

1. JEU AUX CULBUTEURS

Le contrôle et le réglage doivent être effectués le moteur étant froid.

- 1) Dévisser les deux boulons de selle de 8mm et déposer la selle.
- 2) Déposer le réservoir d'essence.
- 3) Dévisser les bouchons de visite des culbuteurs.
- 4) Déposer le couvercle d'alternateur.
- 5) Tourner le vilebrequin jusqu'à coïncidence du repère T (allumage) avec l'index du stator d'alternateur, le piston étant au moment de compression. La position du piston au temps de compression peut être déterminée en sentant le jeu aux culbuteurs. (Fig. 1).

- 6) Contrôler le jeu à l'aide de jauges d'épaisseur et rectifier ce jeu si nécessaire en débloquent le contre-écrou et en agissant sur la vis de réglage (fig.2).

jeux aux soupapes: admission: 0,05mm
 échappement: 0,05mm
 en rebloquant le contre-écrou, s'assurer que cette opération ne remodifie pas le jeu en recontrôlant celui-ci après blocage.

2. REGLAGE DU CARBURATEUR:

Avant de procéder au réglage mettre le moteur en température d'utilisation puis régler le ralenti à l'aide de la vis d'air et de la vis d'accélération (fig.3).

- 1) Régler le ralenti à 1200 tours/minute en utilisant un compte-tours.
- 2) Visser et dévisser la vis d'air jusqu'à obtenir le régime le plus élevé. Visser augmente la richesse du mélange air-essence, dévisser l'appauvrit.
- 3) Si le régime moteur s'est trop élevé, le régime du ralenti doit être corrigé à l'aide de la vis d'accélération.
- 4) Tourner la vis de richesse (ou vis d'air) par 1/8 ou 1/4 de tour pour obtenir le meilleur ralenti.

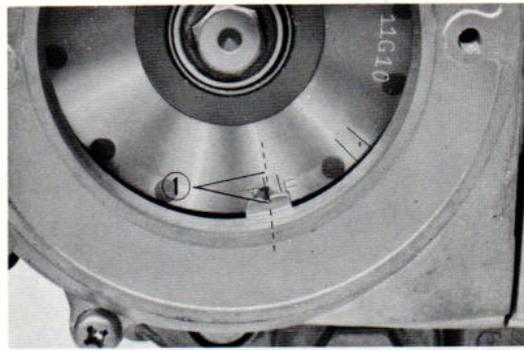


Fig. 1 ① Alignement du repère T

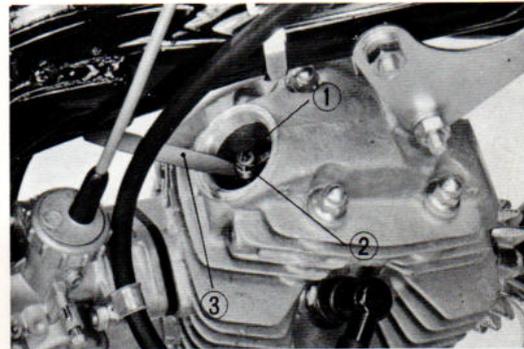


Fig. 2 Réglage des culbuteurs
 ① Contre écrou ② Vis de réglage ③ Jauge d'épaisseur

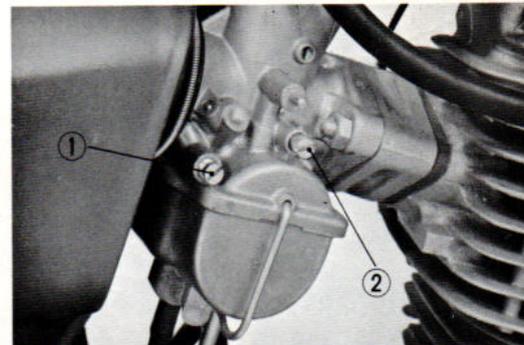


Fig. 3 Réglage du ralenti
 ① vis d'air ② vis d'accélération

