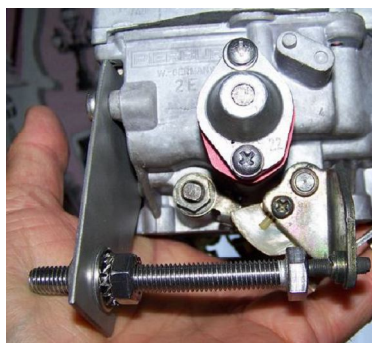
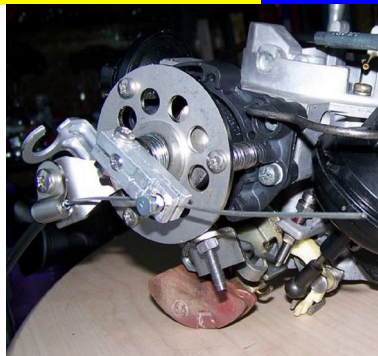


PEAUFINAGE des mes PRE-REGLAGES (Moteur Chaud, Tirette starter complètement repoussée) (veillez **AVANT de DEMARRER LE MOTEUR** à ce que pour ces réglages l'embout caoutchouc de la durite plastique venant de l'ARR. Base du 2E soit ou provisoirement bouché d'une vis ou branché à sa prise sur le corps de la boîte à air –photo centrale ci-dessous - car à défaut vous aurez **UNE PRISE d'AIR sur l'ARR. du carburateur**)

SI le RALENTI à chaud au bout de 5 km est trop élevé (1100 t), AVANT d'AGIR SUR LA BUTTEE DE REGLAGE, DEBLOQUEZ et DESSERREZ BIEN celle de RALENTI ACCELERE d'ABORD, VOUS RECALEREZ CETTE DERNIERE APRES en suivant les instructions surlignées BLEU



Réglage de base de la BUTEE de Ralenti à chaud (« T » avec barre verticale d' 1 mm)

Dépressions sur flanc de la boîte à air : celle de G vient de la base ARR du 2E « côté Chauffeur de celle BOUCHEE », celle de DR. va à la CAPSULE sur l'entrée d'air .

BUTEE de Ralenti à chaud
Au besoin débloquez le contre-écrou (clé de 13), tournez la

LONGUE VIS de 8 entre pouce et index dans le SENS HORAIRE-VISSAGE pour diminuer le régime ou vice versa pour le hausser (idéal 850 t) (Rebloquez l'ECROU de SECURISATION du REGLAGE qui ainsi sera définitif) **RETABLIR petit ECART entre BUTEE de RALENTI ACCELERE et TRANCHE DE LA CAME (voir ci-dessous)** **SI VISSAGE Horaire sans effet , voyez ci-dessous.**

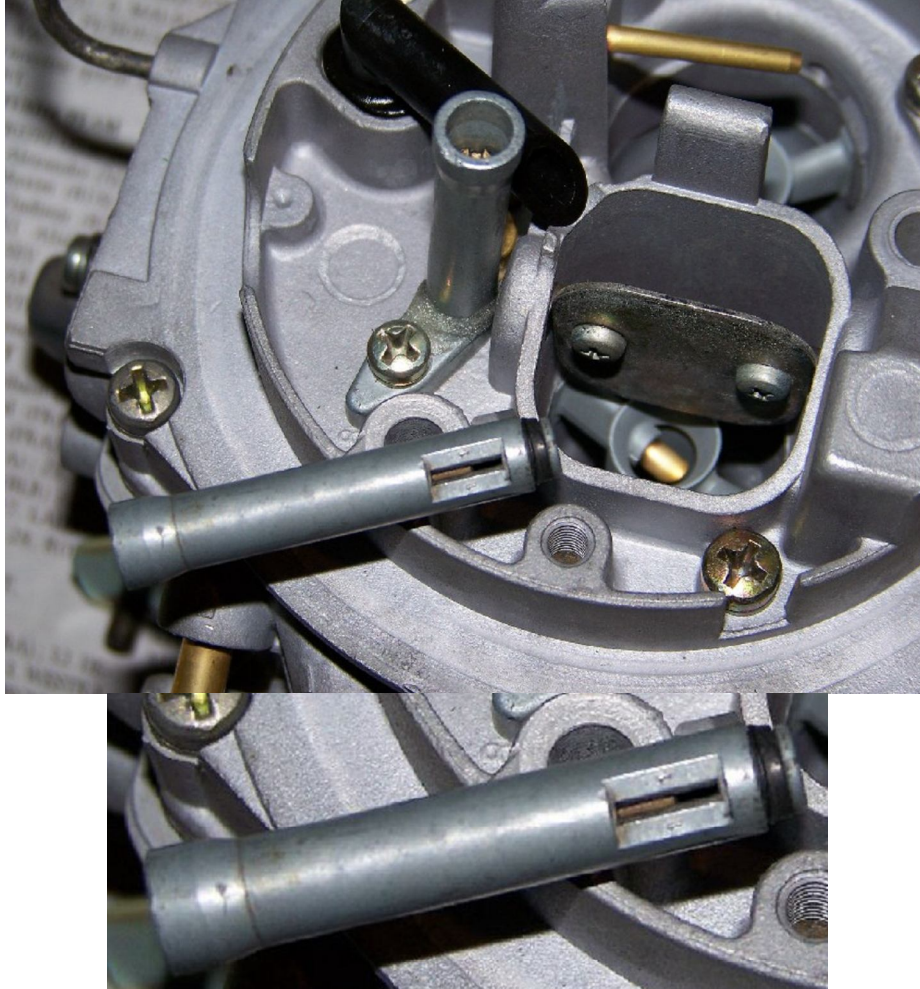
Re-Calage éventuel de la «**BUTEE de Ralenti accéléré STARTER** » située sur la PATTE ajoutée sur la sortie d'axe papillon 1^{er} corps (PHOTO ci dessous) : **TIRETTE REPOUSSEE, VE ILEZ à pouvoir pivoter le LEVIER tiré par le câble de starter de quelque 2 mm minimum AVANT que la TRANCHE de la CAME PLATE de Ralenti accéléré starter TOUCHE cette BUTEE. CE N'EST PAS ELLE QUI DOIT SERVIR DE BUTEE DE RALENTI A CHAUD.** Au besoin, moteur arrêté, débloquez l'ECROU de SECURISATION sous la patte (clé plate de 10), tournez la BUTEE adéquatement pour ménager le **PETIT ECART CITÉ** entre BUTEE & TRANCHE de LA CAME / 2 mm de pivotage du LEVIER tiré par CABLE AVANT contact entre LA CAME & la TETE de BUTEE) et **REBLOQUEZ l'ECROU**, ce réglage ne bougera plus non plus. **NB : Si ECART supérieur à ceci, le REGIME de RALENTI ACCELERE pourrait être un peu bas / environ 1.300 – 1.400 t/mn maxi est idéal**



Tranche de la CAME PLATE de Ral. Accél. STARTER, alignée sur la VIS BUTEE de RAL. ACCEL STARTER de la PATTE ajoutée sur l'AXE PAPILLON 1^{er} CORPS. NE PAS ALTERER LE CALAGE (LOCTITÉ) de LA CAME.

RICHESSSE / CO

Pour ce qui est du REGLAGE de la RICHESSE à CHAUD, vous partez d'un réglage assez proche de l'idéal si vous vissez la VIS à l'intérieur du tube jusqu'à ce que sa base soit au **niveau « + 1 tour »** du bas des « 1 » gravés sur les côtés de la LUMIERE (Si l'entrée d'air à la base de ce tube est par contre le modèle « 2 trous ronds/1 x petit & 1 plus grand » visser jusqu'apparition dans l'orifice du bas de la pointe de vis de richesse et desserrer d'1/2 tour) **RICHESSSE / CO** (veillez à ce que pour ce réglage l'embout caoutchouc de la durite plastique venant de l'ARR. Base du 2E soit ou provisoirement bouché d'une vis ou branché à sa prise sur le corps de la boîte à air, car à défaut vous aurez UNE PRISE d'AIR sur l'ARR. du carburateur)



Réglez la richesse du mélange air/essence, ce en vissant lentement (**de 1/2 à 3/4 t MAXI**) (donc horairement) la VIS de réglage située sur le couvercle dans le tube vertical tant que le ralenti augmente ou se régularise en son, **puis en la dévissant lentement jusqu'au point où vous entendez que si vous alliez plus loin le ralenti baisserait : revissez alors d'1 / 2 à 3/4 tour.**

Ramenez/baissez **SI BESOIN EST** le ralenti à 850/900 t mn au moyen de la "GROSSE BUTEE DE 8 Erou de 13"

2500 t à l'ACCELERATEUR constant 15 à 20 s

Puis le fait d'alors revisser la VIS CO de 3/4 t baissera la RALENTI, confirmant la QUALITE du REGLAGE PRECEDENT auquel vous revenez en REVISSANT de 3/4 t. Un éventuel test CO révélera un taux de 1,5% au ralenti et moins de 0,5 % dès 2500 t/mn

« Combine » pour alimentation en air réchauffé durant l'hiver, l'inverseur ETE/HIVER étant d'un automatisme qui, avec le temps, peut valoir celui du starter d'origine



le volet en question est en bas de la tige.

POSITION ETE / passage air ambiant

POSITION HIVER / air ambiant bloqué à 90%

Bien veiller à la présence du tube d'alimentation en air réchauffé par la pipe d'échappement (primordial pour utilisation hivernale et éviter le givrage du carbu). Même si le bloc prenant le tuyau en question a disparu de la pipe, suite à corrosion des ses fixations sur celle-ci, attachez l'extrémité du tuyau à une des branches de la pipe par un fil de fer. Si le basculement du volet (situé dans l'amenée d'air, sous la **CAPSULE** recevant un fin tuyau de dépression venant du flanc du logement de la cartouche filtrante) est douteux, retournez le bloc et vissez y à 45° d'angle une vis à bois de 70 « épointée/pointe limée plate » qui poussera le volet en position « hiver » / fermeture presque totale de l'arrivée d'air ambiant glacé pour la période Octobre à Avril, **MAIS** enlever la vis pour celle Mai à Septembre (selon température ambiante sous ou au dessus de 10° dans la journée)

EN CE CAS SUPPRIMEZ LE TUBE plastique venant de l'ARR. Base du 2E2 et bouchez sa

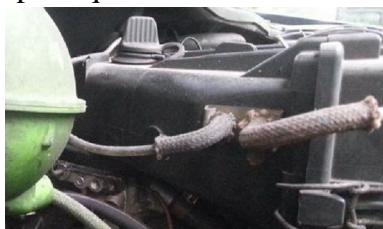


prise de dépression (bouchon fourni)

(la prise libre sur cette photo, en plus grand bas de page)



A la verticale de « **A** » centre Gauche de cette photo, vous voyez l'embout caoutchouc du tube plastique venant de derrière la base du 2E2 et allant à la prise ARR. de la paire sur flanc



« passager » de la boîte à air

Vous pouvez aussi enlever le tube plastique allant du flanc de la boîte à air jusqu'à la **capsule**