



## Document DTMX passion

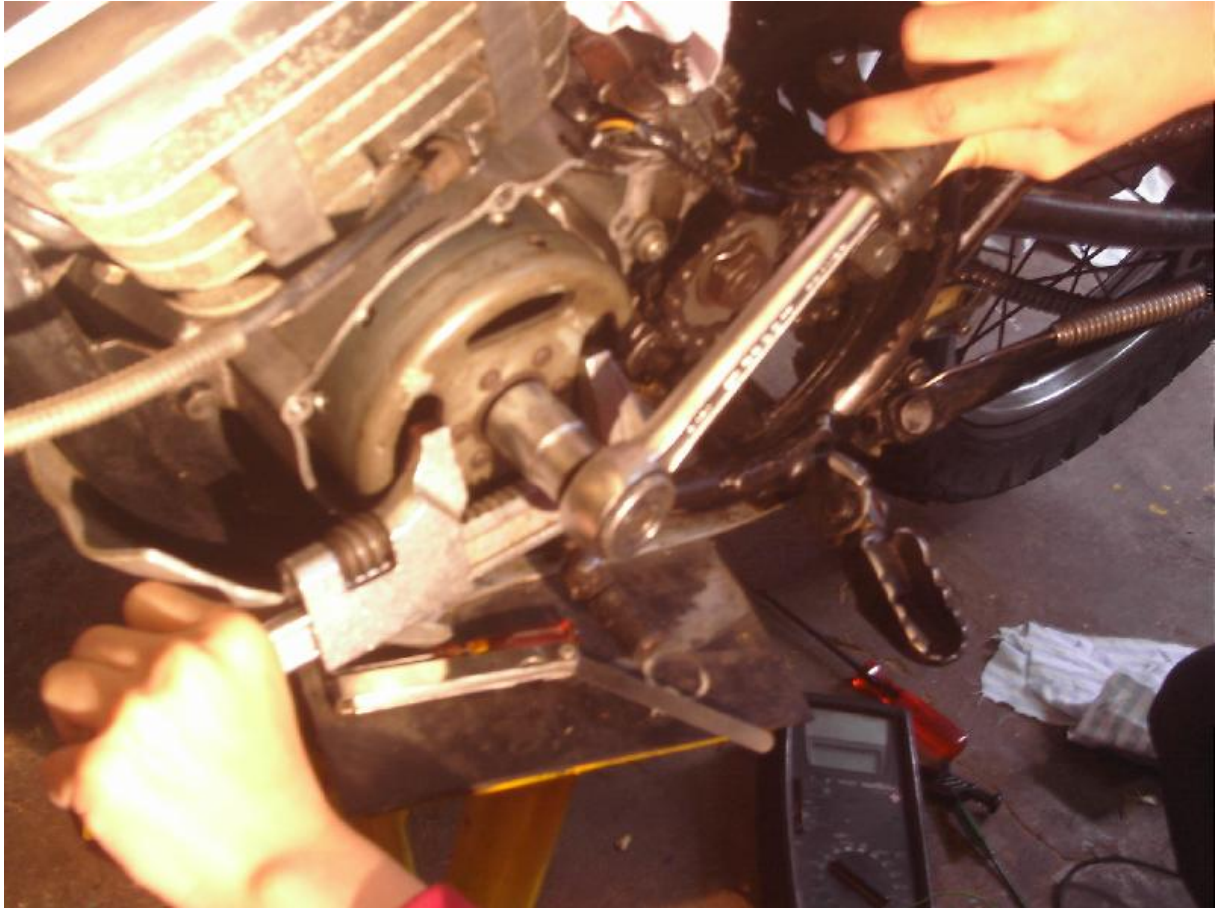
# Tuto Reglage avance a l'allumage

Par [Yam76](#)

J'ai essayé de vous faire un sujet sur comment régler un allumage rupteurs, cette méthode ne requiert pas de compétences particulières et un minimum d'outillage. Elle essaie d'être plus explicite que celle exposée dans la Revue technique RTA, elle diffère un peu pour une meilleure efficacité. Il y a deux niveaux de réglage, un par repérage, un par comparateur, les deux méthodes donnent un résultats satisfaisant. J'espère que ça vous aidera bien et que vous n'aurez pas de difficultés pour la mise en œuvre. **ATTENTION, la phase remontage est sensible, il convient de bien respecter la phase 30, notamment en s'assurant de l'immobilisation de la clavette:**

### Nettoyage:

01 Dévisser l'écrou de 19 du volant magnétique. Utilisez une clé à molette grande ouverture, éventuellement un serre joints avec deux bandes caoutchouc serrant le volant. Attention, ne coincez rien dans les lumières, n'utilisez que des solutions efficaces pour immobiliser le volant, le serrage au remontage est primordial:



ou mieux, faites un outil adapté qui garantira un excellent serrage au remontage ([outil démonte volant](#))









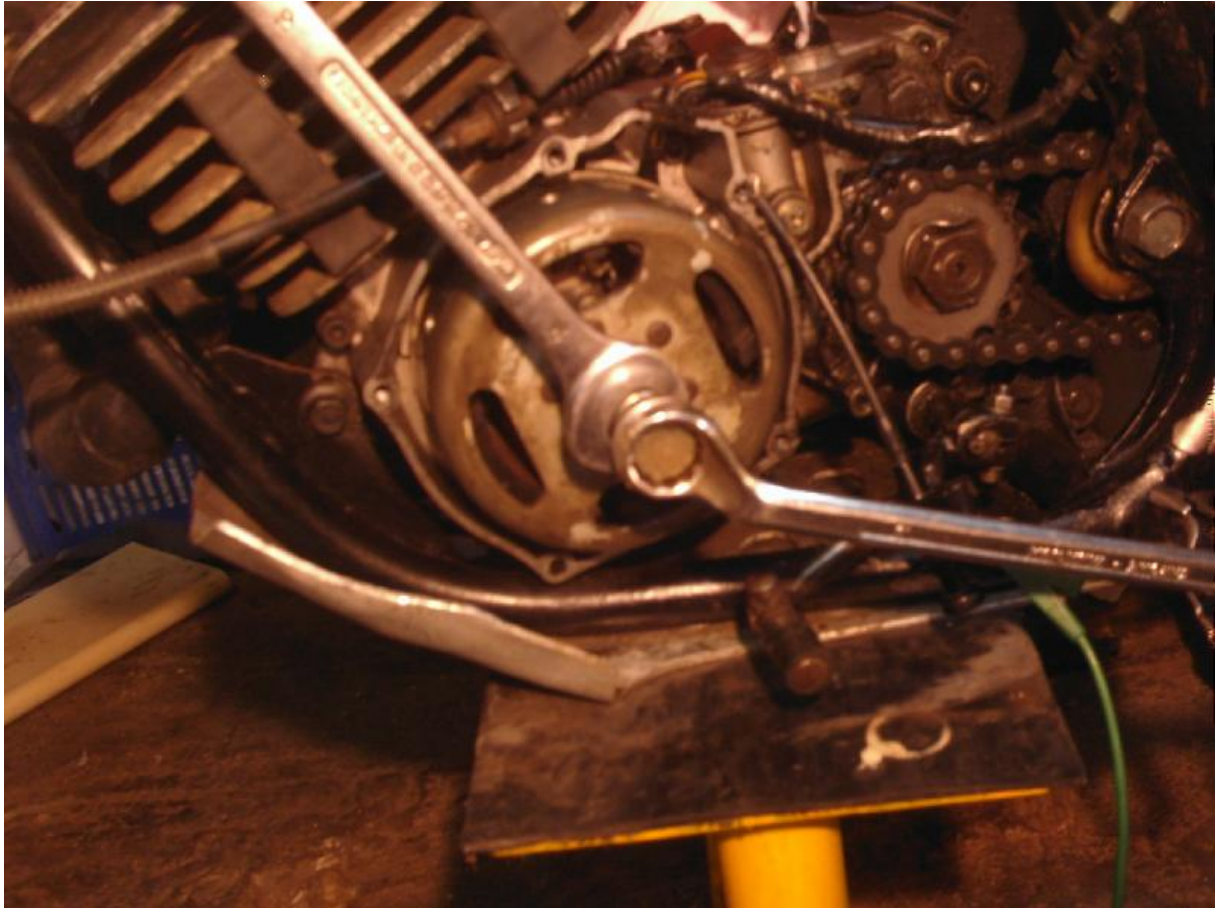


02 Utilisez un arrache volant pour déposer le volant magnétique, attention le pas de vis externe de l'outil est un pas à gauche, il se monte en tournant à gauche:

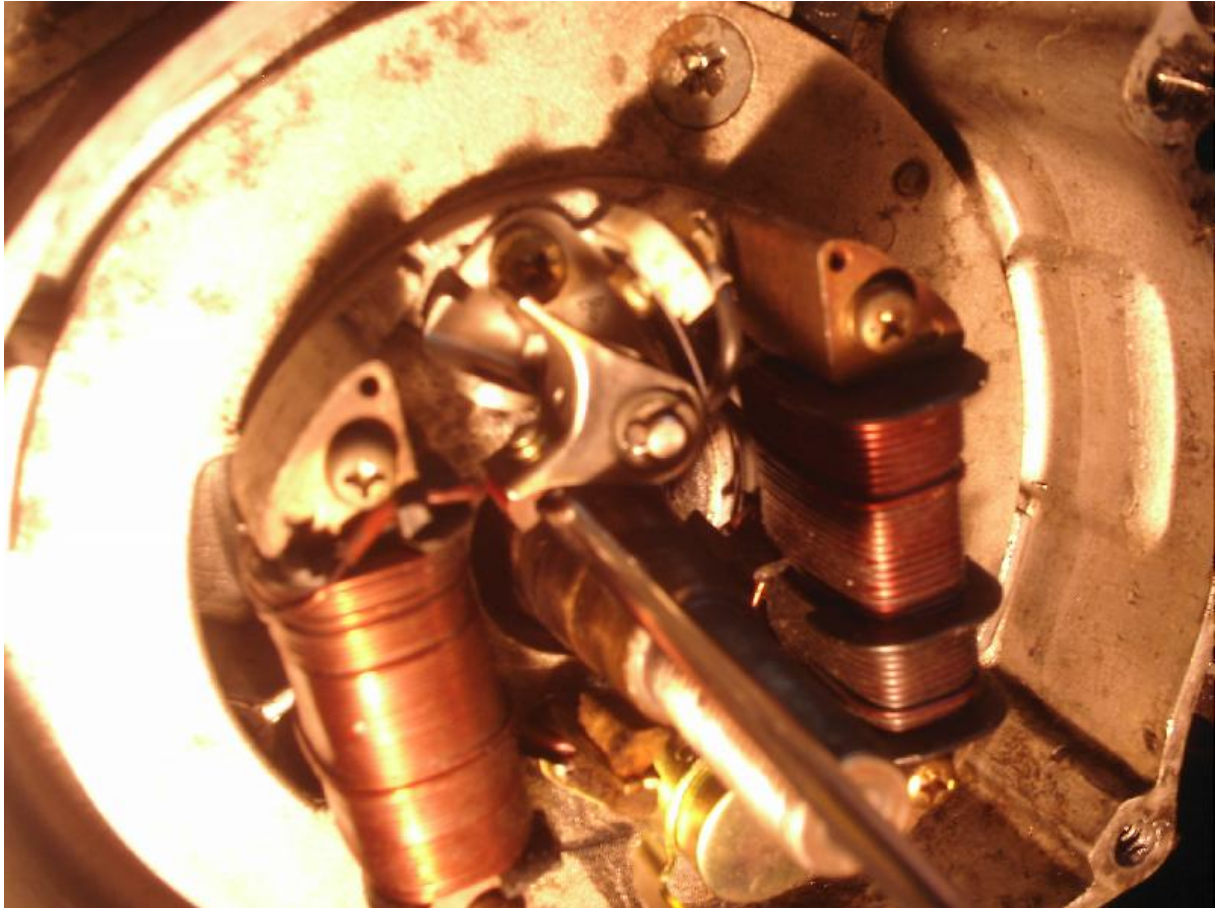


03 Tenir le corps de l'arrache volant avec une clé plate de 19, serrer avec une douille de 19 la vis centrale:





04 Déposer le volant, puis avec une lame de tournevis, faire monter le contact mobile du rupteur vers le haut pour l'ouvrir, contrôler l'état. (tournevis au dessus du vilebrequin).



05 Glisser un bout de papier 600 ou 400 carbure entre les contacts, l'utiliser comme une lime pour nettoyer les surfaces des contacts:



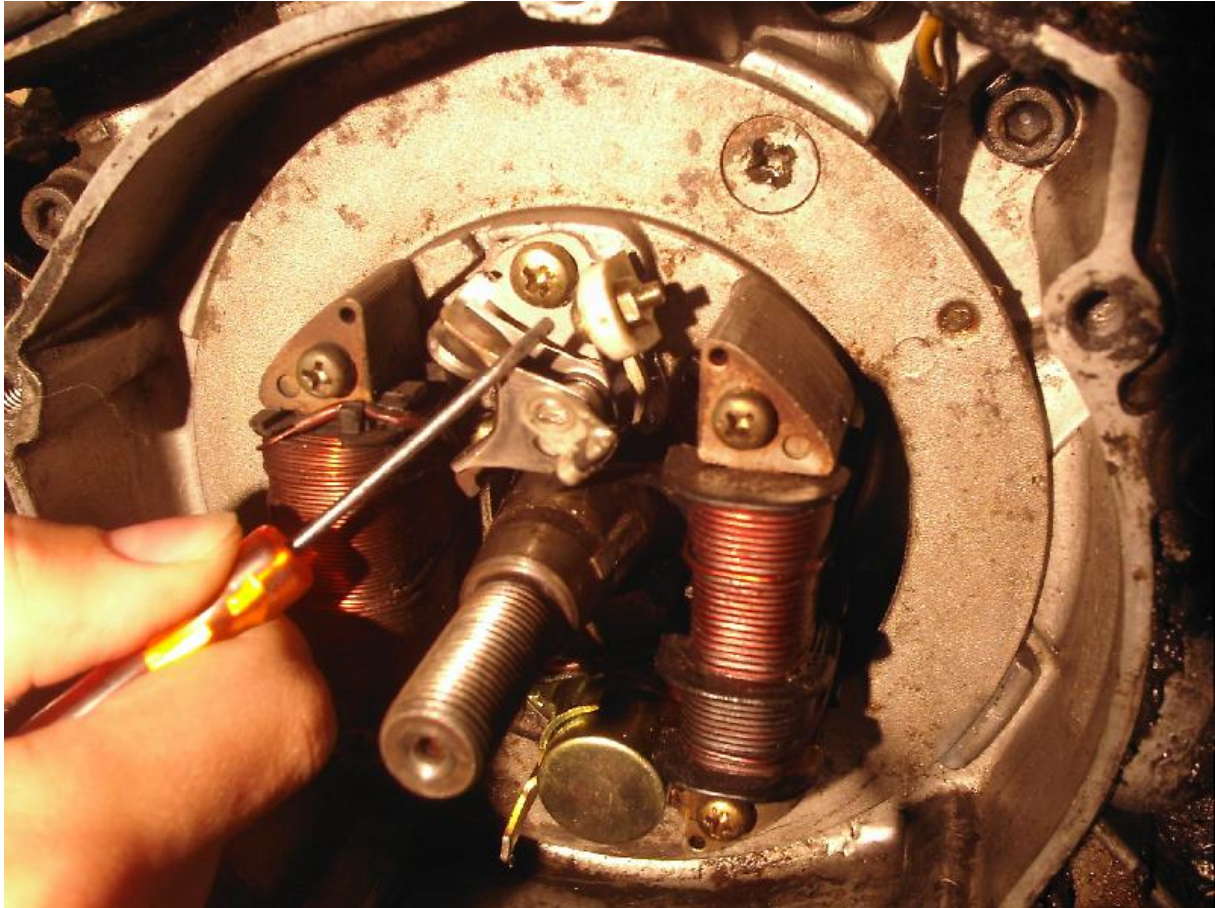


06 Lever le contact mobile et glisser un bout de chiffon propre entre les contacts pour retirer les poussières.



**Prérèglage:**

07 Desserrer légèrement la vis cruci qui tient le rupteur sur la platine (au dessus du tournevis):



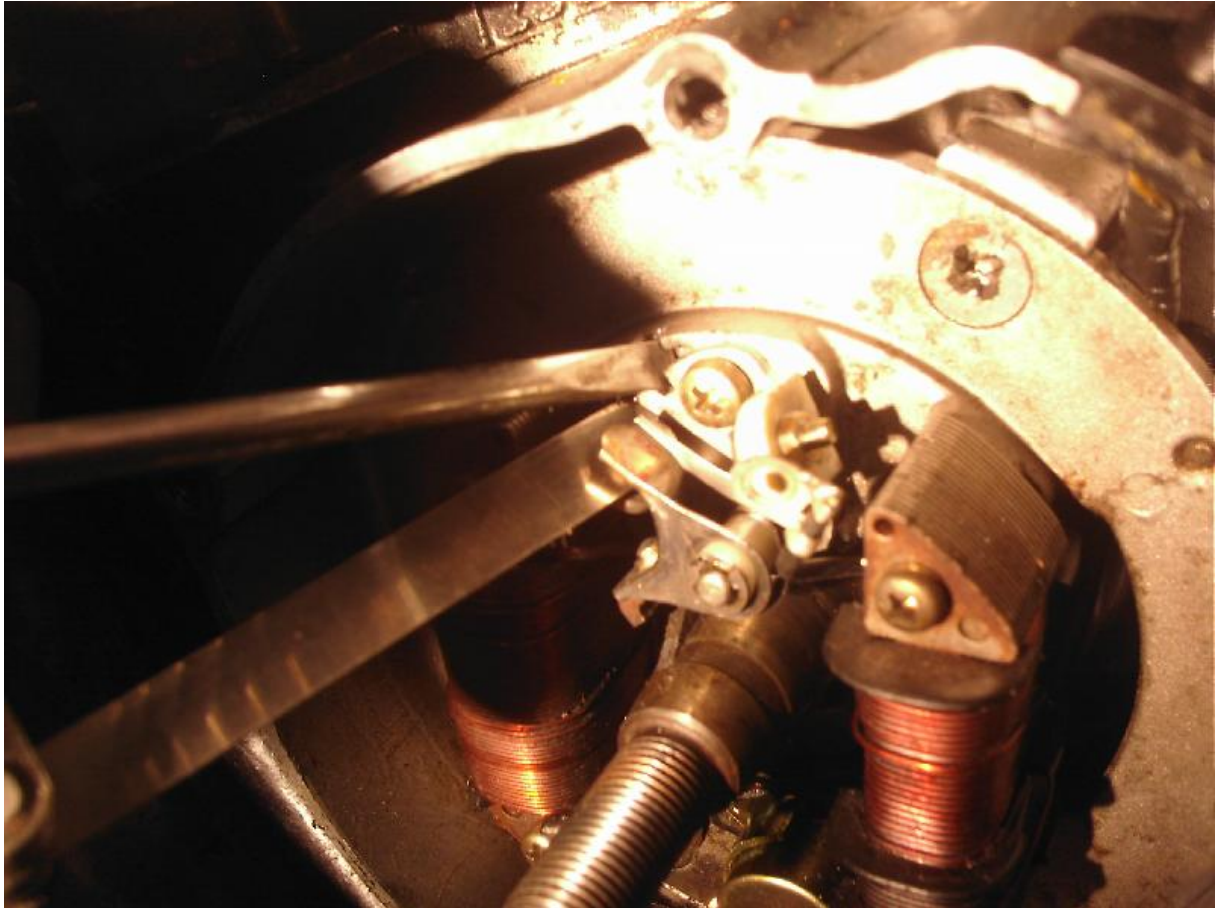
08 Remonter le volant, mettre la clavette vers le haut en faisant tourner le vilebrequin, remonter le volant en butée, sans remettre les rondelles et l'écrou. Placer une cale de 0,4 mm entre les rupteurs, mettre une lame de tournevis entre la fente du bâti rupteur et la fente de la platine, tourner plus ou moins le tournevis jusqu'à temps que la cale de 0,4 soit "grasse" (ni serrée, ni avec jeu)





09 En tournant le tourne vis , on écarte ou on rapproche les contacts:

Explication: (sans le volant pour bien voir) mettre le tournevis dans les deux fentes et tourner à droite pour resserrer les contacts et à gauche pour les ouvrir. NB: ce réglage doit être fait avec volant.

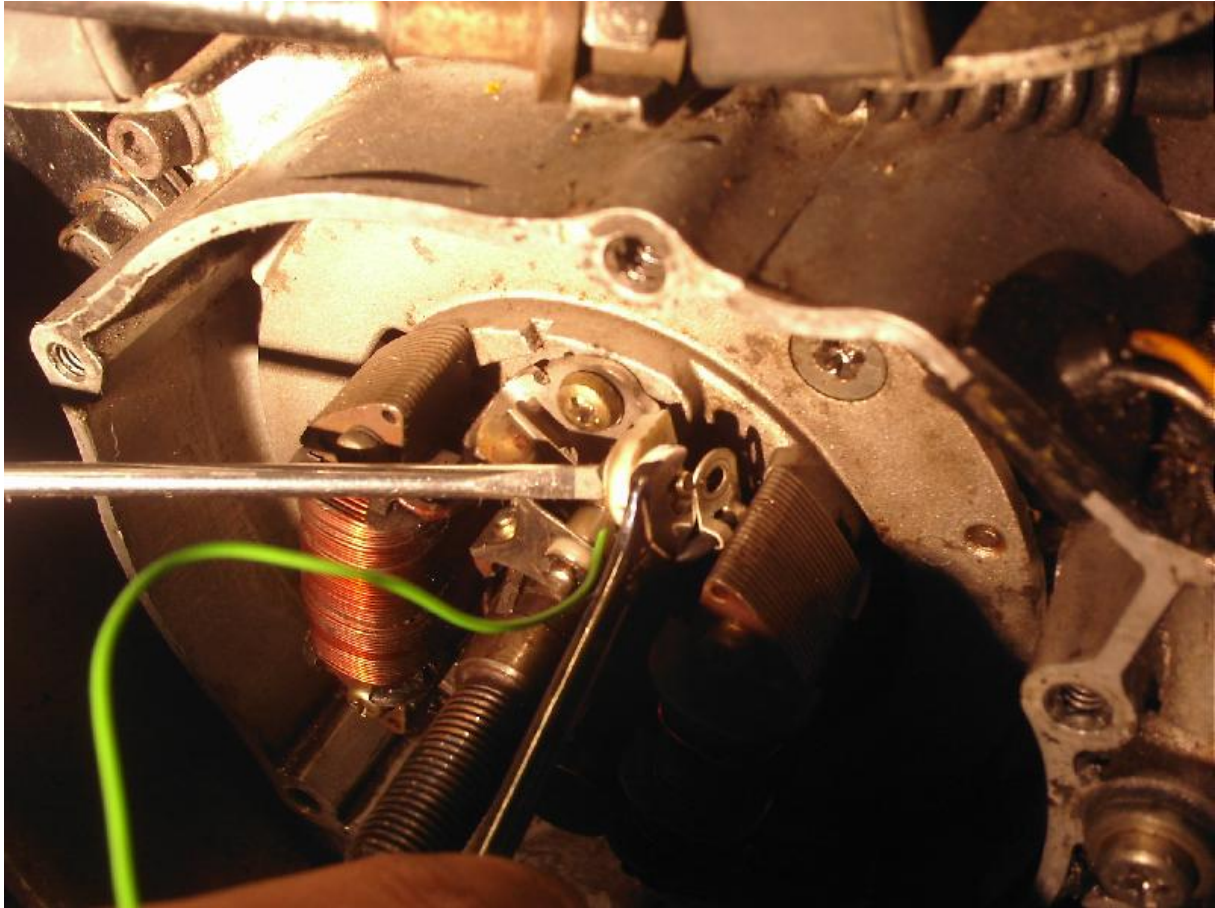


10 Déposer le volant magnétique puis desserrer l'écrou qui maintient la cosse sur le rupteur, maintenir la tête de vis avec un tournevis.

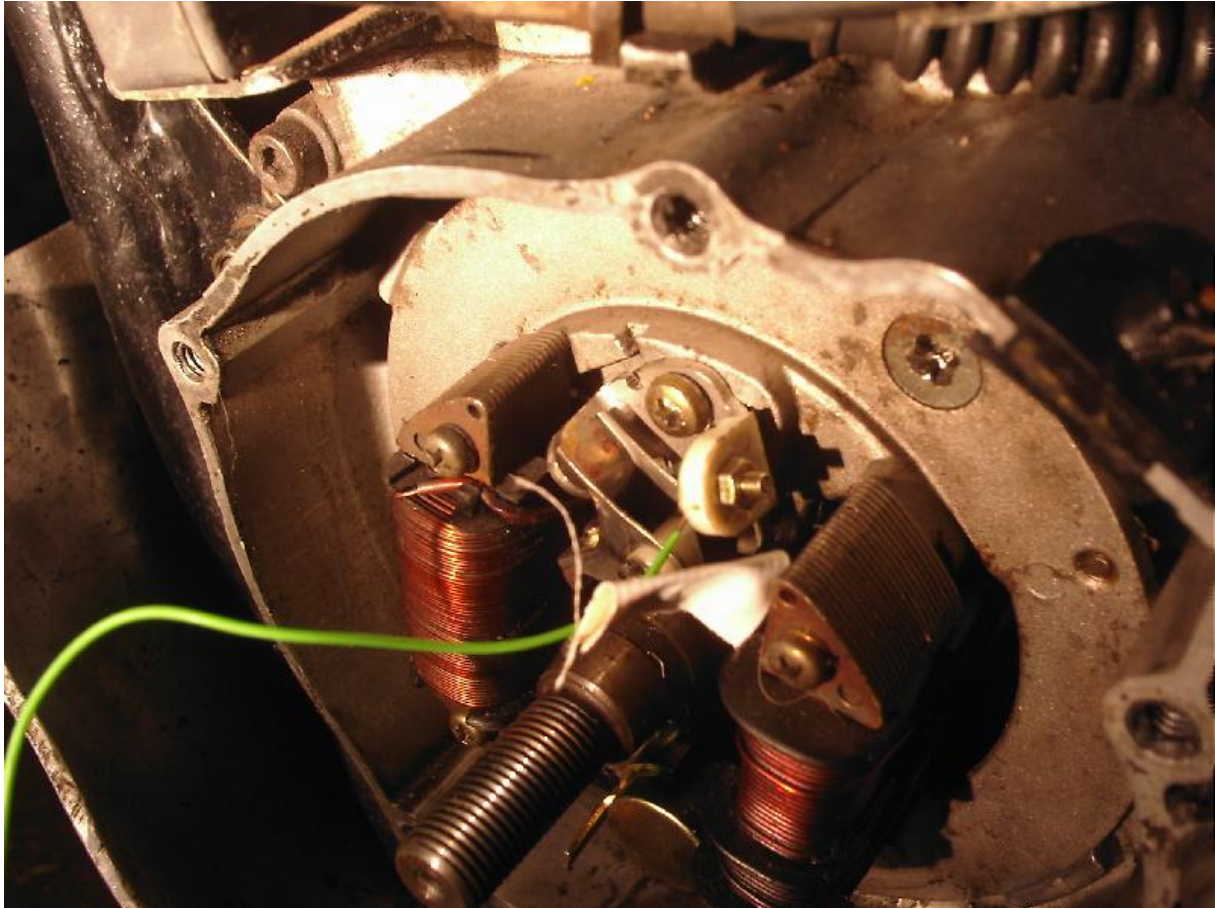


11 Dénuder un petit fil de 50 cm aux deux extrémités puis en brancher une à la place de la cosse précédemment démontée. Remettre l'écrou et serrer ce petit fil à la place de la cosse:





12 Mettre un peu de chatterton sur la cosse:

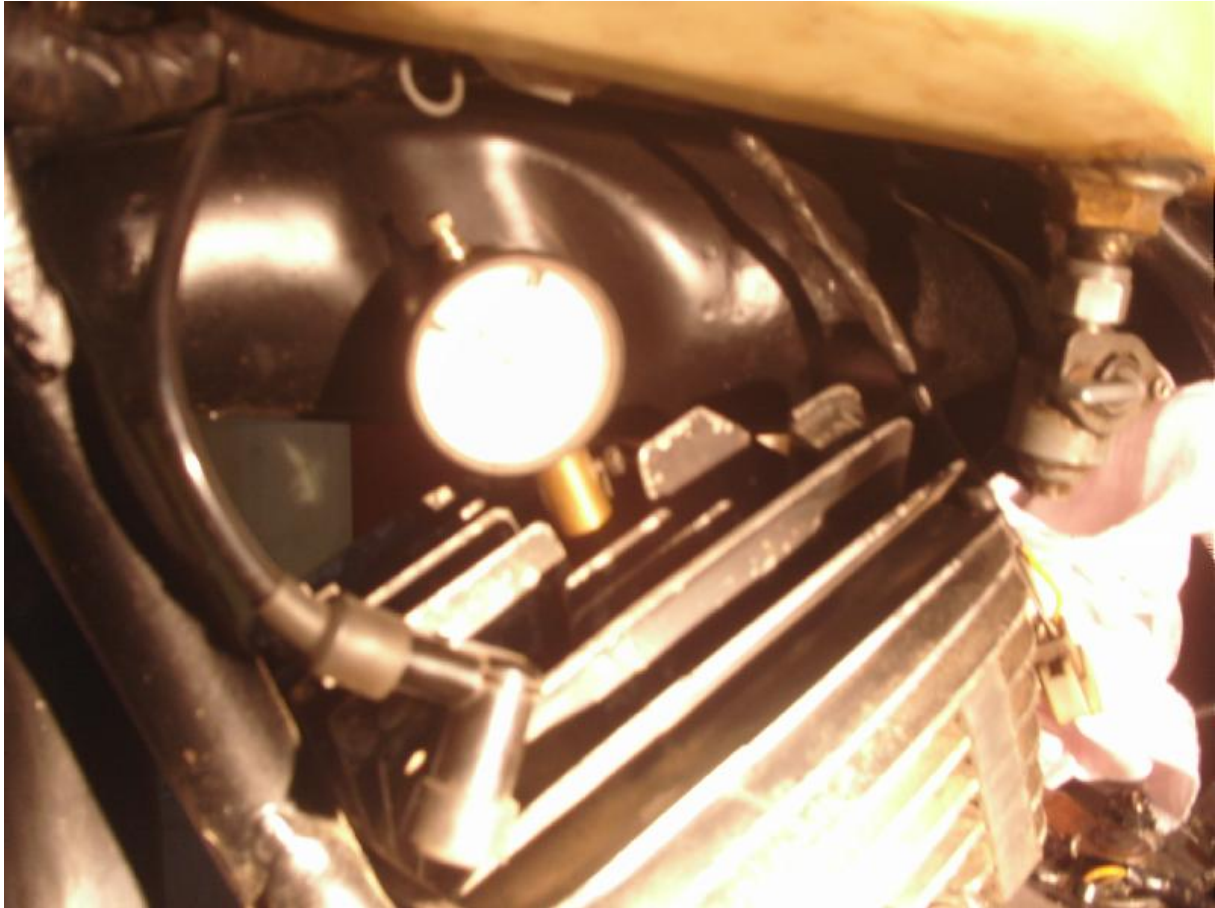


13 Pour les membres équipés, adaptation d'un comparateur pour mesurer l'avance à l'allumage: une vis de 2,5 mm avec contre écrou à la place de la bille d'origine, un petit tube percé monté à force dans un corps de bougie récupéré:

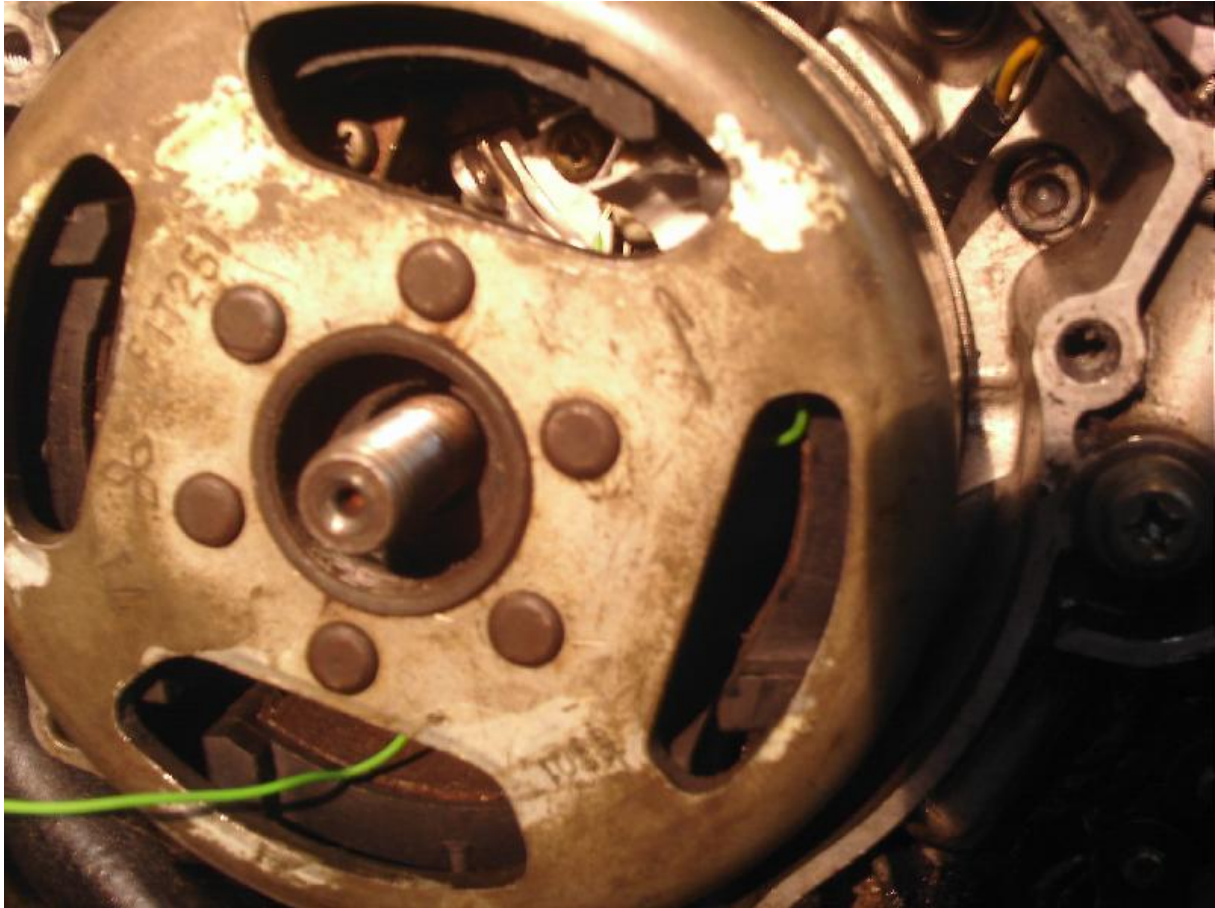


14 Mise en place du comparateur à la place de la bougie:



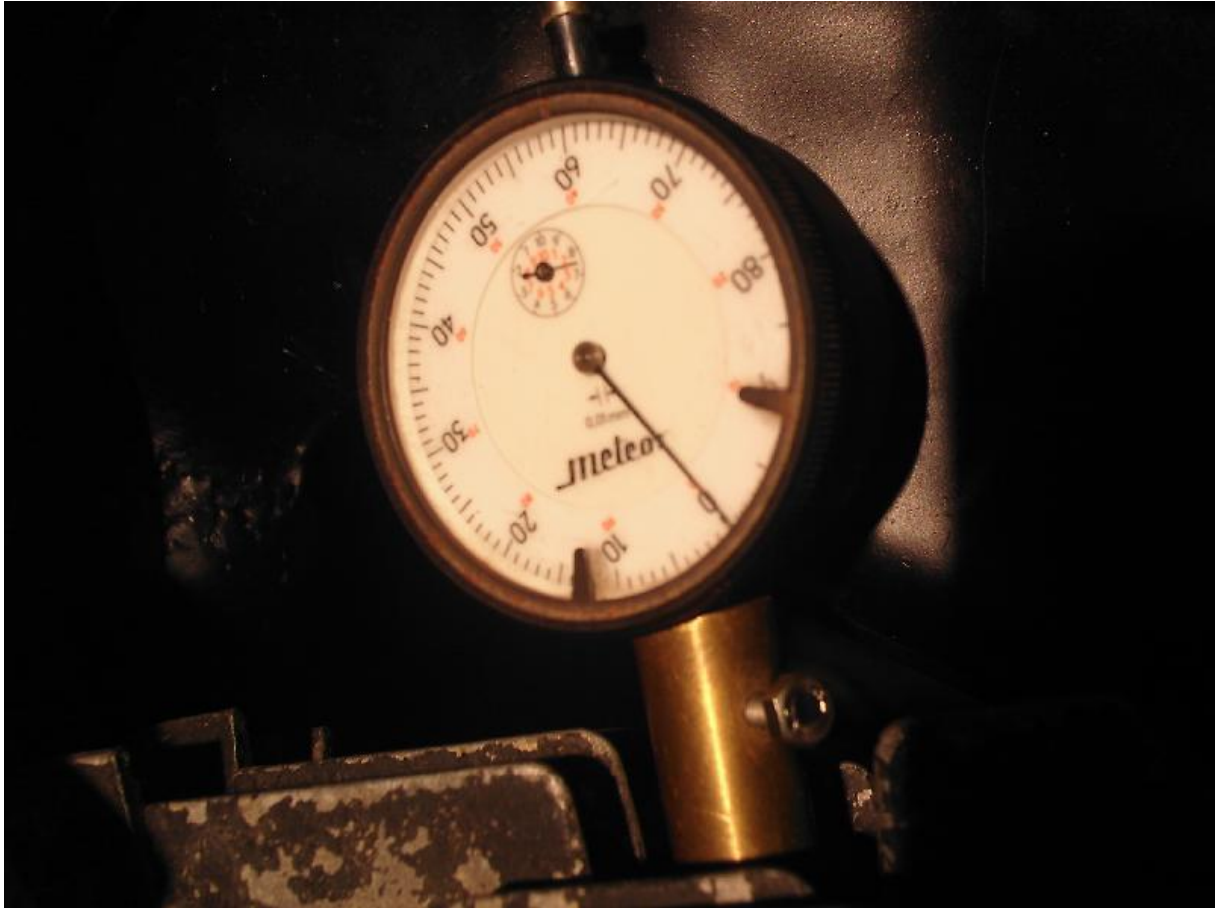


15 Refixer le volant magnétique, clavette en haut, le rentrer en butée sans mettre l'écrou, passer le petit fil par la lumière du bas:



Pour le réglage au comparateur:

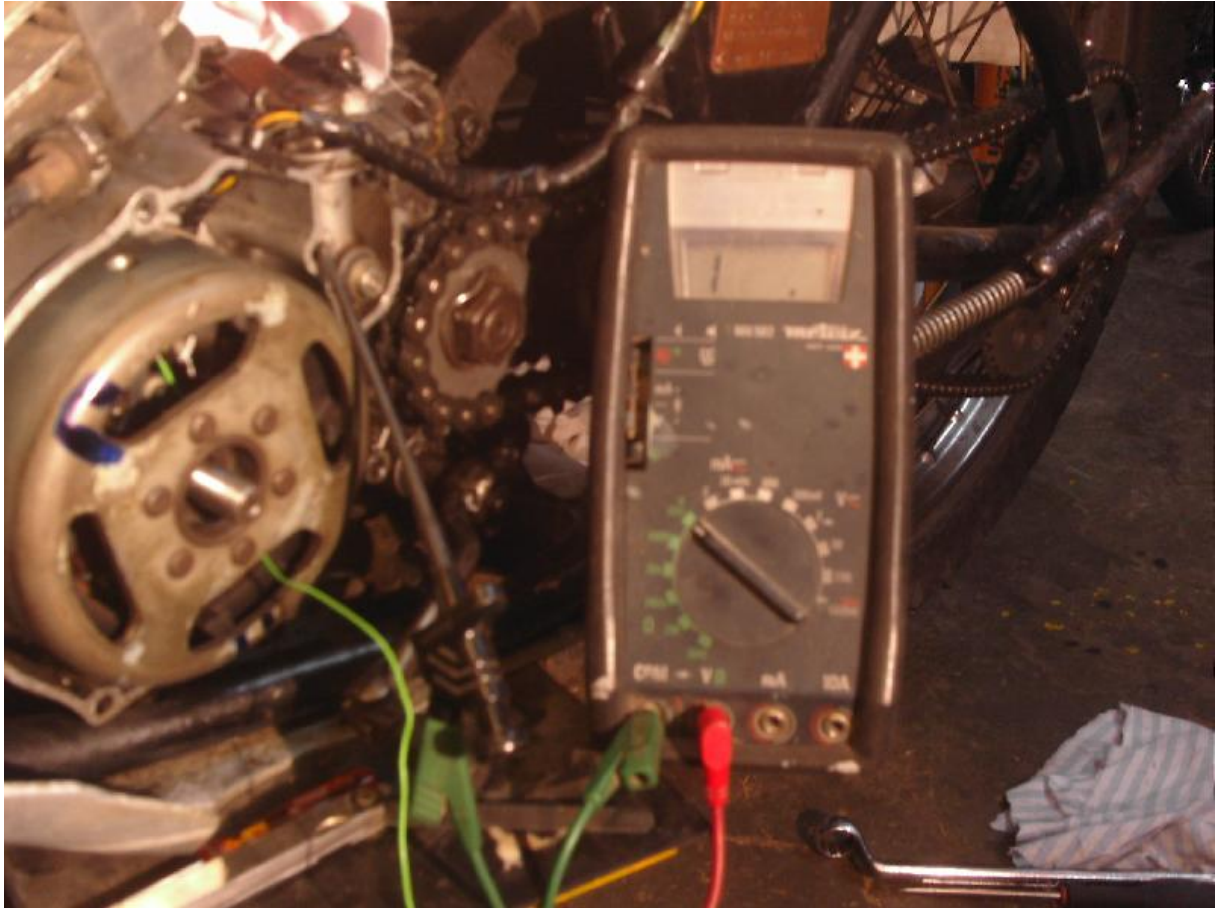
16 Tourner le volant magnétique à la main dans le sens anti-horaire pour trouver le point mort haut. Une fois le PMH trouvé, tourner le cadran du comparateur et mettre le 0 en face de l'aiguille:



Pour les deux modes de réglages:

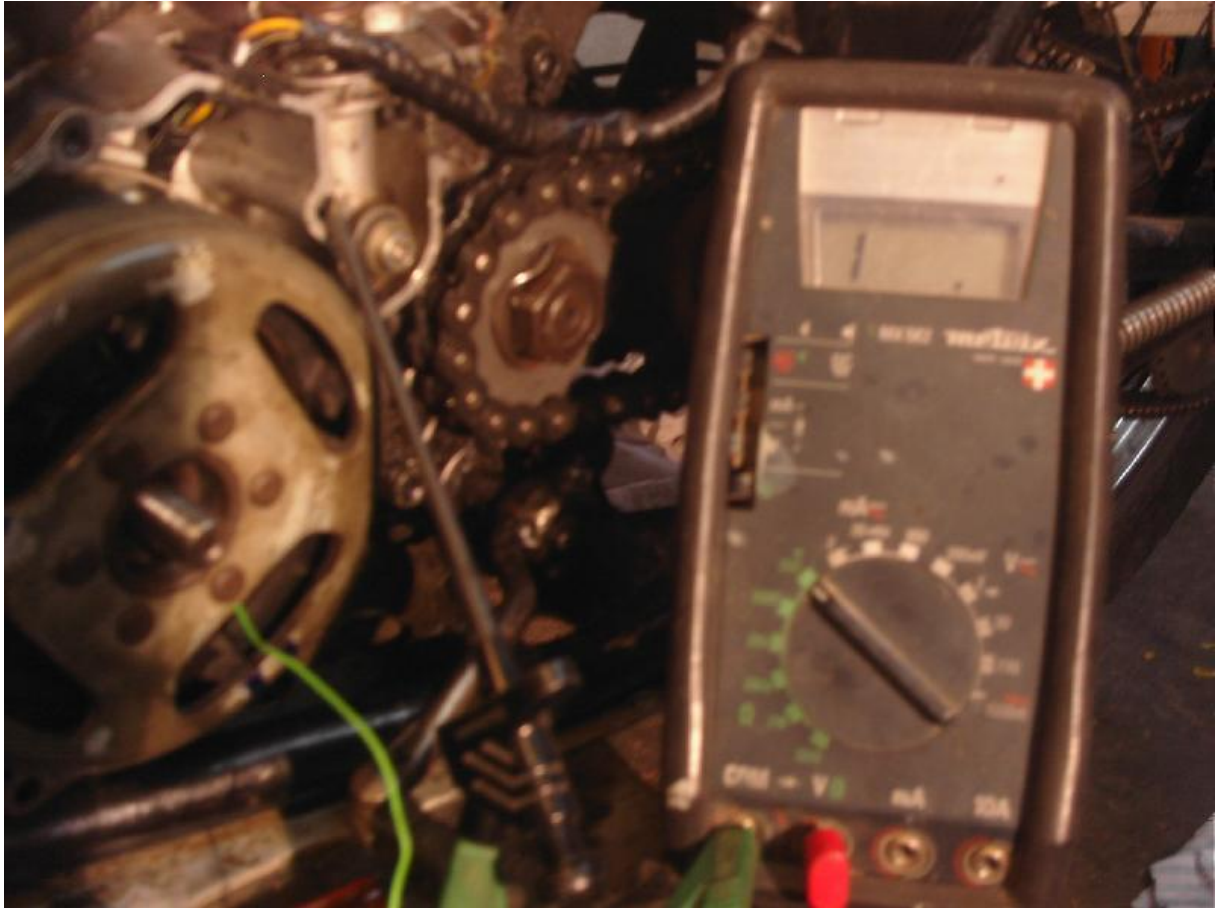
17 Brancher un ohmmètre ou une simple lampe test entre le petit fil sorti et la masse du moteur (ici un trou de fixation) (on branche l'ohmmètre en parallèle sur le contact du rupteur)





En faisant tourner le volant, le contrôleur affiche 0 ohm ou l'infini, la lampe s'allume ou s'éteint

18 La lampe s'éteint ou le contrôleur affiche l'infini:

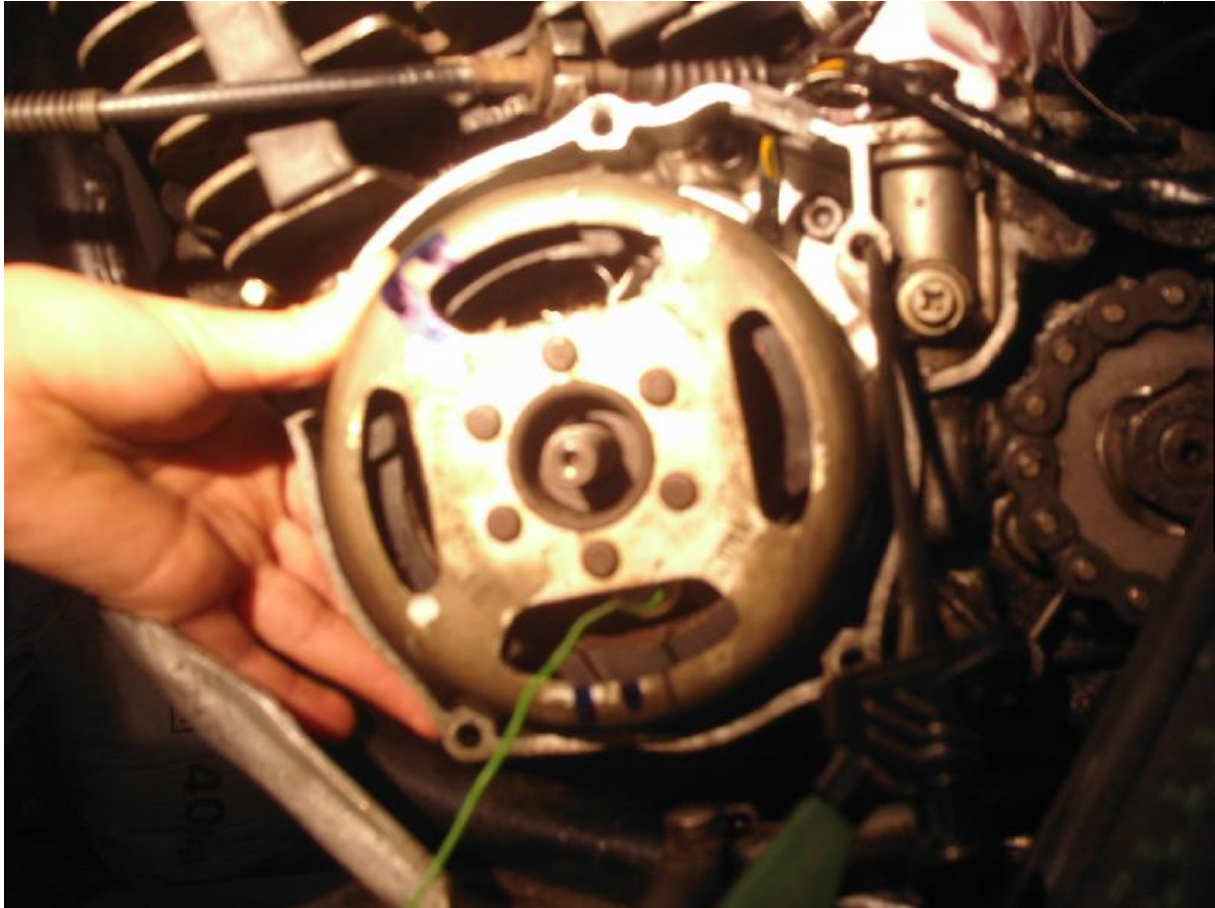


19 La lampe s'allume, le contrôleur affiche 0 ohm:



20 Il existe deux repères sur le volant: un à gauche d'une lumière et l'autre centré, on n'utilisera que le repère qui est centré. (les repères sont entourés de 2 traits de marqueurs, le repère à utilisé est en bas sur la photo, repère centré:

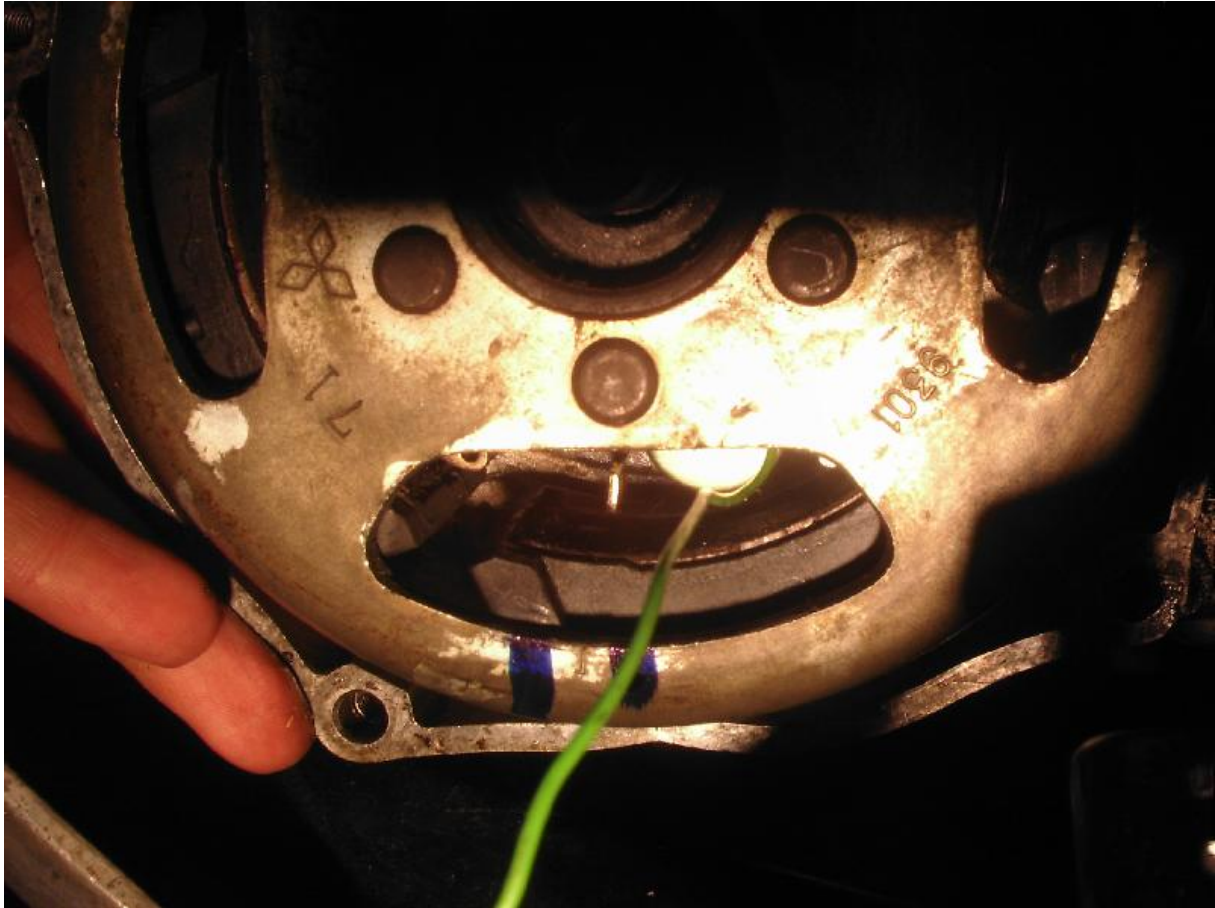




**Réglage avec les repères:**

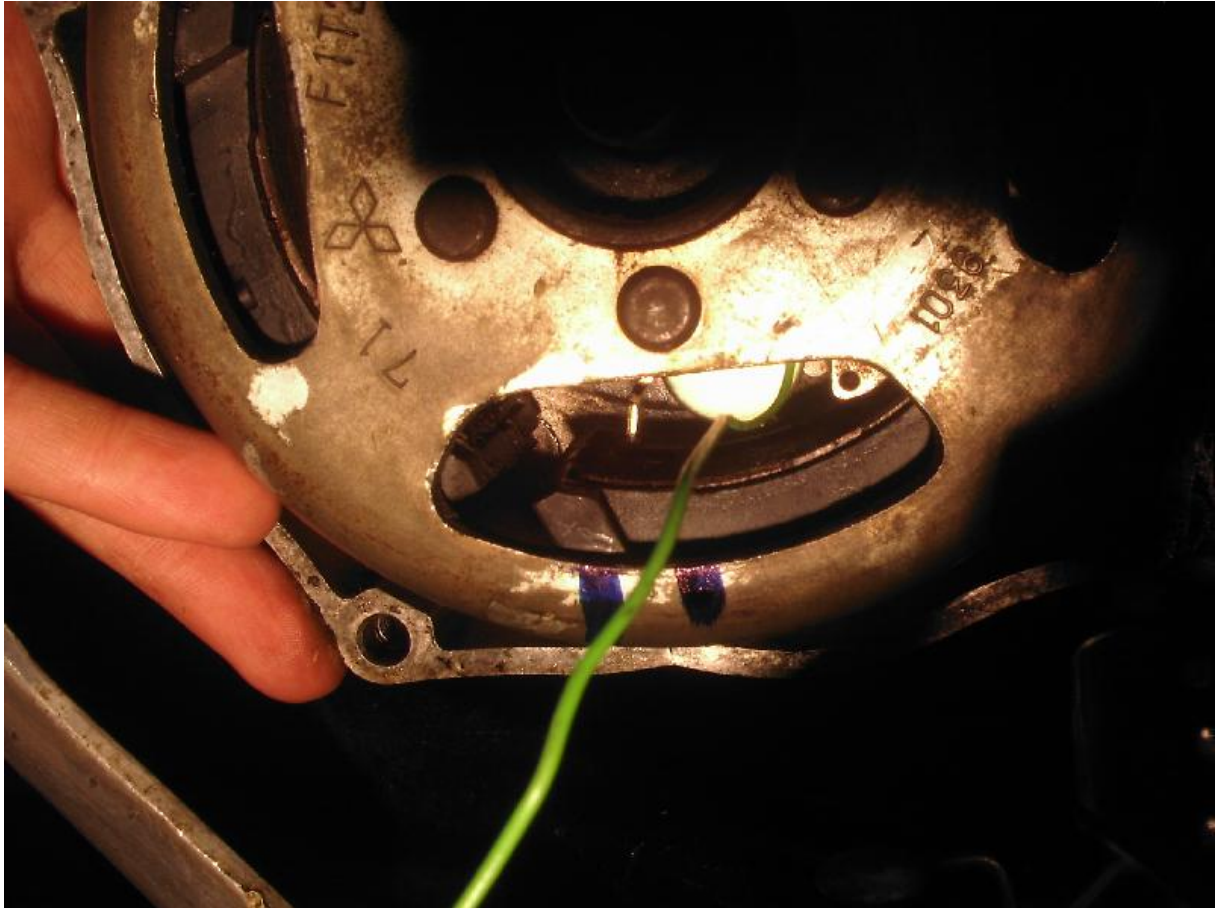
21 Surveiller la lampe test ou l'ohmmètre (le mettre en bip). En tournant le volant dans le sens anti horaire, lorsque le repère du volant étant situé à gauche du repère fixe (lamelle sur condensateur), les contacts sont fermés (lampe allumée, ohmmètre à 0 ohm).

22 Repère mobile avant repère fixe, contact fermé:



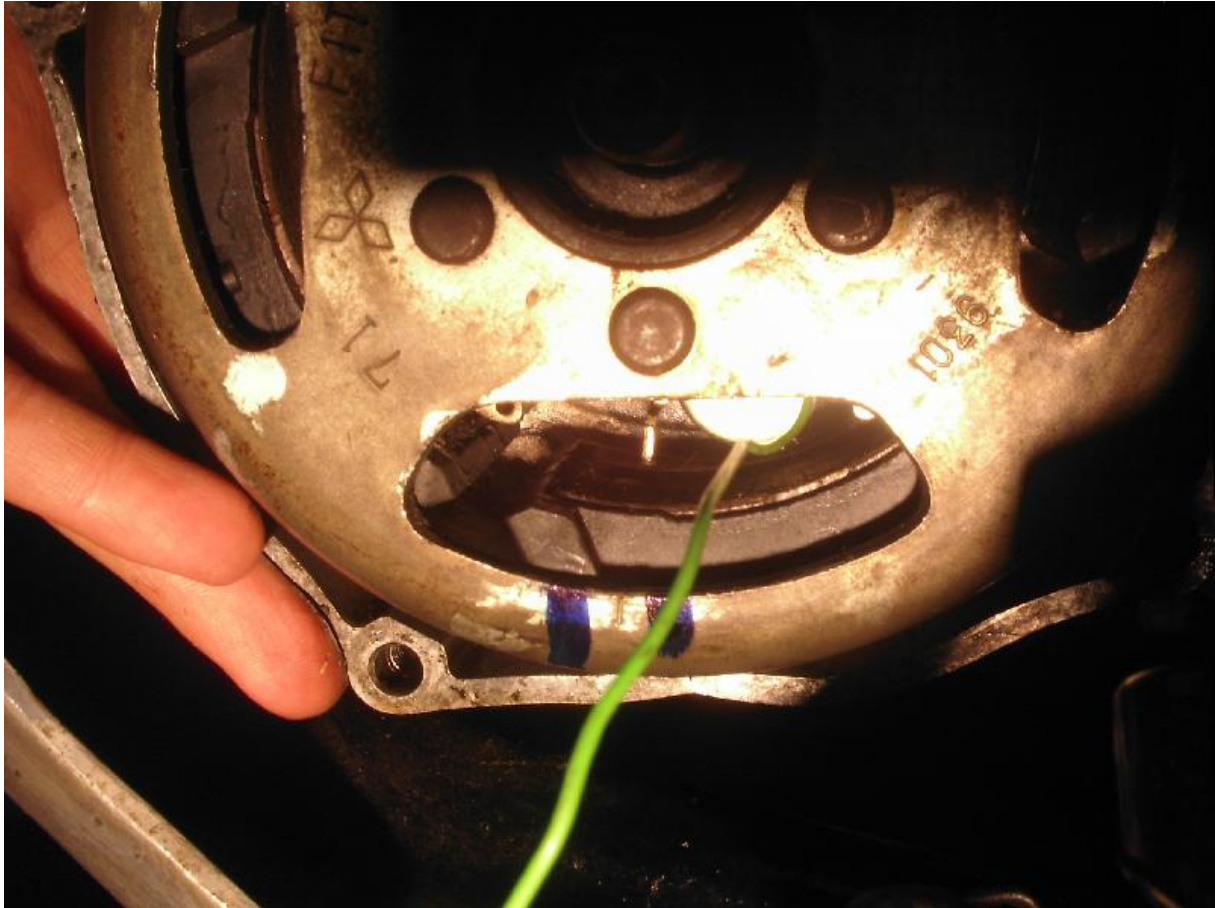
23 Lorsque le repère mobile dépasse à droite le repère fixe, le contact s'ouvre (la lampe s'éteint, l'ohmmètre affiche l'infini).

24 Repère mobile après repère fixe, contact ouvert:



25 L'ouverture du contact doit avoir lieu à l'instant où les deux repères sont alignés:

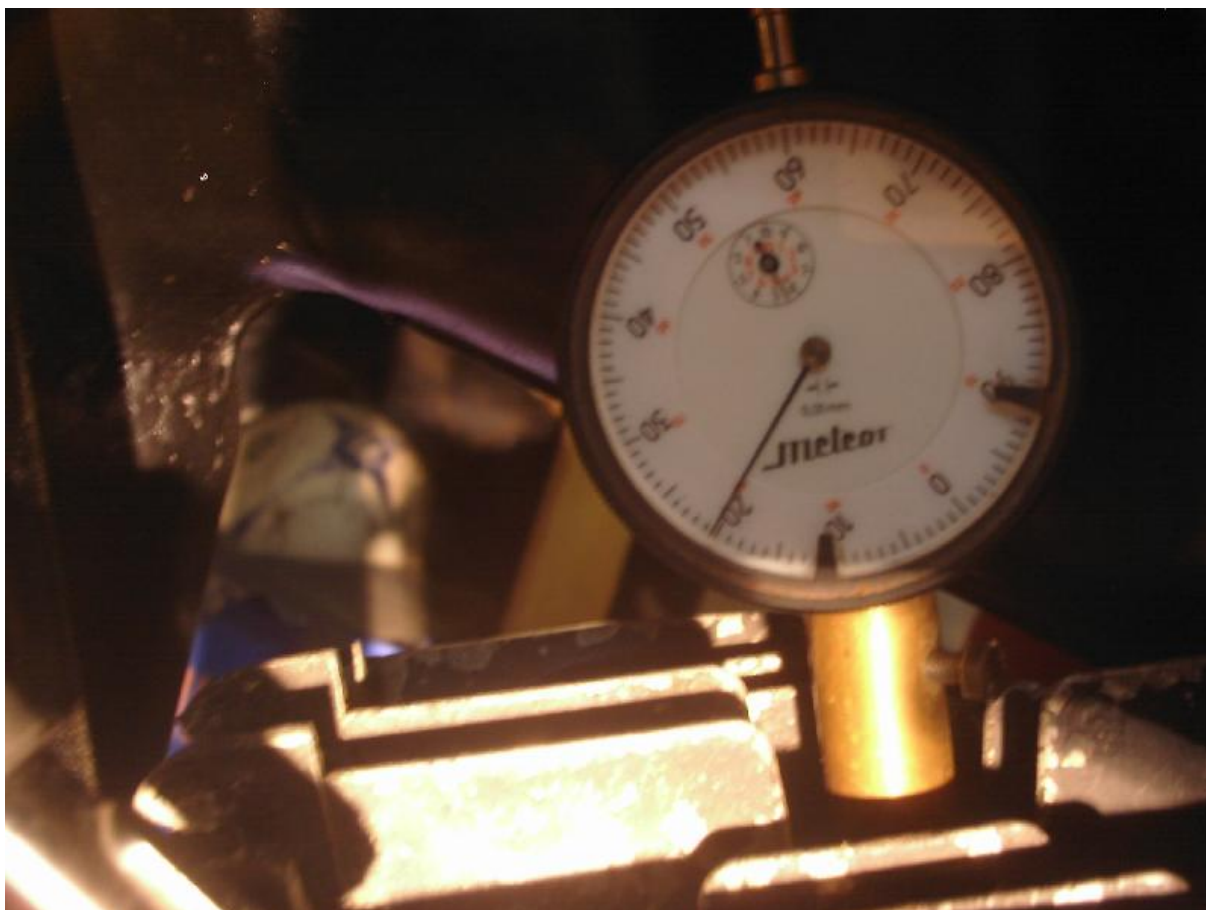




**Réglage au comparateur:**

26 Avec le comparateur, placer le piston au Point Mort Haut en tournant le volant. Une fois le PMH trouvé (comparateur affiche 0), tourner le volant dans le sens horaire, descendre le piston, faire un tour d'aiguille cadran (1 mm) plus 80 division (0,8 mm): les contacts doivent s'ouvrir dans cette position, à cet instant, les repères doivent être normalement alignés.

27 L'aiguille a fait un tour + 80 division:

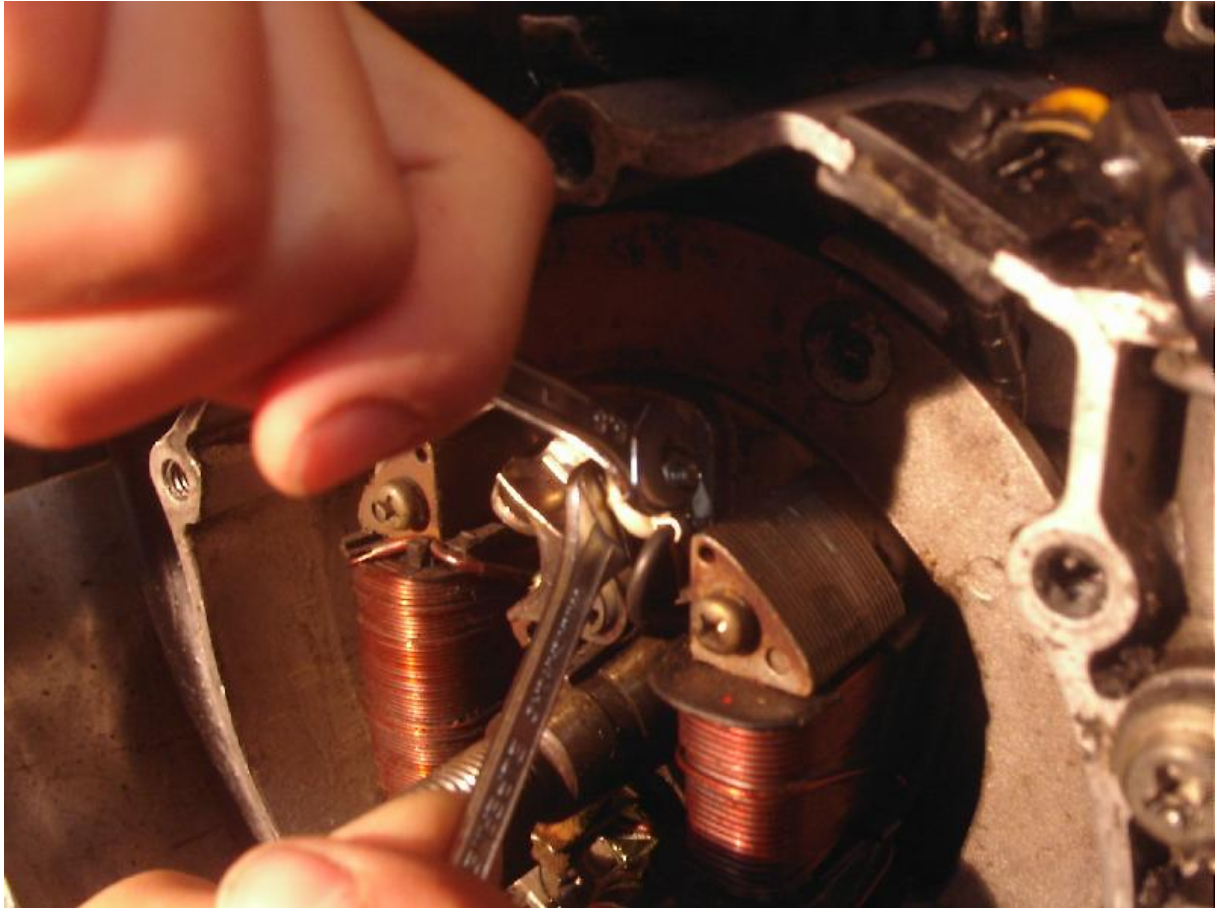


### **Réglage de l'avance:**

28 Faire des allez retours du volant de gauche à droite d'environ + 4 cm -4 cm par rapport à l'alignement des deux repères. Avec une lame de tournevis placée entre les deux fentes (fente bâti rupteur et fente platine), ajuster l'écartement des contacts pour obtenir l'ouverture des contacts lorsque les repères sont alignés ou lorsque le comparateur affiche 1,8 mm. Une fois le réglage trouvé, serrer fermement la vis de fixation bâti rupteur.

### **Remontage:**

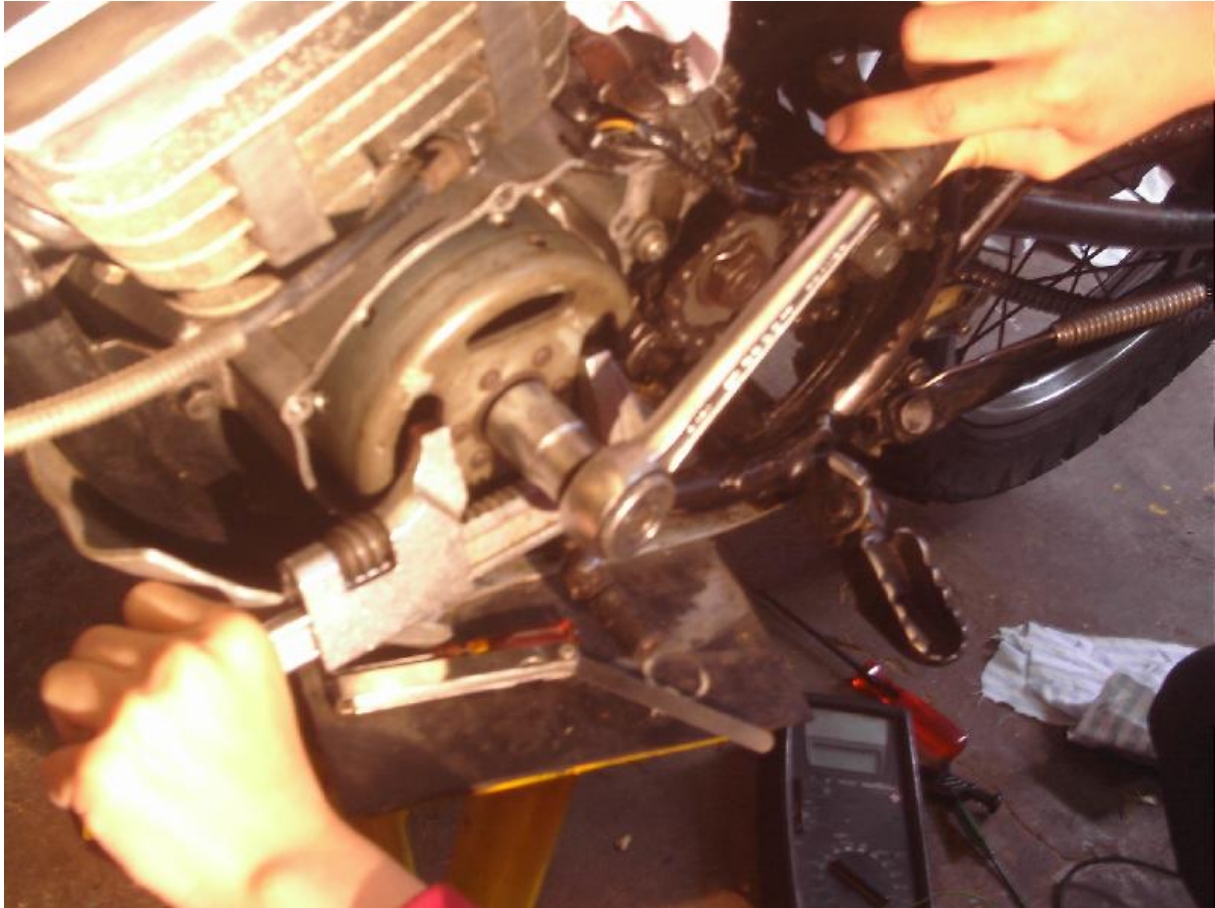
29 Déposer le volant, enlever le chatterton de la cosse puis resserrer la cosse sur la vis du rupteur avec deux clés de 5,5 mm. Attention, serrer l'écrou et non la vis car le linguet élastique a tendance à sortir.



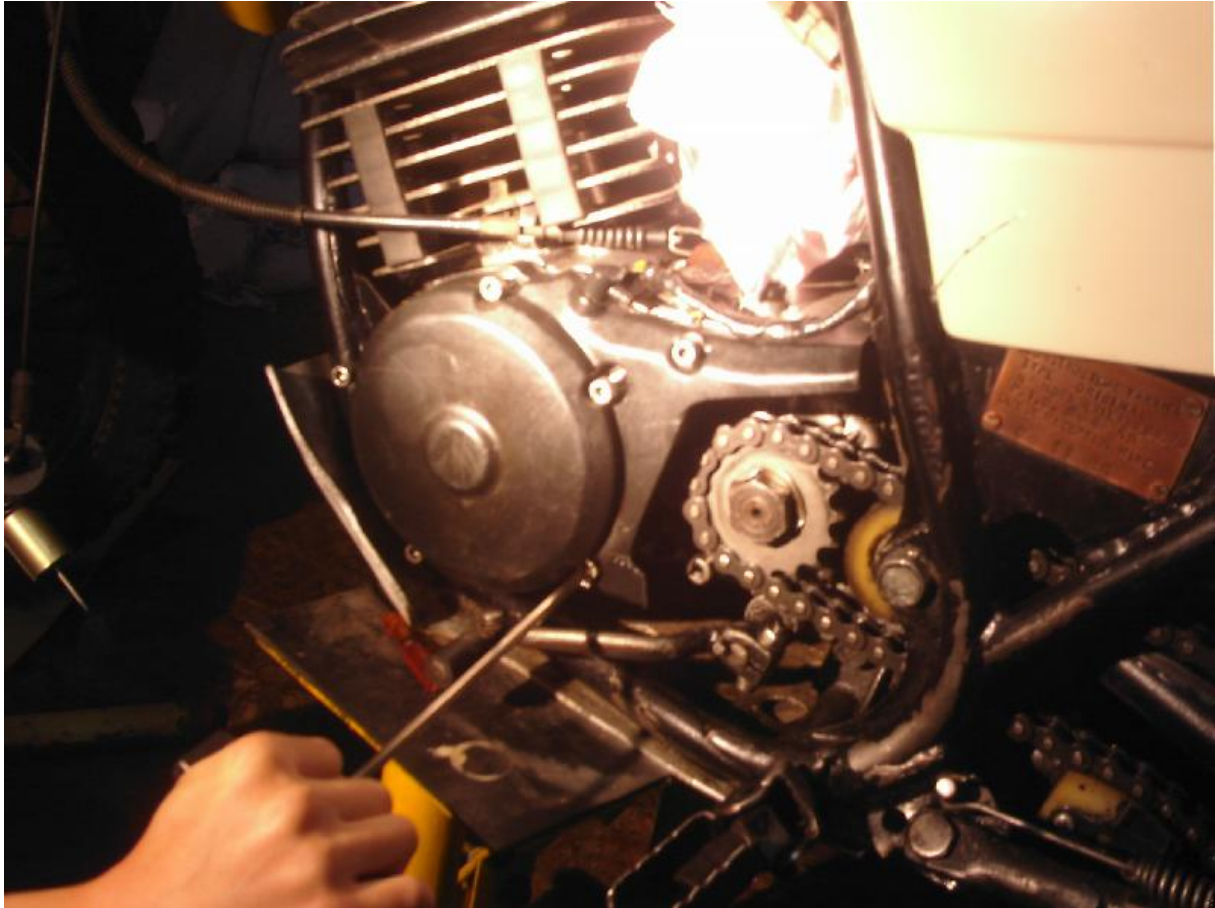
30 Remettre le volant en place, clavette en haut sur le vilebrequin, mettre un peu de graisse sur le cône du vilebrequin. Bien vérifier que la clavette est présente lors du remontage. Serrer l'écrou de 19 en maintenant le volant.

**ATTENTION** 😊: La clavette a tendance à s'évacuer derrière, lorsqu'on remonte le volant, on risque de casser le cône du volant en serrant l'écrou sur une clavette mal positionnée. Pour remédier à cette source de panne irréversible, je conseille de retirer la clavette, de mettre 2 coups de pointeau dessus, puis la remonter en tapant légèrement pour qu'elle rentre à force dans son logement. Avec les 2 marques de pointeau, la clavette restera en position au remontage du volant:





31 Remonter le carter:



32 Mes outils, deux tournevis plats, un jeu de cale, un arrache volant, une clé à molette large ouverture, un cliquet avec une douille de 19, une douille pour bougie, un contrôleur, un comparateur, du chatterton, un petit bout de fil, du papier carbure, deux clés plates de 5,5, un

tournevis cruci:



Document édité le 9.10.2011 par Alceste