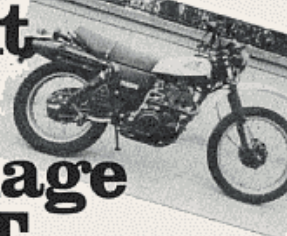


Comment régler votre allumage de 500XT



Pendant cinq ans, elle a été, à tour de rôle, le scoop, la nouveauté, la reine et l'étalon. Et puis, par un petit matin d'hiver 1982, elle s'est légèrement éclipsée dans l'ombre de sa grande sœur : la 550.

Pourtant, son craquement n'a pas fini de retentir. La XT reste le 500 monocylindre le plus fréquent et le plus répandu sur routes et chemins.

Malheureusement, ça ne rajeunit pas et, de temps à autres, la bête nous fait de petits caprices. Aussi, lorsqu'elle refuse obstinément d'obtempérer aux coups de kick rageurs de son propriétaire, cela est souvent dû à son allumage de type classique. Amoureux du poum-poum et de la soupape, n'allez pas vous ruiner chez les autres quand vous pouvez le régler chez vous pour zéro franc et quelques cellules de matière grise. Attention, on est parti...

Chez XT, le « type classique » loge dans un deux pièces

Nos amis nippons ont, pour d'évidentes raisons de commodité, séparé le stator (plateau d'allumage) du volant magnétique. En effet, vous trouvez, côté gauche du moteur, le volant avec les deux bobines (basse tension et éclairage) et, côté droit (côté de l'embrayage), le stator composé des rupteurs et du condensateur. Premier point positif, pas besoin d'arrache-volant : l'accès des vis est immédiat, vous n'avez qu'à démonter le petit carter d'allumage côté droit (2 BTR de 6). Vous découvrez alors (photo 1) l'objet de vos soins attentifs : le plateau d'allumage avec les rupteurs et le condensateur. Derrière, le boulon de

8 (sur lequel nous avons placé une clef Allen) qui va permettre de faire tourner le vilebrequin. Dessous, après avoir ôté un bouchon en plastique, une petite platine sur laquelle figurent les repères F (point d'allumage) et T (P.M.H.). (P.M.H.).

Le côté gauche du moteur (volant magnétique), on ne s'en occupe pas.

Sésame, écarte-toi

Que règle-t-on ? L'écartement des rupteurs, qui a une valeur optimum donnée par le constructeur afin de fournir une belle étincelle à la bougie ; et l'avance à l'allumage.

Commençons par l'écartement des rupteurs, qui doit être de 0,35 mm.

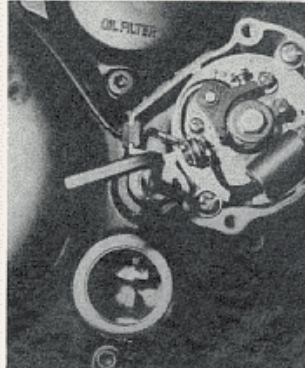


PHOTO 1

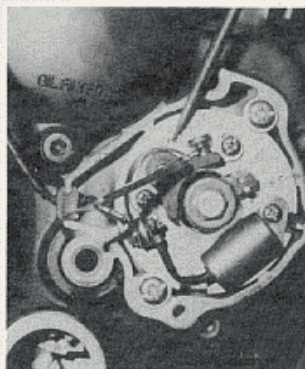
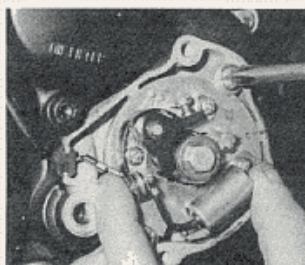


PHOTO 2



Après avoir recherché le P.M.H. de compression à l'aide de la clef Allen (le repère doit être sur T), placez-vous en face du repère F. Les rupteurs commencent à s'ouvrir. Recherchez alors leur ouverture maximale (par rotation du moteur) et passez une cale de 0,35 mm d'épaisseur entre les contacts. Si la cale force ou « nage », dévissez les deux petites cruciformes en laissant la cale en place et faites pivoter la platine jusqu'à ce que le linguet soit bien en contact avec la came. Resserrez et vérifiez que l'écartement est resté à 0,35 mm. Pour l'entretien, huilez légèrement le feutre de came afin d'empêcher la came d'user le linguet et de dérégler l'écartement de vos vis (photo 2). Et attention à utiliser une clef Allen super-propre, because elle sera en contact direct avec le vilebrequin.

Ça ouvre quand ?

La mesure du réglage du point d'avance s'obtient de deux façons différentes, soit en mm de course du piston avant le P.M.H. (avance linéaire), soit en degrés par rotation du vilebrequin avant le P.M.H. (avance angulaire). La première solution n'étant pas envisageable sur la XT (le trou de la bougie n'est pas perpendiculaire au piston), adoptons la seconde. Pour cela, deux solutions :

- introduire une lampe témoin dans le circuit et stopper la rotation lorsque la lampe s'éteint (voir schéma B) ;
- placer une feuille de papier à cigarette de 3/100^e de m/m d'épaisseur (négligeable) entre les contacts, tirez légèrement dessus et stoppez la rotation dès que vous pouvez la retirer.

Dans les deux cas, quand les rupteurs commencent à s'écarter (la feuille se libère ou la lampe s'éteint), le point F doit être en face du repère sur le carter. Si ce n'est pas le cas, débloquez les deux grosses cruciformes et faites pivoter l'ensemble très sensiblement dans le sens contraire de la rotation du moteur si l'avance est trop grande et inversement si elle est insuffisante. Bloquez légèrement les vis et recommencez jusqu'à obtention de la valeur désirée (photo 3).

N.D.L.R. : Si vous n'avez pas sur vous de lampe témoin, démontez la veilleuse du phare AV, vous y trouverez l'objet de vos rêves.

Vérifications d'usage en cas de panne

Assurez-vous que le jus arrive bien à la bougie et que cette dernière est bonne. Il y a souvent de l'humidité dans le carter d'allumage, vérifiez la mise à l'air libre. Si le condensateur est grillé, vous remarquerez une très grosse étincelle entre les contacts et les rupteurs. Assurez-vous que ces derniers ne sont ni à la masse, ni desserrés et que les fils d'alimentation et de condo ne sont ni coupés, ni dénudés. Tout est O.K. mais la moto refuse toujours de démarrer : plus que deux solutions, la bobine HT est court-circuitée ou bien la clavette du volant magnétique est arrachée. Dans les deux cas, consultez votre mécano préféré, le matériel nécessaire à ces réparations étant généralement très « professionnel ».

