

Réglage de la barre du dispositif de démarrage

27. Tirer sur la commande du starter jusqu'à ce que le bord qui se soulève de la barre du dispositif de démarrage située sur le carburateur arrière entre tout juste en contact avec le dessous de la soupape à air lorsqu'elle repose sur le pont. Faire tourner alors le levier de la barre du dispositif de démarrage (29) sur le carburateur avant afin d'obtenir une condition analogue et tandis que les deux barres de dispositif de démarrage sont ainsi maintenues, resserrer le boulon de fixation (34). Il faut alors mettre le moteur en marche et le faire tourner jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale avant d'effectuer les derniers réglages.

Réglages du ralenti et synchronisation

Deux vis de réglages servent à contrôler le régime de ralenti et le mélange de chaque carburateur. Les vis de butée de papillon des gaz (27) contrôlent le régime et les vis de réglage de gicleur (41) modifient le taux du mélange air-carburant pénétrant dans les cylindres. En regardant par en dessous, faire tourner chaque vis de réglage de gicleur dans le sens des aiguilles d'une montre pour appauvrir le mélange et dans le sens inverse des aiguilles pour l'enrichir.

Alors que le moteur est bien chaud, les épureurs enlevés et les vis de réglages de gicleur aux positions indiquées dans l'opération 26, régler les vis de butée (27) de manière à obtenir un régime de ralenti de 600/650 t/m.

Le mélange de ralenti est correct lorsque le rythme du moteur est uniforme et régulier et que l'admission d'air est la même dans les deux cylindres. On peut en juger d'après l'intensité du sifflement de l'air lorsqu'il pénètre dans chaque carburateur ou en utilisant l'outillage spécial montré à la Fig. 13 qui donne une mesure relative du passage d'air.

Comme vérification, soulever la soupape à air un tout petit peu (1/32 de pouce) à l'aide de la goupille de levage de piston (37) et écouter l'effet produit sur le moteur. Si le régime du moteur augmente de manière appréciable, le mélange est trop riche et si le moteur s'arrête, le mélange est trop pauvre. En réglant convenablement les vis de gicleur, le régime du moteur restera constant ou descendra légèrement lorsqu'on soulève la soupape à air.

Enfin, régler à nouveau la vis de ralenti rapide (66) de manière à obtenir une tolérance de 1/16 de pouce entre la tête de la vis et la surface de came adjacente (71) comme l'indique la Fig. 11.

REMARQUE : Un ralenti satisfaisant dépend de l'état général du moteur, du réglage des poussoirs, des bougies et de l'allumage qu'il faut examiner si le ralenti est irrégulier.

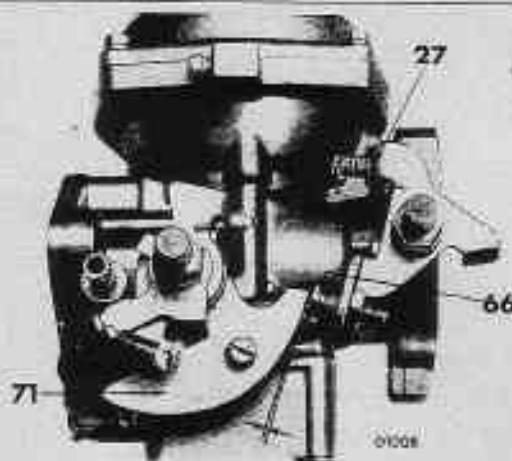


Fig. 11. Vis de réglage du starter, de la came et du papillon des gaz

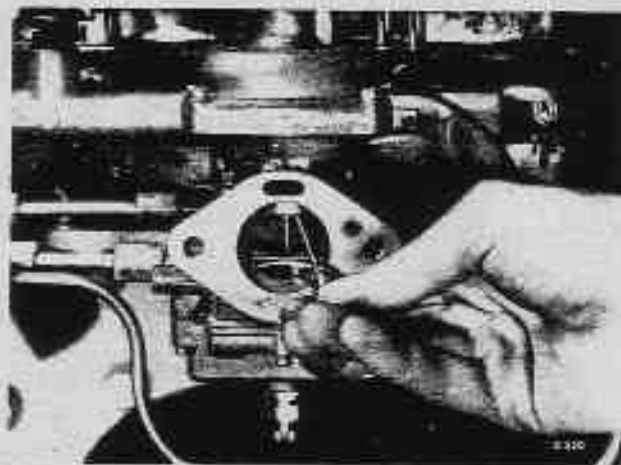


Fig. 12. Levage de la soupape à air pour le centrage du gicleur



Fig. 13. Utilisation d'un "Vérificateur Synchro" Crypton pour l'équilibrage de l'admission d'air