédiaire d'un petit plateau comportant des conelles (20 par exemples). L'arbre de la magnéto est terminé par un plateau analogue portant le même nombre de dents moins une (soit 19). Entre les 2 vient s'intercaler un joint caoutchouc portant 20 dents d'un côté et 19 de l'autre. Dans ce cas, on pré-règle l'ouverture des rupteurs en mettant le doigt de distribution haute tension en face du fil du cylindre n°1.

Faire attention que les fils de bougie suivent bien l'ordre d'allumage du moteur suivant le sens de rotation de l'arbre de magnéto (souvent l'entrée est sens horaire et la sortie sens anti-horaire !)

On aura auparavant glissé entre les rupteurs une feuille de papier à cigarette, car évidemment pas question de lampe témoin, la magnéto ne recevant pas de courant, mais en donnant quand elle tourne.

Puis on tourne le moteur dans son sens de rotation pour ramener le doigt de distribution sur le plat du cylindre jusqu'à ce que le papier à cigarette se libère, donc que les rupteurs commencent à s'ouvrir. A ce moment on ne touche plus et on pose la magnéto sur son bâti en engrenant convenablement le pignon et le joint caoutchouc.

NB : si la voiture est équipée d'une avance variable commandée à main, on aura auparavant placé la manette à mi-course pour permettre ensuite un réglage (+)(-). On corrigera éventuellement cette position après un essai sur route.

2^{ème} cas : la magnéto est accouplée sur l'arbre de commande avec un hoc et un flector et elle est fixée au bâti grâce à un support arrondi sur lequel elle est serrée par un collier qui permet de faire varier son inclinaison et par suite d'effectuer le réglage du rupteur.

Dans ce cas, on cherche l'accouplement du flector qui donne la bonne orientation au doigt de distribution HT, c'est à dire vers le plat.

On accouple la magnéto à son arbre et après avoir intercalé entre les vis/platinées une feuille de papier à cigarette, on tourne la magnéto sur son support arrondi jusqu'à ce que le papier se libère, c'est à dire jusqu'à obtention du point de rupture. Il ne reste qu'à bloquer le collier fixant la magnéto sur son support, en s'assurant que l'ensemble n'a pas bougé.

Comme dans le 1^{er} cas, si la voiture est équipée d'une avance variable à main, on aura auparavant placé la commande à mi-course. Mais avant tout c'est l'essai sur route qui permettra d'affiner ces valeurs et de trouver le bon réglage en dessous de la limite du cliquetis.

Contrairement à certaines idées reçues, une magnéto n'est pas plus source de pannes qu'un allumeur classique, et ne craint pas spécialement l'humidité si les bobinages sont en bon état et parfaitement isolés, ainsi que les condensateurs.

Par contre l'avantage est de pouvoir démarrer avec une batterie très faible, éventuellement à la manivelle.