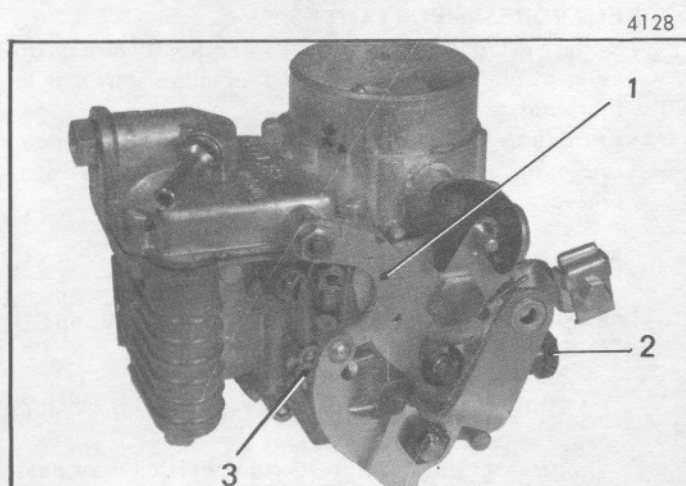
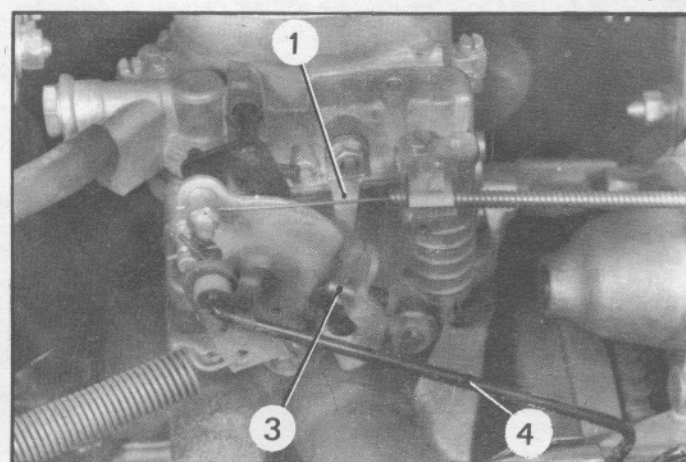


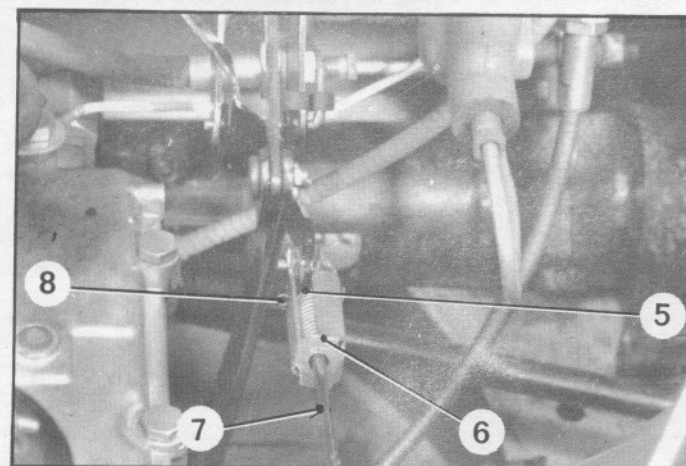
I. REGLAGE DES CARBURATEURS.*(Véhicules sortis jusqu'en Août 1972)*

4128



7812

7811

**REGLAGE DU RALENTI.****1. Réglage de la vis de richesse :**

- a) Le moteur ayant atteint sa température de fonctionnement, régler la vis (3) de butée de papillon des gaz pour obtenir un régime de :

Moteur A 53 : 500 à 550 tr/mn
 Moteur A 79/0 : 650 tr/mn
 Moteur A 79/1 : 650 tr/mn
 Moteur M 4 : 500 à 600 tr/mn
 Moteur M 28/1 : 650 tr/mn
 Moteur M 28 : 750 tr/mn

- b) Visser lentement la vis de richesse (2) jusqu'à ce que le moteur tourne, irrégulièrement (risque de calage). A ce moment dévisser cette vis de :

Moteur A 53 : 1/2 tour
 Moteur A 79/0 : 1/4 de tour
 Moteur A 79/1 : 1/4 de tour
 Moteur M 4 : 1/2 tour
 Moteur M 28/1 : 1/2 tour
 Moteur M 28 : 1/3 de tour

ce qui donne une richesse correcte.

2. Réglage du régime :

- a) Moteurs équipés d'un embrayage classique :

Visser la vis (3) de butée de papillon pour obtenir un régime de :

Moteur A 53 : 600 à 650 tr/mn
 Moteur A 79/0 : 800 à 850 tr/mn
 Moteur A 79/1 : 800 à 850 tr/mn
 Moteur M 4 : 750 ± 50 tr/mn (AYA 3)
 : 650 à 700 tr/mn (AK)
 Moteur M 28/1 : 750 à 800 tr/mn
 Moteur M 28 : 750 à 800 tr/mn

- b) Moteurs équipés d'un embrayage centrifuge :

Visser progressivement la vis (3) de butée de papillon jusqu'au moment où le tambour d'embrayage automatique commence à être entraîné (léchage), puis desserrer cette vis de 1/8 de tour.

3. Réglage du frein de ralenti :

(Moteurs avec embrayage centrifuge)

- a) S'assurer que le levier (1) du frein de ralenti se déplace sans point dur et que la tige (4) de commande de l'accélérateur ne touche à aucun organe dans son déplacement.
- b) Accélérer franchement et lâcher l'accélérateur. Relever le temps écoulé entre le moment où le levier de frein de ralenti est sollicité et le moment où son action cesse. Ce temps doit être compris entre 1 et 2 secondes. Sinon, déplacer la patte d'accrochage du ressort de rappel de la commande d'accélérateur, pour obtenir cette condition.

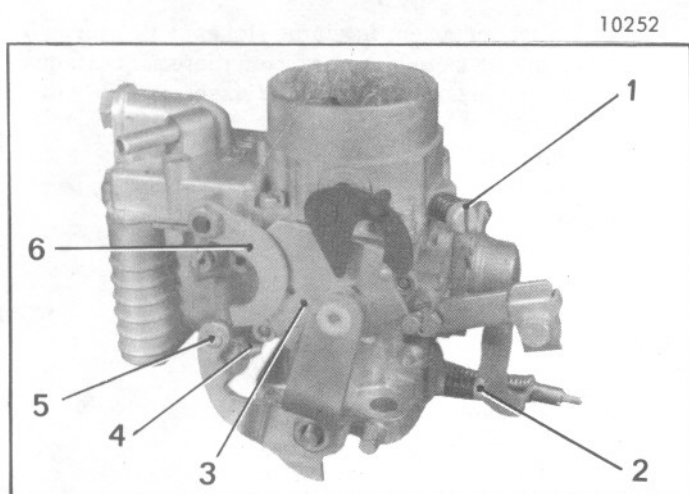
4. Réglage de la commande d'accélérateur :

(Moteurs M 28/1 et M 28 - carburateur SOLEX 26/35 double corps).

Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, en interposant une cale de 5 mm d'épaisseur entre la pédale et le tapis de sol. Les papillons doivent être en pleine ouverture et il doit y avoir un jeu de 1,5 mm maxi entre l'embout (5) de la tige d'accélérateur et la goupille (8). Visser ou dévisser la tige (7) dans le limiteur de tension (6) pour obtenir ces conditions.

II. REGLAGE DES CARBURATEURS

(Véhicules sortis depuis Août 1972)



10252

REMARQUES IMPORTANTES :

- Ne pas intervenir sur la vis (4) de butée de papillon, celle-ci étant réglée à l'aide d'un micromètre par le fabricant.
- Le réglage du ralenti doit être effectué sur un moteur ayant les culbuteurs et l'allumage correctement réglés.

CARBURATEURS 34 PICS 6 et PCIS 6.

1. Réglage du régime de ralenti et de la teneur en CO et CO², à l'aide d'un analyseur de gaz :

CARBURATEURS 34 PICS 6 (sur véhicules équipés d'un embrayage classique).

- S'assurer du parfait retour du papillon à sa position de repos.
- Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C et maintenir celle-ci pendant la durée du réglage de ralenti.
- Agir sur la vis (1) pour amener le régime de ralenti du moteur à : **800 ± 50 tr/mn.**
- A l'aide de la vis (2), régler la richesse du mélange pour obtenir :

Teneur en oxyde de carbone (CO) : 0,8 % à 1,6 %

Teneur en gaz carbonique (CO²) : 9 % à 12,5 %

Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant le régime moteur indiqué précédemment : les deux opérations doivent être effectuées simultanément.

REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.

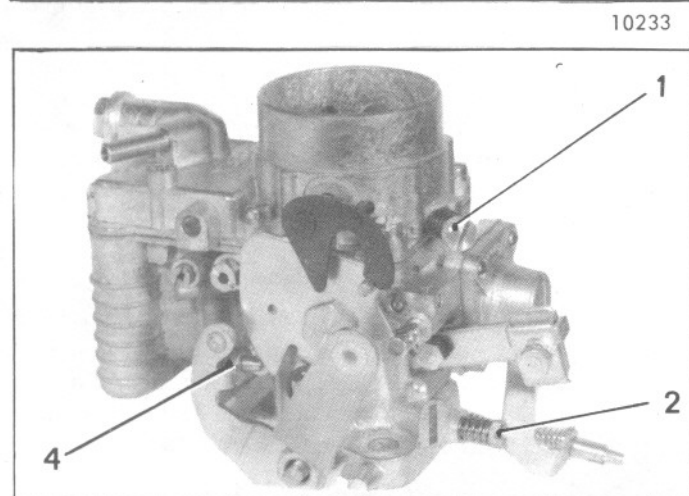
2. Réglage du régime de ralenti et de la teneur en CO et CO², à l'aide d'un analyseur de gaz :

CARBURATEURS 34 PCIS 6 (sur véhicules équipés d'un embrayage centrifuge) :

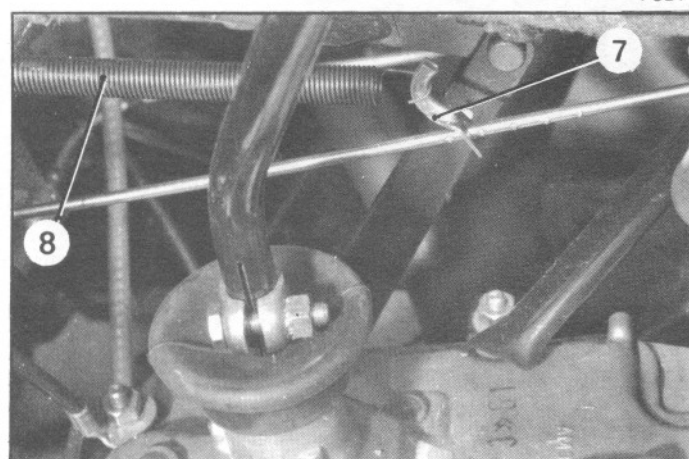
- Positionner la patte d'accrochage (7) du ressort de rappel (8) sur le cran du milieu.
- S'assurer du parfait retour du papillon à sa position de repos.
- Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C.
- Agir sur la vis (1) pour amener le régime moteur à 800 tr/mn environ.
- A l'aide de la vis (2) régler la richesse du mélange pour obtenir :

Teneur en oxyde de carbone (CO) : 0,8 % à 1,6 %

Teneur en gaz carbonique (CO²) : 9 % à 12,5 %



10233



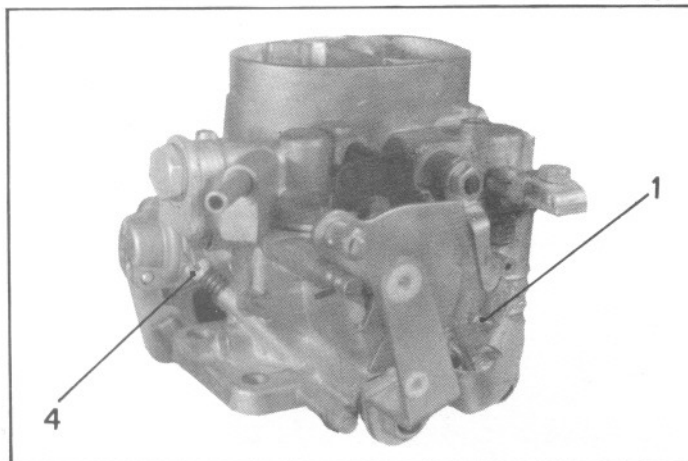
7829

f) Agir sur la vis (1) pour être à la limite d'entraînement du tambour d'embrayage (léchage) puis faire chuter le régime de 50 tr/mn environ et noter ce régime.

g) Agir successivement sur la vis de richesse et sur la vis d'air pour obtenir le réglage en CO et CO² à ce régime.

h) Accélérer franchement, puis lâcher l'accélérateur. Relever le temps écoulé entre le moment où le levier (5) vient au contact du levier (6) de frein de rappel et le moment où la vis (4) de butée de papillon vient en butée sur la came (3) de commande de starter. Ce temps doit être de 1,5 à 2 secondes. Sinon, déplacer la patte (7) sur la tige d'accélérateur pour obtenir cette condition.

10 253



CARBURATEURS 26/35 CSIC et SCIC.

REMARQUES IMPORTANTES :

- Ne pas intervenir sur les vis (1) et (2) de butée de papillons de premier et de deuxième corps, celles-ci étant réglées par le fabricant à l'aide d'un micromètre et ne doivent en aucun cas être dérégées.
- Le réglage du ralenti doit être effectué sur un moteur ayant les culbuteurs et l'allumage correctement réglés.

3. Réglage du régime de ralenti et de la teneur en CO et CO² à l'aide d'un analyseur de gaz :

CARBURATEUR 26/35 CSIC (sur véhicules équipés d'un embrayage classique) :

- S'assurer du parfait retour des papillons à leur position de repos.
- Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C et maintenir celle-ci pendant la durée du réglage de ralenti.
- Agir sur la vis (3) pour amener le régime de ralenti du moteur à :

$$750 + \frac{50}{0} \text{ tr/mn}$$

- A l'aide de la vis (4) régler la richesse du mélange pour obtenir :

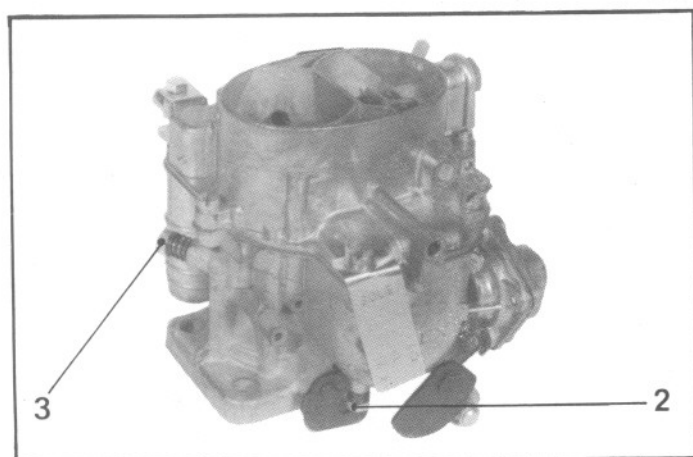
Teneur en oxyde de carbone (CO) : 0,8 % à 1,6 %

Teneur en gaz carbonique (CO²) : 9 % à 12,5 %

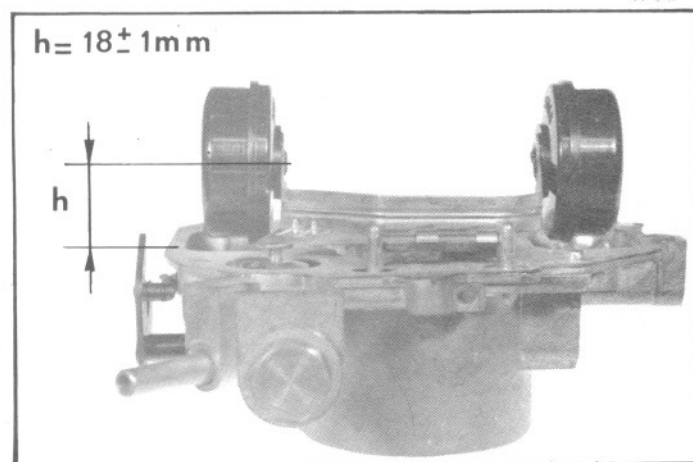
Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant le régime moteur indiqué précédemment les deux opérations doivent donc être effectuées simultanément.

REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.

10 231



4700

4. Réglage du régime de ralenti et de la teneur en CO et CO² , à l'aide d'un analyseur de gaz :

CARBURATEURS 26/35 SCIC (sur véhicules équipés d'un embrayage centrifuge) :

- S'assurer du parfait retour des papillons à leur position de repos.
- Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C.
- Agir sur la vis (3) pour amener le régime à 750 tr/mn environ.
- A l'aide de la vis (4), régler la richesse du mélange pour obtenir :

Teneur en oxyde de carbone (CO) : 0,8 % à 1,6 %

Teneur en gaz carbonique (CO²) : 9 % à 12,5 %

- Agir sur la vis d'air (3) pour être à la limite d'entraînement du tambour d'embrayage (léchage) puis faire chuter le régime de 50 tr/mn environ, noter ce régime.

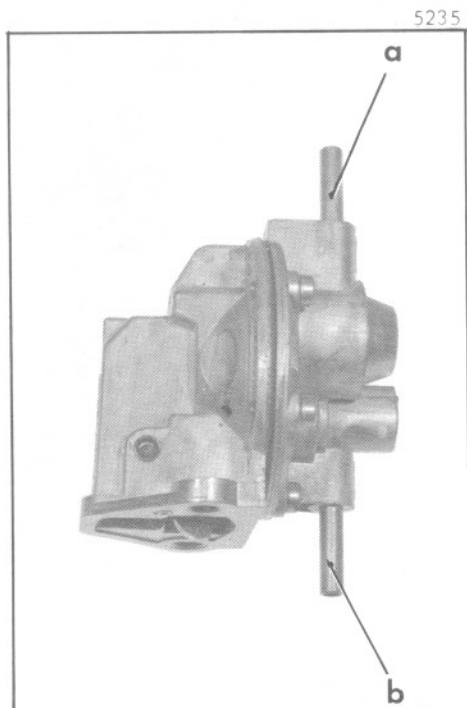
- Agir successivement sur la vis de richesse (4) et sur la vis d'air (3) pour obtenir le réglage en CO et CO² à ce régime.

- Accélérer franchement et lâcher l'accélérateur. Relever le temps entre le moment où le levier de frein de ralenti est sollicité et celui où son action cesse. Ce temps doit être de 1 à 2 secondes. Choisir le cran d'accrochage de la tige de réglage sur le silencieux pour satisfaire à cette condition.

- Réglage du flotteur :** (couvercle déposé et retourné)

La cote mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place) doit être sensiblement égale pour chaque flotteur (écart admis = 1 mm). Cette cote doit être de : **h = 18 mm.**

CONTROLE DE L'ALIMENTATION EN ESSENCE.



POMPE A ESSENCE.

1. Caractéristiques :

Pompe à essence aspirante et refoulante du type à membrane, commandée par un excentrique.

Fournisseurs :

- SEV-MARCHAL,
- GUIOT.

2. Contrôle de l'étanchéité (pompe déposée) :

- a) Obturer le tube de refoulement « a ».
 - b) Souffler de l'air comprimé sous une pression de 800 millibars dans le tube d'aspiration « b » de la pompe.
 - c) Immerger la pompe dans un récipient contenant de l'essence propre.
- Aucune fuite ne doit être décelée.

3. Contrôle de la pression sur véhicule à l'aide de l'appareil 4005-T :

Mettre l'appareil en place comme indiqué sur la figure ci-contre :

Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur et le brancher en « c » sur l'appareil.

Brancher le tuyau A au carburateur.

Dévisser le bouton moleté B d'un tour et demi environ.

Mettre le moteur en marche.

a) Contrôler la pression à débit nul :

Visser à fond le bouton moleté B.

Lire sur le manomètre la pression stabilisée qui doit être de 180 à 200 millibars maxi.

b) Contrôler l'étanchéité des clapets de pompe :

Arrêter le moteur.

La pression ne doit pas chuter brutalement.

c) Contrôler l'étanchéité du pointeau de carburateur :

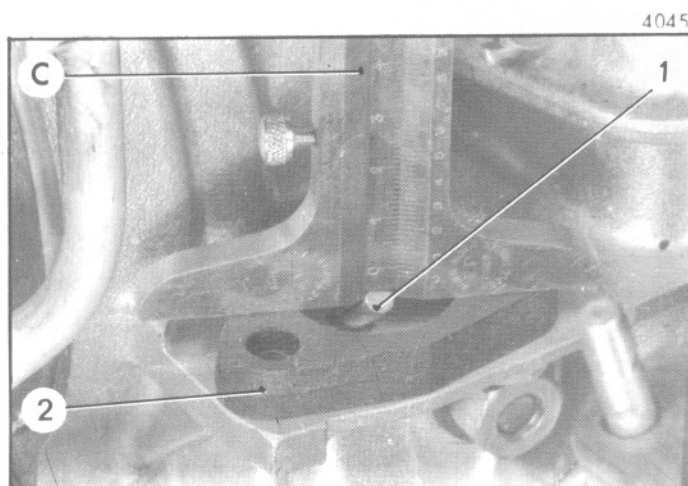
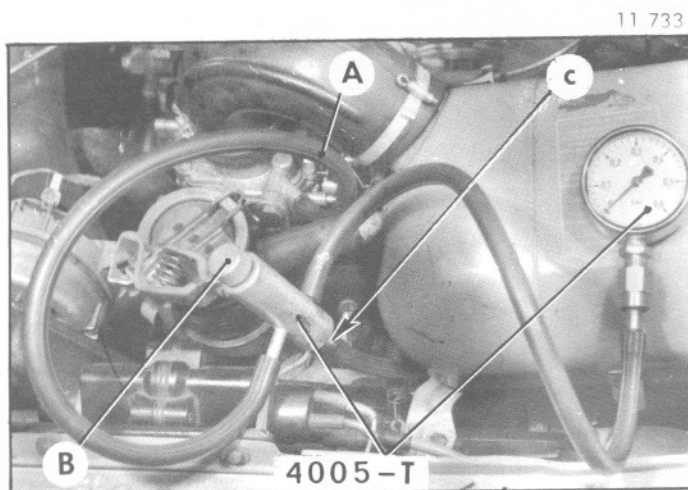
Desserrer le bouton moleté B.

Mettre le moteur en marche et le laisser tourner quelques instants.

Arrêter le moteur.

La pression ne doit pas chuter brutalement.

Déposer l'appareil 4005-T et brancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.



4. Contrôle de la course de la tige de commande :

Amener la tige de commande (1) à sa position la plus basse en faisant tourner le moteur.

A l'aide d'une jauge de profondeur C, mesurer le dépassement de la tige (par rapport à la face supérieure de l'entretoise (2) de pompe).

Ce dépassement doit être de :

- 1 mm { Moteurs 425 cm³ (A 53 et A 79/0)
- { Moteur 602 cm³ (M 4)

- 1,2 mm : Moteurs A 79/1 - M 28 et M 28/1.

Mesurer la longueur de la tige qui doit être de :

- 144,3 mm { Moteurs 425 cm³ (A 53 et A 79/0)
- { Moteur 602 cm³ (M 4)

- 110,6 à 110,7 mm (Moteurs A 79/1-M 28 et M 28/1).

La course de la tige de commande doit être de :

- 1,12 mm (Moteurs A 53 - A 79/0 et M 4)

- 2,6 - 0,16 mm (Moteurs A 79/1-M 28 et M 28/1).