

6. Système d'alimentation

Informations d'entretien	6-1	Association des carburateurs	6-10
Recherche des pannes	6-2	Dépose/pose du boîtier du filtre à air	6-12
Dépose/pose du carburateur	6-4	Réglage de la vis de richesse	6-13
Séparation des carburateurs	6-6	Dispositif antipollution (Types SW, AR)	6-14
Démontage/remontage du carburateur	6-8		

Informations d'entretien

▲ ATTENTION

- L'essence est extrêmement inflammable et explosive dans certaines conditions.
CONSERVER HORS DE PORTEE DES ENFANTS.
- Une courbure ou une torsion des câbles de commande nuira à un fonctionnement en douceur et peut entraîner un collage ou grippage des câbles, résultant en une perte de contrôle du véhicule.

- Travailler dans une zone bien aérée. Ne pas fumer et ne pas autoriser de flammes ou d'étincelles dans la zone de travail ou dans un endroit où de l'essence est stockée, car cela risquerait de provoquer un incendie ou une explosion.

PRECAUTION

- Ne pas oublier de déposer les membranes avant de nettoyer les passages d'air et de carburant à l'air comprimé. Les membranes pourraient être endommagées.

- Consulter la section 2 pour la dépose et la pose du réservoir d'essence.
- Lors du démontage de composants du circuit d'alimentation, noter l'emplacement des joints toriques. Lors du remontage, les remplacer par des neufs.
- Avant de démonter le carburateur, placer un récipient approprié à essence sous le boulon de vidange du carburateur. Desserrer ce boulon puis vidanger le carburateur.
- Après avoir déposé le carburateur, enrouler un chiffon autour de l'orifice d'admission du moteur ou recouvrir cet orifice de ruban adhésif pour éviter que des corps étrangers ne pénètrent dans le moteur.

NOTE:

- Si le véhicule doit être stocké pendant plus d'un mois, vidanger les cuves à niveau constant. En effet, la présence d'essence résiduelle dans ces cuves risque de colmater les gicleurs ce qui rendra le démarrage plus difficile et pourra même donner de mauvaises conditions de conduite sur route.

Recherche des pannes

Le moteur refuse de démarrer

- Le moteur **reçoit** un volume excessif d'essence
 - Colmatage du filtre à air
 - Le carburateur est noyé
- Fuite d'air à l'admission
- **Contamination/détérioration** de l'essence
 - Colmatage des gicleurs
- Colmatage du circuit du démarreur
- Le carburateur ne reçoit pas d'essence
 - Colmatage du filtre à essence
 - Colmatage d'une **canalisation** d'essence
 - Mauvais réglage du niveau d'essence
 - Colmatage du tuyau du reniflard du réservoir d'essence
 - Anomalie du robinet automatique d'essence

Mélange pauvre

- Colmatage des gicleurs
- Anomalie du flotteur
- Niveau insuffisant du flotteur
- Etranglement d'une canalisation d'essence
- Colmatage du **reniflard** du carburateur
- Fuite d'air à l'admission
- Anomalie du robinet automatique d'essence
- Anomalie d'un piston de dépression
- Anomalie de la soupape de commande des gaz

Mélange riche

- Ouverture de la soupape du **démarreur**
- Anomalie d'un **pointeau**
- Niveau trop élevé d'un flotteur
- Colmatage des gicleurs d'air
- Le carburateur est noyé
- Anomalie d'un piston de dépression

Le moteur cale, a du mal A démarrer, tourne de façon irrégulière

- Etranglement d'une canalisation d'essence
- Anomalie de l'allumage
- Mélange trop **riche/trop** pauvre
- **Contamination/détérioration** de l'essence
 - Colmatage de gicleurs
- Fuite d'air à l'admission
- Mauvais réglage ralenti
- Mauvais réglage du niveau d'un flotteur
- Colmatage du tuyau du reniflard du réservoir à essence
- Mauvais réglage de la vis de richesse
- Colmatage du circuit du démarreur
- Anomalie du robinet automatique d'essence

Claquements A l'échappement lors de l'utilisation du frein moteur

- Mélange pauvre dans le circuit de ralenti
- Soupape d'enrichissement (types SW, AR)
- Anomalie du système anti-pollution (types SW, AR uniquement)

Claquements a l'échappements ou ratés pendant l'accélération

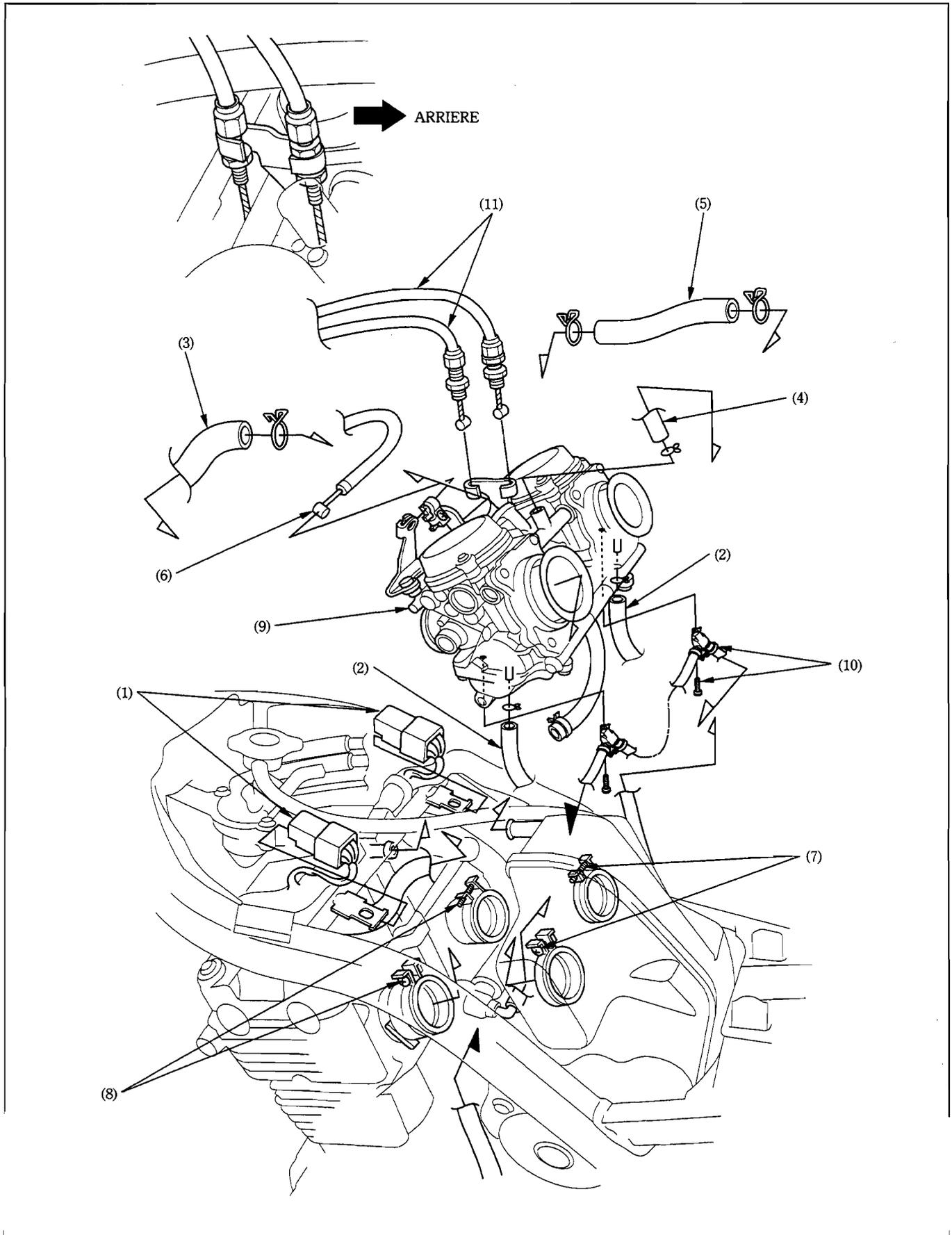
- Défaut de fonctionnement du circuit d'allumage
- Mélange trop pauvre

Mauvaises performances (motricité) et consommation importante de carburante

- Colmatage du circuit d'alimentation
- Défaut de fonctionnement du circuit d'allumage

MEMO

Dépose/repose du carburateur



ATTENTION

- L'essence est extrêmement inflammable et explosive dans certaines conditions.

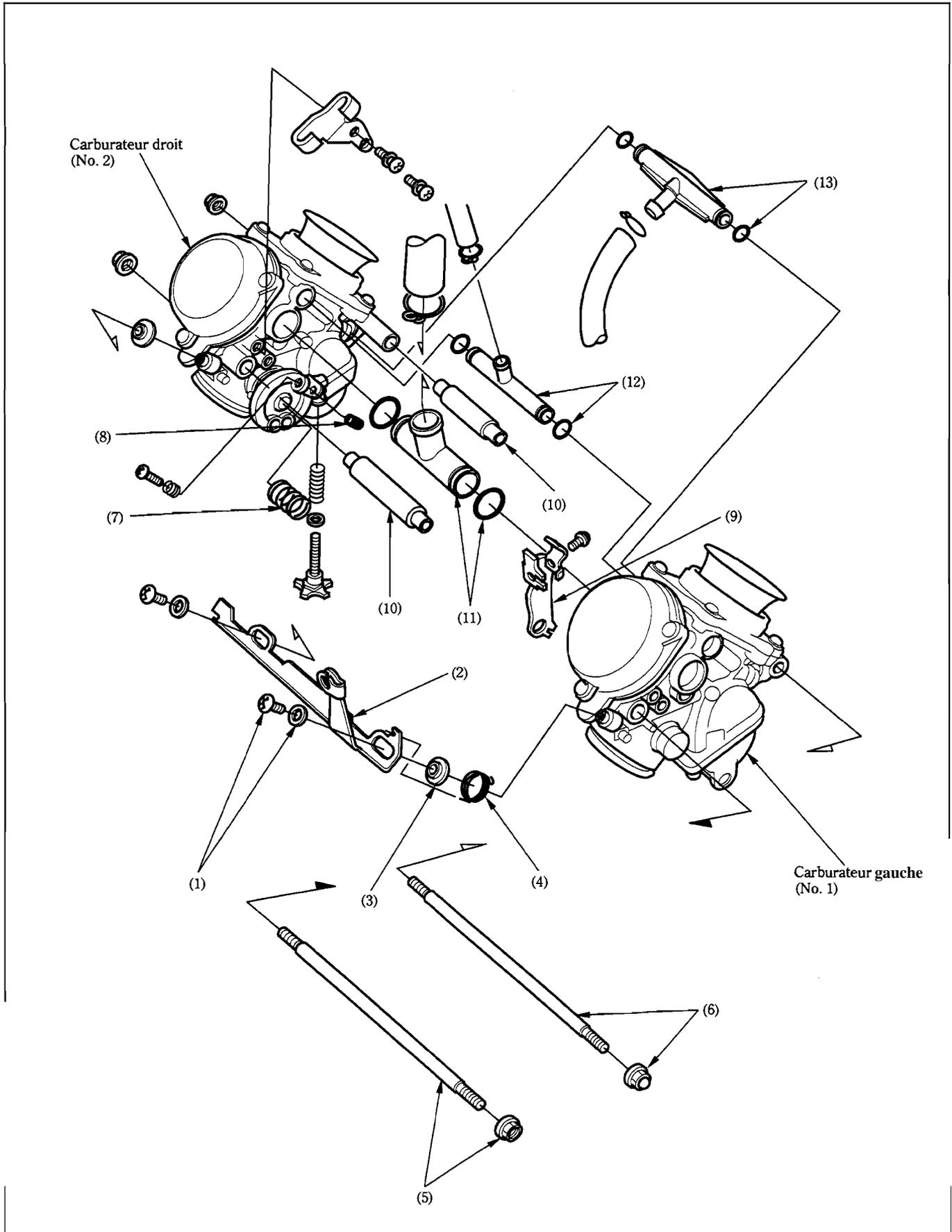
- Travailler dans une zone bien aérée. Ne pas fumer et ne pas autoriser de flammes ou d'étincelles dans la zone de travail ou dans un endroit où de l'essence est stockée, car cela risquerait de provoquer un incendie ou une explosion.

Entretien nécessaire

- Dépose/pose du réservoir d'essence (page 26)
- Plein de fluide de refroidissement et purge d'air

Procédure		Qté	Remarques
	Ordre des opérations de dépose		
(1)	Relais de phare	2	La repose se fait dans l'ordre inverse de la dépose.
(2)	Tube de vidange	2	Types G, IIG, IIIG, ND
(3)	Sous-flexible de filtre à air	1	Relâcher le sous-flexible de filtre à air de l'agrafe.
(4)	Tuyau reniflard	1	
(5)	Flexible reniflard du carter moteur	1	
(6)	Câble de starter	1	Desserrer la vis, retirer le câble de son support puis le débrancher au niveau du bras du démarreur.
(7)	Vis de collier de tuyau de raccordement	2	Desserrer seulement.
(8)	Vis de collier d'isolateur	2	
(9)	Ensemble carburateur	1	PRECAUTION
			<ul style="list-style-type: none"> • Faire très attention de ne pas endommager les tubes d'eau et les câbles de commande de gaz. • Déposer du côté supérieur en inclinant le boîtier du filtre à air vers l'arrière. • Séparation (page 6-6)
(10)	Vis de joint d'eau/ensemble tube d'eau	2/1	
(11)	Câble de commande des gaz	2	NOTE: Lors de la pose, mettre en place le câble a deux contre-écrous à l'arrière du support.

Séparation des carburateurs

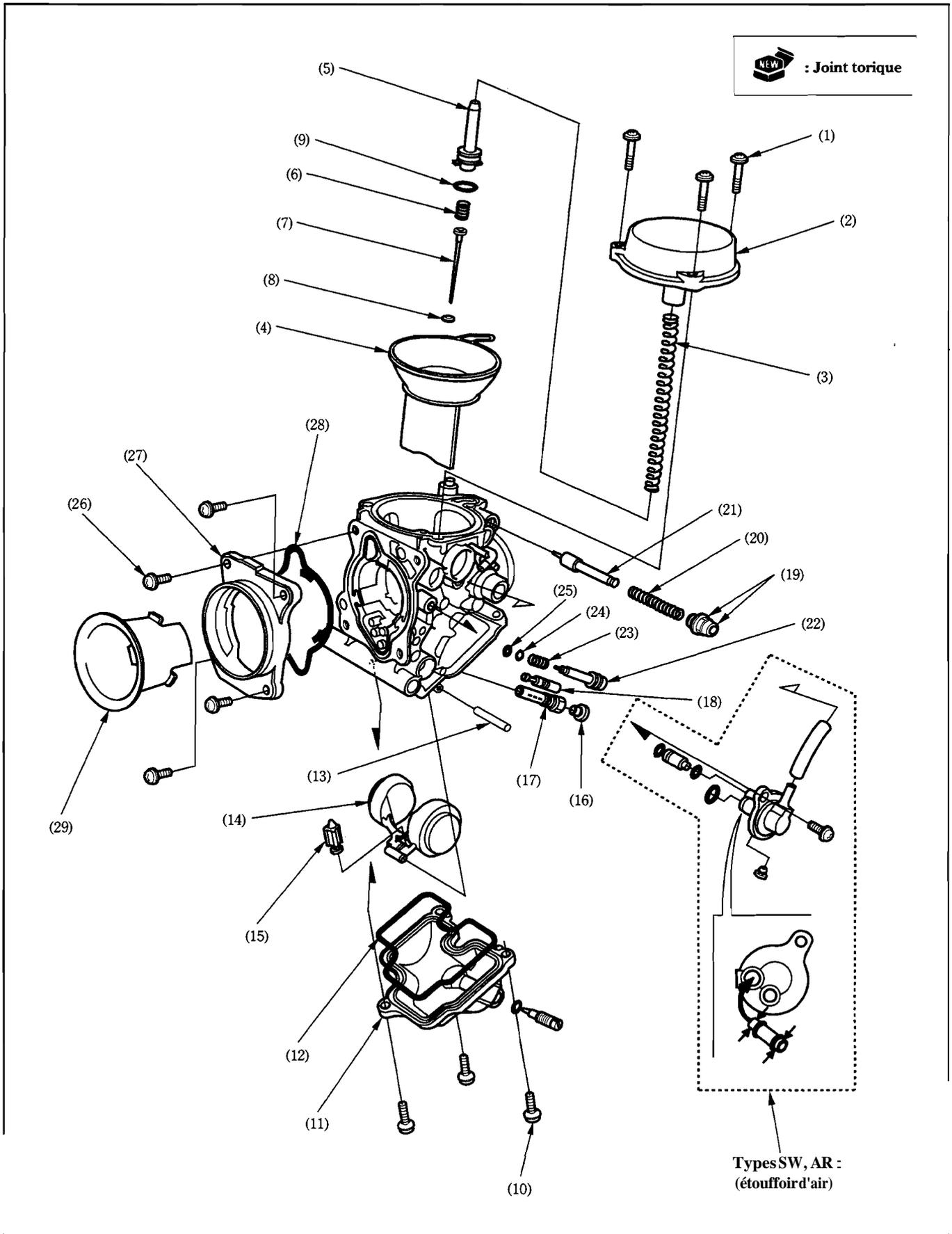


Entretien nécessaire

- Dépose de carburateur (page 6-4)

Procédure		Q'té	Remarques
	Ordre des séparations		
(1)	Vis/rondelle	2/2	
(2)	Bras de soupape de l'enrichissement d'allumage	1	
(3)	Collier	2	
(4)	Ressort de rappel	1	
(5)	Boulon/écrou de raccordement de carburateur (6 mm)	1/2	NOTE: • Desserrer chaque écrou progressivement et en alternance.
(6)	Boulon/écrou de raccordement de carburateur (5 mm)	1/2	
(7)	Ressort de butée	1	
(8)	Ressort de synchronisation	1	
(9)	Tirant de câble d'allumage	1	
(10)	Collier joint supérieur/inférieur	1/1	
(11)	Canalisation de raccordement d'air/joint torique	1/2	
(12)	Canalisation reniflard/joint torique	1/2	
(13)	Canalisation de raccordement d'essence/joint torique	1/2	

Montage/démontage du carburateur



NOTE:

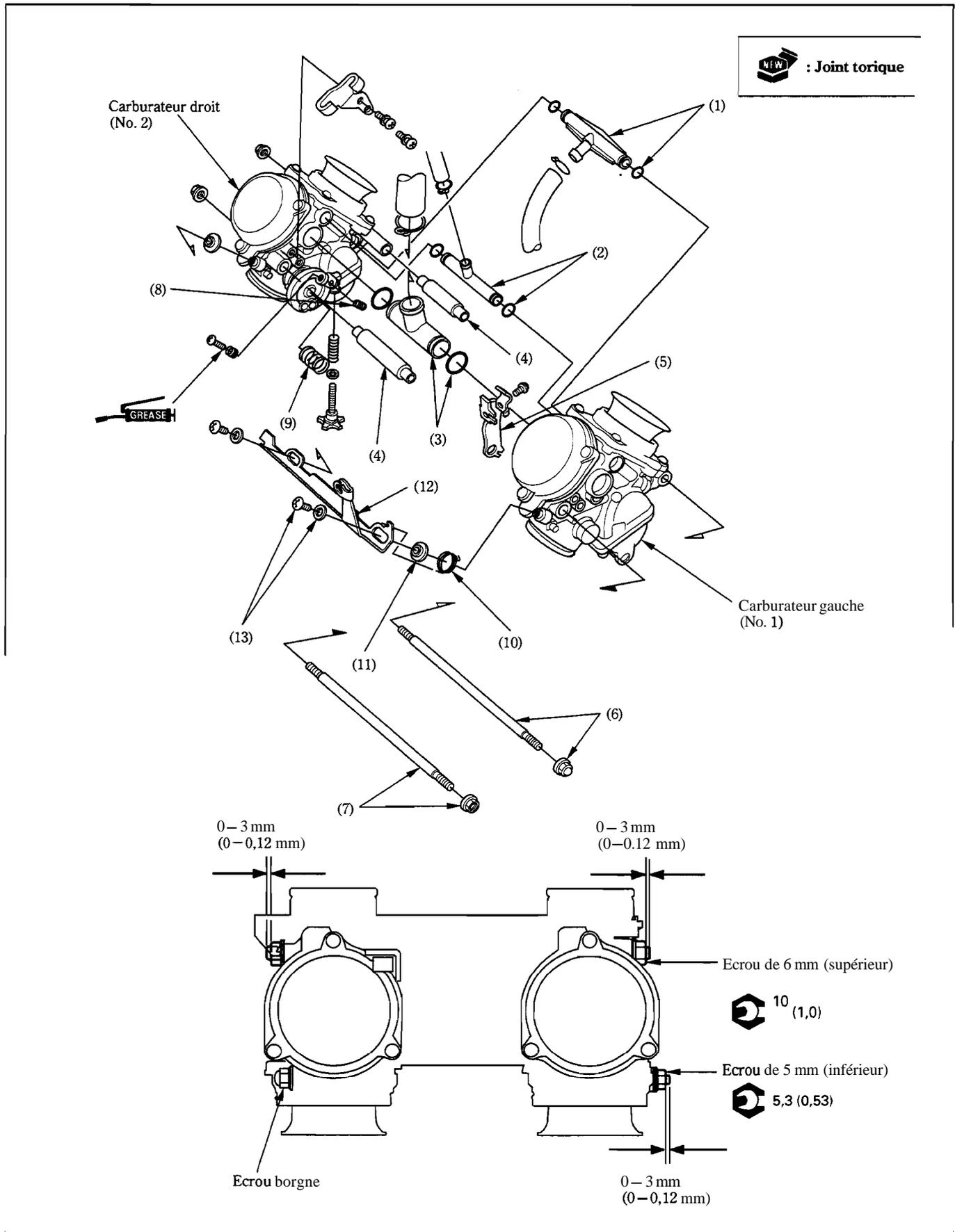
- La révision des chambres de dépression, des chambres à flotteur et des gicleurs peut se faire sans avoir à séparer les carburateurs.
- Conserver ensemble les composants de chaque carburateur, c'est-à-dire à l'écart des composants, afin de pouvoir remonter chaque pièce à son emplacement d'origine.

Entretien nécessaire

- Séparation des carburateurs (page 6-6)
- Association des carburateurs (page 6-10)

	Procédure	Q'té	Remarques
	Ordre des opérations de démontage		
	Cloche de dépression:		
(1)	Vis du couvercle de cloche de dépression	3	Le remontage se fait dans l'ordre inverse du démontage. Lors de la pose, faire très attention de ne pas plier ce ressort. , Lors de la pose, aligner la languette de la membrane sur la rainure du corps du carburateur. NOTE: • Ne pas retirer ce porte-gicler en tirant sur le gicleur.
(2)	Couvercle de chambre à dépression	1	
(3)	Ressort de membrane	1	
(4)	Membrane/piston de dépression	1	
(5)	porte-gicleur	1	
(6)	Ressort de porte-gicleur	1	
(7)	Gicleur	1	
(8)	Rondelle	1	
(9)	Joint torique	1	
	Cuve à niveau constant:		
(10)	Vis de cuve à niveau constant	3	
(11)	Cuve à niveau constant	1	
(12)	Joint torique	1	
(13)	Axe de flotteur	1	
(14)	Flotteur	1	
(15)	Vanne de flotteur	1	
(16)	Gicleur principal	1	
(17)	Porte-gicleur	1	
(18)	Gicleur de ralenti	1	
	Soupape de richesse:		
(19)	Ecrou/couvercle de soupape	1/1	
(20)	Ressort	1	
(21)	Soupape du démarreur	1	
	Vis de richesse:		
(22)	Vis de richesse	1	Réglage: (page 6-13)
(23)	Ressort	1	
(24)	Rondelle	1	
(25)	Joint torique	1	
	Conduit d'air:		
(26)	Vis	4	Lors de la pose, aligner l'encoche du conduit à air sur la saillie du corps du carburateur. Lors de la pose, aligner la languette du joint torique sur la rainure du corps du carburateur. Déposer de son support en alignant la languette du conduit sur l'encoche de ce support.
(27)	Support	1	
(28)	Joint torique	1	
(29)	Conduit d'air	1	

Association des carburateurs



NOTE:

- Avant de resserrer les écrous de raccordement, s'assurer qu'il n'y a pas de jeu au niveau du raccordement des carburateurs.
- Resserrer les écrous de raccordement progressivement et en alternance. Ajuster les saillies aux extrémités droite et gauche du boulon de raccordement puis resserrer un écrou au couple spécifié, tout en immobilisant l'autre.

Entretien nécessaire

- Pose de carburateur (page 6-4)

	Procédure	Q'té	Remarques
	Ordre des associations		
(1)	Canalisation de raccordement d'essence/joint torique	1/2	
(2)	Canalisation reniflard/joint torique	1/2	
(3)	Canalisation de raccordement d'air/joint torique	1/2	
(4)	Collier de joint supérieur/inférieur	1/1	
(5)	Tirant de câble d'allumage	1	Aligner le découpe sur le becquet du carburateur gauche. L : écrou borgne /R : écrou bride
(6)	Boulon de raccordement du carburateur/écrou (5 mm)	1/2	
(7)	Boulon de raccordement du carburateur/écrou (6 mm)	1/2	<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">PRECAUTION</div> <ul style="list-style-type: none"> • Ne pas trop serrer les écrous.
(8)	Ressort de synchronisation	1	
(9)	Ressort de butée	1	
(10)	Ressort de rappel	1	
(11)	Collier	2	
(12)	Tirant de soupape d'enrichissement d'allumage	1	
(13)	Vis/rondelle	2/2	

Système d'alimentation

Dépose/pose du boîtier du filtre à air

Débrancher le flexible d'aspiration d'air du boîtier de filtre d'air (Types SW, AR).

Déposer le carburateur (page 6-4).

Déposer les vis du conduit de filtre à air.

Relâcher le support de conduit du tube de berceau puis déposer le conduit.

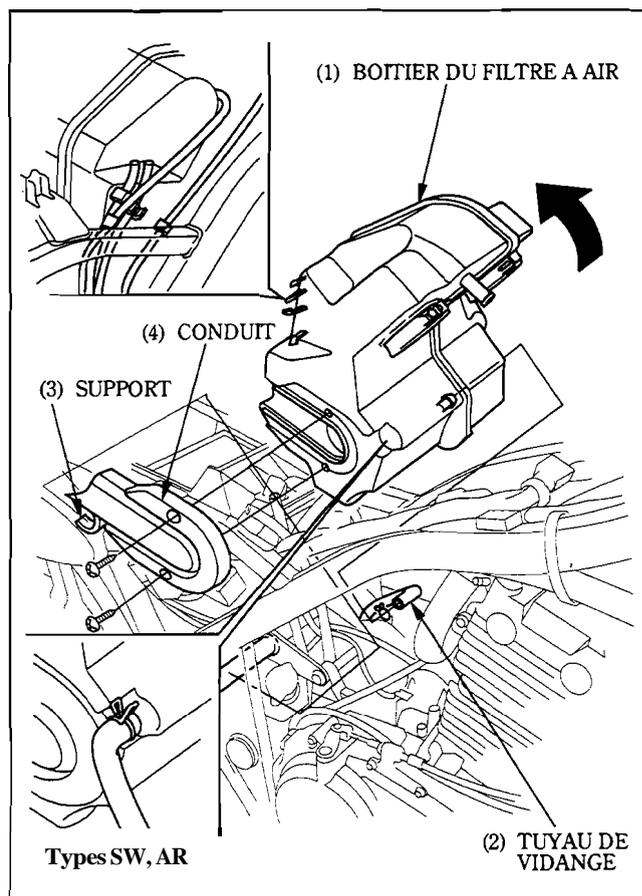
Lever le boîtier et débrancher le tuyau de vidange du boîtier.

Déplacer vers le haut le boîtier de filtre à air du berceau en l'inclinant en arrière.

Monter le boîtier de filtre à air dans l'ordre inverse des opérations de dépose.

NOTE:

- Acheminer correctement les tuyau (page 1-23).



Réglage de la vis de richesse

Procédure de baisse de ralenti

ATTENTION

- S'il faut faire tourner le moteur pour travailler sur la machine, s'assurer que l'endroit est bien ventilé. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit fermé. L'échappement contient du monoxyde de carbone toxique qui risque de provoquer une perte de **connaissance** voire la mort. Faire tourner le moteur à l'extérieur ou avec un système d'évacuation des gaz d'échappement s'il doit tourner dans un endroit fermé.

NOTE:

- Avant de régler les vis de richesse, s'assurer que la synchronisation des carburateurs se trouve dans la plage spécifiée (page 3-9).
- Les vis de richesse ont été pré-réglées en usine et ne demandent aucun réglage, sauf si elles sont remplacées.
- Utiliser un tachymètre gradué en intervalles de 50 min' (tours-minute).

1. Tourner chaque vis de richesse dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle vienne légèrement en butée, puis revenir en arrière du nombre de tours indiqué. Ceci constitue le réglage initial qui précède le réglage final.

ST TOOL

Clé à vis de richesse

Sauf type SW: 07908 – 4220201
Type SW: 07KMA – MS60101
 07PMA – MZ20110

Ouverture initiale:

Sauf types DG, SW: desserrage sur 2-1/2 tours
 Types DG, SW: desserrage sur 2-1/4 tours

PRECAUTION

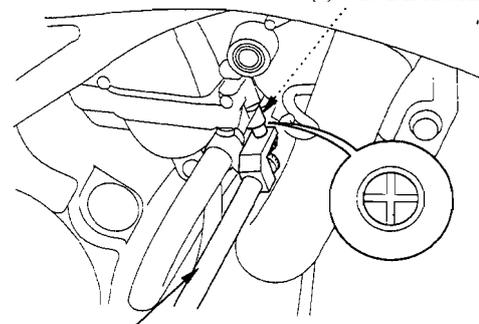
- Le siège de la vis pilote sera endommagé si celle-ci est serrée contre le siège.

2. Laisser chauffer le moteur jusqu'à sa température de fonctionnement.
 3. Brancher le tachymètre en respectant le mode d'emploi de son fabricant.
 4. Régler le régime de ralenti à sa valeur spécifiée en utilisant le bouton de commande de la butée de ralenti.
- Régime de ralenti: **Sauf type SW:** $1.300 \pm 100 \text{ min}^{-1} (\text{tr/mn})$
 Type SW: $1.300 \pm 50 \text{ min}^{-1} (\text{tr/mn})$

5. Desserrer chaque vis de richesse d'un demi-tour par rapport au réglage initial.
6. Si le régime moteur augmente de 50 tr/mn ou plus, continuer à desserrer toutes les vis de richesse d'un demi-tour à chaque fois, jusqu'à ce que le régime de ralenti n'augmente plus.
7. Régler le régime de ralenti avec la vis butée de papillon.
8. Tourner la vis pilote du carburateur droit vers l'intérieur jusqu'à ce que la vitesse du moteur tombe de 50 min' (tours-minute).
9. Tourner la vis pilote du carburateur droit vers l'extérieur un demi-tour de la position obtenue à étape 8.
10. Régler le régime de ralenti avec la vis butée de papillon.
11. Effectuer les étapes 8, 9, et 10 pour le vis pilote du carburateur gauche.

Sauf type SW:

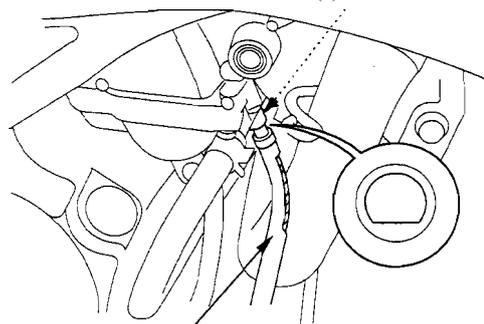
(1) VIS DE RICHESSE



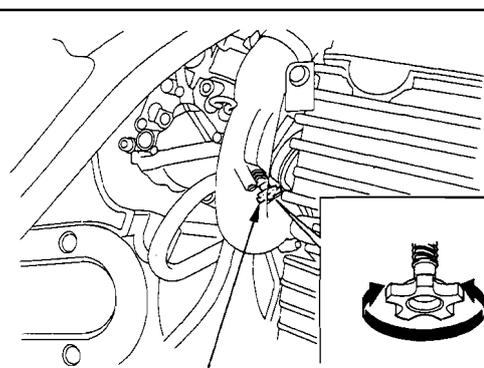
(2) CLE A VIS DE RICHESSE

Type SW:

(1) VIS DE RICHESSE



(2) CLE A VIS DE RICHESSE



(3) VIS BUTEE DE PAPILLON

Système d'alimentation

Dispositif antipollution (Types SW, AR)

Système d'alimentation en air secondaire

NOTE:

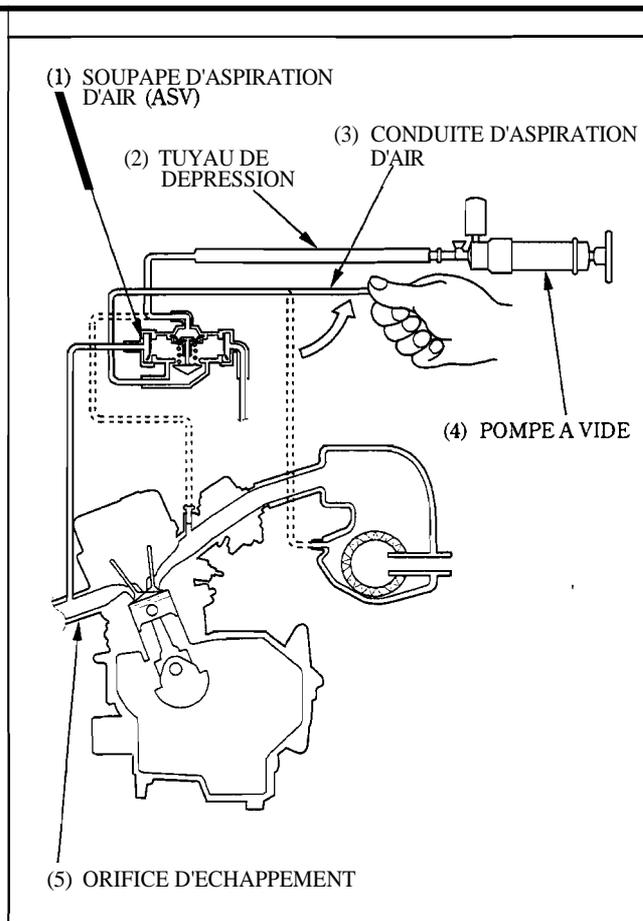
- La soupape d'aspiration d'air secondaire à impulsions et le clapet de décharge d'aspiration d'air secondaire à impulsions sont associés en un seul ensemble.

Débrancher la conduite d'aspiration en air au niveau du boîtier du filtre à air.

Débrancher le tuyau de dépression et brancher la pompe à vide sur la soupape d'aspiration d'air ASV.

Examiner le système d'alimentation en air secondaire (consulter la section 7 du manuel d'entretien commun).

Vide spécifié: 390 mmHg



Dépose/pose de la soupape d'aspiration d'air secondaire à impulsions

Débrancher le tuyau de dépression, le tuyau d'aspiration et le tuyau d'injection d'air.

Dépose les écrous/boulons de fixation et la soupape d'aspiration d'air ASV de la barre.

La repose se fait dans l'ordre inverse de la dépose.

