

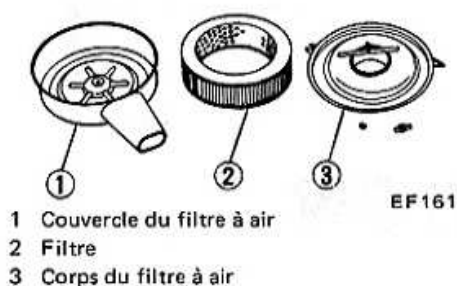
SECTION EF

CIRCUIT D'ALIMENTATION

TABLE DES MATIERES

FILTRE A AIR	EF- 2	STRUCTURE ET FONCTIONNEMENT	EF-13
DEPOSE ET REPOSE	EF- 3	DEPOSE ET REPOSE	EF-16
CONTROLE	EF- 5	CONTROLE ET REGLAGE	EF-16
LE FILTRE A CARBURANT	EF- 7	DEMONTAGE	EF-18
DEPOSE ET REPOSE	EF- 7	CONTROLE ET NETTOYAGE	EF-20
POMPE A CARBURANT MECANIQUE ..	EF- 8	MONTAGE	EF-20
ESSAI DE FONCTIONNEMENT	EF- 8	DOUBLE CARBURATEUR TYPE SU	
DEPOSE ET MONTAGE	EF- 8	(Modèle: Séries HMB46W et	
DEMONTAGE	EF- 9	HJG46W)	EF-21
CONTROLE	EF- 9	DESCRIPTION	EF-21
REMONTAGE	EF- 9	CONSTRUCTION ET FONCTIONNEMENT ..	EF-21
POMPE A CARBURANT ELECTRIQUE .	EF-10	DEPOSE ET REPOSE	EF-24
DESCRIPTION	EF-10	CONTROLE ET REGLAGE	EF-25
REMPLACEMENT DU FILTRE DE		DEMONTAGE ET REMONTAGE	EF-29
POMPE A CARBURANT	EF-10	ENTRETIEN ET SPECIFICATION	EF-35
ESSAI DE FONCTIONNEMENT	EF-11	CARBURATEUR DOUBLE CORPS	EF-35
DEPOSE ET MONTAGE	EF-11	DOUBLE CARBURATEUR TYPE SU	EF-36
DEMONTAGE	EF-11	RECHERCHE DES CAUSES	
CONTROLE	EF-12	D'ANOMALIES ET CORRECTIONS	EF-37
MONTAGE	EF-12	OUTILS SPECIAUX POUR ENTRETIEN	
CARBURATEUR DOUBLE CORPS		ET REPARATION	EF-44
(Modèle: Série DAF342)	EF-13		

FILTRE A AIR



EF161

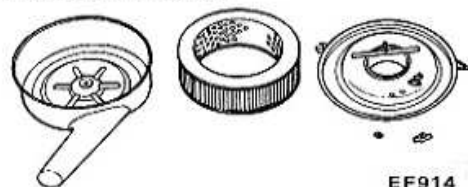
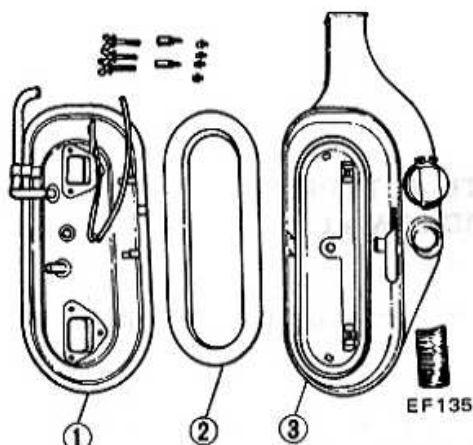
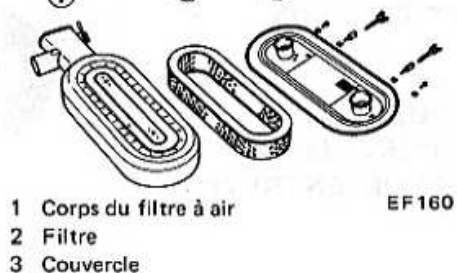


Fig. EF-1 Filtre à air
(carburateur double corps)



EF135



EF160

Fig. EF-2 Filtre à air
(pour carburateur type SU double)

ELEMENT FILTRANT

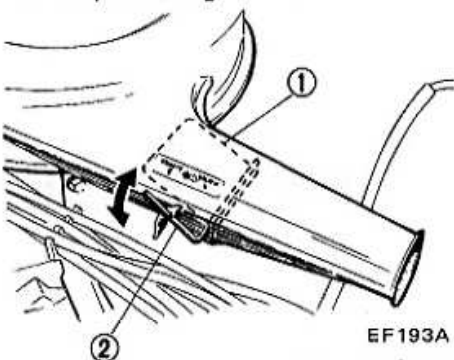
L'élément filtrant est du type visqueux en papier et ne nécessite aucun nettoyage avant les remplacements périodiques.

ATTENTION:

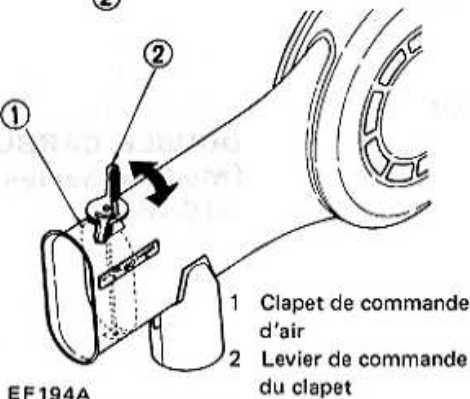
Ne jamais essayer de nettoyer cet élément à la brosse ou à l'air comprimé.

DISPOSITIF DEICER

Ce dispositif permet d'introduire l'air chaud venant du collecteur d'échappement dans le carburateur en changeant manuellement la position du clapet, permettant ainsi de maintenir la stabilité d'une bonne conduite et d'empêcher le gel du carburateur.

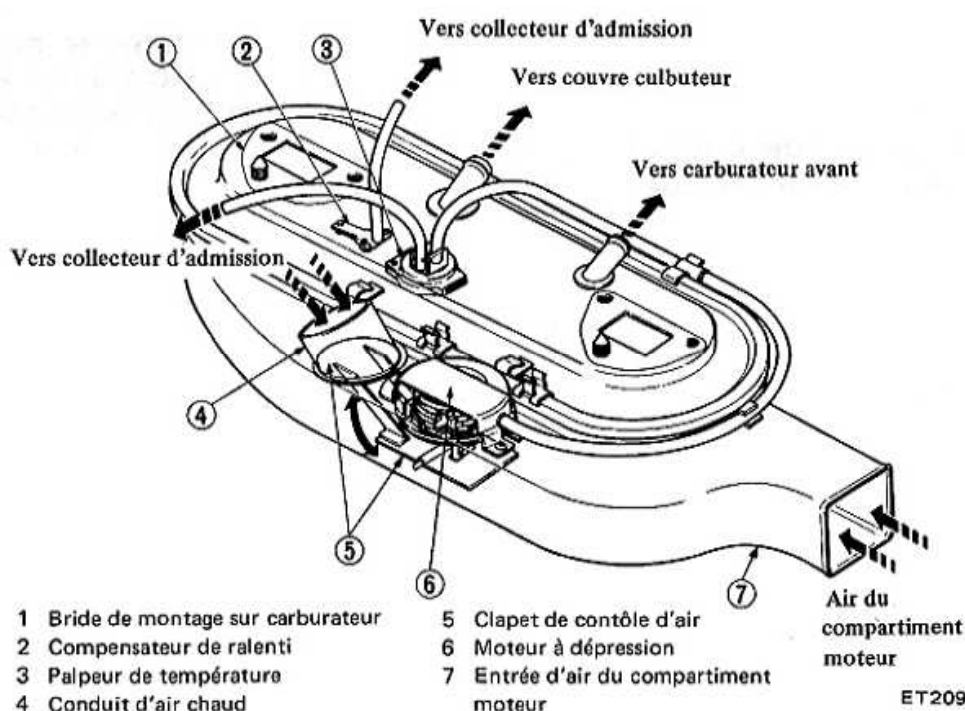


EF193A



EF194A

Fig. EF-3 Le dispositif deicir



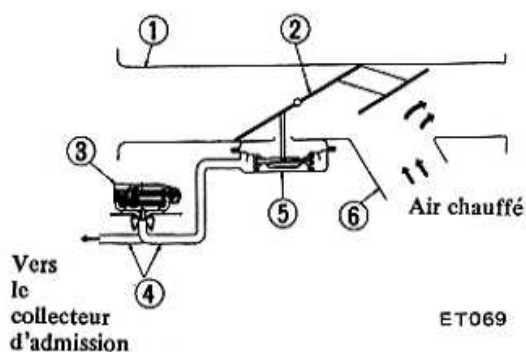
ET209

Fig. EF-4 Filtre à air à contrôle automatique de température

Apport d'air chaud

Si la température de l'air aspiré est basse, le clapet reste fermé, et la dépression du collecteur d'admission fait fonctionner le moteur à dépres-

sion. Par conséquent, la soupape de commande d'air ouvre l'entrée d'air chaud afin d'introduire l'air chaud dans le carburateur.



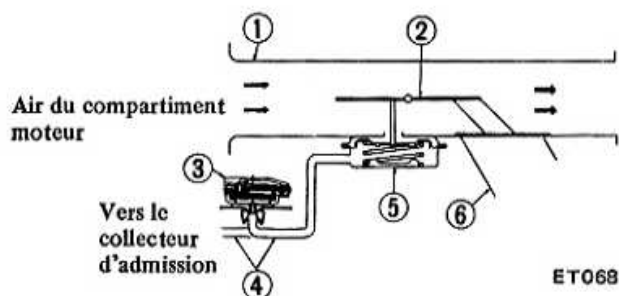
- 1 Conduit d'admission d'air
- 2 Clapet de contrôle d'air
- 3 Palpeur de température
- 4 Tuyaux de dépression
- 5 Moteur à dépression
- 6 Conduit d'air chaud

Fig. EF-5 Apport d'air chaud

Apport d'air froid

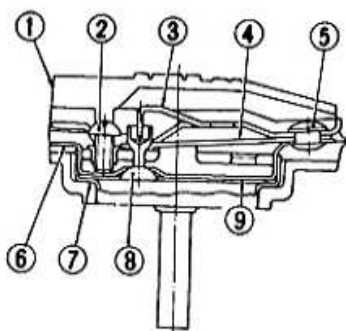
A. Lorsque le moteur fonctionne sous une forte charge, ou lorsque la dépression du collecteur d'admission est réduite, la soupape de contrôle d'air ouvre l'entrée d'air froid quelle que soit la température autour du palpeur afin d'admettre l'air de compartiment moteur dans le carburateur et pour obtenir la puissance maximale.

B. Lorsque la température d'admission est élevée, la soupape du palpeur s'ouvre afin de réduire la dépression qui fait fonctionner le moteur à dépression. Par conséquent, le clapet de contrôle d'air ferme l'entrée d'air chaud et permet à l'air du compartiment moteur d'être introduit dans le carburateur.



- 1 Conduit d'admission d'air
- 2 Clapet de contrôle d'air
- 3 Palpeur de température
- 4 Tuyaux de dépression
- 5 Moteur à dépression
- 6 Canalisations d'air chaud

Fig. EF-6 Apport d'air froid

Palpeur de température

- 1 Couvercle protecteur
- 2 Vis
- 3 Cadre de réglage
- 4 Bi-métal de température d'air
- 5 Rivet
- 6 Cadre de siège de soupape
- 7 Cadre inférieur
- 8 Soupape d'échappement d'air
- 9 Joint

EF206

Fig. EF-7 Palpeur de température

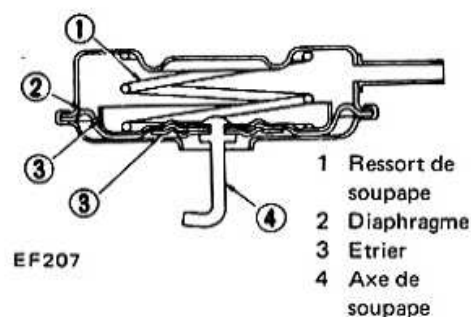
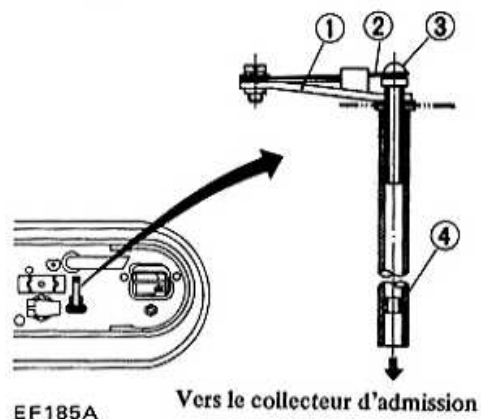
Moteur à dépression

Fig. EF-8 Moteur à dépression

COMPENSATEUR DE RALENTI

Le compensateur de ralenti est essentiellement une soupape thermostatique qui fonctionne afin de faire pénétrer directement l'air du filtre à air dans le collecteur d'admission afin de compenser l'enrichissement anormal d'un mélange à une haute température de ralenti.

Le bi-métal attaché au compensateur de ralenti détecte la température d'admission et ouvre ou ferme la soupape.



- 1 Corps du compensateur de ralenti
- 2 Bi-métal
- 3 Soupape
- 4 Orifice

Fig. EF-9 Compensateur de ralenti

DEPOSE ET REPOSE

Note: Après avoir déposé le filtre à air, recouvrir l'ouverture causée dans le carburateur au moyen d'un tissu afin d'empêcher la saleté et des corps étrangers de pénétrer dans le carburateur.

FILTRE A AIR (Pour carburateur à double corps)

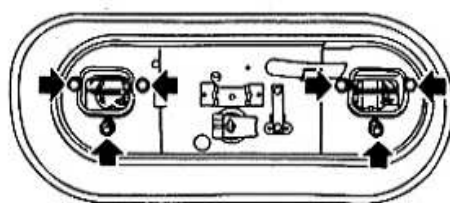
1. Desserrer les boulons fixant le conduit d'air chaud au filtre à air, et détacher le conduit d'air chaud. ... Au cas où le moteur en serait muni.
2. Déposer couvercle et filtre du filtre à air.
3. Déposer le support de filtre à air.
4. Débrancher le tuyau pour le passage des gaz de combustion du cache-culbuteur.
5. Desserrer le boulon de verrouillage du filtre à air et détacher le corps du filtre à air du carburateur.
6. Remonter l'ensemble de filtre à air dans le sens inverse de la dépose.

Note: En installant le corps du filtre à air dans le carburateur prendre garde à ne pas déformer le joint en caoutchouc attaché à l'ouverture pour le carburateur.

FILTRE A AIR (Pour carburateur double SU)

1. Desserrer les vis fixant le conduit d'air chaud au filtre à air, et détacher le conduit d'air chaud (au cas où le véhicule en serait muni).
- 2.* Débrancher les tuyaux reliant le palpeur de température au moteur à dépression.
3. Déposer le couvercle du filtre à air ainsi que l'élément filtrant du filtre à air.
4. Débrancher les tuyaux suivants.
 - Tuyaux du système de réglage du mélange de ralenti (vers le carburateur avant)*
 - Tuyau du compensateur de ralenti (vers le tube d'équilibrage du collecteur d'admission)*
 - Tuyau à dépression (du palpeur de température au tube d'équilibrage du collecteur d'admission)*
 - Tuyau des gaz de combustion (vers le cache-culbuteur)
 - Tuyau d'air chaud*
5. Détacher le corps du filtre à air du carburateur.

*: Filtre à air pour le carburateur modèle HMB46W.



EF195A

Fig. EF-10 Dépose du corps du filtre à air

6. Remonter dans le sens inverse de la dépose.

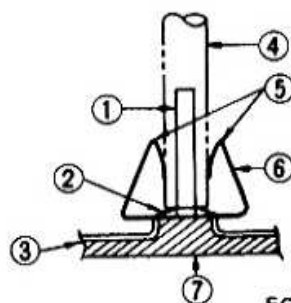
PALPEUR DE TEMPERATURE**ATTENTION:**

Ne jamais démonter le palpeur de température, et veiller à ne pas endommager la palpeur.

Dépose

1. Aplatir la patte reliant le tuyau à dépression au palpeur au moyen de pinces.

Note: Utiliser une nouvelle patte à chaque montage.



EC019

Fig. EF-11 Dépose du palpeur

2. Détacher le tuyau du palpeur.

Note: Prendre note des positions respectives d'où ont été retirées les tuyaux.

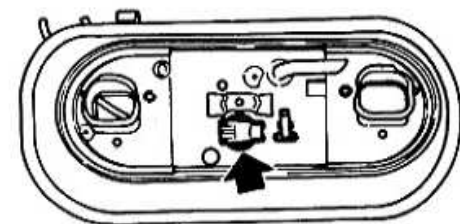
3. Détacher la patte du tube à dépression du palpeur et détacher le corps du palpeur du filtre à air.

Note: Le joint entre le palpeur et le filtre à air est lié au côté filtre à air, et ne doit pas être enlevé.

Repose

1. Monter l'ensemble palpeur et joint dans leur position correcte.

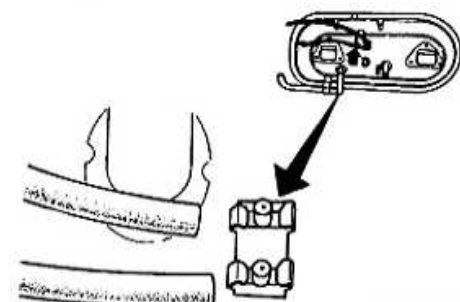
Note: Prendre garde à ne pas faire tomber le palpeur.



EF186A

Fig. EF-12 Montage du palpeur

2. Introduire la patte de fixation dans le tube à dépression du palpeur.
3. Brancher les tuyaux flexibles dans leurs positions appropriées.



EF187A

Fig. EF-13 Montage de la patte de fixation

MOTEUR A DEPRESSION

1. Déposer la vis fixant le moteur à dépression sur le couvercle de filtre à air.
2. Débrancher l'axe de soupape attaché au diaphragme du moteur à dépression de la soupape de contrôle.
3. Remonter dans l'ordre inverse de la dépose.

COMPENSATEUR DE RALENTI**ATTENTION:**

Manipuler avec soin de façon à ne pas endommager le compensateur.

1. Déposer le couvercle du filtre à air.
2. Déposer les tuyaux reliant le compensateur de ralenti au tube d'équilibrage du collecteur d'admission.
3. Desserer les vis fixant le compensateur de ralenti au corps de filtre à air, puis déposer le compensateur de ralenti.

Note: Lors de la dépose du compensateur de ralenti, déposer également le joint de la plaque.

4. Remonter dans le sens inverse de la dépose.

Le clapet de commande d'air est en position correcte si l'admission d'air froid est ouverte et si celle d'air chaud est fermée.

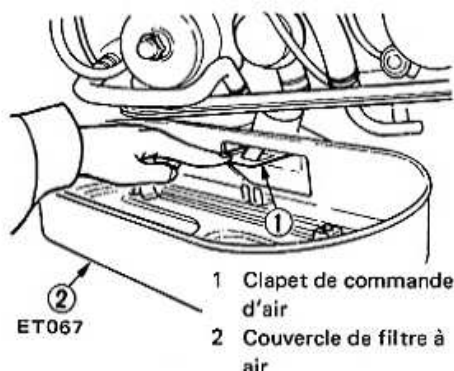


Fig. EF-14 Vérification de la position du clapet de commande d'air

4. Remettre en place le couvercle de filtre à air, faire démarrer le moteur et garder le ralenti.

Aussitôt après le démarrage du moteur, vérifier la position du clapet de commande d'air comme décrit ci-dessus. Dans ce cas, la position correcte du clapet de commande d'air est l'inverse de celle décrite au 3; l'entrée d'air du compartiment moteur est fermée, et l'admission d'air chaud est ouverte.

5. Après le réchauffage, vérifier la position du clapet de commande d'air comme décrit ci-dessus. Dans le cas présent, le clapet est en position correcte si l'admission d'air froid est ouverte et si l'admission d'air chaud est fermée.

Note: Lorsque la température ambiante est basse, l'ouverture d'air froid peut très bien ne pas s'ouvrir du tout ou ne s'ouvrir que partiellement.

Si les essais ci-dessus décrits présentent quelques difficultés, entreprendre les essais suivants:

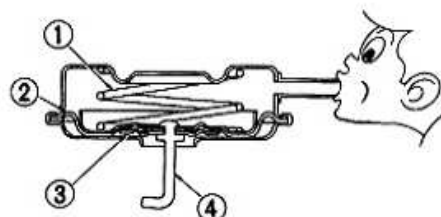
Moteur à dépression

1. Avec le moteur à l'arrêt, s'assurer que l'ouverture d'air froid est ouverte et que celle d'air chaud est fermée.

Dans le cas contraire, vérifier le fonctionnement de la tringlerie de la soupape de commande d'air.

2. Débrancher le tuyau à dépression d'admission du moteur à dépression et

aspirer pour s'assurer que le clapet de contrôle d'air ouvre bien l'admission d'air chaud.



- 1 Ressort de soupape
- 2 Diaphragme
- 3 Etrier
- 4 Axe de soupape

EF188A

Fig. EF-15 Contrôle du moteur à dépression

3. L'admission d'air chaud en position ouverte (comme décrit dans le § 2), pincer le tuyau à dépression avec les doigts pour confirmer que la soupape maintient la position décrite dans le § 2 pendant plus de 30 secondes.

Sinon, remplacer le moteur à dépression.

Palpeur de température

1. Faire démarrer le moteur et le maintenir au ralenti.

Aussitôt après le démarrage du moteur, débrancher le tuyau du moteur à dépression et s'assurer que la dépression d'admission existe à l'extrémité du tuyau à dépression en touchant le tuyau à la main.

2. Rebrancher le tuyau à dépression au moteur à dépression et faire chauffer le moteur.

3. Après réchauffage, débrancher le tuyau du moteur à dépression et s'assurer que la dépression d'admission est faible ou absente comme décrit ci-dessus.

COMPENSATEUR DE RALENTI

1. Vérifier que la soupape est en position fermée lorsque la température du bi-métal est plus basse que la température de fonctionnement. Pour cette vérification, souffler ou aspirer de l'air à partir du tube. Si une fuite d'air excessive est décelée à la soupape, remplacer l'ensemble de compensateur de ralenti.

CONTROLE

ELEMENT FILTRANT

L'élément filtrant du filtre à air de type visqueux n'a pas besoin d'être nettoyé avant les remplacements périodiques. Pour les intervalles de remplacements, se reporter au plan d'entretien.

SYSTEME DE CONTROLE DE TEMPERATURE AUTOMATIQUE

Les pannes de moteur causées par une défaillance du système ATC, apparaissent durant les températures froides. Ces défaillances sont les suivantes:

- Le moteur cale ou démarre mal
- Consommation accrue de carburant
- Manque de puissance

Au cas où ces caractéristiques se manifesteraient, vérifier le système ATC comme décrit ci-dessous avant de procéder à un contrôle de carburateur.

1. Vérifier que les tuyaux à dépression sont bien installés.
2. Vérifier que les tuyaux ne présentent pas de craquelures ou de distorsion.

3. Vérifier le fonctionnement du système ATC de la façon suivante: s'assurer que le moteur est froid avant de commencer les essais.

Le moteur arrêté, détacher le couvercle du filtre à air du corps de filtre à air et vérifier si le clapet de commande d'air est en position correcte.

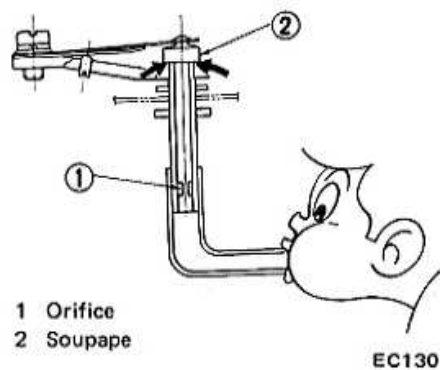


Fig. EF-16 Contrôle du compensateur de ralenti

2. Faire chauffer le moteur totalement.
3. Déposer le couvercle du filtre à air.
4. Orienter de l'air chaud sur le compensateur de ralenti au moyen d'un pistolet à air chaud.

Puis mesurer la température de fonctionnement du compensateur de ralenti.

Note: Mettre la jauge de température aussi près du palpeur que possible de façon que l'air chaud soit dirigé vers ces pièces de façon régulière et constante.

ATTENTION:

Veiller à ne pas tordre ou surchauffer le bi-métal.

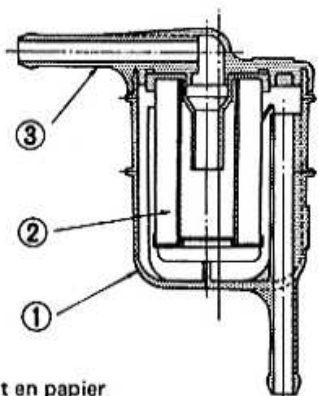
5. Lorsque l'on entend un sifflement lorsque la température atteint la température de fonctionnement, le compensateur de ralenti est en bon état.

Sinon, remplacer.

Température d'ouverture du compensateur de ralenti:

Se reporter à la section Entretien et Spécifications.

LE FILTRE A CARBURANT



- 1 Corps
- 2 Élément en papier
- 3 Couvercle

EF005

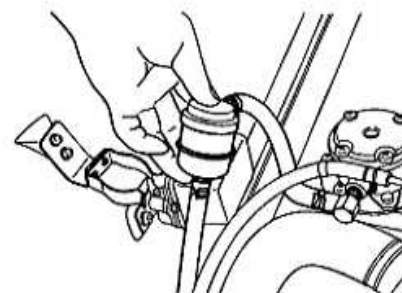
Fig. EF-17 Filtre à carburant

Le filtre à carburant est du type à cartouche et doit être remplacé périodiquement en tant qu'ensemble.

DEPOSE ET REPOSE

1. Débrancher les canalisations d'entrée et de sortie du filtre à carburant et déposer le filtre à carburant.

Note: Lors du débranchage des tuyaux à carburant, utiliser un récipient pour recevoir le carburant qui reste dans les tuyaux.

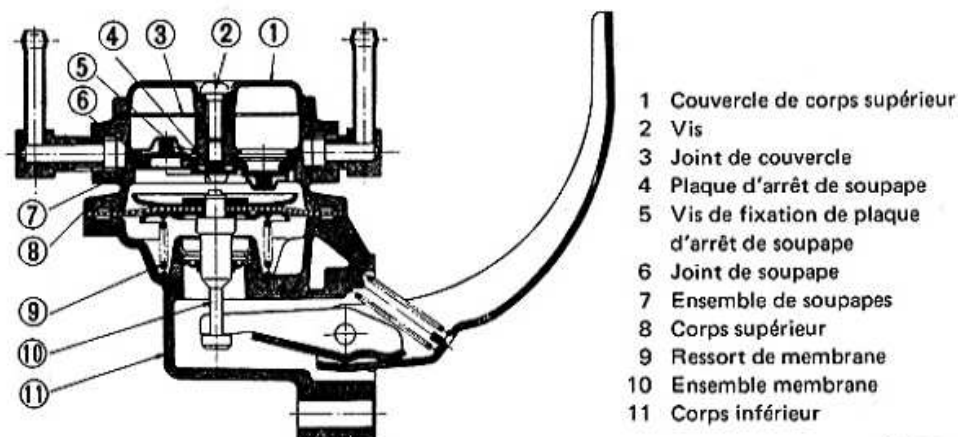


EF162

Fig. EF-18 Dépose du filtre à carburant

2. Remonter dans le sens inverse de la dépose.

POMPE A CARBURANT MECANIQUE



EF163

Fig. EF-19 Pompe à carburant mécanique

ESSAI DE FONCTIONNEMENT

Note: Lors du débranchage des tuyaux à carburant utiliser un récipient pour recevoir le carburant qui reste dans les tuyaux.

ESSAI DE PRESSION STATIQUE

Effectuer l'essai de pression statique comme suit:

1. Débrancher la canalisation de carburant entre carburateur et pompe à carburant.
2. Brancher un tuyau en caoutchouc sur chaque bout libre d'un raccord en T et brancher cet ensemble de raccordement entre carburateur et pompe à carburant.

Note: Positionner ce raccord en T aussi près du carburateur que possible.

3. Brancher un manomètre approprié sur l'orifice du raccord en T, et fixer le tuyau flexible entre carburateur et raccord en T au moyen d'un collier.

4. Mettre le moteur en marche et le faire tourner à différents régimes.

5. Le manomètre indique la pression d'essence statique dans la canalisation. La valeur indiquée doit être comprise dans l'échelle des valeurs spécifiées. Se reporter à la section Entretien et Spécifications.

Note: Si le carburant est épuisé dans la cuve à niveau constant, et que le moteur est arrêté, retirer le collier et verser du carburant dans la cuve du carburateur. Serrer le collier solidement et répéter l'essai de pression statique.

Si la pression n'est pas comprise dans l'échelle de limite spécifiée, retirer l'ensemble de la pompe.

ESSAI DE DEBIT

N'effectuer l'essai de débit que lorsque l'essai statique de pression est conforme aux spécifications. Pour effectuer cet essai, procéder de la façon suivante:

1. Débrancher le manomètre du raccord en T, et mettre à sa place un récipient approprié pour récupérer le carburant.
2. Mettre le moteur en marche et le faire tourner à 1.000 tr/mn.
3. La pompe doit fournir la quantité spécifiée de carburant.

S'il ne s'écoule que peu ou pas de carburant par l'orifice libre du tuyau, la canalisation d'essence est obstruée ou la pompe ne fonctionne pas correctement.

Débit de la pompe à carburant:

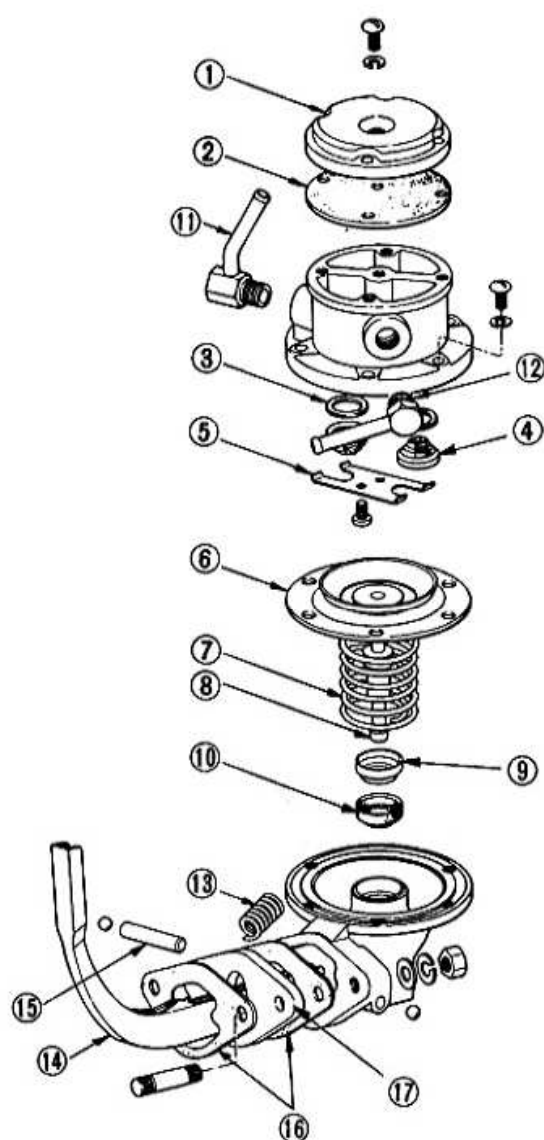
Se reporter à la section Entretien et Spécifications.

DEPOSE ET MONTAGE

Note: Pour le débranchage des canalisations de carburant, utiliser un récipient pour recevoir le carburant qui reste dans les tuyaux.

1. Débrancher les canalisations de carburant d'entrée et de sortie de la pompe à carburant.
2. Déposer la pompe à carburant.
3. Remonter dans le sens inverse de la dépose.

DEMONTAGE



EF008

Fig. EF-20 Démontage de la pompe à carburant mécanique

1. Déposer les vis et détacher les corps supérieur et inférieur.

2. Déposer les vis et enlever du corps supérieur le couvercle et le joint de

couvercle.

3. Déposer les raccords de sortie et d'entrée.

4. Déposer les vis de la plaque de retenue des soupapes et enlever la plaque de retenue des soupapes.

5. Pour déposer la membrane, appuyer en son centre contre la pression du ressort. En maintenant la pression sur la membrane, l'incliner jusqu'à ce que le bout du tirant touche la paroi intérieure du corps de pompe. Dégager alors la membrane pour décrocher le tirant.

Note: Veiller à ne pas endommager la membrane ou la bague d'étanchéité.

CONTROLE

Vérifier que les pièces ne comportent pas de craquelures, de signes d'usure ou des anomalies. Remplacer par de nouvelles pièces si nécessaire.

REMONTAGE

1. Effectuer le remontage dans l'ordre inverse du démontage. Suivre exactement les instructions suivantes:

- Utiliser de nouveaux joints.
 - Lubrifier le levier, sa biele et son axe avant de les monter.
2. Après le montage, contrôler le fonctionnement de la façon suivante.
- a. Positionner la pompe à carburant environ 1 mètre au dessus du niveau de carburant du filtre à carburant et brancher un tuyau entre le filtre et la pompe.
 - b. Actionner le levier à la main. Si l'essence commence à monter dès qu'on relâche le levier, la pompe fonctionne correctement.

POMPE A CARBURANT ELECTRIQUE

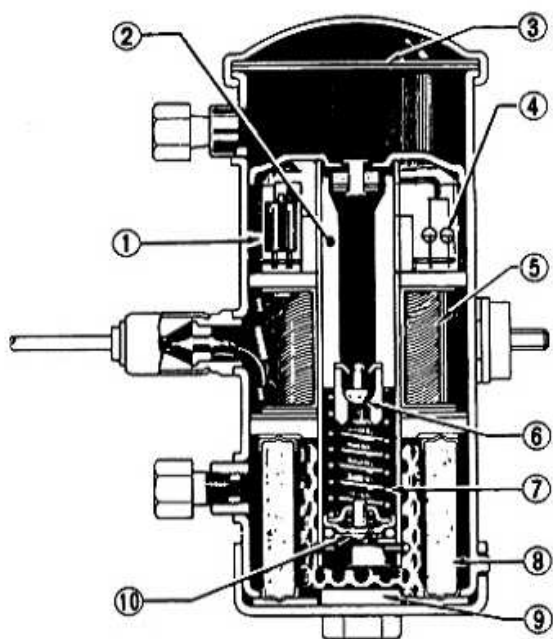
DESCRIPTION

La pompe à carburant électrique apporte le carburant au carburateur par l'intermédiaire du mouvement du plongeur, en laissant passer et en cou-

pant le courant électrique produit par la bobine magnétique. Le contrôle du courant électrique est accompli soit par une bobine à transistors (marque

JIDOSHA KIKI) soit par une bobine à contacts (marque MITSUBA). La pression de décharge est commandée par la tension du ressort de rappel.

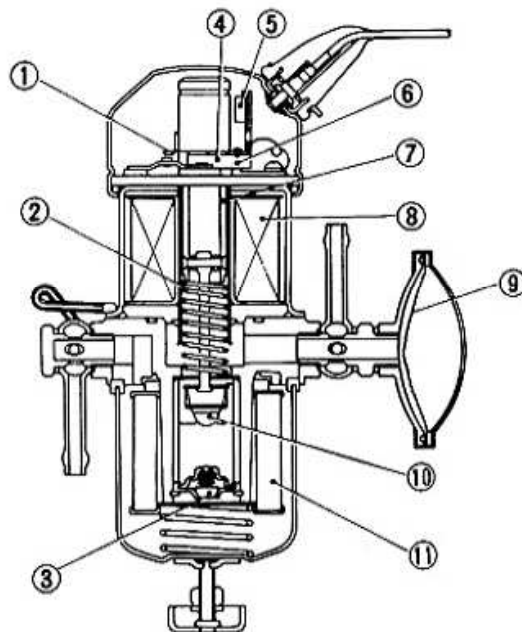
Marque JIDOSHA KIKI



EF719

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1 Transistor | 6 Soupape de sortie |
| 2 Plongeur | 7 Ressort de rappel |
| 3 Membrane | 8 Filtre |
| 4 Diode | 9 Aimant |
| 5 Bobine magnétique | 10 Soupape d'entrée |

Marque MITSUBA



- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1 Point de contact | 7 Plongeur |
| 2 Ressort de rappel | 8 Bobine magnétique |
| 3 Soupape d'entrée | 9 Membrane |
| 4 Bras | 10 Soupape de sortie |
| 5 Aimant | 11 Filtre |
| 6 Axe d'articulation | |

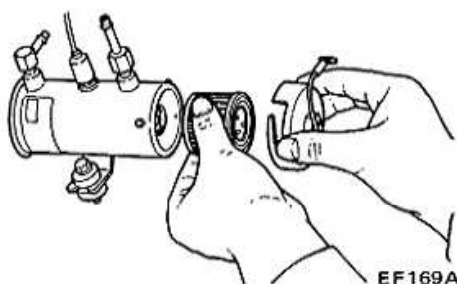
EF165A

Fig. EF-21 Pompe à carburant électrique

REPLACEMENT DU FILTRE DE POMPE A CARBURANT

Le filtre de la pompe à carburant doit être remplacé périodiquement.

Note: Veiller à ne pas faire entrer de la poussière dans la pompe à carburant pendant les opérations de remplacement.

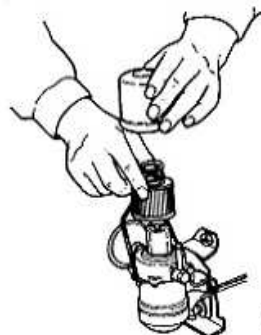


EF169A

Fig. EF-22 Remplacement du filtre de pompe à carburant (Marque JIDOSHA KIKI)

Marque MITSUBA

Desserrer les écrous de fixation et déposer le couvercle en faisant basculer le collier. Puis remplacer le filtre par un nouveau.



EF168A

Fig. EF-23 Remplacement du filtre de pompe à carburant électrique (Marque MITSUBA)

Marque JIDOSHA KIKI

Déposer le couvercle au moyen d'une clef et remplacer le filtre par un nouveau.

ESSAI DE FONCTIONNEMENT

Note: Avant de débrancher les canalisations de carburant, placer un récipient sous les canalisations pour recueillir le carburant en excédent.

Réaliser l'essai de fonctionnement de la façon suivante:

1. Débrancher la canalisation de carburant à la sortie de la pompe.
2. Brancher un tuyau approprié (environ 6 mm de diamètre intérieur) à la sortie de la pompe.

Note: Si le diamètre est trop petit, le débit correct n'est pas obtenu même si la pompe fonctionne bien.

3. La sortie du tuyau se trouvant plus haut que la pompe, faire fonctionner la pompe et vérifier son débit pendant plus de 15 secondes.
4. Le débit doit être plus élevé que la valeur spécifiée.

Se reporter à la section **Entretien et Spécification**.

S'il ne s'écoule que peu ou pas de carburant de l'orifice du tuyau en actionnant la pompe, ou si la pompe ne fonctionne pas, faire les observations suivantes.

ATTENTION:

- a. Ne pas brancher la batterie en polarité inversée, car cela endommagera les circuits. La pompe à carburant de la marque JIDOSHA KIKI deviendra hors service, et la pompe de la marque MITSUBA ne fonctionnera pas de façon satisfaisante.
- b. Ne pas survolter (max. 18V). Un démarrage survolté par des charges rapides, ou un fonctionnement survolté détruira ou abîmera les composants électriques.
- c. Ne pas faire tourner le moteur à vide pour une période soutenue. Cela causera une surchauffe de la pompe à carburant et conduira à une usure prématurée des pièces.

DEPOSE ET MONTAGE

La pompe à carburant électrique est fixée au longeron droit près du réservoir à carburant (au moyen d'un support, si utilisé), placé dans le compartiment moteur ou sur le plancher près du réservoir à carburant.

Note:

- a. Noter que l'emplacement de la pompe à carburant varie selon le modèle voiture.
- b. Avant de démonter les canalisations à carburant, utiliser un récipient pour recevoir l'excédent de carburant.

1. Débrancher les tuyaux d'entrée et de sortie de la pompe à carburant.
2. Débrancher le faisceau à hauteur du raccord.
3. Déposer les boulons de fixation de la pompe à carburant au support ou à la carrosserie de la voiture et détacher la pompe à carburant.

ATTENTION:

Veiller à ne pas faire tomber la pompe, pour ne pas endommager les composants électroniques.

4. Remonter dans l'ordre inverse de la dépose.

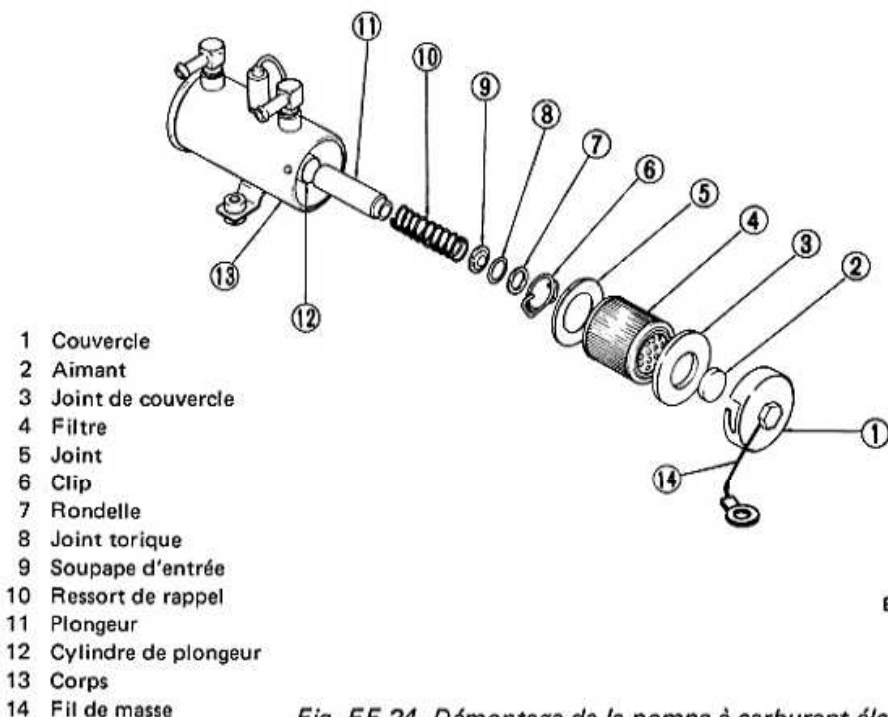
Note: S'assurer de brancher le fil de masse

DEMONTAGE

Marque JIDOSHA KIKI

1. Déposer le couvercle au moyen d'une clef, et enlever le joint de couvercle, l'aimant et le filtre du corps de pompe.
2. Lors de la dépose du plongeur, enlever le clip du tube de plongeur.
3. Puis enlever la rondelle, le joint torique, la soupape d'entrée, le ressort de rappel et le plongeur du tube.

Note: Ne pas démonter les composants électroniques. Si nécessaire, remplacer la pompe électrique en tant qu'ensemble.



EF189A

Fig. EF-24 Démontage de la pompe à carburant électrique (Marque JIDOSHA KIKI)

Marque MITSUBA

1. Desserrer les boulons de fixation et déposer le couvercle, le joint de couvercle en faisant basculer la bride. Puis enlever le ressort, le filtre et la bride.

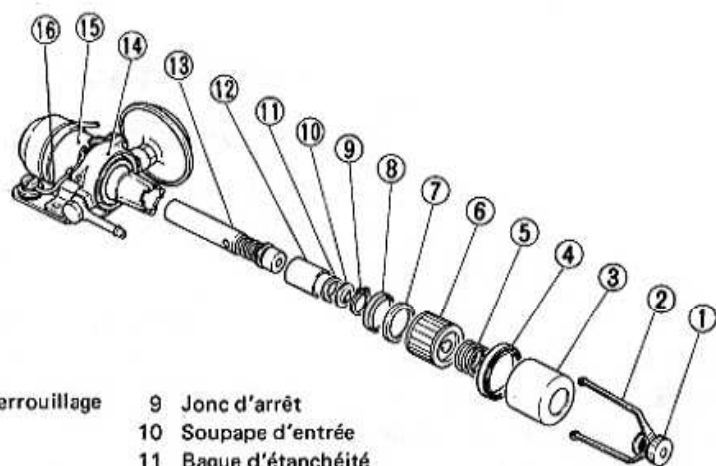
2. Lors de la dépose de l'ensemble plongeur, enlever le jonc d'arrêt du corps central. Puis desserrer les vis pour détacher le corps central du corps

supérieur.

3. Enlever alors la soupape d'admission, la bague d'étanchéité le cylindre et l'ensemble plongeur du corps central.

Note:

- a. Ne pas détacher le corps central du corps supérieur.
- b. S'assurer de ne pas oublier l'emplacement du fil de masse.



- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 1 Erou de verrouillage | 9 Jonc d'arrêt |
| 2 Bride | 10 Soupape d'entrée |
| 3 Couvercle | 11 Bague d'étanchéité |
| 4 Joint de couvercle | 12 Cylindre |
| 5 Ressort | 13 Ensemble plongeur |
| 6 Filtre | 14 Corps central |
| 7 Joint | 15 Corps supérieur |
| 8 Couver-joint | 16 Fil de masse |

EF166A

Fig. EF-25 Démontage de la pompe à carburant électrique (Marque MITSUBA)

CONTROLE

- Vérifier qu'aucune des pièces ne présente d'anomalies et si nécessaire remplacer l'ensemble pompe à carburant électrique.

MONTAGE

1. Avant le montage, nettoyer toutes les pièces à l'essence et à l'air comprimé.

Note: Veiller à ne pas déformer le tube fin.

2. Introduire l'ensemble plongeur dans le corps et y appliquer du courant électrique.

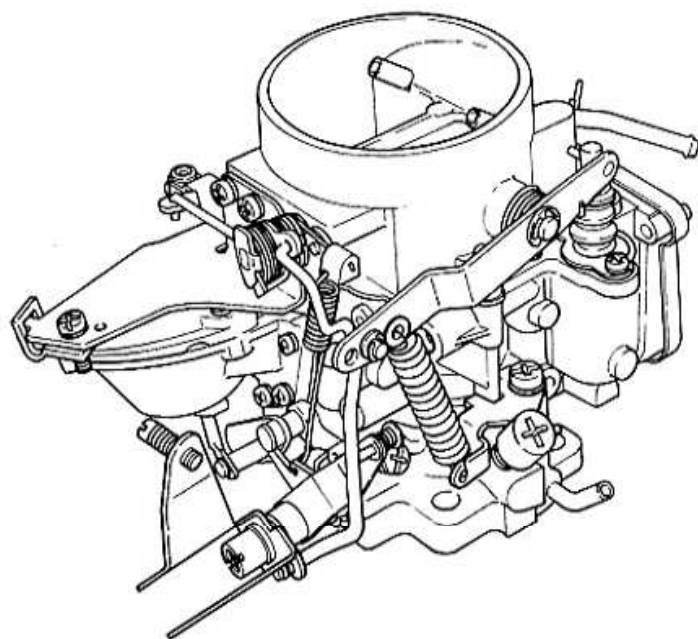
Faire bouger de bas en haut l'ensemble.

Si l'ensemble ne bouge pas, l'ensemble électrique est défectueux et doit être remplacé en tant qu'ensemble de pompe électrique.

3. Monter dans le sens inverse du démontage.

Note: Veiller à ce que la saleté ne s'introduise pas dans la pompe à carburant durant les opérations de montage.

CARBURATEUR DOUBLE CORPS (Modèle: Série DAF342)



EF190A

Fig. EF-26 Carburateur double corps

STRUCTURE ET FONCTIONNEMENT

Ce carburateur se compose princi-

palement d'un système primaire pour le fonctionnement normal et d'un système secondaire pour le fonctionnement à haut régime et à pleine charge.

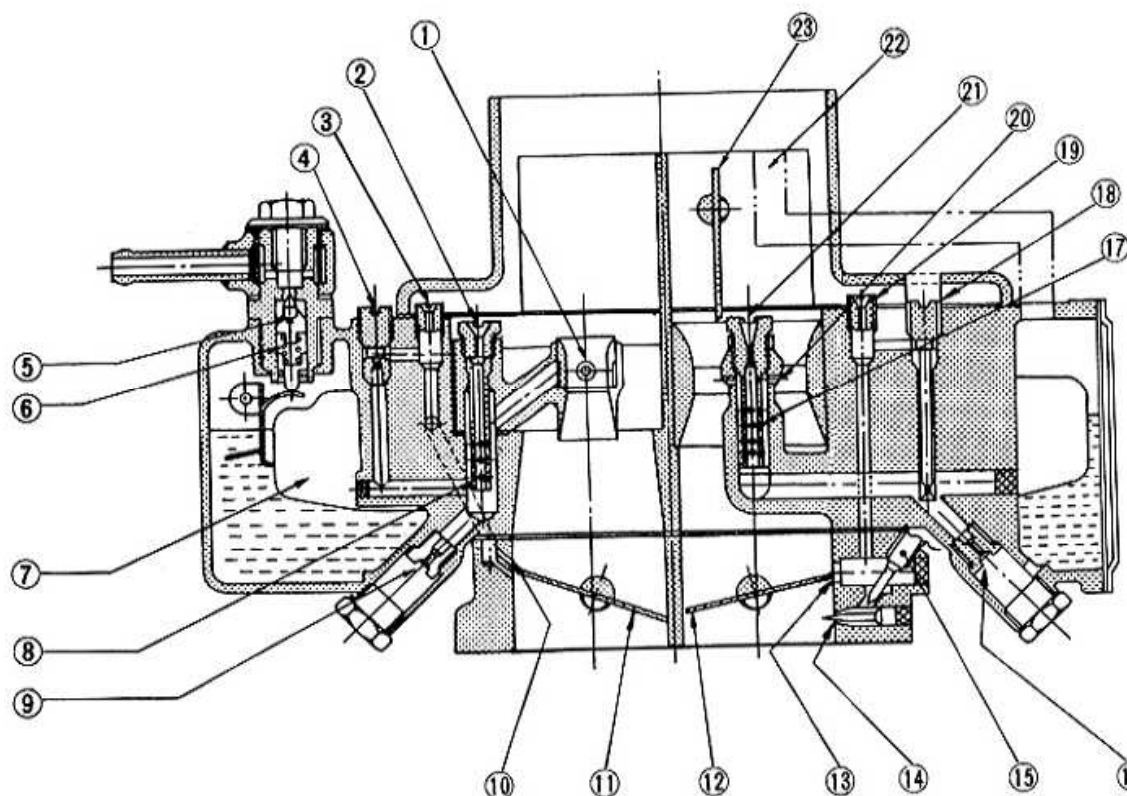
Il comporte également un système de cuve avec flotteur, un mécanisme de mise en action, un mécanisme d'accélération, un clapet de surpuissance, et un mécanisme de mise en service du deuxième corps.

La performance du carburateur dépend des gicleurs et des gicleurs d'automatisme.

Des nombres intérieurs plus grands estampés sur les gicleurs indiquent de plus grands diamètres.

Par conséquent les gicleurs d'automatisme et les gicleurs de ralenti avec des nombres plus grands fournissent un mélange plus riche, et ceux avec des nombres plus petits un mélange plus pauvre.

Au contraire, les buses de correction d'air et les gicleurs d'air de ralenti, qui permettent le passage de l'air, rendent le mélange plus pauvre s'ils portent des nombres plus grands et le mélange plus riche s'ils portent un nombre plus petit.



- 1 Buse de centrage secondaire
- 2 Buse de correction d'air secondaire
- 3 Gicleur d'air de ralenti secondaire
- 4 Gicleur de ralenti secondaire
- 5 Soupape à pointe
- 6 Ressort de pointe
- 7 Flotteur
- 8 Tube d'émulsion secondaire
- 9 Gicleur principal secondaire
- 10 Orifice de ralenti secondaire
- 11 Papillon de second corps
- 12 Papillon de premier corps
- 13 Orifice de dérivation
- 14 Ajustage de ralenti
- 15 Vis de réglage du ralenti
- 16 Gicleur principal primaire
- 17 Tube d'émulsion primaire
- 18 Gicleur de ralenti primaire
- 19 Gicleur d'air de ralenti primaire
- 20 Buse de centrage primaire
- 21 Buse de correction d'air primaire
- 22 Aération de cuve
- 23 Volet de starter

Fig. EF-27 Carburateur double corps

SYSTEME PRIMAIRE

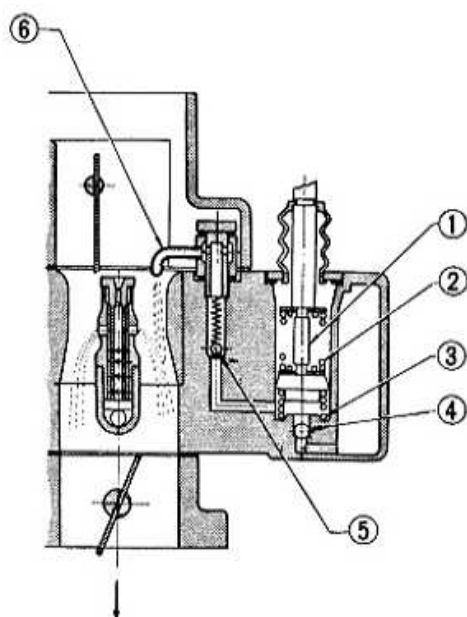
EF-27.

Système primaire principal

Le système primaire principal est du type solex. L'essence passe par le gicleur principal et se mélange avec l'air provenant du gicleur d'automatisme pour passer dans le tube d'émulsion d'où il est aspiré dans le diffuseur par la buse de centrage. Voir Fig. EF-27.

Système de ralenti et de bas régime

Pendant le fonctionnement à bas régime, le carburant passe par le gicleur de ralenti placé immédiatement derrière le gicleur principal et se mélange à l'air provenant du gicleur d'air de ralenti d'où il entre dans le moteur en passant par l'ajutage de ralenti et de dérivation. Voir Fig.



EF 166

Primaire

- 1 Piston
- 2 Ressort d'amortisseur
- 3 Ressort de rappel de piston
- 4 Clapet d'entrée
- 5 Clapet de sortie
- 6 Injecteur de pompe

Fig. EF-28 Mécanisme de reprise

Mécanisme de clapet de surpuissance

Le mécanisme de clapet de surpuissance fournit un supplément de carburant qui fait dériver le gicleur principal vers le système primaire durant le fonctionnement sous des charges importantes afin d'obtenir une puissance du moteur suffisante.

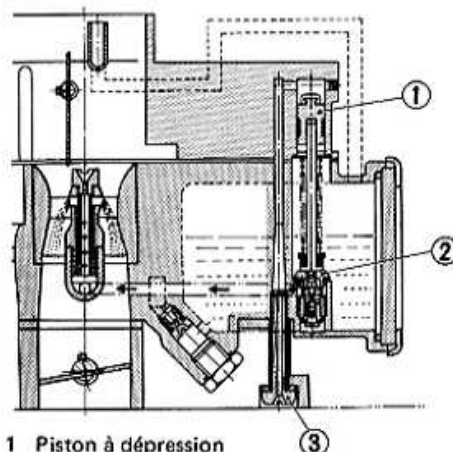
EF-14

Mécanisme de reprise

Lorsque le papillon d'accélérateur est ouvert, le mécanisme d'accélération décharge du carburant additionnel par le diffuseur, empêchant ainsi le mélange de devenir temporairement pauvre à cause d'un retard dans l'apport de carburant tout de suite après l'accélération.

Lorsque le papillon d'accélération est ouvert, le piston descend, ce qui ouvre le clapet de sortie et permet au carburant accumulé dans la chambre du piston d'être chassé par l'injecteur. Lorsque le papillon d'accélérateur est fermé, le piston monte et le carburant s'écoule de la cuve à niveau constant par le clapet d'entrée dans l'espace sous le piston, puis est de nouveau accumulé.

piston à dépression vers le bas, ce qui ouvre le clapet de surpuissance qui fournit un supplément de carburant.



- 1 Piston à dépression
- 2 Gicleur de surpuissance
- 3 Orifice de dépression

EF171A

Fig. EF-29 Mécanisme de clapet de surpuissance

Mécanisme de départ

Le mécanisme de départ permet de fournir un mélange riche pour des démarrages dans des climats froids. Cela améliore donc la capacité initiale de démarrage et améliore les performances globales du moteur durant la période de réchauffage du moteur. Ce mécanisme consiste en:

1. Volet de starter

Lorsque la commande de starter est tirée, le volet auquel elle est liée est fermé, ce qui crée une dépression relativement importante dans la buse de centrage primaire. Cette dépression permet à la buse de centrage primaire de fournir un courant important de carburant qui suffit à produire la richesse du mélange nécessaire pour faire démarrer le moteur.

2. Mécanisme de ralenti accéléré

Le mécanisme de ralenti relié au volet de starter détermine l'ouverture du papillon d'accélérateur primaire de façon à obtenir la quantité correcte de mélange pour le démarrage et le réchauffage.

SYSTEME SECONDAIRE**Système secondaire principal**

Le système secondaire principal

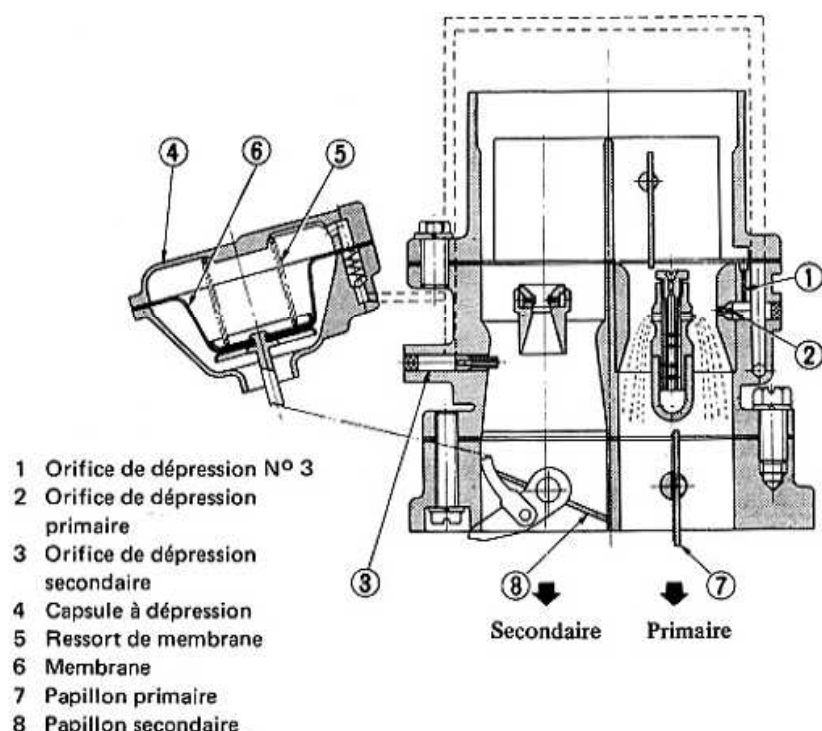
Déc. 1977

fournit la quantité correcte de mélange de carburant durant les opérations sous des charges importantes et à haut régime.

Le mélange air-carburant produit par le gicleur principal, le gicleur d'air d'automatisme et le tube d'émulsion, de la même manière que dans le premier corps, est attiré à travers la buse de centrage dans le petit diffuseur.

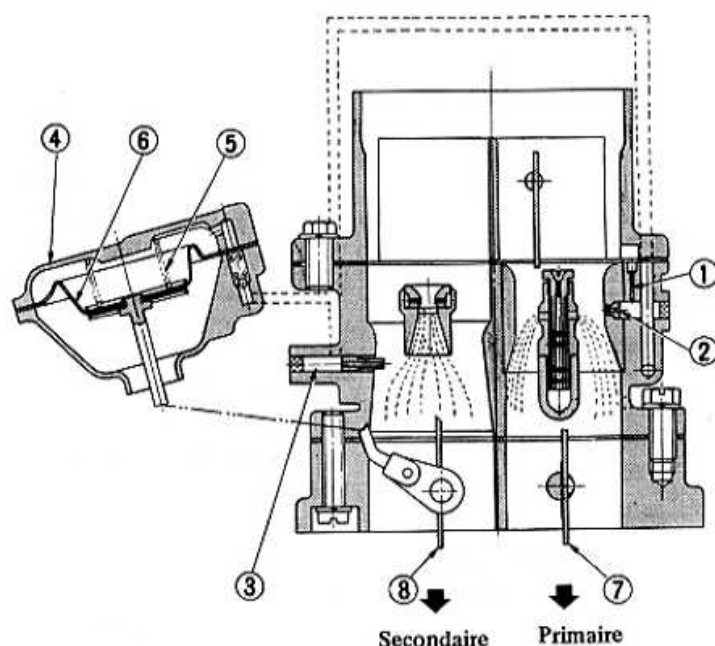
Système de progressivité

Le but de ce système est de combler le "trou" d'accélération survenant au passage de l'alimentation du premier corps au deuxième corps. La construction de ce système peut correspondre au système de ralenti et de bas régime du premier corps.



EF192A

Fig. EF-30 Accélération maximale à bas régime



EF191A

Fig. EF-31 Accélération maximale à haut régime

Système de mise en service du deuxième corps

Le papillon secondaire est relié au diaphragme qui est actionné par la dépression créée dans le diffuseur. Un ajustage de dépression est prévu à chacun des diffuseurs primaires et secondaires et la dépression combinée de ces ajustages actionne la membrane.

A haut régime ou sous des charges importantes, l'augmentation de la dépression au diffuseur attire la membrane contre la force du ressort, ce qui ouvre le papillon secondaire.

Par contre, durant le fonctionnement à bas régime (étant donné que l'ouverture du papillon d'accélération primaire n'atteint pas la valeur prédéterminée) le papillon de second corps est bloqué en position de fermeture complète par le bras de verrouillage synchronisé par une tringlerie avec le bras de papillon primaire.

Lorsque l'ouverture du papillon de premier corps atteint un angle plus important que la valeur prédéterminée, le papillon de second corps est prêt à s'ouvrir car le bras de verrouillage tourne et s'éloigne du bras de papillon secondaire.

Système de flotteur

Il n'y a qu'une cuve à niveau constant pour les deux systèmes primaire et secondaire.

Le niveau est maintenu constant au moyen d'un équilibre obtenu entre le mouvement du flotteur et la pression de carburant appliquée sur le pointeau.

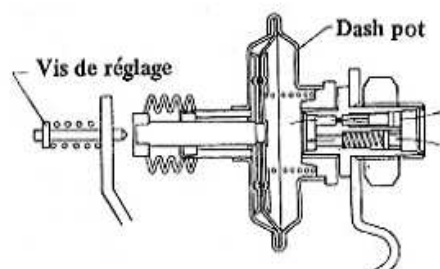
DISPOSITIF D'AMORTISSEMENT DE RETOUR AU RALENTI "DASH POT"

Le dash pot, installé sur le collecteur d'admission empêche le papillon d'accélérateur de se refermer brusquement afin de réduire les émissions d'hydrocarbures lors des décélérations ou les changements de vitesses.

Pour les modèles à boîte de vitesse automatique, ce système empêche le

moteur de caler à cause d'un freinage rapide ou du relâchement rapide de la pédale d'accélérateur après une légère accélération.

Lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée, le levier de papillon vient toucher la tige de dash pot, puis le papillon se referme progressivement alors que l'air de la capsule à dépression s'écoule lentement.



EC619
Fig. EF-32 Dash pot

DEPOSE ET REPOSE

PRECAUTION:

Après avoir déposé le carburateur du moteur, s'assurer d'éloigner le carburateur de toute source de feu étant donné qu'il peut encore contenir du carburant.

ATTENTION:

- Lors de la dépose du carburateur, prendre garde à ne pas faire tomber d'écrou ou de rondelle dans le collecteur d'admission.
- Veiller à ne pas tordre ou rayer aucune pièce.

Note: Lors du débranchage des canalisations de carburant, utiliser un récipient pour recueillir le carburant restant dans les canalisations.

- Déposer le filtre à air.
- Débrancher la canalisation de carburant, le tuyau de dépression et le câble de starter.
- Déposer l'axe de torsion, le tuyau de commande de papillon ou la bielle du levier de papillon.

- Déposer les quatre écrous et rondelles de fixation du carburateur sur le collecteur d'admission. Enlever alors l'ensemble carburateur.

Note: Après avoir déposé le carburateur, couvrir l'ouverture dans le collecteur d'admission au moyen d'un chiffon pour empêcher la pénétration de saleté ou de corps étrangers.

- Remonter dans le sens inverse de la dépose.

Au cas où l'isolant entre le carburateur et le collecteur d'admission est abîmé, le remplacer.

CONTROLE ET REGLAGE

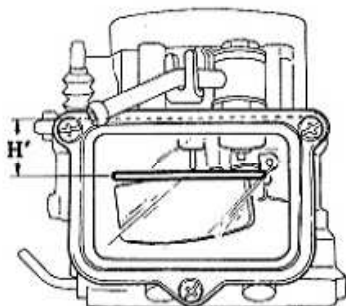
REGIME DE RALENTI ET TAUX DE MELANGE

Se reporter à la Section ET pour le Contrôle et le Réglage de la vitesse au ralenti et du taux de mélange.

NIVEAU DE CARBURANT

- Le moteur au ralenti, vérifier visuellement le niveau de carburant à travers le regard de la cuve à niveau constant. Le niveau de carburant est correct s'il atteint le repère.

Note: Le repère de niveau est à 23 mm en dessous du haut du corps de carburateur (H' comme indiqué sur la figure ci-dessous).



EF172A
Fig. EF-33 Vérification du niveau de carburant

Pour régler le niveau de carburant, procéder de la façon suivante:

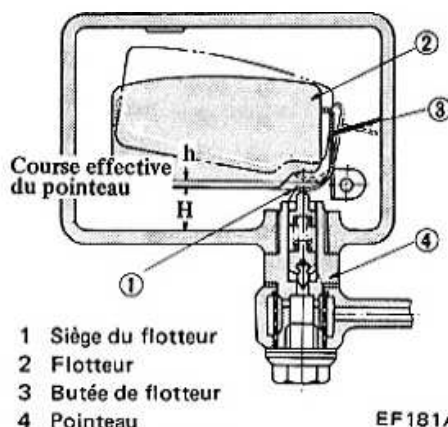
- Détacher le carburateur du collecteur d'admission.
- Déposer le couvercle de la jauge de niveau.
- Renverser la cuve à niveau constant afin de permettre au flotteur de rentrer en contact avec le pointeau et mesurer "H" indiqué ci-dessous.

Quand "H" atteint environ la valeur spécifiée, la position supérieure du flotteur est correcte.

Position supérieure du flotteur "H":

Se reporter à la section Entretien et Spécifications.

La position supérieure du flotteur peut être réglée en courbant le siège du flotteur.



EF181A
Fig. EF-34 Réglage du niveau de cuve

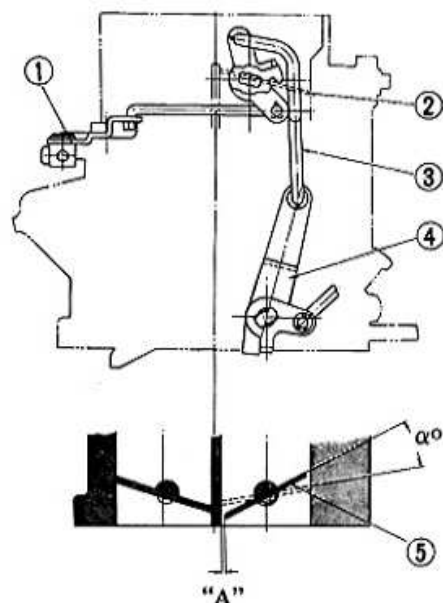
- Régler la position inférieure du flotteur de telle façon que le jeu "h" entre le siège du flotteur et la queue de pointeau soit dans les limites spécifiées lorsque le flotteur est relevé au maximum. Plier la butée de flotteur selon besoins.

Position inférieure du flotteur (jeu "h") entre le siège du flotteur et le pointeau.

Se reporter à la section Entretien et Spécifications.

- Remettre le couvercle de la jauge de niveau.
- Après ces réglages, s'assurer que lorsque le carburant est fourni à la cuve, le niveau de carburant se maintient dans les limites spécifiées de "H".

OUVERTURE DE RALENTI ACCELERE



- 1 Levier de starter
- 2 Volet de starter
- 3 Tige de liaison de starter
- 4 Levier de liaison de starter
- 5 Papillon de premier corps

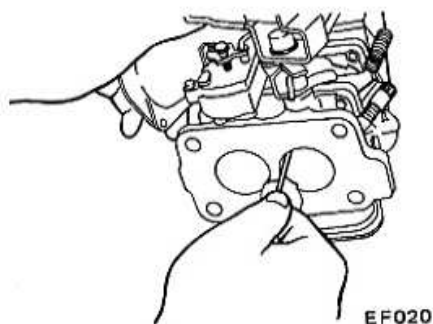
EF172

Fig. EF-35 Ouverture de ralenti accéléré

1. Détacher le carburateur du collecteur d'admission.
2. Tirer le levier de starter et fermer le volet de starter complètement. Puis le tenir au moyen du levier de liaison de starter et fixer à la partie stationnaire du carburateur au moyen d'un élastique.
3. Vérifier si le jeu "A" entre le papillon d'accélération et la paroi intérieure de la chambre d'accélération atteint la valeur spécifiée.

Jeu "A":

Se reporter à la section Entretien et Spécifications.

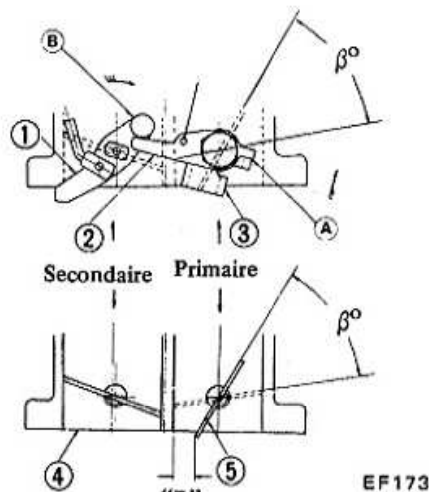


EF020

Fig. EF-36 Mesure du jeu "A"

Si le jeu n'est pas dans les limites spécifiées, le régler en courbant la tige de liaison de starter.

SYNCHRONISATION D'OUVERTURE DES PAPILLONS PRIMAIRE ET SECONDAIRE



- 1 Levier de liaison
- 2 Levier de verrouillage
- 3 Plaque de réglage
- 4 Chambre d'accélération
- 5 Papillon

EF173

Fig. EF-37 Synchronisation d'ouverture des papillons primaire et secondaire

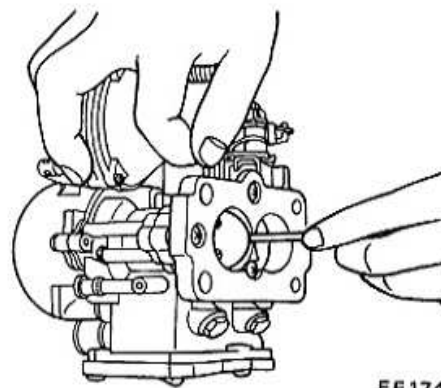
La Fig. EF-37 montre le papillon de premier corps ouvert à β° . Avec cette ouverture, le levier appartenant au papillon de premier corps fait une rotation de β° . Cela amènera le levier à rentrer en contact avec l'extrémité du levier de verrouillage au point (A).

Quand le papillon d'accélérateur est ouvert un peu plus, le point (B) (où le levier de verrouillage entre en contact avec le rouleau appartenant au papillon secondaire) est détaché et permet au système secondaire d'entrer en opération.

1. Détacher le carburateur du collecteur d'admission.
2. Ouvrir progressivement la soupape d'accélération primaire. Lorsque le levier de verrouillage commence à peine à s'éloigner du rouleau, vérifier le jeu "B" entre le papillon d'accélération primaire et la paroi intérieure de la chambre d'accélération, afin de s'assurer qu'il est dans les limites spécifiées.

Jeu "B" (Jeu entre le papillon d'accélération et la paroi intérieure de la chambre d'accélération):

Se reporter à la section Entretien et Spécifications.



EF174

Fig. EF-38 Mesure du jeu "B"

3. Si le jeu "B" n'est pas dans les limites spécifiées, régler le levier en le courbant au point (A).

DISPOSITIF D'AMORTISSEMENT DU RETOUR AU RALENTI

1. Faire chauffer complètement le moteur.
2. Faire tourner l'axe de torsion du papillon et le relâcher progressivement jusqu'à ce que le dash pot touche le levier de papillon.
3. S'assurer que le régime du moteur est dans les limites spécifiées.

Note: Afin de faire la distinction entre le petit et le grand dash pot, se reporter à la Note: b.

Régime de moteur spécifiée:

Grand dash pot:

1.500 à 1.700 tr/mn

Petit dash pot:

2.300 à 2.500 tr/mn

Si les spécifications ne sont pas atteintes, régler la vis de réglage du dash pot.

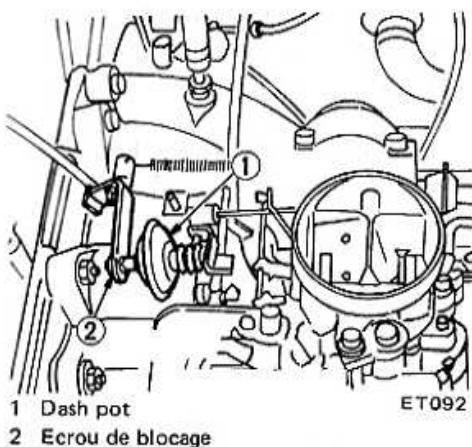


Fig. EF-39 Réglage du dash pot (carb. unique)

Note:

- a. Pour les modèles équipés d'air conditionné, le réglage du dash pot doit se faire lorsque la manette de commande d'air conditionné est sur "OFF".
- b. C'est la dimension "D" qui distingue le petit dash pot du grand dash pot. Voir Fig. EF-40.

Dimension "D"

Grand dash pot: 60 mm

Petit dash pot: 46 mm

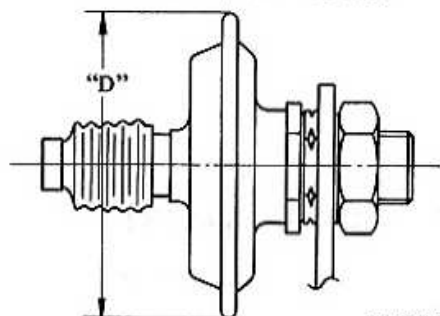


Fig. EF-40 Dimension "D" du dash pot

4. Emballer le moteur et s'assurer que le régime du moteur baisse au ralenti.

DEMONTAGE

PRECAUTION:

Avant le démontage, s'assurer de bien vider le carburateur de son essence pour éviter toute possibilité de feu.

ATTENTION:

- a. Pour la dépose des buses et des gicleurs, des vis et des écrous, prendre soin d'utiliser correctement les tourne-vis et les clefs et de n'endommager aucune pièce.
- b. Veiller à ne tordre, ni rayer aucune pièce.

Note:

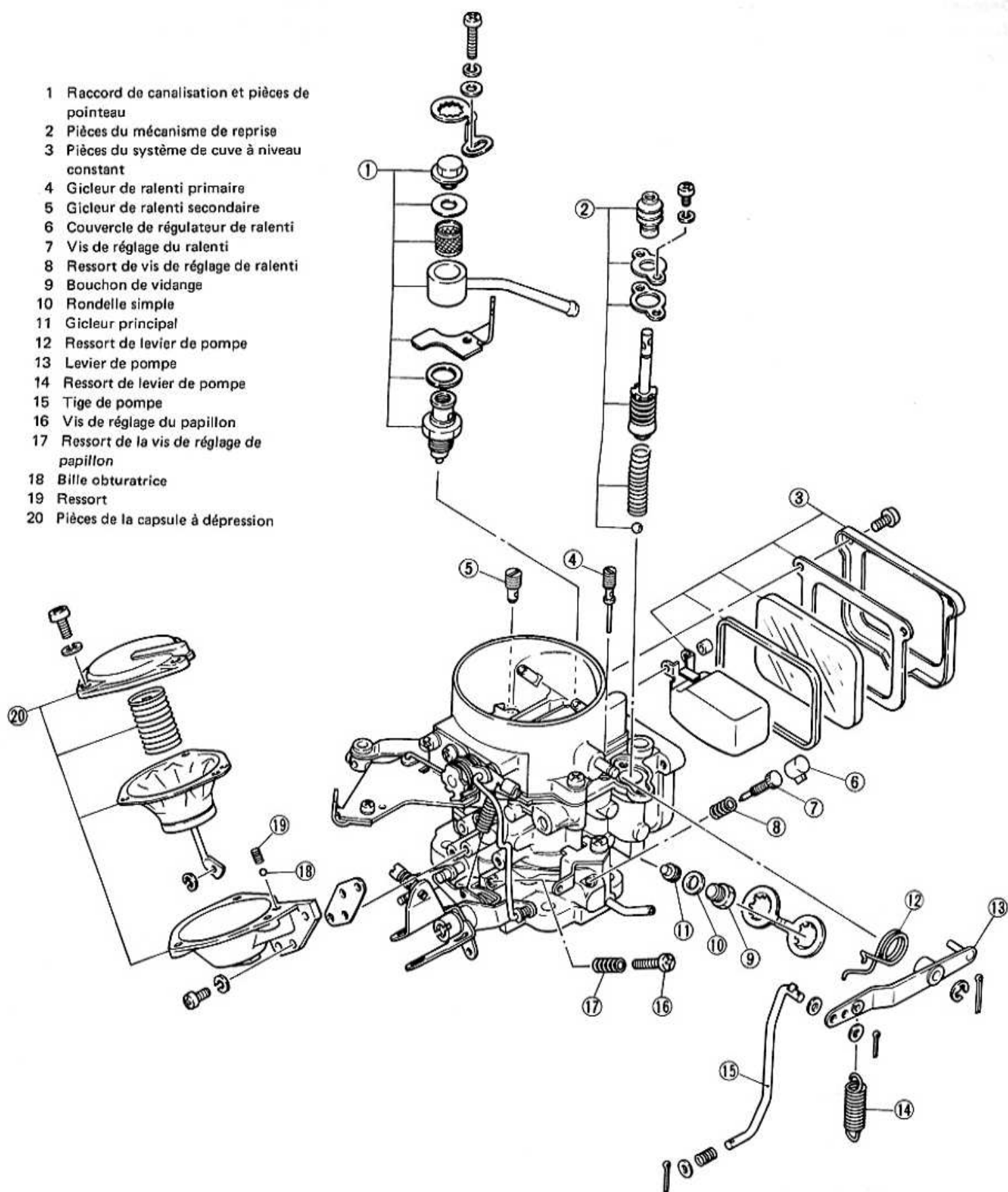
- a. Nettoyer le carburateur avant le démontage.
- b. Veiller à ne perdre aucune pièce.

Certaines pièces du carburateur peuvent être déposées sans détacher le pied de carburateur, alors que ce n'est pas possible pour d'autres. Avant de déposer quelque pièce que ce soit lire soigneusement les instructions pour les suivre dans l'ordre où elles ont été indiquées. Cela économisera du temps et du travail.

Démontage de l'extérieur

Les pièces qui peuvent être déposées sans avoir à déposer le pied de carburateur ou le couvercle de cuve sont les suivantes:

- Gicleurs principaux
- Gicleurs de ralenti
- Pièces de la cuve à niveau constant
- Raccord de canalisation
- Pièces de pointeau
- Pièces du mécanisme de reprise
- Pièces de la capsule à dépression
- Vis de réglage
- Pièces de tringlerie d'accélérateur et de starter



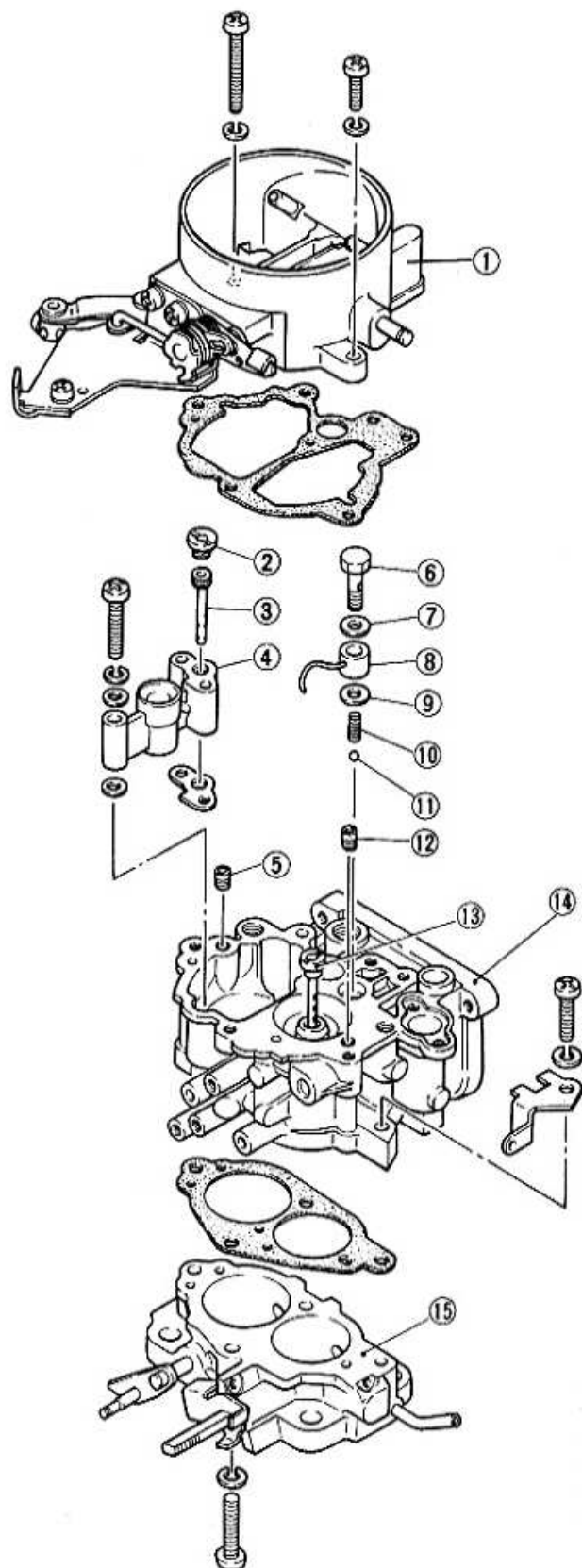
EF173A

Fig. EF-41 Démontage d'un carburateur double corps (A)

Démontage après la dépose du couvercle de cuve et du pied de carburateur

Les pièces suivantes peuvent être déposées après la dépose du couvercle de cuve et du pied de carburateur. Voir Fig. EF-42.

- Gicleurs principaux et gicleurs de ralenti
- Pièces de petits diffuseurs secondaires et tube d'émulsion
- Pièce du clapet de surpuissance
- Pièces de l'injecteur de la pompe d'accélération



- 1 Couvercle de cuve
- 2 Gicleur principal secondaire
- 3 Tube d'émulsion
- 4 Petit diffuseur secondaire
- 5 Gicleur de ralenti secondaire
- 6 Vis de montage
- 7 Rondelle simple
- 8 Injecteur de pompe
- 9 Rondelle simple
- 10 Ressort d'injecteur de pompe
- 11 Bille obturatrice
- 12 Gicleur de ralenti primaire
- 13 Gicleur principal primaire
- 14 Corps central
- 15 Pied de carburateur

EF176

Fig. EF-42 Démontage du carburateur à deux corps (B)

CONTROLE ET NETTOYAGE

ATTENTION:

Pour le nettoyage des canalisations et des trous de décharge n'utiliser que du dissolvant à carburateur et de l'air comprimé. Ne jamais utiliser de fil de fer, ou d'instruments pointus pour effectuer ce nettoyage, car cela risque de changer le tarage du carburateur.

Note: Veiller à ne perdre aucune pièce.

1. Nettoyer et vérifier que les pièces ne présentent pas de passages obstrués. Eliminer tout obstacle dans les passages.
2. Vérifier que les pièces ne présentent pas de rayures ou de déformations. Les remplacer si nécessaire.
3. Vérifier que les joints, le diaphragme et les pièces d'étanchéité en caoutchouc ne présentent pas de traces de rayures ou de rupture. Remplacer si nécessaire.

MONTAGE

ATTENTION:

- a. Pour le montage des buses, gicleurs, vis et écrous prendre soin d'utiliser correctement les tourne-vis et les clefs, en faisant attention à n'abimer aucune pièce.
- b. Veiller à ne pas tordre ou rayer aucune pièce.

Note: S'assurer de monter chaque pièce correctement.

1. Le montage se fait dans le sens inverse de la dépose.
2. Après le montage, vérifier que chaque partie qui subit une rotation ou un glissement réalise ses mouvements sans heurts.

DOUBLE CARBURATEUR TYPE SU (Modèle: Série HMB46W et HJG46W)

DESCRIPTION

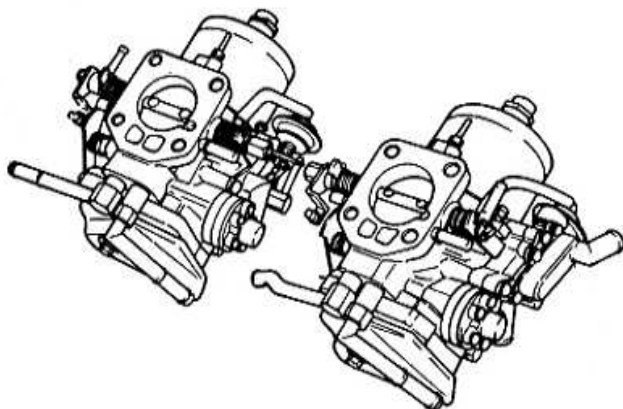
Il y a deux types de double carburateur type SU. L'un est le HMB46W et l'autre le HJG46W. Toutes les informations fournies ici se réfèrent aux deux types de carburateurs sauf dans les cas mentionnés.

CONSTRUCTION ET FONCTIONNEMENT

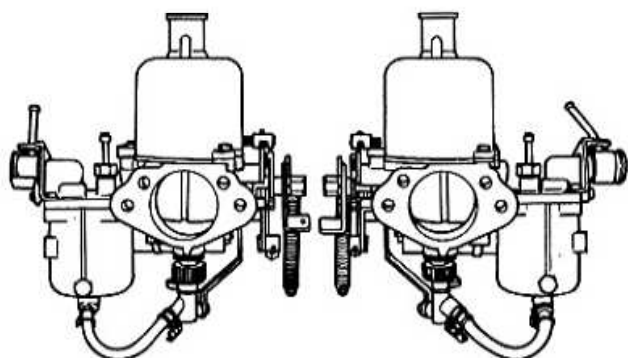
Ce carburateur est du type à diffuseur variable, conçu pour assurer une vitesse constante d'air d'admission à travers le diffuseur à tous les régimes du moteur. L'ouverture du diffuseur est ajustée automatiquement par coulisement du piston d'aspiration en fonction des changements de volume d'air d'admission.

Le dosage de système principal est réalisé par le pointeau fixé dans le piston d'aspiration. La position relative du pointeau conique par rapport au gicleur fournit le mélange air-carburant correct. Un mécanisme de départ, un clapet de surpuissance, etc sont également compris dans ce système.

Modèle HMB46W



Modèle HJG46W



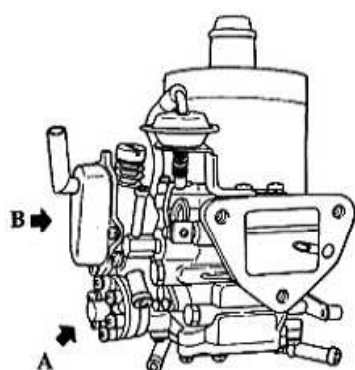
EF179

EF032

Fig. EF-43 Double carburateur type SU

Modèle HMB46W

Mélange air-carburant
venant du carburateur
arrière



EF174A

- 1 Vis de réglage de ralenti
- 2 Tube d'équilibrage
- 3 Papillon
- 4 Gicleur d'enrichissement
- 5 Membrane
- 6 Queue de soupape d'enrichissement
- 7 Flotteur

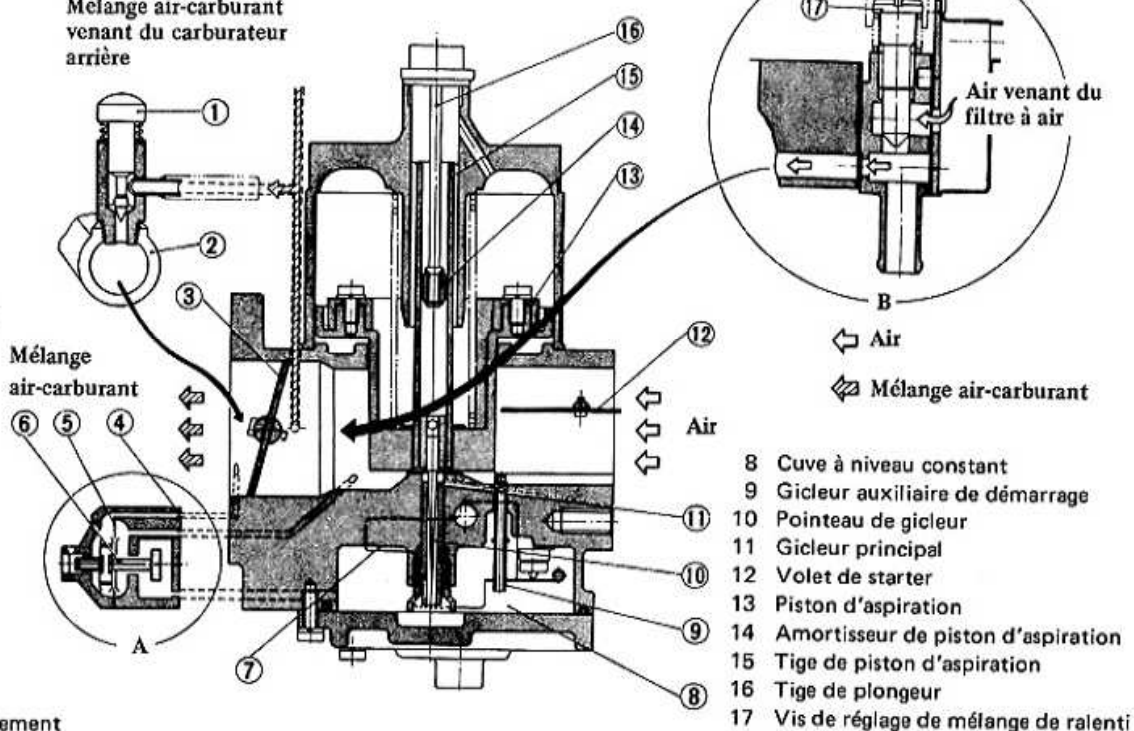
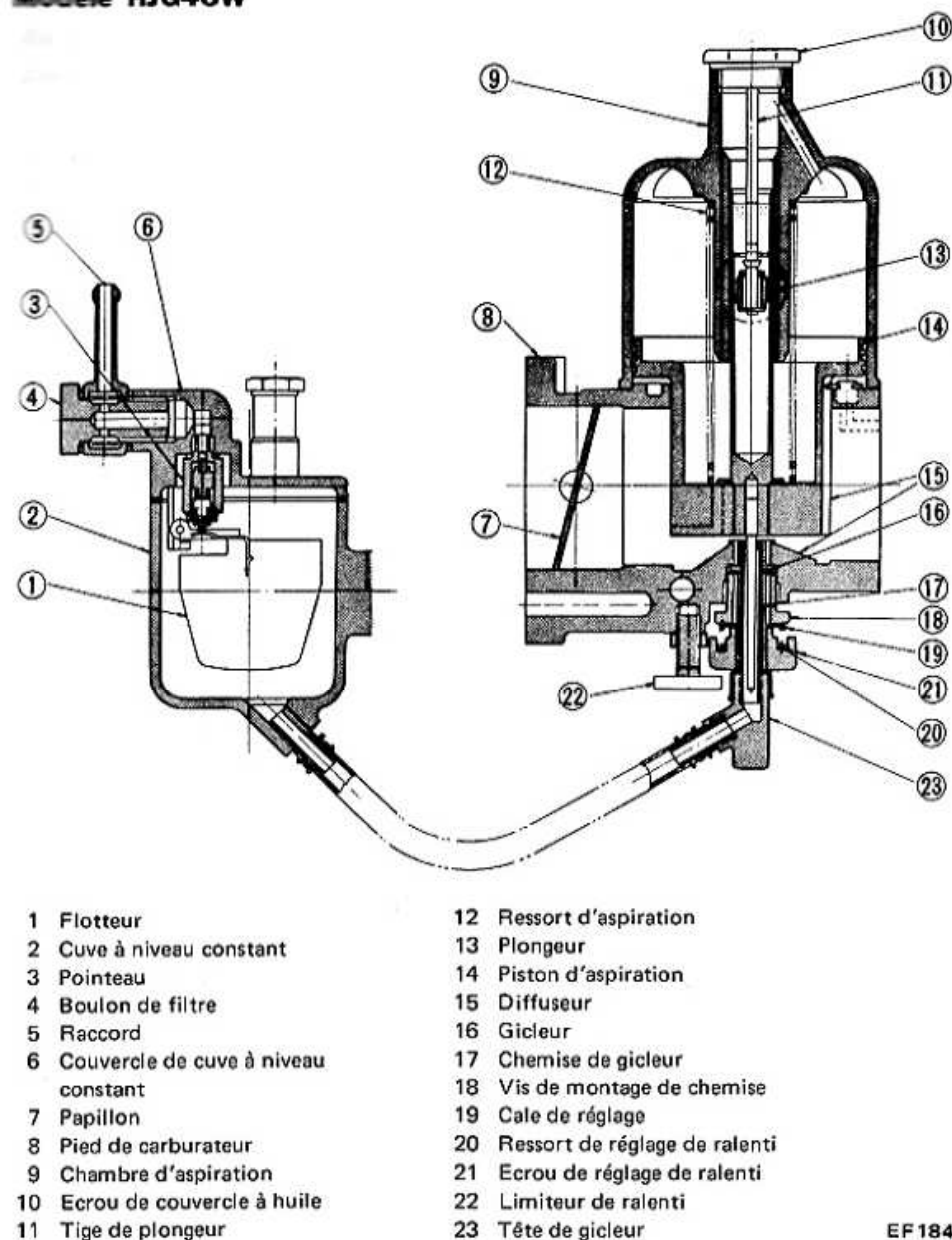


Fig. EF-44 Double carburateur type SU

Modèle HJG46W



EF 184

Fig. EF-45 Double carburateur type SU

SYSTEME DE COMMANDE DE DIFFUSEUR

La chambre d'aspiration est montée au dessus du diffuseur et le piston d'aspiration coulisse verticalement dans la chambre d'aspiration, modifiant la superficie de l'ouverture du diffuseur.

La dépression travaille sur la surface supérieure du piston d'aspiration en passant par l'orifice d'aspiration et la pression atmosphérique est appliquée sur la face inférieure du piston d'aspiration en passant par le trou d'air provenant de l'avant du diffuseur. La différence entre la dépression du des-

sus et la pression atmosphérique du dessous déplace verticalement le piston d'aspiration. Le piston s'arrête quand il s'établit un équilibre entre la différence de pression et la somme du poids du piston et de la tension du ressort. La dépression est produite par la vitesse du débit d'air. Par exemple, quand le papillon est ouvert par pression sur l'accélérateur, la vitesse du débit d'air d'admission augmente. Cela augmente également la dépression dans le diffuseur et la piston d'aspiration est soulevé jusqu'à l'obtention d'un équilibre, augmentant en même temps la superficie de l'ouverture du diffuseur.

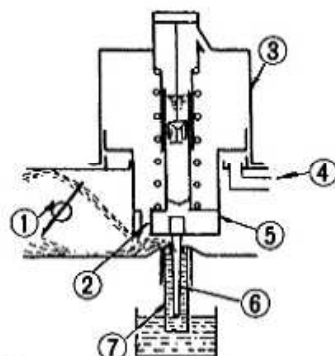
Lorsque l'on ferme le papillon en relâchant la pédale d'accélérateur, le débit d'air d'admission du moteur dans le diffuseur diminue. Le piston descend et l'ouverture du diffuseur diminue. La vitesse d'écoulement d'admission se rétablit avec la réduction de l'ouverture du diffuseur. Le piston cesse de descendre en raison de l'équilibre entre les forces ascendantes et descendantes agissant sur le piston d'aspiration.

Ainsi, la superficie de l'ouverture se règle automatiquement pour conserver à l'écoulement d'air d'admission une vitesse constante dans le diffuseur. En conséquence l'ouverture du diffuseur est optimale dans toutes les conditions de fonctionnement du moteur.

SYSTEME DE PASSAGE DU CARBURANT

Le carburant de la cuve à niveau constant arrive dans le diffuseur à travers l'ouverture du gicleur principal et le pointeau. Le pointeau qui fixé à la partie inférieure du piston d'aspiration possède une forme conique et change la grandeur de l'ouverture selon le mouvement vertical du piston d'aspiration. C'est ainsi que l'écoulement de carburant est contrôlé automatiquement afin de satisfaire les besoins de différents régimes.

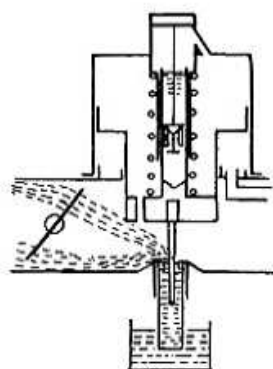
Les modes de fonctionnement des diffuseurs ainsi que les systèmes de passage de carburant sous diverses conditions de conduite sont décrits dans les Figs. EF-46/47/48/49.



- | |
|--------------------------|
| 1 Papillon |
| 2 Orifice d'aspiration |
| 3 Chambre d'aspiration |
| 4 Orifice d'entrée d'air |
| 5 Piston d'aspiration |
| 6 Pointeau de gicleur |

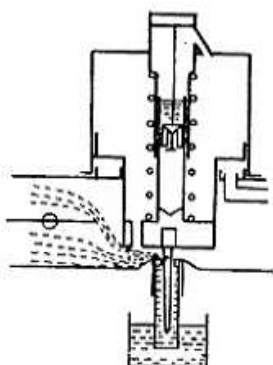
EF 141

Fig. EF-46 Ralenti



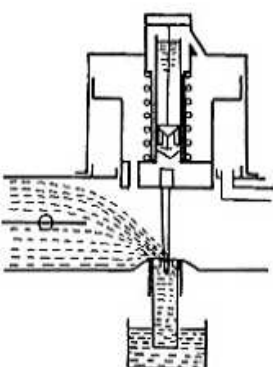
EF142

Fig. 47 Fonctionnement avec charge moyenne et basse



EF143

Fig. EF-48 Fonctionnement à charge complètement et à bas régime



EF144

Fig. EF-49 Fonctionnement à charge complète et à régime élevé

MECANISME DE CLAPET DE SURPUISANCE

Modèle HMB46W

Le clapet de surpuissance fournit du carburant additionnel qui évite le gicleur principal vers le moteur lors de conduites avec des charges importantes afin d'obtenir du moteur une puissance suffisante.

Lorsque le papillon est légèrement ouvert lors de conduites avec des charges légères, une dépression importante est créée dans le collecteur d'admission. La dépression attire la membrane en fermant le passage du clapet de surpuissance. Lorsque sous des charges lourdes, la dépression sous le papillon baisse, le ressort pousse la membrane et ouvre le passage du clapet de surpuissance afin de fournir du carburant.

MECANISME DE DEMARRAGE

Le mécanisme de démarrage permet de fournir un mélange riche pour faire démarrer un moteur froid sous des températures froides. Cela augmente donc les possibilités de démarrage et cela améliore également les performances globales du moteur pendant la période de réchauffage. Ce mécanisme se compose de:

Modèle HMB46W

1. Volet de starter

Lorsque le bouton de starter est tiré, le volet de starter est fermé au moyen d'un mécanisme de tringlerie. Cela cause une dépression importante en aval du volet de starter. Cette dépression permet alors au gicleur auxiliaire et au gicleur principal de fournir un courant important de carburant qui suffit à produire le mélange nécessaire pour faire démarrer le moteur.

2. Le gicleur auxiliaire

Lorsque le volet de starter est fermé, ce gicleur fournit du carburant en plus sans passer par le gicleur principal.

3. Le mécanisme de ralenti accéléré

Le mécanisme de ralenti accéléré relié au volet de starter détermine l'ouverture du papillon de manière à

obtenir le mélange correct pour démarrer et pour le réchauffage.

4. Membrane de frein à dépression

Une fois que le lancement du moteur a permis de le faire démarrer, la membrane force le volet de starter à s'ouvrir de façon à fournir le mélange correct.

Modèle HJG46W

1. Mécanisme de chute du gicleur

Lorsque le bouton de starter est tiré, le gicleur est tiré vers le bas au moyen d'un mécanisme de tringlerie. Il en résulte que l'ouverture du gicleur entre le gicleur et le pointeau augmente et que le mélange requis de carburant enrichi est fourni au moteur.

2. Mécanisme de ralenti accéléré

Le mécanisme de ralenti accéléré relié au mécanisme de chute du gicleur détermine l'ouverture du papillon de façon à obtenir le mélange correct pour permettre le démarrage et le réchauffage.

SYSTEME DE FLOTTEUR

Modèle HMB46W

Deux flotteurs sont installés de façon symétrique autour du gicleur principal. Le niveau de carburant est maintenu constant au moyen de l'équilibre du mouvement du flotteur et de la pression exercée par le carburant sur le pointeau.

Modèle HJG46W

Le niveau de carburant est maintenu constant au moyen de l'équilibre entre le mouvement du flotteur et la pression exercée par le carburant sur le pointeau.

SYSTEME DE RECHAUFFAGE DES CARBURATEURS

Modèle HMB46W

Le système de réchauffage fournit du liquide de refroidissement aux carburateurs et au collecteur d'admission, diminuant ainsi la période nécessaire au réchauffage en maintenant un

AMORTISSEUR DU PISTON D'ASPIRATION

La tige du piston d'aspiration est munie d'un amortisseur à huile afin d'empêcher que le piston ne remonte rapidement après l'ouverture brusque du papillon. Etant donné que la tige de plongeur qui est placée dans un puit d'huile fonctionne comme un frein hydraulique lors des courses d'élévation rapides mais qu'il n'exerce aucune restriction lors de sa course descendante, il fournit donc un degré correct d'enrichissement pour l'accélération.

fonctionnement optimum du moteur. Le liquide de refroidissement qui s'écoule à travers le carburateur est contrôlé au moyen d'une soupape à

thermostat. Lorsque sa température atteint une valeur spécifiée il est aussitôt coupé.

SYSTEME D'AMORTISSEMENT DU RETOUR AU RALENTI "DASH POT"

Le dash pot monté sur le collecteur d'admission empêche le papillon d'accélération de se fermer brutalement de façon à réduire les émissions d'hydrocarbures lors des décélérations ou des changements de vitesses.

Pour les modèles à boîte de vitesses automatique, ce système empêche le moteur de caler lorsque l'on appuie rapidement sur la pédale des freins ou lorsque le pédale d'accélérateur a été relâchée soudainement après que l'on ait appuyé dessus légèrement.

Lorsque l'on relâche la pédale d'accélérateur, le levier de papillon touche la tige du dash pot, le papillon d'accélération se referme alors progressivement pendant que l'air de la capsule à dépression s'écoule lentement.

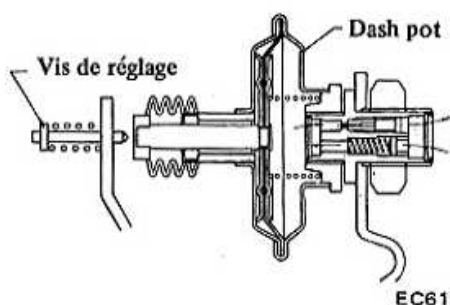


Fig. EF-52 Dash pot

DEPOSE ET REPOSE

PRECAUTION:

Après avoir déposé le carburateur du moteur, veiller à éloigner le carburateur de toute source de feu, car il risque d'y avoir encore du carburant dans le carburateur.

ATTENTION:

Veiller à ne pas tordre ou rayer aucune pièce.

Note: Pour le débranchage des canalisations de carburant, utiliser un récipient pour recueillir le carburant qui reste dans les tuyaux.

- 1 Orifice d'entrée du liquide de refroidissement
- 2 Radiateur
- 3 Orifice de sortie du liquide de refroidissement
- 4 Logement du thermostat
- 5 Carburateur
- 6 Isolant
- 7 Soupape de commande de liquide de refroidissement
- 8 Collecteur d'admission

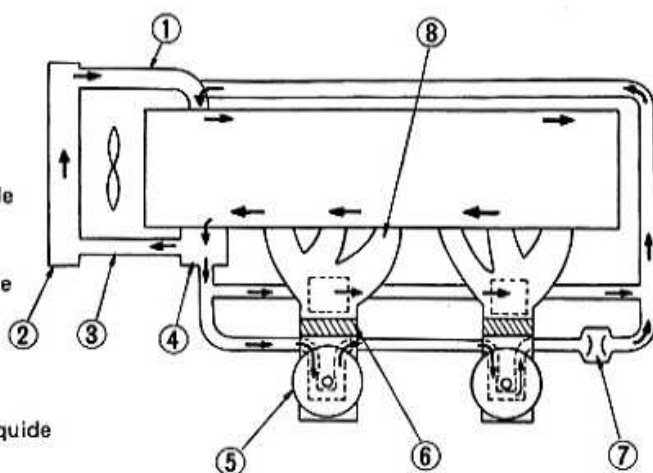


Fig. EF-50 Système de réchauffage des carburateurs

SYSTEME DE REGLAGE DU RALENTI

Modèle HMB46W

Système de réglage du mélange de ralenti

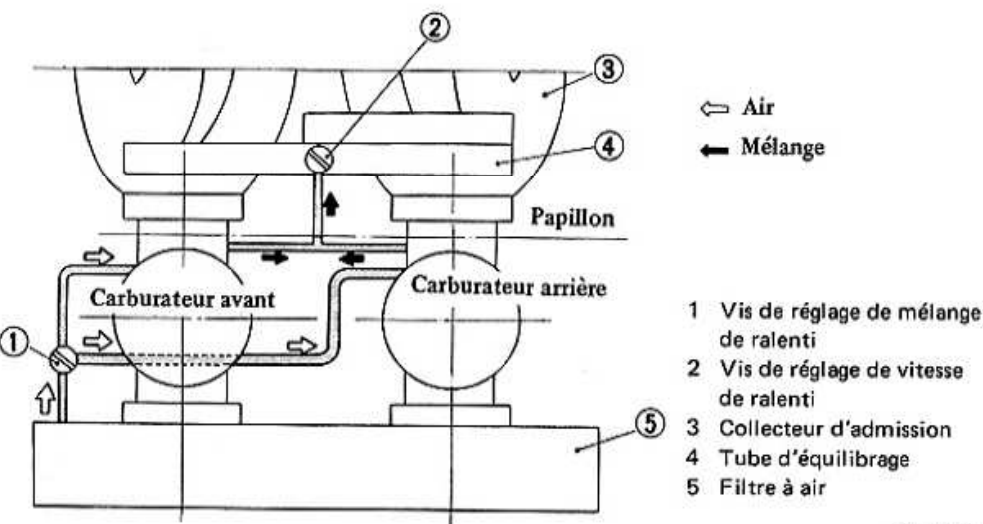
L'air admis à travers l'ouverture du filtre à air passe par les ouvertures qui se trouvent directement derrière les diffuseurs des carburateurs avant et arrière et appauvrit le mélange admis air-carburant.

Ce mélange est réglé au moyen de la vis de réglage de ralenti qui permet de

fournir le mélange d'air-carburant désiré. Voir Figs. EF-44 et EF-51.

Système de réglage de la vitesse de ralenti

Le mélange air-carburant, qui est amené à travers l'ouverture fournie derrière le diffuseur et devant le papillon, passe à travers le tube d'équilibrage du collecteur d'admission. La quantité du courant d'air qui évite le papillon est contrôlée par une vis de réglage, fournissant ainsi la vitesse de ralenti. Voir Figs. EF-44 et EF-51.



EF176A

Fig. EF-51 Système de réglage de ralenti

1. Déposer le filtre à air. Se reporter à la section Dépose et Repose du Filtre à Air.

2. HMB46W:

- Détacher du carburateur les tuyaux d'entrée et de sortie de liquide de refroidissement.
- Détacher des carburateurs avant et arrière les tuyaux d'entrée de carburant ainsi que le tuyau de réglage du ralenti du carburateur avant. Détacher également du carburateur les tuyaux du système de réglage de mélange de ralenti.

HJG46W:

- Détacher du carburateur avant et du carburateur arrière les tuyaux d'admission de carburant.

Note: Au moment de débrancher les canalisations de carburant, utiliser un récipient pour recueillir le carburant qui reste dans les tuyaux.

3. Détacher du carburateur avant le tuyau à dépression de l'allumeur.

4. Déposer le bielle de la tringlerie de papillon.

5. Détacher des carburateurs avant et arrière les cables de starter.

6. Déposer les écrous de fixation de carburateur, et déposer les carburateurs avant et arrière du collecteur d'admission.

Note:

a. Après la dépose des carburateurs, recouvrir l'entrée du collecteurs d'admission avec un chiffon pour le protéger contre la saleté et les corps étrangers.

b. Pour déposer ces deux carburateurs séparément, il est nécessaire d'enlever le tuyau et la canalisation de liquide de refroidissement entre l'avant et les carburateurs. (HMB46W)

7. Remonter dans le sens inverse de la dépose.

Si l'isolant entre le carburateur et le collecteur d'admission est endommagé, le remplacer.

CONTROLE ET REGLAGE

REGIME DU RALENTI ET MELANGE

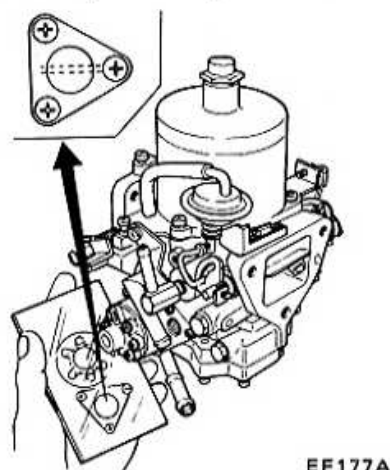
Se reporter à la section ET, Contrôle et Réglage du régime de ralenti et du mélange.

NIVEAU DE CARBURANT

Modèle HMB46W

1. Le moteur au ralenti, vérifier visuellement le niveau de carburant à travers le regard de la cuve en utilisant un miroir.

Le niveau de carburant est correct s'il atteint le point indiqué.

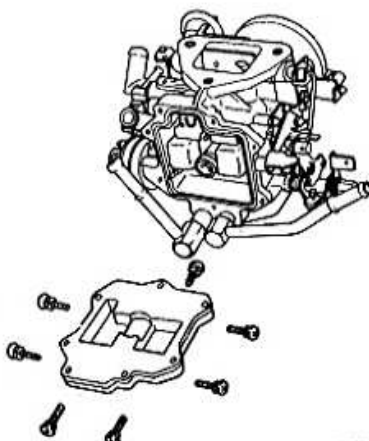


EF177A

Fig. EF-53 Contrôle du niveau de carburant

Pour régler le niveau de carburant, procéder de la façon suivante.

2. Détacher l'ensemble carburateur du collecteur d'admission et détacher le couvercle de cuve du carburateur.

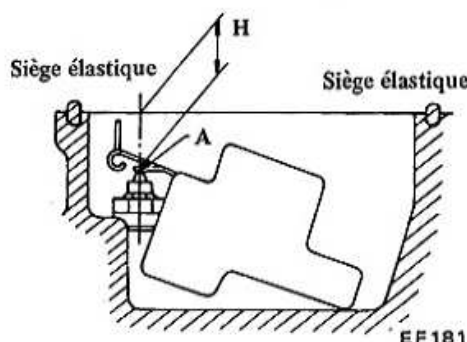


EF192

Fig. EF-54 Dépose du couvercle de la cuve à niveau constant

3. Placer le carburateur à l'envers afin de contrôler la position du levier de flotteur.

S'assurer que les deux flotteurs touchent la paroi intérieure lorsque le carburateur est renversé sur la surface du flotteur.



EF181

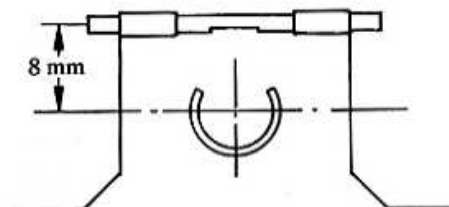
Fig. EF-55 Dimension "H" du levier de flotteur

4. Mesurer la dimension "H" entre la paroi de l'extrémité de la cuve et la languette du levier de flotteur qui est en contact avec le pointeau.

Dimension "H":

12 à 13 mm

Note: Mesurer la dimension "H" au point "A" du levier de flotteur. Voir EF-56.



EF178A

Fig. EF-56 Mesure de la dimension "H" au point "A"

Si "H" n'atteint pas les limites spécifiées, régler la languette en courbant sa base de la quantité nécessaire.

5. Remettre le carburateur à l'endroit.

Mesurer alors l'écartement "G" entre le gicleur de surpuissance et le flotteur.

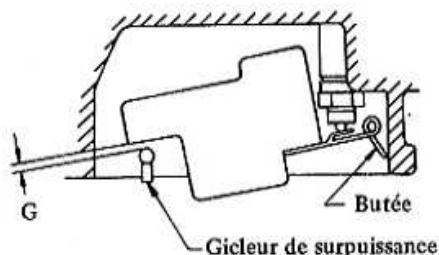
Ecartement "G":

0,5 à 2 mm

Si l'écartement n'atteint pas les limites spécifiées, régler en courbant la

butée suivant besoin. Le réglage ci-dessus est particulièrement nécessaire pour empêcher les interférences mutuelles entre le flotteur et le clapet de surpuissance.

Note: A chaque fois que la butée doit être courbée vérifier la dimension "H" et s'assurer qu'elle demeure dans les limites spécifiées.



EF183

Fig. EF-57 Dimension "G" du flotteur

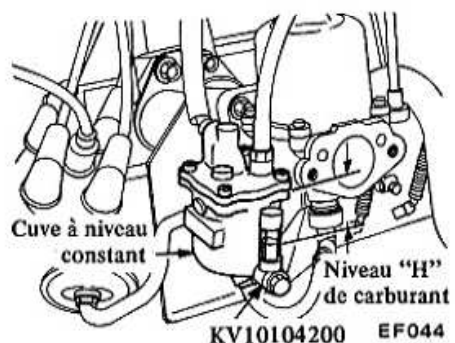
6. Après avoir ajusté la languette du levier de flotteur, remonter le couvercle de la cuve à niveau constant sur la cuve du carburateur et remonter le carburateur sur le moteur.

7. Veiller à ce que le niveau de carburant qui arrive à la cuve se maintienne au point indiqué.

Modèle HJG46W

1. Enlever le bouchon de vidange monté sur la cuve à niveau constant et fixer la jauge spéciale KV10104200. Puis faire fonctionner le moteur au ralenti.

2. S'assurer que le niveau "H" indiqué sur le tube de verre atteigne la valeur spécifiée en dessous du haut de la cuve à niveau constant.



KV10104200 EF044

Fig. EF-58 Contrôle du niveau de carburant

Niveau "H" du carburant
(distance à partir du haut de la cuve à niveau constant)

Carburateur avant

25 mm

Carburateur arrière

21 mm

Pour régler le niveau de carburant, procéder de la façon suivante:

3. Déposer les vis de fixation du couvercle de la cuve à niveau constant. Le couvercle, le flotteur et le levier de flotteur peuvent être enlevés en tant qu'ensemble.

4. Tenir à la main le levier de flotteur et le couvercle montés ou bien les déposer sur un banc de travail, horizontalement avec le dos du couvercle de flotteur vers le haut.

5. Soulever le levier de flotteur avec le doigt et le rabaisser lentement jusqu'à ce que le siège de levier entre en contact avec la queue de gicleur.

6. Mesurer la dimension "H" entre la paroi de l'extrémité de la cuve à niveau constant et le levier de flotteur, comme indiqué sur la figure ci-dessus.

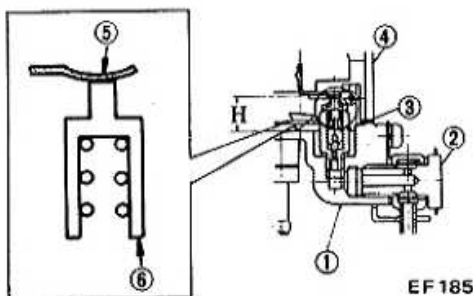
Dimension "H":

Carburateur avant

15,5 à 16,5 mm

Carburateur arrière

11,5 à 12,5 mm



EF185

- 1 Couvercle de la cuve
- 2 Boulon de filtre
- 3 Pointeau
- 4 Cuve
- 5 Levier de flotteur
- 6 Queue de gicleur

Fig. EF-59 Réglage du niveau de carburant

Si les dimensions ne sont pas dans les limites spécifiées, régler la languette du levier de flotteur en recourbant sa base selon les besoins.

7. Après avoir réglé la languette du levier de flotteur, monter le couvercle de la cuve sur le carburateur.

8. S'assurer que le niveau de carburant fourni à la cuve reste au niveau spécifié.

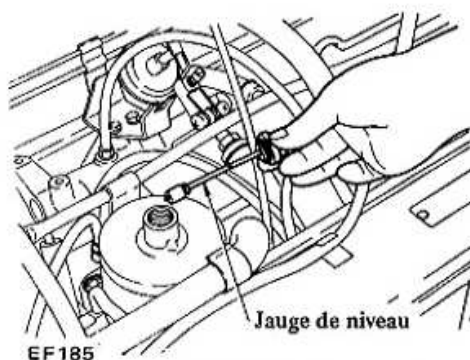
NIVEAU D'HUILE D'AMORTISSEUR

Lorsque l'huile d'amortisseur est insuffisante, l'accélération et les autres opérations manquent de nervosité. Vérifier périodiquement le niveau d'huile d'amortissement et ajouter de l'huile si nécessaire. Lorsque de nouveaux carburateurs sont installés sur le moteur, ou au moment des révisions générales, ajouter de l'huile d'amortisseur.

Note: Utiliser l'huile moteur MS #20 ou l'huile SAE 10W-30 comme huile d'amortisseur. Ne pas utiliser des huiles d'une viscosité différente de celles-ci.

1. Desserrer l'écrou du couvercle du haut du carburateur et déposer la jauge de niveau d'huile.

2. Vérifier le niveau d'huile d'amortisseur sur la tige de la jauge. Si le niveau est inférieur à la ligne de repère indiqué sur la tige rajouter de l'huile jusqu'à cette ligne.



EF185

Fig. EF-60 Vérification du niveau d'huile d'amortisseur

ATTENTION:

- a. Lors de la dépose et du remplacement de l'écrou de couvercle de la réserve d'huile, veiller à ne pas tordre la tige.
- b. Veiller à toujours serrer suffisamment l'écrou du couvercle, car les vibrations du moteur risquent de le faire tomber.

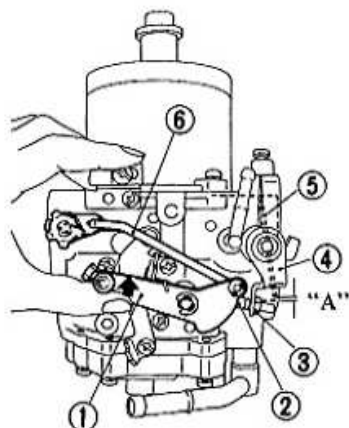
3. Serrer l'écrou du couvercle de la réserve d'huile à la main.

OUVERTURE DU RALENTI ACCELERE

Modèle HMB46W

1. Détacher le carburateur du collecteur d'admission.
2. Tirer le levier de starter vers le haut et fermer le volet de starter complètement. Le soutenir ensuite en mettant en contact le levier de starter et la partie stationnaire du carburateur au moyen d'un élastique.
3. Vérifier si le jeu "A" entre le papillon d'accélération et la paroi intérieure du pied de carburateur est dans les limites spécifiées.

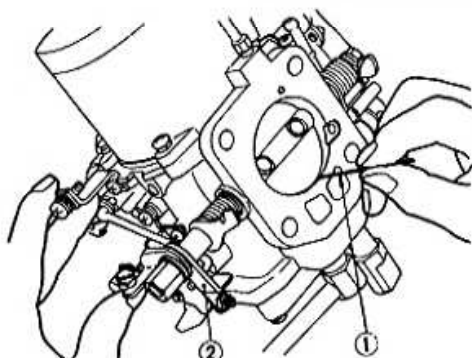
Jeu "A":
0,59 à 0,64 mm



- 1 Levier de starter
- 2 Vis de ralenti accéléré
- 3 Ecou de verrouillage
- 4 Levier de ralenti accéléré
- 5 Papillon
- 6 Bielle

EF179A

Fig. EF-61 Réglage de l'ouverture du ralenti accéléré



- 1 Jauge
- 2 Levier de starter

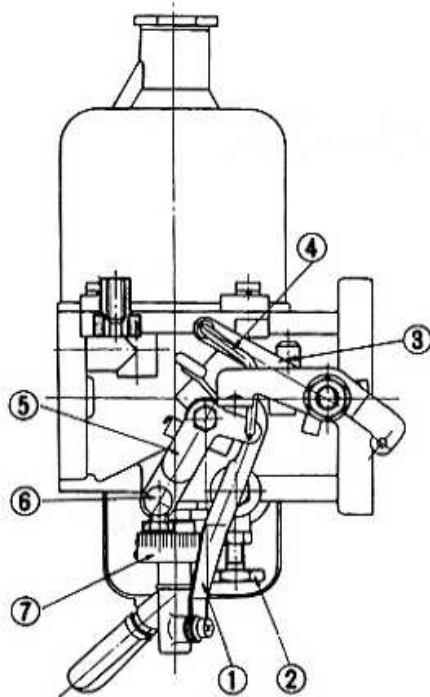
EF187

Fig. EF-62 Mesure du jeu "A"

Si le jeu n'est pas dans les limites spécifiées, le régler en tournant la vis de réglage de ralenti accéléré.

Modèle HJG46W

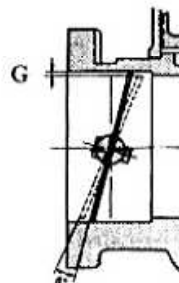
1. Détacher le carburateur du collecteur d'admission.
2. Tirer le levier de starter vers le haut et fermer le volet de starter



EF186

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| 1 Plaque A de raccord | 5 Plaque B de raccord |
| 2 Ecou de butée | 6 Levier de starter |
| 3 Levier de ralenti accéléré | 7 Ecou de réglage de ralenti |
| 4 Bielle | |

Fig. EF-63 Réglage de l'ouverture de ralenti accéléré



FREIN A DEPRESSION

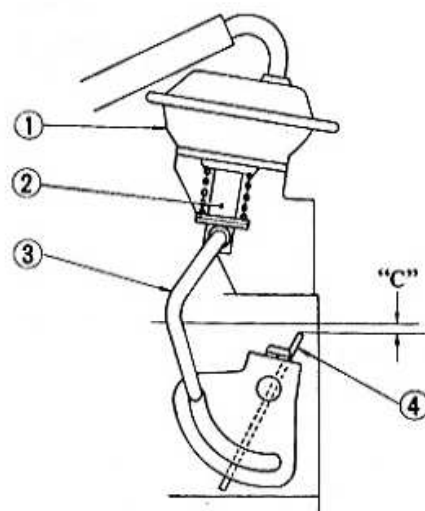
Modèle HMB46W

1. Déposer le filtre à air.
2. Fermer le volet de starter complètement. Puis le soutenir en mettant en contact le levier de starter et la partie stationnaire du carburateur au moyen d'un élastique.
3. Prendre le diaphragme avec les doigts et le tirer complètement.
4. Vérifier le jeu "C" entre le volet de starter et la paroi intérieure du carburateur.

Jeu "C":

Se reporter à la section Entretien et Spécifications.

5. S'il n'est pas dans les limites spécifiées, le régler en courbant la tige du frein à dépression.



- 1 Membrane à dépression
- 2 Tige de diaphragme
- 3 Tige de frein à dépression
- 4 Volet de starter

EF188

Fig. EF-64 Réglage du frein à dépression

DISPOSITIF D'AMORTISSEMENT DU RETOUR AU RALENTI

1. Faire chauffer le moteur complètement.
2. Tourner l'axe de papillon et le relâcher progressivement jusqu'à ce que le dash pot touche le levier de papillon.
3. S'assurer que le régime du moteur soit dans les limites spécifiées.

Vitesse spécifiée du moteur:

Grand dash pot:

1.500 à 1.700 tr/mn

Petit dash pot:

2.300 à 2.500 tr/mn

Note: Pour faire la distinction entre le grand dash pot et le petit dash pot se reporter à la Note b.

Si le régime du moteur est hors des spécifications, ajuster la vis de réglage du dash pot.

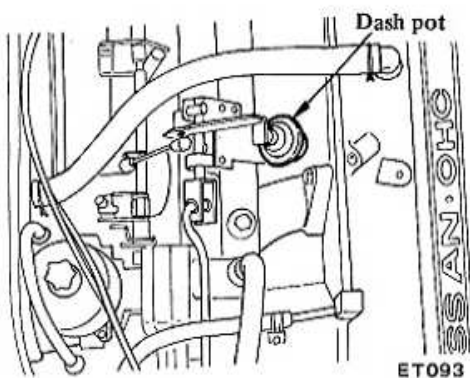


Fig. EF-65 Réglage du dash pot (Double carburateur)

4. Faire emballer le moteur et s'assurer que le régime du moteur diminue au ralenti.

Note:

- a. Pour les modèles équipés d'air conditionné, le réglage du dash pot doit se faire lorsque la manette de contrôle d'air conditionné est sur "OFF".
- b. Le grand dash pot diffère du petit dash pot par sa dimension "D" comme indiqué sur la Fig. EF-66.

Dimension "D":

Grand dash pot:

60 mm

Petit dash pot:

46 mm

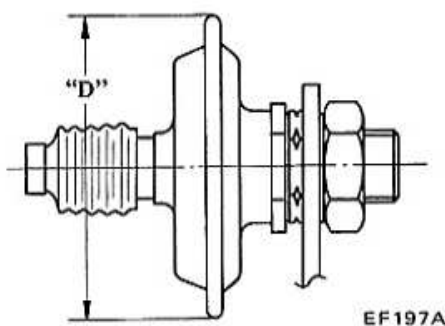


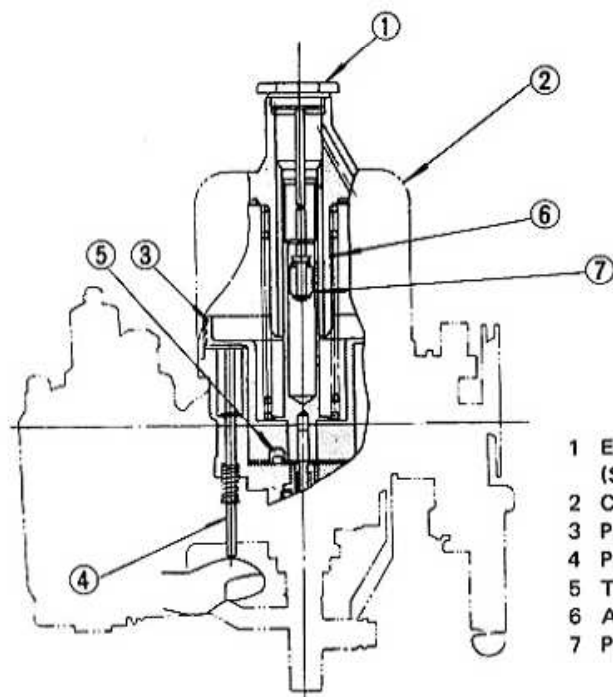
Fig. EF-66 Dimension "D" du dash pot

FONCTIONNEMENT DU PISTON D'ASPIRATION

S'assurer que le piston d'aspiration

monté sur le moteur fonctionne normalement en effectuant les vérifications suivantes:

1. Déposer d'abord le couvercle de lubrification et le filtre à air.
2.
 - Soulever progressivement le piston d'aspiration au moyen d'une tige appropriée (HMB46W)
 - Soulever progressivement le poussoir avec les doigts. La tête du poussoir entrera en contact avec le piston d'aspiration lorsque le poussoir aura été soulevé d'environ 1,5 mm. Continuer à soulever le poussoir. Le piston d'aspiration se soulèvera alors d'environ 8 mm (HJG46W)



- 1 Ecou de couvercle de lubrification (Serrage à la main)
- 2 Chambre d'aspiration
- 3 Piston d'aspiration
- 4 Poussoir
- 5 Tige d'arrêt
- 6 Amortisseur à huile
- 7 Plongeur

EF048

Fig. EF-67 Contrôle du piston d'aspiration

3. Enlever le doigt du poussoir. Le piston d'aspiration tombera et l'on pourra entendre le bruit du piston d'aspiration contre le diffuseur.

L'état du piston et de sa chambre est satisfaisant lorsque le piston d'aspiration s'élève sans difficultés. Il est également possible de vérifier l'état de la bague centrale décrite dans le paragraphe suivant, de la même manière.

Pour la vérification de la flexion de

la tige de plongeur, déposer le filtre à air, soulever le piston d'aspiration avec les doigts et avec l'écrou de couvercle de lubrification fixé sur l'ensemble puis laisser tomber le piston librement. La résistance du piston d'aspiration sera forte étant donné que l'huile d'amortisseur est mise en action. Dans de bonnes conditions, le piston tombera facilement lorsque le doigt se détachera du piston d'aspiration.

SOUPAPE DE COMMANDE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Modèle HMB46W

1. Vidanger le liquide de refroidissement.
2. Débrancher la canalisation de liquide de refroidissement du carburateur arrière.
3. Déposer la soupape de commande de liquide de refroidissement à hauteur de raccord.
4. Immerger la soupape dans de l'eau chaude de 55°C pendant quelques minutes et insuffler de l'air à basse pression 0,11 à 0,21 kg/cm² du côté du carburateur. Un état normal sera marqué par peu ou pas de bulles du côté du collecteur.
5. Lors d'une immersion dans l'eau froide, il est normal que l'air passe facilement à travers la soupape. Si le fonctionnement est incorrect, remplacer par une nouvelle soupape.

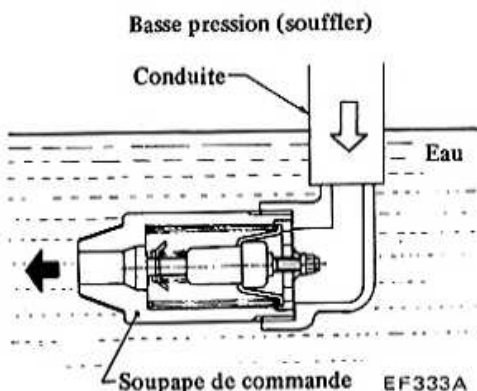


Fig. EF-68 Vérification de la soupape de commande de liquide de refroidissement

Note: Lors du remontage de la soupape de commande de liquide de refroidissement, appliquer du produit d'étanchéité sur la partie filetée.

DEMONTAGE ET REMONTAGE

Modèle HMB46W

Les composants de ces carburateurs sont assemblés avec le plus grand soin en usine. Un réglage correct du système de dosage de carburant, en particulier du gicleur à aiguille et du piston

d'aspiration est presque impossible sans l'équipement de mesure approprié. Ce réglage a une importance considérable sur le bon fonctionnement du moteur et du système anti-pollution.

Le démontage du carburateur doit être donc strictement interdit à part les éléments suivants qui peuvent être désassemblés et réglés. Sinon, remplacer tout l'ensemble carburateur.

PRECAUTION:

Avant le démontage, s'assurer de bien vidanger le carburateur afin d'éliminer toute possibilité de feu.

ATTENTION:

Veiller à ne pas tordre ou rayer les pièces.

Note: Nettoyer complètement le carburateur avant le démontage.

COUVERCLE DE CUVE

1. Déposer les sept vis de fixation du couvercle de cuve et déposer le couvercle.

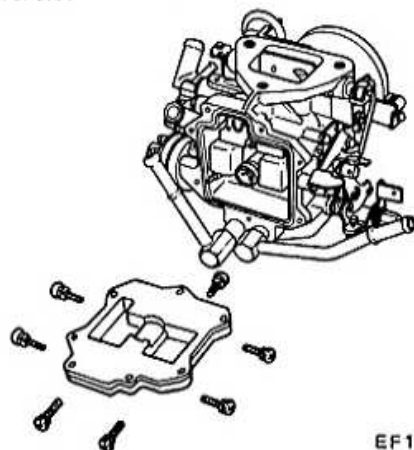


Fig. EF-69 Démontage du couvercle de cuve à niveau constant

2. Remonter le couvercle de cuve à niveau constant dans le sens inverse du démontage.

SOUPAPE D'ENRICHISSEMENT

Si la teneur en CO des gaz d'échappement est anormalement élevée au ralenti et qu'aucune autre cause n'apparaît dans le réglage du carburateur, contrôler le fonctionnement de la soupape d'enrichissement.

Trois vis sont utilisées pour assembler la soupape et trois autres servent à fixer la soupape sur le carburateur.

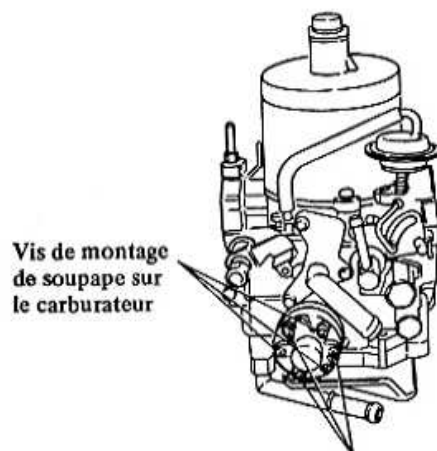


Fig. EF-70 Soupape d'enrichissement

Déposer la soupape d'enrichissement du carburateur et démonter la soupape pour vérifier la membrane. En cas d'anomalie dans la membrane, remplacer l'ensemble de la soupape.

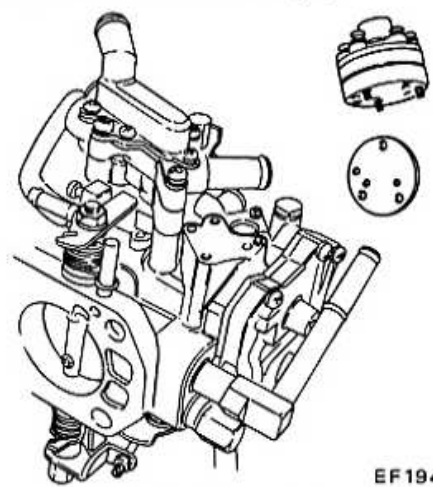


Fig. EF-71 Dépose de la soupape d'enrichissement

TRINGLERIE ET ELEMENTS CONNEXES

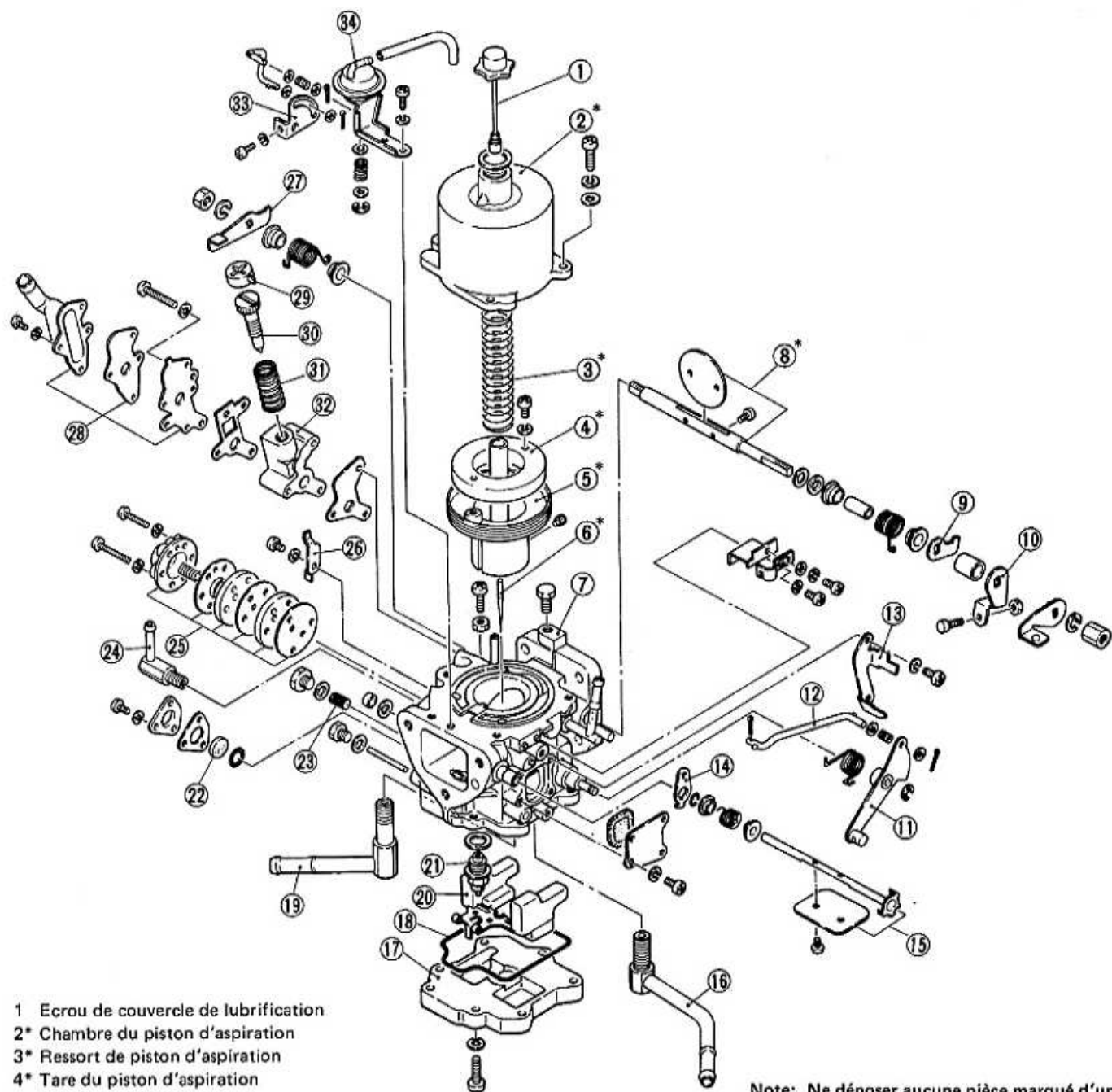
En démontant et remontant la tringlerie de synchronisation et les éléments connexes, prendre garde de ne déformer ou tordre aucune pièce.

Avant démontage, repérer les biellettes et leviers pour être sûr de les remettre en place dans leur position d'origine.

Après assemblage, vérifier le bon fonctionnement de tous les éléments.

Modèle HMB46W

Avant



- 1 Ecou de couvercle de lubrification
- 2* Chambre du piston d'aspiration
- 3* Ressort de piston d'aspiration
- 4* Tare du piston d'aspiration
- 5* Piston d'aspiration
- 6* Pointeau de gicleur
- 7 Corps central
- 8* Ensemble papillon
- 9 Bride de suspension ressort
- 10 Levier de papillon
- 11 Came de starter
- 12 Bielle
- 13 Butée de came de starter
- 14 Levier de starter
- 15 Ensemble de volet de starter
- 16 Connecteur de sortie de liquide de refroidissement
- 17 Couvercle de cuve à niveau constant
- 18 Caoutchouc d'étanchéité
- 19 Connecteur d'entrée de liquide de refroidissement

- 20 Flotteur
- 21 Pointeau
- 22 Jauge de niveau de carburant
- 23 Filtre à carburant
- 24 Connecteur d'entrée de carburant
- 25 Ensemble de clapet de surpuissance
- 26 Butée de limiteur
- 27 Levier de réglage d'accélération
- 28 Connecteur d'air

- 29 Couvercle limiteur de la vis de réglage de mélange de ralenti
- 30 Vis de réglage de mélange de ralenti
- 31 Ressort de vis de réglage de mélange de ralenti
- 32 Support de vis de réglage de mélange de ralenti
- 33 Levier de piston de starter
- 34 Ensemble piston de starter

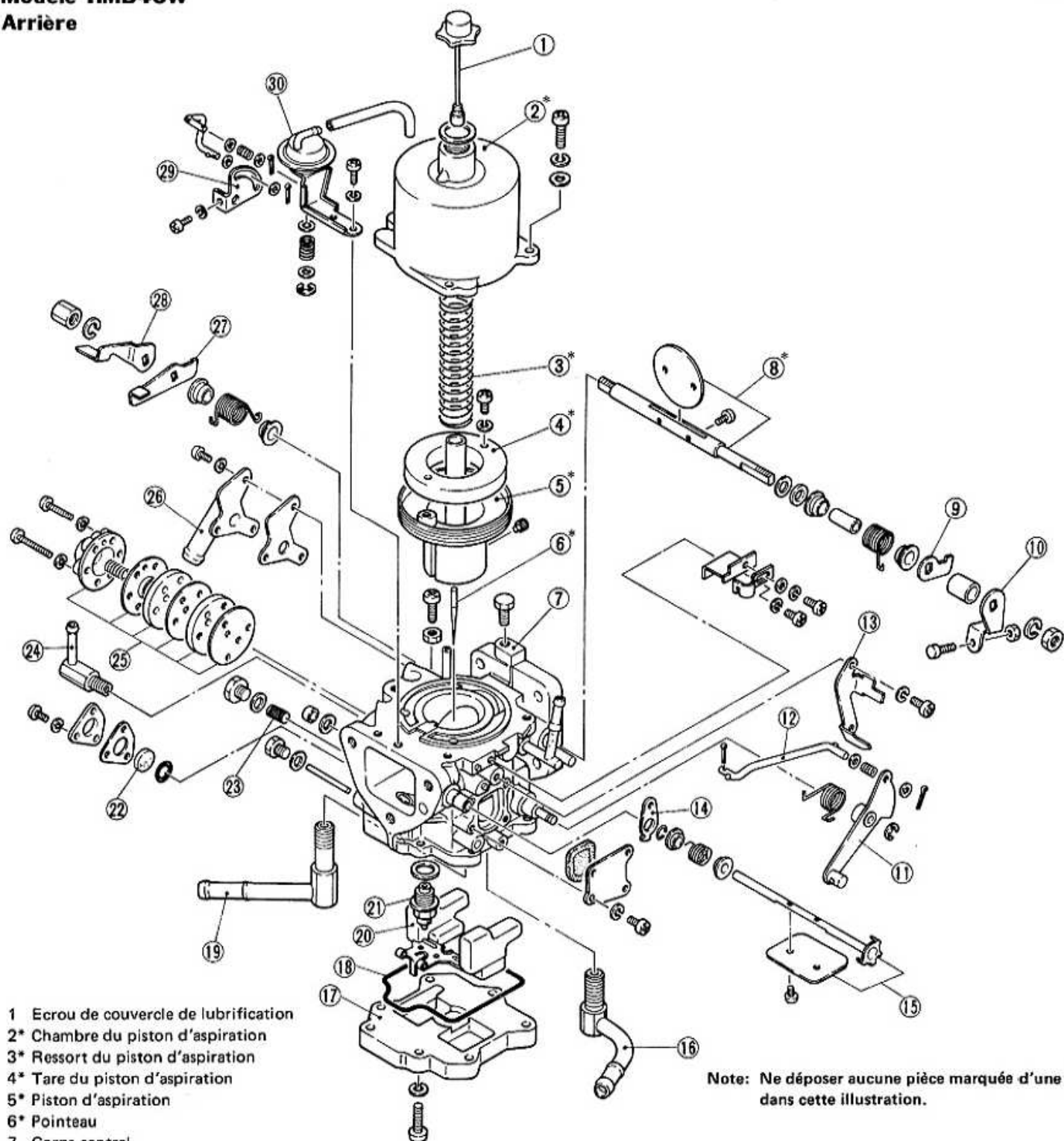
Note: Ne déposer aucune pièce marqué d'une (*) dans cette illustration.

EF182A

Fig. EF-72 Carburateur double type SU

Modèle HMB46W

Arrière



1 Ecou de couvercle de lubrification

2* Chambre du piston d'aspiration

3* Ressort du piston d'aspiration

4* Tare du piston d'aspiration

5* Piston d'aspiration

6* Pointeau

7 Corps central

8* Ensemble papillon

9 Bride de suspension ressort

10 Levier de ralenti accéléré

11 Came de starter

12 Bielle

13 Butée de came de starter

14 Levier de starter

15 Ensemble volet de starter

16 Connecteur de sortie de liquide de refroidissement

17 Couvercle de cuve à niveau constant

18 Caoutchouc d'étanchéité

19 Connecteur d'entrée de liquide

d'étanchéité

20 Flotteur

21 Pointeau

22 Jauge de niveau de carburant

23 Filtre à carburant

24 Connecteur d'entrée de carburant

25 Ensemble clapet de surpuissance

26 Connecteur de vis de réglage de mélange de ralenti

27 Levier de réglage d'accélération

28 Levier d'accélération

29 Levier de piston de starter

30 Ensemble piston de starter

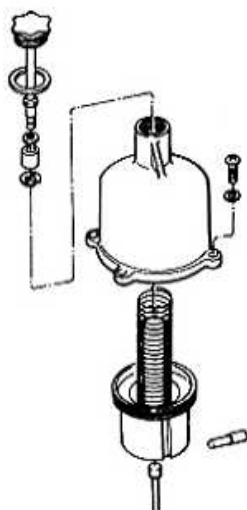
Note: Ne déposer aucune pièce marquée d'une (*) dans cette illustration.

Modèle HJG46W

Les carburateurs ne doivent pas être démontés sauf dans des cas absolument nécessaires. Lorsqu'ils doivent être démontés, faire extrêmement attention à ne pas endommager les diffuseurs et les autres composants qui consistent en pièces d'une très haute précision.

PISTON D'ASPIRATION ET CHAMBRE D'ASPIRATION

1. Déposer les vis de fixation et enlever la chambre d'aspiration.
2. Déposer le ressort d'aspiration, les garnissages en nylon et le piston d'aspiration de la chambre d'aspiration.



EF049

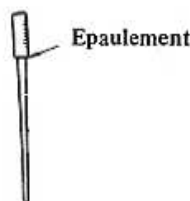
Fig. EF-74 Démontage

Note: Lors de la dépose de ces composants, placer la chambre d'aspiration et le piston d'aspiration sur un banc de travail de façon à ce que les parties internes de la chambre d'aspiration et les parties coulissantes du piston d'aspiration ne soient pas endommagées.

ATTENTION:

Faire extrêmement attention à ne pas tordre le pointeau à la partie inférieure du piston d'aspiration.

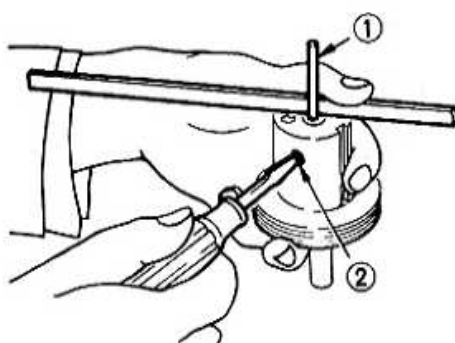
3. Ne pas détacher le pointeau du piston d'aspiration sauf si absolument nécessaire. Lorsque le pointeau doit être détaché, desserrer d'abord la vis de fixation du pointeau. Pour cela, tenir le pointeau à 2 mm de l'épaule au moyen d'une paire de pince afin de ne pas endommager le pointeau et retirer l'aiguille en tirant et en tournant lentement pour ne pas la tordre.



EF050

Fig. EF-75 Pointeau

4. Pour le montage, placer le pointeau dans le piston d'aspiration de façon à ce que la portion de l'épaule arrive à ras du bas du piston d'aspiration. Utiliser un outil approprié, tel que le pied à coulisse ayant une surface plate pour l'appliquer sur la partie inférieure comme indiqué sur la figure ci-dessous. Ceci permettra à l'épaule du pointeau d'entrer en contact avec la surface de l'outil pour serrer la vis de fixation du pointeau.



- 1 Pointeau
- 2 Vis de fixation du pointeau

EF051

Fig. EF-76 Montage du pointeau

5. Nettoyer avec du dissolvant propre la chambre d'aspiration et le piston d'aspiration, puis sécher à l'air

comprimé de façon à éliminer toutes traces d'huile, de poussière etc.

6. Puis appliquer quelques gouttes d'huile légère sur la tige du piston d'aspiration et effectuer le remontage. N'appliquer en aucun cas de l'huile dans l'intérieur de la chambre d'aspiration ou sur le grand côté du piston d'aspiration car cela risque de causer des problèmes qui aboutiront à un fonctionnement défectueux.

GICLEUR**Démontage**

Le gicleur peut facilement être déposé. Cependant, ne démonter que si absolument nécessaire étant donné que le remontage du manchon de gicleur, de la rondelle et de la vis de fixation du manchon de gicleur est extrêmement difficile.

1. Déposer la vis, puis la plaque de raccordement de la tête de gicleur.

Note: Cela peut se faire facilement en tirant légèrement sur le levier de starter.

2. Desserrer la bride d'attache et déposer la canalisation de carburant. Le gicleur peut alors être déposé.

ATTENTION:

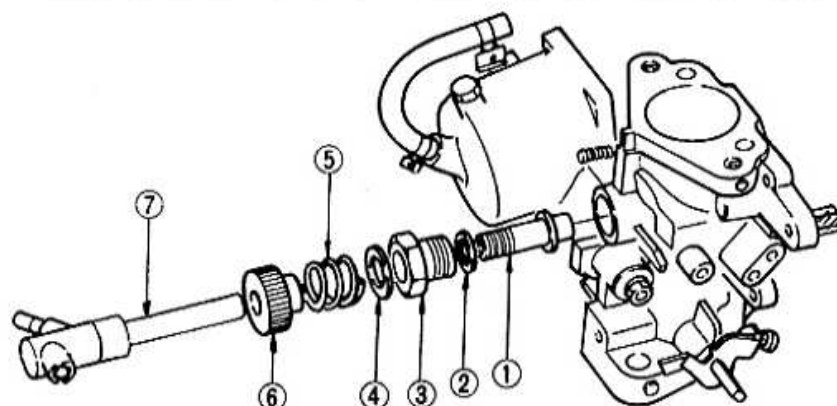
Lors de la dépose du gicleur, bien veiller à ne pas endommager le pointeau et le gicleur, ni à tordre le pointeau.

3. Déposer l'écrou de réglage de ralenti et le ressort d'écrou de réglage de ralenti.
4. Déposer la vis de fixation du manchon de gicleur. Le manchon de gicleur peut alors être déposé.

Contrôle

1. Vérifier que le gicleur, le pointeau et les autres composants ne soient ni endommagés, ni tordus. Remplacer si nécessaire.

Nettoyer chaque pièce au dissolvant et à l'air comprimé.



- | | |
|---|---|
| 1 Manchon de gicleur | 5 Ressort d'écrou de réglage de ralenti |
| 2 Rondelle | 6 Ecrou de réglage de ralenti |
| 3 Vis de fixation du manchon de gicleur | 7 Gicleur |
| 4 Cale d'épaisseur | |

EF052

Fig. EF-77 Démontage du gicleur

Montage

Pour le centrage du piston et de la chambre d'aspiration, déposer l'écrou du couvercle de lubrification avec les pièces correctement montées (pointeau et piston d'aspiration montés ensemble) sans application d'huile d'amortissement.

1. Monter le manchon de gicleur, la rondelle, la vis de fixation du manchon de gicleur en resserrant momentanément la vis de fixation du manchon de gicleur.

2. Placer le piston d'aspiration en position complètement fermée, et introduire le gicleur jusqu'à ce qu'il entre en contact avec le manchon de gicleur.

3. Lorsque le gicleur entre en contact avec le pointeau, déplacer légèrement le manchon de gicleur de façon à ce qu'il soit à angle droit avec l'axe central, et positionner le manchon de gicleur de façon à ce que le gicleur n'entre pas en contact avec le pointeau.

4. Sans déplacer l'installation ci-dessus, soulever le piston d'aspiration au moyen d'un doigt, et le rabaisser lentement. Si le piston d'aspiration retombe facilement jusqu'à ce que la goupille d'arrêt du piston d'aspiration

retombe sur le diffuseur et en produisant un léger bruit de choc, l'état du piston est satisfaisant. Au moyen de la vis de fixation du manchon de gicleur, fixer fermement le manchon de gicleur dans cette position.

5. Déposer le gicleur et monter le ressort de réglage de ralenti ainsi que l'écrou de réglage de ralenti sur le manchon de gicleur, puis remonter le gicleur. Brancher la canalisation de carburant qui conduit à la cuve à niveau constant au raccord de gicleur, puis serrer complètement le clip.

Note: Faire attention à ne pas tordre la canalisation de carburant.

6. Après avoir tiré légèrement sur le levier de starter, placer la plaque de raccordement entre la rondelle de 4 mm et le collier de manchon de 4 mm. Rattacher la plaque à la tête de gicleur au moyen des vis, 4 mm. Lors du montage de la plaque veiller à ce que le collier soit monté dans le trou de la plaque en bougeant le levier de starter selon besoin.

7. Une fois que les étapes ci-dessus ont été réalisées, vérifier de nouveau que le piston d'aspiration descende librement.

TIGE ET COMPOSANTS CONNEXES

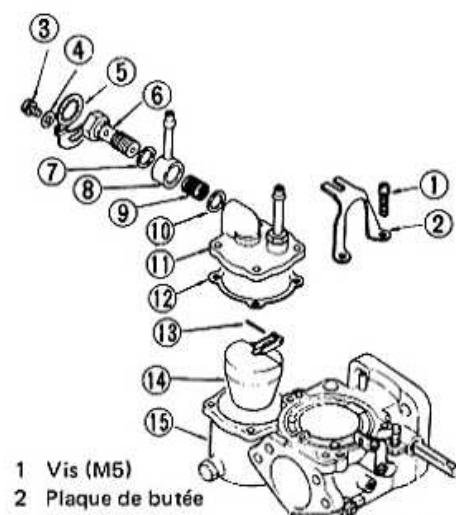
Lors du démontage et du remontage de la tige de synchronisation et de ses composants connexes, veiller à ne pas tordre ni déformer aucun composant.

Avant le démontage, faire des marques sur les tiges et les leviers afin de pouvoir les replacer dans leurs positions originales.

Après le montage, s'assurer que les pièces fonctionnent normalement.

CUVE A NIVEAU CONSTANT

Pour le démontage, suivre les étapes dans la section Mise au Point du Moteur au paragraphe Réglage du niveau de flotteur.

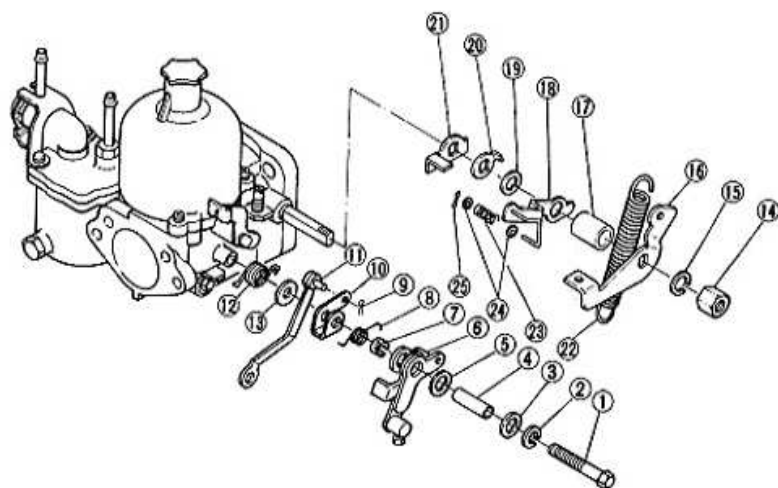


EF187

- | |
|---------------------------------------|
| 1 Vis (M5) |
| 2 Plaque de butée |
| 3 Vis (M5) |
| 4 Rondelle simple (5 dia.) |
| 5 Bride d'écrou de fixation du filtre |
| 6 Ecrou de filtre |
| 7 Rondelle simple (12 dia.) |
| 8 Raccord de carburant |
| 9 Filtre |
| 10 Rondelle simple (12 dia.) |
| 11 Couvercle de cuve |
| 12 Joint de cuve à niveau constant |
| 13 Axe de flotteur |
| 14 Flotteur |
| 15 Cuve à niveau constant |

Fig. EF-78 Démontage de la cuve à niveau constant

Modèle HJG46W



EF180A

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1 Boulon | 14 Erou |
| 2 Rondelle grower | 15 Rondelle grower |
| 3 Rondelle simple | 16 Levier de papillon |
| 4 Manchon (B) | 17 Manchon |
| 5 Rondelle simple | 18 Ensemble levier de ralenti accéléré |
| 6 Levier de starter | 19 Rondelle simple |
| 7 Manchon | 20 Plaque de butée |
| 8 Ressort de raccordement | 21 Levier de réglage |
| 9 Goupille | 22 Ressort de papillon |
| 10 Plaque de raccordement (B) | 23 Ressort de poussoir |
| 11 Plaque de raccordement | 24 Rondelle simple |
| 12 Rondelle simple | 25 Goupille |
| 13 Ressort de rappel de starter | |

Fig. EF-79 Démontage du double carburateur type SU

ENTRETIEN ET SPECIFICATION

CARBURATEUR DOUBLE CORPS

Modèle de moteur	L20A		L24		L26		L28	
	DAF342-9A	DAF342-22 DAF342-23*1	DAF342-6A	DAF342-14B DAF342-16*2	DAF342-11A	DAF342-40 DAF342-41*3	Primaire DAF342-42 DAF342-43*4	Secondaire
Diamètre de l'orifice de sortie mm	32	34	32	34	32	34	32	34
Diamètre du diffuseur mm								
Grand	24	28	25	28	26	32	26	32
Moyen	—	—	—	—	—	—	—	—
Petit	—	9 x 18	—	9 x 18	—	—	—	—
Gicleur principal	N°119	N°160	N°129*6	N°160	N°132	N°210	N°132	N°200
Gicleur d'automatisme	N°240	N°70	N°240	N°70	N°240	N°50	N°240	N°50
Gicleur de ralenti	N°47*5	N°90	N°48*7	N°90	N°50	N°100	N°50	N°100
Gicleur d'air de ralenti	N°210	N°50	N°210	N°50	N°230	N°50	N°230	N°50
Gicleur de surpuissance	N°65		N°70		N°90		N°80	
Première ouverture de ralenti								
Jeu "A" entre le papillon et la paroi intérieure du pied de carburateur mm	1,44	1,44	1,45	1,48	1,6	1,6	1,87	
Ouverture synchronisée des papillons primaires et secondaires								
Jeu "B" mm	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	8,7	7,4	
Niveau de carburant "H" mm	23		23		23		23	
"H" Position la plus haute du flotteur mm	8,5		8,5		8,5		8,5	
Course effective du pointeau [h] mm	1,3 à 1,7		1,3 à 1,7		1,3 à 1,7		1,3 à 1,7	
Régulation du dash pot tr/mn								
Grand dash pot								
Petit dash pot								
Variation du gicleur principal								
0 m	N°119	N°160	N°129*8	N°160	N°132	N°210	N°132	N°200
1.000 m	N°115	N°155	N°125	N°155	N°128	N°205	N°128	N°195
2.000 m	N°112	N°150	N°121	N°150	N°125	N°200	N°125	N°190
3.000 m	N°108	N°145	N°118	N°145	N°121	N°195	N°121	N°185
4.000 m	N°105	N°140	N°114	N°140	N°117	N°190	N°117	N°180
Température d'ouverture du compensateur de ralenti °C								
Contenance de la pompe à carburant cc 1.000 tr/mn								
Pression de la pompe à carburant kg/cm ²								

- *1, 2, 3, 4 : Pour l'Europe
 *5 : N°45 pour DAF 342-22 et 23
 *6 : N°128 pour DAF 342-14B et 16
 *7 : N°46 pour DAF 342-14B et 16
 *8 : N°128 pour DAF 342-14B et 16

DOUBLE CARBURATEUR TYPE SU

Modèle de moteur		L24 (T)	L26 (T)	
Modèle de carburateur		HJG46W-3A	HMB46W-1C	HMB46W-10
Diamètre d'alésage	mm	46	46	
Diamètre du diffuseur	mm	45,6	41,6	
Diamètre du piston	mm	67	79	
Elévation du piston d'aspiration	mm	34	34	
Diamètre du gicleur	mm	2,54	2,54	
Diamètre du trou d'aspiration x nombre	mm	6,5	8 x 2	
Diamètre du plongeur d'huile d'amortisseur	mm	8,86	8,86	
Gicleur de surpuissance		N°40	N°40	
Jeu "A" de l'ouverture du papillon de ralenti accéléré	mm	0,64	0,64	
Frein à dépression	mm			
"C" entre le volet de starter et la paroi intérieure du carburateur		—	1,65	
Niveau de carburant	mm	Avant 25 Arrière 21	27,0*1	
Réglage du niveau de carburant	mm			
"H" entre la paroi de l'extrémité de la cuve à niveau constant et la anguette du levier de flotteur		Avant 15,5 à 16,5 Arrière 11,5 à 12,5	12 à 13	
"G" entre le gicleur de la soupape de surpuissance et le flotteur		—	0,5 à 2	
Pression de carburant	kg/cm ²	0,24	0,24	

*1 : A partir de la portée supérieure du gicleur

RECHERCHE DES CAUSES D'ANOMALIES ET CORRECTIONS

POMPE A CARBURANT ELECTRIQUE

Anomalie	Cause probable	Mesure de correction
La pompe à carburant ne fonctionne pas.	Les bornes ou les raccords sont mal serrés. Rouille sur les bornes ou pièce métallique à la masse. Les composants électriques sont endommagés. Plongeur grippé à cause de la saleté. Liquide gelé dans le plongeur ou la pompe.	Resserrer. Nettoyer. Remplacer la pompe en tant qu'ensemble. Nettoyer. Nettoyer l'ensemble plongeur. Remplacer la pompe si le plongeur est coincé ou grippé.
Le débit de la pompe est insuffisant.	Le filtre est obstrué. Carburant insuffisant. Les pièces de plongeur sont endommagées. Les soupapes d'entrée et de sortie ne fonctionnent pas bien.	Nettoyer l'intérieur de la pompe et si nécessaire remplacer le filtre. Faire le plein. Remplacer. Nettoyer ou remplacer.
Débit de carburant insuffisant lors de fonctionnement à haut régime.	Air qui rentre dans la conduite de carburant par les raccords.	Appliquer une couche de produit d'étanchéité sur les raccords et resserrer.
Niveau de flotteur bas au ralenti.	Tuyau étranglé ou courbé. Reniflard du réservoir de carburant étranglé ou courbé. Ressort de rappel affaibli.	Vérifier et corriger. Vérifier et corriger. Remplacer (en tant qu'ensemble plongeur).
La pompe à carburant fonctionne plus fréquemment que sous des conditions normales.	Air aspiré par les raccords (conduite de carburant et joint de pompe à carburant). Conduite de carburant recourbée (du côté aspiration). Filtre obstrué. Pièces de plongeur endommagées.	Appliquer une couche de produit d'étanchéité sur les raccords et resserrer. Vérifier et corriger. Nettoyer ou remplacer. Remplacer.
Bruit de cliquetis.	Boulons de montage desserrés.	Resserrer.

Note: () indiquent la marque MITSUBA.

CARBURATEUR DOUBLE CORPS (Modèle: DAF Série 342)

Le tableau ci-dessous établit la liste des causes et des symptômes d'anomalie de fonctionnement de carburant ainsi que les remèdes correspondant pour faciliter et accélérer la réparation.

Il y a diverses causes d'anomalies de moteur. Il arrive parfois qu'un carburateur en bon état semble causer des problèmes, alors qu'il s'agit en fait de problèmes d'origine électrique. Par

conséquent, chaque fois que le moteur manifeste des anomalies, contrôler en premier lieu le système électrique avant de régler le carburateur.

Anomalie	Cause probable	Mesure de correction
Noyage.	Flotteur endommagé. Encrassement du pointeau. Pression excessive de la pompe à essence. Siège de pointeau incorrect.	Remplacer. Nettoyer la soupape à pointeau. Réparer la pompe. Réparer ou remplacer.
Consommation excessive.	Niveau incorrect de carburant. Gicleur principal ou gicleur de ralenti trop gros. Encrassement de gicleur d'air. Gicleur principal ou gicleur de ralenti endommagé. Volet de starter incomplètement ouvert. Siège de clapet de sortie de pompe de reprise incorrect. Synchronisation d'ouverture de papillon de 2ème corps prématurée. Réglage de ralenti incorrect.	Régler ou réparer les pièces du système de flotteur. Remplacer par le gicleur spécifié. Nettoyer. Remplacer. Régler. Roder. Régler. Régler.
Manque de puissance.	Gicleur principal bouché ou endommagé. Ouverture incomplète de papillon. Filtre à carburant obstrué. Elément filtrant du filtre à air obstrué. Gicleur de dépression bouché. Membrane secondaire endommagée. Mauvais fonctionnement de la soupape de surpuissance. Mauvais fonctionnement de la pompe à carburant.	Nettoyer ou remplacer. Régler. Remplacer. Remplacer. Nettoyer. Remplacer. Régler. Remplacer ou régler.
Ralenti incorrect.	Réglage du ralenti incorrect. Gicleur de ralenti ou gicleur d'air de ralenti obstrué. Fermeture incomplète du papillon. Mauvais fonctionnement du papillon de deuxième corps. Axe de papillon usagé. Mauvais serrage entre carburateur/collecteur.. Garnissage entre carburateur et collecteur défectueux. "Noyage".	Régler. Nettoyer. Régler. Faire une révision ou nettoyer. Remplacer. Corriger. Remplacer joint. Voir ci-dessus.

Anomalie	Cause probable	Mesure de correction
Hésitation du moteur.	Gicleur principal ou de ralenti bouché. Dérivation, passage de ralenti encrassés. Tube d'émulsion bouché. Réglage de ralenti incorrect. Fonctionnement incorrect du mécanisme de reprise.	Nettoyer. Nettoyer. Nettoyer. Corriger le réglage. Réparer.
Le moteur refuse de démarrer.	Noyage. Pas de carburant. Réglage du ralenti incorrect. Réglage incorrect du ralenti accéléré.	Voir ci-dessus. Vérifier la pompe, canalisation et pointeau. Régler. Régler.

DOUBLE CARBURATEUR TYPE SU (Modèle:Série HMB46W)

Le tableau ci-dessous établit la liste des causes d'anomalies et des mesures correctives appropriées permettant la réparation immédiate du carburateur en cas de mauvais fonctionnement.

Un fonctionnement incorrect du

moteur est attribuable à de nombreuses causes. Il peut arriver qu'un carburateur en parfait état de fonctionnement paraisse provoquer des problèmes, alors que ceux-ci sont dus à des anomalies d'origines électriques. Il

faut donc contrôler le système électrique avant d'effectuer un réglage de carburateur, chaque fois que le moteur présente des anomalies de fonctionnement.

Anomalie	Cause probable	Mesure de correction
Noyage.	Flotteur endommagé. Saleté accumulée sur le pointeau. Pression de pompe à essence excessive. Siège de pointeau incorrect.	Remplacer. Nettoyer le pointeau. Réparer la pompe. Réparer ou remplacer.
Consommation excessive.	Niveau de carburant incorrect. Fonctionnement défectueux du piston d'aspiration. Volet de starter incomplètement ouvert. Pointeau usé. Gicleur usé. Réglage du ralenti incorrect. Réglage incorrect de la synchronisation du papillon.	Régler, ou réparer les pièces du système de flotteur. Décrit ci-dessous. Régler. Remplacer le carburateur. Remplacer le carburateur. Régler. Régler.
Manque de puissance.	Gicleur ou canalisation de carburant obstrué. Gicleur courbé ou endommagé. Mauvais fonctionnement du clapet de surpuissance. Ouverture incomplète du papillon. Fonctionnement défectueux du piston d'aspiration. Filtre de carburant obstrué. Elément filtrant du filtre à air obstrué. Pointeau obstrué. Mauvais fonctionnement de la pompe à carburant.	Nettoyer. Remplacer le carburateur. Reparer ou remplacer. Régler. Décrit ci-dessous. Remplacer. Remplacer. Nettoyer. Reparer ou remplacer.

Anomalie	Cause probable	Mesure de correction
Ralenti incorrect.	Réglage du ralenti incorrect. Fonctionnement défectueux du piston d'aspiration. Pointeau usé. Axe de papillon usé. Mauvais serrage entre carburateur/collecteur. Garnissage entre carburateur et collecteur défectueux. Noyage. Mauvais fonctionnement de la soupape de commande de liquide de refroidissement.	Régler. Décrit ci-dessous. Remplacer le carburateur. Remplacer le carburateur. Corriger. Remplacer le joint. Voir ci-dessus. Remplacer.
Hésitation du moteur.	Mauvais fonctionnement du piston d'aspiration. Huile d'amortissement insuffisante, ou huile incorrecte. Réglage du ralenti incorrect.	Décrit ci-dessous. Remplir ou remplacer. Régler.
Le moteur refuse de démarrer.	Noyage. Pas d'arrivée de carburant. Réglage incorrect du ralenti. Mauvais fonctionnement du piston d'aspiration.	Décrit ci-dessus. Vérifier la pompe, les canalisations et le pointeau. Régler. Décrit ci-dessous.
Fonctionnement défectueux du piston d'aspiration.	Coincement du à la déformation (concave ou convexe) de la chambre ou du piston d'aspiration. Pointeau de gicleur tordu. Tige de plongeur tordue.	Remplacer le carburateur. Remplacer le carburateur. Remplacer.

DOUBLE CARBURATEUR TYPE SU (Modèle: Série HJG46W)

Le tableau ci-dessous établit la liste des causes d'anomalies et mesures correctives appropriées permettant la réparation immédiate du carburateur en cas de mauvais fonctionnement.

Un fonctionnement incorrect du

moteur est attribuable à de nombreuses causes. Il peut arriver qu'un carburateur en parfait état de fonctionnement paraisse provoquer des problèmes, alors que ceux-ci sont dus à des anomalies d'origine électrique. Il

faut donc contrôler le système électrique avant d'effectuer un réglage de carburateur, chaque fois que le moteur présente des anomalies de fonctionnement.

Anomalie	Cause probable	Mesure de correction
Noyage.	Flotteur endommagé. Pointeau encrassé. Pression excessive de pompe à carburant. Siège de soupape incorrect.	Remplacer. Nettoyer le pointeau. Réparer la pompe. Réparer ou remplacer.
Consommation excessive.	Niveau de carburant incorrect. Fonctionnement défectueux du piston d'aspiration. Rappel défectueux du gicleur. Pointeau usagé. Gicleur usagé. Réglage incorrect. Mauvais montage du pointeau. Réglage incorrect de la synchronisation du papillon.	Régler ou réparer les pièces du système de flotteur. Décrit ci-dessous. Régler. Remplacer. Remplacer. Régler. Régler. Régler.
Manque de puissance.	Gicleur ou canalisation de carburant obstrué. Pointeau mal monté. Ouverture incomplète du papillon. Fonctionnement défectueux du piston d'aspiration. Rappel du gicleur défectueux. Filtre à carburant obstrué. Element de filtre à air obstrué. Pointeau encrassé. Mauvais fonctionnement de la pompe à carburant.	Nettoyer. Régler. Régler. Décrit ci-dessous. Régler. Remplacer. Remplacer. Nettoyer. Réparer ou remplacer.

Anomalie	Cause probable	Mesure de correction
Ralenti incorrect.	Réglage incorrect du ralenti. Fonctionnement défectueux du piston d'aspiration. Rappel de gicleur défectueux. Gicleur usagé. Axe de papillon usagé. Serrage entre carburateur/collecteur incorrect. Garnissages entre carburateur/Collecteur défectueux. Tringle mal serré de synchronisation de papillon. Noyage. Mauvais réglage de la synchronisation des papillons.	Régler. Décrit ci-dessous. Régler. Remplacer. Remplacer. Corriger. Remplacer le joint. Régler ou réparer. Voir ci-dessus. Régler.
Hésitation du moteur.	Mauvais fonctionnement de piston d'aspiration. Huile d'amortisseur insuffisante, ou huile incorrecte. Réglage incorrect du ralenti. Pointeau mal monté.	Décrit ci-dessous. Remplir ou remplacer. Régler. Régler.
Le moteur refuse de démarrer.	Noyage. Pas d'arrivée de carburant. Mauvais réglage du ralenti. Réglage incorrecte du ralenti accéléré. Mauvais fonctionnement de piston d'aspiration.	Nettoyer. Vérifier la pompe, les canalisations de carburant et le pointeau. Décrit ci-dessous. Régler. Décrit ci-dessous.
Fonctionnement défectueux du piston d'aspiration.	Coincement du à la saleté ou à des corps étrangers. Coincement du à une déformation (concave ou convexe) de la chambre ou du tuyau d'aspiration. Mauvais centrage du gicleur. Pointeau tordu. Tige de plongeur tordue.	Nettoyer. Réparer ou remplacer. Corriger. Remplacer. Corriger.

OUTILS SPECIAUX POUR ENTRETIEN ET REPARATION

Numéro et nom d'outil	Page ou fig. de référence	Numéro et nom d'outil	Page ou fig. de référence
	Application		Application
KV10104200 Jauge de niveau de flotteur 	Page EF-26 Fig. EF-58		
	L24, L26		