

# CIRCUIT D'ALIMENTATION

	<b>Page</b>
<b>MESURES DE PRECAUTION</b> .....	<b>AL-2</b>
<b>DEPANNAGE</b> .....	<b>AL-2</b>
<b>VERIFICATION SUR LE VEHICULE</b> .....	<b>AL-3</b>
<b>CARBURATEUR</b> .....	<b>AL-9</b>
<b>POMPE D'ALIMENTATION</b> .....	<b>AL-38</b>

**AL**

## DEPANNAGE

Code	Symptôme	Causes possibles	Remède
AL-1	Le moteur ne démarre pas.	1. Batterie déchargée ou défectueuse. 2. Câbles de batterie desserrés ou corrodés. 3. Interrupteur de démarrage défectueux.	1. Recharger la batterie ou la remplacer. 2. Serrer les câbles et nettoyer les bornes. 3. Réparer ou remplacer l'interrupteur.
AL-2	Le moteur tourne mais ne démarre pas.	1. Niveau d'huile insuffisant. 2. Pression d'huile trop basse. 3. Problème de synchronisation.	1. Vérifier et compléter l'huile. 2. Vérifier la pression d'huile. 3. Réviser le moteur.
AL-3	Le moteur s'arrête pendant le fonctionnement.	1. Niveau d'huile insuffisant. 2. Problème de pression d'huile. 3. Problème de synchronisation.	1. Vérifier et compléter l'huile. 2. Vérifier la pression d'huile. 3. Réviser le moteur.
AL-4	Le moteur tourne à vide.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-5	Le moteur tourne à vide et s'arrête.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-6	Le moteur tourne à vide et s'arrête fréquemment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-7	Le moteur tourne à vide et s'arrête très fréquemment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-8	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-9	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-10	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-11	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-12	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-13	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-14	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-15	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-16	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-17	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-18	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-19	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.
AL-20	Le moteur tourne à vide et s'arrête constamment.	1. Problème de synchronisation. 2. Problème de pression d'huile.	1. Réviser le moteur. 2. Vérifier la pression d'huile.

## MESURES DE PRECAUTION

1. Débrancher le câble négatif de la batterie avant de travailler sur le circuit d'alimentation.
2. Ne pas fumer et écarter tout risque de feu en travaillant sur le circuit d'alimentation.
3. Eloigner l'essence de toutes pièces de cuir ou de caoutchouc.
4. Travailler uniquement sur un ensemble de pièces à la fois afin d'éviter toute confusion possible entre des pièces d'aspect similaire.
5. Toujours travailler dans un endroit propre afin d'éviter toute contamination du carburateur et des pièces constitutives.
6. Veiller à ne pas confondre ni perdre barrettes et ressorts.

## DEPANNAGE

Problèmes	Causes possibles	Remèdes	Page
Le moteur ne tourne pas du tout ou difficilement mais se lance normalement	Défaillance de la carburation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fonctionnement du starter</li> <li>• Pointeau bloqué ou obstrué</li> <li>• Conduite à dépression débranchée ou endommagée</li> <li>• Soupape de coupure de débit de carburant à solénoïde non ouverte</li> </ul>	Vérifier le circuit de starter Vérifier le flotteur et le pointeau	AL-3
		Vérifier la soupape de coupure de débit de carburant à solénoïde	AL-20
Ralenti irrégulier ou calage	Défaillance de la carburation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mauvais régime de ralenti</li> <li>• Gicleur de ralenti obstrué</li> <li>• Mauvais mélange de ralenti</li> <li>• Soupape de coupure de débit de carburant à solénoïde non ouverte</li> <li>• Mauvais réglage de ralenti accéléré (moteur froid)</li> <li>• Volet de starter ouvert (moteur froid)</li> </ul>	Régler le régime de ralenti	MO-27, 30
		Régler le mélange de ralenti Vérifier la soupape de coupure de débit de carburant à solénoïde Régler le régime de ralenti accéléré	MO-30 AL-20 MO-34
		Vérifier le circuit de starter	
Temps mort/mauvaises montées en régime	Défaillance de la carburation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flotteur trop bas</li> <li>• Pompe de reprise défectueuse</li> <li>• Soupape de surcarburation défectueuse</li> <li>• Volet de starter fermé (moteur chaud)</li> <li>• Volet de starter coincé en position ouverte (moteur froid)</li> </ul> Canalisation d'alimentation obstruée	Régler la position du flotteur	AL-27
		Vérifier la soupape et le piston de surcarburation Vérifier le circuit de starter Vérifier le circuit de starter	AL-19
		Vérifier la canalisation d'alimentation	
Coupure de contact impossible (le moteur continue de tourner après la coupure de contact au niveau du contacteur à clé)	Défaillance de la carburation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tringlerie bloquée</li> <li>• Mauvais régime de ralenti ou de ralenti accéléré</li> <li>• Défaillance de la soupape de coupure de débit de carburant à solénoïde</li> </ul>	Régler le régime de ralenti ou de ralenti accéléré Vérifier la soupape de coupure de débit de carburant à solénoïde	MO-27, 30 34 AL-20
Consommation de carburant excessive	Défaillance de la carburation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Starter défectueux</li> <li>• Régime de ralenti trop élevé</li> <li>• Circuit de coupure de débit de carburant à la décélération défectueux</li> <li>• Soupape de surcarburation toujours ouverte</li> </ul> Fuite de carburant	Vérifier le circuit de starter Régler le régime de ralenti Vérifier le circuit de décélération	MO-27, 30
		Effectuer la réparation nécessaire	
Alimentation insuffisante au carburateur	Filtre à carburant obstrué Pompe d'alimentation défectueuse Canalisation d'alimentation obstruée  Canalisation d'alimentation pliée ou tordue	Remplacer le filtre à carburant Remplacer la pompe d'alimentation Vérifier la canalisation d'alimentation Remplacer la canalisation d'alimentation	AL-38

## VERIFICATION SUR LE VEHICULE

## 1. DEPOSER LE FILTRE A AIR

NOTE: Avant de démarrer le moteur, obturer la soupape de HIC ainsi que les conduites de soupape de cire thermique pour éviter un ralenti irrégulier.

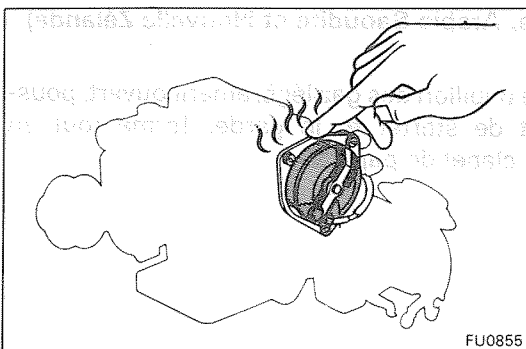
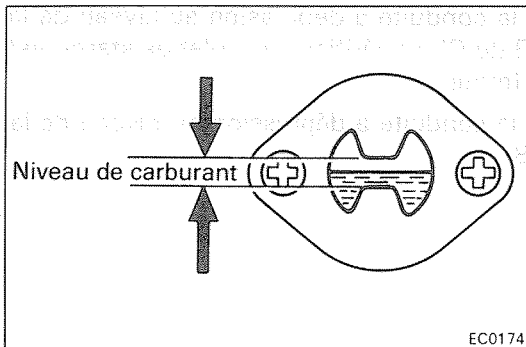
## 2. VERIFIER LE CARBURATEUR ET LA TRINGLERIE

- Vérifier si les diverses vis de blocage, obturateurs et boulons de raccord sont bien en place et bien serrés.
- Vérifier si la tringlerie n'est pas trop usée et si aucun circlip ne manque.
- Vérifier si le clapet de papillon s'ouvre totalement lorsque l'on appuie à fond sur la pédale d'accélérateur.

## 3. VERIFIER LE FLOTTEUR

Vérifier du regard si le flotteur est en coïncidence approximative avec le repère de niveau convenable.

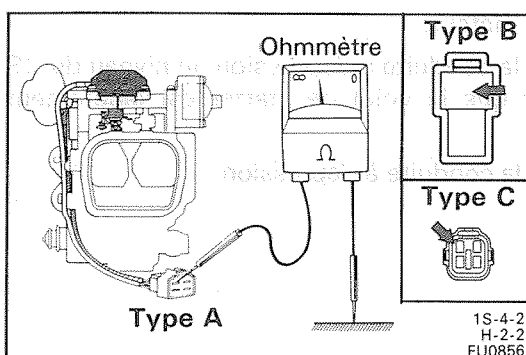
Sinon, vérifier le flotteur et le pointeau du carburateur et régler ou réparer le cas échéant.



## MOTEUR FROID

## 4. VERIFIER LE CIRCUIT DE STARTER AUTOMATIQUE

- Démarrer le moteur.
- S'assurer que, peu après, le volet de starter commence à s'ouvrir et que le boîtier de starter est bien chauffé.
- Arrêter le moteur.



- Débrancher la fiche multiprises de câblage.

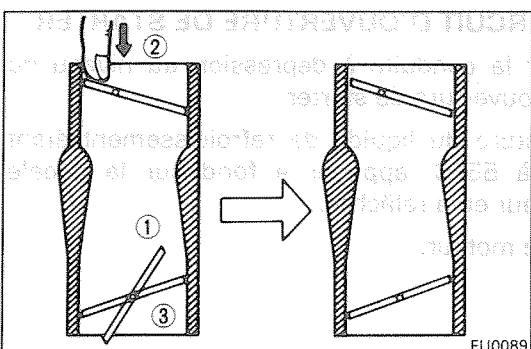
- A l'aide d'un ohmmètre, mesurer la résistance entre la borne du boîtier de bobine (fil rouge) et la masse.

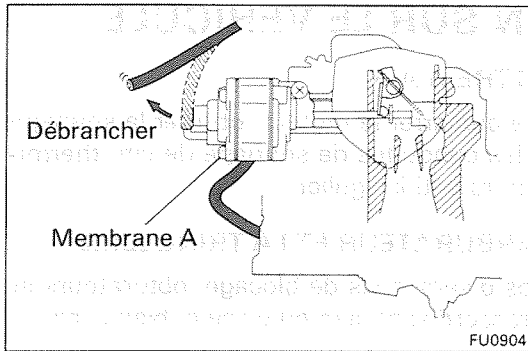
Résistance: 17 — 19  $\Omega$  à 20°C

## 5. VERIFIER LE CIRCUIT (CB) DE DISJONCTEUR DE STARTER

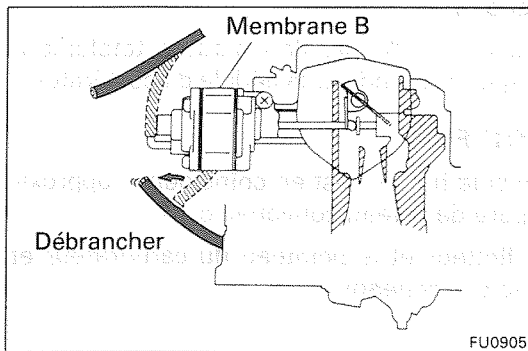
[1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande) et 2S-C]

- Maintenir le papillon des gaz légèrement ouvert, pousser le volet de starter et le garder fermé tout en relâchant le clapet de papillon.

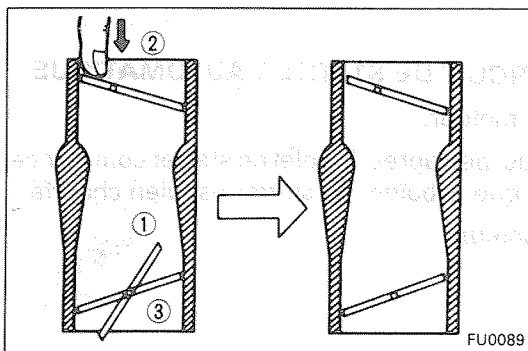




- (b) Démarrer le moteur.
- (c) La température du liquide de refroidissement étant inférieure à 5°C (1S) ou 6°C (2S et 2S-C), débrancher la conduite à dépression au niveau de la membrane A du CB et vérifier si le volet de starter reste bien immobile.
- (d) Rebrancher la conduite à dépression au niveau de la membrane A.

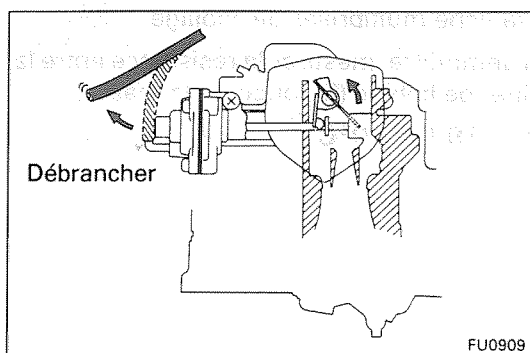


- (e) Débrancher la conduite à dépression au niveau de la membrane B du CB et vérifier si le volet de starter est légèrement fermé.
- (f) Rebrancher la conduite à dépression au niveau de la membrane B.

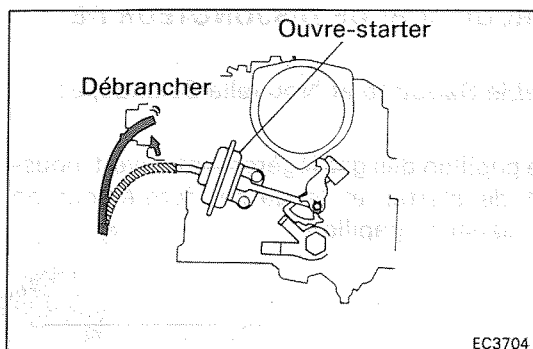


[1S (sauf Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande) et 2S]

- (a) Maintenir le papillon des gaz légèrement ouvert, pousser le volet de starter et le garder fermé tout en relâchant le clapet de papillon.

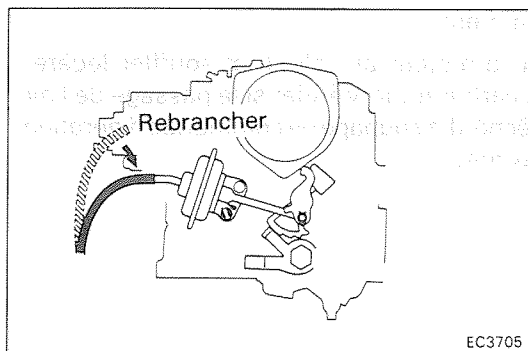


- (b) Démarrer le moteur.
- (c) Débrancher la conduite à dépression au niveau du CB et s'assurer que le volet de starter est légèrement fermé.
- (d) Rebrancher la conduite à dépression.

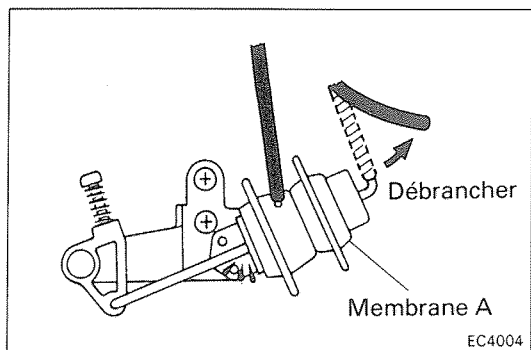


## 6. VERIFIER LE CIRCUIT D'OUVERTURE DE STARTER

- (a) Débrancher la conduite à dépression au niveau du dispositif d'ouverture de starter.
- (b) La température du liquide de refroidissement étant inférieure à 55°C, appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur et la relâcher.
- (c) Démarrer le moteur.



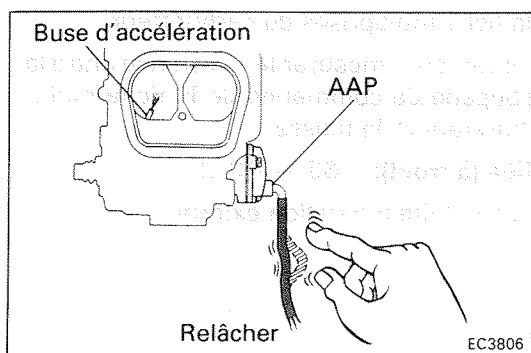
- (d) Rebrancher la conduite à dépression et vérifier si la tringlerie d'ouverture de starter reste immobile.



## 7. VERIFIER LE DISPOSITIF D'OUVERTURE DE PAPILLON

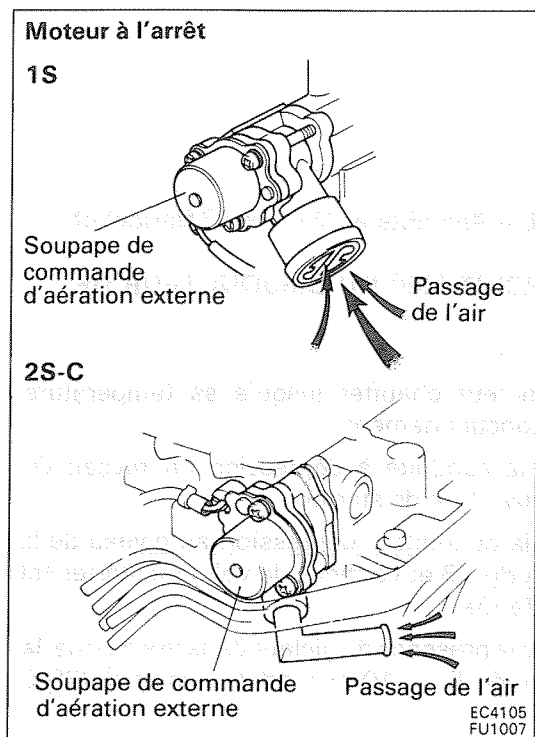
[1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande)]

- La température du liquide de refroidissement doit être inférieure à 55°C.
- Démarrer le moteur.
- Débrancher la conduite à dépression au niveau de la membrane A du dispositif d'ouverture de papillon et vérifier si la tringlerie ne bouge pas.



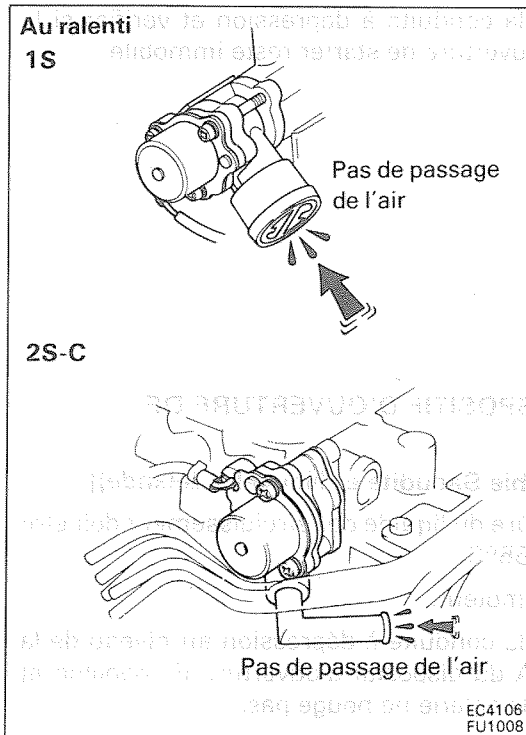
## 8. VERIFIER LE CIRCUIT (AAP) DE POMPE DE REPRISE AUXILIAIRE

- La température du liquide de refroidissement doit être inférieure à 55°C.
- Démarrer le moteur.
- Pincer la conduite de AAP et arrêter le moteur.
- Relâcher la conduite.
- Vérifier si l'essence gicle bien de la buse d'accélération.

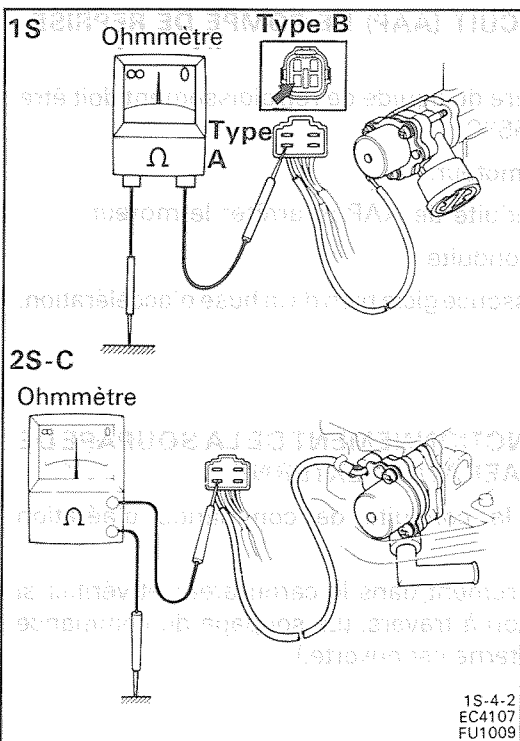


## 9. (1S et 2S-C) VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DE LA SOUPAPE DE COMMANDE D'AERATION EXTERNE

- Débrancher la conduite de commande d'aération externe.
- Souffler légèrement dans le carburateur et vérifier si l'air passe bien à travers. (La soupape de commande d'aération externe est ouverte.)



- (c) Démarrer le moteur.
- (d) Faire tourner le moteur au ralenti et souffler légèrement dans le carburateur. Vérifier si le passage de l'air est bien empêché. (La soupape de commande d'aération externe est fermée.)



- (e) Débrancher la fiche multiprises du carburateur.
- (f) A l'aide d'un ohmmètre, mesurer la résistance entre la borne de la soupape de commande de la fiche multiprises du carburateur et la masse.

Résistance spécifiée (à froid): 63 — 73 Ω

- (g) Rebrancher la conduite d'aération externe.

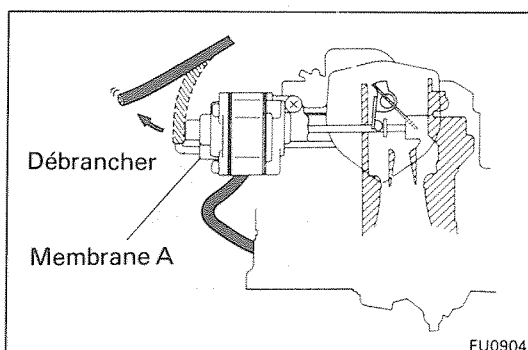
## MOTEUR CHAUD

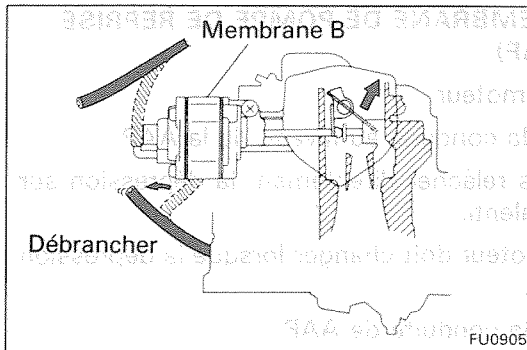
### 10. [1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande) et 2S-C]

#### VÉRIFIER LE CIRCUIT (CB) DU DISJONCTEUR DE STARTER

- (a) Laisser le moteur chauffer jusqu'à sa température normale de fonctionnement.
- (b) Débrancher la conduite à dépression au niveau du dispositif d'ouverture de starter.
- (c) Débrancher la conduite à dépression au niveau de la membrane A du CB et vérifier si le volet de starter est légèrement fermé.

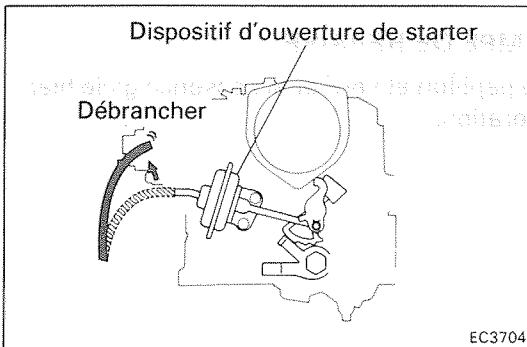
NOTE: Du fait de la présence du gicleur dans le système, la soupape sera fermée 5 — 10 secondes plus tard. (2S-C uniquement)





(d) Débrancher la conduite à dépression au niveau de la membrane B du CB et vérifier si le starter se ferme davantage.

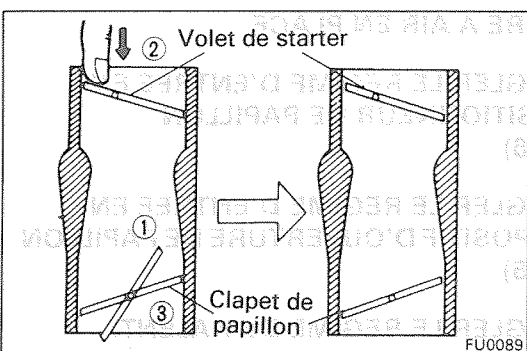
(e) Rebrancher les conduites à dépression.



## 11. VERIFIER LE DISPOSITIF D'OUVERTURE DU STARTER

(a) Laisser le moteur chauffer jusqu'à sa température normale de fonctionnement et l'arrêter.

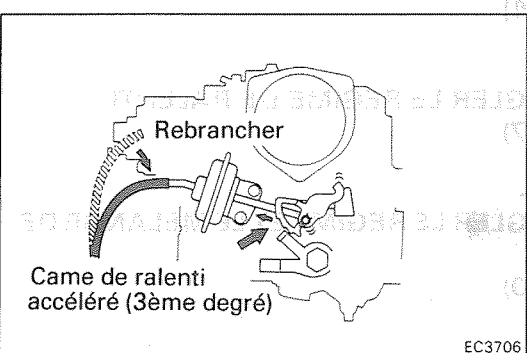
(b) Débrancher la conduite à dépression au niveau du dispositif d'ouverture de starter.



(c) Régler la came de ralenti accéléré.

Maintenir le papillon des gaz légèrement ouvert, pousser le volet de starter et le garder fermé tout en relâchant le clapet de papillon.

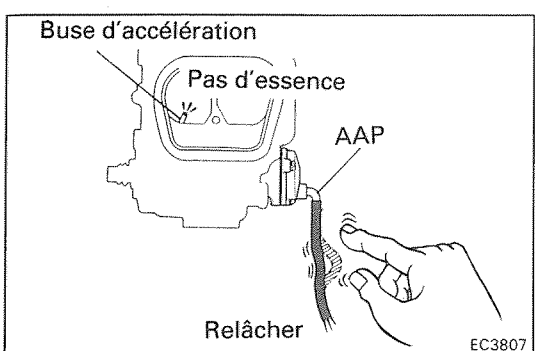
(d) Démarrer le moteur, mais ne pas appuyer sur la pédale d'accélérateur.



(e) Rebrancher la conduite à dépression et vérifier si la tringlerie de starter se déplace comme il se doit et si la came de ralenti accéléré est relâchée au troisième degré.

## 12. VERIFIER LE VOLET DE STARTER

Vérifier si le volet de starter s'ouvre complètement.



## 13. VERIFIER LE CIRCUIT (AAP) DE POMPE DE REPRISE AUXILIAIRE

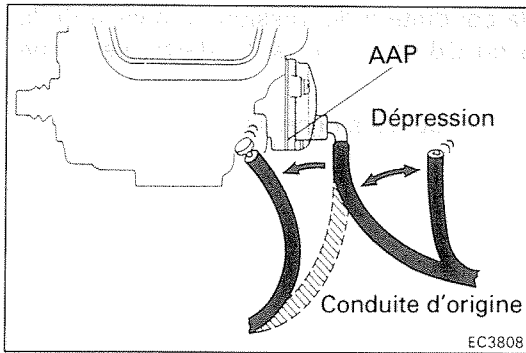
(a) Laisser le moteur chauffer jusqu'à sa température normale de fonctionnement.

(b) Pincer la conduite de AAP et arrêter le moteur.

(c) Relâche la conduite.

(d) S'assurer que l'essence ne gicle pas de la buse d'accélération.

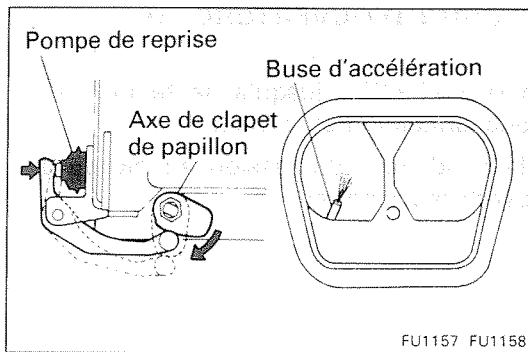




#### 14. VERIFIER LA MEMBRANE DE POMPE DE REPRISE AUXILIAIRE (AAP)

- (a) Démarrer le moteur.
- (b) Débrancher la conduite au niveau de la AAP.
- (c) Imposer puis relâcher directement la dépression sur la AAP au ralenti.
- (d) Le régime moteur doit changer lorsque la dépression est relâchée.
- (e) Rebrancher la conduite de AAP.

Remplacer la AAP, en cas de défaillance.



#### 15. VERIFIER LA POMPE DE REPRISE

Ouvrir le clapet de papillon et vérifier si l'essence gicle bien de la buse d'accélération.

#### 16. METTRE LE FILTRE A AIR EN PLACE

#### 17. VERIFIER ET REGLER LE REGIME D'ENTREE EN ACTION DU POSITIONNEUR DE PAPILLON (Voir page MO-36)

#### 18. VERIFIER ET REGLER LE REGIME D'ENTREE EN ACTION DU DISPOSITIF D'OUVERTURE DE PAPILLON (Voir page MO-35)

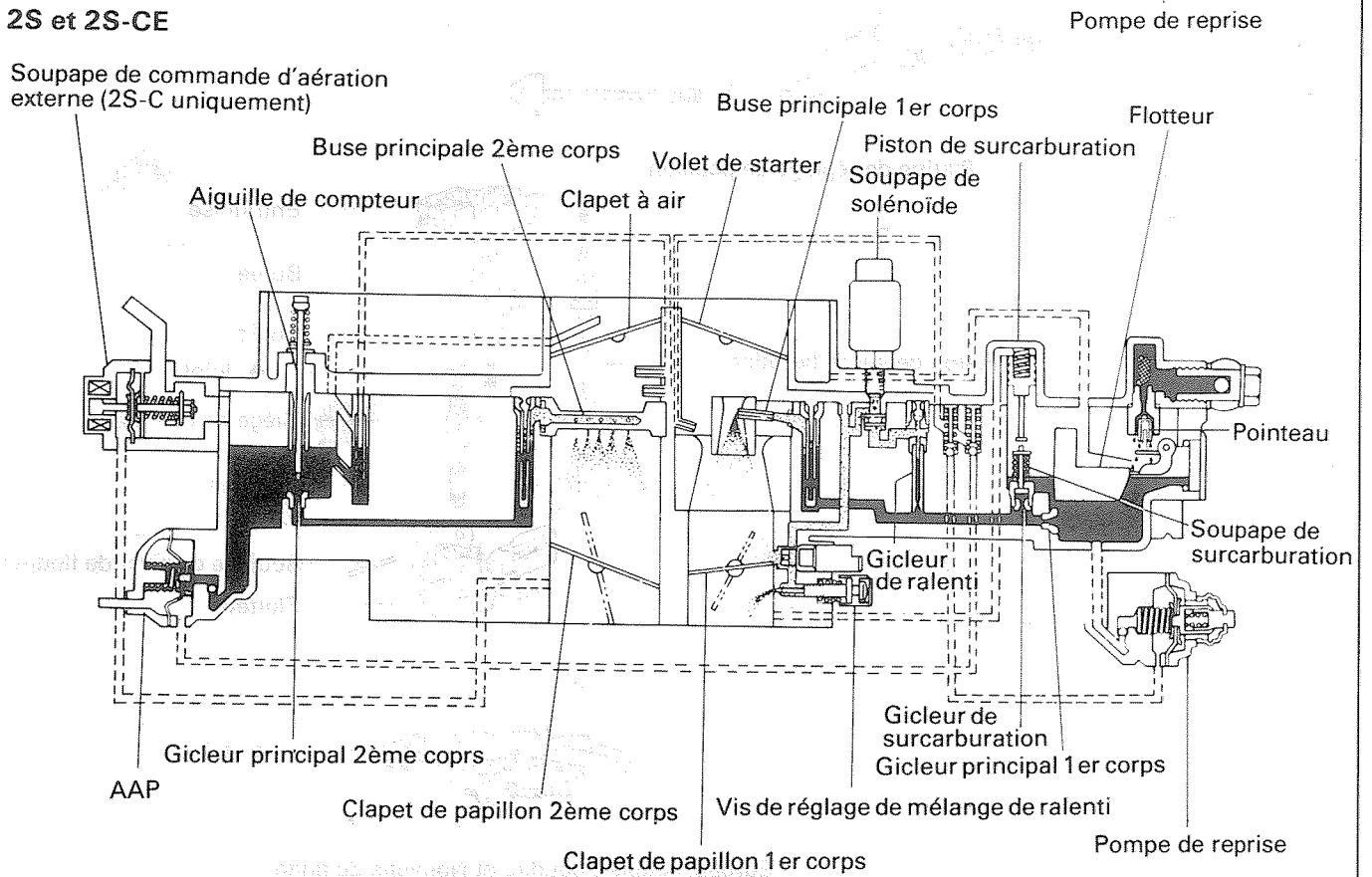
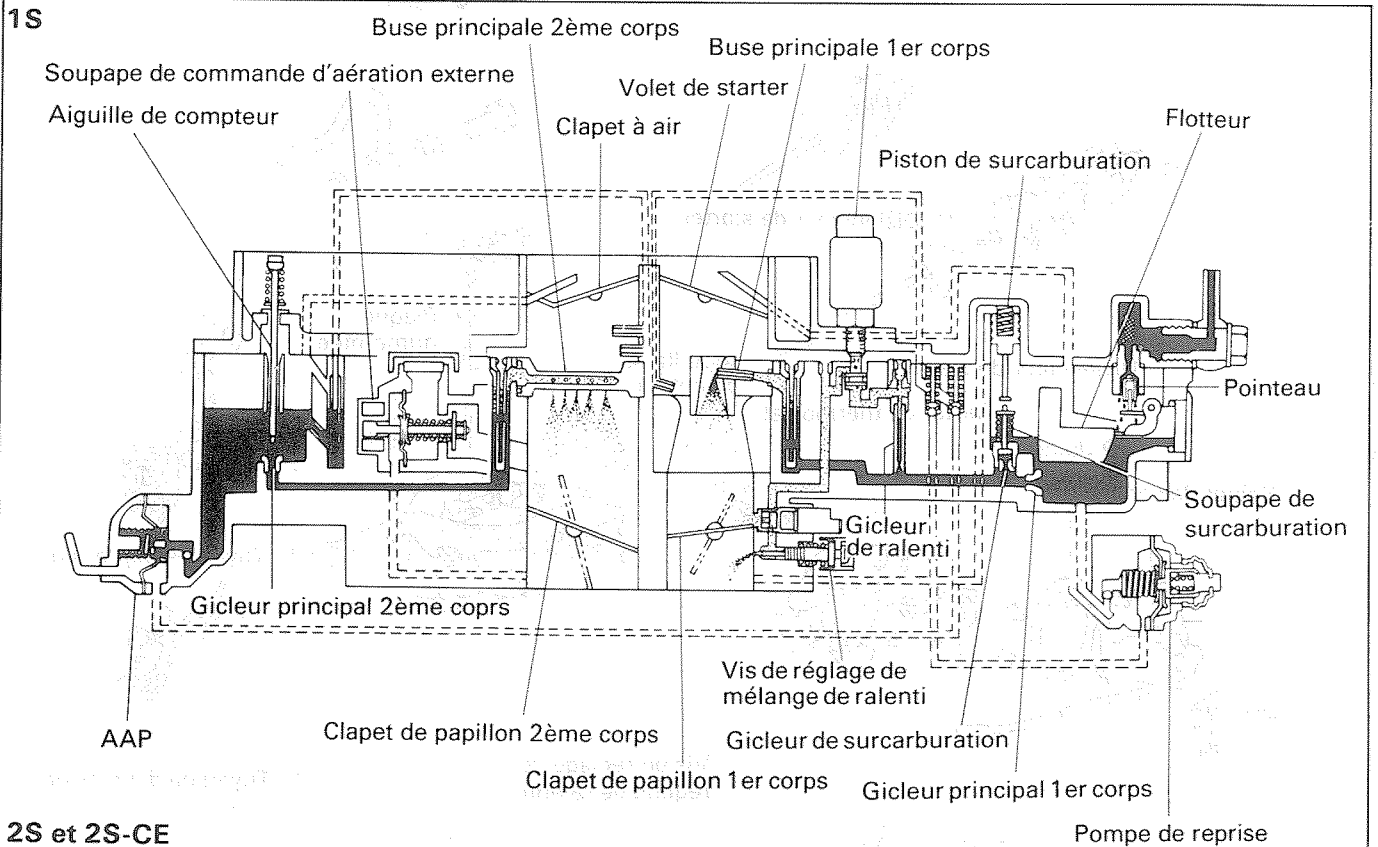
#### 19. VERIFIER ET REGLER LE REGIME DE RALENTI ACCELERE (Voir page MO-34)

#### 20. (2S-C) VERIFIER ET REGLER LE REGIME DE RALENTI (Voir page MO-27)

#### 21. (sauf 2S-C) VERIFIER ET REGLER LE REGIME ET LE MELANGE DE RALENTI (Voir page MO-30)

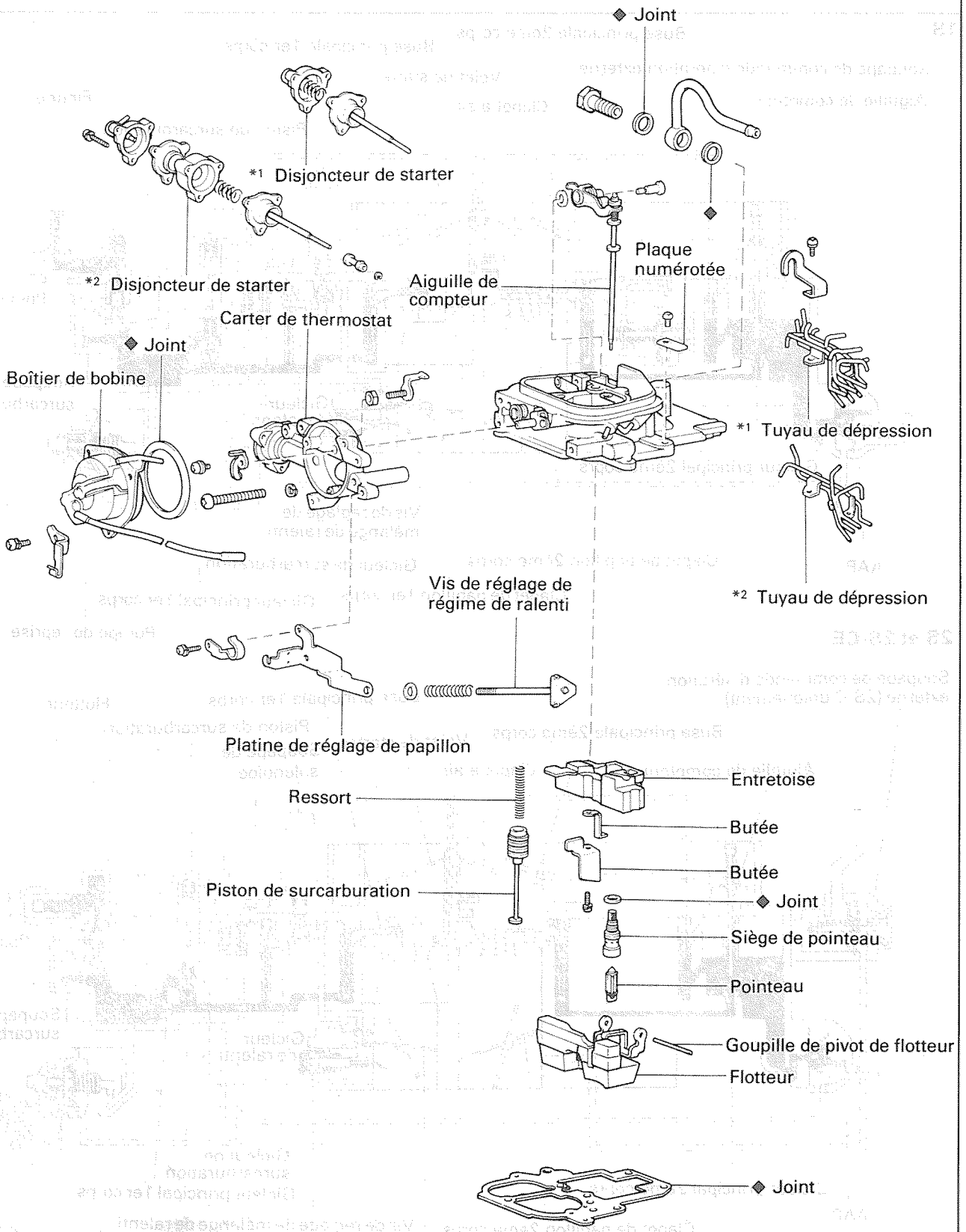
# CARBURATEUR

## CIRCUIT DU CARBURATEUR



PIECES CONSTITUTIVES

1S



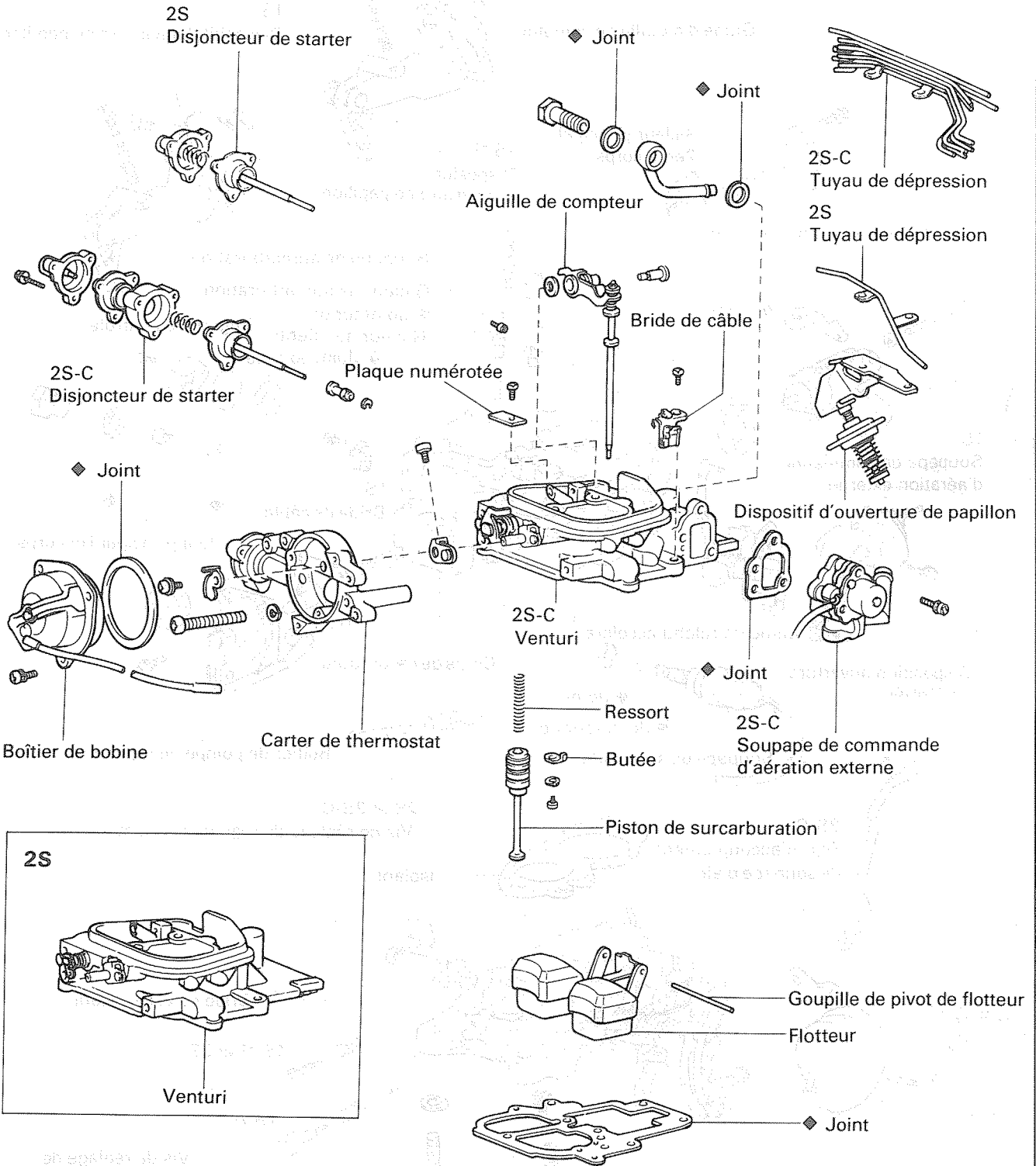
◆ Pièce non-réutilisable

\*1 Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande

\*2 Sauf Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande

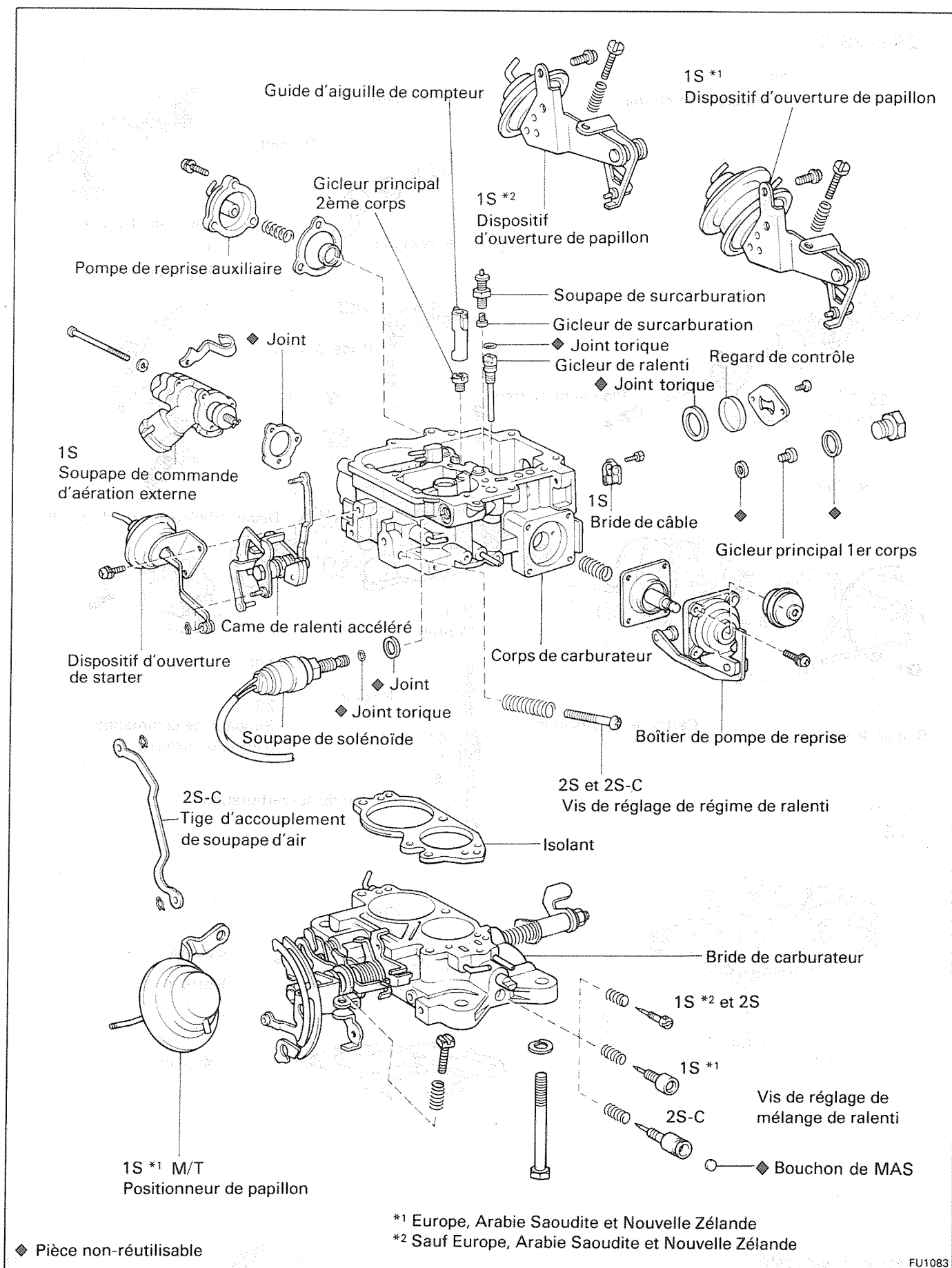
PIECES CONSTITUTIVES (suite)

2S et 2S-C



◆ Pièce non-réutilisable

PIECES CONSTITUTIVES (suite)



◆ Pièce non-réutilisable

\*1 Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande

\*2 Sauf Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande

**DEPOSE DU CARBURATEUR**

1. DEPOSER L'ENSEMBLE DE FILTRE A AIR
2. DESACCOUPLER LE CABLE D'ACCELERATEUR AU NIVEAU DU CARBURATEUR
3. DESACCOUPLER LE CABLE DE PAPILLON DANS LE CAS DE LA BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE
4. DEBRANCHER LA FICHE MULTIPRISES DU CARBURATEUR
5. DEBRANCHER LES CONDUITES SUIVANTES

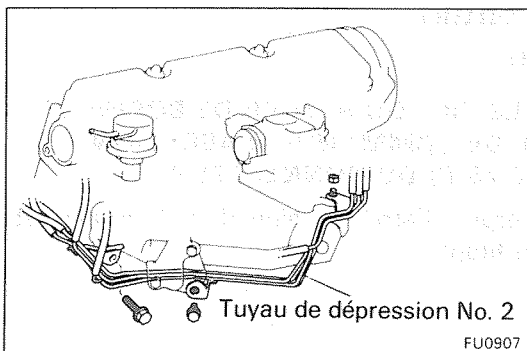
- (a) Conduite d'arrivée de carburant
- (b) Conduites anti-pollution

NOTE: Mettre des étiquettes sur les conduites anti-pollution avant de les débrancher afin de ne pas faire d'erreur lors du rebranchement.

- (c) (Avec soupape de commande d'aération externe)  
Conduite de commande d'aération externe

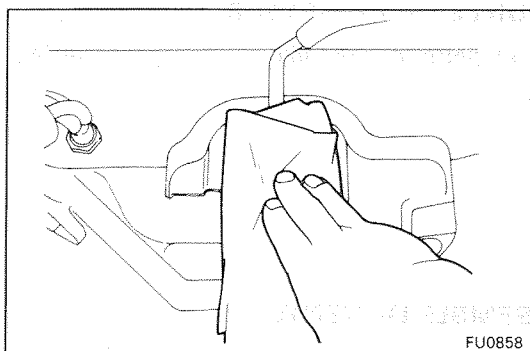
6. DEPOSER LE RESSORT DE RAPPEL D'ACCELERATEUR

7. (1S)  
DEPOSER LE TUYAU DE DEPRESSION NO. 2



8. DEPOSER LE CARBURATEUR

- (a) (1S)  
Retirer les écrous d'accouplement du carburateur.  
(2S- et 2S-C)  
Retirer les écrous d'accouplement du carburateur et retourner la platine du ressort.
- (b) Soulever le carburateur.
- (c) Boucher l'orifice du collecteur d'admission à l'aide d'un chiffon.



**DEMONTAGE DU CARBURATEUR**

(Voir pages AL-10 à 12)

Les instructions suivantes ont été établies de façon à ce que le travail ne soit effectué que sur un groupe de pièces à la fois. Ceci évitera la confusion entre des pièces d'aspect similaire mais appartenant à des sous-ensembles différents et se trouvant en même temps sur l'établi.

- (a) Ranger les pièces en ordre afin de faciliter le remontage.
- (b) Veiller à ne pas confondre ni perdre barrettes et ressorts.
- (c) Utiliser le nécessaire de tournevis du carburateur (SST).

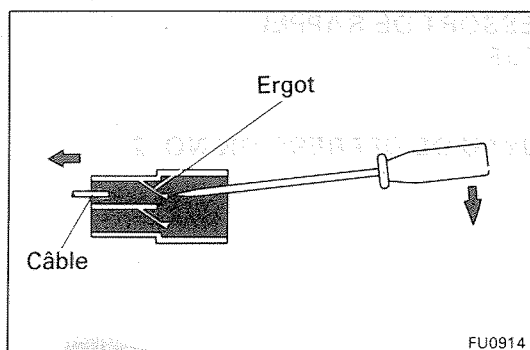
SST 09860-11011

**Démontage de Venturi**

(Voir pages AL-10,11)

**1. DEBRANCHER LES FILS DU BOITIER DE BOBINE ET DE LA SOUPAPE DE COMMANDE D'AERATION EXTERNE (1S ET 2S-C) DU CONNECTEUR**

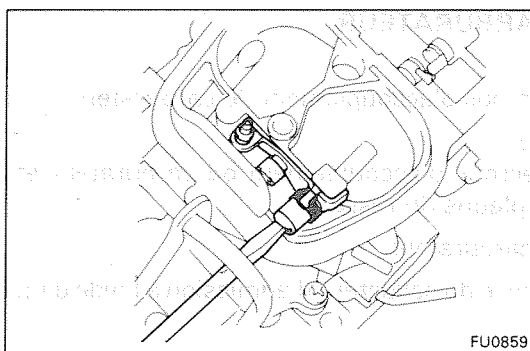
Faire levier sur l'ergot d'arrêt à l'aide d'un tournevis et retirer la borne en tirant.



FU0914

**2. DEPOSER L'AIGUILLE DU COMPTEUR**

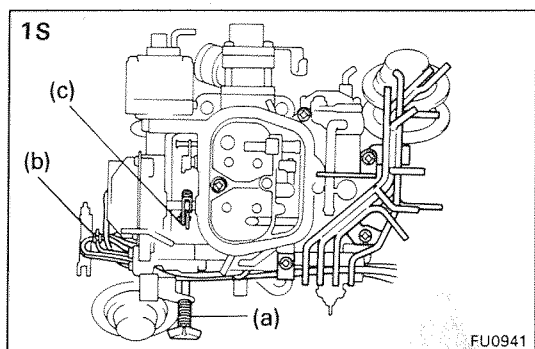
Desserrer l'écrou et déposer l'aiguille du compteur et les rondelles de plaque.



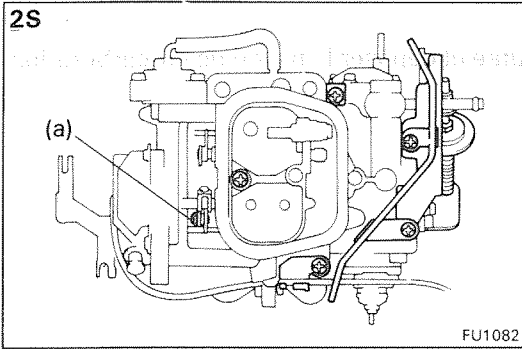
FU0859

**3. DEPOSER L'ENSEMBLE DE VENTURI (1S)**

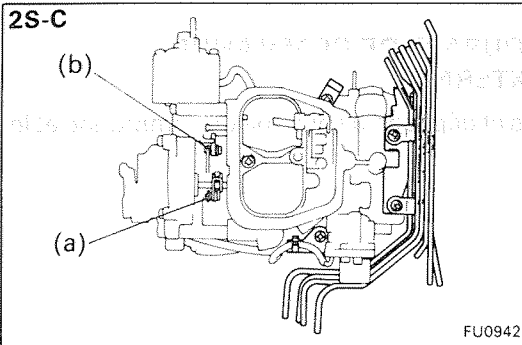
- (a) Déposer la vis de réglage de régime de ralenti.
- (b) Débrancher le câble de soupape de solénoïde au niveau de la platine de vis de réglage de papillon.
- (c) Déposer le circlip et désaccoupler la tringle de ralenti accéléré.
- (d) Déposer les cinq vis de venturi avec la bride de conduite d'alimentation et le tuyau de dépression No. 1.
- (e) Soulever le venturi et le joint hors du corps.
- (f) Déposer le joint de venturi.



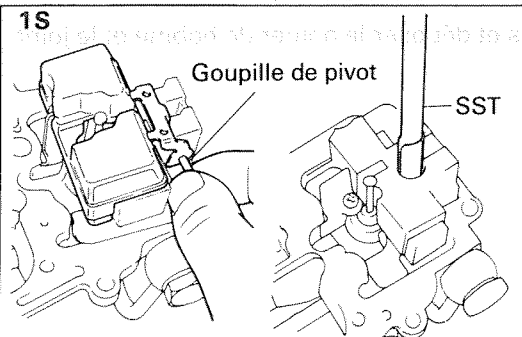
FU0941

**2S****(2S)**

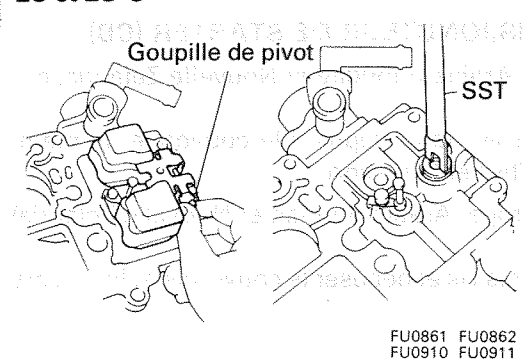
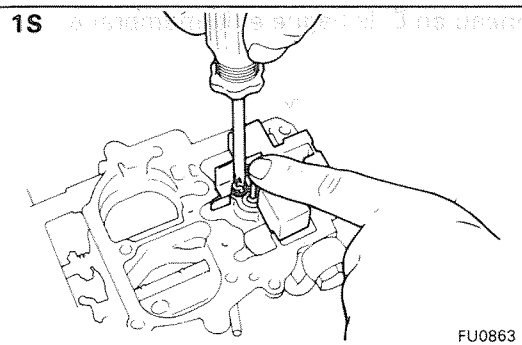
- (a) Déposer le circlip et désaccoupler la tringle de ralenti accéléré.
- (b) Déposer les cinq vis de venturi, le tuyau de dépression, la bride de câble et le dispositif d'ouverture de papillon.
- (c) Soulever le venturi solidaire du joint hors du corps.
- (d) Déposer le joint de venturi.

**2S-C****(2S-C)**

- (a) Déposer le circlip et désaccoupler la tringle de ralenti accéléré.
- (b) Déposer le circlip et désaccoupler la tringle d'accouplement de la soupape d'air.
- (c) Déposer les cinq vis de venturi, le tuyau de dépression, la bride de câble et le dispositif d'ouverture de papillon.
- (d) Soulever le venturi solidaire du joint hors du corps.
- (e) Déposer le joint de venturi.

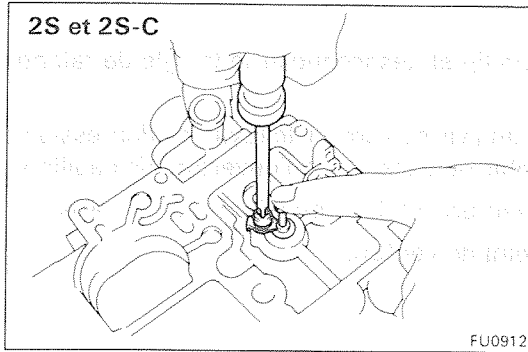
**1S****4. DEPOSER LE FLOTTEUR ET LE POINTEAU**

- (a) Déposer la goupille de pivot de flotteur, le flotteur et le sous-ensemble de pointeau.
- (b) Déposer le siège de pointeau et le joint.

**2S et 2S-C****1S****5. DEPOSER LE PISTON DE SURCARBURATION****(1S)**

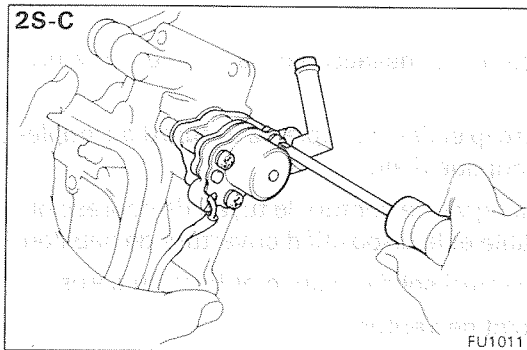
Retirer la vis, les deux butées, l'entretoise et déposer le piston de surcarburation et le ressort.





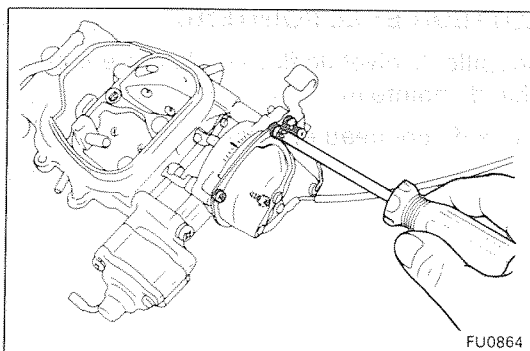
(2S et 2S-C)

Retirer la vis, la butée et déposer le piston de surcarburation et le ressort.



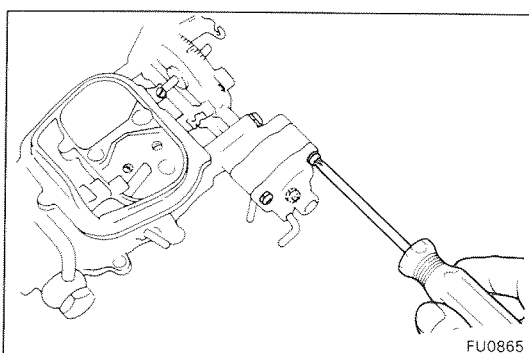
6. (2S-C)  
**DEPOSER LA SOUPAPE DE COMMANDE  
D'AERATION EXTERNE**

Retirer les trois vis et déposer la soupape de commande et le joint.



7. **DEPOSER LE BOITIER DE BOBINE**

Retirer les trois vis et déposer le boîtier de bobine et le joint.



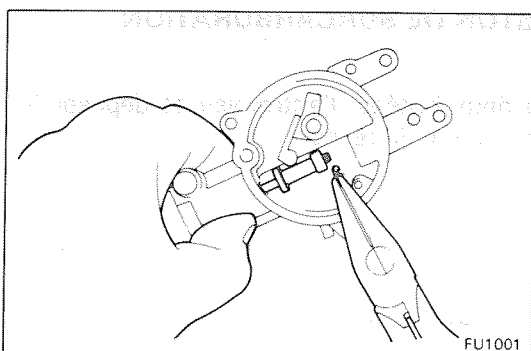
8. **DEPOSER LE DISJONCTEUR DE STARTER (CB)**

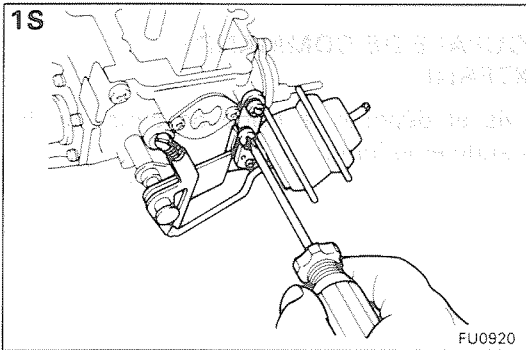
(a) [1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande) et 2S-C]

Retirer les trois vis et déposer le couvercle, la membrane, le boîtier et le ressort.

[1S (sauf Europe, Arabie Saoudit et Nouvelle Zélande) et 2S]

Retirer les trois vis et déposer le couvercle et le ressort.



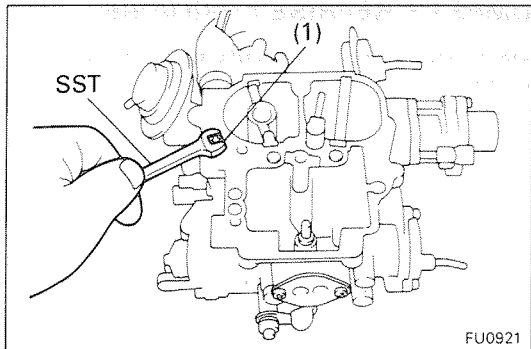


## Démontage du corps de carburateur

(Voir page AL-12)

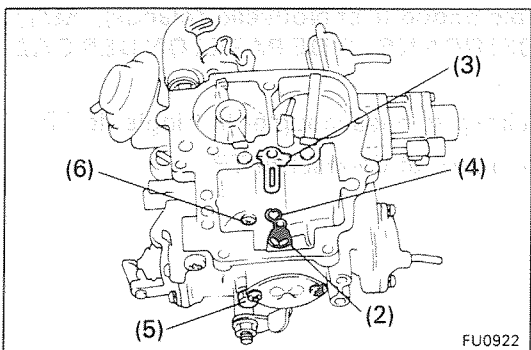
### 1. (1S) DEPOSER LE DISPOSITIF D'OUVERTURE DE PAPILLON

Retirer les deux vis et déposer le dispositif d'ouverture de papillon.



### 2. DEPOSER LES GICLEURS ET LA SOUPAPE DE SURCARBURATION

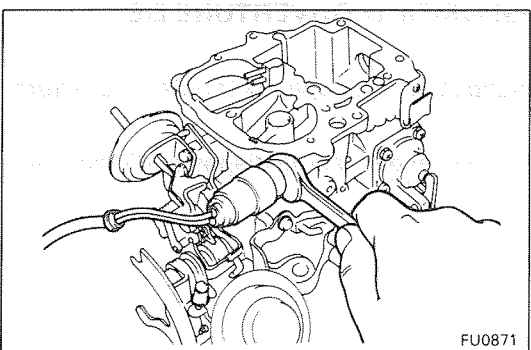
(a) Déposer le gicleur de ralenti (1) à l'aide du SST.  
SST 09922-00010



(b) Déposer la soupape de surcarburation solidaire du gicleur (2).

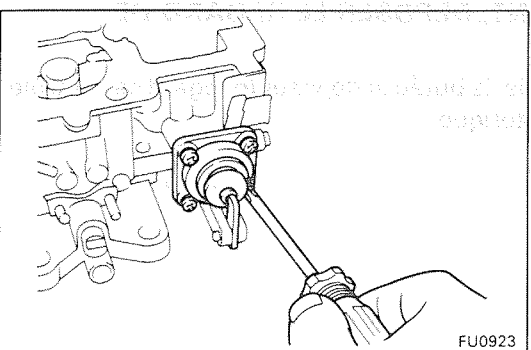
(c) Déposer le guide de l'aiguille de compte (3) ainsi que le gicleur principal 2ème corps (4).

(d) Retirer l'obturateur (5) ainsi que le gicleur principal 1er corps (6).



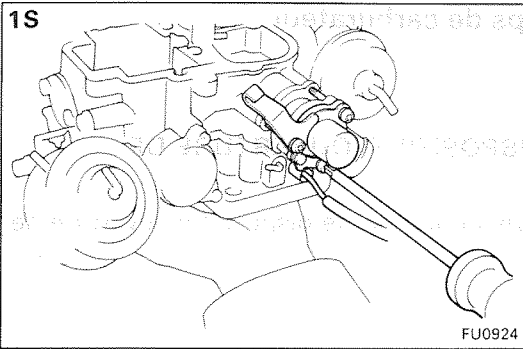
### 3. DEPOSER LA SOUPAPE DE COUPURE DE CARBURANT A SOLENOIDE

Déposer la soupape à solénoïde au niveau du corps du carburateur.



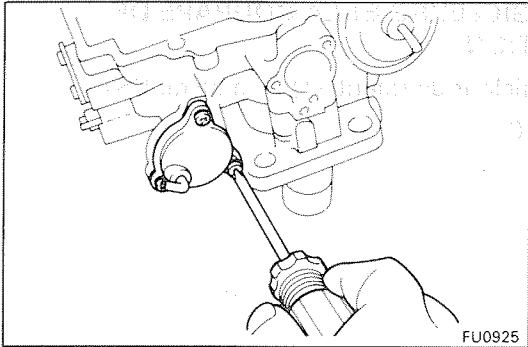
### 4. DEPOSER LA POMPE DE REPRISE

Déposer les quatre vis, le boîtier de pompe, la membrane ainsi que le ressort.



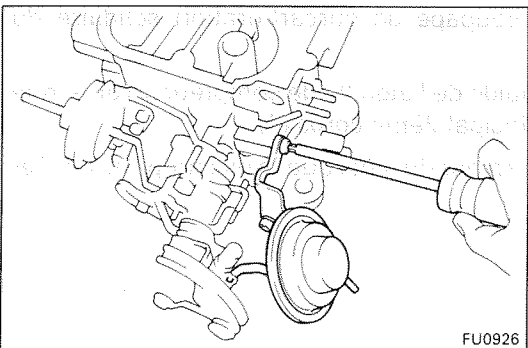
**5. (1S)  
DEPOSER LA SOUPAPE DE COMMANDE  
D'AERATION EXTERNE**

Retirer les trois vis et déposer la bride de conduite, la soupape de commande et le joint.



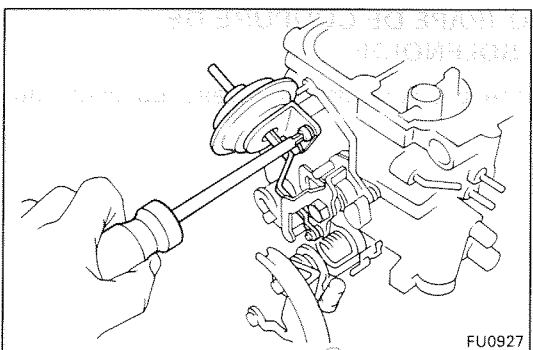
**6. DEPOSER LA POMPE DE REPRISE AUXILIAIRE**

Retirer les trois vis et déposer le couvercle de pompe, le ressort et la membrane.



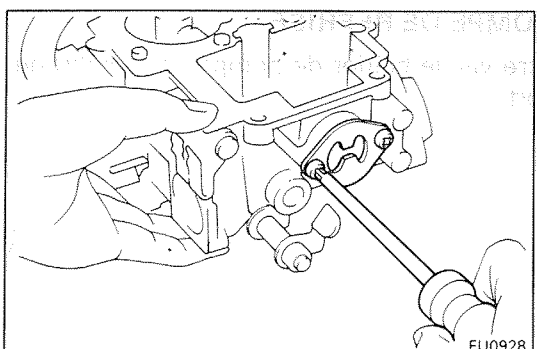
**7. [1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande), M/T]  
DEPOSER LE POSITIONNEUR DE PAILLON DES GAZ  
(TP)**

- (a) Dégager le circlip et désaccoupler la tringle de TP.
- (b) Retirer les deux vis et déposer le TP.



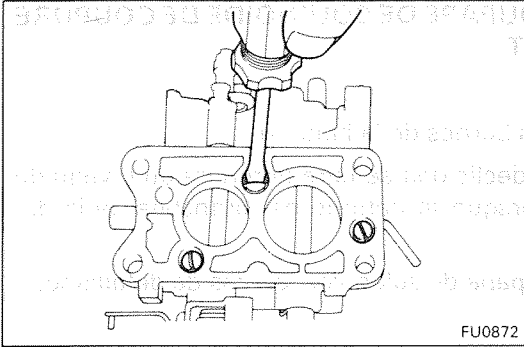
**8. DEPOSER LE DISPOSITIF D'OUVERTURE DE  
STARTER**

- (a) Chasser le circlip et désaccoupler la tringle d'ouverture de starter.
- (b) Retirer les deux vis et déposer le dispositif d'ouverture de starter.



**9. LE CAS ECHEANT, DEPOSER LE REGARD DE  
CONTROLE**

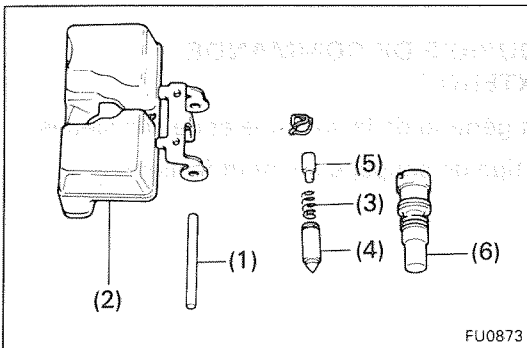
Retirer les deux vis, la butée et déposer le regard de contrôle ainsi que le joint torique.

**10. DESACCOUPLER LE CORPS ET LA BRIDE**

- (a) Retirer les trois vis.
- (b) Désaccoupler le corps et la bride.

**PROCEDE GENERAL DE NETTOYAGE****NETTOYER LES PIÈCES DEMONTEES AVANT TOUTE VERIFICATION**

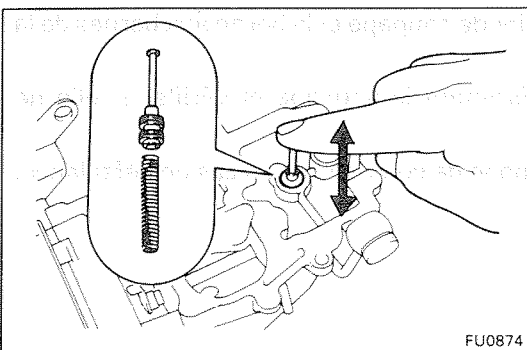
- (a) Laver et nettoyer les pièces moulées à l'aide d'une brosse douce et d'un produit de nettoyage du carburateur.
- (b) Décalaminer le clapet de papillon.
- (c) Laver entièrement les autres pièces dans le produit de nettoyage du carburateur.
- (d) Souffler toutes souillures et autres substances étrangères susceptibles de se trouver dans les gicleurs, les passages d'essence et les restrictions du corps.

**VERIFICATION DU CARBURATEUR****1. VERIFIER FLOTTEUR ET POINTEAU**

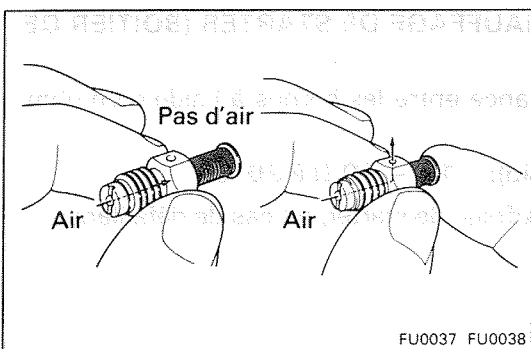
- (a) Vérifier le degré d'usure de la tige de pivotement (1) et voir s'il n'y a pas de fissures.
- (b) Vérifier si les lèvres du flotteur (2) ne sont pas cassées et vérifier s'il n'y a pas d'eau dans les orifices de tige de pivotement.
- (c) Vérifier s'il n'y a pas de cassures ni de déformation au niveau du ressort (3).
- (d) Vérifier l'état général et le degré d'usure du pointeau (4) et du plongeur (5).
- (e) Vérifier si la crépine (6) n'est pas couverte de rouille ni cassée.

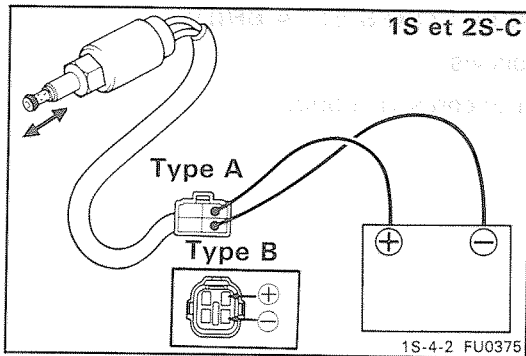
**2. VERIFIER LE PISTON DE SURCARBURATION**

Vérifier si le piston de surcarburation se meut facilement.

**3. VERIFIER LA SOUPAPE DE SURCARBURATION**

Vérifier si le mouvement d'ouverture/fermeture est correct.



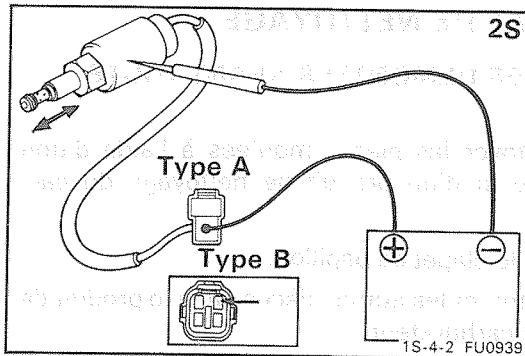


#### 4. VERIFIER LA SOUPAPE DE SOLENOIDE DE COUPURE DE CARBURANT

(1S et 2S-C)

- Brancher les bornes de la batterie.
- Un bruit de déclic doit se faire entendre au niveau du solénoïde lorsque la batterie est branchée, puis débranchée.

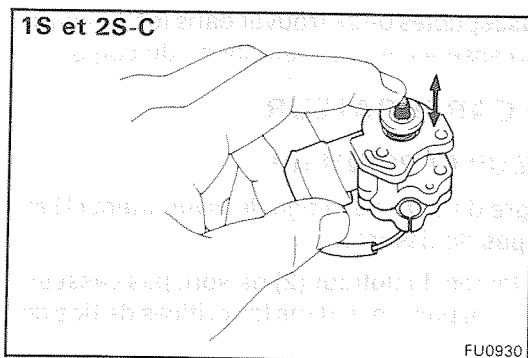
Remplacer la soupape de solénoïde, en cas de défaillance.



(2S)

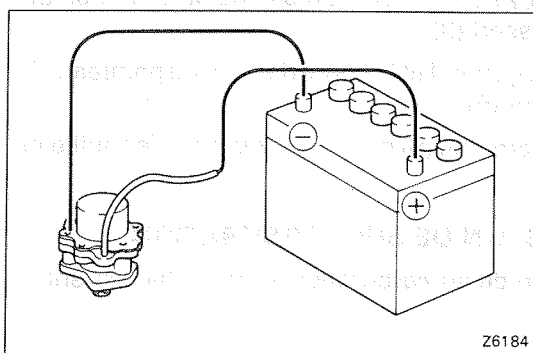
- Relier le boîtier de soupape et la borne aux bornes de la batterie.
- Un bruit de déclic doit se faire entendre lorsque la batterie est branchée, puis débranchée.

Remplacer la soupape de solénoïde, en cas de défaillance.



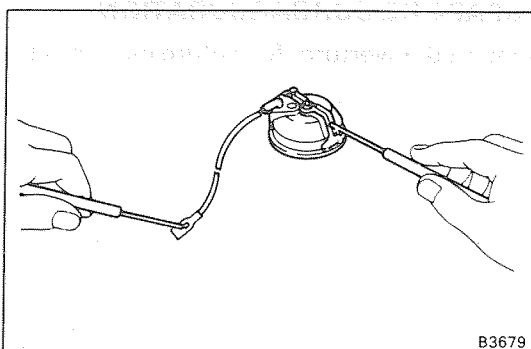
#### 5. (1S et 2S-C) VERIFIER LA SOUPAPE DE COMMANDE D'AERATION EXTERNE

- Vérifier l'état général de la soupape et de ses sièges.
- Vérifier si la tige de soupape se meut facilement.



- Relier le boîtier de soupape et la borne aux bornes de la batterie.
- Pousser légèrement la soupape et vérifier si elle ne revient pas.

Remplacer la soupape de commande, en cas de défaillance.



#### 6. VERIFIER LE CHAUFFAGE DE STARTER (BOITIER DE BOBINE)

Mesurer la résistance entre les bornes à l'aide d'un ohmètre.

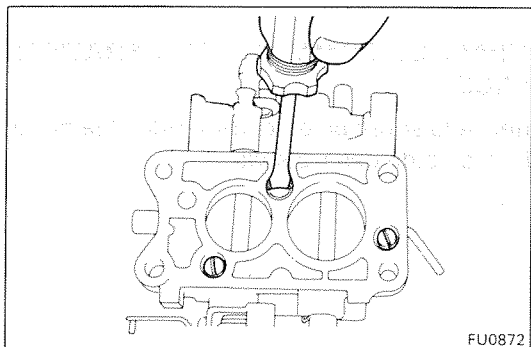
Résistance (à froid): 17 — 19 Ω à 20°C

Remplacer le chauffage de starter, en cas de défaillance.

**MONTAGE DU CARBURATEUR**

(Voir pages AL-10 à 12)

NOTE: Utiliser des joints et joints toriques neufs pendant tout le montage.



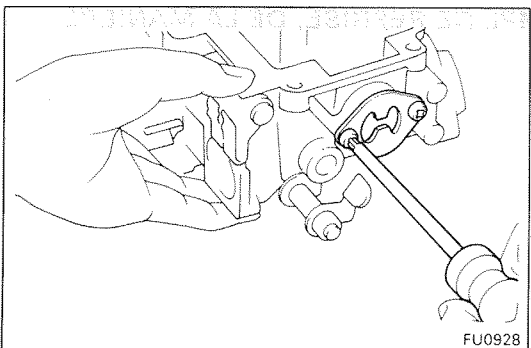
FU0872

**Montage du corps de carburateur**

(Voir page AL-12)

**1. MONTER LA CORPS DE CARBURATEUR ET LA BRIDE**

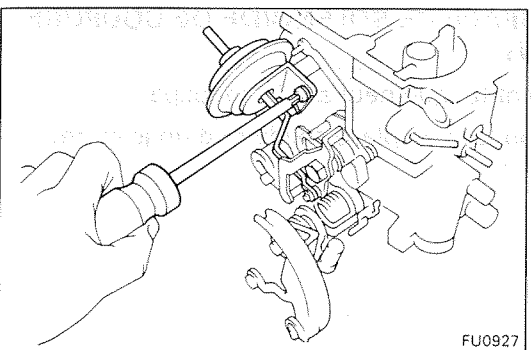
- (a) Présenter l'isolant et la bride en position sur le corps.
- (b) Poser les trois vis.



FU0928

**2. METTRE LE REGARD DE CONTROLE EN PLACE**

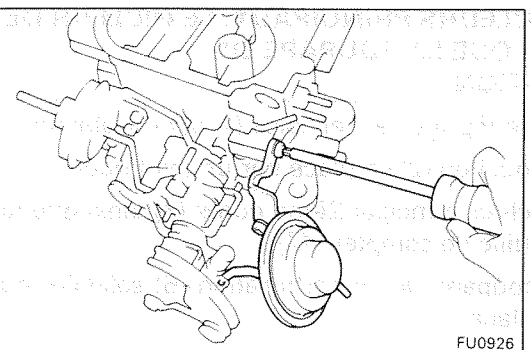
Poser un joint torique neuf et mettre le regard de contrôle en place avec la butée à l'aide des deux vis.



FU0927

**3. METTRE LE DISPOSITIF D'OUVERTURE DE STARTER EN PLACE**

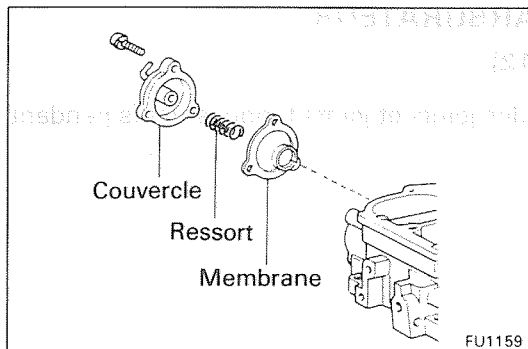
- (a) Mettre le dispositif d'ouverture de starter en place à l'aide des deux vis.
- (b) Accoupler la tringle d'ouverture de starter avec le circlip.



FU0926

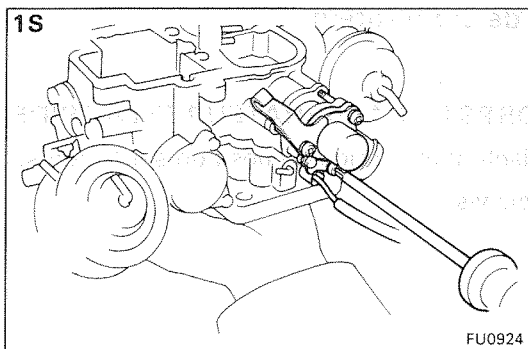
**4. [1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande) M/T] POSER LE POSITIONNEUR DE PAPIILLON DES GAZ (TP)**

- (a) Poser le TP à l'aide des deux vis.
- (b) Accoupler la tringle de TP avec le circlip.



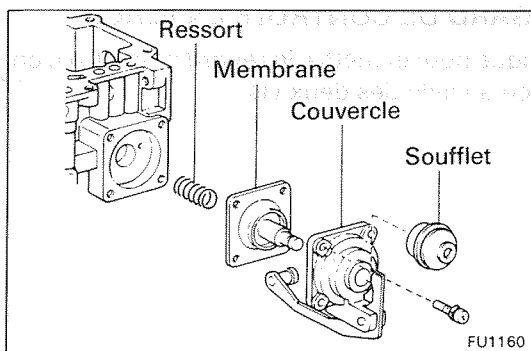
**5. POSER LA POMPE DE REPRISE AUXILIAIRE, DE LA MANIERE DECRITE CI-DESSOUS:**

- (a) Membrane
- (b) Ressort
- (c) Couvercle
- (d) Vis



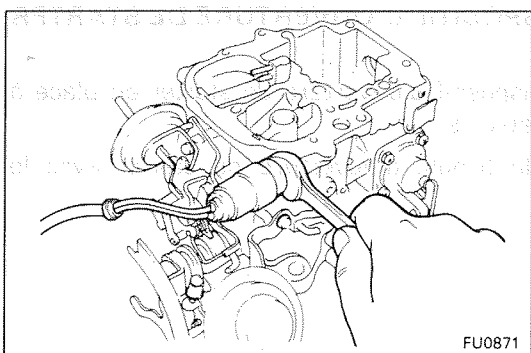
**6. (1S) METTRE LA SOUPE DE COMMANDE D'AERATION EXTERNE EN PLACE**

Poser le joint et mettre la soupape de commande et la bride de conduite en place à l'aide des trois vis.



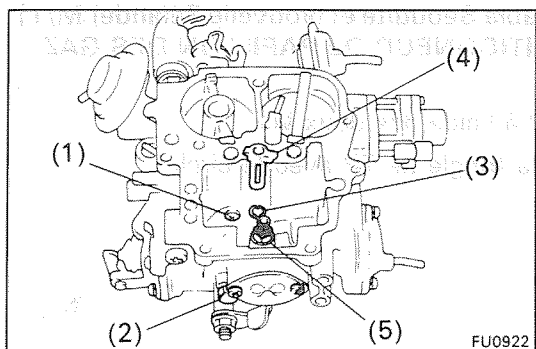
**7. POSER LA POMPE DE REPRISE, DE LA MANIERE SUIVANTE:**

- (a) Ressort
- (b) Membrane
- (c) Couvercle
- (d) Soufflet
- (e) Vis



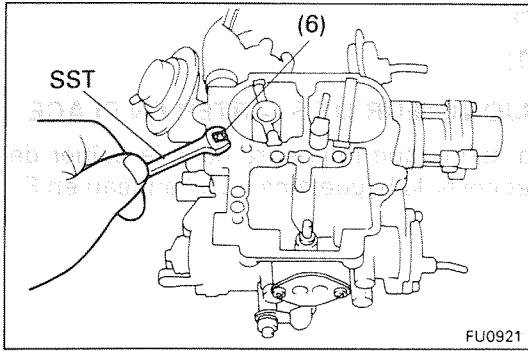
**8. POSER LA SOUPE DE SOLENOIDE DE COUPURE DE CARBURANT**

- (a) Poser un joint torique neuf sur la soupape.
- (b) Mettre la soupape en place solidaire d'un joint neuf.

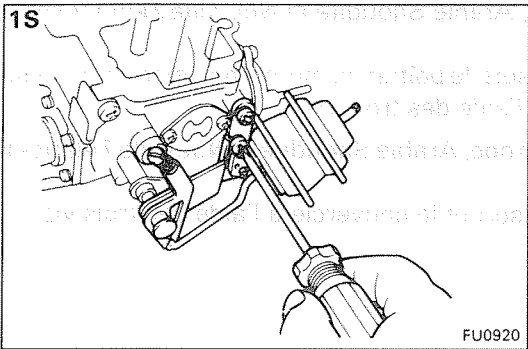


**9. POSER LES GICLEURS PRINCIPAUX, LE GICLEUR DE RALENTI AINSI QUE LA SOUPE DE SURCARBURATION**

- (a) Poser le gicleur principal 1er corps (1) sur un joint neuf.
- (b) Mettre le bouchon (2) en place sur un joint neuf.
- (c) Poser le gicleur principal 2ème corps (3) ainsi que le guide d'aiguille de compteur (4).
- (d) Mettre la soupape de surcarburation (5) solidaire du gicleur en place.

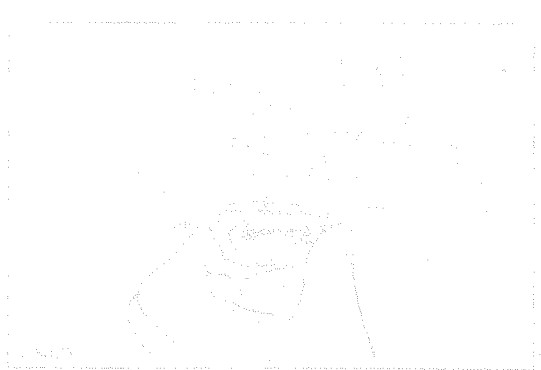
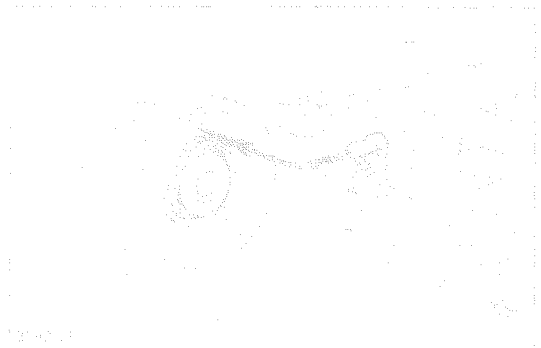
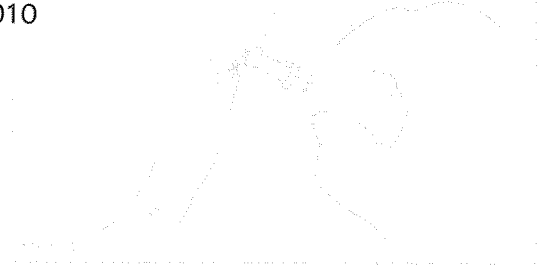


- (e) Poser un joint torique neuf sur le gicleur de ralenti.
- (f) Mettre le gicleur de ralenti (6) en place à l'aide du SST. SST 09922-00010

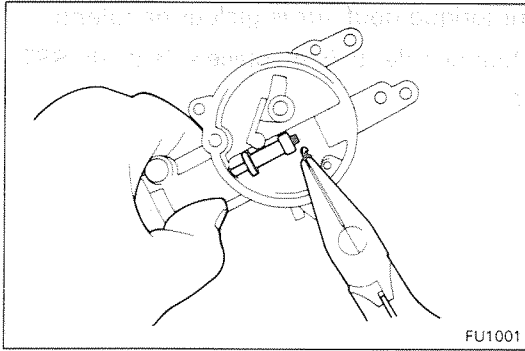


**10. (1S) METTRE LE DISPOSITIF D'OUVERTURE DE PAPILLON EN PLACE**

- (a) Mettre le dispositif d'ouverture de papillon en place à l'aide des deux vis.
- (b) Accoupler la tringle d'ouverture de papillon avec le circlip.





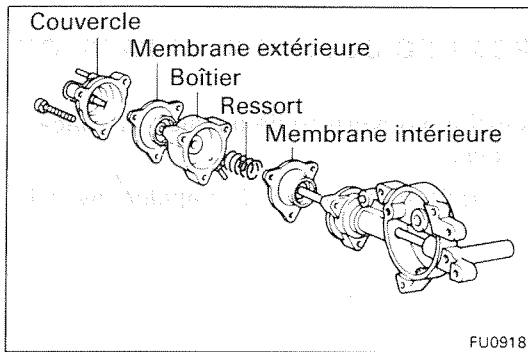


### Montage de venturi

(Voir pages AL-10, 11)

#### 1. METTRE LE DISJONCTEUR DE STARTER EN PLACE

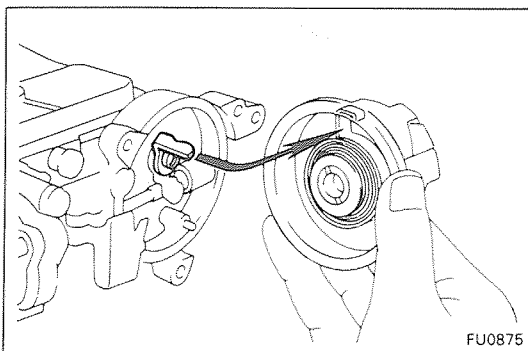
- (a) Introduire la membrane intérieure dans le boîtier de thermostat et poser la bague ainsi que l'anneau en E.



- (b) [1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande) et 2S-C]  
Poser le ressort, le boîtier, la membrane extérieure et le couvercle à l'aide des trois vis.

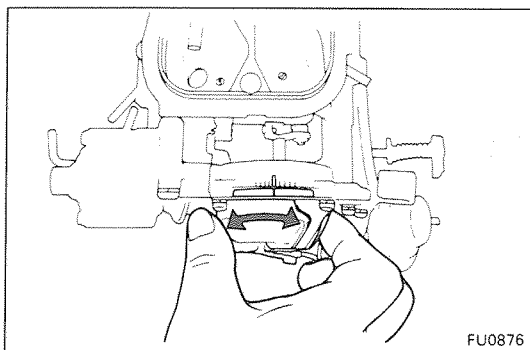
[1S (sauf Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande) et 2S]

Poser le ressort et le couvercle à l'aide des trois vis.



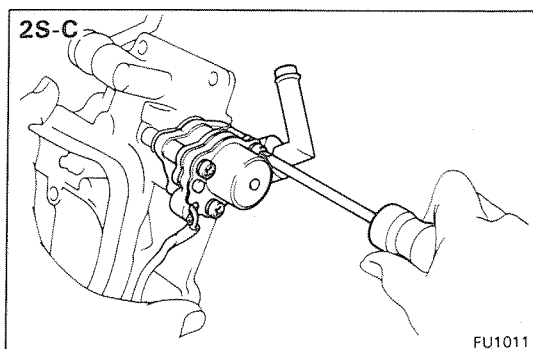
#### 2. METTRE LE BOITIER DE BOBINE EN PLACE

- (a) Poser un joint neuf.
- (b) Faire coïncider le ressort bilame avec la manette de starter et poser le boîtier de bobine.



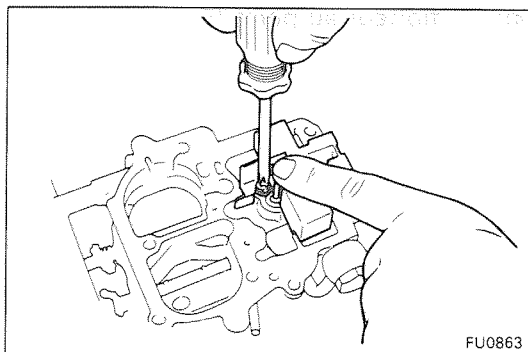
- (c) Faire coïncider le trait central du boîtier de thermostat avec le trait du boîtier de bobine et serrer les trois vis avec la plaque.

- (d) Vérifier le fonctionnement du volet de starter.



#### 3. (2S-C) METTRE LA SOUPAPE DE COMMANDE D'AERATION EXTERNE EN PLACE

Poser le joint et mettre la soupape de commande en place à l'aide des trois vis.

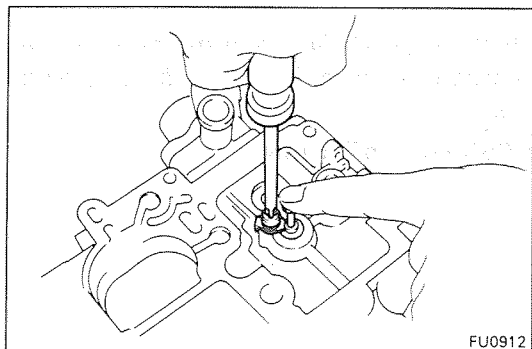


FU0863

#### 4. METTRE LE PISTON DE SURCARBURATION EN PLACE

(1S)

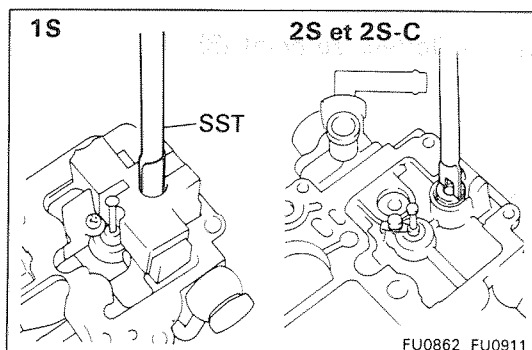
- (a) Poser le ressort de piston de surcarburation et le piston dans l'alésage.
- (b) Poser l'entretoise et les deux butées à l'aide de la vis.



FU0912

(2S et 2S-C)

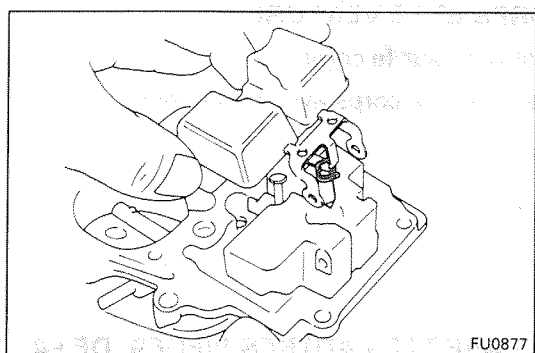
- (a) Poser le ressort de piston de surcarburation et le piston dans l'alésage.
- (b) Poser la butée à l'aide de la vis.



FU0862 FU0911

#### 5. METTRE LE SIEGE DE POINTEAU EN PLACE

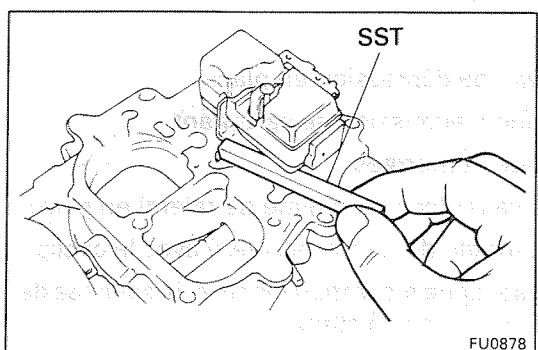
Mettre le siège de pointeau en place sur l'arrivée de carburant avec un joint neuf.



FU0877

#### 6. METTRE LE FLOTTEUR ET LE POINTEAU EN PLACE

- (a) Accrocher le câble du pointeau à la lèvres du flotteur.
- (b) Poser le flotteur et l'immobiliser à l'aide de la goupille de pivot.



FU0878

#### 7. REGLER LA POSITION DU FLOTTEUR

- (a) Laisser le flotteur pendre de son propre poids. Vérifier le jeu entre l'extrémité supérieure du flotteur et le venturi à l'aide d'un SST.

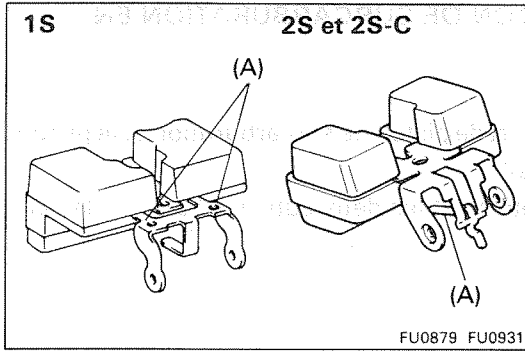
SST 09240-00014

Position haute de flotteur:

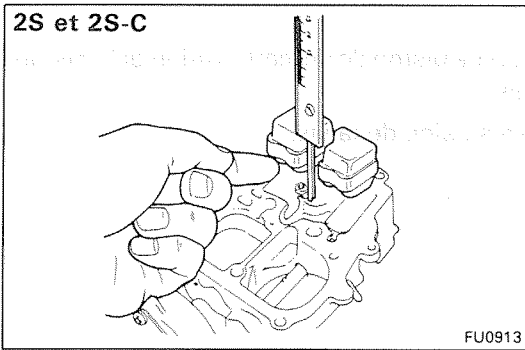
1S 5,5 mm

2S et 2S-C 10,2 mm

NOTE: Il ne doit pas y avoir de joint sur le venturi lors de la mesure.

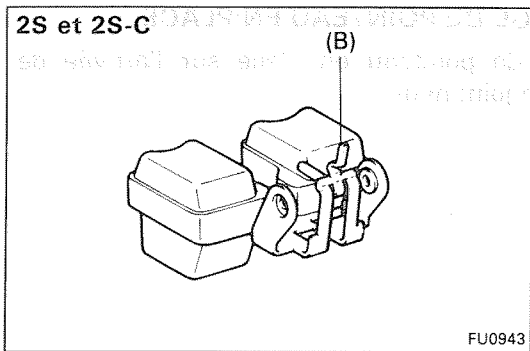


(b) Régler en pliant le flotteur au point (A).

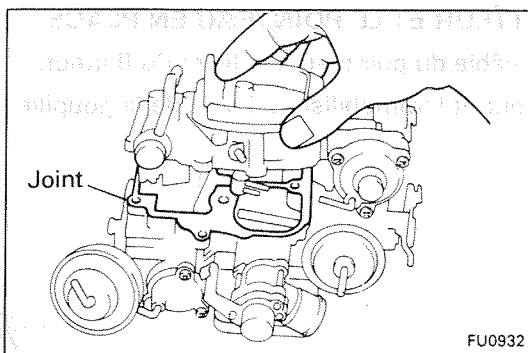


(c) (2S et 2S-C)  
Soulever le flotteur et vérifier la distance entre le venturi et la partie inférieure du flotteur à l'aide d'un pied à coulisse.

Position basse de flotteur: 47,1 mm

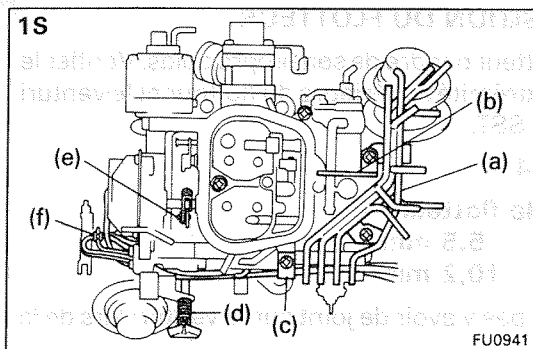


(d) (2S et 2S-C)  
Régler en pliant le flotteur au point (B).



## 8. MONTER LE CORPS ET LE VENTURI

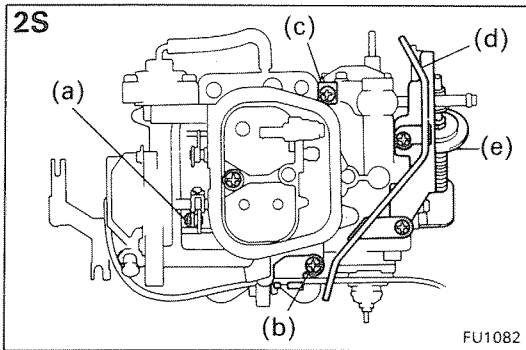
- Poser un joint neuf sur le corps.
- Monter le venturi et le corps avec précaution.



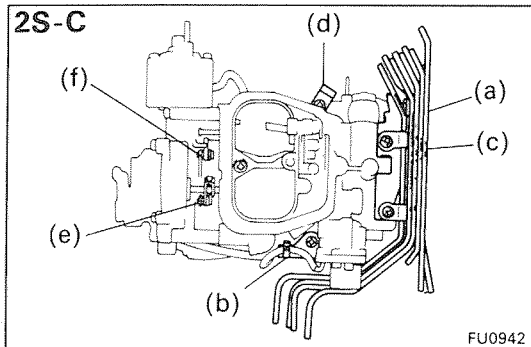
## 9. POSER CINQ VIS AVEC LES AUTRES PIECES, DE LA MANIERE SUIVANTE:

(1S)

- Mettre le tuyau de dépression en place.
- Poser la platine d'admission de carburant.
- Poser la plaque numérotée.
- Mettre la vis de réglage de régime de ralenti en place.
- Accoupler la tringle de ralenti accéléré avec le circlip.
- Accoupler la soupape d'aération externe, la soupape de solénoïde et les câbles de starter.

**(2S)**

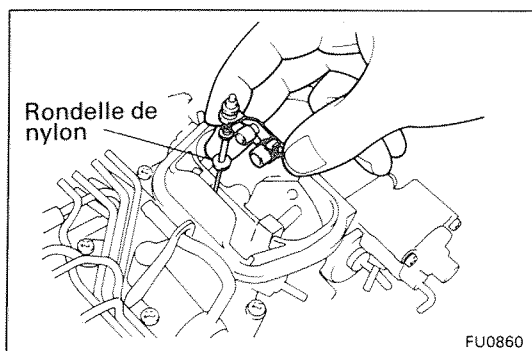
- (a) Mettre le tuyau de dépression en place.
- (b) Poser la bride de câble.
- (c) Mettre la plaque numérotée en place.
- (d) Accoupler la tringle de ralenti accéléré avec le circlip.
- (e) Mettre le dispositif d'ouverture de papillon en place.

**(2S-C)**

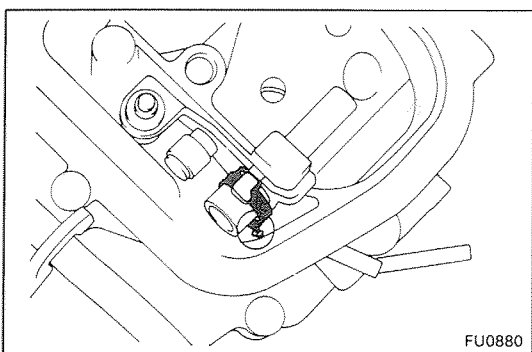
- (a) Mettre le tuyau de dépression en place.
- (b) Poser la bride de câble.
- (c) Mettre le dispositif d'ouverture de papillon en place.
- (d) Poser la plaque numérotée.
- (e) Accoupler la tringle de ralenti accéléré avec le circlip.
- (f) Accoupler la tringle d'accouplement de soupape d'air avec le circlip.

**10. METTRE L'AIGUILLE DU COMPTEUR EN PLACE**

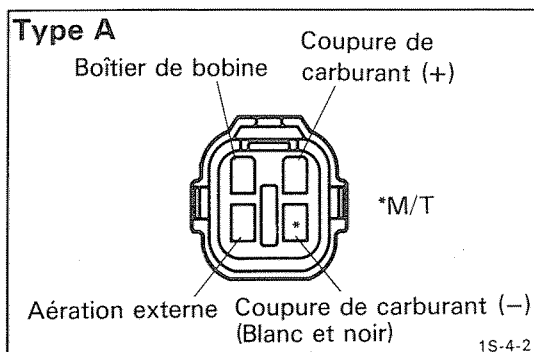
- (a) Introduire l'aiguille du compteur dans le venturi avec la rondelle de nylon.



- (b) Accrocher l'extrémité du ressort à l'orifice.
- (c) Serrer la vis avec la rondelle d'acier.

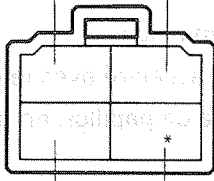
**11. BRANCHER LES FILS DU BOITIER DE BOBINE ET DE LA SOUPAPE DE COMMANDE D'AERATION EXTERNE (1S ET 2S-C) SUR LE CONNECTEUR**

- (a) Enfoncer la borne jusqu'à ce qu'elle soit solidement fixée à l'ergot.
- (b) Tirer sur le câble pour s'assurer que la fixation est solide.



Type B

Boîtier de bobine Coupure de carburant (+)



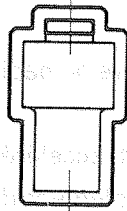
\*Arabie Saoudite  
M/T

Aération externe Coupure de carburant (-)  
(Blanc et noir)

H-4-2

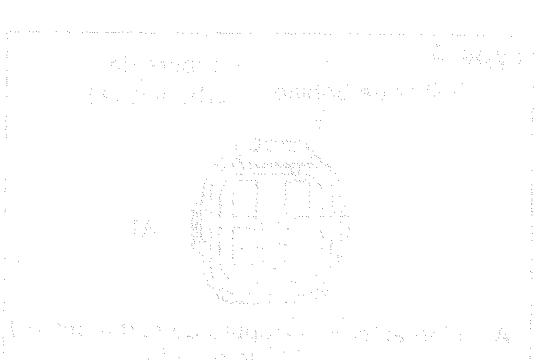
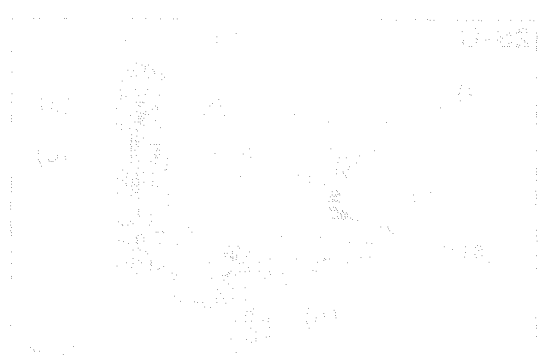
Type C

Boîtier de bobine



Coupure de carburant

H-2-2



## REGLAGE DU CARBURATEUR

NOTE: Utiliser les SST 09240-00014 et 09240-00020 pour effectuer les réglages.

## 1. VERIFIER ET REGLER L'OUVERTURE DU CLAPET DE PAPILLON

(a) Ouvrir à fond le clapet de papillon 1er corps et vérifier son angle d'ouverture.

Angle standard:  $90^\circ$  par rapport à l'horizontale

(b) Régler en pliant le levier de butée de papillon 1er corps.

(c) Abaisser le levier de blocage de papillon 2ème corps, ouvrir à fond le clapet de papillon et vérifier l'angle d'ouverture du clapet de papillon 2ème corps.

Angle standard:  $89 - 91^\circ$  par rapport à l'horizontale

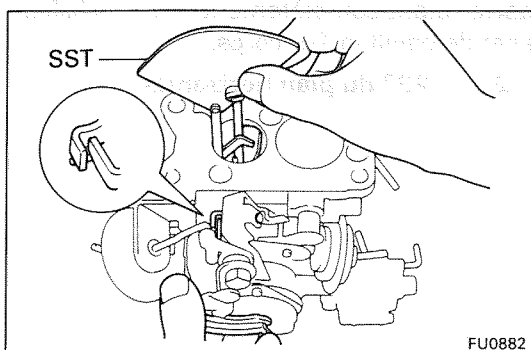
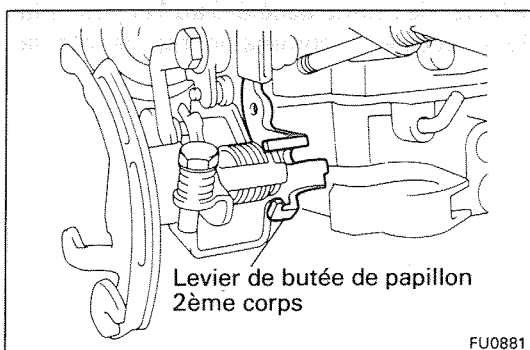
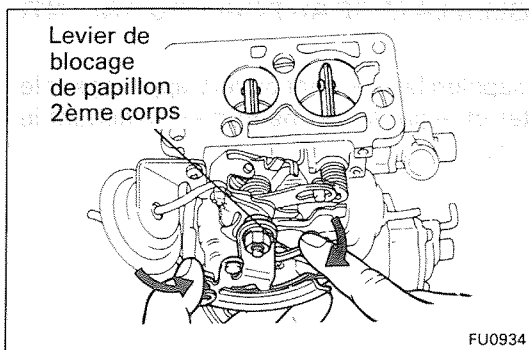
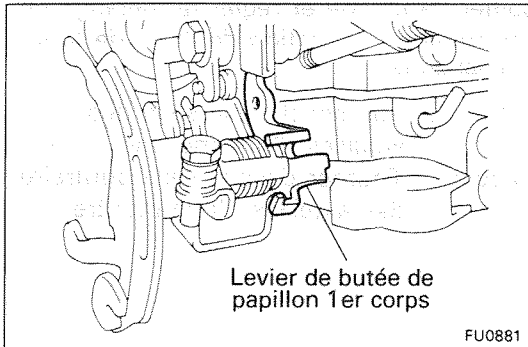
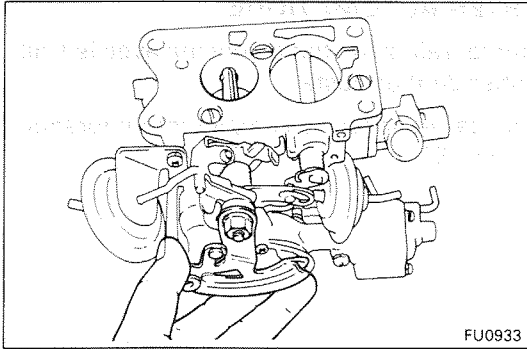
(d) Régler en pliant le levier de blocage de papillon 2ème corps.

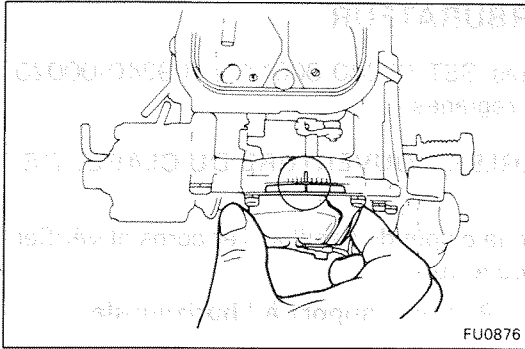
## 2. VERIFIER L'ANGLE DE CONTACT DE DEUXIEME CORPS

Vérifier l'ouverture du clapet de papillon 1er corps au moment précis où le clapet de papillon 2ème corps commence à s'ouvrir.

Angle standard:  $59^\circ$  par rapport à l'horizontale

NOTE: Il n'est pas nécessaire de régler l'angle de contact de deuxième corps.

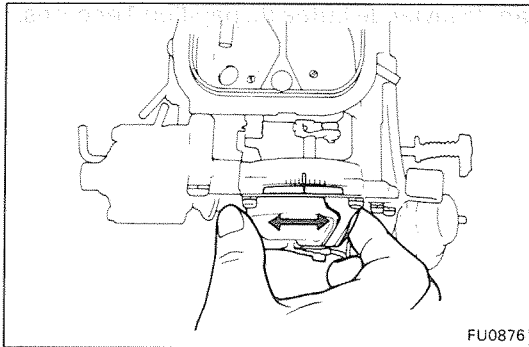




### 3. REGLER LE STARTER AUTOMATIQUE

- (a) Faire coïncider le trait du boîtier de bobine avec le trait central du boîtier de thermostat.

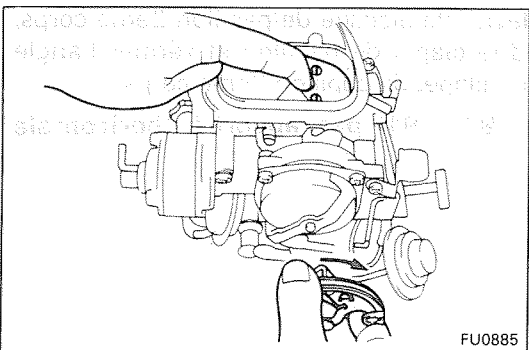
NOTE: Le volet de starter se ferme complètement lorsque la température atteint 15°C.



- (b) Tourner le boîtier de bobine et régler le mélange de démarrage du moteur en fonction de l'état de fonctionnement du véhicule.

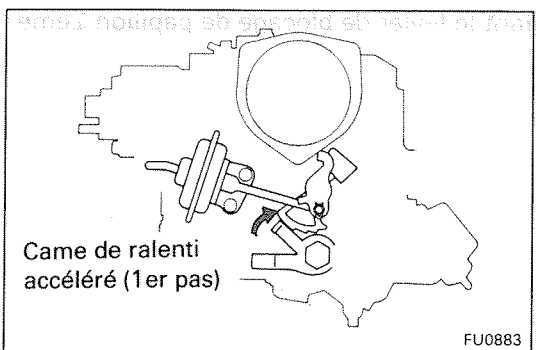
Trop riche ..... Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre

Trop pauvre..... Tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre

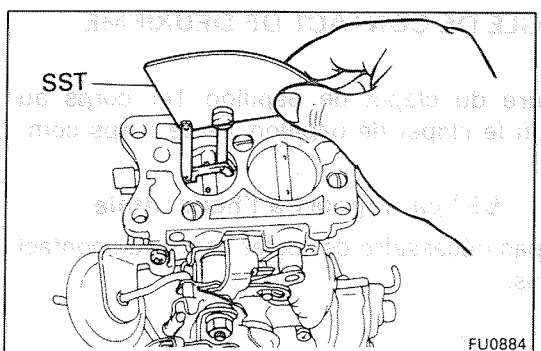


### 4. VERIFIER ET REGLER LA MISE AU POINT DU RALENTI ACCELERE

- (a) Maintenir le papillon légèrement ouvert, appuyer sur le volet de starter et le garder fermé tout en relâchant le papillon des gaz.



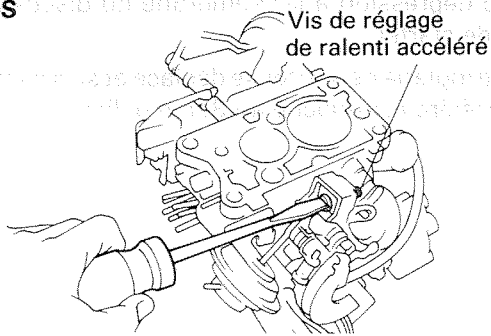
- (b) Positionner le levier de ralenti accéléré au 1er pas de la came de ralenti accéléré, comme le représente la figure.



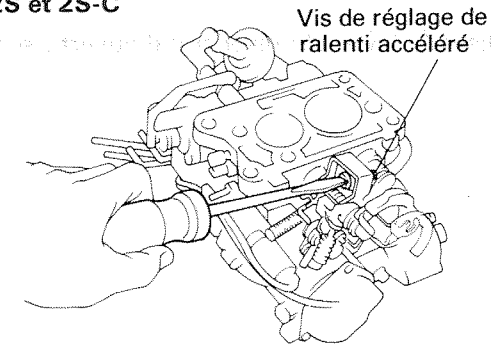
- (c) Le volet de starter étant complètement fermé, vérifier l'angle du clapet de papillon 1er corps.

Angle standard: 20 — 22° du plan horizontal

1S

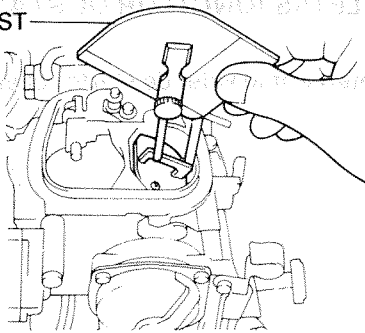


2S et 2S-C

FU0935  
FU0936

- (d) Régler à l'aide de la vis de réglage de ralenti accéléré.

SST



FU0891

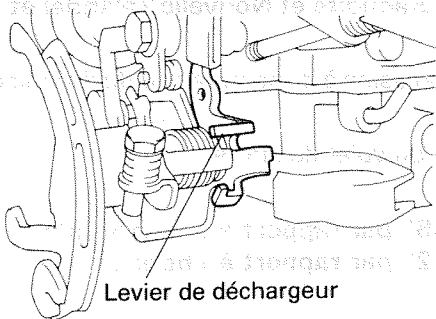
## 5. VERIFIER ET REGLER LE DECHARGEUR

- (a) Ouvrir complètement le papillon 1er corps et vérifier l'angle du volet de starter.

Angle standard:

- |            |                                      |
|------------|--------------------------------------|
| 1S         | 41 – 43° par rapport à l'horizontale |
| 2S et 2S-C | 44 – 48° par rapport à l'horizontale |

- (b) Régler en pliant le levier de déchargeur.

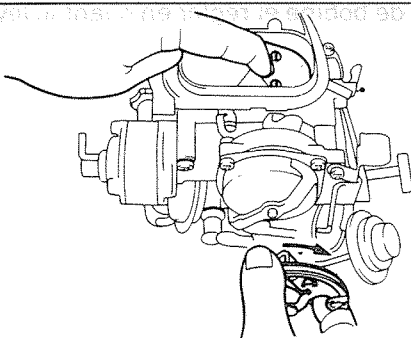


FU0881

## 6. VERIFIER ET REGLER LE DISPOSITIF D'OUVERTURE DE STARTER

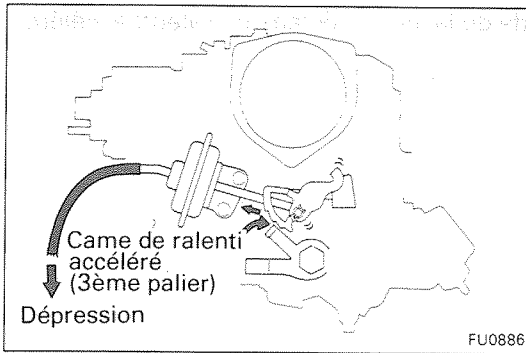
- (a) Positionner la came de ralenti accéléré.

Maintenir le papillon légèrement ouvert, pousser le volet de starter et le garder fermé tout en relâchant le papillon des gaz.

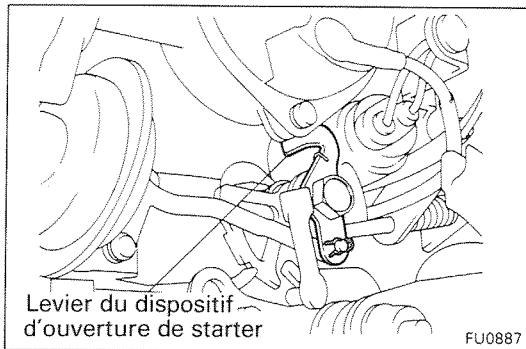


FU0885

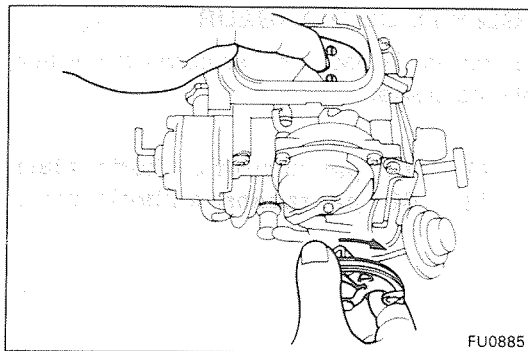




- (b) Imposer une dépression à la membrane du dispositif d'ouverture de starter.
- (c) Vérifier si la tringlerie de starter se déplace et si la came de ralenti accéléré est relâché au 3ème palier.

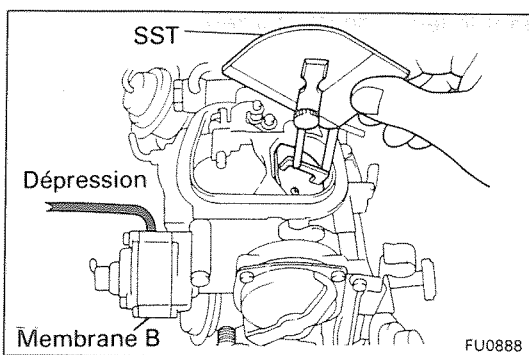


- (d) Régler en pliant le levier du dispositif d'ouverture de starter.



#### 7. VERIFIER ET REGLER LE DISJONCTEUR DE STARTER (CB)

NOTE: Fermer complètement le volet de starter et vérifier l'angle d'ouverture.

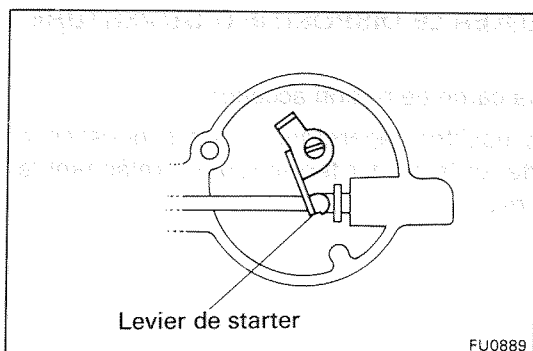


#### [1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande) et 2S-C]

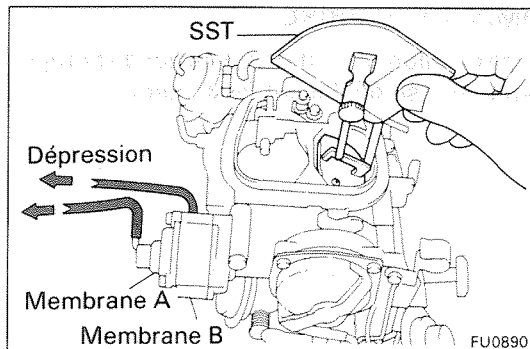
- (a) Imposer une dépression à la membrane B du disjoncteur de starter.
- (b) Mesurer l'angle du volet de starter.

#### Angle standard:

1S 36 – 38° par rapport à l'horizontale  
2S-C 40 – 42° par rapport à l'horizontale



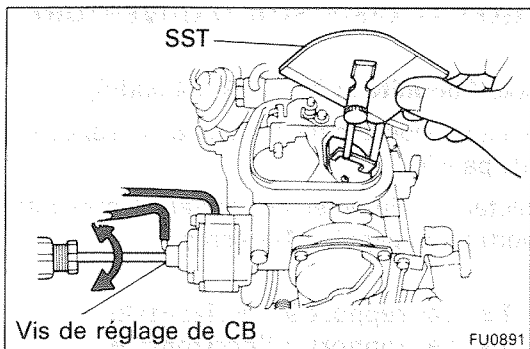
- (c) Déposer le boîtier de bobine et régler en pliant le levier de starter.



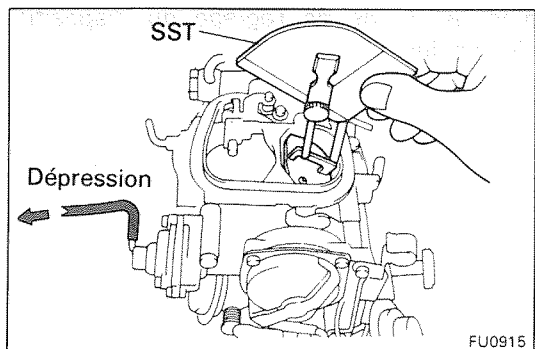
- (d) Imposer une dépression aux membranes A et B du disjoncteur de starter.
- (e) Mesurer l'angle du volet de starter.

Angle standard:

1S 51 – 55° par rapport à l'horizontale  
2S-C 48 – 52° par rapport à l'horizontale



- (f) Régler à l'aide de la vis de réglage du CB.

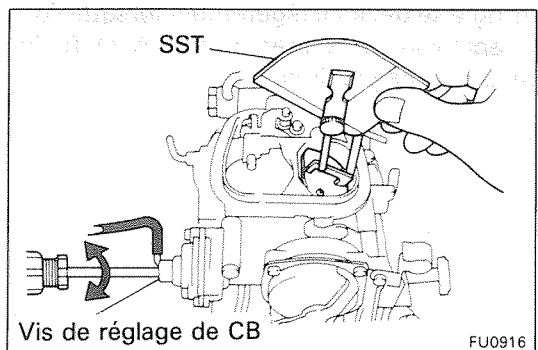


[1S (Sauf Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande) et 2S]

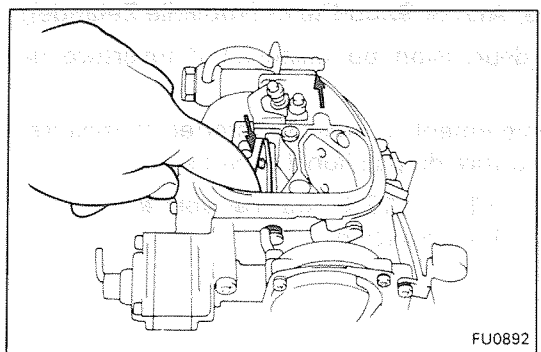
- (a) Imposer une dépression au disjoncteur de starter.
- (b) Mesurer l'angle du volet de starter.

Angle standard:

1S 38 – 40° par rapport à l'horizontale  
2S 40 – 42° par rapport à l'horizontale

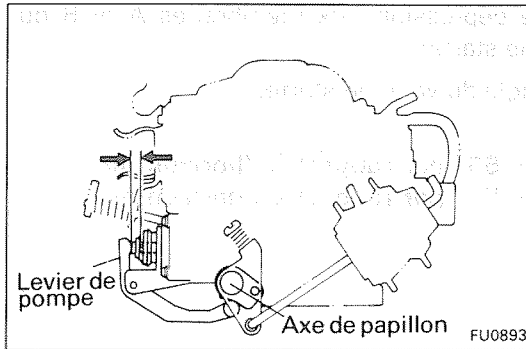


- (c) Régler à l'aide de la vis de réglage du CB.



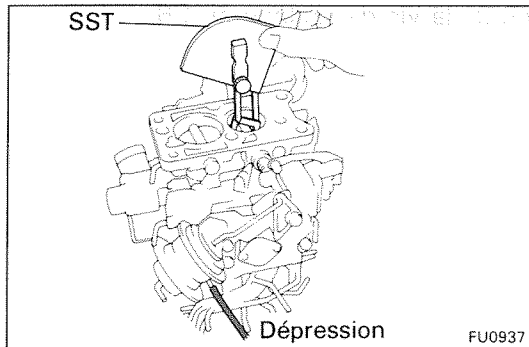
## 8. VERIFIER LA SOUPE D'AIR AINSI QUE L'AIGUILLE DU COMPTEUR

La soupape d'air et l'aiguille du compteur doivent se déplacer facilement en même temps.



### 9. VERIFIER LA POMPE DE REPRISE

Faire tourner l'axe de papillon et vérifier si le levier de pompe et la tringle de membrane se déplacent facilement.



### 10. VERIFIER ET REGLER LE DISPOSITIF D'OUVERTURE DU PAPILLON

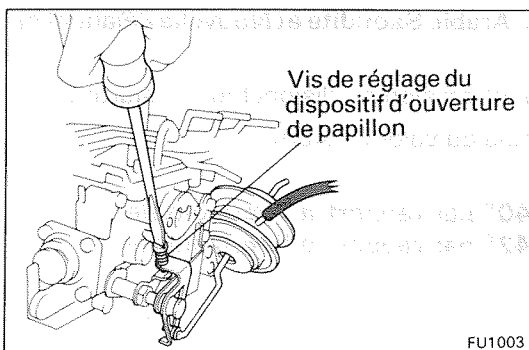
[1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande)]

- Imposer une dépression à la membrane B du dispositif d'ouverture de papillon.
- Ouvrir complètement le volet de starter et mesurer l'angle d'ouverture du papillon 1er corps.

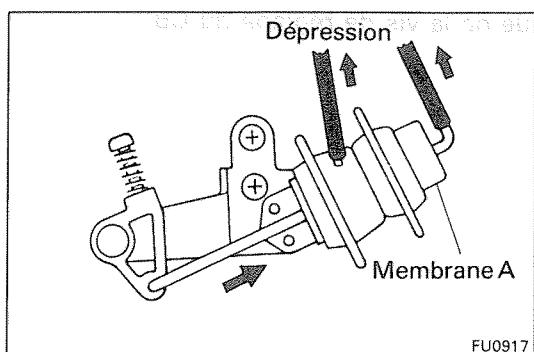
Angle standard:

B/M 11 – 13° par rapport à l'horizontale

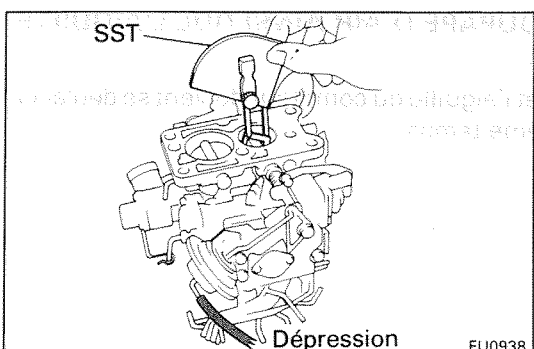
B/A 12 – 14° par rapport à l'horizontale



- Régler à l'aide de la vis de réglage du dispositif d'ouverture de papillon.



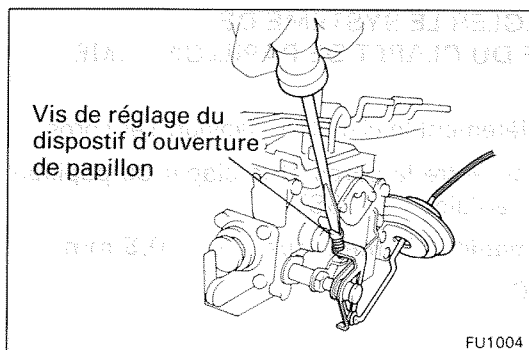
- Vérifier si la tringle se déplace légèrement lorsque l'on impose une dépression aux membranes A et B du dispositif d'ouverture de papillon.



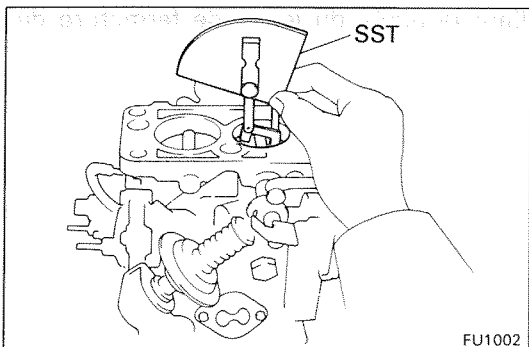
[1S (Sauf Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande)]

- Imposer la dépression au dispositif d'ouverture de papillon.
- Ouvrir complètement le volet de starter et mesurer l'angle d'ouverture du papillon 1er corps.

Angle standard: 11,5 – 13,5° par rapport à l'horizontale



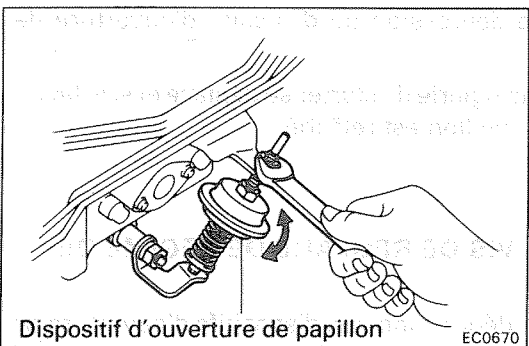
(c) Régler à l'aide de la vis de réglage du dispositif d'ouverture de papillon.



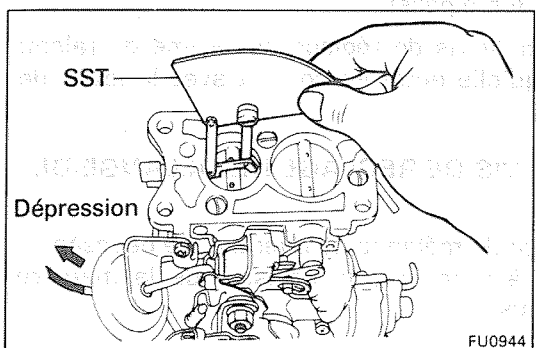
(2S et 2S-C)

(a) Ouvrir complètement le volet de starter et mesurer l'angle d'ouverture du papillon 1er corps.

Angle standard: 13,5 – 15,5° par rapport à l'horizontale



(b) Régler à l'aide du dispositif d'ouverture de papillon.

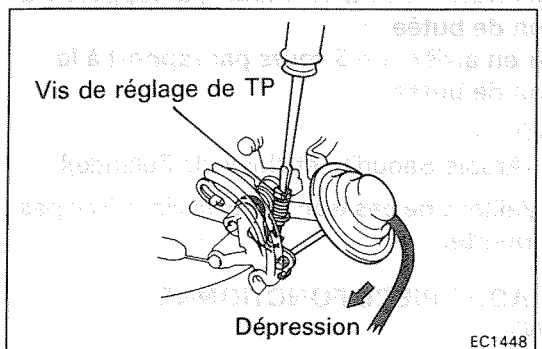


#### 11. [1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande) M/T] VERIFIER ET REGLER LE POSITIONNEUR DE PAPILLON DES GAZ (TP)

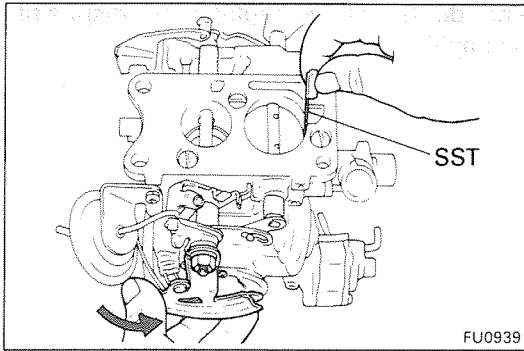
(a) Imposer une dépression au positionneur de papillon des gaz.

(b) Ouvrir complètement le volet de starter et mesurer l'angle d'ouverture du papillon 1er corps.

Angle standard: 13,5 – 15,5° par rapport à l'horizontale



(c) Régler à l'aide de la vis de réglage de TP.

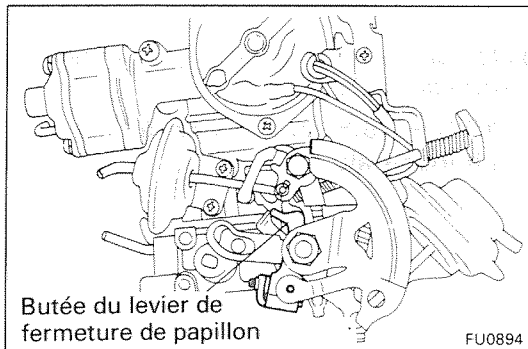


## 12. VERIFIER ET REGLER LE SYSTEME DE VERROUILLAGE DU CLAPET DE PAPILLON 2EME CORPS

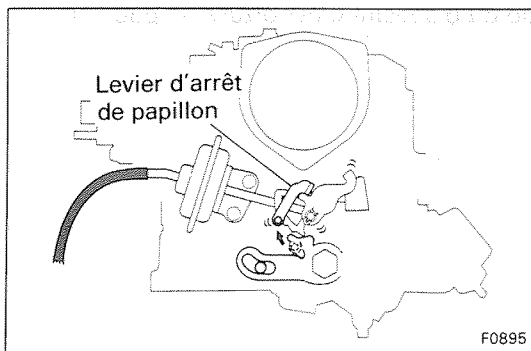
- Ouvrir complètement le clapet de papillon 1er corps.
- Mesurer le jeu entre le corps et le clapet de papillon 2ème corps, à l'aide d'un SST.

Jeu de clapet de papillon 2ème corps: 0 — 0,5 mm

SST 09240-00020



- Régler en pliant la butée du levier de fermeture de papillon.



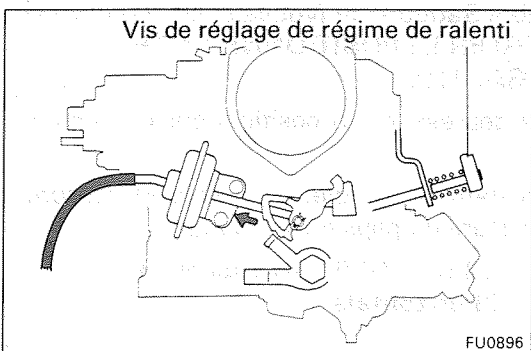
- Imposer une dépression au dispositif d'ouverture de starter.

- Vérifier si la tringlerie de starter se déplace et si le levier de butée de papillon est relâché.

## 13. PREREGLER LA VIS DE REGLAGE DE REGIME DE RALENTI

- Imposer une dépression aux dispositifs d'ouverture de papillon et de starter et régler la came de ralenti accéléré au 3ème palier.

- Faire tourner la vis de réglage de régime de ralenti jusqu'à ce qu'elle entre en contact avec le levier de papillon.



## 14. PREREGLER LA VIS DE REGLAGE DE MELANGE DE RALENTI

Si la vis de réglage de mélange de ralenti a été déposée, la revisser d'abord à fond puis la dévisser de la manière indiquée ci-dessous.

Standard:

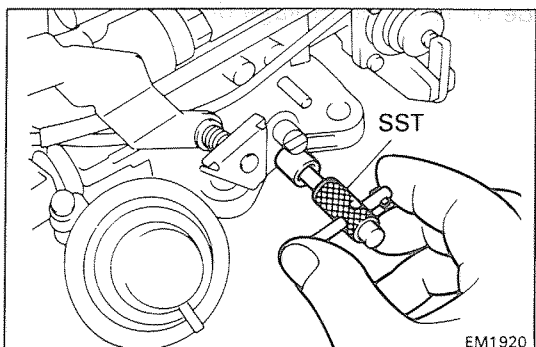
1S Retour en arrière de 3 1/4 tours par rapport à la position de butée

2S Retour en arrière de 3 tours par rapport à la position de butée

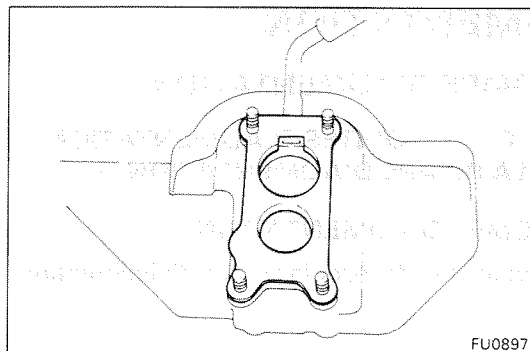
SST 09243-00020

[1S (Europe, Arabie Saoudite et Nouvelle Zélande)]

**ATTENTION:** Veiller à ne pas trop serrer la vis et à ne pas endommager sa pointe.



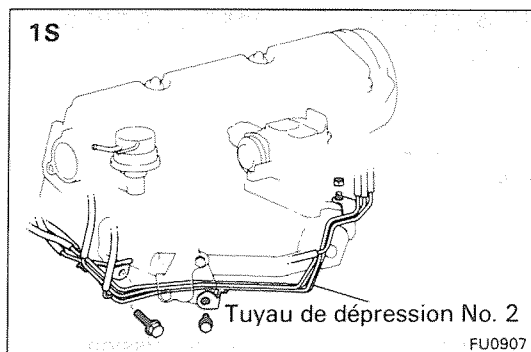
## 15. VERIFIER SI CHAQUE PIECE FONCTIONNE CORRECTEMENT



## MISE EN PLACE DU CARBURATEUR

### 1. METTRE LE CARBURATEUR EN PLACE

- (a) Mettre l'isolant en place sur le collecteur d'admission.
- (b) Poser le carburateur sur l'isolant.



- (c) (1S)  
Mettre le tuyau de dépression en place à l'aide de deux boulons.
- (d) (1S)  
Poser les écrous d'accouplement de carburateur.  
(2S et 2S-C)  
Poser la platine du ressort de rappel et les écrous d'accouplement du carburateur.

### 2. METTRE LE RESSORT DE RAPPEL DU CARBURATEUR EN PLACE

### 3. BRANCHER LES CONDUITES SUIVANTES

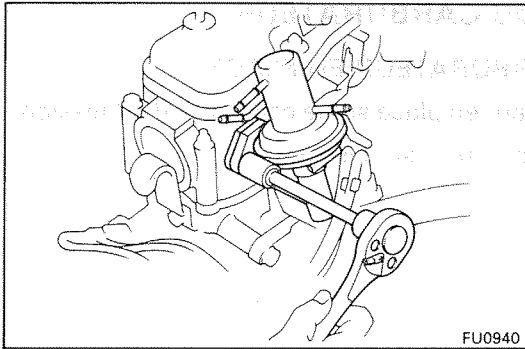
- (a) Conduite d'arrivée de carburant
- (b) Conduite anti-pollution
- (c) (Avec soupape de commande d'aération externe)  
Conduite de commande d'aération externe

### 4. BRANCHER LA FICHE MULTIPRISES DU CARBURATEUR

### 5. ACCOUPLER LE CABLE D'ACCELERATEUR

### 6. ACCOUPLER LE CABLE DE PAPILLON DANS LE CAS DE LA BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

### 7. METTRE L'ENSEMBLE DE FILTRE A AIR EN PLACE



## POMPE D'ALIMENTATION

### DEPOSE DE LA POMPE D'ALIMENTATION

1. DEBRANCHER LES CONDUITES D'ALIMENTATION AU NIVEAU DE LA POMPE D'ALIMENTATION

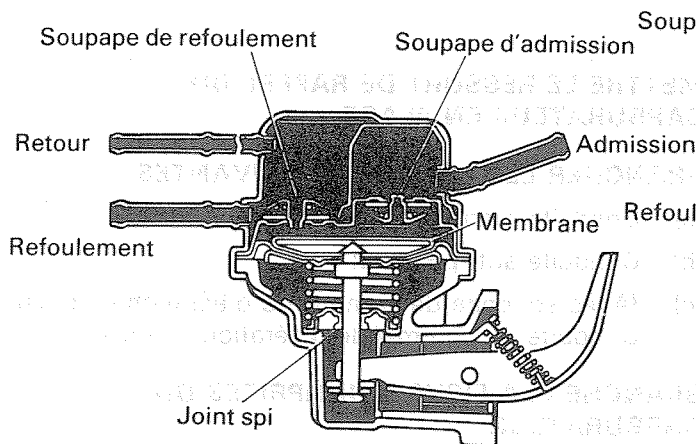
2. DEPOSER LA POMPE D'ALIMENTATION

Retirer les deux boulons et déposer la pompe d'alimentation et l'isolant.

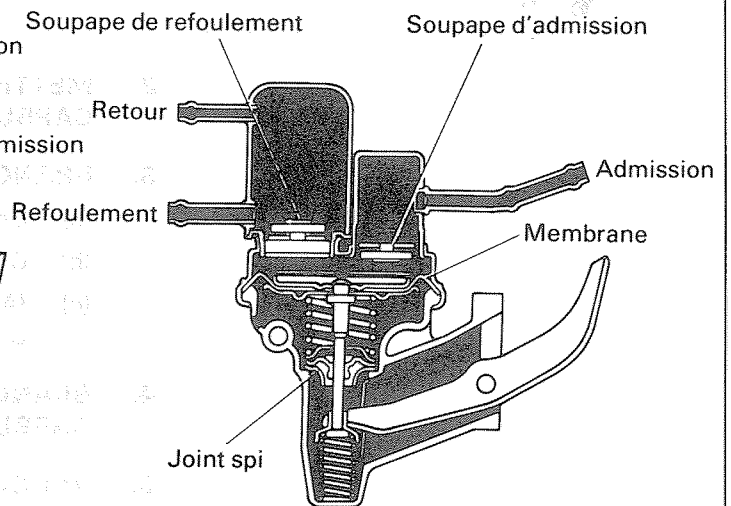
### VERIFICATION DE LA POMPE D'ALIMENTATION (Essai d'étanchéité à l'air)

#### VU EN CREVE

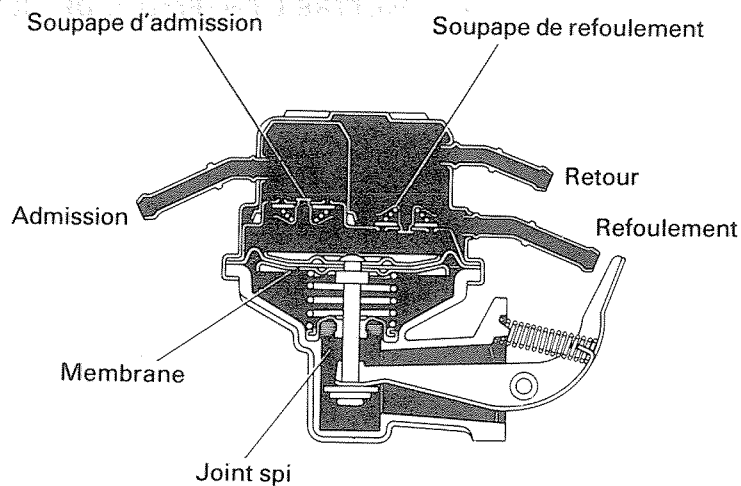
#### 1S (Type A)



#### 1S (Type B)



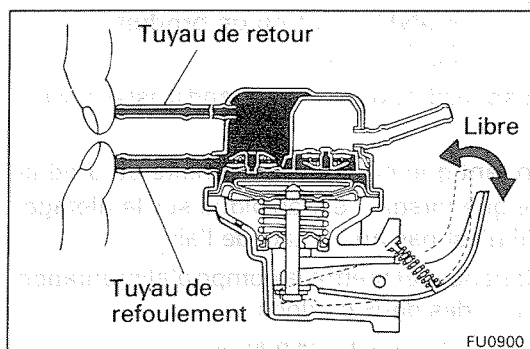
#### 2S et 2S-C



## PRE-VERIFICATIONS

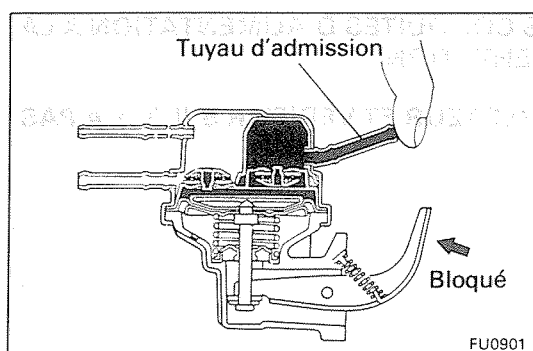
Avant d'effectuer les contrôles suivants sur la pompe d'alimentation:

- (a) Faire passer de l'essence à travers la pompe pour rendre les joints de soupape de retenue bien étanches (une soupape de retenue sèche peut ne pas être bien étanche).
- (b) Sans boucher aucun tuyau, actionner le levier de la pompe et vérifier la force nécessaire à cette opération ainsi que la valeur du jeu au bras. Une force égale doit être utilisée au cours des contrôles.



## 1. VERIFIER LA SOUPE D'ADMISSION

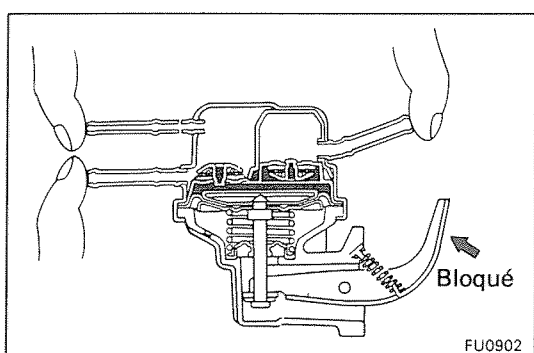
Boucher les tuyaux de refoulement et de retour avec le doigt et s'assurer qu'il y a une augmentation dans le jeu au bras de levier et que ce dernier se déplace librement (absence de force de réaction).



## 2. VERIFIER LA SOUPE DE REFOULEMENT

Boucher le tuyau d'admission avec le doigt et vérifier si le bras se bloque (ne fonctionne pas avec la même force que celle utilisée dans la pré-vérification ci-dessus).

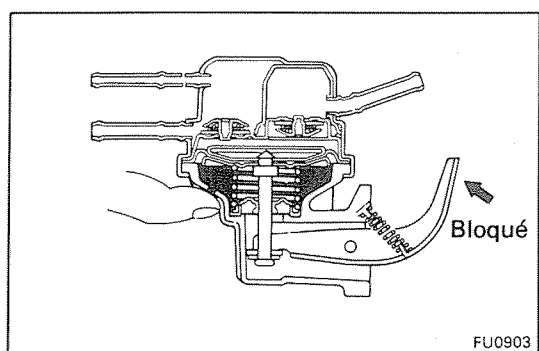
NOTE: Ne jamais utiliser une force supérieure à celle utilisée au cours de la pré-vérification. Ceci s'applique également aux vérifications 3 et 4.



## 3. VERIFIER LA MEMBRANE

Boucher les tuyaux d'admission, de refoulement et de retour et s'assurer que le bras de pompe se bloque.

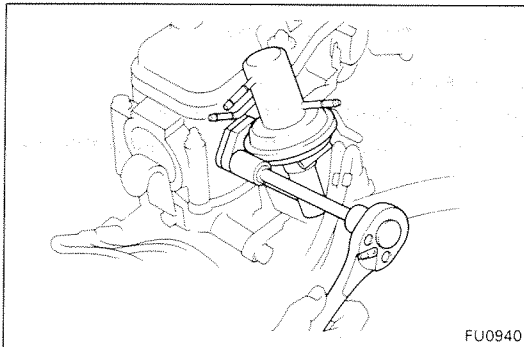
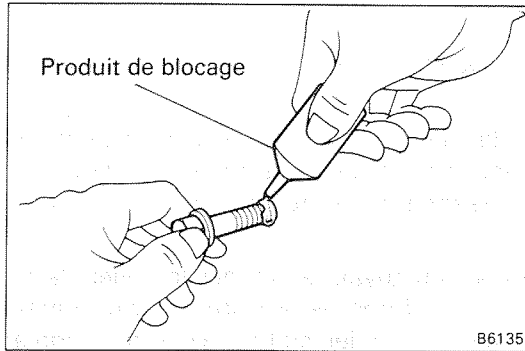
NOTE: Si aucune de ces trois vérifications n'est satisfaisante, la garniture (étanchéité) du corps et de l'enveloppe supérieure est défectueuse.



## 4. VERIFIER LE JOINT SPI

Boucher l'orifice d'évent avec le doigt et s'assurer que le bras de pompe se bloque.





## MISE EN PLACE DE LA POMPE D'ALIMENTATION

### 1. METTRE LA POMPE D'ALIMENTATION EN PLACE

- (a) Nettoyer le filetage du boulon de fixation ainsi que les orifices de boulon de logement d'arbre à cames et enlever toute trace de produit de blocage, d'huile ou de particules étrangères.  
Enlever les traces d'huile à l'essence ou au kérosène.
- (b) Passer du produit de blocage sur 2 ou 3 filets de l'extrémité du boulon.

**Produit de blocage: Pièce No. 08833-00070, THREE BOND 1324 ou un produit équivalent**

- Ce produit adhésif ne durcit pas quand il est exposé à l'air.
  - Il n'agit en tant que produit d'étanchéité ou produit de blocage que lorsqu'il est appliqué sur le filetage, etc. et qu'il n'est pas au contact de l'air.
- (c) Poser un isolant neuf et mettre la pompe d'alimentation en place à l'aide des deux boulons.

**Couple de serrage: 130 cm·kg (13 N·m)**

### 2. BRANCHER LES CONDUITES D'ALIMENTATION A LA POMPE D'ALIMENTATION

### 3. DEMARRER LE MOTEUR ET VERIFIER S'IL N'Y A PAS DE FUITES