

ALIMENTATION

	Page
FILTRE A ESSENCE	2- 1
POMPE A CARBURANT	2- 2
CARBURATEUR	2- 6
CARBURATEUR (pour Moteur 2T-G)	2-22

FILTRE A ESSENCE

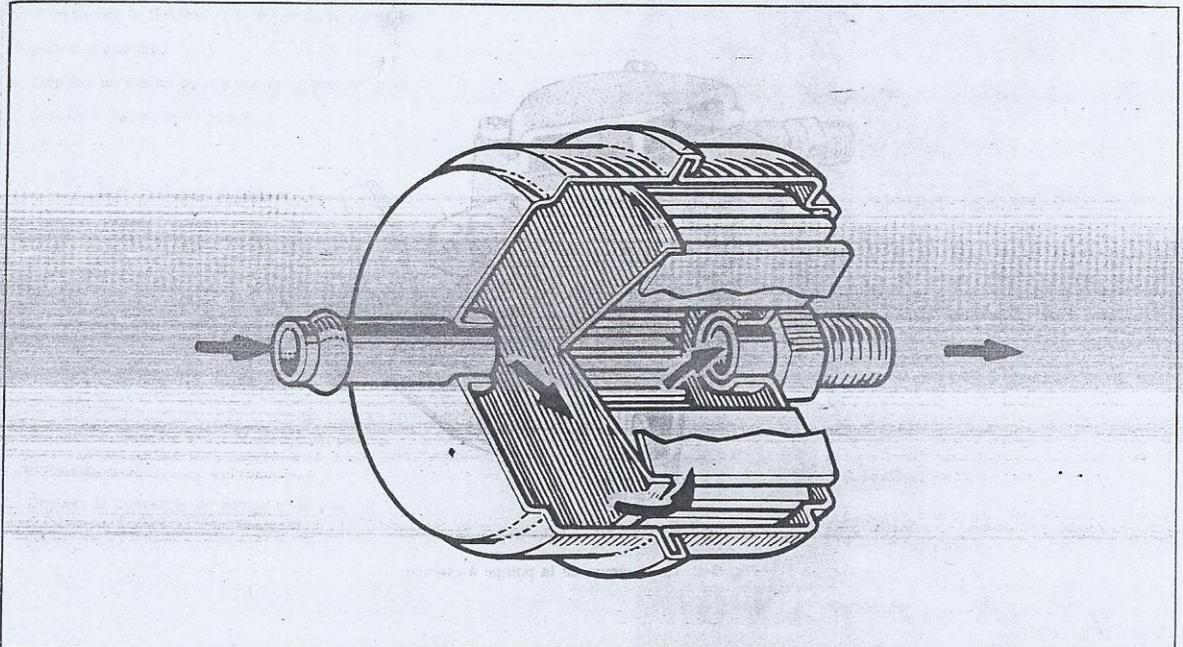


Fig. 2-1

Les véhicules des séries TE et TA sont équipés d'un filtre à essence de type échangeable. Une fois encrassé, et comme ce type ne peut pas être démonté, il doit être remplacé en bloc.

DEPOSE

1. Débrancher le flexible d'entrée
2. Débrancher le flexible d'alimentation côté sortie.

Attention

Utiliser deux clés.

POSE

La pose s'effectue en inversant les opérations de dépose.

2-2 ALIMENTATION – Filtre à Essence

POMPE A ESSENCE

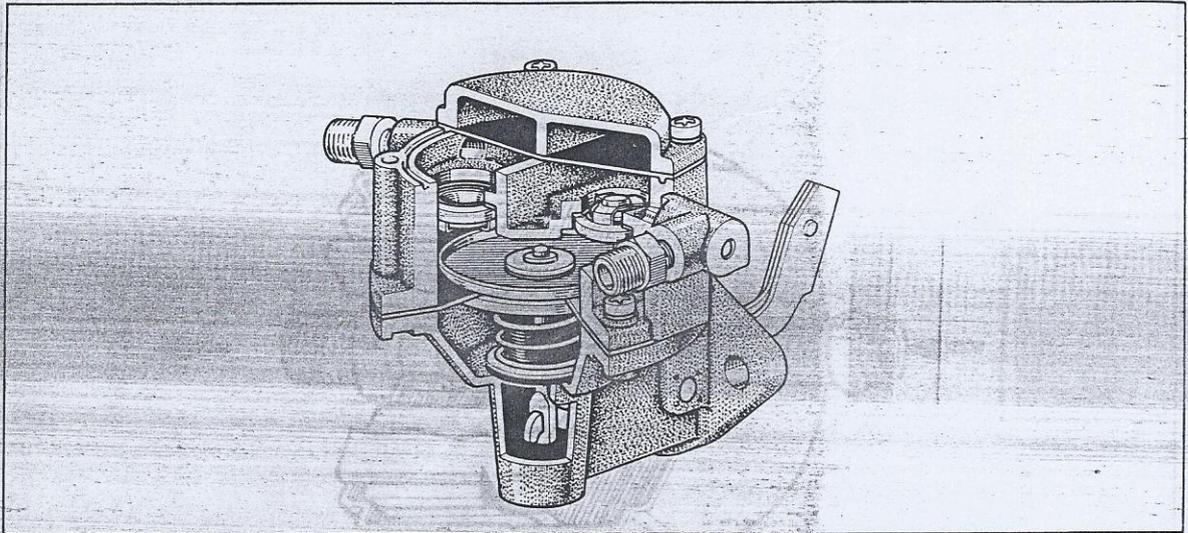


Fig. 2-2 Vue fantome de la pompe à essence

CARACTERISTIQUES

Type	Type de membrane
Débit de décharge	900cm ³ /min(54.9 cu.in./min) (à 3000 tr/min de l'arbre à cames)
Pression de décharge	0.2 – 0.3 kg/cm ² (2.8 – 4.3 psi)
Pression d'aspiration	300 mmHg (11.8" Hg)

PIECES CONSTITUTIVES

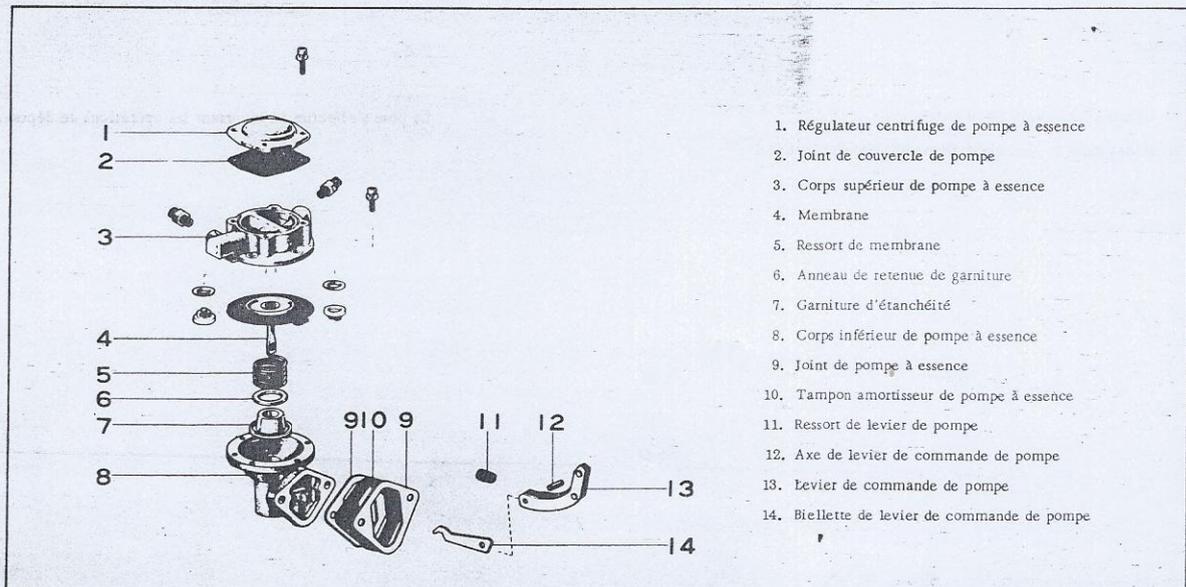


Fig. 2-3 Pièces constitutives de la pompe à essence

DEPOSE

1. Débrancher le flexible et le tuyau de sortie de la pompe à essence.
2. Déposer les écrous de retenue de la pompe, puis déposer l'ensemble de pompe.

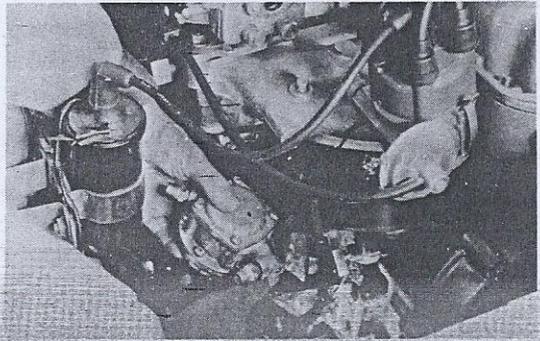


Fig. 2-4 Dépose de la pompe à essence

DEMONTAGE

1. Déposer le corps inférieur de pompe du corps supérieur.
2. Déposer le couvercle de pompe et le joint de couvercle.
3. Déposer l'axe de levier de commande de pompe et déposer le levier.

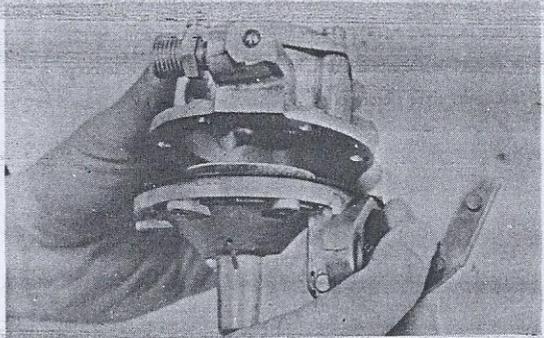


Fig. 2-5 Dépose du corps supérieur

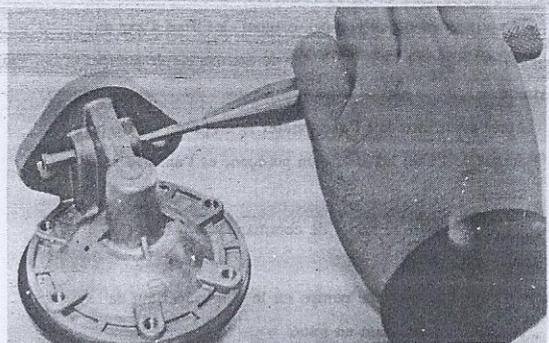


Fig. 2-6 Dépose de l'axe de levier de pompe

4. Appuyer sur le centre de la membrane et déposer la biellette de levier de commande de la membrane.
5. Déposer la garniture d'étanchéité, l'anneau de retenue de garniture d'étanchéité, puis le ressort de membrane.

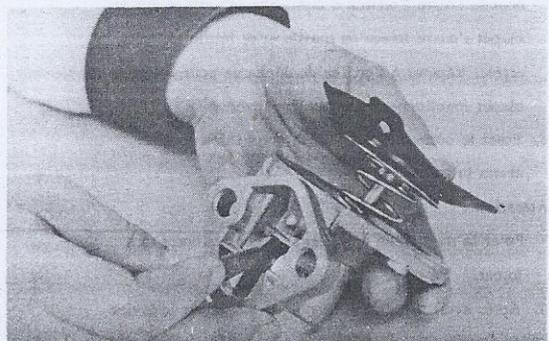


Fig. 2-7 Dépose de la biellette de levier de commande de pompe.

2-4. ALIMENTATION – Filtre à Essence*

CONTROLE

Laver toutes les pièces et insuffler de l'air comprimé dans les conduits d'essence. Contrôler les points suivants et remplacer les pièces défectueuses.

1. Couvercle et corps de pompe - craquelures, filets endommagés, usure de trou d'axe
2. Membrane déchirée ou trou de tirant usé.

3. Ressort de membrane affaibli
4. Usure de levier de commande, de bielle de levier ou d'axe de levier de commande de pompe.
5. Clapets - fonctionnement défectueux, rivetage défectueux.

MONTAGE

1. Poser la garniture (1), l'anneau de retenue de garniture (2) le ressort de membrane (3), et la membrane (4) sur le corps inférieur, dans l'ordre cité.

2. Tout en appuyant sur le centre de la membrane, accrocher le bout de la bielle de levier de commande de pompe (5) au trou du tirant.

3. Introduire le levier de commande de pompe dans le corps inférieur de pompe. Aligner les trous d'axe de levier, et poser l'axe de levier de commande de pompe.

Attention

Après avoir introduit l'axe, mater le corps (en quatre points autour de l'axe) à l'aide d'un poinçon, et l'enduire de Screw Lock.

4. Poser le ressort de levier de commande de pompe (8).

5. Poser le couvercle de pompe sur le corps supérieur de pompe en interposant un joint.

Attention :

Après avoir posé le couvercle de pompe, placer la bouche contre l'orifice d'aspiration et vérifier que le clapet s'ouvre lorsqu'on souffle et se ferme lorsqu'on aspire. Répéter à l'orifice de décharge pour voir si le clapet fonctionne de la manière inverse.

6. Poser le corps supérieur sur le corps inférieur par-dessus la membrane.

Attention :

Poser la membrane entre les surfaces des corps sans forcer.

7. Après avoir terminé le montage, actionner le levier de commande de pompe à la main pour vérifier qu'il fonctionne correctement.

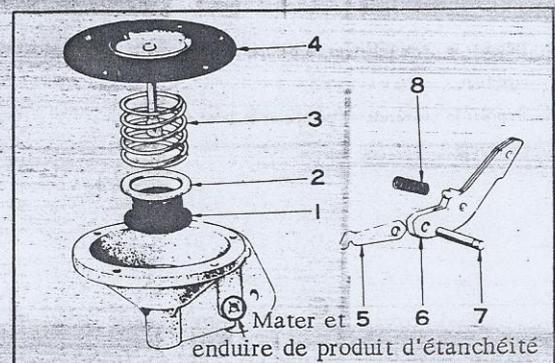


Fig. 2-8 Ordre de montage de la membrane



Fig. 2-9 Pose du levier de commande de pompe.

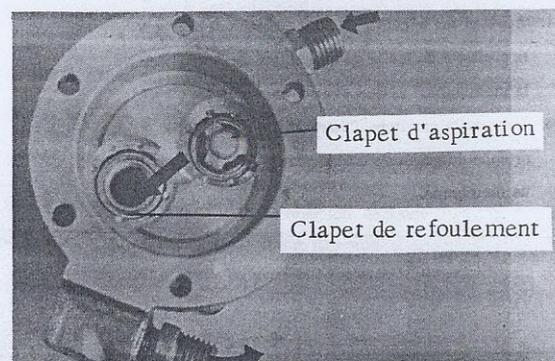


Fig. 2-10 Fonctionnement des clapets.

POSE

Poser en inversant les opérations de dépose ainsi que leur ordre

Attention:

1. Poser des joints neufs
2. Après pose, contrôler qu'il n'y a pas de fuite de carburant ni d'huile moteur.

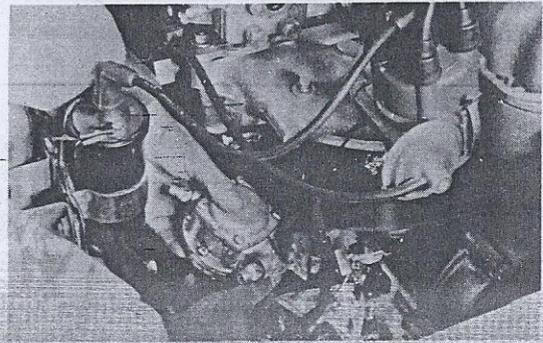


Fig. 2-11 Pose de la pompe à essence

CONTROLE DU FONCTIONNEMENT

1. Brancher un manomètre sur le côté refoulement de la pompe à essence.
2. Faire tourner le moteur et mesurer la pression de refoulement de la pompe

Pression de refoulement : $0.2 - 0.3 \text{ kg/cm}^2$ (2.8 - 4.3 psi)

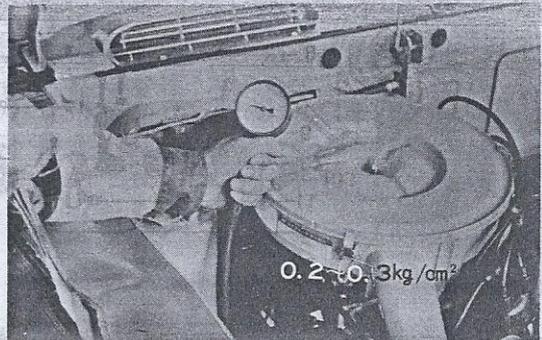
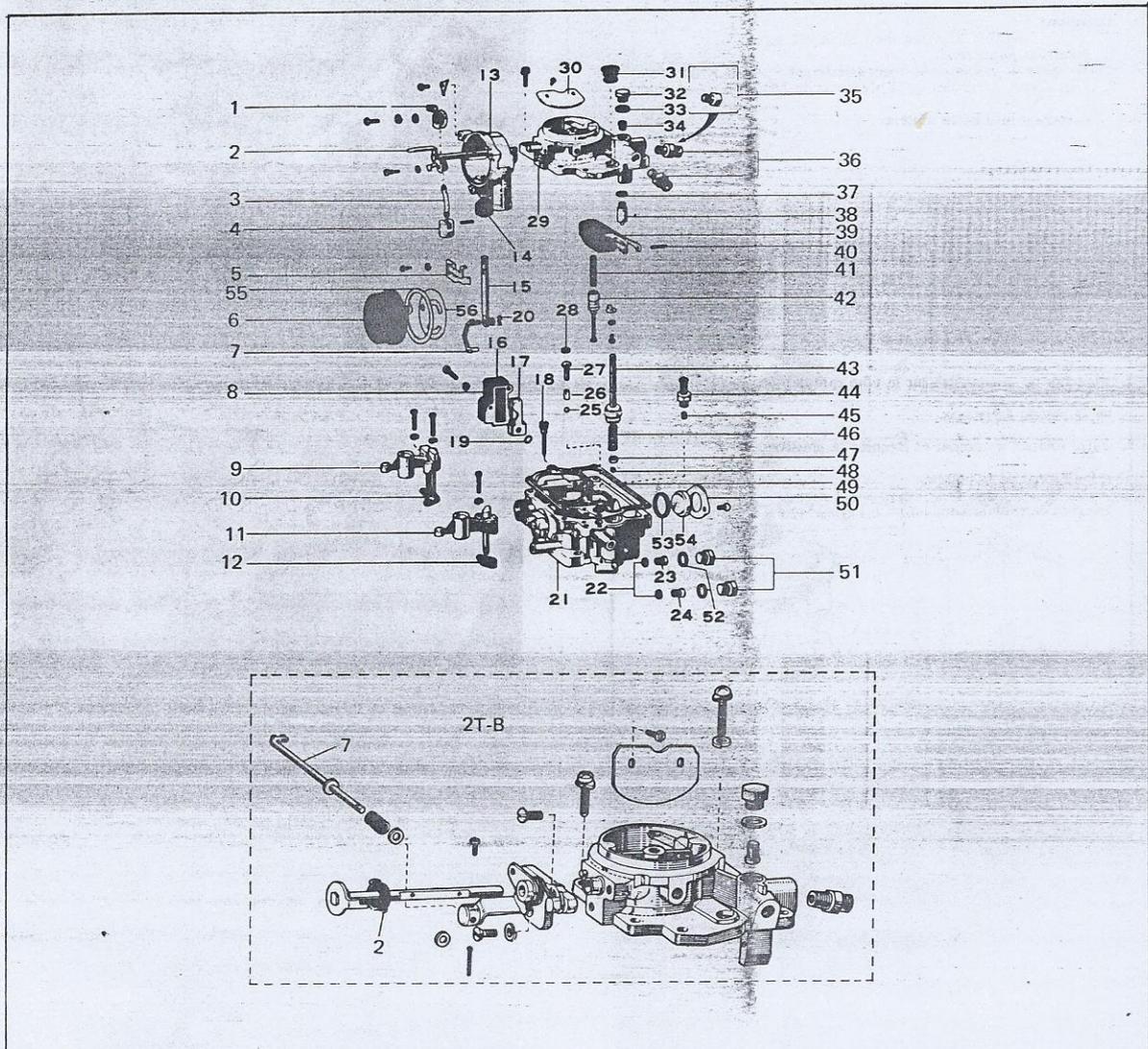


Fig. 2-12 Mesure de la pression de refoulement

2-6 ALIMENTATION – Carburateur

CARBURATEUR PIECES CONSTITUTIVES



- | | | | |
|---|--|-------------------------------------|--|
| 1. Came de ralenti accéléré | 15. Tige coulissante | 29. Dessus de cuve | 43. Plongeur de pompe |
| 2. Axe de volet de départ à froid | 16. Joint | 30. Volet de départ à froid | 44. Sous ensemble clapet de puissance |
| 3. Tige de liaison de piston | 17. Clapet thermostatique | 31. Soufflet d'étanchéité | 45. Gicleur de puissance |
| 4. Piston de dépression | 18. Gicleur de ralenti | 32. Obturateur de conduit principal | 46. Ressort d'amortissement de pompe |
| 5. Poussoir de came de ralenti accéléré | 19. Joint torique | 33. Joint de tamis d'entrée | 47. Bague d'arrêt de bille de clapet de non retour |
| 6. Carter de bilame | 20. Anneau d'arrêt élastique de biellette de liaison | 34. Tamis | 48. Bille d'acier |
| 7. Biellette de liaison | 21. Corps | 35. Obturateur | 49. Joint de dessus de cuve |
| 8. Couvercle | 22. Joint de gicleur principal | 36. Raccord | 50. Bride de fixation de viseur de niveau |
| 9. Petit diffuseur, second | 23. Second gicleur principal | 37. Joint de siège de pointeau | 51. Obturateur de conduit principal |
| 10. Joint de second diffuseur | 24. Premier gicleur principal | 38. Soupape à pointeau | 52. Joint de conduit principal |
| 11. Premier petit diffuseur | 25. Bille d'acier | 39. Flotteur | 53. Joint |
| 12. Joint de diffuseur | 26. Masselotte de refoulement de pompe | 40. Axe de levier de flotteur | 54. Viseur transparent de niveau |
| 13. Carter de thermostat | 27. Butée | 41. Ressort de piston de puissance | 55. Joint de carter de bilame |
| 14. Soufflet de protection | 28. Joint | 42. Piston de puissance | 56. Plateau de carter de bilame. |

Fig. 2-13 Pièces constituées du carburateur (1)

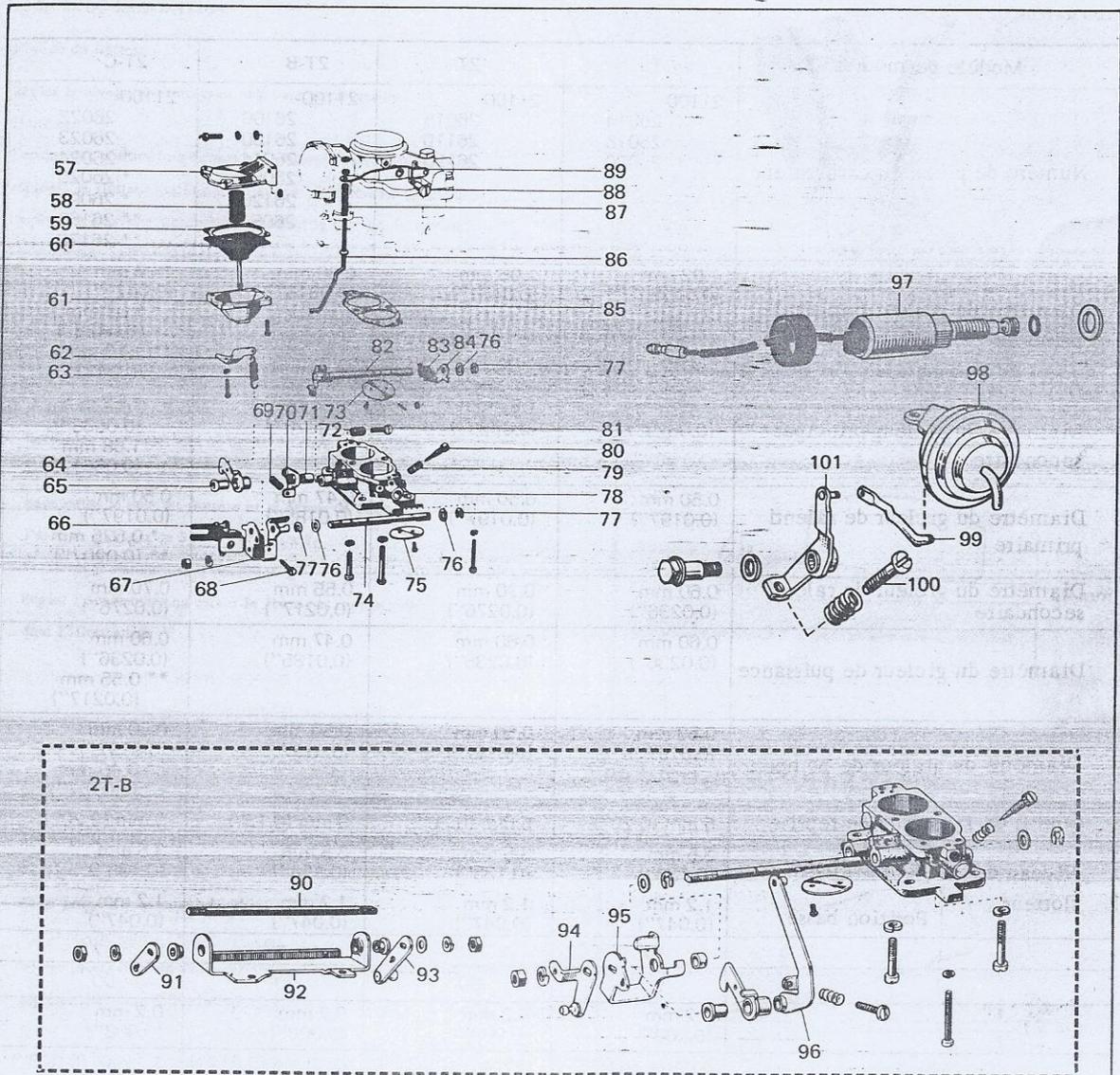


Fig. 2-14 Pièces constitutives du carburateur (2)

CARBURATEUR

Modèle de moteur		T	2T	2T-B	2T-C
Numéro de pièce du carburateur		21100- 25014 25015 25080	21100- 26015 26110 26190	21100- 26100 26130 26044 26054 26120 26054	21100- 26022 26023 * 26024 * 26025 * 26091 ** 26160 ** 26170
Diamètre du gicleur principal primaire		1,02 mm (0,0402")	1,06 mm (0,0471")	0,80 mm (0,0315")	1,07 mm (0,0421") * 1,08 mm (0,0425") ** 1,10 mm (0,0433")
Diamètre du gicleur principal secondaire		1,47 mm (0,0579")	1,62 mm (0,0638")	1,32 mm (0,0520")	1,62 mm (0,0638") ** 1,68 mm (0,0661")
Diamètre du gicleur de ralenti primaire		0,50 mm (0,0197")	0,50 mm (0,0197")	0,47 mm (0,0185")	0,50 mm (0,0197") * 0,525 mm ** (0,0207")
Diamètre du gicleur de ralenti secondaire		0,60 mm (0,0236")	0,70 mm (0,0276")	0,55 mm (0,0217")	0,70 mm (0,0276")
Diamètre du gicleur de puissance		0,60 mm (0,0236")	0,60 mm (0,0236")	0,47 mm (0,0185")	0,60 mm (0,0236") ** 0,55 mm (0,0217")
Diamètre du gicleur de pompe		0,50 mm (0,0197")	0,50 mm (0,0197")	0,50 mm (0,0197")	0,50 mm (0,0197") * 0,40 mm (0,0157")
Course de la pompe de reprise		5 mm (0,20")	5 mm (0,20")	3 mm (0,12")	5 mm (0,20")
Niveau du flotteur	Position haute	3,5 mm (0,138")	3,5 mm (0,138")	3,5 mm (0,138")	3,5 mm (0,138")
	Position basse	1,2 mm (0,047")	1,2 mm (0,047")	1,2 mm (0,047")	1,2 mm (0,047")
1.		7°	7°	7°	7°
2.		90°	90°	90°	90°
3.		0,2 mm (0,008")	0,2 mm (0,008")	0,2 mm (0,008")	0,2 mm (0,008")
4.		0,9 mm (0,035") 2600 2800	0,8 mm (0,031") 2500 2700	0,35 mm (0,014") 2400 2600	1,1 mm (0,043") 2600 2800
5.		47°	47°	—	47°

1. Angle de fermeture du papillon primaire
2. Angle d'ouverture complète de papillon primaire
3. Distance entre papillon secondaire et corps lorsque le papillon primaire est ouvert de plus de 62°
4. Régime, pour référence seulement
5. Angle d'ouverture du volet de départ à froid lorsque le papillon primaire est entièrement ouvert.

REGIAGE DU CARBURATEUR

Niveau du flotteur

Régler le niveau du flotteur en courbant les lèvres du flotteur.

Lorsque les positions supérieure et inférieure sont correctement réglées, le flotteur maintient le niveau de carburant spécifié (repère sur le viseur transparent) pendant la marche du moteur.

Outil spécial : SST 09240-00011

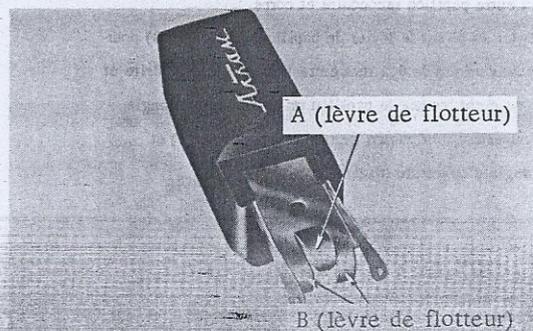


Fig. 2-15 Pièces de réglage du niveau du flotteur

1. Position haute du flotteur

Retourner verticalement le dessus de cuve pour laisser le flotteur pendre par son propre poids. Contrôler l'espace entre le bout du flotteur et le dessus de cuve à l'aide de gabarits de 3,0 x 9 et 0,5 x 7.

Ecartement standard : 3,5 mm (0.138")

Régler l'écartement en pliant la lèvre (A) représentée dans l'illustration.

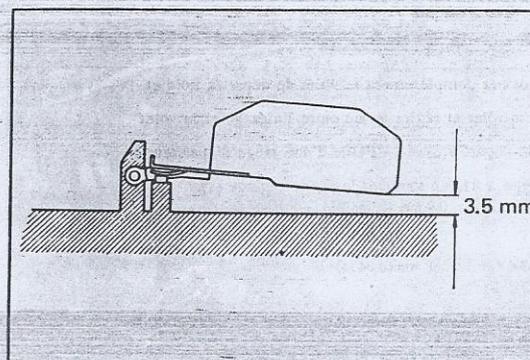


Fig. 2-16 Réglage du niveau haut du flotteur

2. Niveau en position basse

Soulever le flotteur et contrôler l'espacement entre le talon du pointeau et la lèvre du flotteur au moyen de la jauge d'épaisseur à fi 09240-00011.

Distance standard 1,2 mm (0.047")

Régler le cas échéant cette distance en pliant les lèvres B représentées dans l'illustration

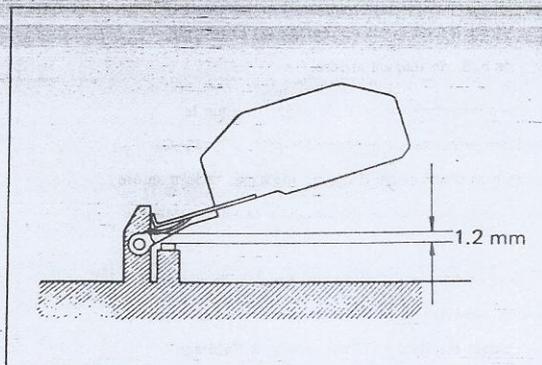


Fig. 2-17 Réglage du niveau de flotteur en position basse

Ouverture de papillon

Ouvrir au maximum les papillons primaire et secondaire, séparément, et contrôler chaque papillon avec le gabarit pour s'assurer qu'il est perpendiculaire à la face de la bride.

Régler le papillon primaire (1) et le papillon secondaire (2) en tordant les leviers de commande.

Attention :

Après réglage, contrôler les tringles pour s'assurer qu'elles sont légèrement mobiles.

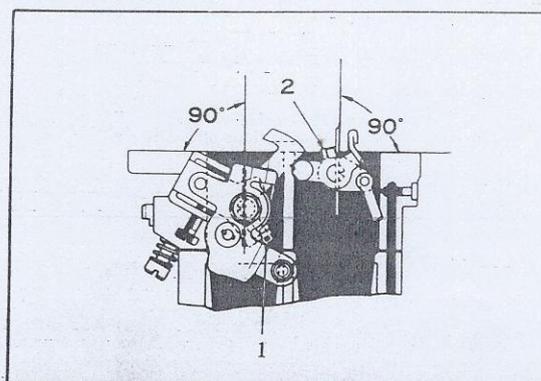


Fig. 2-18 Réglage de l'ouverture des papillons

2-10 ALIMENTATION - Carburateur

Jeu entre papillon secondaire et corps

Régler en pliant le levier de papillon secondaire (3) pour obtenir un jeu de 0,2 mm entre le papillon secondaire et

le corps lorsque le papillon primaire (1) a un angle d'ouverture compris entre 62° (avec l'alésage) et l'angle d'ouverture maximale.

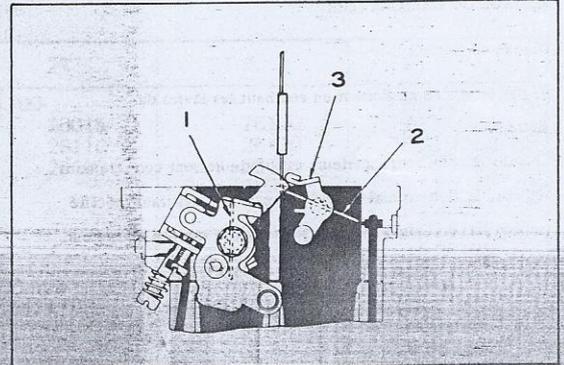


Fig. 2-19 Réglage du jeu entre papillon secondaire et corps

Ralenti accéléré

(T, 2T, 2T-C)

Fermer complètement le volet de départ à froid et contrôler et régler le jeu entre l'alésage et le volet de départ à froid, à l'aide d'une jauge d'épaisseur de type à fil, en tournant la vis de réglage (1).

T : 0,9 mm (0,035")

2T : 0,8 mm (0,031")

2T-C : 1,1 mm (0,043")

(2T-B)

(1) Fermer entièrement le papillon et ouvrir complètement le volet de départ à froid.

(2) Pousser le levier (3) et le régler au moyen de la vis de réglage.

Visser à fond la vis de réglage (2) et revenir de 3/8 de tour en arrière.

Angle d'ouverture de volet de départ lorsque le papillon primaire est ouvert à fond (T, 2T, 2T-C)

Au moyen d'une jauge d'angle, régler de telle manière que l'angle du volet de départ soit à la valeur standard lorsque le papillon primaire (1) est ouvert à fond. Le réglage s'effectue par pliage du poussoir de came de ralenti accéléré ou la lèvres d'axe de volet de départ (2)

Angle standard : 47° par rapport à l'alésage.

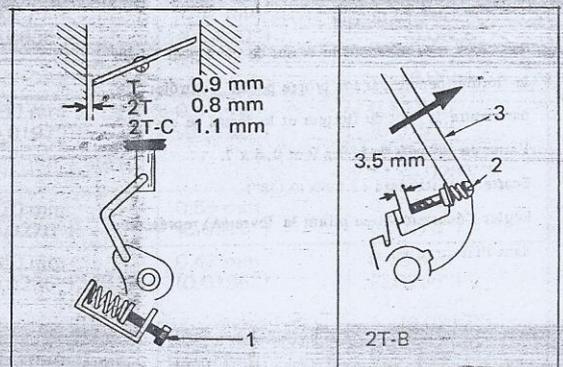


Fig. 2-20 Réglage de ralenti accéléré

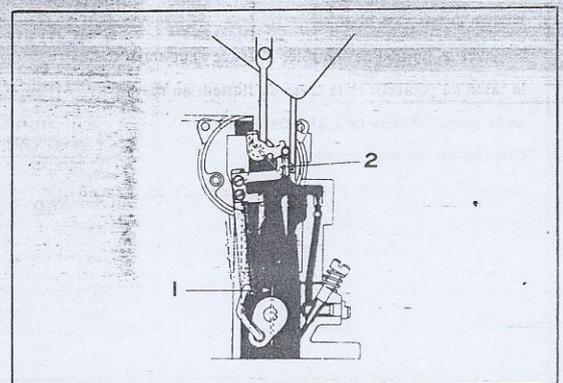


Fig. 2-21 Réglage de l'angle d'ouverture du volet de départ

Course de pompe de reprise

1. Contrôler la course de la pompe de reprise

Course spécifiée : 5 mm (0,20")

3 mm (0,12") - 2T-B

2. Pour régler la course, plier la bielle de liaison ("A")

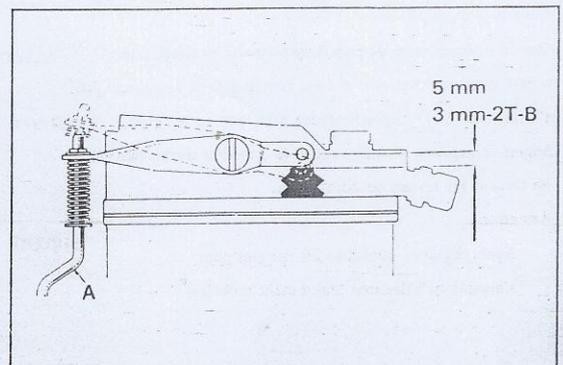


Fig. 2-22 Course de la pompe de reprise

automatique (T, 2T, 2T-C)

1. Le volet de départ se trouvant complètement ouvert, tourner le carter de bilame dans le sens des aiguilles d'une montre, et s'assurer que le volet de départ se ferme.
2. Amener l'échelle graduée du carter de bilame sur l'axe du boîtier de thermostat.

Attention :

Le volet de départ se ferme entièrement à une température ambiante de 25°C (77°F)

3. Tourner le carter de bilame et régler le mélange de démarrage du moteur en fonction des conditions de fonctionnement du véhicule.

Mélange trop riche	tourner dans le sens des aiguilles d'une montre
Mélange trop pauvre	tourner dans le sens contraire.

Attention :

Une graduation de l'échelle du boîtier de thermostat est égale à 5°C de changement de température.

Vis de réglage de ralenti

Visser la vis de réglage de ralenti, puis la dévisser de la valeur suivante :

Standard : dévisser d'environ 3 tours depuis la position de fermeture complète.

Attention :

Né pas endommager le bout de la vis en la vissant trop à fond.

Positionneur de papillon (2T-C)

1. En forçant le volet de départ à s'ouvrir avec les doigts, ouvrir le papillon une fois, puis relâcher pour libérer le ralenti accéléré.
2. Si la vis de réglage (1) n'arrive pas dans la partie "A" du bras de papillon (2), régler au moyen de la tige du positionneur de papillon.
3. Lorsque la membrane est tirée, le jeu "B" doit être supérieur à 0.5 mm (0.020")
4. Contrôler et régler le positionneur de papillon en réglant le régime.
(Voir Manuel de Réparation du Dispositif Anti - Pollution)

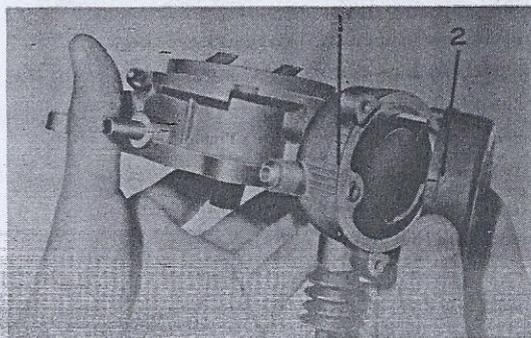


Fig. 2-23 Réglage du starter automatique

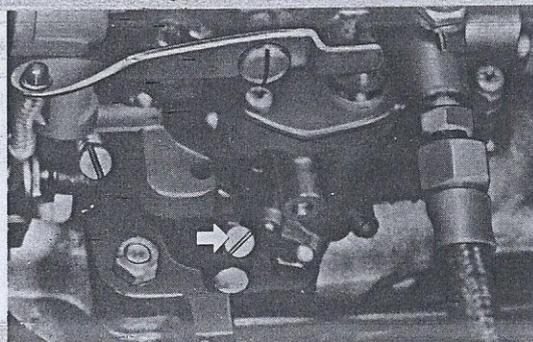


Fig. 2-24 Vis de réglage de ralenti

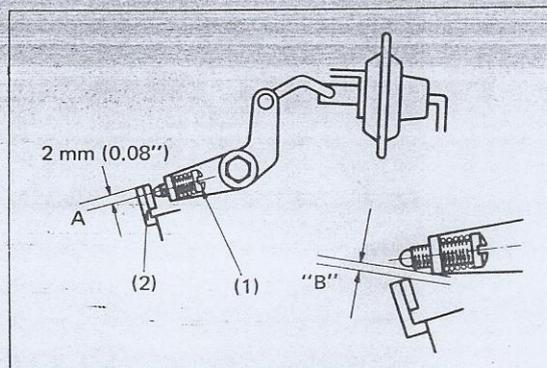


Fig. 2-25 Positionneur de papillon.

2-12 ALIMENTATION – Carburateur

DEPOSE

1. Dessus de cuve

Déposer dans le cas où le contrôle et le réglage du niveau de flotteur sont nécessaire, ou si la cuve à niveau constant doit être contrôlée à l'intérieur.

(1) Déposer le filtre à air

(2) Déposer les durites d'entrée et de sortie de réchauffage (1) et (2).

(3) Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur (3) et déposer la vis de pression du levier de pompe (4).

(4) Déposer le jonc d'arrêt élastique (5) de la biellette de liaison de volet automatique de départ à froid.

(5) Dévisser les boulons de fixation du dessus de cuve et déposer le dessus de cuve en même temps que la membrane de positionnement de papillon (2T-C)

Attention :

Sur les véhicules à convertisseur de couple, déposer le tuyau de retour de carburant.

2. Carburateur

Dépose pour révision du carburateur

(1) Déposer le filtre à air

(2) Déposer les durites d'entrée (1) et de sortie (2) de réchauffage.

(3) Débrancher le tuyau de carburant du carburateur (3) et le tuyau de dépression (7)

(4) Déposer la tringlerie d'accélérateur

(5) Déposer les quatre écrous de montage du carburateur et déposer le carburateur et son tampon amortisseur.

Attention :

1. Prendre des mesures pour empêcher toute pénétration de corps étrangers dans l'ouverture du collecteur d'admission.

2. Sur les véhicules à convertisseur de couple, déposer le tuyau de retour de carburant.

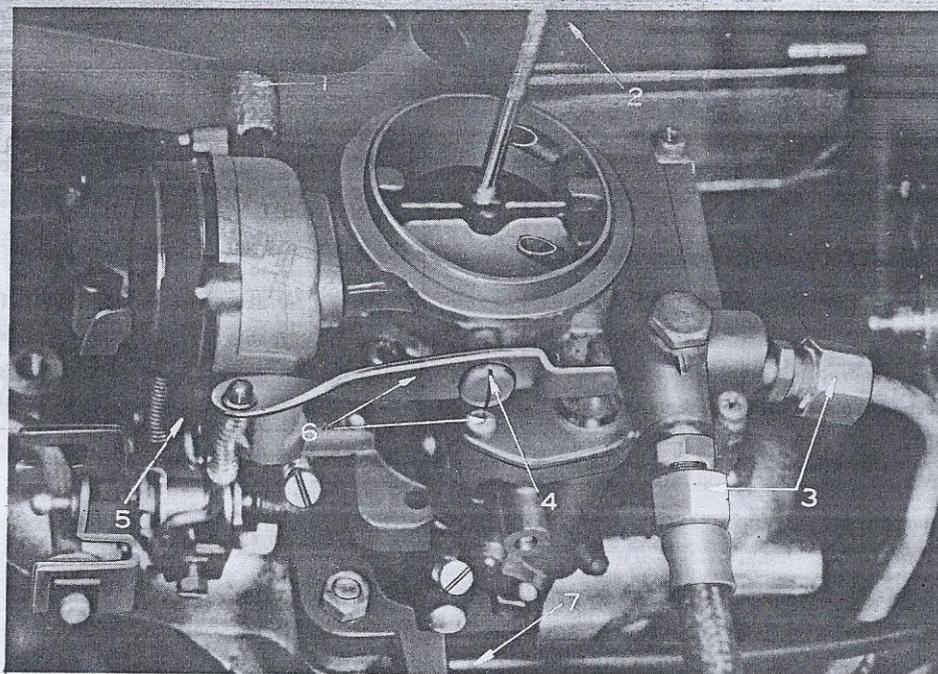


Fig. 2-26 Dépose du dessus de cuve et de l'ensemble du carburateur.

DEMONTAGE

1. Pour le démontage, le montage et le réglage du carburateur, veiller à utiliser le jeu de tournevis pour carburateur (09860-11010), et le jeu de jauges et gabarits de réglage pour carburateur (09240-00011).
2. Utiliser des clés et tournevis correctement adaptés aux vis et écrous ainsi qu'aux buses et gicleurs pour éviter d'endommager ces pièces.

3. Placer toutes les pièces démontées sur des plateaux et les disposer en ordre par éléments, en raison du nombre important de pièces et du danger d'un assemblage incorrect.

1. Pièces du dessus de cuve

- (1) Desserrer la vis (1) et déposer le levier de pompe (2) en même temps que la biellette de liaison (3).
Déposer la biellette de liaison de positionneur de papillon (pour les EUA)
- (2) Déposer la biellette (4) et desserrer les six vis (5) puis déposer le dessus de cuve du corps de carburateur

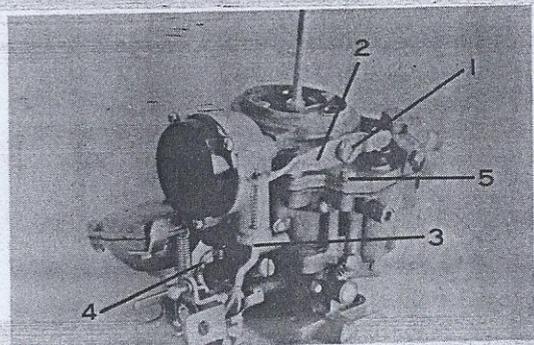


Fig. 2-27 Dépose du dessus de cuve

- (3) Déposer l'axe de levier de flotteur (1) et le flotteur (2). Déposer la soupape à pointe (3), le ressort (4), le poussoir (5) et le siège (6).
- (4) Déposer le piston de puissance (7), le ressort (8) et le plongeur de pompe (9).
- (5) Déposer l'obturateur (10), le joint (11) et le tamis (12).

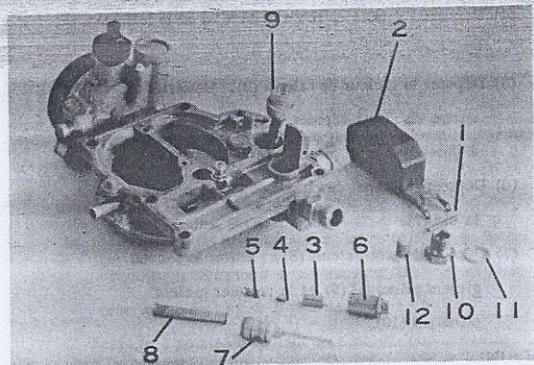


Fig. 2-28 Dépose du flotteur

2. Starter automatique

- (1) Déposer le carter de bilame, le joint (2) et le plateau de carter (3).
- (2) Déposer le flotteur de came et la tige coulissante (5)

Attention :

N'effectuer les opérations suivantes (3) et (4) qu'en cas de nécessité.

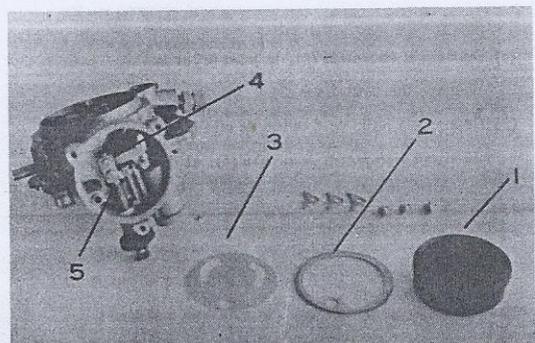


Fig. 2-29 Dépose de la commande de volet de départ à froid.

- (3) Eliminer à la lime la partie matée de la vis de pression et déposer le volet de départ à froid.
- (4) Déposer la vis de pression du connecteur (1) et retirer l'axe de volet de départ (2) et le piston à dépression (3).
- (5) Déposer le boîtier de thermostat (4)

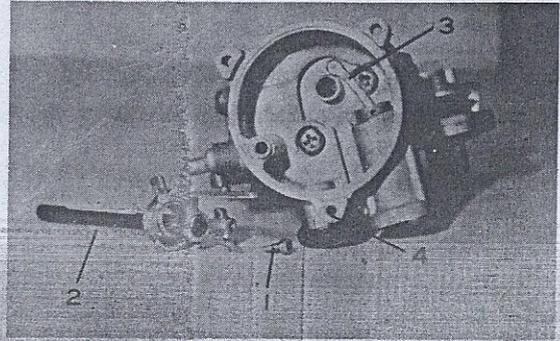


Fig. 2-30 Dépose de l'axe de volet de départ à froid.

3. Pièces du corps de carburateur.

- (1) Déposer le joint (1), la butée (2), la masselotte de refoulement (3) et la bille (4).
- (2) Déposer le ressort de rappel (5) et la membrane du levier de membrané (7).
- (3) Déposer les quatre vis de pression de bride (8) et séparer la bride du corps.
Déposer l'électrovanne, le cas échéant.

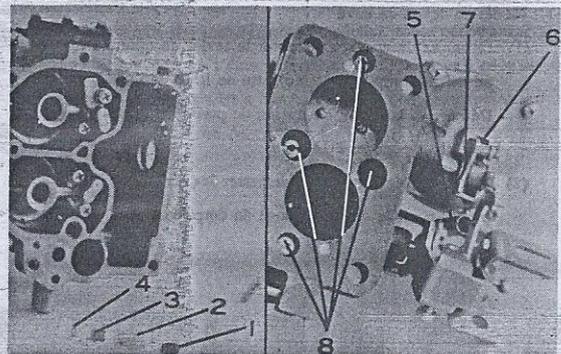


Fig. 2-31 Dépose de la bille et de la bride.

- (4) Déposer l'anneau de retenue de bille et la bille (1) d'acier.
- (5) Déposer le gicleur de ralenti (2). Desserrer les quatre vis (3) et déposer le deuxième petit diffuseur (4) et le premier petit diffuseur (5).
- (6) Déposer le clapet de puissance (6) au moyen de la clé (7).
- (7) Déposer les obturateurs (8) et retirer le second gicleur principal (9) et le premier gicleur principal (10).

Attention :

N'effectuer les opérations suivantes 8 et 9 qu'en cas de nécessité.

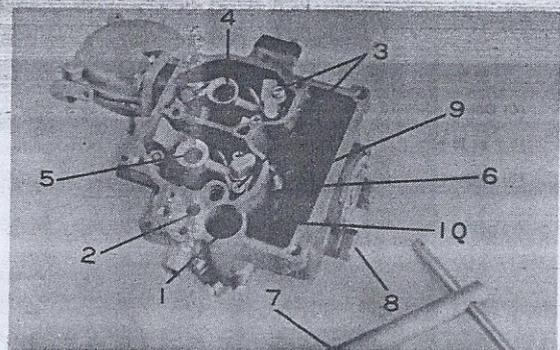


Fig. 2-32 Dépose des diffuseurs et des gicleurs

- (8) Déposer le couvercle (1), le joint (2) et la soupape thermostatique (3).
- (9) Déposer la bride de fixation de viseur de niveau (4), le viseur transparent de niveau (5), et le joint (6).

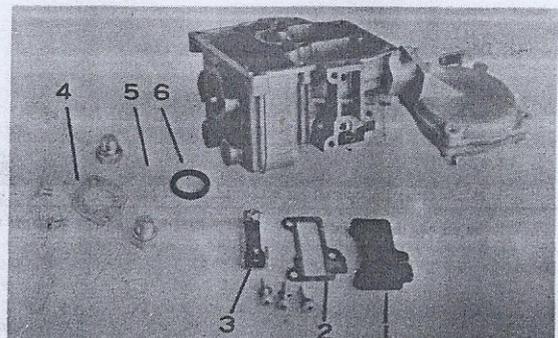


Fig. 2-33 Dépose de la soupape et du viseur de niveau.

- (10) Déposer le carter de membrane (1) et retirer le carter (2), la membrane (3), le ressort (4) et le joint (5).

Attention :

Repérer la position relative du carter, du support de ressort et de la membrane.

4. Pièces de la bride

- (1) Déposer la vis de réglage de ralenti

Attention :

- N'effectuer les opérations suivantes qu'en cas de nécessité.
- (2) Éliminer à la lime la partie mate des vis de pression et retirer le premier et le second papillons.
- (3) Déposer l'axe de papillon secondaire (1) et déposer le levier de papillon (2).
- (4) Déposer le levier de réglage de ralenti (3) sans en séparer le bras d'axe de papillon (4).
- (5) Déposer le jonc d'arrêt (5) et retirer l'axe de papillon primaire

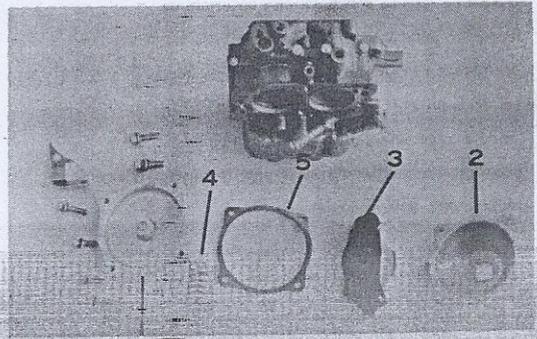


Fig. 2-34 Dépose de la membrane

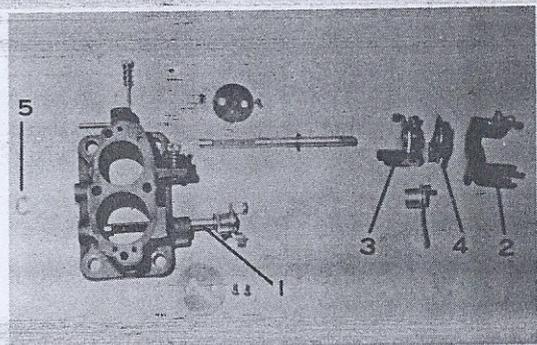


Fig. 2-35 Dépose des axes de papillons

CONTROLE

Avant d'entreprendre le contrôle nettoyer soigneusement toutes les pièces à l'essence. Nettoyer à l'air comprimé les gicleurs et conduits d'essence et les autres parties obstruées du corps de carburateur. Laver les pièces coulées avec une brosse douce. Éliminer la calamine collée autour des papillons.

Attention :

Ne nettoyer en aucun cas les gicleurs et autres orifices avec du fil ou autre objet métalliques, car le calibrage des trous serait modifié, ce qui affecterait fortement la consommation de carburant. Contrôler les éléments suivants, et si des pièces s'avèrent défectueuses, les réparer ou les remplacer.

Pièces du dessus de cuve

1. Dessus de cuve : craquelures, plan de joint endommagé, filetages endommagés, usure des pièces coulissantes avec les axes.
2. Piston de dépression : coulisement défectueux du piston, calaminage de l'intérieur du boîtier de thermostat.
3. Volet de départ à froid : déformation, usure de l'axe du volet, axe de volet fléchi ou tordu, mouvement défectueux dans le dessus de cuve.

4. Plongeur de pompe : usure des pièces coulissantes, joint détérioré et endommagé, ressort affaibli, coulisement à l'intérieur du corps.
5. Flotteur : lèvres endommagées, usure de l'axe de levier de flotteur, déformation du plongeur de levier de flotteur, usure du trou de levier de flotteur.
6. Soupape à pointeau : défaut de contact entre pointeau et siège.
7. Tamis : rouille, détérioration.

Pièces du corps de carburateur

1. Corps : craquelures, plan de joint endommagé, filets endommagés, surfaces de contact des gicleurs endommagés.
2. Gicleurs : surfaces de contact endommagées, filets et fentes pour tournevis endommagés.
3. Soupape de puissance : ouverture ou fermeture défectueuse, surfaces de contact endommagées, filets et autres parties endommagés.
4. Piston de puissance : usure et mouvement défectueux à l'intérieur de l'alésage, ressort affaibli ou endommagé.
5. Ressort amortisseur de pompe : affaibli, déformé, ou rouillé.

2-16 ALIMENTATION — Carburateur

6. Clapet de retenue d'évacuation : ouverture ou fermeture défectueuse.

7. Membrane : rupture, fuite à la partie rivetée.

Pièces de la bride

1. Bride : craquelures, plan de joint endommagé, filets endommagés, paliers d'axes de papillons usés, vis de réglage de ralenti endommagée.

Electrovanne

1. Joint torique déformé ou endommagé.

2. Fonctionnement de la vanne :

Lorsque le courant passe dans le solénoïde, la vanne est tirée.

Lorsque le courant ne passe pas, la vanne est poussée.

2. Papillon : usé ou déformé, axe usé, tordu, vrillé, mouvement défectueux dans le carter.

3. Vis de réglage de ralenti : bout conique ou filets endommagés, ressort de vis de réglage de ralenti affaibli ou déformé.

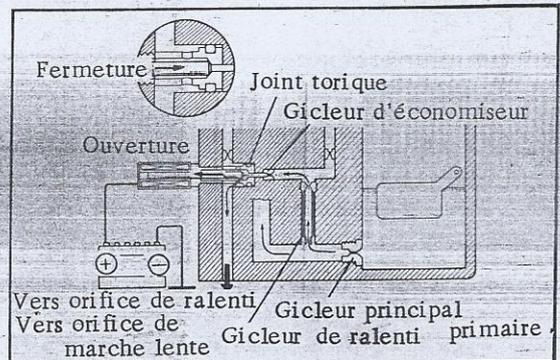


Fig. 2-36 Fonctionnement de l'électrovanne

ASSEMBLAGE

Attention :

1. Laver toutes les pièces à l'essence propre avant assemblage.
2. Utiliser des joints neufs.
3. Lors du montage de pièces pivotantes ou coulissantes, contrôler qu'elles fonctionnent facilement.

Pièces du dessus de cuve

1. Poser les pièces de la commande automatique de volet de départ à froid.

(1) Poser le joint (2) sur le carter de thermostat (1), et poser le carter (1) sur le dessus de cuve.

(2) Poser la première came de ralenti (2) sur l'axe de volet de départ à froid, (1)

(3) Poser le piston de dépression (3) sur le carter dans la position illustrée, après l'avoir assemblé.

(4) Monter l'axe de volet de départ à froid dans le carter et poser la première came de ralenti (2) sur la pièce (4).

(5) Fixer le piston de dépression à la partie (5) de l'axe de volet de départ à l'aide de la vis (6).

(6) Poser l'axe de volet de départ en maintenant le volet de départ complètement fermé.

Attention :

Utiliser des vis de pression neuves et en mater les extrémités correctement. Contrôler le bon fonctionnement du volet de départ.

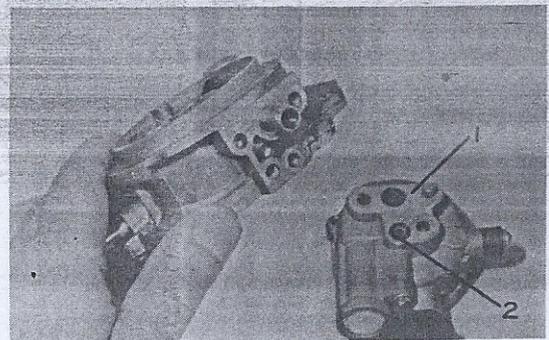


Fig. 2-37 Pose du carter de thermostat

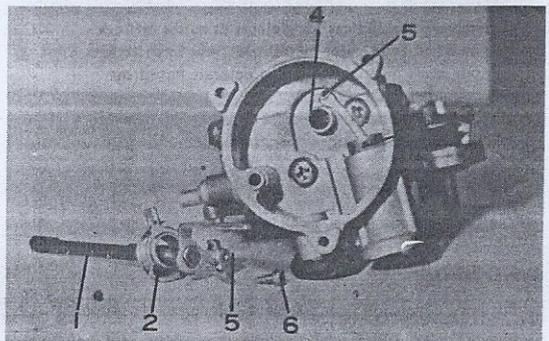


Fig. 2-38 Pose de l'axe de volet de départ à froid.

- (7) Poser la tige coulissante (1), le soufflet (2) et le poussoir (3) à l'intérieur du carter thermostat.
- (8) Poser le plateau de carter (4) et le joint (5) sur le carter de thermostat.

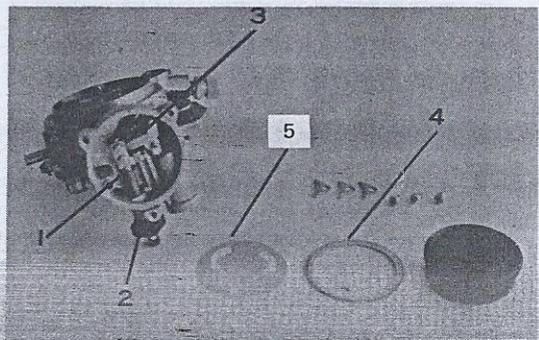


Fig. 2-39 Pose des pièces à l'intérieur du carter

- (9) Aligner le repère (2) avec le repère central de l'échelle graduée du carter et poser le boîtier de bilame sur le carter de thermostat.

Attention :

Poser le bilame sur l'axe de volet de départ en posant le carter de bilame.

- (10) Ouvrir à fond le volet de départ à froid et s'assurer qu'il se ferme complètement lorsqu'on le relâche. (à une température ambiante de 25°C [77°F])

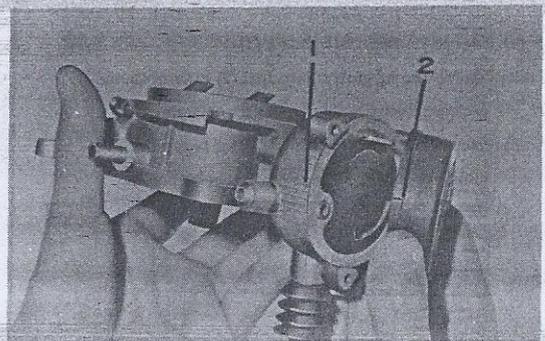


Fig. 2-40 Pose du piston de puissance

2. Poser les pièces du piston de puissance.

- (1) Poser le tamis (1), le joint (2) et l'obturateur (3) dans l'ordre cité.
- (2) Poser le ressort (4) et le piston de puissance (5) et poser la butée de piston de puissance (6).

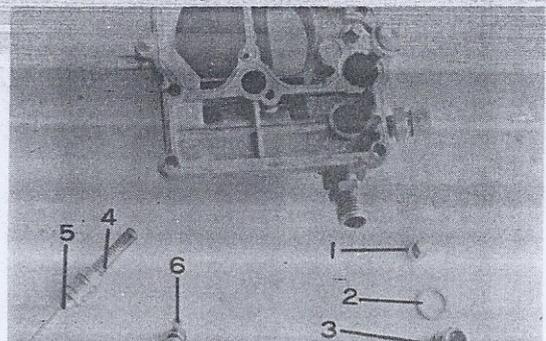


Fig. 2-41 Pose du piston de puissance

3. Poser les pièces du flotteur.

- (1) Poser le siège de pointeau (1) en interposant un joint.
- (2) Introduire le pointeau (2), le ressort (3) et le poussoir (4), et poser le flotteur (5) avec l'axe de levier de flotteur (6).
- (3) A l'aide du gabarit de niveau de flotteur, ajuster les positions haute et basse du niveau de flotteur.

Attention :

Voir méthodes de réglage du carburateur p. 2-9.

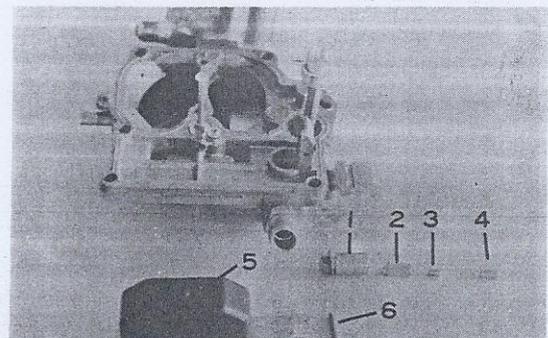


Fig. 2-42 Pose du flotteur.

2-18 ALIMENTATION — Carburateur

Pièces du corps de carburateur

4. Poser le joint torique (1), le clapet thermostatique (2) le joint (3), et le couvercle (4).

5. Poser le joint (5), le viseur transparent de niveau (7).

Attention :

1. Serrer uniformément les vis des côtés gauche et droit.
2. Avant de poser les gicleurs et les petits diffuseurs, chasser toute poussière et saleté à l'air comprimé.

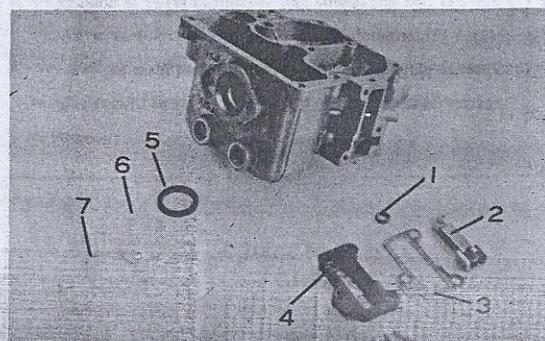


Fig. 2-43 Pose du clapet et du viseur de niveau

6. Poser les gicleurs et les diffuseurs.

(1) Poser le premier petit gicleur (1)

(2) Poser le second gicleur principal (2) et le troisième gicleur principal (3); et poser les obturateurs (4).

(3) Poser le gicleur de puissance (6) sur la soupape de puissance (5) et, à l'aide de la clé (7), poser la soupape de puissance.

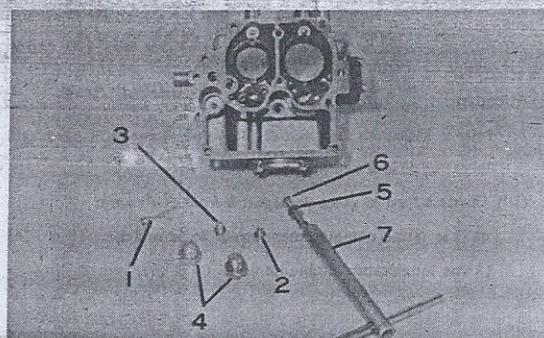


Fig. 2-44 Pose des gicleurs

(4) Poser le premier petit diffuseur (1) et le second petit diffuseur sur leurs joints.

(5) Introduire la bille d'acier dans le fond du cylindre de pompe et poser l'arrêt de bille du clapet.

Attention :

Poser la plus petite bille d'acier.

(6) Poser la bille d'acier (3), la masselotte de décharge (4), la butée (5) et le joint (6) dans l'ordre cité.

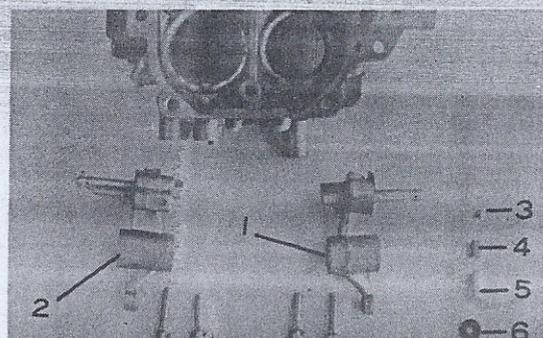


Fig. 2-45 Pose des diffuseurs

7. Poser le couvercle de capsule de membrane.

(1) Poser la membrane (2), le ressort (5), et le joint (4) sur le carter (1), et poser le couvercle (3).

(2) Poser le support de ressort (6) et vérifier son positionnement correct.

(3) Poser l'ensemble de capsule de membrane sur le corps de carburateur en interposant un joint.

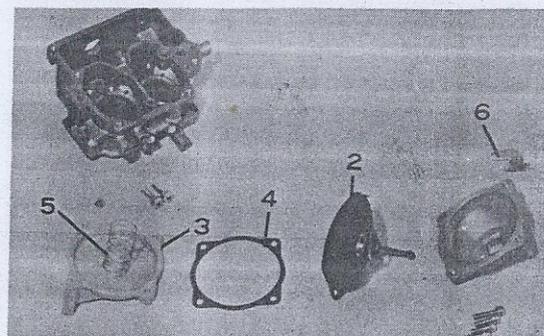


Fig. 2-46 Pose de la capsule de membrane.

Pièces de la bride

8. Poser les axes de papillons primaire et secondaire.

(1) Poser le premier axe de papillon (1) et le second axe de papillon (2) dans la bride.

(2) Poser le papillon secondaire (3). Serrer les vis de pression après s'être assuré que le bord du papillon est en contact étroit avec l'alésage lorsque le papillon est en position de fermeture complète.

(3) Régler la position de centrage de l'axe de papillon primaire en choisissant des cales (4 épaisseurs). Régler en utilisant une cale plus mince du côté opposé au bras de papillon et une cale plus épaisse du côté du bras.

Poser le papillon et serrer les vis de pression après s'être assuré que le bord du papillon est en étroit contact avec l'alésage lorsque le papillon est complètement fermé.

Attention :

Après avoir posé les papillons, mater les bouts des vis de pression.

(4) Poser le levier de premier réglage de ralenti (1), le levier de synchronisation de papillon secondaire (2), le bras d'axe de papillon (3) sur l'axe de papillon primaire et poser l'axe de papillon.

(5) Poser le levier de papillon primaire (4) et serrer l'écrou (5).

(6) Poser le ressort (6) et la vis de réglage de ralenti (7).

9. Poser le corps (1) sur la bride (2) en interposant un joint.

10. Coupler le bout de la membrane (3) au levier de membrane (4), et bloquer avec la goupille.

11. Poser le ressort de rappel de second levier de synchronisation de papillon secondaire.

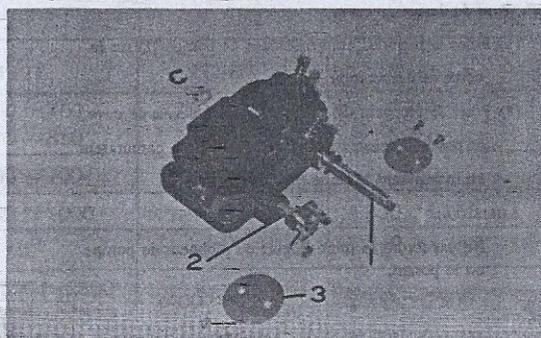


Fig. 2-47 Pose des axes de papillons

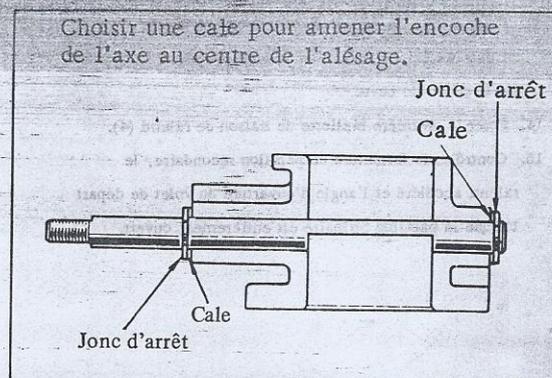


Fig. 2-48 Pose du papillon primaire

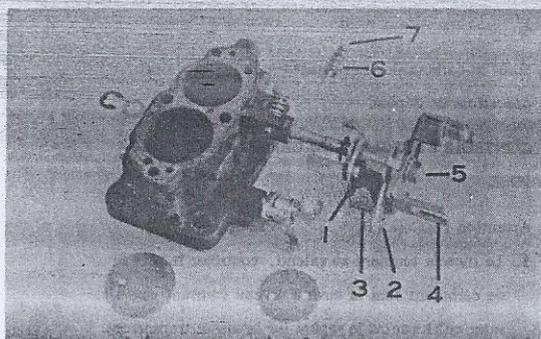


Fig. 2-49 Pose du bras et du levier

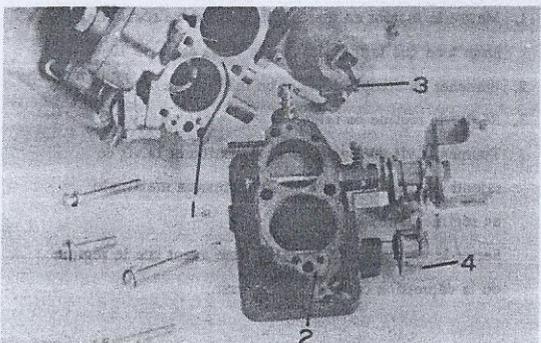


Fig. 2-50 Pose du corps et de la bride

12. Pose du dessus de cuve.

- (1) Poser le ressort d'amortissement de pompe (1) sur le corps de carburateur.
- (2) Poser le plongeur (2) de pompe sur le dessus de cuve, et poser le dessus de cuve sur le corps de carburateur en interposant le joint (3).

Attention :

Ne pas tordre le joint de cuir du plongeur de pompe en le posant.

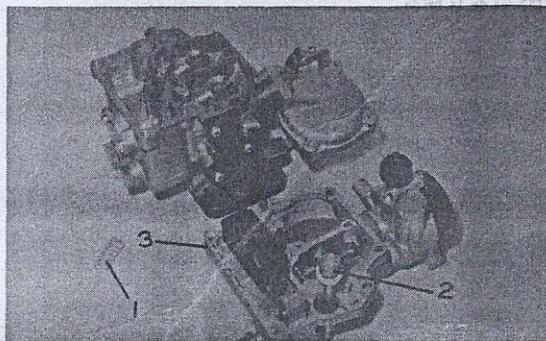


Fig. 2-51 Pose du dessus de cuve

13. Poser la tige de liaison de pompe (1) sur le bras d'axe de papillon primaire (2), et poser le levier de pompe (3) sur le dessus de cuve.
14. Poser la première biellette de liaison de ralenti (4).
15. Contrôler la fermeture du papillon secondaire, le ralenti accéléré et l'angle d'ouverture du volet de départ lorsque le papillon primaire est entièrement ouvert.

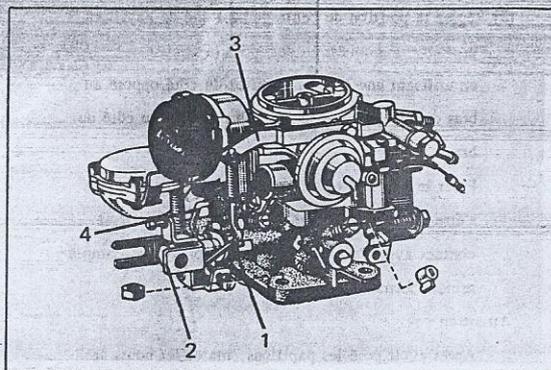


Fig. 2-52 Pose de la biellette de liaison

POSE

Poser le carburateur en suivant l'ordre inverse des opérations de dépose.

CONTROLE ET REGLAGE DU CARBURATEUR APRES

POSE.

Attention :

1. Le moteur tournant au ralenti, contrôler le niveau de carburant dans la cuve à niveau constant pour s'assurer qu'il atteint le repère sur le viseur transparent.
2. Si le niveau de cuve est incorrect, contrôler le débit de la pompe à essence et le contact du pointeau.
1. Mettre le moteur en marche et le laisser se réchauffer jusqu'à ce que la température de l'eau atteigne 75-80°C. (167° - 176°F)
2. Brancher un compte-tours et un manomètre de dépression.
3. Régler le régime de ralenti.
Tourner la vis de réglage d'accélération et la vis de ralenti de manière à obtenir la dépression maximale au régime de ralenti spécifié.
Serrer la vis de ralenti au point juste avant que le régime ou la dépression commence à baisser.

Attention :

Le filtre à air et le système de recyclage des gaz de carter moteur doivent être en place pour ce réglage.

Voir Tableau 2-3

4. Contrôler la teneur en CO à l'aide d'un appareil de mesure du CO.

Attention :

1. Il convient de noter que toute fuite dans le système de prélèvement entraînera une lecture inférieure à la teneur effective de CO.
2. Emballer le moteur avant la mesure pendant 30 à 60 secondes à environ 2000 tr/min.
3. Mesurer 1 à 3 minutes après avoir emballé le moteur.

AUTRES REGLAGES ET CONTROLES

Contrôler l'action de la pompe de reprise. Le moteur étant à l'arrêt, ouvrir le papillon brusquement et voir si l'essence est refoulée avec force par le gicleur de la pompe de reprise.

REGLAGE DU RALENTI (pour moteur 2T-C)

Voir Manuel de réparation du dispositif anti-pollution.

Tableau 2-3 Caractéristiques du réglage

Modèle de moteur		T, 2T	2T-B	2T-C
Régime de ralenti	Boîte mécanique au P. M.	600 ~ 750 * 700 ~ 850	700 ~ 800 * 700 ~ 850	750 ** 850
	Boîte automatique sur "D"	600 ~ 700	—	650
	Boîte automatique sur "N"	* 850 ~ 1000	—	* 800, ** 850
Calage de l'allumage, avant PMH au régime de ralenti		10°	12°	5°, ** 10°
Régime de ralenti accéléré en tr/min (pour référence seulement)		T: 2600 ~ 2800 2T: 2500 ~ 2600	2400 ~ 2600	2600 ~ 2800
Dépression au collecteur d'admission au régime de ralenti, mm Hg	E. V. mécanique	430 (16.9)	430 (16.9)	430 (16.9) ** 400 (15.7)
	E. V. automatique	430 (16.9) * 360 (14.2)	—	430 (16.9) ** 400 (15.7)

* * Produit à partir d'avril 1973

* * A partir des modèles 1974 pour la Californie

2-22 ALIMENTATION (+ Carburateur (pour moteur 2T-G))

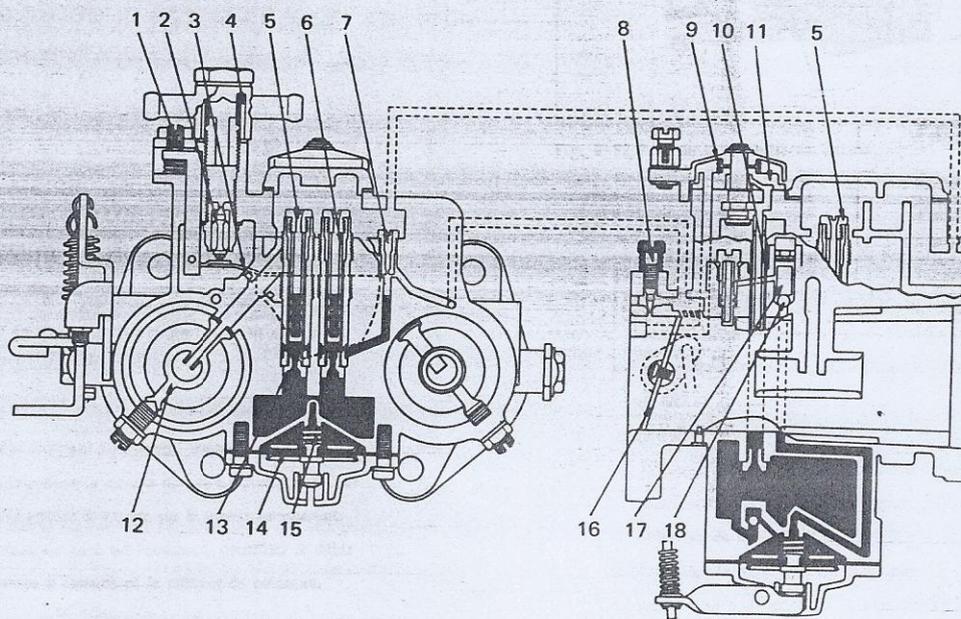
CARBURATEURS (Pour moteur 2T-G)

Deux carburateurs horizontaux de type Solex (modèle 40-PHH-3), de 40 mm et à double corps sont utilisés pour assurer la répartition idéale du mélange carburant et un rendement amélioré de l'admission en rendant les quatre cylindres complètement indépendants et exempts de toute interférence mutuelle.

Ce carburateur Solex 40-PHH-3 est de construction à double corps et équipé de deux jeux de pièces fonctionnelles, mais ne comporte qu'une seule cuve à niveau constant, une seule pompe de reprise et un seul enrichisseur de départ à froid pour assurer une alimentation uniforme de carburant aux deux côtés. Tous les gicleurs et pièces connexes sont concentrés à la partie centrale supérieure du carburateur. Le flotteur est de type double et articulé de telle sorte que les virages rapides et les accélérations ou décéléralions brusques n'influent pas sur la continuité et ne provoquent qu'un

changement minimum du niveau de cuve à niveau constant. Le système d'enrichisseur a été adopté pour permettre le démarrage par temps froid sans utilisation du volet de départ à froid et pour obtenir un meilleur rendement d'admission en conduite à grande vitesse.

La pompe de reprise est du type à membrane extrêmement durable. Bien qu'elle ne soit équipée que d'un seul diaphragme, le carburant est divisé en deux circuits juste avant le clapet de retenue à bille de la pompe, pour permettre une décharge par chacun des gicleurs de pompe. Les gicleurs importants sont facilement accessibles pour le contrôle et le remplacement par simple dépose du couvercle de chambre des gicleurs.



- | | |
|--|----------------------------------|
| 1. Vis (de réglage du flotteur) | 10. Ajustage d'air |
| 2. Sous-ensemble de soupape à pointeau | 11. Glace d'enrichisseur |
| 3. Sous-ensemble de flotteur | 12. Diffuseur intérieur |
| 4. Ensemble tamis | 13. Gicleur principal |
| 5. Gicleur d'air d'automatisme | 14. Tringle de membrane de pompe |
| 6. Ajustage d'automatisme | 15. Ressort de membrane |
| 7. Gicleur de ralenti | 16. Papillon |
| 8. Vis de réglage de ralenti | 17. Lest d'injecteur de pompe |
| 9. Ressort de glace d'enrichisseur | 18. Bille d'injecteur de pompe. |

Fig. 2-53 Circuits du carburateur.

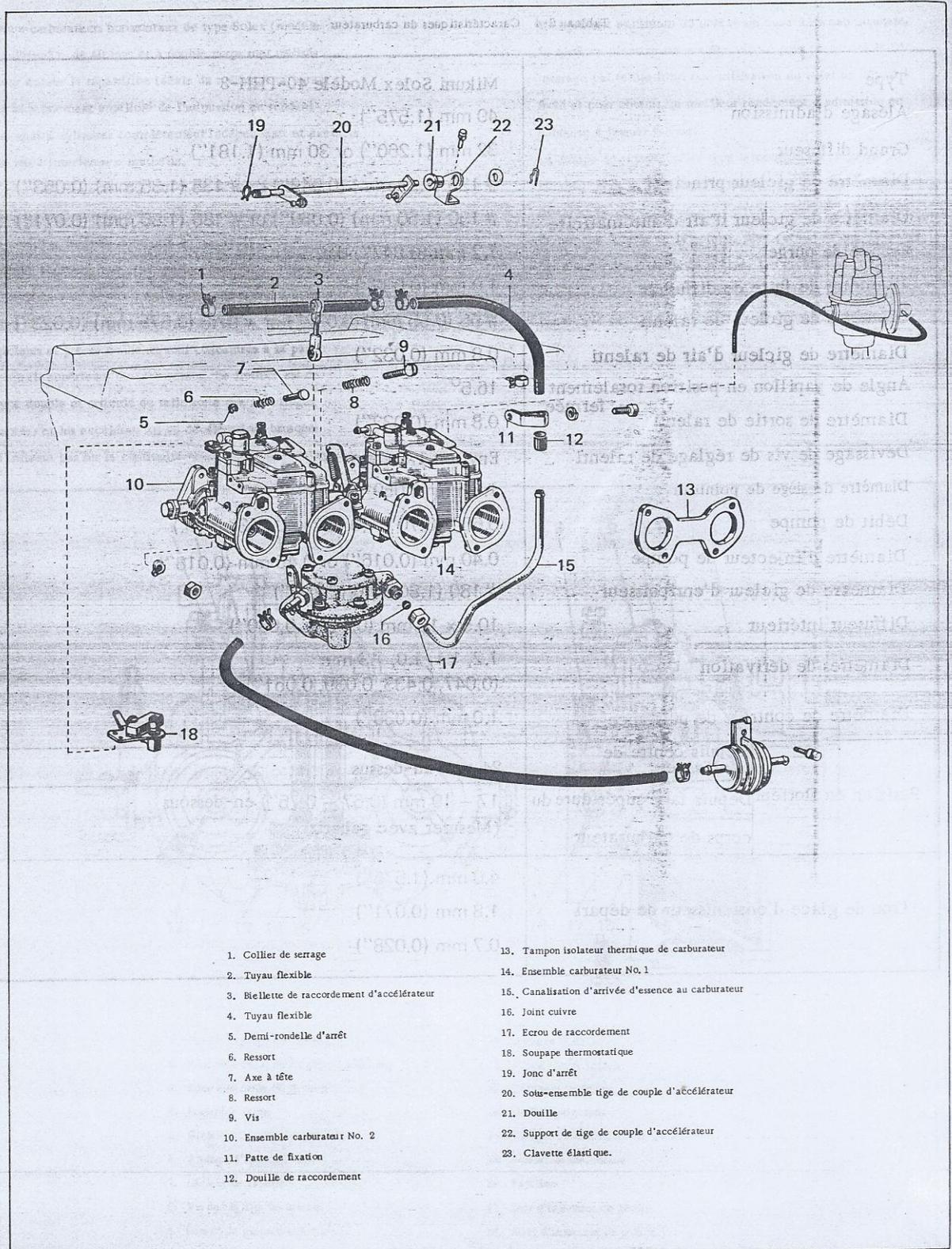
CARACTERISTIQUES

Tableau 2-4 Caractéristiques du carburateur

Type	Mikuni Solex Modèle 40-PHH-3	
Alésage d'admission	40 mm (1.575")	
Grand diffuseur	32 mm (1.260") or 30 mm (1.181")	
Diamètre de gicleur principal	# 125 (1.25 mm) (0.049") or # 135 (1.35 mm) (0.053")	
Diamètre de gicleur d'air d'automatisme	# 150 (1.50 mm) (0.059") or # 180 (1.80 mm) (0.071")	
Orifice de purge	1.2 mm (0.047") dia.	
Diamètre de fuite de diffuseur	1.0 mm (0.039")	
Diamètre de gicleur de ralenti	# 55 (0.55 mm) (0.022") or # 57.5 (0.575 mm) (0.023")	
Diamètre de gicleur d'air de ralenti	0.8 mm (0.032")	
Angle de papillon en position totalement fermée	16.5°	
Diamètre de sortie de ralenti	0.8 mm (0.032")	
Dévisage de vis de réglage de ralenti	Environ 1/2 tour	
Diamètre de siège de pointeau	1.5 mm (0.059")	
Débit de pompe	0.60 – 0.70 cc (0.037 – 0.043 cu. in.)	
Diamètre d'injecteur de pompe	0.40 mm (0.016") or 0.45 mm (0.018")	
Diamètre de gicleur d'enrichisseur	# 180 (1.80 mm) (0.709")	
Diffuseur intérieur	10.5 x 16 mm (0.413 x 0.630")	
Diamètres de dérivation	1.2, 1.1, 1.0, 1.3 mm (0.047, 0.433, 0.039, 0.051")	
Diamètre de contrôle de puissance	1.0 mm (0.039")	
Position du flotteur	Depuis centre de l'alésage	24 mm au-dessus
	Depuis face supérieure du corps de carburateur	17 – 19 mm (0.67 – 0.75") en-dessous (Mesurer avec gabarit)
Trou de glace d'enrichisseur de départ		4.0 mm (1.575")
		1.8 mm (0.071")
		0.7 mm (0.028")

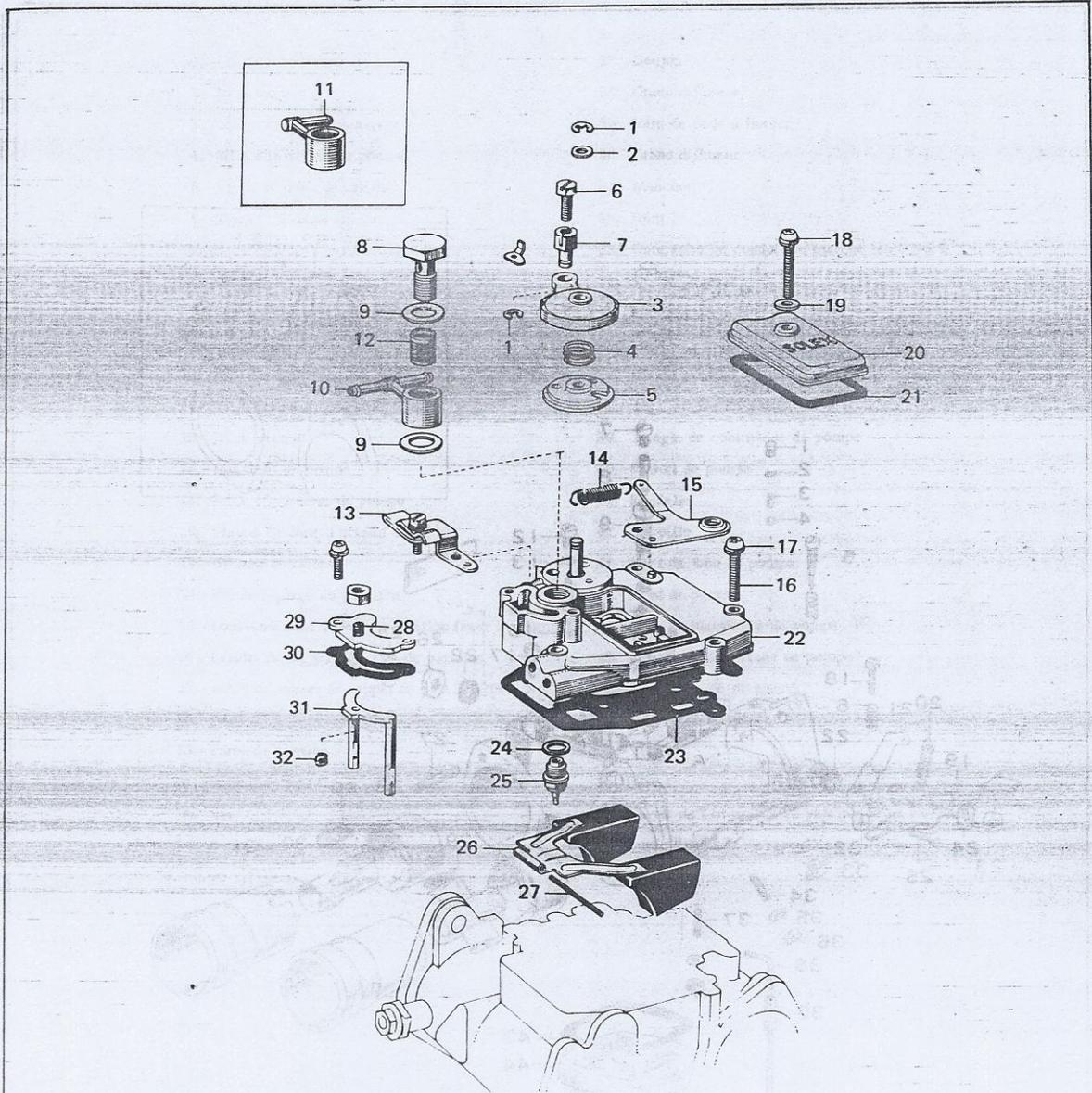
2-24 ALIMENTATION Carburateur (pour moteur 2T-G)

PIECES CONSTITUTIVES



- | | |
|--|--|
| 1. Collier de serrage | 13. Tampon isolateur thermique de carburateur |
| 2. Tuyau flexible | 14. Ensemble carburateur No. 1 |
| 3. Bielle de raccordement d'accélérateur | 15. Canalisations d'arrivée d'essence au carburateur |
| 4. Tuyau flexible | 16. Joint cuivre |
| 5. Demi-rondelle d'arrêt | 17. Ecou de raccordement |
| 6. Ressort | 18. Soupape thermostatique |
| 7. Axe à tête | 19. Jonc d'arrêt |
| 8. Ressort | 20. Sous-ensemble tige de couple d'accélérateur |
| 9. Vis | 21. Douille |
| 10. Ensemble carburateur No. 2 | 22. Support de tige de couple d'accélérateur |
| 11. Patte de fixation | 23. Clavette élastique. |
| 12. Douille de raccordement | |

Fig. 2-54 Pièces du carburateur



- | | |
|--|---|
| 1. Rondelle "truaré" | 17. Rondelle |
| 2. Rondelle | 18. Vis |
| 3. Couvercle de starter | 19. Joint d'obturateur |
| 4. Ressort de glaco-de starter | 20. Couvercle de chambre des gicleurs |
| 5. Glaco de starter | 21. Joint de couvercle de chambre des gicleurs |
| 6. Vis | 22. Dessus de cuve |
| 7. Support de câble | 23. Joint de dessus de cuve |
| 8. Boulon de raccord en T de carburant | 24. Joint de clapet à pointeau |
| 9. Joint de boulon de raccord | 25. Sous-ensemble clapet à pointeau |
| 10. Embout de raccord de canalisation No. 1 | 26. Sous-ensemble flotteur |
| 11. Embout de raccord de canalisation No. 2 | 27. Axe de levier de flotteur |
| 12. Tamis-filtre | 28. Vis de réglage de flotteur |
| 13. Sous-ensemble patte de fixation de câble de starter (pour No. 2 seulement) | 29. Couvercle de chambre de réglage de niveau de flotteur |
| 14. Ressort de rappel de starter | 30. Joint |
| 15. Butée de ressort de rappel de starter | 31. Support de réglage de niveau de flotteur |
| 16. Vis | 32. Ressort |

Fig. 2-55 Pièces constitutives du carburateur

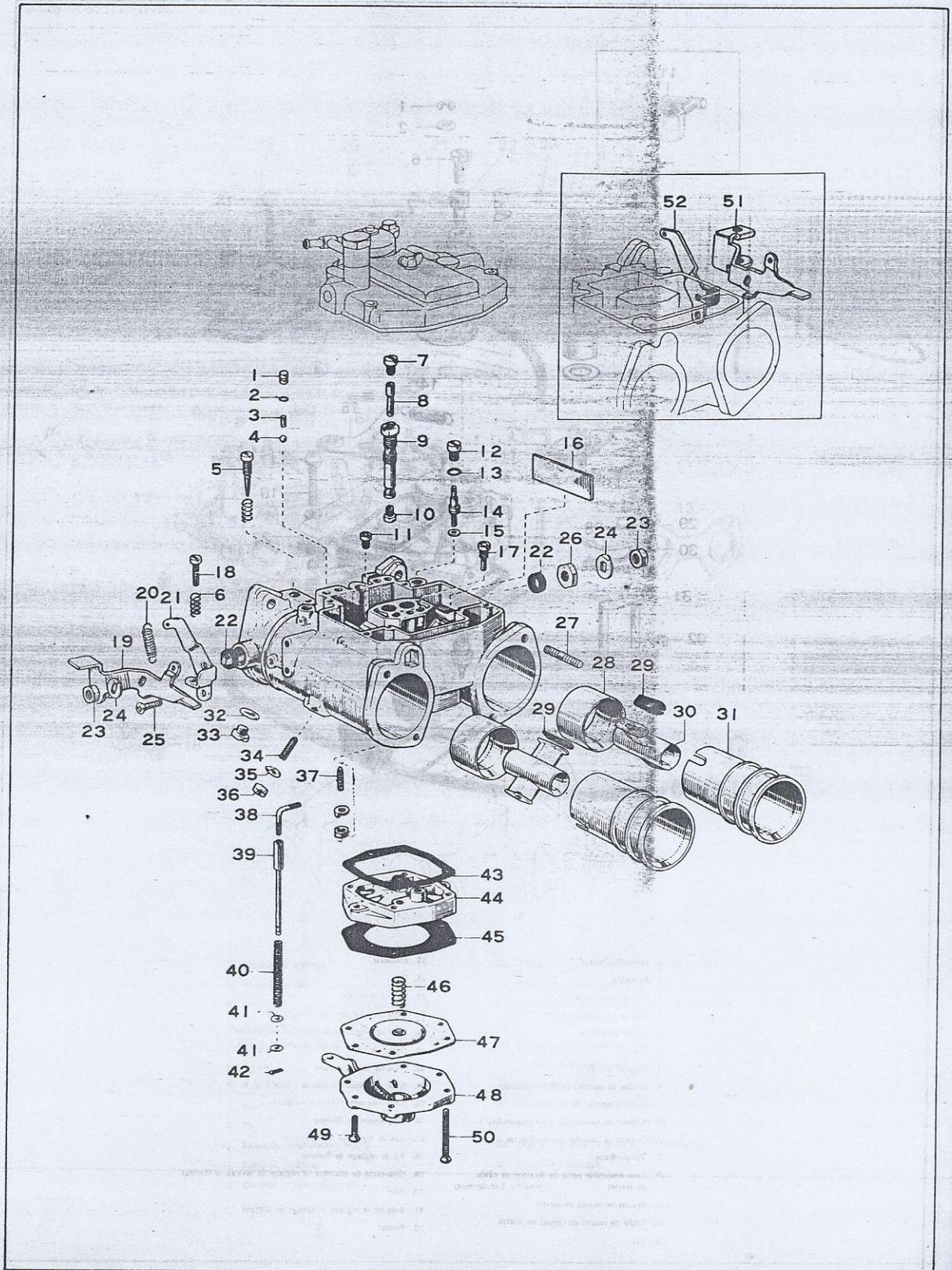


Fig. 2-56 Pièces constitutives du carburateur

- | | |
|---|---|
| 1. Vis de rebouchage No. 1 | 27. Goujon |
| 2. Joint torique | 28. Grand diffuseur |
| 3. Lest pour anti-syphonage | 29. Joint de petit diffuseur |
| 4. Bille d'injecteur de pompe | 30. Grand diffuseur |
| 5. Vis de réglage de ralenti | 31. Manchon |
| 6. Ressort de vis de ralenti | 32. Joint |
| 7. Gicleur d'air d'automatisme | 33. Obturateur de conduit de marche lente No. 1 |
| 8. Ajustage d'air d'automatisme | 34. Vis de pression |
| 9. Porte-gicleur principal | 35. Rondelle-frein No. 2 |
| 10. Gicleur principal | 36. Ecrou |
| 11. Gicleur de starter | 37. Vis de pression |
| 12. Vis de rebouchage | 38. Tige coudée de liaison |
| 13. Joint torique | 39. Tringle de commande de pompe |
| 14. Injecteur de pompe | 40. Ressort de pompe |
| 15. Joint d'injecteur de pompe | 41. Rondelle |
| 16. Plaque de cuve à niveau constant | 42. Goupille |
| 17. Gicleur de ralenti | 43. Joint de fond de pompe |
| 18. Vis de réglage de papillon | 44. Fond de pompe |
| 19. Sous-ensemble levier de papillon (Pour No. 1) | 45. Joint de membrane de pompe |
| 20. Ressort de rappel de levier de papillon | 46. Ressort de membrane de pompe |
| 21. Butée de ressort de rappel de papillon (Pour No. 1) | 47. Membrane de pompe |
| 22. Joint | 48. couvercle de pompe |
| 23. Ecrou de pression | 49. Vis |
| 24. Rondelle-frein No. 1 | 50. Vis |
| 25. Vis | 51. Levier de commande de papillon (Pour No. 2) |
| 26. Entretoise d'écrou de pression | 52. Butée de ressort de rappel de papillon. |

2-28 ALIMENTATION - Carburateur (pour moteur 2T-G)

REGLAGES SUR VEHICULE

Instruments nécessaires

1. Compte-tours moteur
2. Manomètre à dépression, double (SST 09992-00010)
3. Lampe stroboscopique
4. Appareil de mesure de la teneur

Note

La mesure avec le dépressomètre sera plus facile si le bouton d'étranglement de l'appareil est réglé légèrement en étranglement.

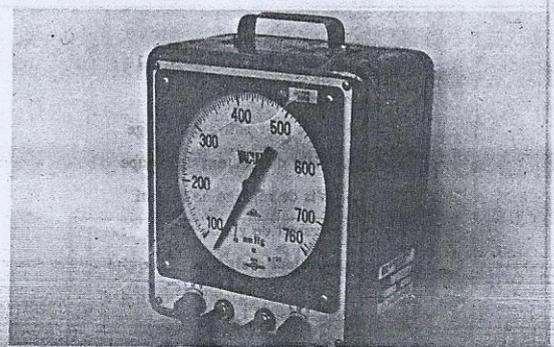
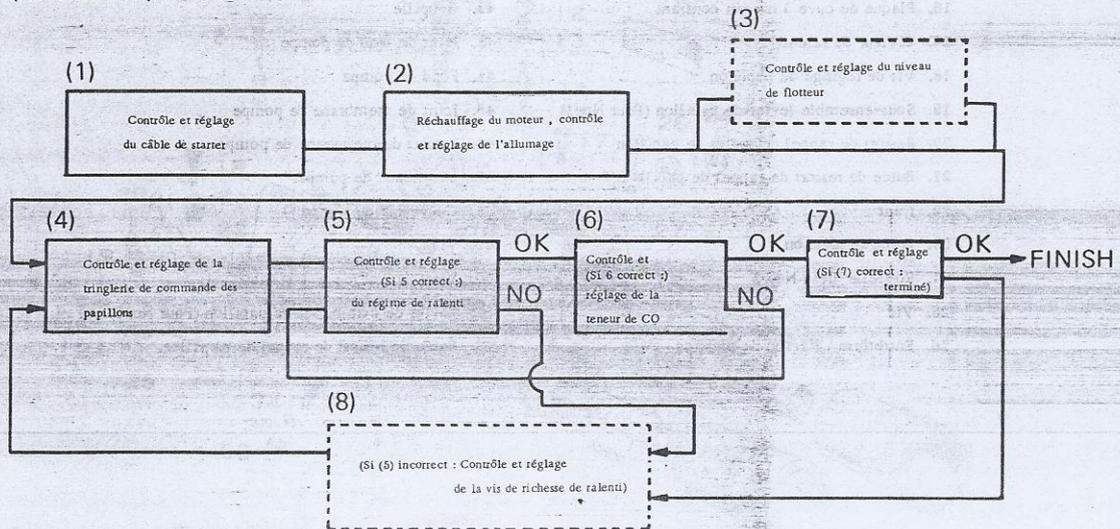


Fig. 2-57 Manomètre à dépression

METHODE DE REGLAGE

(Note : n'effectuer les opérations 3 et 8 qu'en cas de défaut)



Réglage du câble de starter

Régler le câble de starter de manière à obtenir un fonctionnement correct.

Note :

Contrôler que les starters s'ouvrent complètement lorsque le bouton de commande est tiré à fond, et se ferment entièrement lorsque le bouton est repoussé à fond.

Contrôle et réglage de l'allumage

Réchauffer le moteur et contrôler l'allumeur, les bougies et les autres éléments de l'allumage pour s'assurer qu'ils fonctionnent correctement. Réparer ou remplacer tout élément défectueux.

Calage de l'allumeur : 5° avant PMH à 1000 tr/min.

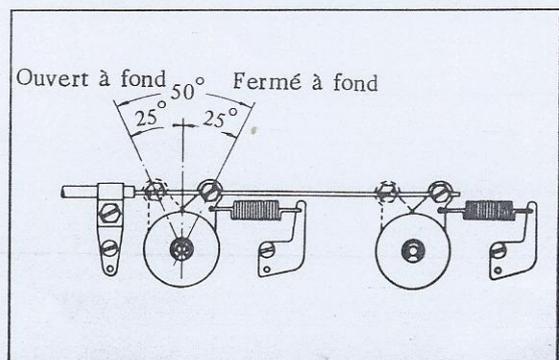


Fig. 2-58 Réglage du câble de commande de starter.

Contrôle et réglage du niveau de flotteur

A ne contrôler et régler que lorsque le moteur tend à caler ou s'il manifeste facilement de l'auto-allumage ou des retours de flamme.

Contrôle

1. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti (la pompe à essence fonctionne et le carburant arrive sous pression). Ouvrir alors le couvercle de la chambre des gicleurs et retirer l'un des porte-gicleur principaux - sous forme assemblée.
2. Arrêter le moteur et introduire rapidement l'outil spécial SST 09240-27010 dans le trou d'ouïe retiré le porte-gicleur principal. Dans la position où la bride du gabarit est en contact avec la surface supérieure du corps, boucher avec le doigt le trou du gabarit et retirer le gabarit avec précaution.
3. Contrôler le niveau d'essence à l'intérieur du gabarit pour voir s'il est dans les limites.

Niveau standard : 17 - 19 mm en-dessous de la surface supérieure du corps de carburateur (24 mm au-dessus du centre de l'alésage principal)

REGLAGE

Si le niveau de cuve n'est pas conforme à la valeur spécifiée, régler au moyen de la vis de réglage du flotteur.

Vis de réglage du flotteur :

Un tour de vis entraîne un changement de niveau de cuve de 1.8 mm (0.07")

CONTROLE DE LA POMPE DE REPRISE

1. Déposer le carburateur
2. Contrôler le niveau de cuve (il doit y avoir du carburant dans la cuve à niveau constant)
3. Accélérer brusquement et contrôler le temps d'évacuation du carburant.

Temps d'évacuation du carburant : 1.5 - 1.7 sec.

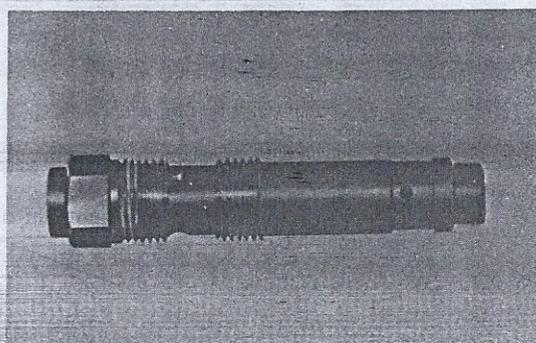


Fig. 2-59 Porte-gicleur principal

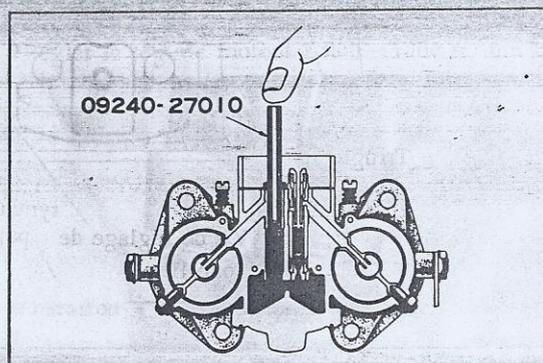


Fig. 2-60 Mesure du niveau de cuve

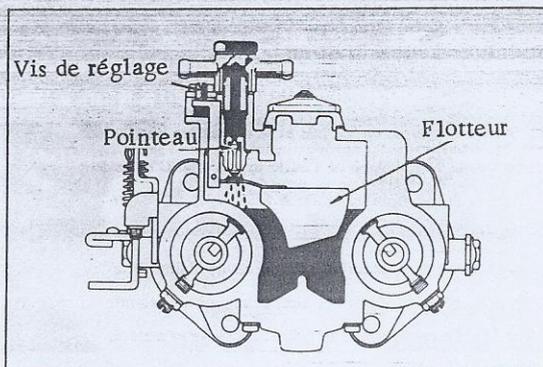


Fig. 2-61 Réglage du niveau de cuve

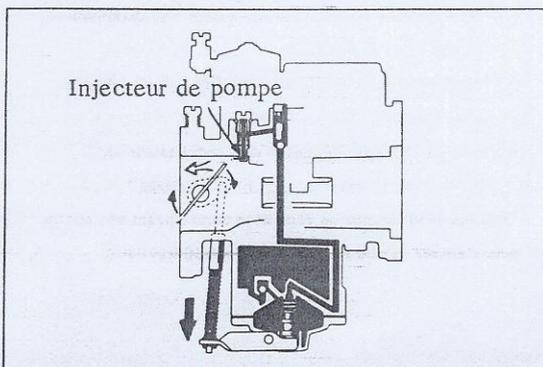


Fig. 2-62 Contrôle de la pompe de reprise

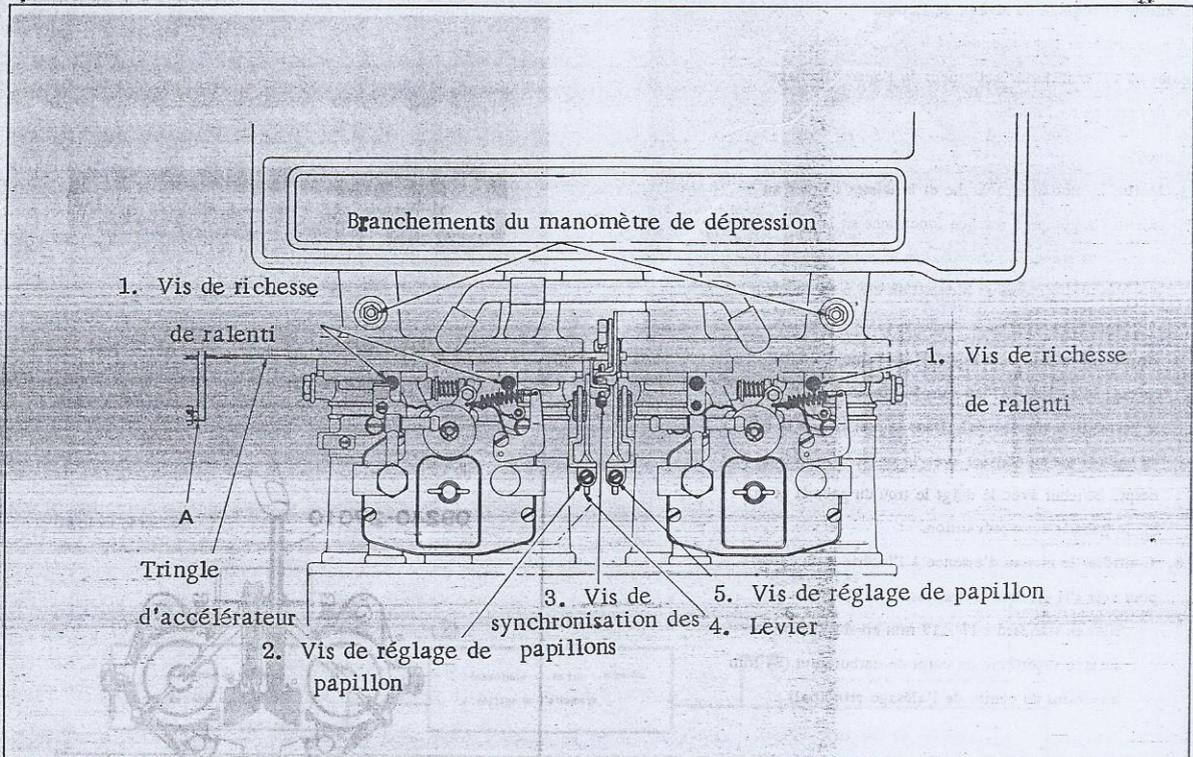


Fig. 2-63 Réglage du carburateur

Contrôle et réglage de la tringlerie de commande des papillons et du régime de ralenti.

CONTROLE

1. Mettre le moteur en marche et le réchauffer jusqu'à ce que la température de l'huile monte à 60°C et celle du liquide de refroidissement à 75° ~ 80°C (167° ~ 176°F).
2. Monter le compte-tours et le manomètre de dépression sur la prise de dépression des collecteurs d'admission No. 1 et No. 4. Contrôler alors le régime de ralenti et la différence entre les dépressions avant et arrière.

Valeurs standard :

- Régime de ralenti : 950 - 1050 tr/min
- Différence de dépression avant-arrière : au maximum 10 mm entre le régime de ralenti et 1800 tr/min.
- Dépression : 360 mmHg à 1000 tr/min (pour référence seulement).

3. Appuyer sur la tringle de liaison de l'accélérateur et, après avoir monté le régime du moteur à 1800 tr/min, contrôler la différence de dépression entre l'avant et l'arrière pour s'assurer qu'elle est à la valeur spécifiée.

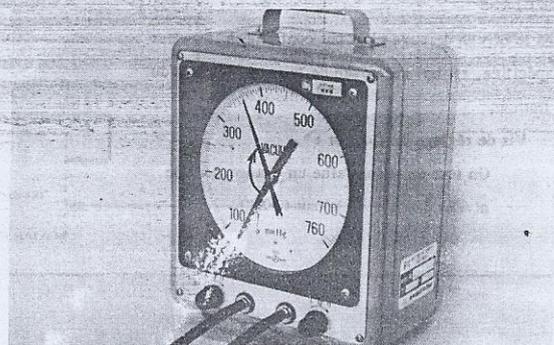


Fig. 2-64 Manomètre de dépression

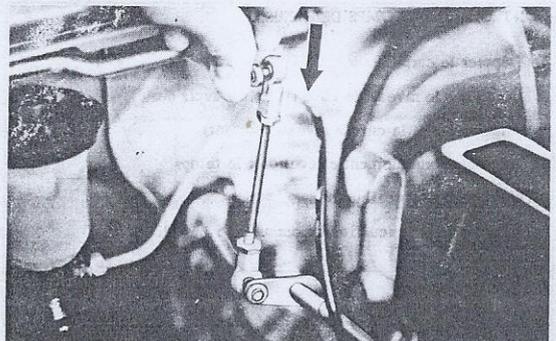


Fig. 2-65 Mesure de la différence de dépression entre l'avant et l'arrière.

REGLAGE

Lorsque la valeur spécifiée n'est pas respectée, effectuer le réglage dans l'ordre suivant :

1. Séparer la tringle de liaison du corps (pièce A).
(Voir Fig. 2-63)
2. Desserrer la vis arrière de réglage de papillon (2) jusqu'à ce qu'elle ne touche plus le levier (4).
3. Tourner la vis avant de réglage de papillon (5) pour monter le régime moteur à 1800 tr/min.

Attention :

1. Toujours tourner la vis de réglage de papillon (2) ou (5) dans le sens du desserrage pour régler le régime du moteur. Par exemple, pour l'amener à 1800 tr/min, régler d'abord le régime à plus de 1800 tr/min, puis desserrer la vis pour amener le régime à 1800 tr/min. Ne pas tenter de régler au régime spécifique en vissant pour monter le régime.
2. Par ailleurs, visser la vis de synchronisation (3) en réglant au régime spécifique.
4. En agissant sur la vis de synchronisation (3), régler la différence de dépression entre avant et arrière à 10 mm (0.39") au maximum.
5. Dévisser la vis avant de réglage de papillon (5) pour abaisser le régime à 950 - 1050 tr/min.
6. Visser légèrement la vis arrière de réglage de papillon (2) pour augmenter le régime du moteur, puis régler ce dernier à 950 - 1050 tr/min. La différence de dépression admise à ce point est de 10 mm maximum, mais doit être aussi réduite que possible.
7. Emballer le moteur deux ou trois fois et contrôler la différence de dépression entre l'avant et l'arrière pour s'assurer qu'elle est encore égale ou inférieure à 10 mm.
8. Appuyer sur le levier de tringle d'accélérateur et amener le régime du moteur à 1800 tr/min, et vérifier que la différence avant-arrière de dépression est encore égale ou inférieure à 10 mm.
9. Si la différence de dépression ne correspond pas à la valeur spécifiée après le réglage, répéter toutes les opérations depuis l'opération 1.

Au cas où la différence de dépression ne peut pas être amenée à la valeur spécifiée au bout de plusieurs essais, effectuer les opérations de "Réglage de vis de richesse de ralenti" décrites ci-après.

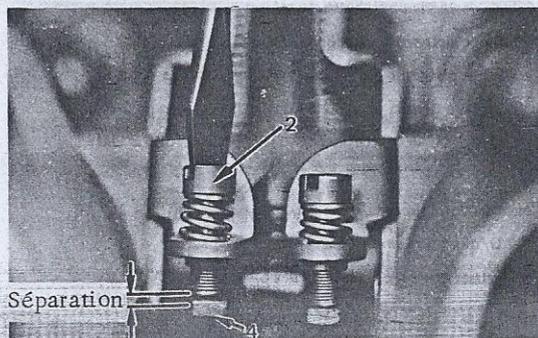


Fig. 2-66 Vis arrière de réglage de papillon

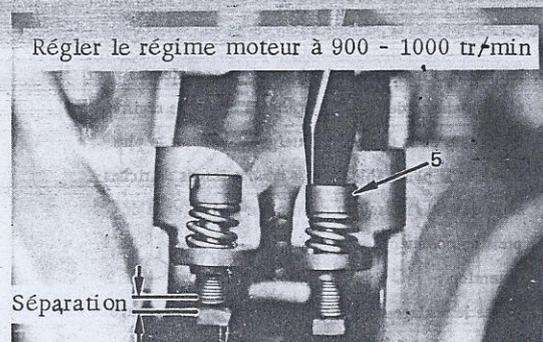


Fig. 2-67 Vis avant de réglage de papillon

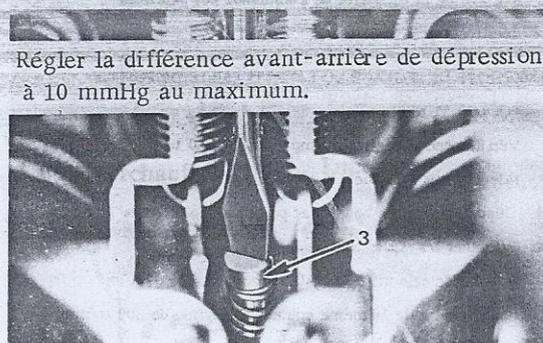


Fig. 2-68 Vis de synchronisation de papillons

Attention

1. La vis de synchronisation (3) sert à régler l'ouverture des papillons avant et arrière, tandis que les vis de réglage (2) et (5) servent de butée pour les papillons.
2. Par conséquent, ne pas tenter de régler la différence de dépression au ralenti au moyen de la vis de synchronisation (3).

Réglage de la vis de richesse de ralenti

Ce réglage doit seulement être effectué lorsqu'il a été impossible d'obtenir des résultats corrects après le contrôle et le réglage décrits dans les méthodes de réglage p. 2-29. (METHODE DU REGLAGE AU MEILLEUR MELANGE LE PLUS PAUVRE)

Contrôler le régime du moteur pour s'assurer qu'il est à 1000 tr/min au ralenti, puis régler comme suit :

1. Dévisser toutes les vis de richesse de ralenti (1) de 1 1/2 tour depuis la position de fermeture complète.

Attention

Visser légèrement jusqu'à la fermeture complète, en prenant soin de ne pas endommager l'orifice de ralenti du carburateur ou la pointe conique de la vis.

2. Remettre le moteur en marche et tourner toutes les vis de richesse de ralenti (1) jusqu'à ce que le régime du moteur et la dépression atteignent le point le plus élevé et le plus stable. Visser ensuite les vis de richesse de ralenti (1) jusqu'au point où le régime et la dépression commencent à baisser.

Attention :

Effectuer le réglage en limitant chaque étape de vissage ou de dévissage à 1/16 de tour au maximum.

3. Terminer le réglage en effectuant le "Contrôle et Réglage de la tringlerie de commande des papillons" décrit ci-après.

(METHODE DE REGLAGE DU RALENTI PAR LE DISPOSITIF "COLOR TUNE")

Vérifier que le régime du moteur est à 1000 tr/min. au ralenti, puis effectuer le réglage suivant :

1. Déposer toutes les bougies et poser les "color tunes".
2. Effectuer les réglages à l'aide des vis de réglage de richesse de ralenti (1) jusqu'à ce que tous les "color tunes" soient de la même couleur au régime de 800 tr/min.

Note :

La mise en place des color tunes provoquera une baisse de 200 tr/min du régime du moteur.

3. Déposer les color tunes et remettre les bougies en place.
4. Contrôler le régime du moteur pour s'assurer qu'il est à 950 - 1050 tr/min. Si ce n'est pas le cas, tourner toutes les vis de richesse de ralenti d'une valeur égale jusqu'à obtention du régime de ralenti de 950-1050 tr/min

Attention

Tourner uniformément et de 1/16 de tour maximum à la fois.

Dévisser d'un tour depuis la position de fermeture complète

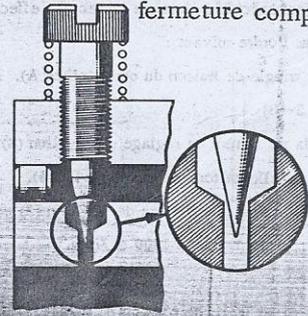


Fig. 2-69 Vis de réglage de ralenti

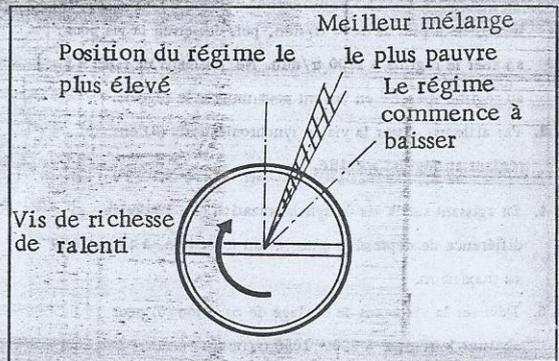


Fig. 2-70 Meilleur ralenti le plus pauvre

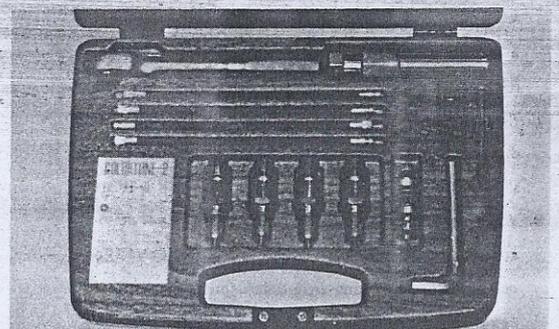


Fig. 2-71 Color tunes

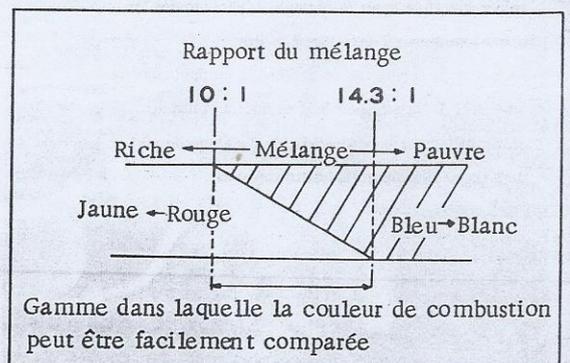


Fig. 2-72 Rapport entre la couleur de combustion des "color tunes" et le mélange.

5. Terminer le réglage en effectuant le "Contrôle et Réglage de tringlerie de commande de papillons" décrite précédemment.

Réglage de la teneur en CO (oxyde de carbone)
(si nécessaire)

1. Contrôler la teneur en CO.

Teneur en CO : Moins de 4,5 %

0,7 - 1,0 % (valeur de référence)

Précautions à prendre pour la mesure de la concentration de CO

1. Avant la mesure, emballer le moteur à environ 2000 tr/min pendant 30-60 secondes.
2. Mesurer 1 à 3 minutes après avoir emballé le moteur.
2. Si la teneur dépasse la limite, corriger en vissant toutes les vis de richesse de ralenti (1) d'une valeur égale.

Attention

Tourner les vis de richesse de ralenti (1) au maximum de 1/16 de tour à la fois.

3. Contrôler le régime de ralenti et la différence de dépression entre l'avant et l'arrière pour s'assurer que les valeurs spécifiées sont respectées.

Dans le cas contraire, répéter toutes les opérations depuis "Contrôle et réglage du régime de ralenti" déjà décrites.

REGLAGE ET VERIFICATION

1. Faire tourner le moteur au ralenti pendant environ 10 minutes pour s'assurer qu'il tourne régulièrement.
2. Si le moteur ne tourne pas régulièrement, débrancher tour à tour les fils de bougies et noter la chute de régime pour chaque cylindre.

Chute de régime : environ 70 à 90 tr/min.

3. Déposer la bougie du cylindre manifestant le chute de régime la plus faible. Si la bougie est encrassée, visser la vis de richesse de ralenti (1), et si elle est surchauffée, la dévisser. De cette manière, égaliser la chute de régime pour tous les cylindres.

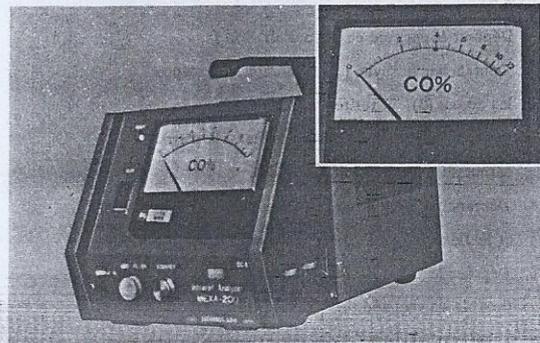


Fig. 2-73 Appareil de mesure de la teneur en CO

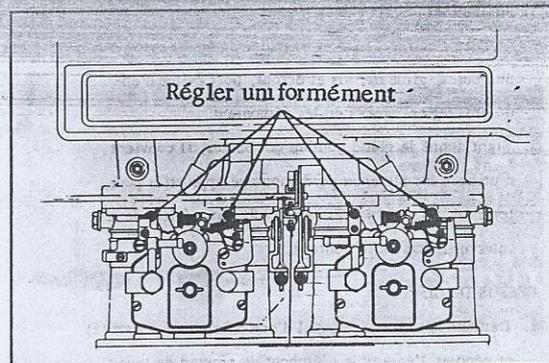


Fig. 2-74 Réglage de la teneur en CO

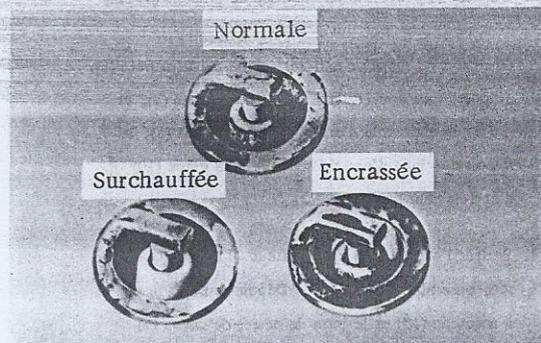


Fig. 2-75 Etats différents de bougies après usage

4. Contrôler à nouveau la teneur en CO. Si elle dépasse la limite, répéter toutes les opérations depuis "Réglage des vis de richesse de ralenti".

2-34 ALIMENTATION → Carburateur (pour moteur 2T-G)

DEPOSE

1. Déposer le raccord de prise d'air No. 1
2. Débrancher le tuyau (1) et le câble (2), déposer les écrous (3), et retirer le plateau (4).
3. Déposer la vis (5) du collier de flexible d'arrivée de carburant et retirer le flexible (6).
4. Débrancher le flexible de dépression (7), la tringle (8) et le flexible (9).
5. Déposer le câble de l'enrichisseur de départ et le flexible de soupape thermostatique.
6. Déposer les écrous (10) et retirer le carburateur.

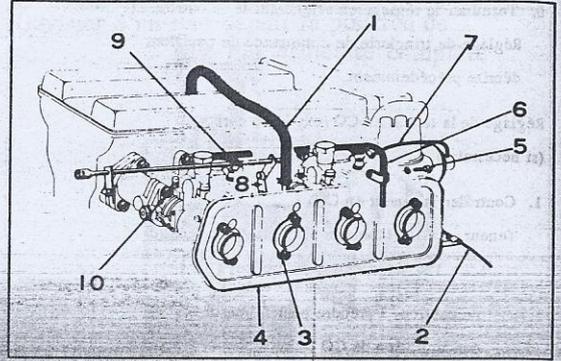


Fig. 2-76 Dépose des carburateurs

DEMONTAGE

Précautions

1. Veiller à utiliser des clés et tournevis bien adaptés aux buses, gicleurs, vis et écrous, pour éviter d'endommager ces pièces en les démontant.
2. Etant donné le grand nombre des pièces, il convient d'utiliser des plateaux de démontage appropriés pour tenir les pièces séparées par circuits pour éviter de les intervenir lors du remontage.

DESSUS DE CUVE

1. Déposer le ressort de rappel d'enrichisseur de départ (1) et déposer l'ensemble d'embout de raccord de tuyau de carburant (2).
2. Déposer le couvercle de chambre de gicleurs (3) puis déposer le dessus de cuve (4) sans en séparer la butée de ressort de rappel d'enrichisseur de départ à froid (5).
3. Déposer l'anneau "truarc" (6) et la rondelle (7), et retirer le couvercle d'enrichisseur de départ (8), le ressort de glace d'enrichisseur (9) et la glace (10) d'enrichisseur de départ.
4. Retirer l'axe de levier de flotteur (11) ainsi que le sous-ensemble flotteur (12). Déposer ensuite le clapet à pointeau (13) et le joint de dessus de cuve (14).

Attention

Veiller à ne pas plier le levier de flotteur

5. Déposer le couvercle de chambre de réglage de flotteur (15), le joint (16), le levier (17) et le ressort (18).

Note :

Ne pas déposer la vis de réglage (19) du couvercle de chambre (15).

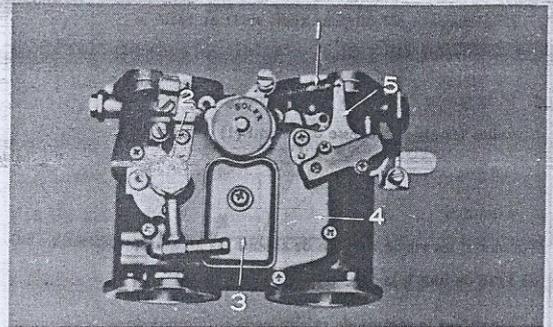


Fig. 2-77 Dépose de la chambre des gicleurs

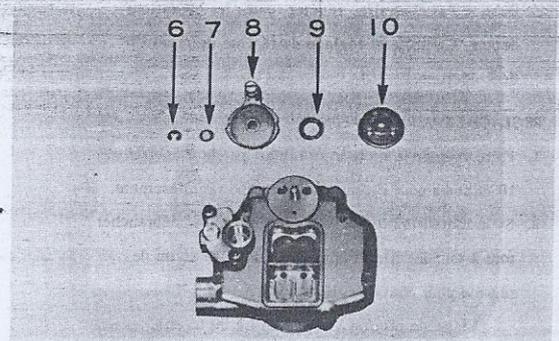


Fig. 2-78 Dépose de la glace de starter

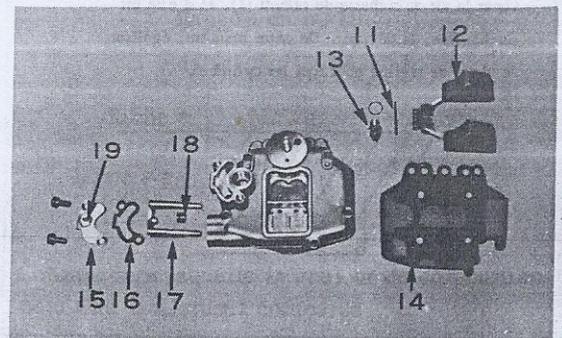


Fig. 2-79 dépose du flotteur

CORPS DE CARBURATEUR

5. Déposer les ensembles porte-gicleur principal (1)
Déposer les vis de réglage de richesse de ralenti (2)

Attention

Ne pas intervertir les pièces droite et gauche

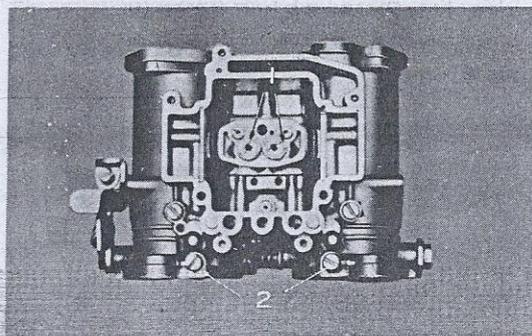


Fig. 2-80 Dépose des porte-gicleur principal

6. Déposer le gicleur d'enrichisseur de départ (3), le gicleur de ralenti (4) et l'obturateur de conduit de pompe (5), et retirer le lest (6) de clapet à bille d'injecteur de pompe et la bille de clapet d'injecteur de pompe. Déposer la vis de rebouchage (9) et retirer l'injecteur de pompe de reprise (8).

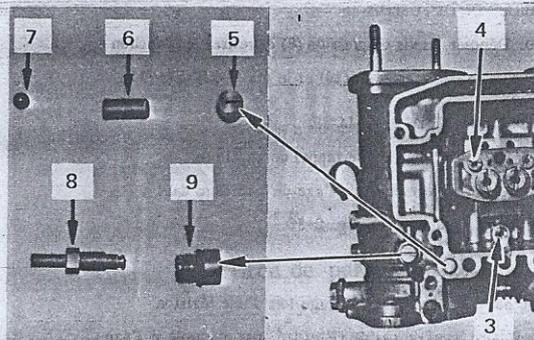


Fig. 2-81 dépose des gicleurs.

7. Déposer le gicleur d'air d'automatisme (11), l'ajutage d'air d'automatisme (12), et retirer le gicleur principal (13) du porte-gicleur principal (14).

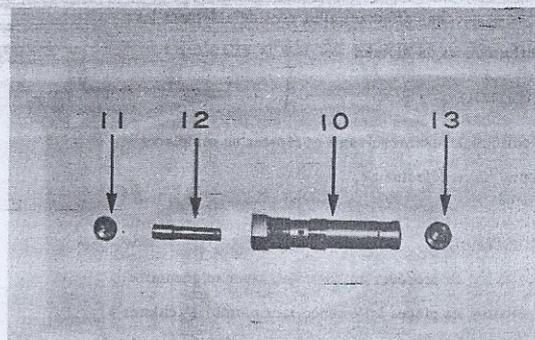


Fig. 2-82 Gicleur principal démonté

PIECES DE LA POMPE DE REPRISE

8. Déposer la goupille (1) et les quatre vis (2), puis déposer la pompe de reprise.

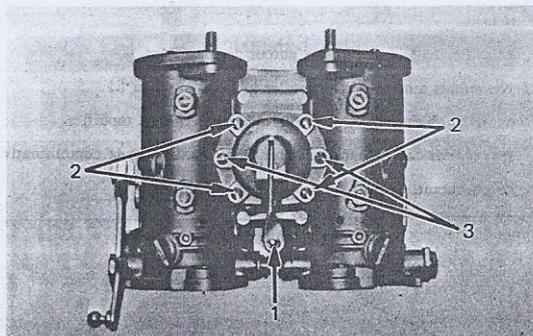


Fig. 2-83 Dépose de la pompe de reprise.

- Déposer les vis (3) et retirer le levier de pompe (4), la membrane (6) et le ressort de membrane (5) du fond de pompe (7).

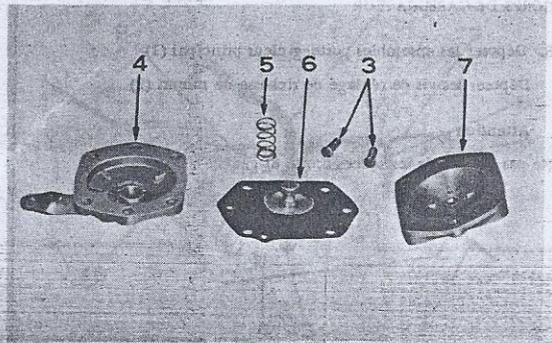


Fig. 2-84 Dépose de la membrane de pompe

PIECES DE DIFFUSEUR

- Déposer les vis de pression (8) et retirer le manchon (9), le petit diffuseur (10) et le grand diffuseur (11).

PIECES D'AXE DE PAILLONS

- Déposer le ressort de rappel de papillons.
- Déposer les pièces de l'axe de papillons dans l'ordre indiqué à la Fig. 2-86.

Attention

Ne pas effectuer ce démontage lors d'une révision ordinaire sauf en cas de nécessité, par exemple si l'axe est tordu ou un papillon est mal positionné au point de provoquer une différence d'ouverture entre les papillons droit et gauche, affectant ainsi considérablement les performances du moteur.

CONTROLE

Contrôler les points suivants et réparer ou remplacer toute pièce défectueuse.

Précautions

- Avant de procéder au contrôle, laver soigneusement toutes les pièces à l'essence sans plomb, et chasser à l'air comprimé toute saleté et impuretés des conduits étroits dans les gicleurs et du corps.
- Laver et nettoyer les pièces coulées avec une brosse souple.
- Éliminer toute la calamine autour des papillons.
- Ne jamais tenter de nettoyer les gicleurs avec du fil ou autre objet métallique, car cela risquerait de modifier les orifices calibrés et d'affecter défavorablement la consommation de carburant.

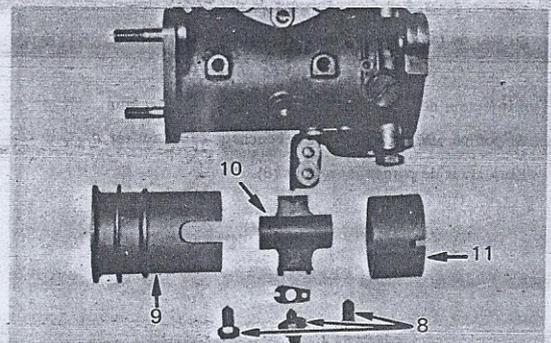


Fig. 2-85 Dépose des diffuseurs

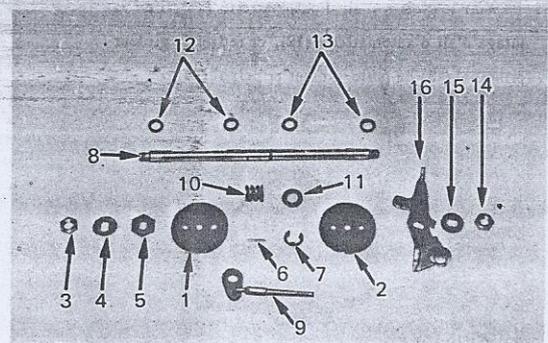


Fig. 2-86 Dépose des pièces d'axe de papillons

DESSUS DE CUVE

1. Contrôler le tamis-filtre dans l'embout de raccord de carburant pour s'assurer qu'il n'est pas encrassé, rouillé ou endommagé.

Attention

Toujours utiliser un joint neuf après avoir démonté l'embout.

2. Contrôler que la surface de glissement de la glace de starter n'est pas endommagée ou usée.

Attention

Une détérioration de la surface de glissement pourrait entraîner un ralenti irrégulier du moteur dû à une aspiration d'air par la partie endommagée.

3. Vérifier que l'orifice de purge de conduit de starter n'est pas encrassé.

Attention

Tout encrassement de cette partie provoquera la formation d'un mélange trop riche.

4. Contrôler l'étanchéité du pointeau et son bon coulisement.

Attention

Bien remettre le joint en place.

5. Contrôler que le flotteur n'est pas déformé, que les trous pour axe de levier de flotteur ne sont pas usés excessivement, et que les leviers de flotteur ne sont pas tordus.

CORPS DE CARBURATEUR

6. Laver tous les gicleurs à l'essence sans plomb et y insuffler de l'air comprimé pour en chasser tous corps étrangers.

Note :

Ne pas omettre de nettoyer les gicleurs d'air de ralenti (à la partie supérieure du corps de carburateur).

7. Contrôler l'action du levier de pompe de reprise.

Contrôler l'état de la membrane et la remplacer si elle est endommagée, percée, ou étirée excessivement.

Agiter le corps de pompe pour s'assurer que la bille à l'intérieur fonctionne correctement.

Attention

Ne jamais dévisser la vis (A), Fig. 2-90)

8. Laver la pompe de reprise à l'essence sans plomb et chasser les impuretés à l'air comprimé.

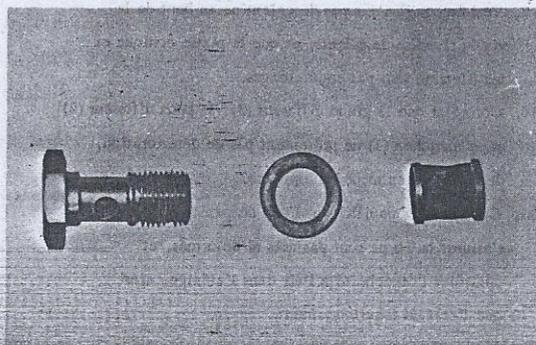


Fig. 2-87 Dépose du tamis-filtre de l'embout de raccord

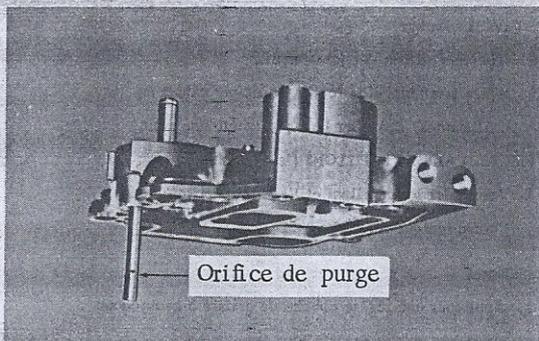


Fig. 2-88 Nettoyage du trou de purge de conduit de starter

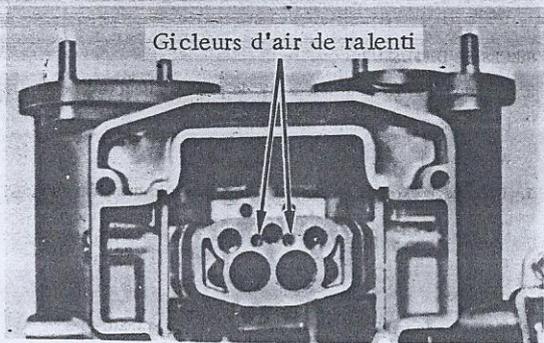


Fig. 2-89 Nettoyage des gicleurs d'air de ralenti

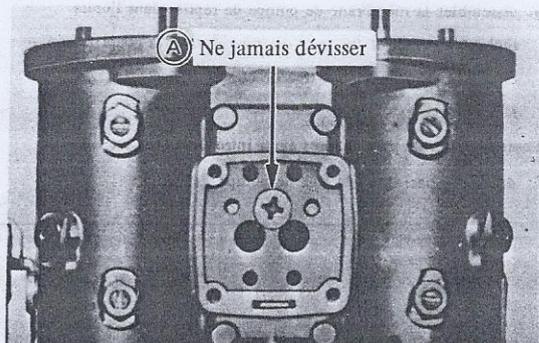


Fig. 2-90 Emplacement de montage du corps de pompe de reprise.

9. Vérifier qu'il n'y a pas de calamine au bout de la vis de richesse de ralenti, et que la partie conique et les filets ne sont pas endommagés.
10. Contrôler que le grand diffuseur (3), le petit diffuseur (2) et le manchon (1) ne présentent pas de détérioration, de déformation ni de calaminage.
11. Contrôler les papillons et l'axe de papillons pour s'assurer qu'ils ne sont pas usés ni déformés, et contrôler l'étanchéité à l'air dans l'alésage, ainsi que l'état de fonctionnement.

REMONTAGE

Précautions

1. Laver toutes les pièces à l'essence sans plomb avant montage.
2. Toujours utiliser des joints neufs.
3. Après assemblage de toutes pièces pivotantes ou coulissantes, contrôler leur bon fonctionnement.

PIECES D'AXE DE PAPILLONS (le cas échéant)

1. Assembler les papillons et l'axe de papillons dans l'ordre indiqué à la Fig. 2-92

Notes

1. Appliquer une légère couche de graisse à caoutchouc sur le joint d'axe de papillons.
2. Après avoir terminé le montage, contrôler l'ouverture des papillons gauche et droit et leur état de fonctionnement.

PIECES DE DIFFUSEUR

2. Assembler le grand diffuseur (1), le petit diffuseur (2) et le manchon (3) dans l'ordre cité.

Attention :

1. Un serrage excessif de la vis de blocage sur le manchon (3) risque de provoquer une déformation du manchon. Il suffit de serrer suffisamment pour empêcher le manchon de retomber.
2. Après avoir serré les diverses vis de blocage, rabattre les languettes de la rondelle-frein.

PIECES DE LA POMPE DE REPRISE

3. Assembler la membrane de pompe de reprise dans l'ordre indiqué à la Fig. 2-94, puis mettre en place la goupille dans le trou central de la tige de commande.

Note

Poser le levier de pompe après avoir introduit le ressort de pompe par-dessus la tige de pompe.

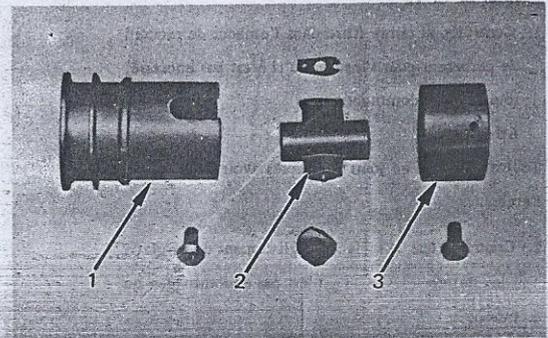


Fig. 2-91 Contrôle des diffuseurs

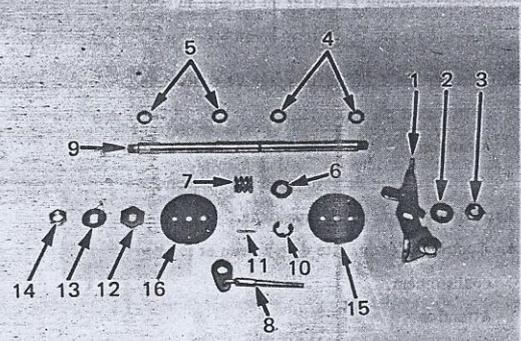


Fig. 2-92 Assemblage des papillons

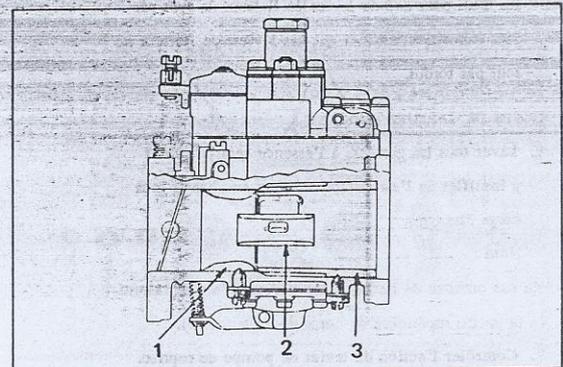


Fig. 2-93 Assemblage des diffuseurs

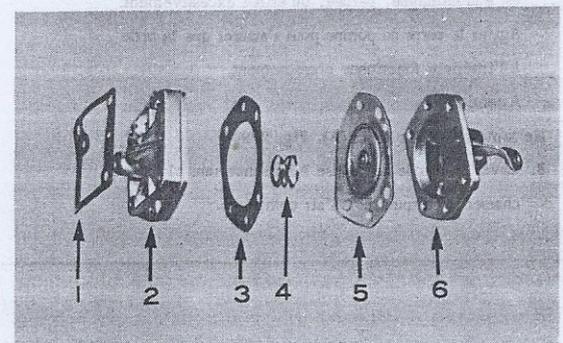


Fig. 2-94 Assemblage de la membrane de pompe diaccélération

CORPS DE CARBURATEUR

4. Assembler le gicleur principal, (2), le tube d'air d'automatité et le gicleur d'air d'automatité dans le porte-gicleur principal (1), et introduire le porte-gicleur principal dans le corps de carburateur.

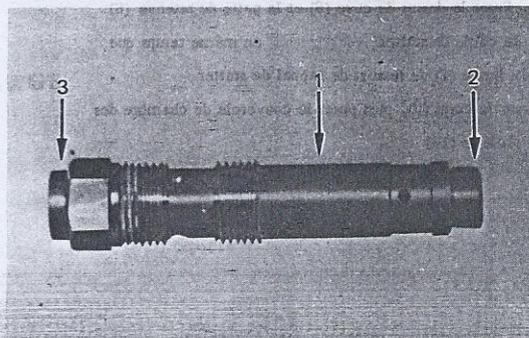


Fig. 2-95 Assemblage du porte-gicleur principal

5. Monter l'injecteur de pompe de reprise (2) après avoir mis en place le joint (1), et la vis de rebouchage (4) après avoir mis en place le joint torique (3).
6. Introduire la bille de retenue d'injecteur de pompe (5) et le lest (6) de clapet de pompe dans le conduit prévu dans le corps de carburateur, puis mettre en place l'obturateur de conduit de pompe (7) après avoir posé le joint torique.
7. Poser le gicleur de ralenti (8) et le gicleur d'enrichisseur de départ à froid (9).
8. Poser la vis de richesse de ralenti (10), en prenant soin de ne pas intervertir la vis droite et la vis gauche. Les visser légèrement jusqu'à fermeture complète, puis dévisser d'un tour.

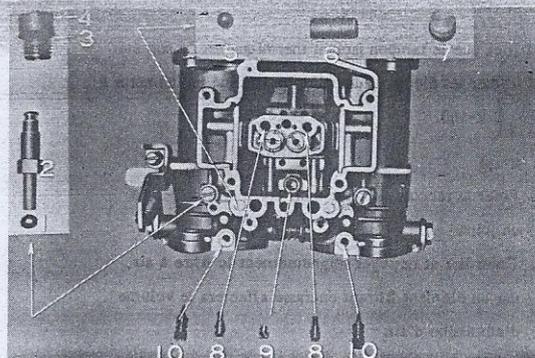


Fig. 2-96 Assemblage de l'injecteur de pompe de reprise.

DESSUS DE CUVE

9. Poser le pointeau (2) dans le dessus de cuve (1) en interposant le joint (3). Poser le ressort (4), le levier (5) le joint (6) et le couvercle (7). Mettre en place le joint de cuve (8) sur le dessus de cuve et poser le flotteur (9), en le fixant par l'axe de levier de flotteur (10).

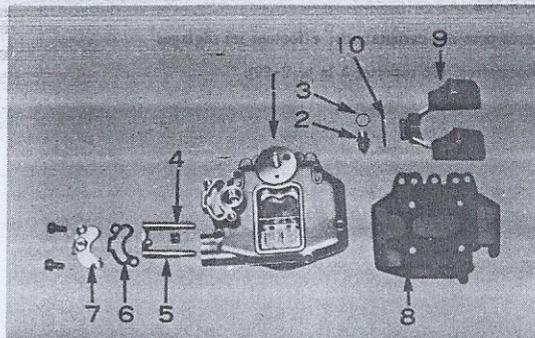


Fig. 2-97 Pose du flotteur

10. Assembler les pièces de glace d'enrichisseur (1) à (5) sur le dessus de cuve (6) dans l'ordre indiqué à la Fig 2-98

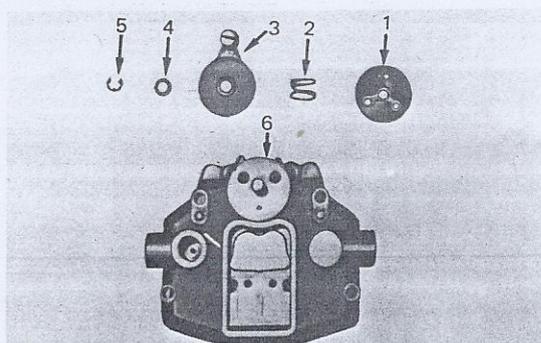


Fig. 2-98 Mise en place de la glace de starter

2-40 ALIMENTATION – Carburateur (pour moteur 2T-G)

11. Poser le dessus de cuve (6) et la patte de retenue (8) de câble de starter en même temps que la butée (7) de ressort de rappel de starter sur le corps (9), puis poser le couvercle de chambre des gicleurs (10)

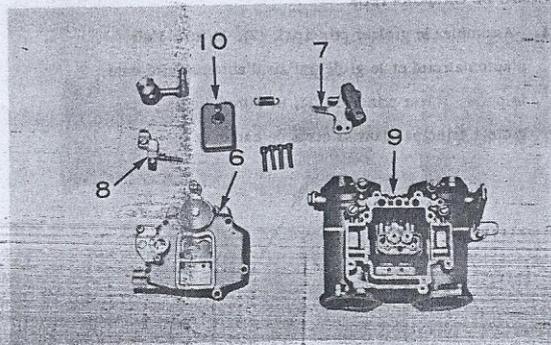


Fig. 2-99 Pose du dessus de cuve

POSE

Vérifier que le tampon isolant thermique est en bon état puis poser les éléments dans l'ordre indiqué par numéros à la Fig. 2-100.

Notes

1. Poser le raccord de prise d'air No. 2 en interposant un joint.
2. Contrôler et nettoyer soigneusement le filtre à air, car un élément filtrant encrassé affectera le volume d'admission d'air.

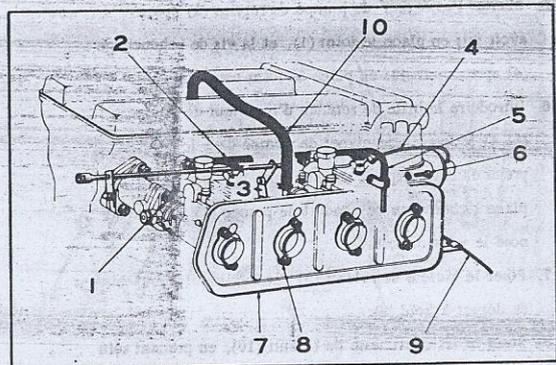


Fig. 2-100 Pose des carburateurs

REGLAGE

Après pose des carburateurs, effectuer les réglages nécessaires. (Se reporter à la p. 2-29).