



OPERATIONS RELATIVES AU SYSTEME D'ALIMENTATION

Epurateurs d'air								
- dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.10.02
- remplacement de la cartouche	..	..	..	..	..	..	..	19.10.09
Carburateurs								
- siège à pointeau de cuve à niveau constant - dépose et pose	..	..						19.15.24
- Révision	..	..	..	..	..	..	..	19.15.18
- piston et chambre d'aspiration - dépose et pose	..	..						19.15.30
- dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.15.11
- réglage et synchronisation	..	..	..	..	..	..	..	19.15.02
Filtre à essence principal - dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.25.02
Filtre à essence								
- nettoyage du filtre	..	..	..	..	..	..	..	19.45.05
- révision	..	..	..	..	..	..	..	19.45.15
- Dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.45.08
- essai sur véhicule	..	..	..	..	..	..	..	19.45.01
Réservoir de carburant - dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.55.01
Flexible - remplissage/réservoir - dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.40.19
Câble de contrôle de mélange - dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.20.13
Tuyau à essence								
- section côté moteur - dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.40.04
- section côté réservoir - dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.40.02
Câble d'accélérateur - dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.20.06
Tringlerie d'accélérateur - dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.20.07
Pédale d'accélérateur - dépose et pose	..	..	..	..	..	..	..	19.20.01

EPURATEUR D'AIR

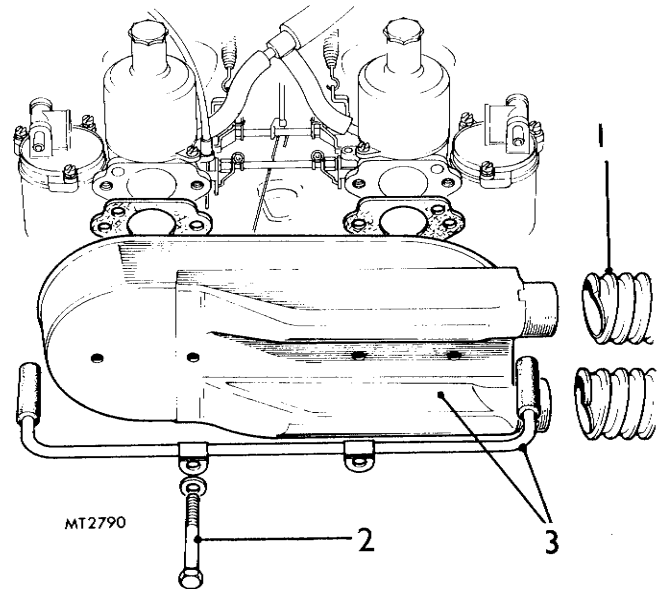
Dépose et pose **19.10.02**

Dépose

1. Déconnecter les deux flexibles d'arrivée.
2. Déposer les quatre boulons et rondelles.
3. Enlever le tuyau d'essence et enlever l'épurateur d'air au complet, y compris les deux joints d'étanchéité.

Pose

4. Faire l'inverse des opérations de 1 à 3, en s'assurant que les deux joints d'étanchéité ont bien été remontés.



EPURATEUR D'AIR - REMPLACER LES CARTOUCHES

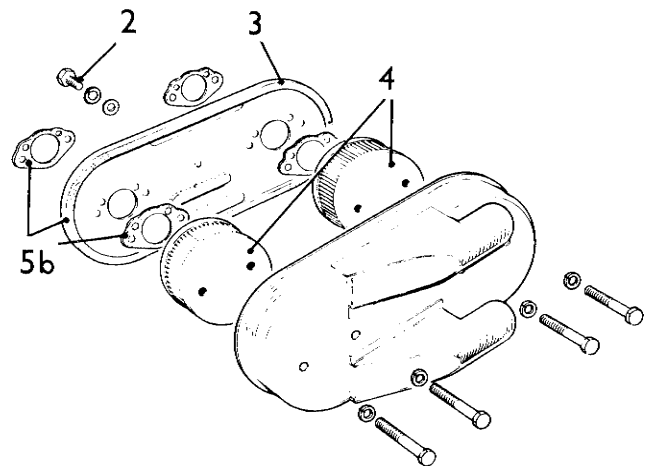
Dépose et pose **19.10.09**

Dépose

1. Déposer l'ensemble épurateur d'air 19.10.02.
2. Déposer le boulon fixant la plaque de recouvrement du boîtier.
3. Détacher la plaque de recouvrement du boîtier.
4. Déposer et mettre au rebut les cartouches en papier.

Pose

5. Faire l'inverse des instructions de 1 à 4, en s'assurant:
 - a. que l'on a posé des cartouches neuves;
 - b. que l'on a remplacé les joints d'étanchéité et le joint de la plaque de recouvrement si les pièces d'origine sont en mauvais état.



MT0 369



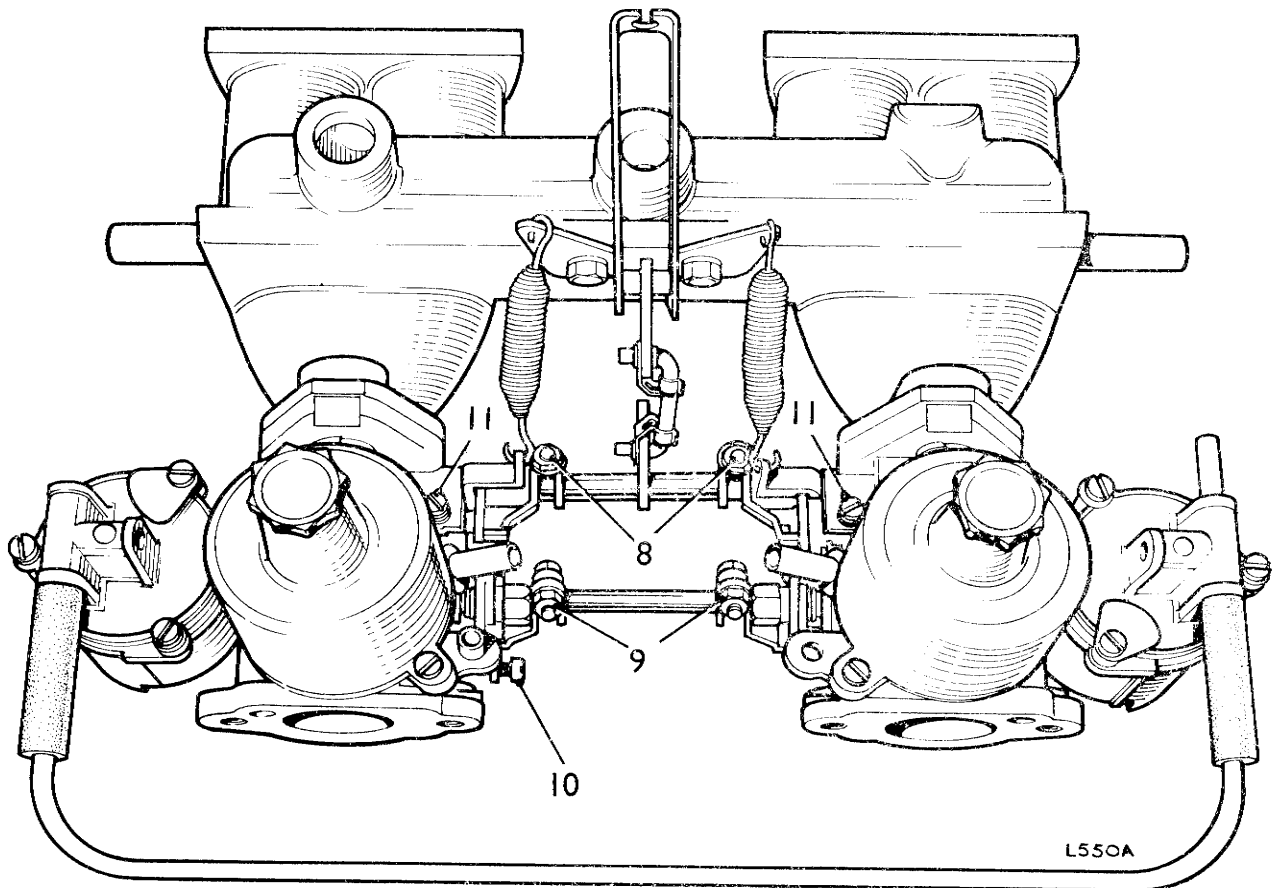
CARBURATEURS

Réglage et synchronisation 19.15.02

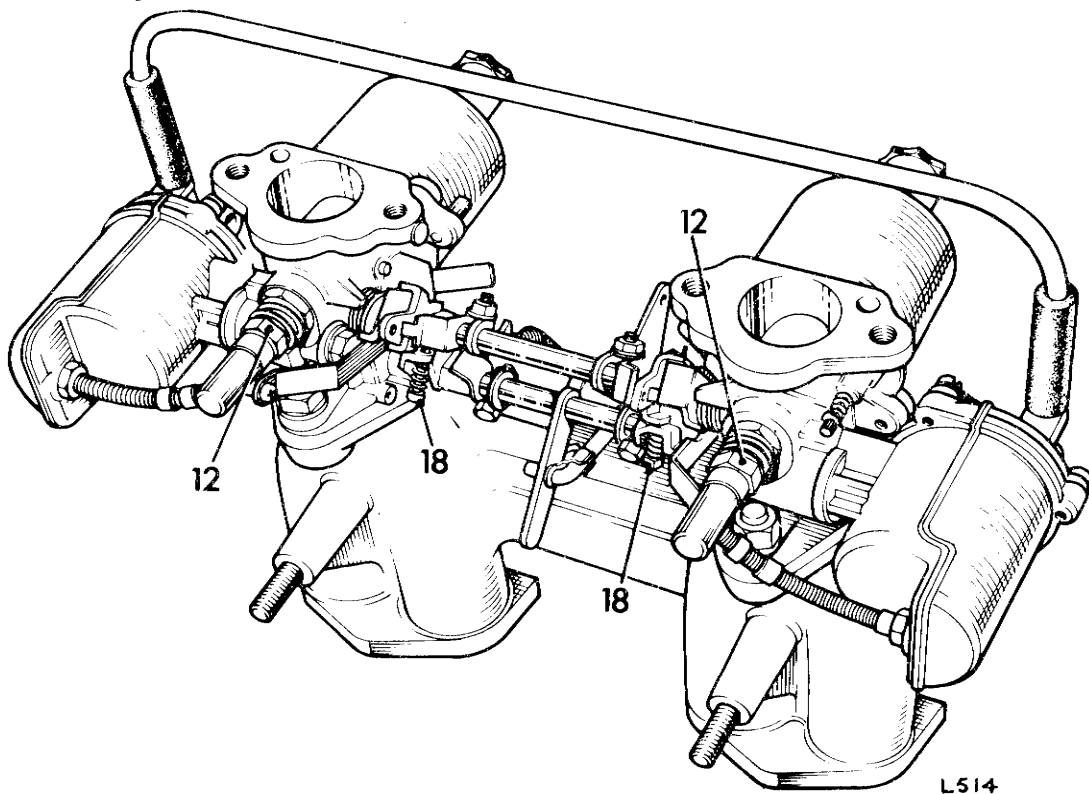
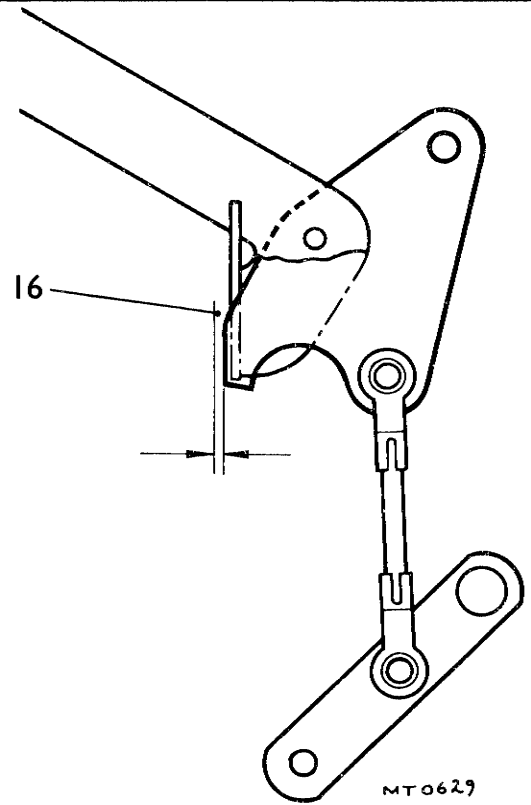
Ralenti - vérification et réglage 1 à 11 et 16.

Mélange - vérification et réglage 1 à 20.

1. Vérifier chacun des dashpots et faire l'appoint, le cas échéant, avec de l'huile de moteur recommandée jusqu'à ce que le niveau soit à 13 mm. (1/2 pouce) au-dessus de la partie supérieure de la tige creuse de piston.
2. Vérifier le fonctionnement du papillon en cas de grippage et s'assurer que le câble de commande de mélange a un jeu de 1,6 mm. (1/16ème de pouce).
3. Déposer l'épurateur d'air. 19.10.02.
4. Brancher un tachymètre approprié.
5. Mettre le moteur en marche et le faire tourner jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement, comme indiqué sur le thermomètre. Continuer à faire tourner le moteur à 2500 t/m. pendant environ une minute avant de commencer le réglage. Répéter cette opération autant de fois qu'il est nécessaire.
6. Arrêter le moteur et soulever chacun des pistons de carburateurs au moyen de leurs goupilles de levage respectives. Laisser retomber la goupille et vérifier que chacun des pistons tombe librement sur le pont du carburateur en laissant entendre un bruit métallique léger. Si l'un des pistons ne tombe pas librement, se référer à l'opération 19.15.18.
7. Mettre le moteur en marche et vérifier le régime de ralenti à l'aide du tachymètre, qui doit indiquer 750 à 800 t/m.
 - a. Si l'indication n'est pas correcte, effectuer alors les opérations 8 à 11 et 15 et 16.
 - b. Si le régime ralenti est correct mais n'est pas compatible avec un fonctionnement régulier du moteur, continuer le réglage en effectuant les opérations 8 à 21.
8. Desserrer les deux écrous de la bride d'interconnexion des papillons.
9. Desserrer les deux commandes de la bride d'interconnexion de commande de gicleur.
10. Desserrer les boulons de tourillon fixant le câble intérieur de commande de mélange.
11. Lorsque le moteur marche, vérifier l'équilibrage des carburateurs au moyen d'un compteur ou bien en comparant le sifflement de la prise d'air de chacun des carburateurs, en tenant l'une des extrémités d'un tube de caoutchouc de faible alésage à la prise d'air de chacun des carburateurs à tour de rôle, tandis que l'on tient l'autre extrémité du tube près de l'oreille. Tourner la vis de réglage de papillon de chaque carburateur jusqu'à obtenir un sifflement d'intensité égale sur les deux prises d'air alors que le tachymètre indique le régime de ralenti correct, à savoir 750-800 t/m.
 - a. Si l'équilibrage des carburateurs est correct alors que le ralenti est toujours irrégulier, continuer le réglage en effectuant les opérations 12 à 20.
 - b. Si le régime de ralenti est correct et compatible avec un fonctionnement régulier, effectuer ensuite les opérations de 15 à 20.



12. Serrer les écrous de réglage de gicleur jusqu'à ce que le gicleur soit exactement à niveau avec le pont de carburateur, puis les desserrer chacun de deux tours complets.
13. Faire tourner le moteur comme indiqué à l'opération 5, puis serrer ou desserrer l'écrou de réglage de gicleur des deux carburateurs d'un pan à la fois jusqu'à obtenir le régime moteur le plus rapide qui soit compatible avec un fonctionnement régulier. Desserrer chacun des écrous d'un pan à la fois jusqu'à ce que le régime du moteur commence à baisser, puis serrer chaque écrou d'un pan.
14. Vérifier à nouveau le régime de ralenti, à savoir 750-800 t/m., et régler en tournant d'une quantité égale chacune des vis de réglage de papillon; voir opération 11.
15. Régler les leviers de bride d'interconnexion de papillons jusqu'à ce que les axes de leviers reposent sur le bras inférieur des fourches.
16. Introduire des calibres de 0,76 à 0,89 mm (0,030 à 0,035 de pouce) entre le talon de la plaque de pivotement et la surface usinée de la tubulure et serrer les écrous de réglage tout en tenant les axes de levier sur le bras inférieur de la fourche.
A la suite de cette opération, il doit exister un dégagement entre les axes de levier et le bras inférieur des fourches. La dimension réelle de ce dégagement est sans importance à condition qu'elle soit la même sur les deux fourches.
17. Positionner la tige d'interconnexion de commande de volet d'air avec un jeu en bout d'environ 0,8 mm. (1/32^{ème} de pouce), et serrer les écrous de fixation.
18. Tirer sur la commande de mélange pour la sortir d'environ 13 mm. (1/2 pouce) jusqu'à ce que la tringle soit juste sur le point de déplacer le gicleur. Mettre le moteur en marche, et régler les vis de ralenti rapide de manière à obtenir un régime moteur de 1.100 à 1.200 t/m.
19. Reposer l'épurateur d'air. 19.10.02.
20. Débrancher le tachymètre.



CARBURATEURS

Dépose et pose

19.15.11

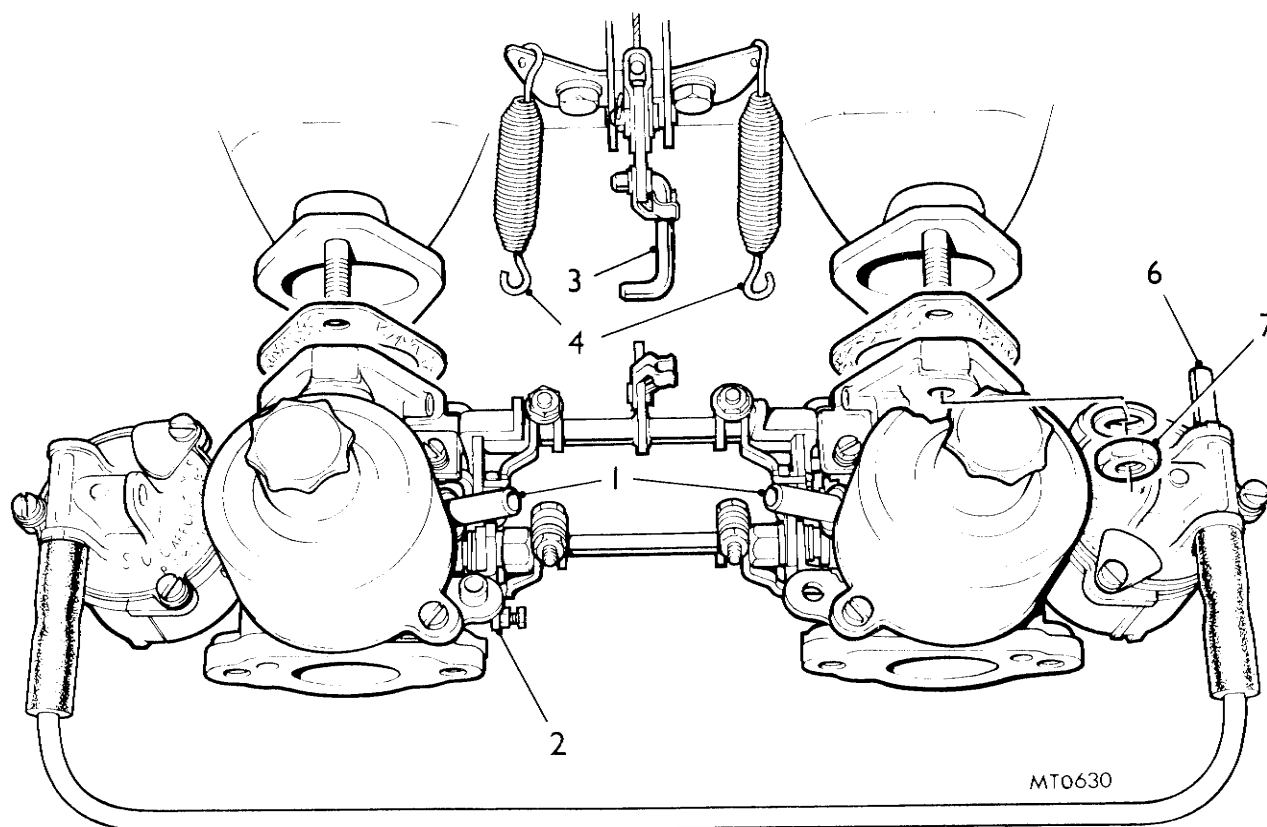
Dépose

1. Détacher les tuyaux de reniflard hors des carburateurs.
2. Détacher le câble de volet d'air au tourillon.
3. Détacher la tige d'articulation qui se trouve entre la tringlerie de câble et le levier d'axe d'interconnexion de papillons.
4. Détacher les deux ressorts de rappel de papillons.
5. Détacher la conduite à dépression.
6. Détacher la conduite principale d'alimentation de carburant.

7. Déposer les quatre écrous fixant la bride de carburateur à la tubulure (deux par carburateur) au complet avec les rondelles.
8. Déposer les carburateurs au complet avec l'ensemble épurateur d'air et les joints d'étanchéité.
9. Déposer les quatre boulons fixant l'ensemble épurateur d'air aux brides d'admission d'air des carburateurs. 19.10.02.
10. Déposer l'ensemble épurateur d'air au complet avec les joints d'étanchéité.

Pose

11. Faire l'inverse des opérations de 1 à 10 en s'assurant que l'on a remplacé tous les joints d'étanchéité.



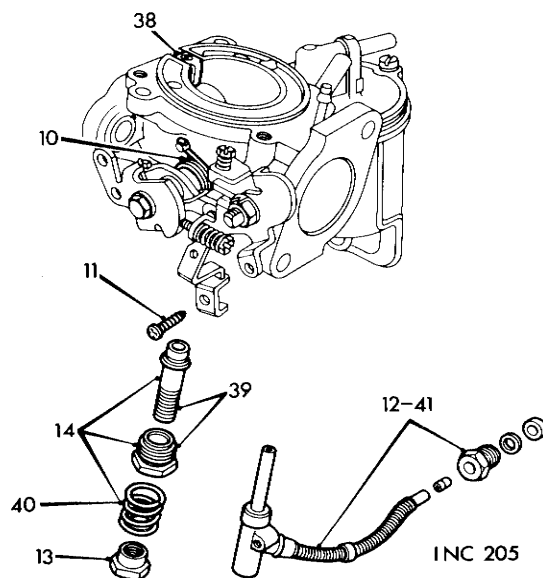
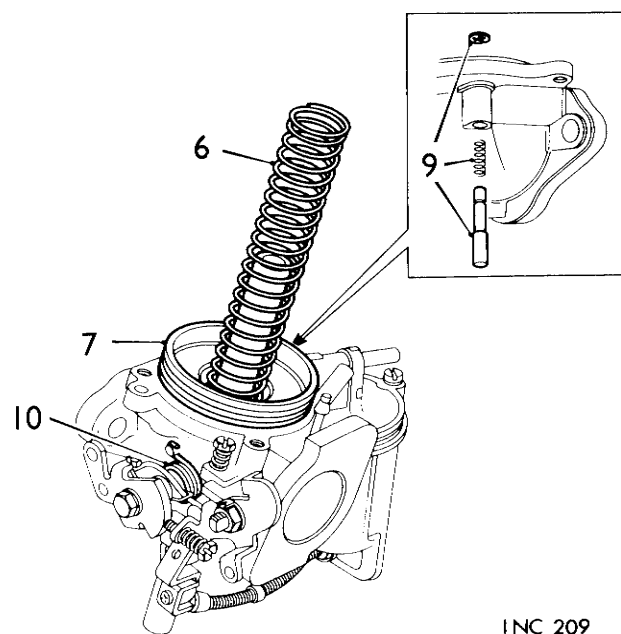
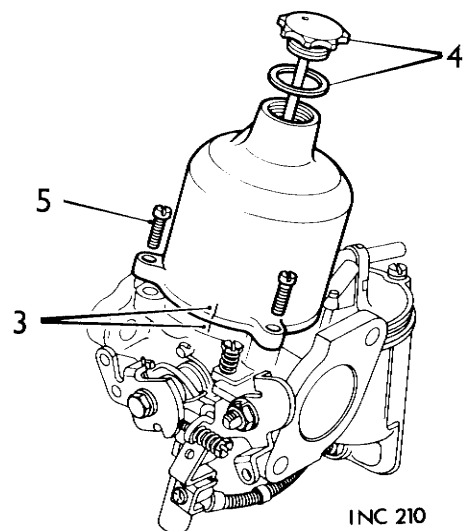
CARBURATEURS

Révision et réglage

19.15.18

Démontage

1. Déposer les carburateurs 19.15.11.
2. Nettoyer soigneusement l'extérieur des carburateurs.
3. Marquer la position relative de la chambre d'aspiration et du corps du carburateur.
4. Déposer l'amortisseur et sa rondelle.
5. Dévisser les vis de retenue de la chambre d'aspiration et dégager la chambre.
6. Déposer le ressort de piston.
7. Dégager soigneusement l'ensemble de piston et vider l'huile qui se trouve dans la tige de piston.
8. Déposer la vis de blocage de guide et retirer l'ensemble pointeau, en ayant soin de ne pas courber le pointeau. Retirer le pointeau hors du guide et enlever le ressort du pointeau.
9. Pousser la goupille de levage de piston vers le haut, détacher son circlips de retenue, et retirer la goupille et le ressort vers le bas.
10. Détacher le ressort de rappel du levier de reprise hors de sa patte de retenue.
11. Soutenir la base en plastique moulée du gicleur et enlever la vis de retenue de l'articulation de reprise du gicleur et le support d'articulation (si monté).
12. Dévisser l'écrou manchon du tube flexible de gicleur de la cuve à niveau constant et retirer l'ensemble gicleur. S'assurer que le presse-étoupe, la rondelle et la virole se trouvent à l'extrémité du tube gicleur.
13. Enlever l'écrou de réglage de gicleur et le ressort.
14. Dévisser l'écrou de blocage de gicleur et la portée de gicleur; détacher la portée hors de l'écrou.



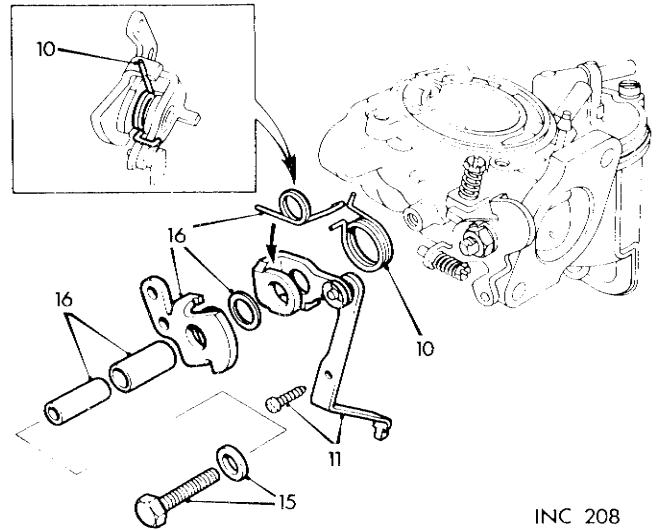
15. Dévisser et enlever le boulon de pivotement de levier ainsi que l'entretoise.
16. Détacher l'ensemble levier et les ressorts de rappel, en notant la position des tubes de boulons de pivot, de la rondelle antifriction, ainsi que l'emplacement des ressorts de levier de reprise et de came.
17. Déposer les boulons de retenue de cuve à niveau constant ainsi que la cuve.
18. Marquer des repères pour indiquer la position du couvercle de cuve à niveau constant.
19. Déposer les vis de retenue du couvercle et détacher le couvercle avec sa rondelle de joint et le flotteur.
20. Tenir l'axe de charnière de flotteur à son extrémité dentelée et retirer l'axe et le flotteur.
21. Extraire le pointeau de flotteur hors de son siège et dévisser le siège hors du couvercle.
22. Fermer le papillon et noter la position du disque de papillon par rapport aux flasques de carburateur.

ATTENTION: Ne pas marquer de repère sur le disque de papillon dans le voisinage de la soupape limitatrice.

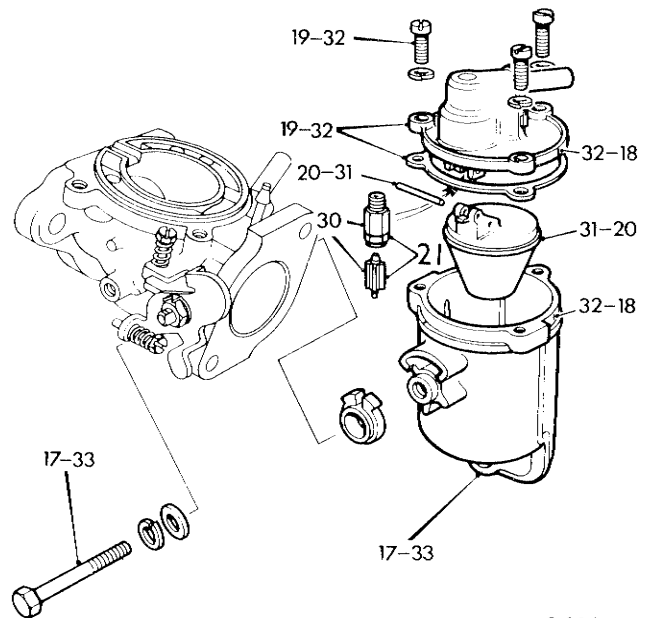
23. Dévisser les vis de retenue des disques, ouvrir le papillon, et dégager le disque hors de sa fente dans l'axe de papillon. Conserver le disque dans un endroit sûr jusqu'à ce qu'on en ait besoin pour le montage.
24. Relever les languettes de la rondelle de blocage fixant l'écrou de pivot; déposer l'écrou et détacher le bras de levier, la rondelle et l'axe de papillon. Noter la position du bras de levier par rapport au pivot et au corps du carburateur.

Inspection

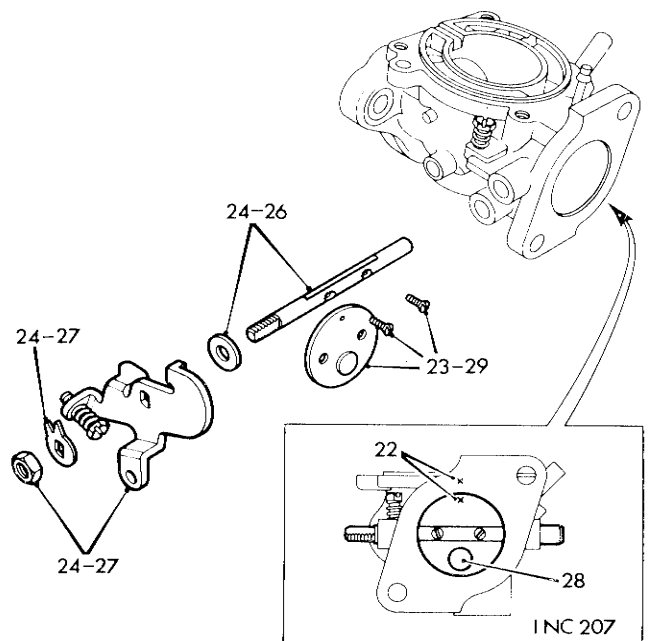
25. Inspecter les pièces de la manière suivante:
 - a. Vérifier que le jeu de l'axe de papillon dans le corps n'est pas excessif et le remplacer en cas de besoin.
 - b. Inspecter le pointeau du flotteur en cas d'usure, par exemple s'il y a des petites irrégularités aux rainures sur le siège du pointeau. S'assurer en même temps que le plongeur à ressort à l'extrémité opposée fonctionne librement. En cas de besoin, remplacer le pointeau et le siège.
 - c. Inspecter toutes les autres pièces pour s'assurer qu'elles ne comportent pas d'usure excessive. Vérifier également les sièges.
 - d. Inspecter toutes les autres pièces pour l'usure et les dégâts; remplacer les pièces défectueuses.



INC 208



INC 206

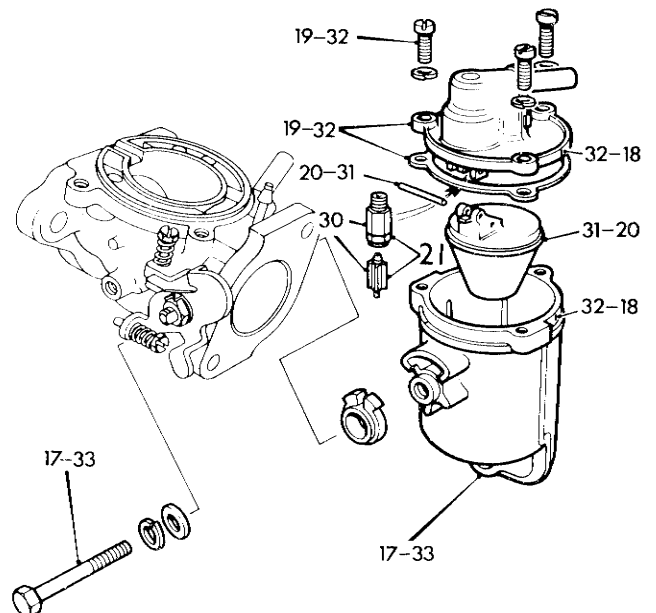
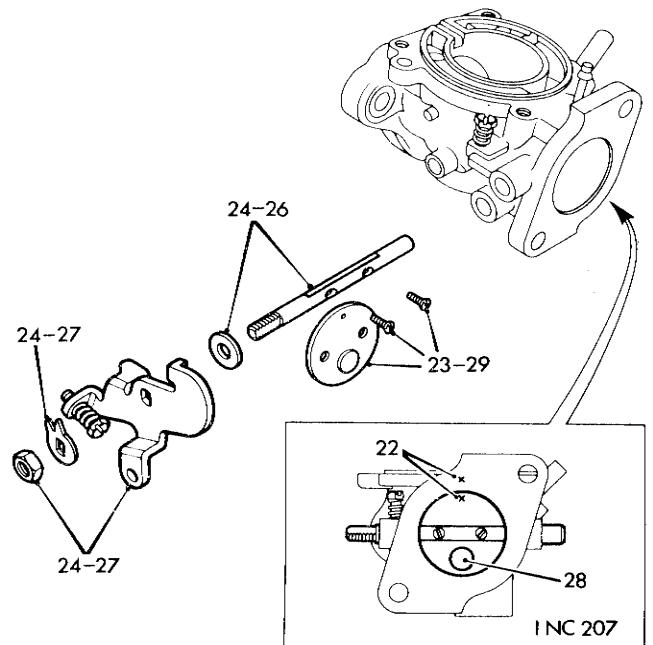


INC 207

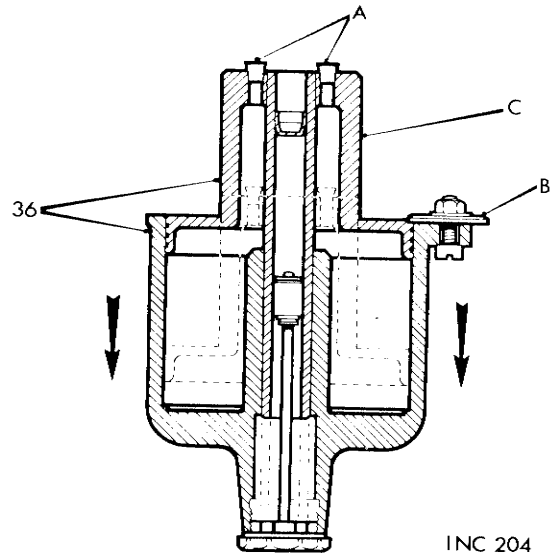
Ré-assemblage

26. Reposer l'axe dans le corps, avec les trous fraisés de l'axe dirigés vers l'extérieur.
27. Assembler la rondelle d'espacement, le levier, la rondelle de blocage et l'écrou de retenue, en s'assurant que la butée de ralenti du levier se trouve contre la butée de la vis de ralenti du corps lorsque le papillon est à la position de fermeture. Serrer l'écrou de pivot et le bloquer au moyen de la rondelle à languettes.
28. Introduire le disque de papillon par la fente du pivot; noter les repères pour faciliter le ré-assemblage, c-à-d. le fait que la soupape limitatrice se trouve à la partie inférieure du disque avec la tête de la soupape dirigée vers le moteur. Manipuler le disque dans le pivot jusqu'à ce que le papillon puisse se fermer, puis ouvrir et fermer brusquement le papillon pour le centrer dans l'alésage du carburateur.
29. Poser des vis de retenue de disque neuves, mais ne pas les serrer à fond. Vérifier que le disque se ferme complètement et régler sa position selon les besoins. Serrer les vis à fond et écarter leurs extrémités fendues juste assez pour les empêcher de tourner.
30. Visser le siège dans la cuve à niveau constant. Ne pas serrer à l'excès. Introduire l'extrémité conique du pointeau en premier dans le siège.
31. Reposer le flotteur sur le couvercle de la cuve à niveau constant et introduire l'axe de charnière.
32. Reposer le couvercle de cuve à niveau constant en se servant d'une rondelle de joint neuve, tout en notant les repères d'assemblage, et serrer uniformément les vis de retenue.
33. Reposer la cuve à niveau constant sur le corps du carburateur et serrer le boulon de retenue.
34. Reposer l'axe de levage de piston, le ressort et le circlips.
35. Nettoyer les résidus de carburation qui peuvent se trouver dans la chambre d'aspiration et sur le piston au moyen de carburant ou d'alcool dénaturé, et essuyer jusqu'à ce que les pièces soient sèches.

ATTENTION: Ne pas utiliser de produit abrasif.

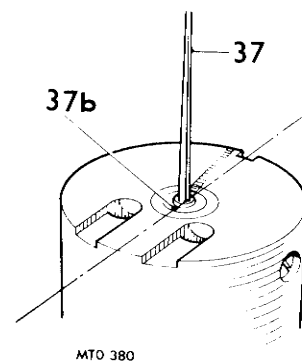
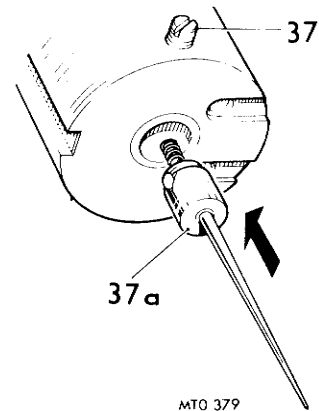


36. Vérifier le fonctionnement de la chambre d'aspiration et du piston (sans le ressort) de la manière suivante:
- Reposer le dashpot et la rondelle sur la chambre d'aspiration. Obturer provisoirement les orifices de transfert de piston au moyen de bouchons de caoutchouc ou de pâte à modeler et introduire le piston à fond dans la chambre d'aspiration.
 - Fixer une grande rondelle plate sur l'un des trous de fixation à l'aide d'une vis et d'un écrou de manière à dépasser l'alésage.
 - Avec l'ensemble inversé, tenir le piston, et vérifier le temps que la chambre d'aspiration met à tomber jusqu'au maximum de sa course. Ce temps ne doit pas être de plus de cinq à sept secondes. Si la chambre met plus longtemps, vérifier le piston et la chambre au point de vue de la propreté et pour s'assurer qu'il n'y a pas de dégâts mécaniques. Remplacer l'ensemble si la durée de la course reste toujours excessive après ces contrôles.

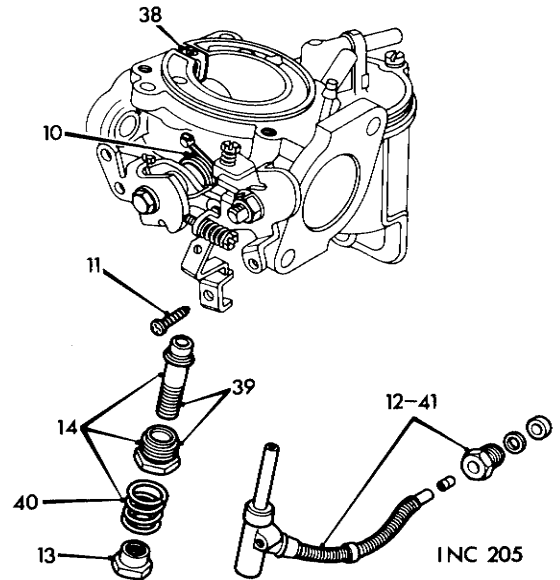


37. Poser le ressort et le guide sur le pointeau et introduire l'ensemble dans le piston, en s'assurant:
- que le bord inférieur du guide est de niveau avec la face du piston;
 - que le piston est placé de manière à ce que le repère de positionnement gravé à sa face inférieure soit adjacent et coïncide avec la ligne médiane entre les deux orifices de transfert de piston;
 - que l'on a posé une vis de blocage de guide neuve.

REMARQUE: Certains guides de pointeau ont un pan usiné à leur surface. Dans ce cas, il convient de les placer de manière à ce que la vis de blocage se serre en se bloquant sur le pan. Si le guide est positionné d'une manière incorrecte, la vis de blocage ne se serre pas jusqu'à ce pan et continue à faire saillie par rapport au piston, ce qui risque d'endommager l'alésage du piston.



38. Vérifier que la clavette du piston est bien placée dans le corps.
39. Reposer la portée du gicleur; poser et serrer l'écrou de blocage du gicleur.
40. Reposer le ressort et l'écrou de serrage du gicleur; visser l'écrou au maximum.
41. Introduire le gicleur dans la portée, poser l'écrou de manchon en laiton, la rondelle et le presse-étoupe à l'extrémité du tube flexible (si déposés). Le tube doit dépasser d'au moins 4,8 mm (3/16èmes de pouce) au-delà du presse-étoupe. Serrer l'écrou-manchon en laiton jusqu'à ce que le presse-étoupe soit comprimé; ne pas serrer excessivement, car cela provoquerait des fuites.
42. Reposer le piston, le ressort et la chambre d'aspiration sur le corps du carburateur (en notant les repères d'assemblage) et serrer uniformément les vis de retenue.
43. Faire l'inverse des opérations 15 et 14.
44. Tenir soulevé le levier de volet d'air pour éviter toute pression sur l'articulation de reprise de gicleur; reposer le support d'articulation (si monté). Soutenir l'extrémité du gicleur moulée et serrer la vis de retenue.
45. Visser l'écrou de réglage de gicleur de deux tours complets (12 pans) de manière à obtenir le réglage initial.
46. Reposer les carburateurs 19.15.11.
47. Régler les carburateurs 19.15.02.



SIÈGE ET POINTEAU DE CUVE A NIVEAU CONSTANT

Dépose et pose 19.15.24

Dépose

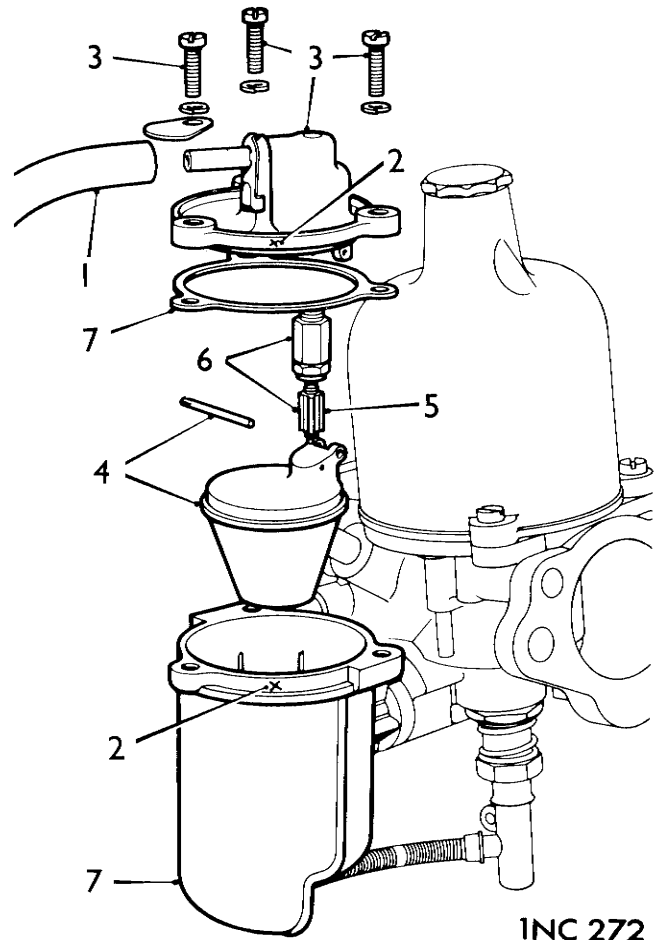
1. Détacher le flexible d'alimentation hors de la cuve à niveau constant.
2. Faire des repères sur le couvercle et la cuve à niveau constant pour faciliter l'assemblage.
3. Déposer les vis de retenue de couvercle et détacher le couvercle.
4. Tenir l'axe de charnière de flotteur à son extrémité dentelée et retirer l'axe et le flotteur.
5. Extraire le pointeau du flotteur hors de son siège.

Inspection

6. Inspecter le pointeau de flotteur en cas d'usure, c-à-d. s'il y a de petites irrégularités aux rainures sur le siège du pointeau; vérifier aussi que le plongeur à ressort à l'extrémité opposée se déplace librement. Si le pointeau est usé, remplacer le pointeau ainsi que le siège.

Pose

7. Enlever les résidus qui peuvent se trouver dans la cuve à niveau constant et, en cas de besoin, poser une rondelle de joint neuve.
8. Faire l'inverse des opérations de 1 à 5.



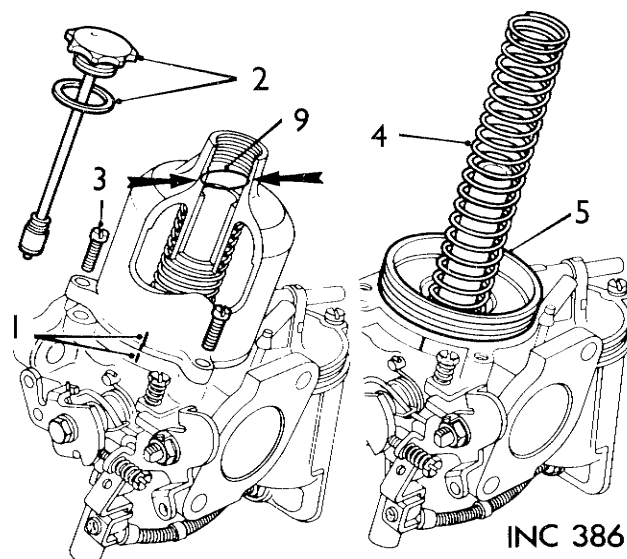
PISTON ET CHAMBRE D'ASPIRATION

Dépose, nettoyage et pose

19.15.30

Dépose

1. Noter au moyen de repères la position de la chambre d'aspiration par rapport au corps du carburateur.
2. Déposer l'amortisseur et sa rondelle.
3. Dévisser les vis de retenue de la chambre d'aspiration et dégager cette dernière.
4. Déposer le ressort de piston.
5. Déposer soigneusement l'ensemble piston et vider l'huile qui se trouve dans la tige de piston.
6. Nettoyer les résidus de carburant qui se trouvent dans la chambre d'aspiration et nettoyer le piston avec du carburant ou de l'alcool dénaturé et les essuyer jusqu'à ce qu'ils soient secs.

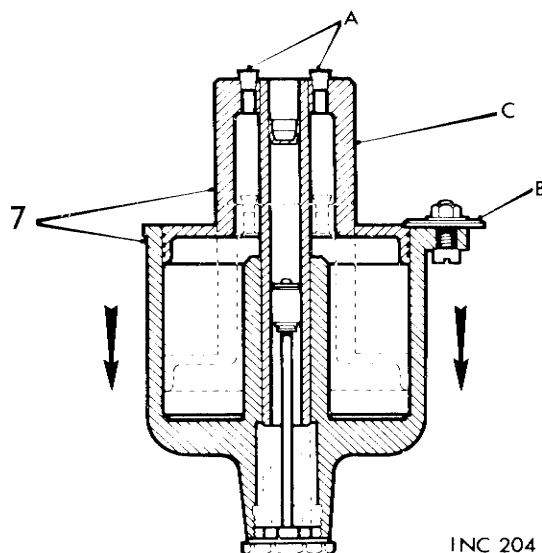


ATTENTION: Ne pas se servir de produits abrasifs.

7. Vérifier le fonctionnement de la chambre d'aspiration et du piston (sans le ressort) en procédant de la manière suivante:
 - a. Reposer l'amortisseur et la rondelle sur la chambre d'aspiration; obturer provisoirement les orifices de transfert du piston au moyen de bouchons de caoutchouc ou de pâte à modeler et introduire le piston à fond dans la chambre d'aspiration.
 - b. Fixer une grande rondelle plate sur l'un des trous de fixation au moyen d'une vis et d'un écrou de manière à déborder de l'alésage.
 - c. Avec l'ensemble inversé, tenir le piston et vérifier le temps que la chambre d'aspiration met à couvrir le maximum de sa course. Elle ne doit pas prendre plus de cinq à sept secondes; si elle prend plus longtemps, vérifier l'état de propreté du piston et de la chambre et s'assurer qu'il n'y a pas de dégâts mécaniques. Remplacer l'ensemble si la durée de la course continue d'être excessive.

Pose

8. Reposer le piston, le ressort et la chambre d'aspiration sur le carburateur (en notant les repères d'assemblage) et serrer uniformément les vis.
9. Faire l'appoint de chacun des dashpots de piston avec de l'huile moteur approuvée jusqu'à ce que le niveau soit à 13 mm (1/2 pouce) au-dessus de la partie supérieure de la tige creuse de piston.
10. Reposer chaque amortisseur de piston avec sa rondelle.



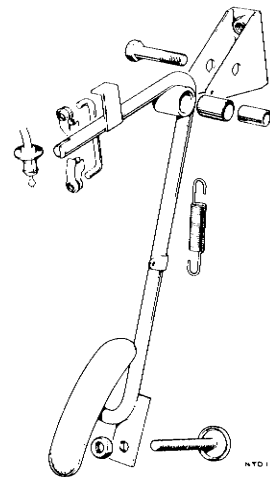
PEDALE D'ACCELERATEUR

Dépose et pose

19.20.01

Dépose

1. Dépose l'attache de retenue de câble.
2. Dégager le câble d'accélérateur intérieur mis à découvert hors de l'extrémité à fourche de la pédale.
3. Déposer les deux boulons au complet avec les rondelles ordinaires et Grower qui fixent le support de pédale au cloisonnage.
4. Déposer le support.
5. Déposer l'écrou, le boulon et la rondelle ordinaire qui fixent la pédale au support.
6. Déposer la pédale et le ressort de rappel.



Repose

7. Faire l'inverse des opérations de 1 à 6, en s'assurant :
 - a. Que le ressort de rappel est positionné de manière à ce que la pédale revienne de façon positive à sa position de départ.
 - b. Que l'attache de câble est correctement positionnée de sorte que le câble intérieur proprement dit se trouve bien serré et ne peut pas glisser.

CABLE D'ACCELERATEUR

Dépose et pose

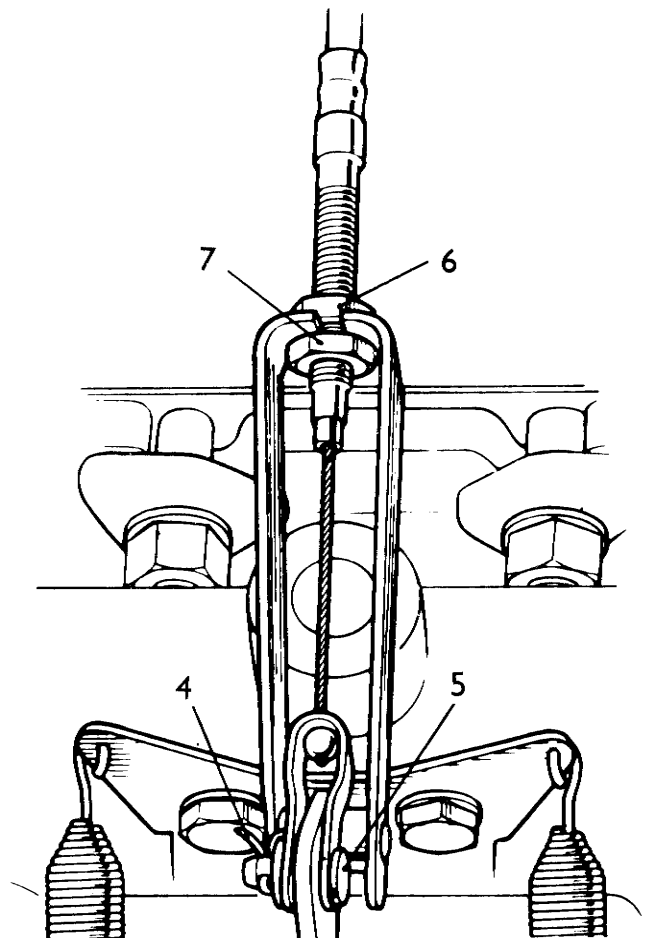
19.20.06

Dépose

1. Déposer l'attache de retenue de câble hors de la pédale.
2. Retirer le câble intérieur de l'accélérateur qui est mis à découvert hors de l'extrémité à fourche de la pédale d'accélérateur.
3. Retirer le câble et sa gaine au complet hors du cloisonnage.
4. Détacher la cheville hors de l'axe de chape de tringlerie.
5. Retirer l'axe de chape au complet avec la rondelle.
6. Desserer le contre-écrou de réglage de câble.
7. Desserer l'écrou de réglage inférieur pour l'enlever de l'extrémité du câble.
8. Déposer la gaine et le câble au complet en les faisant passer par la fente du support de réglage.

Pose

9. Faire l'inverse des opérations de 1 à 8, en s'assurant :
 - a. que l'attache de câble sur la pédale est placée correctement de manière à ce que le câble ne puisse pas glisser hors de la fourche.
 - b. que le câble n'est pas étranglé et ne fait pas de coude prononcé.
 - c. que la tension de câble est réglée de manière à ce que le talon de la plaque touche à peine à la face usinée de la tubulure.



MT0 596



TRINGLERIE DE PAILLON - Carburateurs jumelés

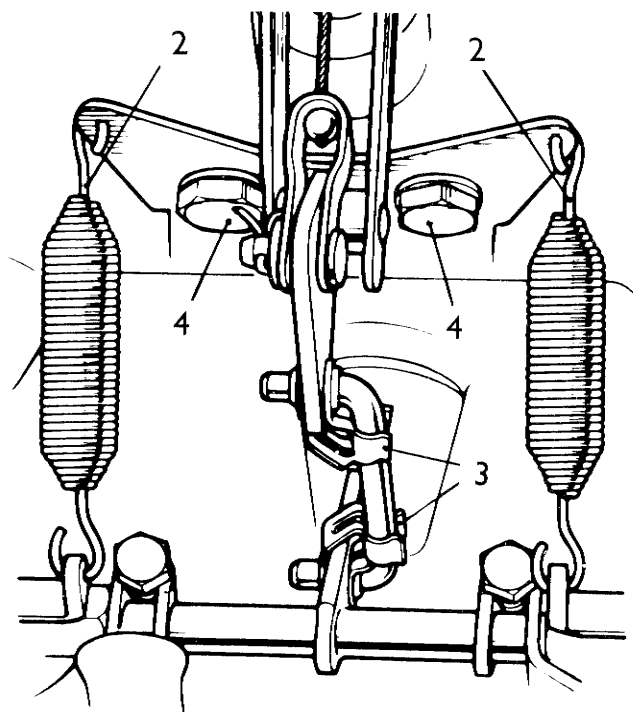
Dépose et pose 19.20.07

Dépose

1. Détacher le câble de commande de papillon hors de la tringlerie. 19.20.06, opérations de 4 à 8.
2. Détacher les deux ressorts de rappel hors du support fixé à la tubulure.
3. Détacher les colliers fixant la tige d'articulation qui se trouve entre le levier d'interconnexion des papillons et la plaque de pivotement et déposer la tige.
4. Déposer les deux boulons fixant le support de tringlerie à la tubulure et déposer le support au complet.

Pose

5. Faire l'inverse des opérations de 1 à 4.



MT0 597

CABLE DE COMMANDE DE MELANGE

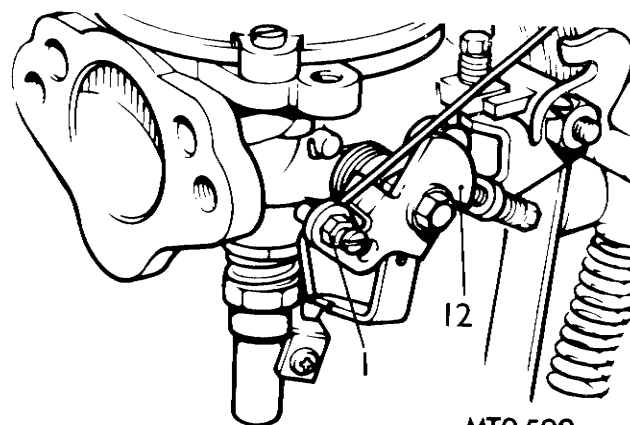
Dépose et pose 19.20.13

Dépose

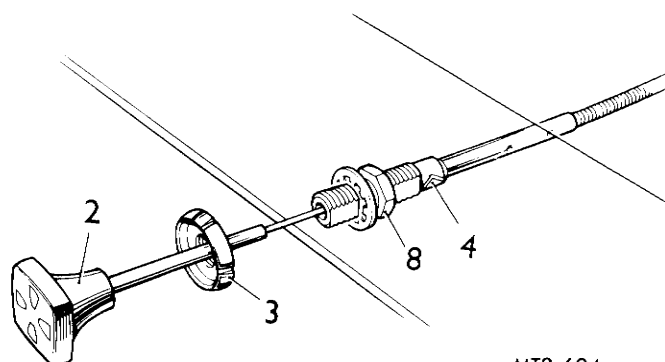
1. Déconnecter le câble hors du carburateur.
2. Détacher le câble de la gaine en tirant le bouton de commande du panneau des instruments.
3. Dévisser soigneusement et déposer la virole fixant la gaine du câble au panneau des instruments.
4. Déposer la gaine du câble hors du panneau des instruments.
5. Laisser tomber la gaine en-dessous du panneau des instruments et tirer le câble à travers les viroles de cloisonnage jusqu'à l'intérieur de la voiture, dans le but de la déposer.

Pose

6. Faire passer l'extrémité/panneau des instruments de la gaine de câble en-dessous du panneau et à travers les viroles du cloisonnage.
7. Fixer la gaine du câble au panneau au moyen de la virole et du contre-écrou.
8. Faire passer le câble dans la gaine de câble à partir de l'intérieur de la voiture.
9. Relier le câble au carburateur.
10. Laisser 1,6 mm (1/16ème de pouce) de jeu au câble de manière à ce que la tringlerie puisse déplacer la came.



MT0 599



MT2 604

FILTRE PRINCIPAL DE CARBURANT (marchés spécifiés seulement)

Dépose et pose 19.25.02

Dépose

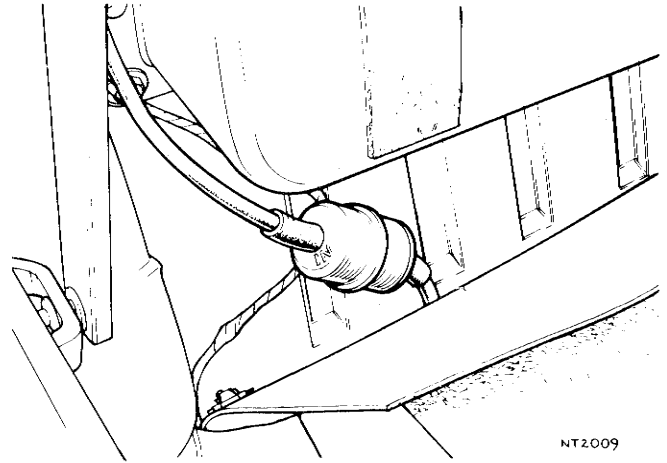
1. Ouvrir le couvercle de coffre à bagages.
2. Déposer trois vis supérieures fixant la garniture de réservoir à la carrosserie.
3. Dégager la garniture vers l'avant.
4. Déconnecter les tuyaux d'alimentation de carburant.

REMARQUE: Obturer les extrémités de tuyau pour empêcher la perte de carburant et l'entrée de la saleté.

5. Déposer le filtre.

Pose

6. Faire l'inverse des opérations de 1 à 5, en s'assurant que le filtre est introduit dans le tuyau de manière à ce que le côté marqué "IN" ait sa face vers le dessus.



CONDUITE D'ESSENCE - SECTION COTE RESERVOIR

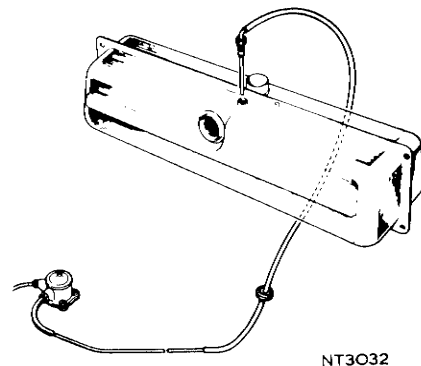
Dépose et pose 19.40.02

Dépose

1. Déconnecter le tuyau côté réservoir en obturant le connecteur de manière à empêcher un effet de siphon du carburant.
2. Déconnecter le tuyau côté pompe.
3. Tirer sur le tuyau pour l'enlever des colliers.

Pose

4. Faire l'inverse des opérations de 1 à 3, en s'assurant que le tuyau ne frotte pas et n'entre pas en contact avec la carrosserie ou les autres pièces.



CONDUITE D'ESSENCE - SECTION COTE MOTEUR

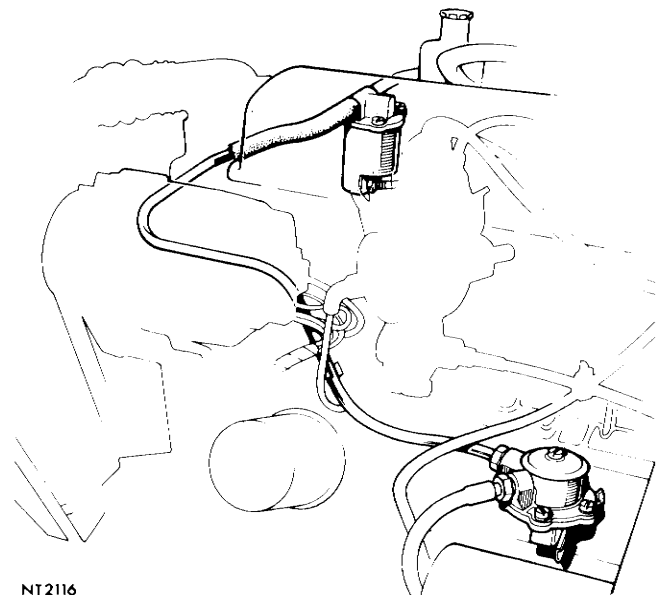
Dépose et pose 19.40.04

Dépose

1. Dévisser le raccord pour le détacher de la pompe à carburant.
2. Enlever le boulon fixant le collier de retenue du tuyau au logement de thermostat.
3. Déconnecter le tuyau du connecteur en caoutchouc situé du côté du carburateur.
4. Détacher le collier fixant le tuyau de dépression au tuyau de carburant.
5. Déposer le tuyau de carburant.

Pose

6. Faire l'inverse des opérations de 1 à 5.



FLEXIBLE – REMPLISSAGE/RESERVOIR

Dépose et pose 19.40.19

Dépose

1. Déposer le panneau de garniture de dossier de siège arrière – six vis.
2. Desserrer les deux colliers d'attache fixant le flexible au réservoir et au chapeau de remplissage.
3. Déposer le chapeau de remplissage.
4. Détacher le flexible.

Pose

5. Faire l'inverse des opérations de 1 à 4.

POMPE A CARBURANT

Essai sur véhicule 19.45.01

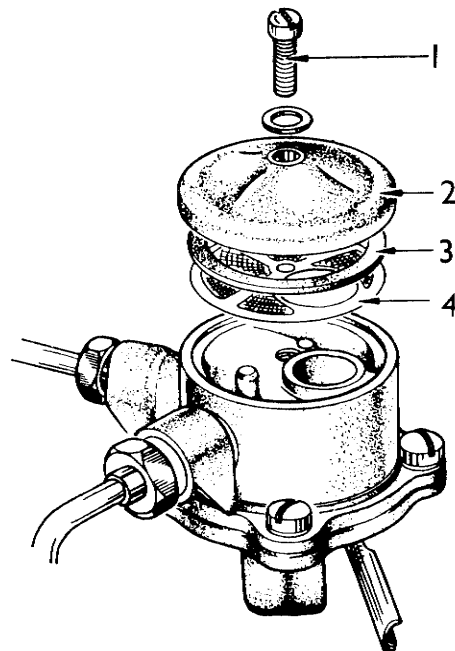
1. Brancher un manomètre sur la conduite d'alimentation reliant la pompe au carburateur.
2. Mettre le moteur en marche et noter la pression qui doit être comprise entre 0,029 et 0,040 kgf.m (2,5 et 3,5 à la livre/pied au pouce carré).
3. Débrancher le manomètre.

REMARQUE: Lorsque la pression est élevée, il est possible de la réduire en posant des rondelles de papier supplémentaires entre la pompe et le bloc-cylindres. Lorsque la pression est trop faible, il convient de réviser la pompe, 19.45.15, ou de la remplacer, 19.45.08.

POMPE D'ALIMENTATION

Nettoyage du filtre 19.45.05

1. Déposer la vis qui se trouve à la partie supérieure de la pompe.
2. Dégager le couvercle bombé.
3. Dégager l'anneau d'étanchéité du couvercle.
4. Dégager le filtre.
5. Utiliser un chiffon propre non-pelucheux pour absorber le carburant qui se trouve dans la pompe.
6. Enlever les résidus qui peuvent se trouver dans la pompe et souffler le filtre à l'air comprimé.
7. Inspecter le joint d'étanchéité de la partie bombée et le remplacer au besoin.
8. Poser le filtre et le couvercle bombé; serrer la vis de retenue.
9. Faire l'inverse des opérations de 1 à 4.



H 002

POMPE D'ALIMENTATION

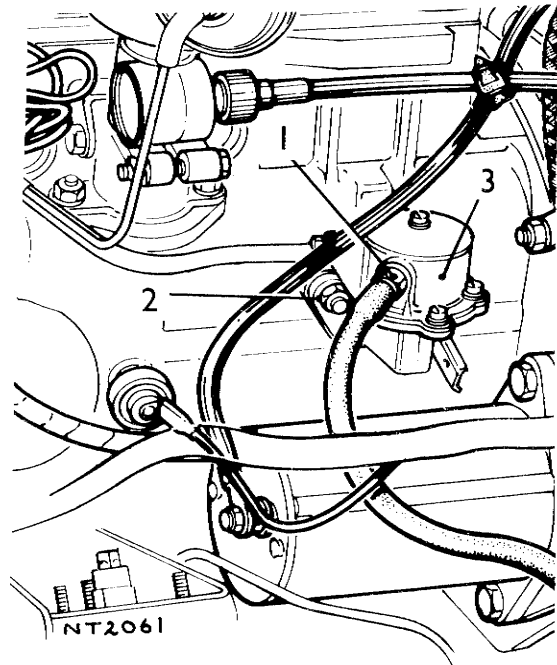
Dépose et pose 19.45.08

Dépose

1. Dévisser les raccords de tuyau de la pompe; obturer les tuyaux et la pompe afin d'empêcher la saleté de pénétrer dans le système.
2. Déposer un écrou ordinaire et un écrou spécial fixant la pompe au bloc/cylindres.
3. Déposer la pompe et le joint d'étanchéité.

Pose

4. Faire l'inverse des opérations de 1 à 3.

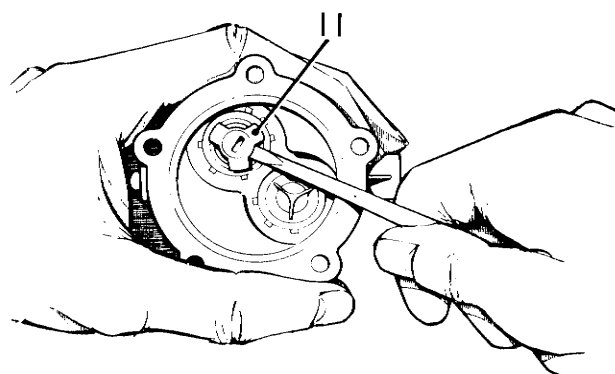
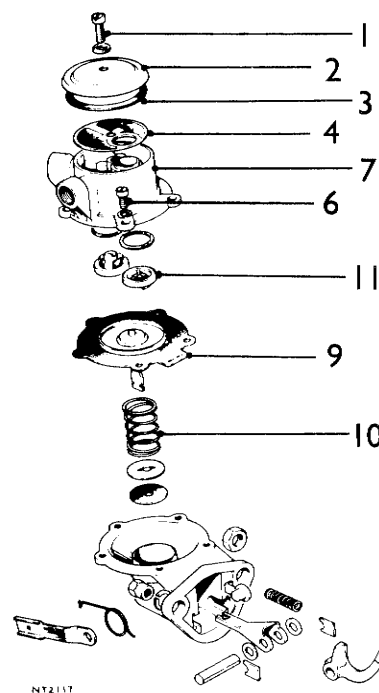


POMPE D'ALIMENTATION

Révision 19.45.15

Démontage

1. Enlever la vis au complet avec la rondelle ordinaire fixant le couvercle bombé à la partie supérieure du corps de pompe.
2. Déposer le couvercle bombé.
3. Déposer l'anneau d'étanchéité.
4. Dégager le filtre.
5. Marquer des repères montrant le rapport existant entre la partie supérieure et la partie inférieure du corps de pompe, dans le but de faciliter le ré-assemblage.
6. Déposer cinq vis au complet avec les rondelles Grower fixant le corps supérieur au corps inférieur.
7. Dégager la partie supérieure du corps.
8. Marquer des repères montrant le rapport existant entre la membrane et le corps inférieur, dans le but de faciliter le ré-assemblage.
9. Faire tourner la membrane dans le sens des aiguilles d'une montre ou en sens inverse, jusqu'à que l'on puisse l'enlever du corps inférieur.
10. Enlever le ressort de membrane de l'ensemble/membrane.
11. A l'aide d'un tournevis, faire levier pour enlever les soupapes et enlever les joints d'étanchéité.



MT2 390
19.45.08 (TC)
19.45.15 (TC)



Inspection

12. Inspecter les pièces démontées au point de vue usure et dégâts et les remplacer au besoin. Etant donné que les soupapes sont endommagées pendant la dépose, il faut les remplacer.

Ré-assemblage

13. Remplacer les soupapes et les joints d'étanchéité. Faire pression pour emboîter les soupapes dans la partie en fonte à l'aide d'un outil approprié (on peut utiliser un morceau de tube d'acier dont le diamètre intérieur est de 14,28 mm, soit 9/16èmes de pouce, et dont le diamètre extérieur est de 19,05 mm, soit 3/4 de pouce). S'assurer que les soupapes sont positionnées correctement, c-à-d.
 - a. La soupape d'admission à la pompe; l'enfoncer avec les faces latérales en relief dirigées vers le bas;
 - b. La soupape de sortie au moteur; l'enfoncer avec les faces latérales concaves vers le bas.
14. Matiser la pièce en fonte autour de chacune des soupapes à six endroits, au moyen d'un poinçon approprié.
15. Faire l'inverse des opérations de 1 à 10, en remplaçant tous les joints d'étanchéité et rondelles.

RESERVOIR D'ESSENCE

Dépose et pose

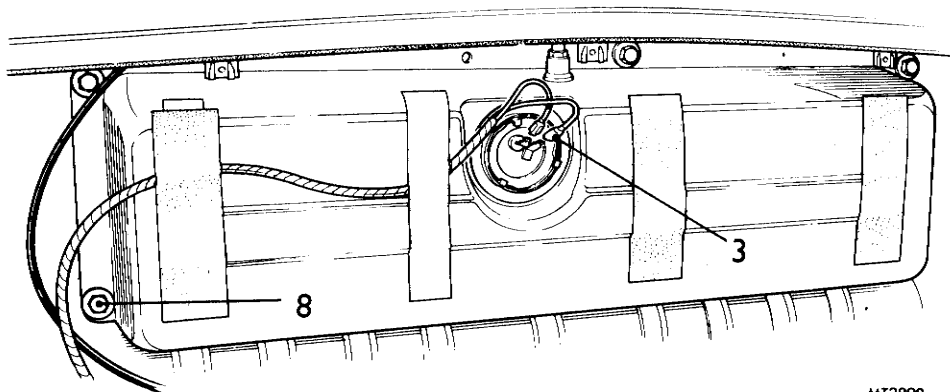
19.55.01

Dépose

1. Débrancher la batterie et éteindre toutes les lumières non protégées.
2. Siphonner toute l'essence pour l'enlever du réservoir.
3. Déconnecter les deux connecteurs Lucar, en prenant soin de noter leur position en vue de leur reconnexion.
4. Déposer la garniture de dossier de siège arrière - six vis.
5. Desserrer le collier fixant le flexible d'alimentation au réservoir.
6. Déconnecter le réservoir séparateur de la tuyauterie (modèles USA seulement).
7. Dévisser l'écrou fixant le tuyau de reniflard au réservoir.
8. Soutenir le réservoir et enlever les cinq boulons et rondelles ordinaires.

Pose

9. Faire l'inverse des opérations de 1 à 8.



MT2898

CARBURATEUR ANTI-POLLUTION - RECHERCHE DES DEFECTUOSITES

REMARQUE: Avant d'entreprendre des services importants sur le carburateur, on recommande de s'assurer que d'autres ensembles et d'autres facteurs du moteur, tels que les compressions de cylindres, le jeu des soupapes, l'allumeur, les bougies, le système de contrôle de la température d'aspiration d'air, etc., fonctionnent de manière satisfaisante.

SYMPTOME	CAUSE	REMEDE
1. Mauvaise qualité de régime de ralenti.	a. Mauvaise étanchéité à l'air aux raccords de tubulures d'induction.	Réfection des raccords si nécessaire. Vérifier le niveau de monoxyde de carbone à l'aide d'un compteur de CO.
	b. Les papillons ne sont pas synchronisés.	Faire un nouvel équilibrage des carburateurs et faire un nouvel ajustage de la tringlerie.
	c. La ou les soupape(s) à air collent dans les tiges/guides de piston.	Nettoyer les tiges/soupape et de guides et les remonter. Vérifier à la main si le mouvement du piston est bien libre; l'ensemble doit se déplacer librement et revenir au pont de carburateur en faisant un déclic facile à entendre.
	d. Les trous de ventilation de la cuve à niveau constant ou du diaphragme sont partiellement ou complètement obstrués.	S'assurer que le ou les joints ne causent pas d'obstruction et que la tuyauterie n'est pas obstruée.
	e. Niveau incorrect de carburant causé par les ensembles de niveau constant mal réglés ou par des pointeaux sales ou usés.	Faire un nouveau réglage des hauteurs de cuve et nettoyer ou remplacer les pointeaux usés.
	g. Diaphragme mal positionné ou endommagé.	Vérifier sa position tandis que le couvercle de la soupape d'air est enlevé. Les trous de dépression du piston devraient s'aligner et être dirigés vers l'axe de papillon. Si le diaphragme est visiblement endommagé, le remplacer avec la pièce appropriée.
	h. Mauvaise étanchéité provenant des connexions de tuyauterie d'avance ou de retard d'allumage.	Procéder à la réfection des connexions et faire une nouvelle vérification des réglages d'allumage.
	i. Le compensateur de température est défectueux.	Tandis que le moteur et le carburateur sont à froid, s'assurer que le cône du compensateur repose bien dans son siège et qu'il est libre de se déplacer dans celui-ci. En cas du moindre doute, remplacer l'ensemble.
	j. Après avoir fourni un service de longue durée, il peut se produire une mauvaise étanchéité à l'air à l'axe ou aux axes de papillon secondaires.	Remplacer les joints des axes ou les axes eux-mêmes, suivant les besoins.



SYMPTOME	CAUSE	REMEDE
2. Hésitation ou "paliers de puissance" en a, b, d, e, f, g, et h, plus les suivants:	Le temporisateur de piston ne fonctionne pas.	Vérifier le niveau d'huile du temporisateur et faire l'appoint avec de l'huile spécifiée. Faire une nouvelle vérification du temporisateur en faisant remonter le piston à la main, ce qui devrait provoquer une certaine résistance.
	Le ressort de soupape d'air est manquant, ou une pièce non spécifiée a été montée.	Vérifier qu'un ressort correct est bien monté, ou en monter un autre au besoin.
	Le calage de l'allumage est incorrect.	Vérifier et faire un nouveau réglage suivant les besoins.
	Le fonctionnement de la tringlerie d'accélération est défectueux.	Vérifier le fonctionnement de la tringlerie d'accouplement entre les carburateurs ainsi que le fonctionnement des accouplements secondaires; faire un nouveau réglage et remplacer les pièces au besoin.
3. La consommation de carburant est trop élevée. 1 et 2 plus les suivants:	Fuites provenant des connexions de carburant, des raccords de cuve à niveau constant ou des anneaux toriques d'étanchéité.	Remplacer les joints d'étanchéité et les anneaux toriques suivant les besoins.
4. Frein moteur manquante.	Clapet de dérivation défectueux.	Remplacer le clapet de dérivation par un ensemble neuf.
	Les papillons collent.	Vérifier le fonctionnement de la tringlerie d'accélération et faire un nouveau réglage.
	Le retard à l'allumage ne fonctionne pas.	Vérifier le réglage de l'allumage au régime de ralenti et s'assurer que le système de retard fonctionne correctement.
5. Le moteur manque de puissance	Le diaphragme est endommagé.	Faire une vérification et remplacer le diaphragme s'il est mal monté ou endommagé.
	L'arrivée de carburant est faible.	Vérifier le débit de la pompe à carburant. Vérifier si le pointeau est bien positionné dans son siège.

REMARQUE: Dans le but de s'assurer que les règlements administratifs gouvernant les émissions de l'échappement sont rigoureusement suivis, les pièces suivantes **ne doivent pas** être changées ni modifiées de quelque façon que ce soit:

L'ensemble de gicleurs; la soupape à air; le couvercle de dépression; la position du pointeau de dosage de carburant.

Les pièces suivantes ne doivent pas être réglées au cours des opérations de service, mais doivent être complètement remplacées par des ensembles neufs réglés à l'usine:

Le compensateur de température, le ressort de rappel de la soupape à air, l'ensemble de dérivation, l'ensemble de démarreur.

EPURATEUR D'AIR

Dépose et pose 19.10.01

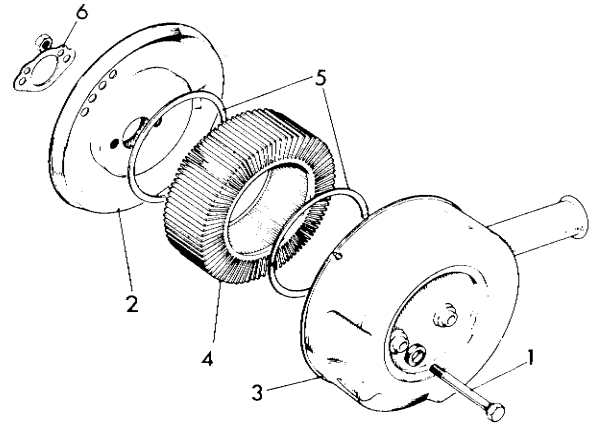
Remplacement de la cartouche 19.10.08

Dépose

1. Déposer deux boulons, rondelles ordinaires et de caoutchouc, fixant l'épurateur d'air au carburateur.
2. Soulever l'épurateur d'air pour le dégager.
3. Séparer les pièces.
4. Déposer le joint d'étanchéité du carburateur.

Pose

5. Nettoyer l'épurateur d'air, ou le remplacer au besoin et monter un nouveau joint d'étanchéité.
6. Faire l'inverse des opérations de 1 à 3. Ne pas serrer à l'excès les boulons de fixation de l'épurateur d'air.



MTO 563

CARBURATEUR

Réglage et synchronisation

19.15.02

Outil de service No. S353.

REMARQUE: On a présumé, avant de décrire l'opération suivante, que tous les réglages sont incorrects.
En conséquence, ne pas faire les opérations qui ne s'appliquent pas aux besoins.

Réglage de la tringlerie de commande et du régime de ralenti.

1. Déposer l'épurateur d'air (deux boulons).
2. Desserrer entièrement les écrous de butée du câble d'accélérateur.
3. Desserrer la vis de ralenti rapide afin d'obtenir un jeu maximum de came.
4. Tourner la vis de ralenti jusqu'à ce que le papillon se soit tout juste fermé, puis faire tourner la vis de 1 1/2 tours dans le sens des aiguilles d'une montre afin de fournir un réglage de repère.
5. S'assurer que le bouton de commande de mélange situé sur le tableau de bord est poussé complètement contre celui-ci, dans la position 'IN', et que la came se trouve complètement positionnée vers l'arrière contre sa butée.
6. Mettre le moteur en marche et le faire tourner jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement.
7. Régler la vitesse du moteur de 800 à 850 t/m environ en tournant la vis de ralenti, puis arrêter le moteur.
8. Desserrer le contre écrou et régler la vis de réglage d'accouplement jusqu'à ce que l'axe de chape se soit déplacé vers les fentes des supports de tringlerie situés du côté du moteur, puis serrer le contre-écrou.

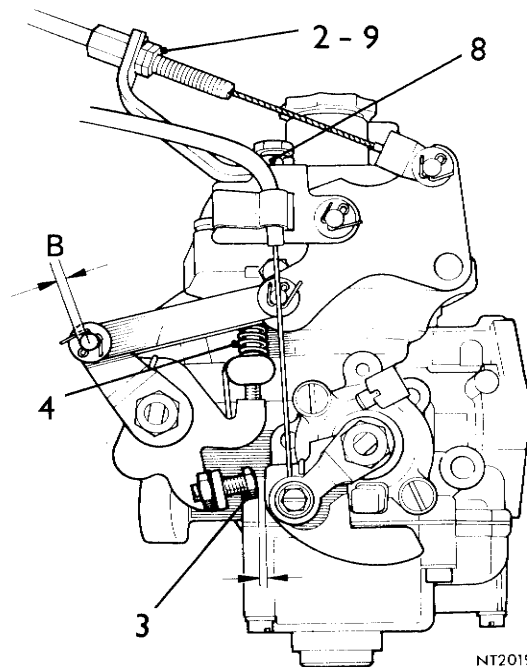
REMARQUE: Il est possible, en déplaçant indépendamment le support de l'axe de papillon de déterminer avec exactitude la position de l'axe de chape dans la fente 'B'. Le jeu libre de l'accouplement est nécessaire pour obtenir un réglage de ralenti rapide sans pour cela intervenir dans la position fermée du papillon.

9. Serrer les écrous de butée du câble d'accélération de façon à ce que le câble ne présente à la fois aucun jeu ni aucun grippage dans son fonctionnement.

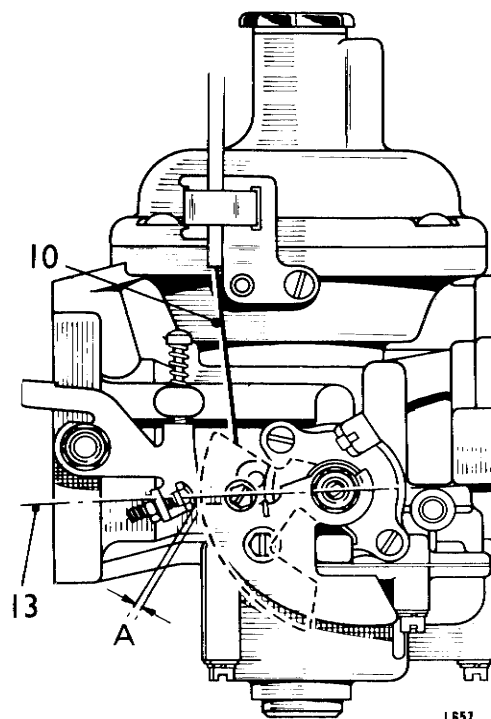
Réglage de ralenti rapide

10. S'assurer que le câble de commande de mélange est correctement réglé et qu'il n'est ni lâche ni serré.
11. Régler l'écartement 'A' entre la vis de ralenti rapide et la came à 0,51 - 0,64 mm (0,020 - 0,025 de pouce).
12. Mettre le moteur en marche.
13. Tirer sur le bouton de commande de mélange jusque ce que la came se tourne à une position où le pivot de came, la vis de bridage de câble et la vis de ralenti rapide se trouvent tous trois alignés. Au besoin, régler la vitesse de ralenti rapide afin d'atteindre un régime/moteur de 1100 à 1300 t/m. puis serrer le contre-écrou.
14. Pousser le bouton de commande de mélange complètement contre le tableau de bord, dans la position 'IN'.

19.15.02 (CS)



NT2019



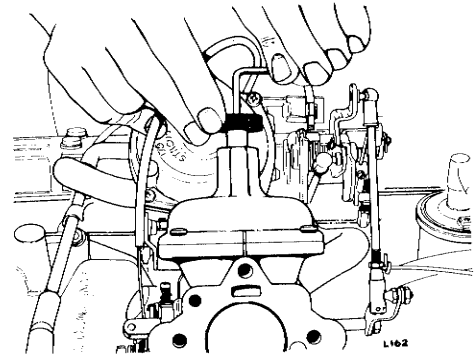
L657

15. Procéder à la vérification du niveau de C.O.



En cas de besoin, régler le mélange comme suit :

16. Déposer le temporisateur du carburateur.
17. Introduire doucement l'outil S353 dans le dashpot jusqu'à ce que la partie extérieure de l'outil s'engage dans la soupape à air et que sa partie intérieure s'engage dans l'hexagone du bouchon de réglage du pointeau.
18. Tenir l'outil fermement et faire tourner la partie intérieure de l'outil dans le sens des aiguilles d'une montre pour enrichir le mélange, ou dans la direction opposée pour le rendre plus faible.
19. Faire la vérification indiquée à l'opération 15 et répéter cette vérification au besoin.
20. Faire l'appoint du dashpot (voir opération 7 de la rubrique de l'entretien) et remettre l'amortisseur en position.
21. Monter l'épurateur d'air.
22. Vérifier, et au besoin régler le régime de ralenti afin de l'établir à 800 - 850 t/m.
23. Arrêter le moteur.



CARBURATEUR

Dépose et pose

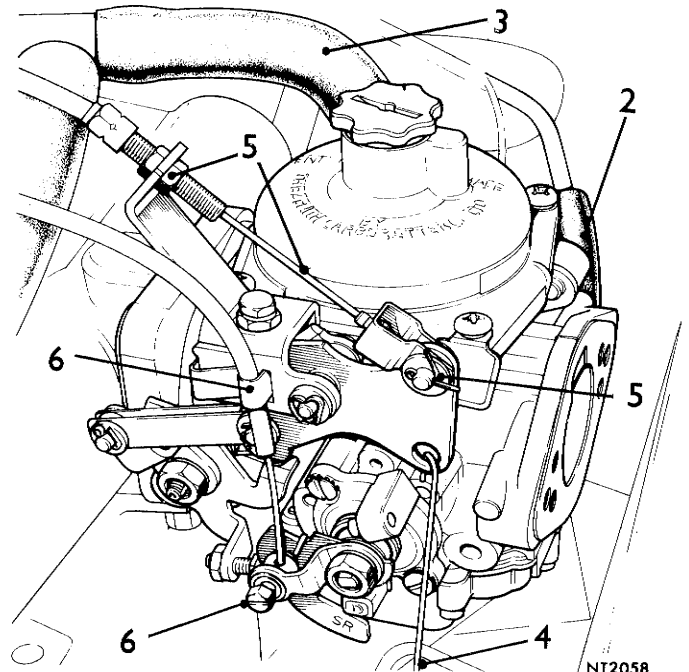
19.15.09

Dépose

1. Déposer l'épurateur d'air (deux boulons).
2. Déconnecter la conduite d'alimentation de carburant.
3. Déconnecter le tuyau allant au couvre culbuteurs.
4. Détacher le ressort de rappel de papillon.
5. Détacher la goupille fendue, la chape et les rondelles, desserrer les écrous de butée et déconnecter le câble d'accélération.
6. Dégager le câble de commande de mélange en desserrant la vis de bridage et en faisant levier sur la bride de butée pour l'enlever.
7. Déconnecter le tuyau de dépression de l'allumage.
8. Déposer les deux écrous de fixation du carburateur.
9. Soulever le carburateur et le déposer.

Pose

10. Remplacer les joints de carburateur et d'épurateur d'air
11. Faire l'inverse des opérations de 1 à 9 et vérifier les réglages.



NT2058

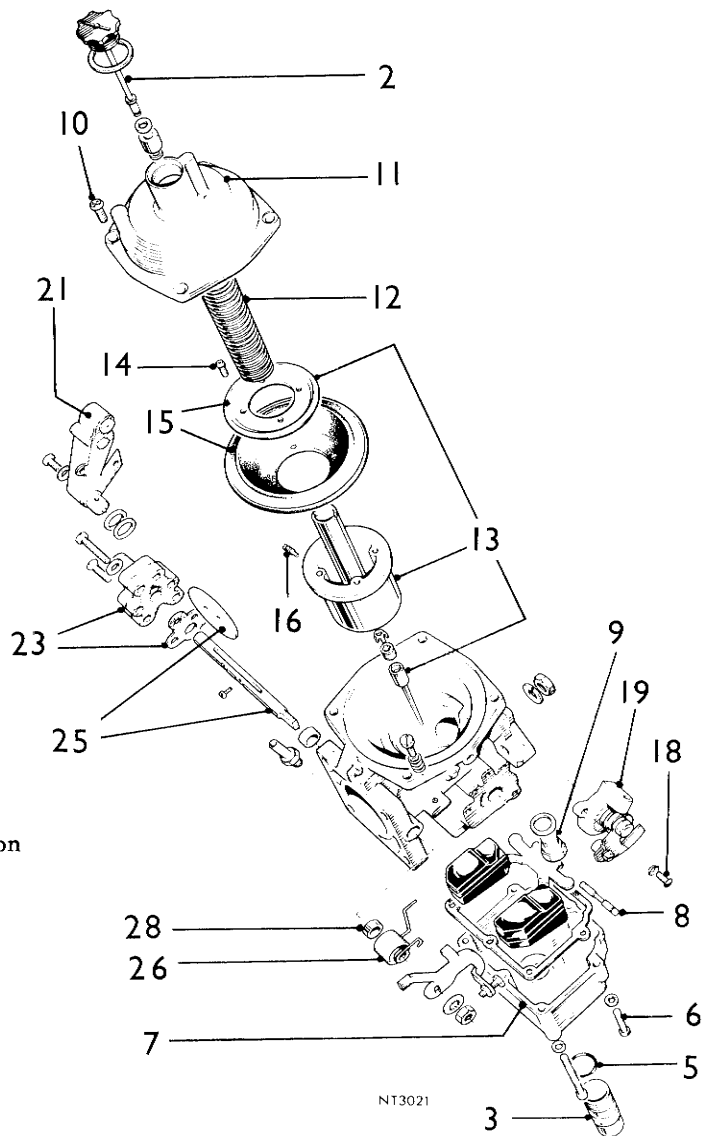
CARBURATEUR

Révision et réglage

19.15.17

Outil de service No. S353

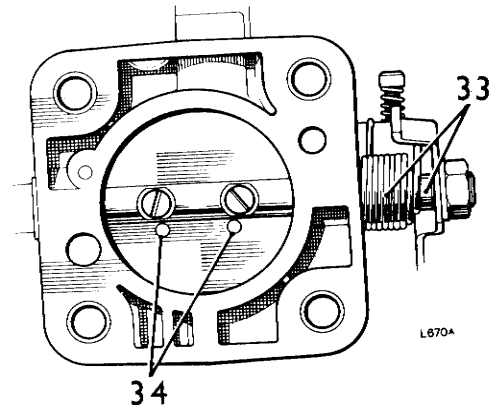
1. Déposer le carburateur. 19.15.09
2. Déposer le temporisateur.
3. Déposer le bouchon inférieur.
4. Vider l'huile et le carburant du carburateur.
5. Déposer l'anneau torique du bouchon.
6. Déposer six vis fixant la cuve à niveau constant au corps du carburateur.
7. Déposer la cuve à niveau constant.
8. Déposer l'ensemble de cuve à niveau constant en faisant levier avec douceur pour dégager l'axe des brides qui le retiennent à chaque extrémité.
9. Déposer le pointeau.
10. Déposer quatre vis fixant le couvercle supérieur au corps.
11. Déposer le couvercle supérieur.
12. Déposer le ressort.
13. Déposer l'ensemble de soupape à air.
14. Déposer quatre vis fixant le diaphragme et retenant l'anneau contre l'ensemble de soupape à air.
15. Déposer le diaphragme et l'anneau de fixation.
16. Desserrer la vis sans tête située dans le côté de la soupape à air.
17. Introduire l'outil S353 dans la queue de la soupape à air, tourner d'environ deux tours dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, retirer le pointeau et son logement en tirant avec fermeté et tout droit avec les doigts.
18. Enlever deux vis fixant le dispositif de démarrage au corps de carburateur.
19. Déposer le dispositif de démarrage.
20. Déposer deux vis fixant le compensateur de température au corps.
21. Déposer le compensateur de température ainsi que deux rondelles de caoutchouc de diamètres différents.
22. Déposer trois vis (à fente) fixant la soupape de dérivation au corps.
23. Déposer la soupape de dérivation et le joint d'étanchéité.
24. Déposer deux vis fixant le papillon à l'axe.
25. Faire tourner l'axe et déposer le papillon.
26. Déposer le ressort de rappel de l'axe.
27. Déposer l'axe et le ressort.
28. Déposer les joints d'axe du corps en les accrochant à l'aide d'un petit tournevis.
29. Laver toutes les pièces dans un carburant propre, les laisser sécher ou se servir d'air comprimé. Poser toutes les pièces sur une surface bien propre. Mettre au rebut tous les joints d'étanchéité.
30. Inspecter toutes les pièces en cas d'usure, et plus particulièrement le pointeau et son siège. La soupape d'air et le diaphragme doivent être remplacés, à moins que leur état ne soit satisfaisant de façon tout-à-fait exceptionnelle.
31. Se servir d'air comprimé bien propre afin de souffler à travers toutes les ouvertures, le pointeau et le boîtier de démarrage.



A suivre

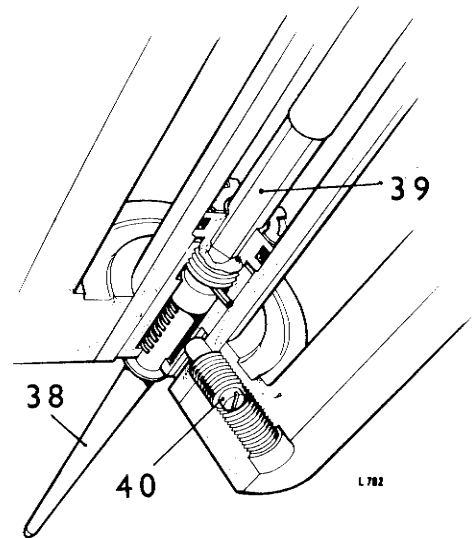


32. Monter des joints d'axe sur le corps, en tapotant doucement pour les mettre en bonne position. S'assurer que les recouvrements métalliques des joints sont de niveau avec le corps du carburateur.
33. Introduire l'axe en même temps que le ressort de rappel d'axe de charge et de positionnement.
34. Introduire le papillon comportant deux points en saillie, l'un en dehors de l'axe et l'autre en-dessous de celui-ci et serrer les vis.



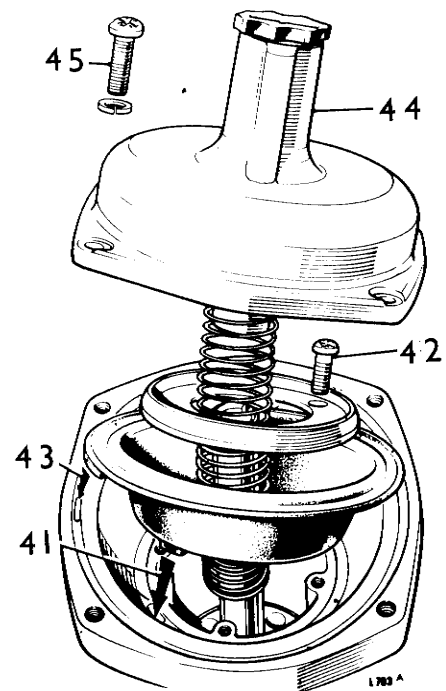
35. Monter le boîtier de démarrage et serrer les vis.
36. Monter la soupape et le joint de dérivation et serrer les vis.
37. Monter le compensateur de température et serrer les vis.
38. Introduire l'ensemble de logement de pointeau dans le bas de la soupape à air.
39. Engager l'outil S353, en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, dans le but d'engager les filetages de l'ensemble de pointeau au moyen de la vis de réglage; continuer à tourner jusqu'à ce que le logement de pointeau soit aligné avec la vis sans tête.
40. Serrer la vis sans tête.

REMARQUE: La vis sans tête ne se serre pas sur le logement de pointeau, mais elle se positionne dans la fente. Ceci permet de s'assurer, pendant le réglage, que le pointeau se maintiendra dans sa position de fonctionnement, c-à-d. qu'il sera décentré, au moyen d'un ressort se trouvant dans le logement de pointeau, en direction du côté de l'épurateur d'air du carburateur.



41. Monter le diaphragme, en positionnant sa languette intérieure dans le creux de la soupape à air.
42. Monter l'anneau de retenue du diaphragme et fixer en position à l'aide de quatre vis.
43. Monter l'ensemble de soupape à air, en positionnant la languette extérieure et le rebord du diaphragme dans les creux prévus à cet effet dans le corps du carburateur.
44. Monter le couvercle supérieur en s'assurant que la partie bombée située sur le collier de logement est tournée en direction de l'arrivée d'air.
46. Monter et serrer uniformément les vis fixant le couvercle supérieur.

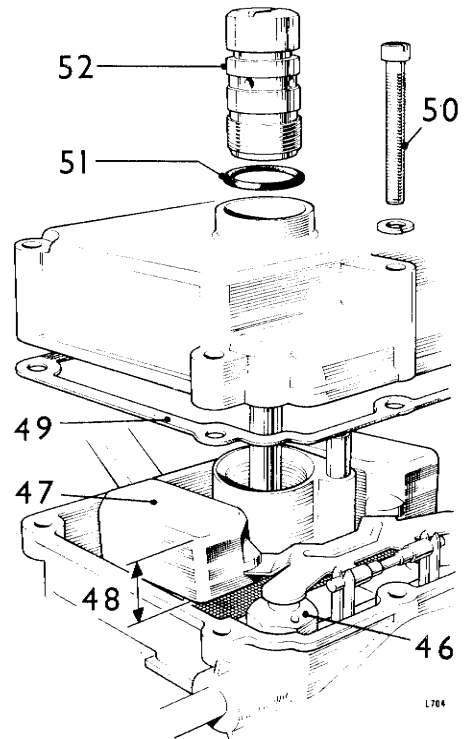
A suivre



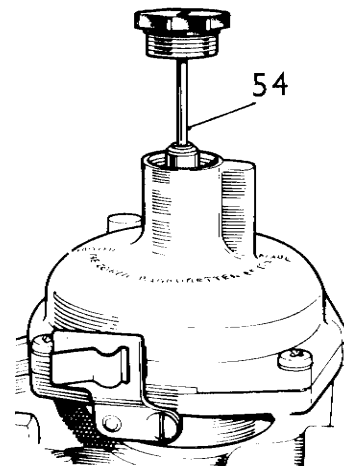
46. Monter le pointeau et les joints d'étanchéité, et serrer.
47. Monter l'ensemble de flotteurs en faisant levier avec douceur sur la goupille de pivot pour la mettre en position correcte.
48. Vérifier la hauteur des flotteurs en mesurant la distance entre la surface du joint de carburateur et le point le plus élevé de flotteur.

REMARQUE: Les hauteurs de flotteurs doivent être égales et réglées entre 16 et 17 mm. (0,625 à 0,672 de pouce). Le réglage se fait en recourbant les pattes, en s'assurant que la patte est positionnée sur le pointeau à angle droit.

49. Poser le joint d'étanchéité de la cuve à niveau constant.
50. Poser la cuve à niveau constant et fixer en position au moyen de six vis.
51. Poser l'anneau torique sur le bouchon inférieur.
52. Poser le bouchon inférieur.



53. Poser le carburateur, 17.15.09
54. Remplir le temporisateur de dashpot du carburateur avec de l'huile à moteur utilisée à la saison de l'année; se servir du temporisateur comme règle de jauge d'huile, de sorte que le bouchon fileté soit à 6 mm. (0,25 de pouce) au-dessus du dashpot au moment où l'on ressent de la résistance.
55. Poser le temporisateur.
56. Régler le carburateur, 19.15.01.



POINTEAU DE CUVE A NIVEAU CONSTANT

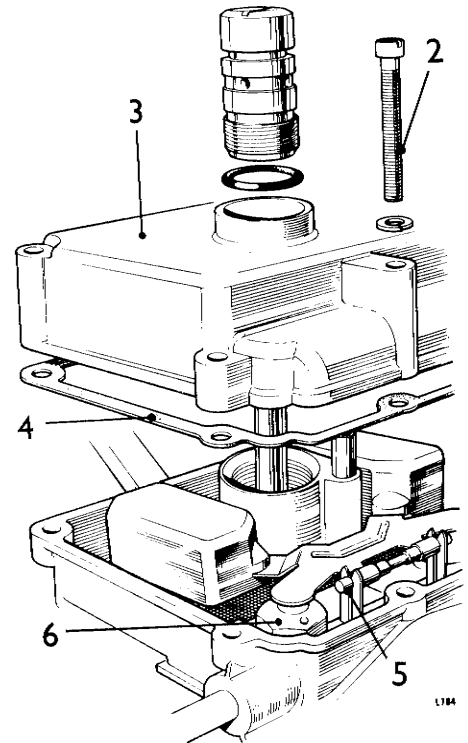
Dépose et pose 19.15.24

Dépose

1. Déposer le carburateur. 15.19.09 .
2. Déposer six vis retenant la cuve à niveau constant au corps.
3. Déposer la cuve à niveau constant.
4. Déposer le joint d'étanchéité.
5. Déposer l'ensemble de flotteur en faisant levier avec douceur à chaque extrémité de l'attache d'axe.
6. Déposer le pointeau.

Pose

7. Faire l'inverse des opérations de 1 à 6 - remplacer le joint.



NIVEAUX DE CUVE A NIVEAU CONSTANT

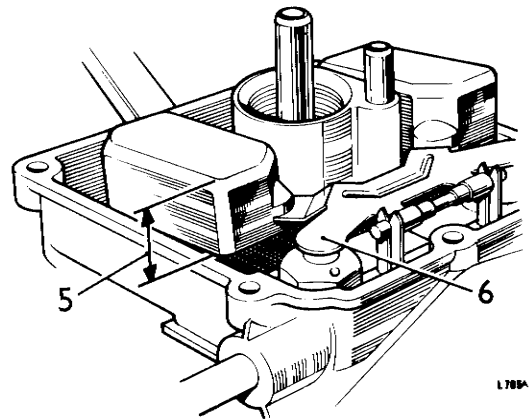
Vérification et réglage 19.15.32

1. Déposer le carburateur. 19.15.09.
2. Déposer six vis fixant la cuve à niveau constant au corps.
3. Déposer la cuve à niveau constant.
4. Déposer le joint d'étanchéité.
5. Vérifier la distance entre la surface du joint sur le corps du carburateur et le point le plus élevé de chaque flotteur.

REMARQUE: La hauteur de chaque flotteur doit être égale et correcte par rapport au réglage de repère qui doit s'établir entre 16 et 17 mm (0,625 à 0,672 de pouce).

Réglage

6. Recourber la patte afin d'obtenir le réglage correct, en s'assurant que la patte est positionnée sur le pointeau à angles droits.
7. Poser un nouveau joint d'étanchéité et faire l'inverse des opérations de 1 à 3.



DIAPHRAGME

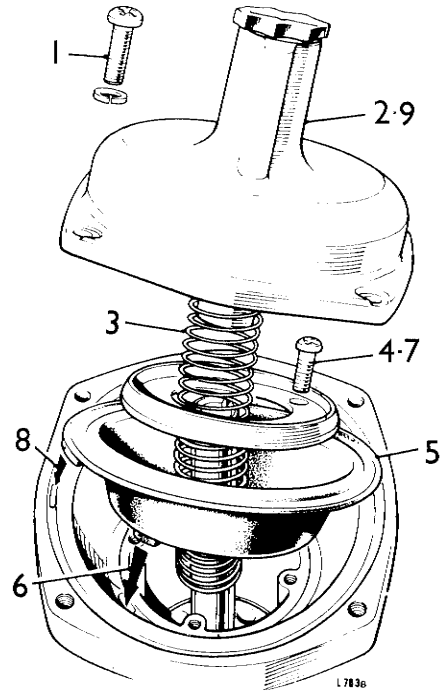
Dépose et pose 19.15.35

Dépose

1. Déposer quatre vis fixant le couvercle supérieur au carburateur.
2. Soulever le couvercle supérieur pour le déposer.
3. Déposer le ressort.
4. Déposer la plaque de retenue de diaphragme (quatre vis).
5. Déposer le diaphragme.

Pose

6. Monter le diaphragme, en positionnant la languette intérieure dans le creux de la soupape d'air.
7. Monter la plaque de retenue, en s'assurant que le diaphragme est correctement positionné dans son siège, et serrer les vis.
8. Positionner la languette extérieure de diaphragme dans le creux prévu dans le corps du carburateur, et la jante de rebord dans la rainure annulaire.
9. Poser le couvercle supérieur, en serrant les vis de fixation uniformément.



TRINGLERIE DE PAPILLON

Dépose et pose 19.20.07

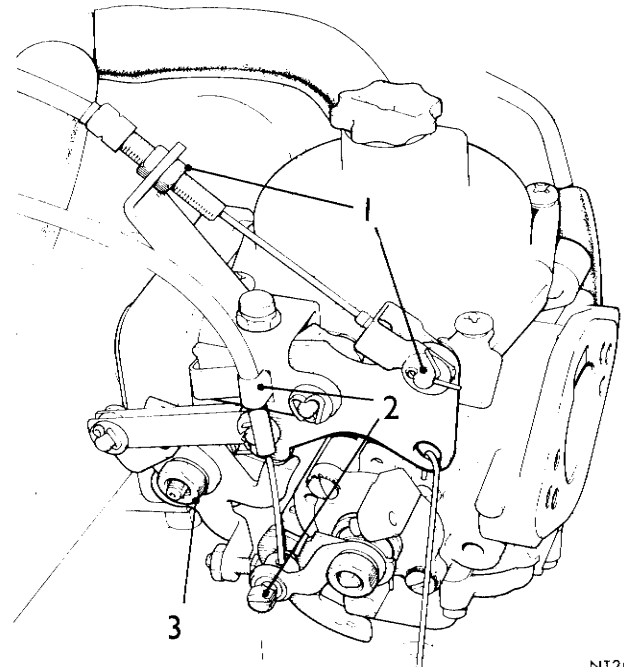
Dépose

1. Déposer la goupille fendue, la rondelle et la chape; desserrer les écrous de butée et déconnecter le câble de commande de papillon.
2. Dégager le câble de commande de mélange en desserrant la vis de bridage et en faisant levier pour dégager l'attache de butée.
3. Déposer l'écrou situé sur l'axe de papillon.
4. Enlever la languette et déposer les deux vis fixant le support de butée supérieur au carburateur.
5. Déposer la tringlerie.

Pose

6. S'assurer que tous les raccords de tringlerie se meuvent librement et ne sont pas usés. Huiler légèrement et faire l'inverse des opérations de 1 à 5.

REMARQUE: Une certaine liberté de jeu est prévue dans la tringlerie au point "A". Elle ne doit pas être confondue avec l'usure et on ne doit pas tenter de faire un réglage destiné à corriger cette liberté de jeu.



19.15.35
19.20.07 (CS)