

0402

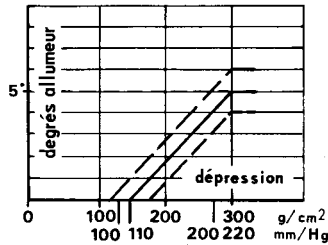
12

COURBES D'ALLUMEURS

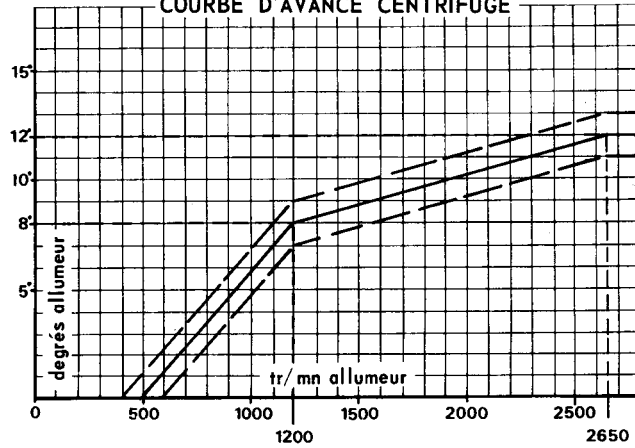
204 - 304

Allumeur DUCELLIER - M 43

COURBE D'AVANCE CENTRIFUGE

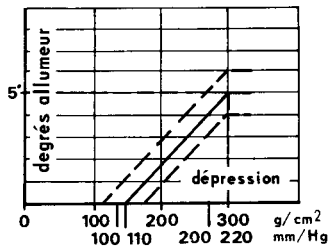


COURBE D'AVANCE A DEPRESSION

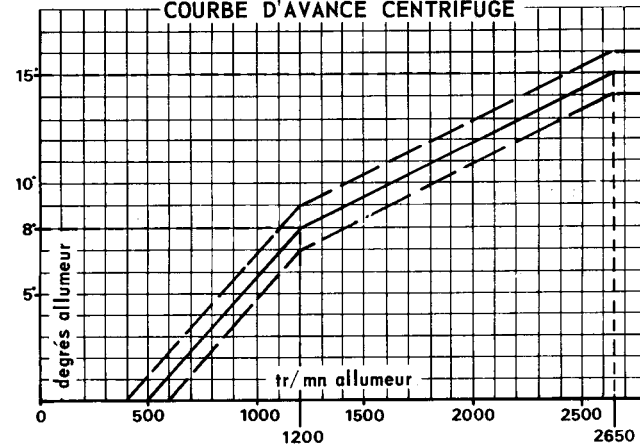


Allumeur DUCELLIER - M 68 (N° PD 5901.50)

COURBE D'AVANCE CENTRIFUGE

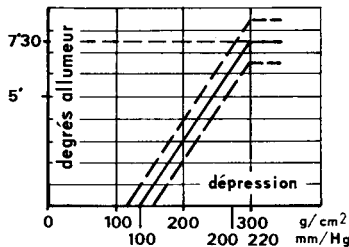


COURBE D'AVANCE A DEPRESSION

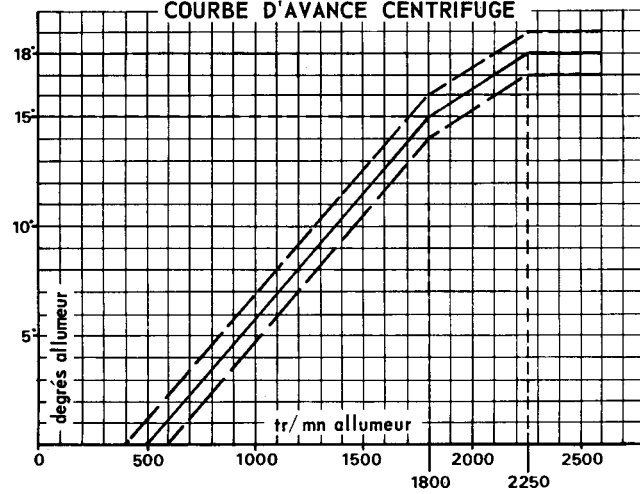


Allumeur DUCELLIER - M 59 (N° PD 5901 47)

COURBE D'AVANCE CENTRIFUGE



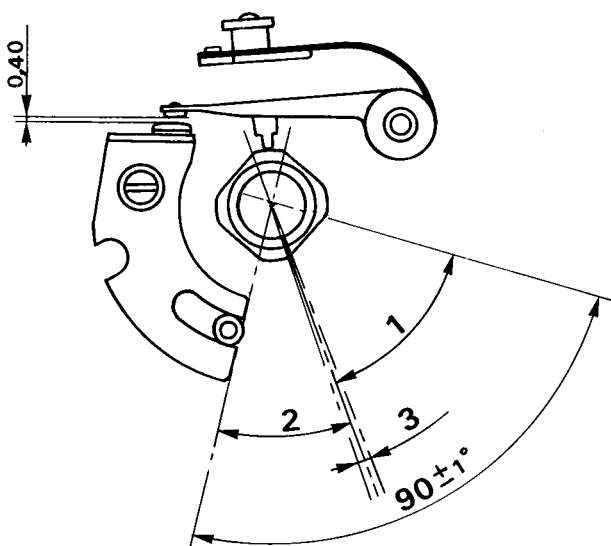
COURBE D'AVANCE A DEPRESSION



ALLUMEURS ET BOUGIES 204 - 304
REGLAGES

12

0403



ALLUMEURS

Ecartement des contacts : 0,40 mm

Angle de came ou angle de fermeture : $57^\circ \pm 2^\circ$

- 1 - Angle de fermeture
- 2 - Angle d'ouverture
- 3 - Tolérance

BOUGIES

Ecartement des électrodes : 0,60 mm

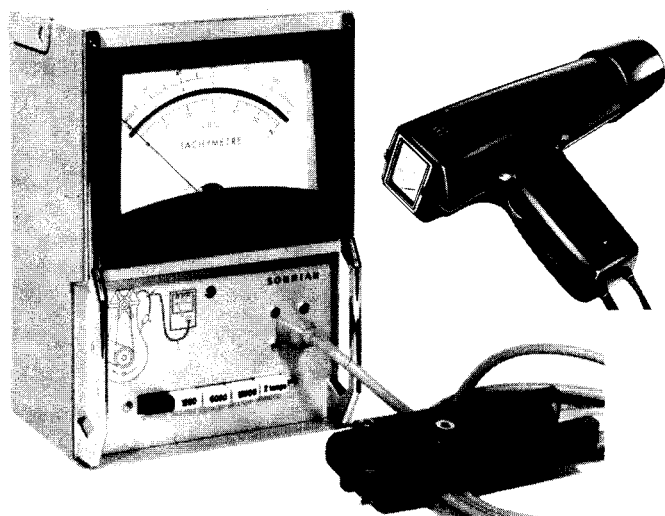
Nettoyage et vérification : tous les 10 000 km

PEUGEOT

..70

MOTEURS XK4 - XL3 - XL3S
 CALAGE DES ALLUMEURS M70 - M73 - M75
 5° VOLANT AVANT LE POINT MORT HAUT

12 04 05



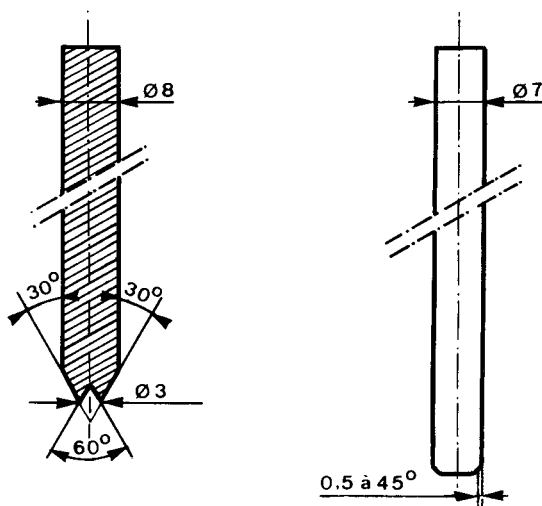
RAPPEL - Les allumeurs M70 - M73 - M75 sont montés sur les moteurs conformes aux normes anti-pollution Europe-Cycle ou U.S.A.

Les autres allumeurs M43 et M68 doivent être calés avec une avance initiale de 12° avant le P.M.H.

OUTILLAGE RECOMMANDE

Tachymètre H.T. Souriau, Réf. 1494.

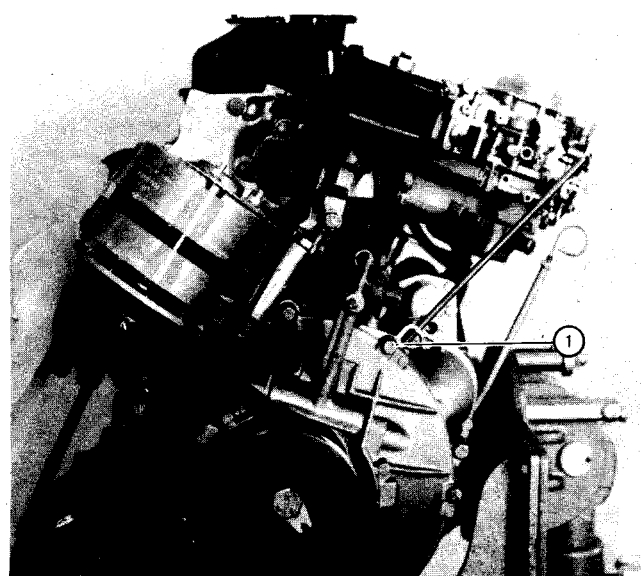
Pistolet stroboscopique Bosch type EFAW 169 A, ou Contrôleur d'avance Souriau type 1429.



OUTILLAGE A REALISER

0.0144 - Poinçon Ø 8 mm (acier stub Ø 8 mm, extrémité trempée).

0.0145 - Broche Ø 7 mm.



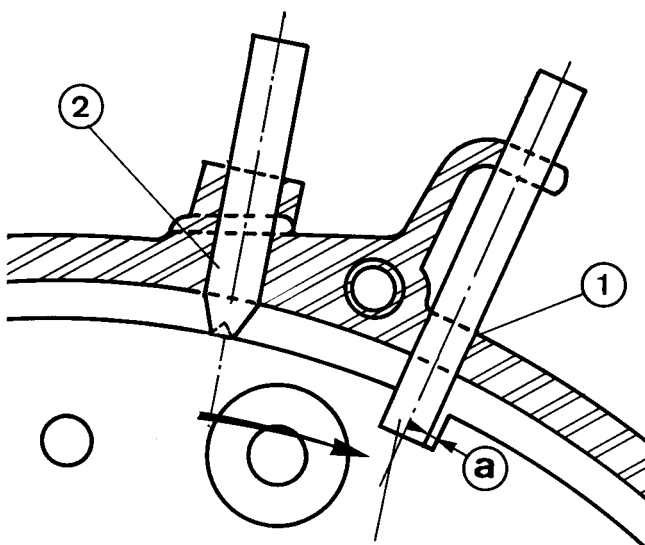
MARQUAGE DU P.M.H.

NOTA - Ce marquage doit être réalisé sur les 204 et 304 (Europe-Cycle et U.S.A.) antérieures à mars 1972 ou après échange d'un mécanisme d'embrayage. Depuis mars 1972 ce marquage est réalisé en série.

- Engager la broche Ø 7 mm **0.0145** dans le trou (1) Ø 7 mm.
- Enclencher la 4ème vitesse, lever la roue AV.G.
- Entraîner le moteur en marche AV, à l'aide de la roue levée, jusqu'à l'engagement de la broche dans l'encoche du mécanisme d'embrayage.

PEUGEOT

MOTEURS XK4 - XL3 - XL3S
CALAGE DES ALLUMEURS M70 - M73 - M75
5° VOLANT AVANT LE POINT MORT HAUT

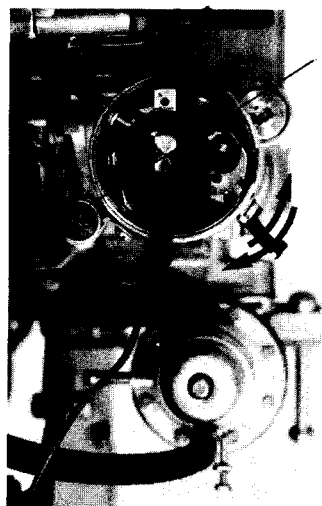


– Insister dans le même sens de rotation pour rattraper le jeu (a).

– A l'aide du poinçon introduit dans le trou (2) \varnothing 8 mm, imprimer la marque ronde sur le mécanisme d'embrayage.

– Retirer le poinçon.

Cette position de l'embrayage correspond au P.M.H. des cylindres 1 et 4.



REPOSE DE L'ALLUMEUR

Cylindres 1 et 4 au P.M.H.

– Orienter approximativement l'allumeur comme le montre la vue ci-contre.

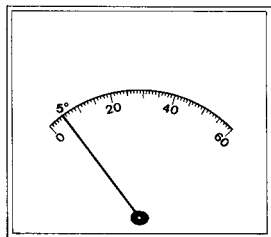
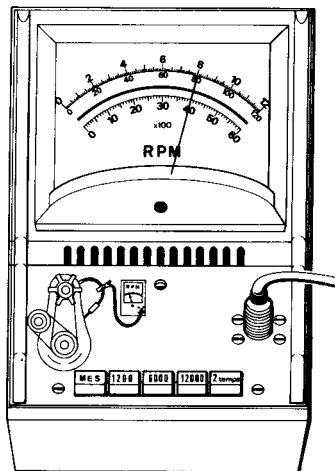
– Brancher l'allumeur à la bobine.

– **Mettre le contact.**

– Rechercher le point d'ouverture des contacts de l'allumeur (étincelle).

– Placer la tête de l'allumeur, brancher les fils de bougies.

NOTA - Déplacer, si nécessaire, la boîte de dégazage, sans débrancher les tuyauteries.



CALAGE DE L'ALLUMEUR

– Brancher le tachymètre et le pistolet stroboscopique (voir notice d'utilisation de ces appareils).

– **Retirer la broche de \varnothing 7 mm.**

– Sur 304 U.S.A., débrancher et obturer la prise de dépression sur collecteur d'admission.

– Mettre le moteur en marche **au ralenti, régime maximal 800 tr/mn** (au-delà, l'avance centrifuge entrant en action fausserait le calage).

– Agir sur la molette de déphasage, pour obtenir sur le cadran du pistolet stroboscopique ou du contrôleur d'avance une valeur de déphasage de 5°

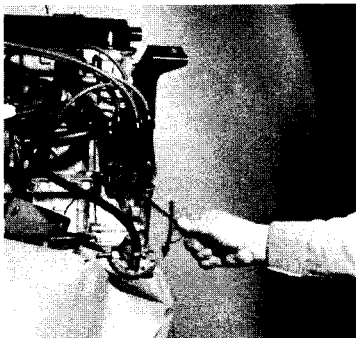
MOTEURS XK4 - XL3 - XL3S
CALAGE DES ALLUMEURS M70 - M73 - M75
5° VOLANT AVANT LE POINT MORT HAUT

12

04 07



- Présenter la lampe stroboscopique au-dessus du trou de $\varnothing 8$ mm du carter d'embrayage.
- Orienter lentement l'allumeur de manière que le repère rond $\varnothing 3$ mm apparaisse sous le flash, **parfaitement centré** dans le trou de $\varnothing 8$ mm du carter d'embrayage.



- Dans cette position, serrer le boulon du collier de l'allumeur.
- Contrôler la valeur de déphasage sur le cadran : 5°.
- S'assurer du parfait calage de l'allumeur :
 - 1 - trop d'avance,
 - 2 - allumeur bien calé,
 - 3 - trop de retard.
- Parfaire le calage s'il y a lieu.

