

2 MOTEUR

SYSTÈME DE CARBURANT Carburateur Solex

CARBURATEUR SOLEX AVEC STARTER AUTOMATIQUE, MODELES DES ANNEES 1967 ET 1968. DEPOSE ET MONTAGE

Dépose

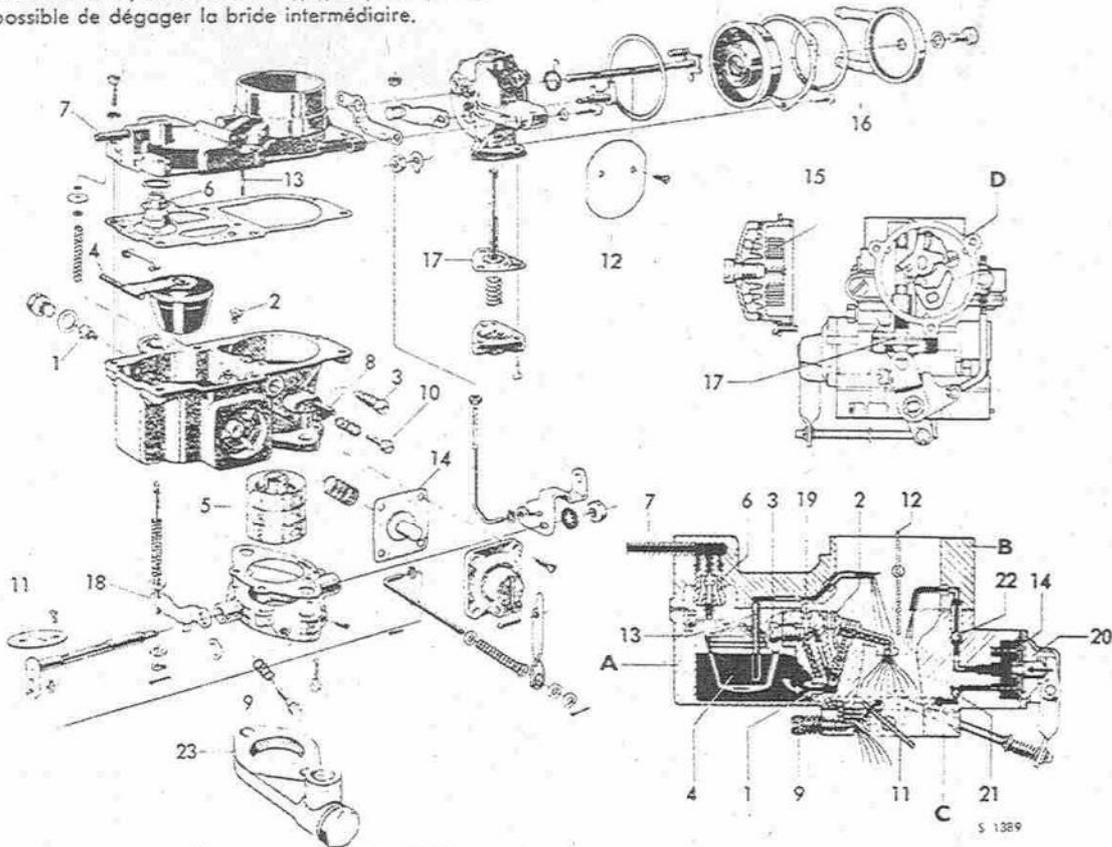
1. Vider une partie du liquide de refroidissement.
2. Retirer le filtre à air.
3. Débrancher les tuyaux de starter automatique.
4. Dégager la tringlerie d'accélérateur et la conduite de vide.
5. Retirer la conduite de carburant.
6. Déposer le carburateur.
7. Au carburateur 32 PDSIT-4 s'applique de plus: débrancher le tuyau du cache-soupapes pour qu'il soit possible de dégager la bride intermédiaire.

8. Couvrir, avec précaution, l'ouverture de la tubulure d'admission.

Montage

Monter la bride intermédiaire avec des joints neufs. S'applique au carburateur 32 PDSIT-4.

1. Mettre un joint neuf, monter le carburateur et le bloquer uniformément.
2. Monter la conduite de carburant et la conduite de vide.
3. Monter la commande d'accélérateur.
4. Monter les tuyaux de liquide de refroidissement et serrer les colliers.
5. Refaire le plein de liquide de refroidissement et purger le système.
6. Monter le filtre à air.



CARBURATEUR SOLEX, SCHEMA DE PRINCIPE

1. Gicleur principal
2. Gicleur d'émulsion
3. Gicleur d'essence de ralenti
4. Flotteur
5. Diffuseur
6. Clapet de flotteur
7. Raccord, tuyau de carburant
8. Raccord, tuyau de vide, distributeur
9. Vis de richesse, mélange de ralenti
10. Vis de réglage, ralenti
11. Papillon des gaz
12. Papillon de starter
13. Tube de refoulement, système d'appoint (Econostat)

14. Membrane, pompe d'accélération
15. Ressort bilame, starter automatique
16. Raccords de liquide de refroidissement
17. Membrane, réglage de vide, starter automatique
18. Dispositif de commande, ventilation de cuvette. (Seulement sur le 32 PDSIT-4)
19. Gicleur de ralenti, air (alésage)
20. Pompe d'accélération
21. Soupape d'admission
22. Soupape d'évacuation, pompe d'accélération
23. Bride intermédiaire

- A Cuvette de flotteur
B Couvercle, cuvette de flotteur
C Carter de papillon
D Carter, starter automatique

Démontage

1. Retirer le circlip de la tige de commande entre le starter automatique et le papillon des gaz. Dégager la tringie du bras de papillon des gaz.
2. Dévisser le couvercle de la cuvette de flotteur et l'enlever. Retirer le joint.
3. Dévisser et retirer le pointeau.
4. Enlever le flotteur de la cuvette de flotteur.
5. Enlever le bouchon de la cuvette de flotteur et retirer le gicleur principal.
6. Retirer le gicleur de la pompe d'accélération (au-dessus de cette dernière).
7. Dévisser et retirer le gicleur de ralenti et le gicleur d'émulsion.
8. Dévisser et retirer le couvercle de la pompe d'accélération et contrôler la membrane.
9. Dévisser et retirer la vis de richesse du ralenti.
Au carburateur 32 PDSIT-4 s'applique de plus:
10. Retirer la valve de la bride intermédiaire.

Assemblage

N. B.

Insuffler de l'air comprimé à travers tous les canaux et gicleurs. Remplacer toutes les pièces entrant dans le jeu de joints et de réparation.

1. Monter le ressort, la membrane et le couvercle de la pompe d'accélération.
2. Monter le gicleur de la pompe d'accélération.
3. Visser en place le gicleur de ralenti et le gicleur d'émulsion.
4. Visser avec précaution la vis de richesse à fond et redévisser d'un tour entier.
5. Monter le flotteur.
6. Visser le pointeau avec le joint d'origine dans le couvercle de la cuvette de flotteur.
7. Monter un joint neuf.
8. Monter et bloquer le couvercle de la cuvette de flotteur.
9. Faire passer le tube entre le starter automatique et le papillon des gaz dans le bras de papillon et bloquer avec le circlip.
10. Régler le bras de papillon en position semi-ouverte et avec les doigts fermer simultanément totalement le papillon de starter. Maintenir immobile le bras de papillon. Le papillon des gaz doit alors être entr'ouvert. Le jeu entre le papillon et la bride doit être de 0,8 mm, ce qui peut se mesurer avec un fil ou une mèche de même diamètre. Pour le réglage, dévisser les écrous sur la tige de liaison pour le ralenti rapide, après quoi, régler la tige pour que le papillon ait la position correcte. Rebloquer la tige et la verrouiller en position correcte. Pour le réglage final, voir sous "Réglage du starter automatique".

Au carburateur 32 PDSIT-4 s'applique de plus: monter la valve de la bride intermédiaire.

CONTRÔLE ET RÉGLAGE DU NIVEAU DE FLOTTEUR

Le niveau de carburant dans la cuvette de flotteur doit être mesuré au ralenti et sa valeur nominale doit être de 15 ± 1 mm. Le niveau est déterminé par l'épaisseur de la rondelle d'étanchéité du clapet de flotteur. Si le niveau est trop haut, monter une rondelle plus épaisse et s'il est trop bas, une rondelle plus mince. Le niveau de flotteur est mesuré à partir du plan du couvercle de cuvette de flotteur jusqu'au niveau de carburant. Effectuer de préférence la mesure avec un tube de refoulement 786230 qui est branché à la place du bouchon de gicleur sur la cuvette de flotteur.

RÉGLAGE DU RALENTI

N. B.

Le réglage doit se faire quand le moteur a atteint la température de travail et suivant le kilométrage du moteur, le réglage doit être précédé du contrôle de l'écartement des électrodes des bougies, du calage de l'allumage et du jeu des soupapes.

1. Réduire le régime au maximum, ou pas plus de 500 rev/min.
2. Régler la vis de richesse de façon à permettre un fonctionnement du moteur le plus régulier possible.
3. Allumer l'éclairage route et augmenter le régime avec la vis de ralenti jusqu'à 800-900 rev/min.

RÉGLAGE DU STARTER AUTOMATIQUE

Cette opération comprend deux temps: le réglage du papillon de starter et le réglage du ralenti rapide. Une description de ces travaux est donnée ci-dessous.

Réglage du papillon de starter

Réglage de la température

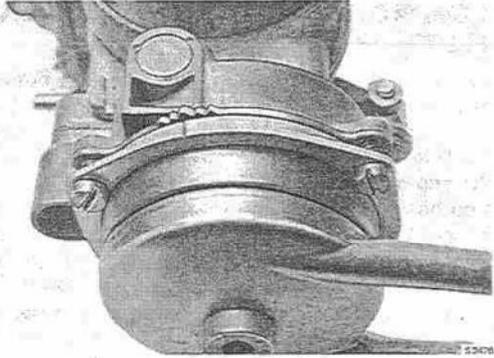
Le starter automatique est mis point façon à ce que le papillon s'ouvre complètement à la température d'entre 60 et 65°C.

La marque de réglage sur le carter tournant de thermostat doit coïncider avec celle du milieu de cinq marques de réglage fixes qui constituent la plage de réglage. Voir fig.

Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour retarder l'ouverture du starter.

2 MOTEUR

SYSTÈME DE CARBURANT Carburateur Solex



REGLAGE DU CARTER DE THERMOSTAT

Réglage du carter de thermostat après démontage

1. Accrocher le ressort bimétal sur le disque entraîneur. Faire tourner le carter de thermostat sur le chemin le plus court jusqu'à faire coïncider les marques de réglage.
2. Vérifier que le papillon de starter tire dans le sens de fermeture.

Réglage du ralenti rapide

1. Déposer le filtre à air.
2. Faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de travail. Allumer l'éclairage-route.
3. Brancher un compte-tours sur le moteur.
4. Régler le régime de ralenti prescrit, soit 800—900 rev/min.
5. En fermant un peu le papillon de starter, il touche la butée du dispositif automatique de démarrage. Le maintenir dans cette position, tout en le pressant contre la butée.
6. Ouvrir prudemment le papillon des gaz, de sorte que le papillon de starter puisse se mouvoir vers la prochaine butée. Ensuite, relâcher prudemment le papillon des gaz, puis le papillon de starter. La butée pour augmenter le ralenti se trouve maintenant dans la première position (la première passe) sur le disque à segments.
7. Il ne faut pas maintenant toucher à la commande des gaz, sinon le disque à segments retourne dans la position zéro. Pour plus de sûreté, pousser fortement avec les doigts la tige de commande vers le haut.
8. Lorsque le papillon des gaz est dans cette position, le régime doit se trouver entre 1200—1300 rev/min. Régler la longueur de la tige de commande.
Augmentation du régime — allonger la tige
Diminution du régime — raccourcir la tige

N. B.

Après ce réglage, vérifier que la tige de commande ne se coince pas dans le levier de la commande des gaz en raison d'une torsion lors du serrage des deux écrous de réglage.

9. Afin de vérifier que toutes les passes du ralenti rapide fonctionnent (voir la page 200-6), il faut contrôler le régime de la troisième passe. Celui-ci doit être de 2600—2000 rev/min.
10. Vérifier à nouveau le régime de ralenti. Au besoin, régler.
11. Débrancher le compte-tours et monter le silencieux d'admission. En principe, les réglages précités ne doivent être effectués que lorsque le moteur démarre difficilement à basse température et qu'un contrôle a montré qu'il n'y a pas d'autres défauts.

Carburateur FoMoCo avec starter automatique a partir du Modèle de l'année 1969

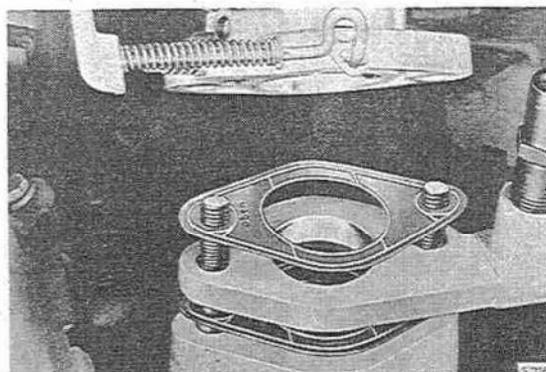
Dépose et montage

Dépose

1. Retirer le filtre à air.
2. Débrancher les tuyaux flexibles de liquide de refroidissement du starter automatique.
3. Dégager la tringlerie de l'accélérateur.
4. Retirer les conduites de carburant et de vide.
5. Déposer le carburateur.
6. Couvrir l'ouverture de la tubulure d'admission.

Montage

1. Monter des garnitures neuves sous la bride intermédiaire et sous le carburateur.
Veiller à ce que la face marquée "Oben" est tournée vers le haut.

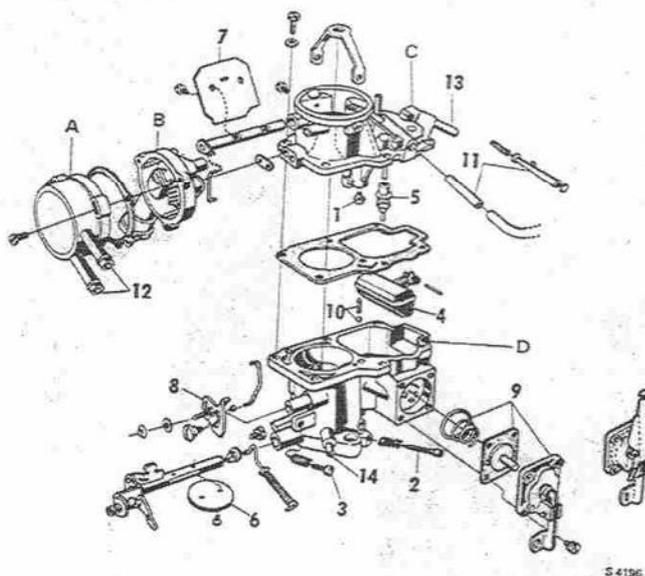


POSITION DE MONTAGE DES GARNITURES

2. Rebrancher les conduites de carburant et de vide.
3. Monter la tringlerie de l'accélérateur.
4. Rebrancher les tuyaux flexibles de liquide de refroidissement.
5. Monter le filtre à air.

NB

Le carburateur comporte une garniture spéciale qu'il ne faut pas confondre avec la garniture des carburateurs Solex.



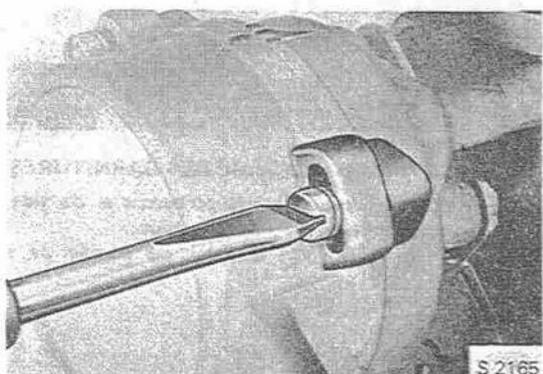
CARBURATEUR FoMoCo, SCHEMA DE PRINCIPE

- | | |
|--|--|
| 1. Gicleur principal | 10. Bille et poids, canal d'essence d'accélération |
| 2. Vis de richesse, mélange de ralenti | 11. Ventilation de cuvette, exécutions diverses |
| 3. Vis de ralenti | 12. Reccord de liquide de refroidissement |
| 4. Flotteur | 13. Raccord d'essence |
| 5. Soupape de flotteur | 14. Raccord de dépression, distributeur |
| 6. Papillon des gaz | A. Carter de ressort bilame |
| 7. Papillon de starter | B. Carter de papillon de starter |
| 8. Disque à pas | C. Couvercle de cuvette |
| 9. Pompe d'accélération | D. Cuvette |

Démontage et assemblage

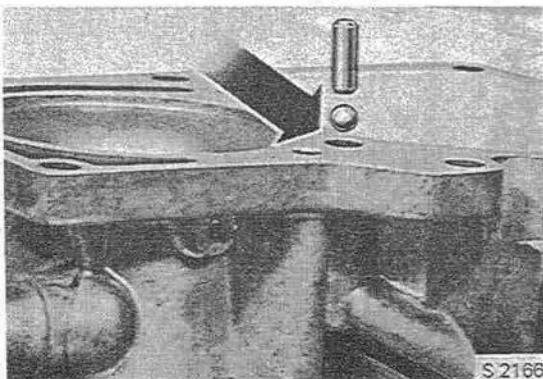
Démontage

1. Retirer les trois vis et démonter le carter du ressort bilame.



DESSERRAGE DES VIS DE CARTER DU RESSORT BILAME

2. Détacher le disque à pas du carter de papillon des gaz.
3. Desserrer les vis d'attache du couvercle de carter de flotteur et le retirer. Prendre soin de ne pas égarer le ressort de la ventilation de carter de flotteur. Enlever la garniture. Enlever la bille et le peson du canal de combustible de la pompe d'accélération en renversant la carter de la pompe.



BILLE ET PESON DU CANAL DE COMBUSTIBLE DE LA POMPE D'ACCELERATION

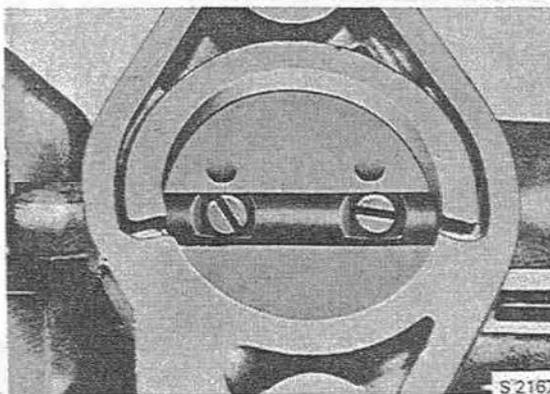
4. Desserrer les vis du couvercle de la pompe d'accélération et retirer le couvercle, la membrane et le ressort.
5. Dégager le tringle de liaison du levier d'arbre de papillon des gaz et enlever le levier.
6. Retirer la vis de richesse et la vis de réglage de ralenti, tout en prenant soin du ressort.
7. Démontez le papillon des gaz.

8. Enlever à la lime les aspérités éventuelles des trous de vis de l'arbre de papillon des gaz. Retirer l'arbre.
9. Enlever le flotteur. Dévisser le pointeau.
10. Dévisser le gicleur principal.
11. Détacher du carburateur le carter de starter automatique.
12. Extraire les goupilles du support de filtre à air et retirer celui-ci.
13. Démontez le papillon de starter.
14. Enlever à la lime les aspérités éventuelles des trous de vis de l'arbre de papillon de starter. Retirer l'arbre.

Assemblage

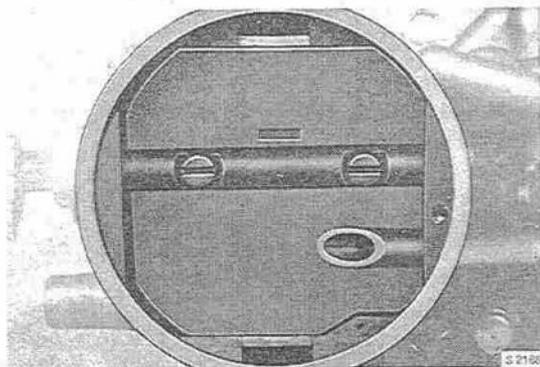
Nettoyer le carburateur. Insuffler de l'air comprimé à travers tous les canaux et gicleurs. Remplacer les garnitures et les pièces défectueuses.

1. Monter dans son carter l'arbre du papillon des gaz. Monter à l'arbre de papillon le levier de commande de la pompe d'accélération. La face du levier marquée d'un 0 doit être tournée en dehors.
2. Monter le papillon des gaz de façon à ce que les deux enfoncements qui y ont été pratiqués soient tournés vers le bas, lorsque le papillon est en position fermée. Avant de serrer les vis, veiller à ce que le papillon est bien centré lorsqu'il est en position fermée. Vérifier le bon fonctionnement de l'arbre.



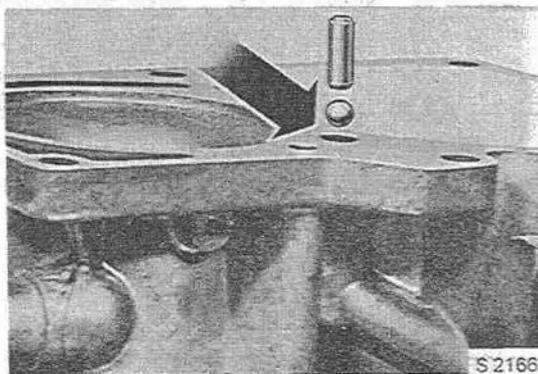
POSITION DE MONTAGE DE PAPILLON DES GAZ

3. Monter la vis de ralenti et la vis de richesse avec ses ressorts.
4. Monter le tringle de liaison entre le levier de la pompe d'accélération et le levier d'arbre de papillon.
5. Monter la membrane et le ressort de la pompe d'accélération. Il est à remarquer que le côté étroit du ressort doit être placé contre la membrane. Monter le couvercle.
6. Monter l'arbre de papillon de starter. Avant de serrer les vis, vérifier que le papillon est bien centré lorsqu'il est en position fermée. Vérifier le bon fonctionnement de l'arbre.



VERIFICATION DE LA POSITION DE
MONTAGE DU PAPILLON DE STARTER

7. Monter le support du filtre à air et le fixer à l'aide des goupilles.
8. Monter le carter et la garniture de starter automatique, et engager le tringle de liaison à l'arbre de papillon de starter.
9. Monter le gicleur principal.
10. Monter le pointeau et le flotteur. En ce qui concerne la vérification et réglage du niveau du flotteur, voir la page 231-7.
11. Introduire la bille et le peson dans le canal de la pompe d'accélération.

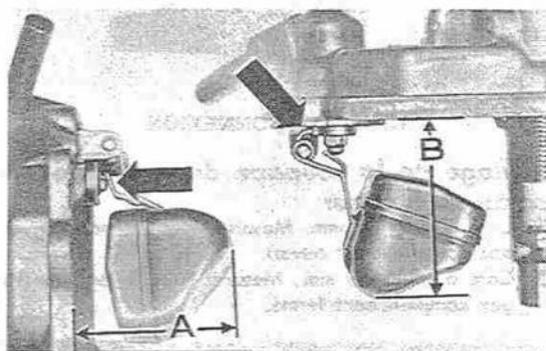


BILLE ET PESON DU CANAL DE COMBUSTIBLE
DE LA POMPE D'ACCELERATION

12. Placer le ressort de soupape de carter de flotteur au couvercle du carter de flotteur. Monter le couvercle et y introduire, ensuite, le poussoir de la soupape. Serrer le couvercle.
13. Monter le disque à pas.
14. Monter le carter du ressort bilame.

Vérification et réglage du niveau
de flotteur

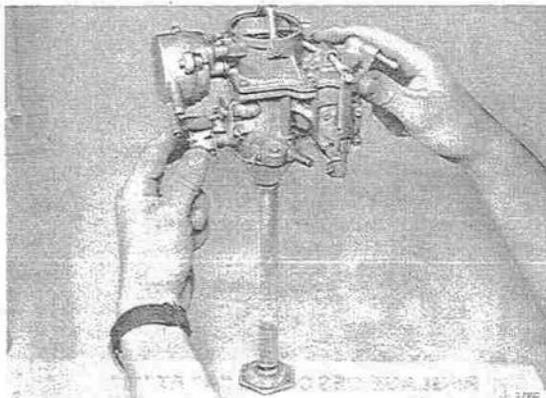
1. Pour la vérification de la cote A qui doit être de 27,5 mm, maintenir le couvercle du carter de flotteur en position verticale, afin d'éviter que la bille asservie de ressort du pointeau ne subisse aucune pression vers l'intérieur.
Lors du réglage, courber avec précaution la butée dans l'endroit indiqué par la flèche.
2. La position limite inférieure du flotteur doit être vérifiée par le mesurage de la cote B, qui doit être de 34 mm. Lors du réglage, courber avec précaution la butée dans l'endroit indiqué par la flèche.



METRAGE DE CONTROL, FLOTTEUR

Réglage de la pompe d'accélération

1. Remplir d'essence la cuvette du flotteur à l'aide d'un entonnoir et d'un tuyau souple branchés au tuyau d'arrivée d'essence.
2. Desserrer la vis de ralenti complètement pour obtenir de pompages pleins. Ouvrir le papillon à plusieurs reprises afin de remplir les canaux d'essence.
3. Maintenir le carburateur sur une éprouvette en gradins pourvue d'entonnoir, voir fig. Ouvrir le papillon une dizaine de fois avec de mouvements souples. Comparer la quantité d'essence ainsi mesurée avec la valeur donnée dans les spécifications du groupe 0.

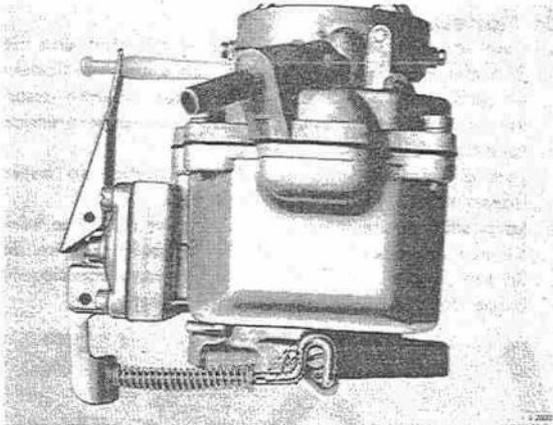


CONTROL DU REGLAGE DE LA POMPE D'ACCELERATION

4. Si la quantité d'essence mesurée n'est pas comprise dans les tolérances stipulées, régler la pompe d'accélération en courbant ou en redressant la tringle de connexion. La courbure de la tringle augmente la capacité de la pompe, son redressement la diminue.

2 MOTEUR

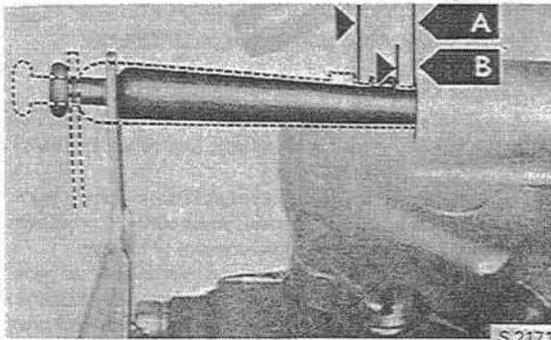
SYSTÈME DE CARBURANT Carburateur FoMoCo



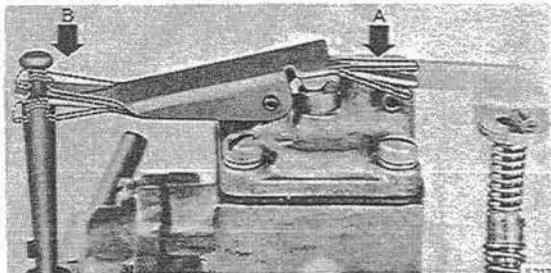
TRINGLE DE CONNEXION

Réglage de la soupape de ventilation de carter du flotteur

1. Cote A = 8—10 mm. Mesurer avec le papillon des gaz complètement ouvert.
2. Cote B = 0,2—0,3 mm. Mesurer avec le papillon des gaz complètement fermé.



METRAGE DE COTES "A" ET "B"

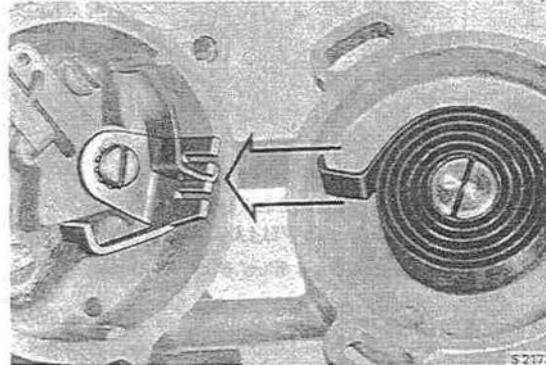


REGLAGE DES COTES "A" ET "B"

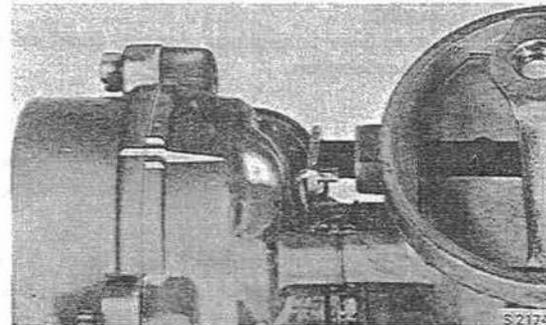
Le réglage de la cote "A" se fait en courbant la partie inférieure de la butée du levier contre la cheville de serrage. Voir figure. Le réglage de la cote "B" se fait en courbant le levier du côté du poussoir de la soupape de ventilation de carter de flotteur. Voir figure.

Réglage du starter automatique

Normalement, il n'est pas nécessaire de procéder au réglage du dispositif automatique de starter. Le marquage sur le carter du ressort bilame doit coïncider avec le marquage central du carter de starter automatique. L'extrémité libre du ressort bilame doit s'engager dans la cavité moyenne de l'entraîneur.



MONTAGE DU RESSORT BILAME



POSITION DE MONTAGE DU CARTER DE RESSORT BILAME

Reglage de commande de dépression

A. Carburateurs sans "modulating choke":

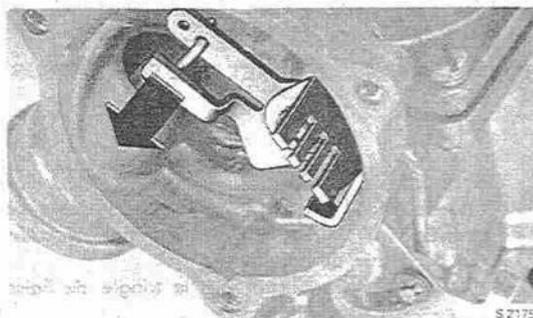
C8 GH-G

71 TW-JB

71 TW-JC

USA-C8 GH-H

1. Démontez le carter du ressort bilame.
2. Enfoncez à fond le piston à vide. Faire tourner sur son arbre le papillon de starter dans le sens de fermeture, jusqu'à ce que la butée de l'entraîneur rencontre le levier de commande du piston à vide. Dans cette position, l'ouverture du papillon de starter doit être de 4,5—5,0 mm. Comme mesureur, il peut être employé une mèche.

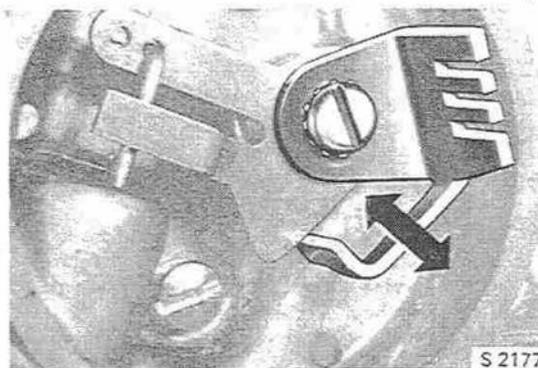


PISTON A VIDE EN POSITION COMPLETEMENT ENFONCEE



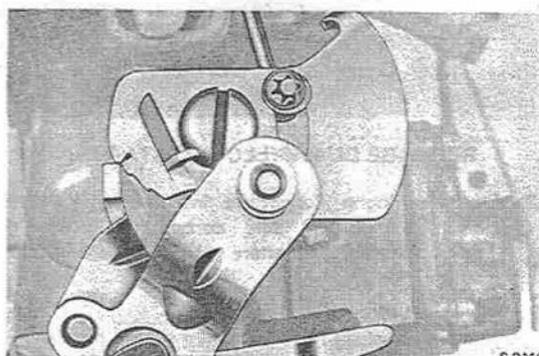
VERIFICATION DU REGLAGE

Le réglage se fait en pliant la butée de l'entraîneur.

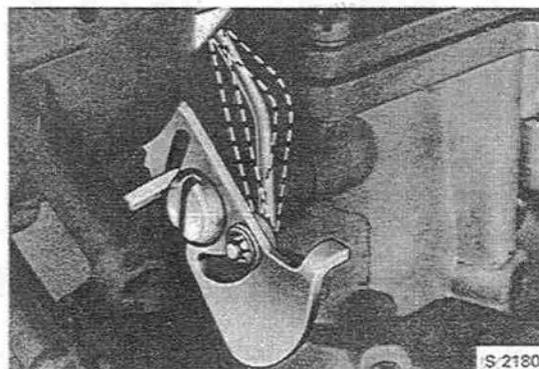


REGLAGE DE LA BUTEE D'ENTRAINEUR

3. Montez le carter du ressort bilame. Veillez à ce que le ressort est correctement monté.
4. Vérifiez la position du disque à pas à l'aide d'une mèche, voir point 2. Dans cette position, le marquage du troisième pas du disque à pas doit se trouver sur la butée de l'arbre de papillon. Le réglage se fait en courbant le tringle de liaison.



VERIFICATION DE LA POSITION DU DISQUE A PAS



REGLAGE DU TRINGLE DE LIAISON

2 MOTEUR

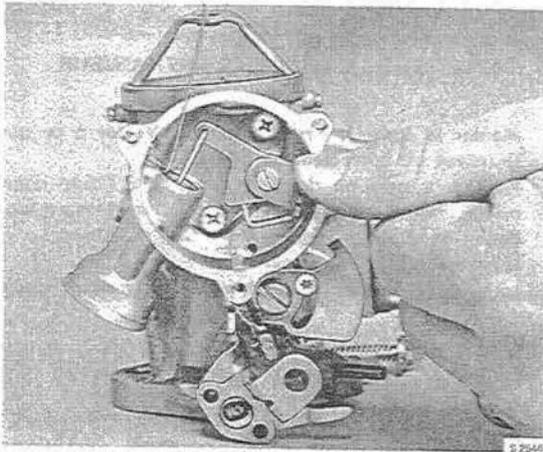
SYSTÈME DE CARBURANT

Carburateur FoMoCo

B. Carburateurs avec "modulating choke":

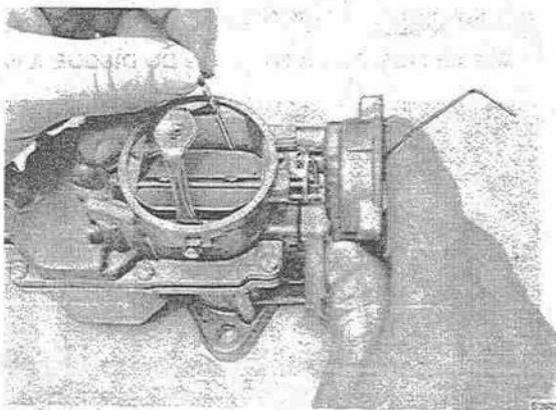
71 TW-JD
72 TF-KGA
73 TF-KEA
USA-70 TW-AB
USA-71 TW-LA
USA-72 TF-KEA
USA-72 TF-KFA

1. Démonter le carter du ressort bilame.
2. Placer un fil de fer courbé de $\varnothing 1$ mm dans la rainure intérieure au dessus du piston. Presser l'entraîneur en bas comme indiqué dans la fig. afin de pousser le piston en haut vers le fil de fer.



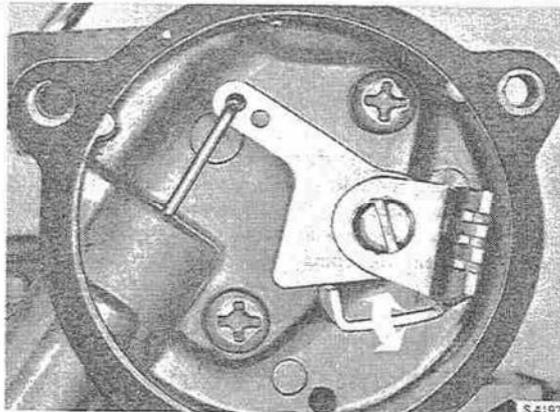
REGLAGE DU PAPILLON DE STARTER

3. De cette façon l'ouverture inférieure du papillon doit être: $2,8 \pm 0,2$ mm, carburateur USA $2,0 - 2,5$ mm. Mesurer l'ouverture avec une mèche ou similaire.



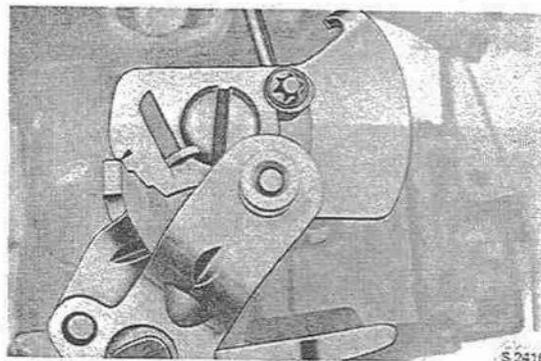
CONTROLE DE L'OUVERTURE DU PAPILLON DE STARTER

4. Réaliser le réglage sur le bras d'arrêt de l'entraîneur.

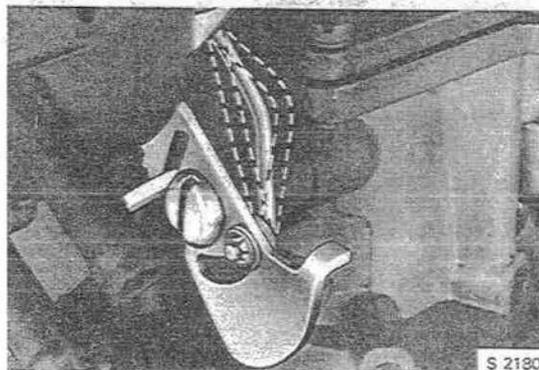


REGLAGE DU BRAS D'ARRET DE L'ENTRIANEUR

5. Vérifier la position du disque à pas à l'aide d'une mèche, voir point 3. Dans cette position, le marquage du troisième pas du disque à pas doit se trouver sur la butée de l'arbre de papillon. Le réglage se fait en courbant le tringle de liaison.



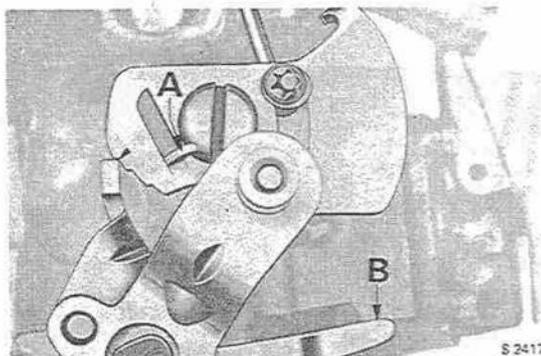
VERIFICATION DE LA POSITION DU DISQUE A PAS



REGLAGE DU TRINGLE DE LIAISON

Réglage du mouvement mécanique d'ouverture du papillon de starter
(Tous les carburateurs Fo Mo Co)

1. Ouvrir complètement le papillon des gaz. Le papillon de starter est ainsi forcé à s'ouvrir par un levier (B) se trouvant sur l'arbre de papillon des gaz qui agit sur la butée (A) du disque à pas.



LEVIER DU PAPILLON DE STARTER (B) ET BUTÉE DU DISQUE À PAS (A)

2. Lorsque le papillon des gaz est complètement ouvert, l'ouverture du papillon de starter doit être de 4,8—5,8 mm, ce qui peut être vérifié à l'aide d'une meche.

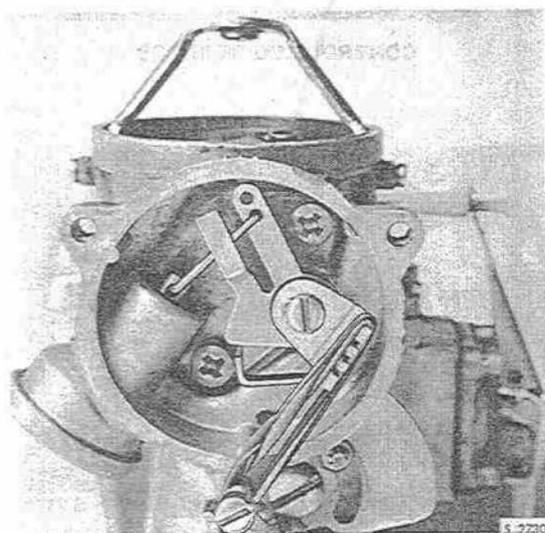


VERIFICATION D'OUVERTURE DU PAPILLON DE STARTER

Le réglage se réalise en coubant avec précaution la butée (A) du disque à pas.

Contrôle du starter automatique, carburateur monté à la voiture

- 1a. Si le moteur est froid, commencer le contrôle selon le point 2.
- 1b. Si le moteur est chaud, démonter d'abord le couvercle du carter de starter automatique. Monter ensuite la vis inférieure et tendre un ruban en caoutchouc entre la vis et l'entraîneur dans l'encoche où le ressort bimétal est normalement accroché. Voir fig. Le ruban en caoutchouc fait ainsi les fois du ressort bimétal quand le moteur est froid.



REPLACEMENT DU RESSORT BILAME PAR UN RUBAN EN CAOUTCHOUC

2. Retirer le filtre à air et enfoncer la pédale des gaz. Contrôler que le papillon de starter ferme complètement et que la disque à pas est sur le pas le plus haut (4e).
3. Démarrer le moteur et le laisser fonctionner sur le pas le plus haut (4e) du disque à pas.
4. Contrôler que le papillon de starter ouvre suffisamment à permettre que sa séparation du col du carburateur soit de 4,5—5,0 mm. Voir fig. Cette mesure ne concerne pas le carburateur à starter modulé, puisque l'ouverture dépend du degré de dépression. Dans ces carburateurs l'ouverture doit être: type standard, $2,8 \pm 0,2$ mm; type USA 2,0—2,5 mm. Contrôler aussi le bon fonctionnement du papillon de starter en le poussant jusqu'à la position de fermeture et en le lâchant brusquement. Le papillon doit alors retourner rapidement à la position d'origine (4,5—5,0 mm d'ouverture).
Si le papillon de starter n'ouvre pas à la mesure prescrite, la cause peut être réglage incorrect ou fuite, par exemple, dans le couvercle de fond du piston de dépression ou entre le carter de starter et le carburateur. Voir section "Contrôle du carter de starter".

2 MOTEUR

SYSTÈME DE CARBURANT

Carburateur FoMoCo



CONTROLE DU REGLAGE



REGLAGE DU BRAS D'ARRET L'ENTRAINEUR

5. Enfoncer l'accélérateur. Le régime du moteur doit descendre quand le disque à pas est sur le troisième pas.

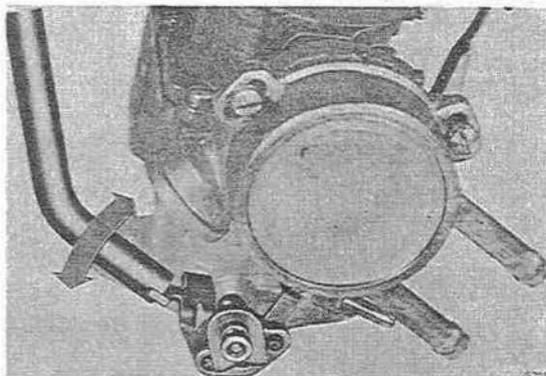
Contrôler que la marque < sur le troisième pas du disque se trouve en face de la butée de l'axe de papillon. Régler, si besoin, la tringle de connexion pour obtenir la position correcte. Voir fig. page 231-8.

6. Arrêter le moteur. Enfoncer complètement l'accélérateur et contrôler que le papillon de starter ouvre de 4,8—5,8 mm. S'il faut régler, courber avec précaution la butée du disque à pas. Voir fig. page 231-9.
7. Retirer le ruban en caoutchouc et monter le couvercle du starter automatique, s'il a été démonté. Contrôler que le ressort est bien positionné. Voir fig. page 231-7.

Mettre en marche et chauffer le moteur, contrôler le réglage de la vis de richesse, le régime de ralenti et le ralenti rapide.

Réglage du ralenti rapide

1. Chauffer le moteur à température normale de régime. Démontez le filtre à air.
2. Brancher un compte-tours au moteur.
3. Situer l'arbre de papillon et le disque à pas de façon à ce que la butée porte sur le troisième pas du disque.
4. Le régime du moteur doit être alors de 1800–2000 rev/min. Lors du réglage, courber la butée de l'arbre de papillon.



COURBURE DE LA BUTÉE DE PAPILLON

5. Vérifier le réglage du ralenti.
6. Monter le filtre à air.

Réglage du ralenti

Le réglage doit se faire quand le moteur a atteint la température normale de régime, et selon le kilométrage parcouru, le réglage doit être précédé d'un contrôle d'écartement d'électrodes des bougies, calage de l'allumage et jeu des soupapes.

1. Baisser le régime du moteur jusqu'à ce qu'il tourne aussi lentement que possible ou à max. 500 rev/min.
2. Régler la vis de richesse jusqu'à ce que le moteur tourne aussi régulièrement que possible.
3. Allumer l'éclairage routé et élever le régime avec la vis de ralenti jusqu'à 800–900 rev/min.

Carburateur Ford, à partir du modèle de l'année 1976

Démontage

1. Démontez le filtre à air.
2. Démontez le flexible à carburant, le flexible d'aération et le flexible à dépression.
3. Démontez la commande de starter du carburateur et en décrochez le câble.
4. Démontez le carburateur.
5. Protégez l'ouverture du collecteur d'admission avec une couverture.



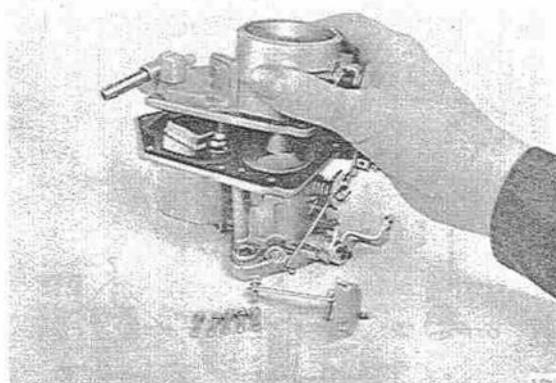
DEMONTAGE DU CARBURATEUR

Montage

1. Mettre des joints neufs sous le carburateur.
2. Monter le carburateur.
3. Monter le câble des gaz et celui de starter sur le carburateur.
4. Brancher au carburateur le flexible à carburant, le flexible d'aération et le flexible à dépression.
5. Monter le filtre à air.

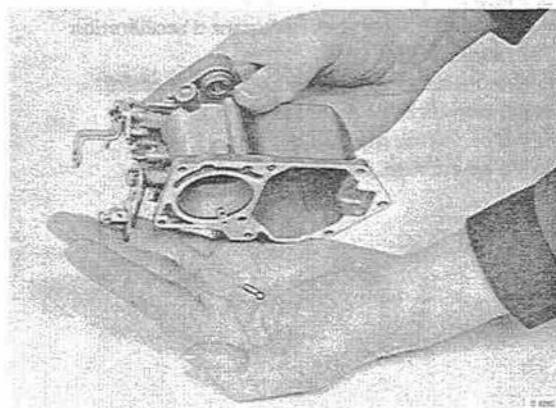
Désassemblage

1. Défaire les vis de maintien du couvercle de cuve de flotteur et le retirer tout en décrochant du papillon de starter la biellette.



LE COUVERCLE DE CUVE DE FLOTTEUR EST ENLEVÉ

Retirer le joint. Retirer la bille et le poids du canal de carburant d'accélération en renversant le carburateur.



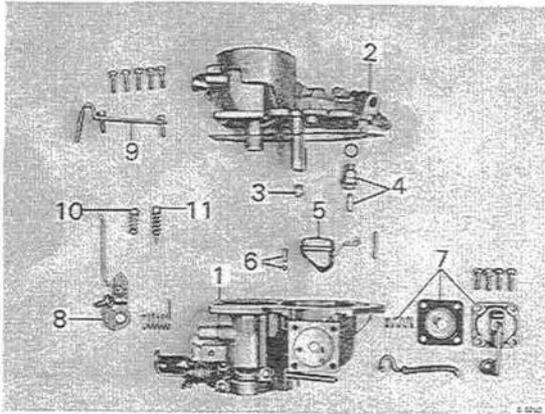
DEMONTAGE DE LA BILLE ET DU POIDS

2. Dévisser les vis du couvercle de la pompe d'accélération et démonter le couvercle, la membrane et le ressort.
Retirer la biellette entre le levier de l'axe et la pompe d'accélération. Dévisser le bras de la pompe d'accélération et l'axe de papillon.
3. Retirer la vis de richesse et la vis de réglage de ralenti, et mettre les ressorts de côté.
4. Démontez le papillon des gaz.
5. Éliminer les bavures éventuelles des bords des orifices à vis de l'axe de papillon, avec une lime. Retirer l'axe.

2 MOTEUR

SYSTÈME DE CARBURANT Carburateur Ford

6. Enlever le flotteur. Dévisser le pointeau. Mettre de côté la crépine.
7. Dévisser le levier du starter et mettre de côté le ressort.
8. Dévisser le gicleur principal.
9. Démontez le papillon des gaz.
10. Eliminer les bavures éventuelles des orifices à vis de l'axe de papillon de starter avec une lime. Retirer l'axe.



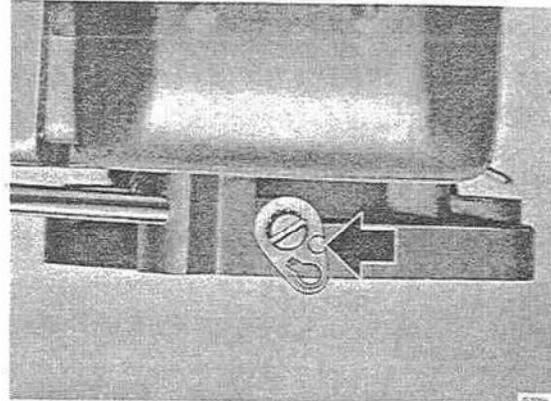
CARBURATEUR, DESASSEMBLAGE

1. Cuve de flotteur avec papillon des gaz
2. Couvercle de cuve de flotteur avec papillon de starter
3. Gicleur principal
4. Pointeau
5. Flotteur
6. Bille et poids, canal de carburant d'accélération
7. Pompe d'accélération
8. Bras de starter avec came de ralenti accéléré
9. Support de câble de starter
10. Vis de ralenti, papillon des gaz
11. Vis de mélange, carburant de ralenti

Assemblage

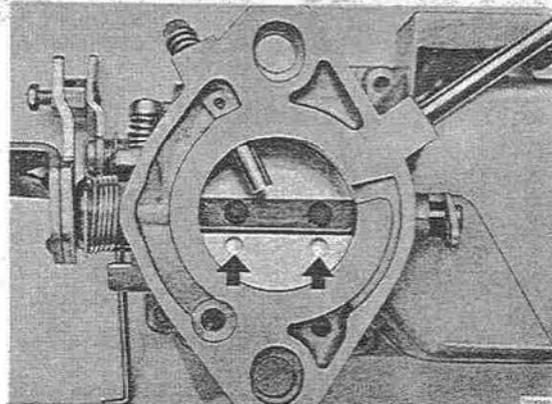
Nettoyer le carburateur. Souffler tous les canaux et gicleurs à l'air comprimé. Remplacer le joint et les pièces défectueuses.

1. Monter l'axe du papillon des gaz dans le carburateur. Monter le levier de la pompe d'accélération sur l'axe de papillon avec le côté marqué "O" tourné en dehors.



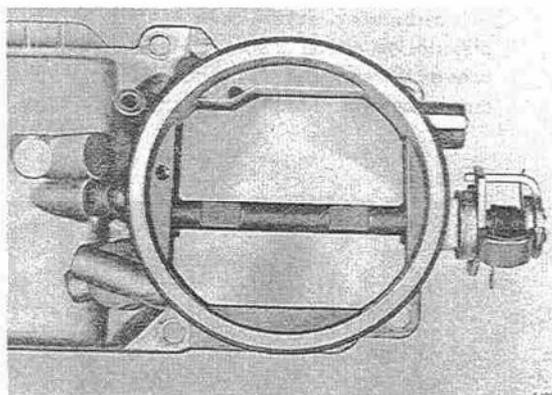
MONTAGE DU LEVIER DE LA POMPE D'ACCELERATION

2. Monter le papillon des gaz de telle façon que les deux repères à poinçon soient tournés vers le bas quand le papillon est fermé. Avant de serrer les vis à fond, veiller à ce que le papillon soit bien centré lors qu'il est en position fermée. Contrôler la libre mobilité de l'axe.



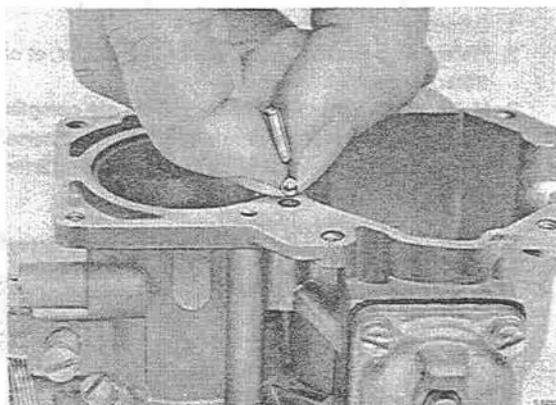
MONTAGE DU PAPILLON DES GAZ

3. Monter la vis de ralenti et la vis de richesse et ressorts.
4. Accrocher la tige de la pompe d'accélération au levier du papillon des gaz.
5. Monter la membrane et le ressort de pompe d'accélération. Remarquer que le grand diamètre du ressort doit donner face à la membrane. Accrocher la tringle au bras de la pompe et monter le couvercle.
6. Monter l'axe du papillon de starter. Avant de serrer les vis, veiller à ce que le papillon soit bien centré lors qu'il est en position fermée. Contrôler la libre mobilité de l'axe.



MONTAGE DU PAPILLON DE STARTER

7. Visser à fond le gicleur principal.
8. Serrer à fond le pointeau avec crépine. Monter le flotteur et en contrôler le niveau. Pour le contrôle et réglage du niveau du flotteur, voir "Niveau du flotteur".
9. Introduire la bille et le poids dans le canal de la pompe d'accélération.



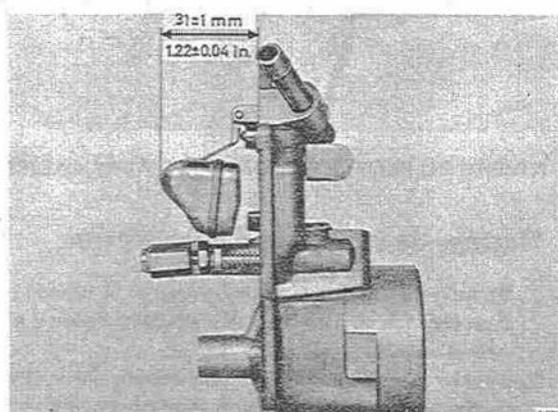
LA BILLE ET LE POIDS SONT INTRODUITS DANS LE CANAL DE LA POMPE D'ACCELERATION

10. Placer un nouveau joint dans le carburateur et placer le couvercle de la cuve de flotteur. Placer les vis et monter le support du câble de starter. Serrer le couvercle.
11. Monter le bras du starter avec ressort de réglage et accrocher en même temps la bielle à l'entraîneur du papillon de starter.

Réglage du carburateur

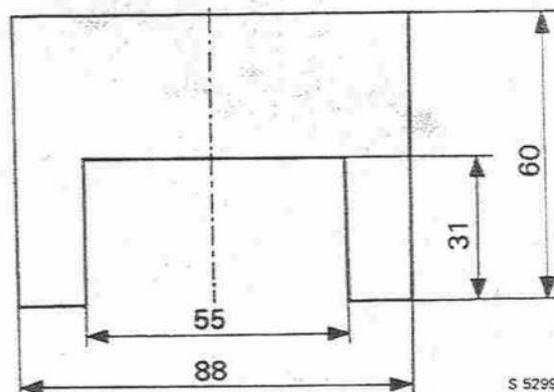
Niveau du flotteur, contrôle et réglage

1. Démontez le couvercle de la cuve de flotteur.
2. Maintenir le couvercle en position verticale à fin que le flotteur ferme le pointeau. Il ne faut donc pas appuyer sur la bille à ressort du pointeau.



NIVEAU DU FLOTTEUR

La distance entre le plan du joint et l'extrémité inférieure du flotteur (voir fig.) doit être de 31 mm. Pour le réglage, courber soigneusement la languette de butée. La distance peut être contrôlée avec un pied à coulisse ou avec un calibre qui peut être façonné en tôle, voir fig.

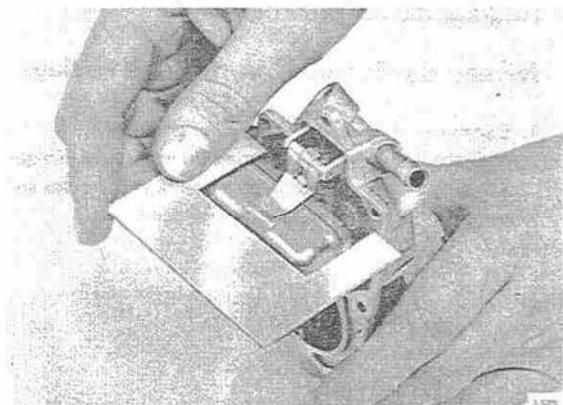


CALIBRE DE CONTROLE DE DISTANCE DU NIVEAU DU FLOTTEUR

2 MOTEUR

SYSTÈME DE CARBURANT

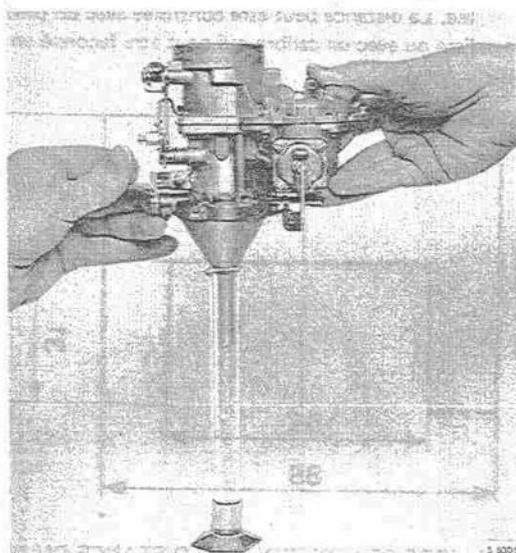
Carburateur Ford



NIVEAU DU FLOTTEUR CONTROLE AVEC CALIBRE

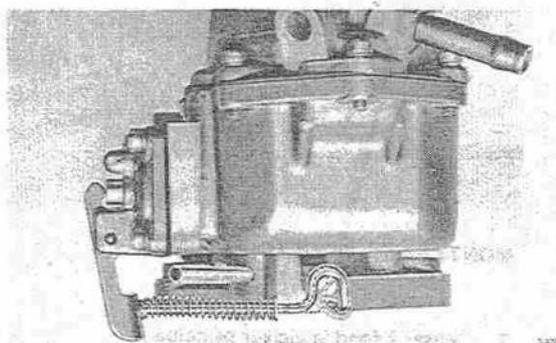
Réglage de la pompe d'accélération

1. Remplir d'essence la cuve de flotteur en se servant d'un entonnoir et d'un flexible branché au tuyau d'arrivée d'essence.
2. Dévisser la vis de papillon complètement, afin d'obtenir des coups de pompe pleins. Ouvrir le papillon des gaz à plusieurs reprises pour remplir les canaux de carburant.
3. Placer le carburateur sur une fiole jaugée avec entonnoir, voir fig. Ouvrir le papillon des gaz dix fois. Comparer la quantité ainsi obtenue avec les spécifications du groupe 0.



CONTROLE DU CALAGE DE LA POMPE D'ACCELERATION

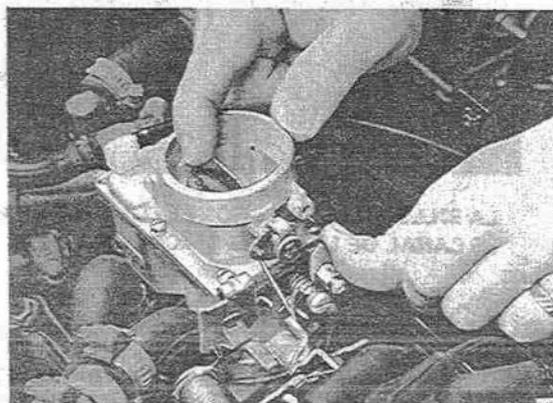
4. Si le carburant rassemblé ne satisfait pas les valeurs de prescription, ajuster la pompe d'accélération en courbant ou en redressant l'étrier de la tringle. En le redressant, la capacité de la pompe décroît.



REGLAGE DU CALAGE DE LA POMPE D'ACCELERATION

Ralenti accéléré, contrôle et réglage

1. Démontez le filtre à air.
2. Mettre en marche le moteur pour le chauffer, et contrôler le réglage de ralenti.
3. Maintenir, d'une main, le papillon des gaz complètement ouvert, en même temps que le bras du starter est tourné jusqu'à la position où le papillon de starter commence à se fermer.

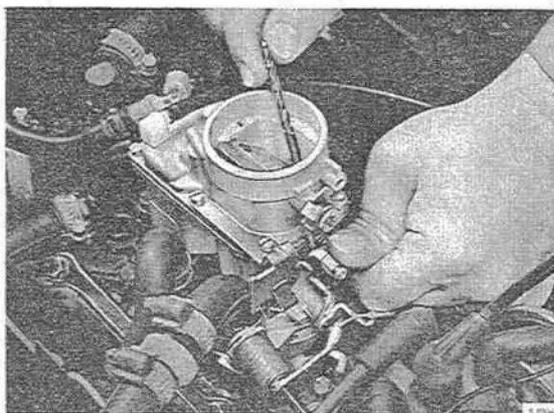


CONTROLE DU RALENTI ACCELERE

- Relever le régime, voir spécification dans le groupe 0.
4. Le réglage se fait en courbant la baguette du bras d'entraîneur de la commande des gaz qui bute contre la came du bras de starter.

Butée de papillon des gaz, contrôle et réglage

1. Faire tourner le bras de starter au maximum contre sa butée sur le support du câble de starter.
2. Contrôler avec une mèche que dans cette position du bras de starter, le papillon puisse s'ouvrir de 3,8 mm sur le bord inférieur.
Le réglage se fait en courbant la butée sur le support.

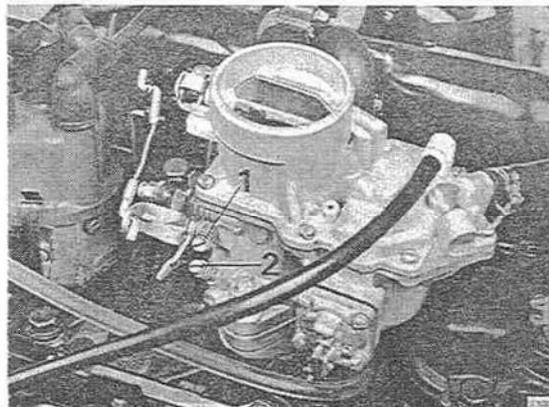


REGLAGE DE LA BUTEE DU PAPILLON DE STARTER

Réglage de ralenti, régime et valeur CO

ATTENTION: Faire le réglage avec le moteur à température normale de travail, et, d'accord avec le kilométrage, le réglage doit être précédé d'un contrôle de la distance des électrodes des bougies, du calage de l'allumage et du jeu des soupapes.

1. Le schnorchel du filtre à air doit être en "position d'été".
2. Brancher un tachymètre et un mesureur de CO. Allumer l'éclairage code.
3. Régler avec la vis de papillon et la vis de mélange de ralenti jusqu'à l'obtention du régime et de la valeur CO recommandés.



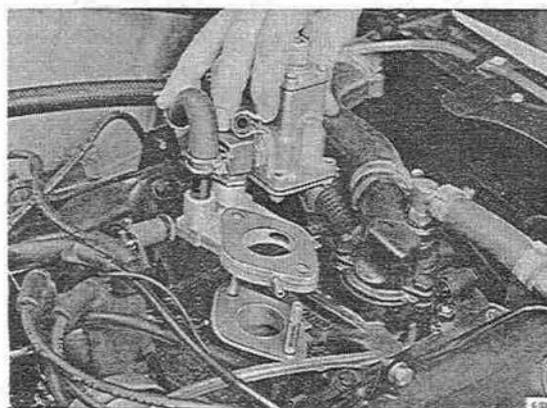
REGLAGE DE RALENTI

1. Vis de papillon
2. Vis de mélange de ralenti

Soupape de décélération (version USA, à partir du modèle de l'année 1970)

Démontage

1. Démonter le carburateur.
2. Dégager le flexible de la ventilation du carter et démonter la bride intermédiaire avec soupape de décélération.



DEMONTAGE DE LA SOUPE DE DECELERATION

3. Dévisser la soupape du raccord angulaire (seulement s'il faut remplacer la soupape).

Le montage se fait en suivant l'ordre inverse.

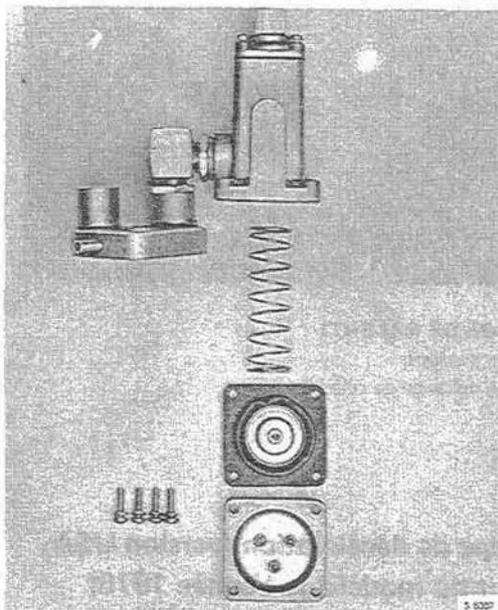
2 MOTEUR

SYSTÈME DE CARBURANT Carburateur Ford

Désassemblage et assemblage

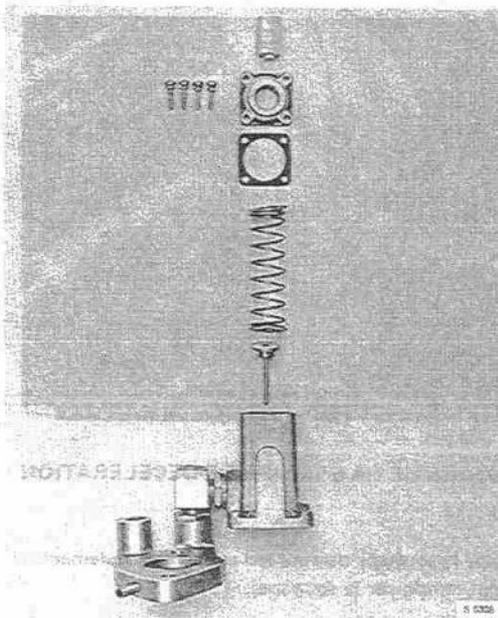
L'assemblage se fait en suivant l'ordre inverse.

1. Retirer le couvercle du fond, la membrane et le ressort, après démontage des vis de fixation du couvercle.

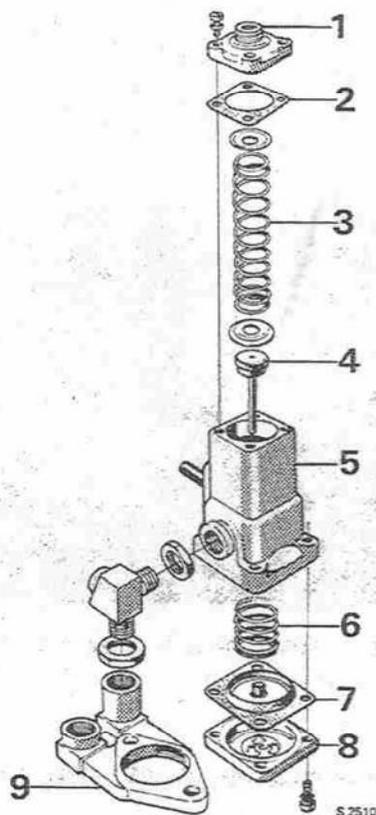


COUVERCLE DE FOND DE LA SOUPE DE DECELERATION DEMONTE

2. Retirer le couvercle supérieur avec vis de réglage, le joint, le ressort avec ses sièges et la soupape, après démontage des vis de fixation du couvercle.



COUVERCLE SUPERIEUR DE LA SOUPE DE DECELERATION DEMONTE



SOUPE DE DECELERATION

- | | |
|----------------------|------------------------|
| 1. Vis de réglage | 6. Ressorts |
| 2. Joint | 7. Membrane |
| 3. Ressort | 8. Couvercle de fond |
| 4. Soupape | 9. Bride intermédiaire |
| 5. Carter de soupape | |

Reglage de la soupape décélération

Contrôle

ATTENTION

Lors du contrôle de la soupape de décélération, l'épurateur doit être monté.

1. Chauffer le moteur.
2. Contrôler que la soupape n'est pas ouverte au ralenti. Débrancher, à cette fin, le tuyau souple du corps de soupape pour pouvoir percevoir au tact la succion causé par la dépression. Si la soupape est ouverte, tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle sera fermée. L'ouverture permanente de la soupape donne lieu à une élévation du régime de ralenti (1,200—1,400 rev/min.) impossible de réduire par les moyens normaux.
3. Brancher un compte-tours et régler le régime de ralenti. Voir spécifications dans le groupe 0.
4. Elever le régime à 3.000 rev/min. avec l'accélérateur. Lâcher et prendre le temps qui s'écoule avant le moteur ne tourne à nouveau au ralenti. Si le réglage de la soupape de décélération est correct, ce laps doit être de 7—8 secondes.

Reglage

1. Déposer l'épurateur d'air.
- 2a. Si le moteur a besoin de plus de 7—8 secondes pour descendre de 3.000 à 900 rev/min, tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que le temps correct soit obtenu.
- b. Si ce temps est inférieur à 7—8 secondes, tourner la vis de réglage dans le sens opposé.



REGLAGE DE LA SOUPE DE DECELERATION

3. Remonter l'épurateur d'air et refaire le contrôle. S'il le faut, reprendre la même procédure jusqu'à obtenir la durée correcte.

Si la membrane est cassée, il est impossible d'obtenir le régime de ralenti normal, puisque l'air rentre dans la tubulure d'admission par l'orifice du couvercle de fond de la soupape de décélération. Si l'épuration des gaz d'échappement est obligée, il faut, dans ce cas, remplacer la membrane. Autrement, l'obturation dudit orifice suffira.