

- (2) Vérifier le fonctionnement du robinet d'essence. Mettre d'abord le levier du robinet sur arrêt; débrancher le tube de raccordement au carburateur; positionner ensuite le levier de robinet sur "marche" puis "réserve" et vérifier que le carburant s'écoule normalement. Si le débit est insuffisant sur l'une ou l'autre des positions vérifier l'état du joint et des autres pièces du robinet qui peuvent provoquer cette restriction et réparer. D'un autre côté si le carburant s'écoule avec le robinet sur "arrêt" c'est que le joint est défectueux et il doit être remplacé.

Attention: Si du carburant s'est écoulé sur le moteur, celui-ci doit être soigneusement essuyé avant de procéder à la mise en route; sinon il y a risque de feu.

- (3) Déposer la cuve de filtre du robinet et nettoyer cette cuve et le filtre à l'essence. Si le filtre doit être remplacé, changer également le joint. Serrer correctement la cuve de filtre. Lors du nettoyage du filtre ou lors de la vérification du débit du robinet de carburant éviter tout écoulement d'essence, au besoin en la récupérant dans un récipient; dans le cas contraire il est possible de créer un risque d'incendie.

11. Réglage du carburateur

- (1) Faire fonctionner le starter d'une butée à l'autre et vérifier son état. S'il ne fonctionne pas correctement pour une raison quelconque la cause doit en être déterminée et le remède correspondant appliqué. Mettre le moteur en route et, en le laissant tourner au ralenti, fermer complètement le papillon des starters; si le moteur ne cale pas, la bielle de commande de chaque carburateur doit être réglée de façon que les papillons de starter soient complètement fermés (voir page 70).

Pour régler avec précision les papillons de starter débrancher le tube de raccordement réservoir d'essence — carburateur, regarder dans l'orifice d'entrée et vérifier le jeu entre le papillon et la paroi du venturi; papillon complètement fermé, le jeu doit être de **0.05 mm**.

- (2) Mettre le moteur en route et le laisser chauffer quelques minutes. Vérifier alors que la vitesse de rotation au ralenti est de **850 à 950 t/mn** avec une indication relativement stable du compte-tours. Si la vitesse de ralenti n'est pas comprise dans cette plage, régler en agissant sur les vis de butée de ralenti; tourner les quatre vis de la même quantité (**1/4 de tour**) dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la vitesse de rotation (voir page 70 à 72).

- (3) Brancher ensuite l'indicateur de dépression à chacun des quatre carburateurs et mesurer la dépression au ralenti. Les indications doivent être comprises entre **20 et 22 cm** de mercure et l'aiguille de l'indicateur doit être relativement stable. S'il est nécessaire d'effectuer un réglage agir sur la vis d'air et sur la vis de butée de ralenti. (**Fig. 19-10**)

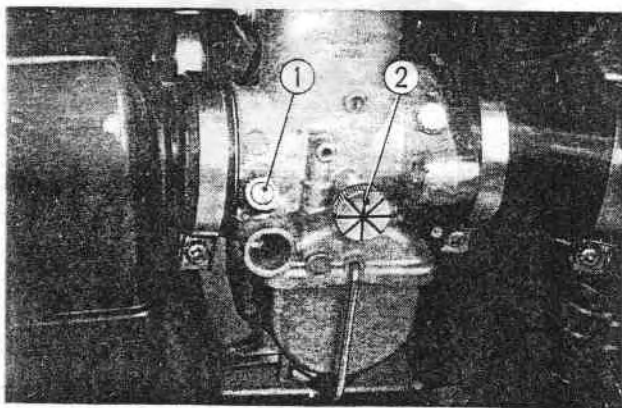


Fig. 19-10 ① Vis d'air
② Vis de butée de ralenti

Dans le cas où il n'est pas possible de disposer d'un indicateur de dépression, surveiller le bruit d'échappement tout en tournant doucement de 1/4 de tour la poignée des gaz. Si le bruit n'est pas régulier ou s'il y a des claquements, régler les vis d'air pour synchroniser la pression d'échappement de chaque cylindre en plaçant une main sur l'échappement (voir pages 72 et 73).

- (4) Tourner la poignée des gaz doucement puis rapidement pour s'assurer que dans les deux cas la réponse du moteur est