



Fig. 6-19

- soupape d'admission ou d'échappement collée en position ouverte.
 - jeu insuffisant dans le câble de commande des gaz.
 - bougie desserrée.
 - collier desserré sur la tuyauterie de raccordement du carburateur.
- e. Tourner la vis d'air lentement jusqu'à 1/8 de tour dans chaque sens à partir de la position initiale, en s'arrêtant environ 5 secondes à chaque position afin de trouver le point correspondant au régime maximum au moyen du compte-tours. Effectuer ce réglage sur tous les carburateurs.

S'il faut serrer de plus d'un tour ou desserrer de plus d'un demitour par rapport au réglage initial pour obtenir un changement de régime, cela peut être dû à l'une des causes suivantes:

La vis d'air doit être serrée de plus de 2 tours	La vis d'air doit être desserrée de plus de 1/2 tour
Passage d'air obstrué	Gicleur de ralenti obstrué
Vis d'air usée	Passage du gicleur de ralenti obstrué
Niveau du flotteur trop élevé	Niveau du flotteur trop bas
Gicleur de ralenti desserré	Siège de vis d'air extrêmement usé

- f. Ouvrir lentement la commande des gaz d'environ 1/4 de tour pendant 30 secondes. Observer le manomètre à dépression et noter le carburateur qui ne présente pas la même chute de pression que les autres. Réduire le régime du moteur et régler le tendeur de câble de commande des gaz de ce carburateur. Si la chute de pression se fait plus vite que celle des autres carburateurs, tourner le tendeur dans le sens des aiguilles d'une montre, c'est-à-dire augmenter le jeu du câble de commande; si la chute de pression se fait plus lentement, tourner le tendeur dans le sens contraire.

Les quatre carburateurs doivent avoir la même dépression à 2cm de mercure près. Après avoir terminé le réglage serrer les écrous du blocage et monter les bouchons en caoutchouc.

(3) Réglage final sans manomètre à dépression

- a. Régler le régime de ralenti sur 850 à 950 t/mn au moyen des vis de butée de la commande des gaz. Tourner les vis de butée dans le sens des aiguilles d'une montre