

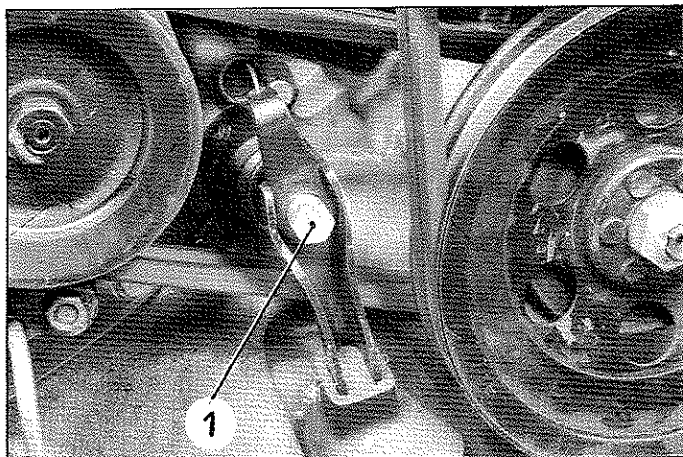
REGLAGES DE BASE.

VEHICULES BVH

REMARQUES :

- Les réglages de base sont à effectuer lorsque le véhicule présente une conduite désagréable, ou bien lorsque le moteur cale fréquemment.
- Ils se composent de six opérations différentes qu'il est impératif de faire en totalité et dans l'ordre indiqué.
- Le moteur doit être chaud et le véhicule doit avoir roulé au moins quelques minutes, sous peine de voir ces réglages évoluer dans le temps.
- Les réglages de base doivent être effectués avec le plus grand soin.

1408



I. REGLAGE DE LA GARANTIE DE DEBRAYAGE.

1. Pré-réglage :

REMARQUE : Le moteur doit être chaud. Un réglage réalisé à froid risque d'être incorrect à chaud.

Faire tourner le moteur au ralenti.

Mettre en place la rallonge de la manivelle de débrayage.

Desserrer la vis de réglage (1) de la fourchette d'embrayage par fraction de tour, jusqu'au moment où la rallonge est légèrement entraînée, mais peut être immobilisée à la main.

2. Réglage :

Serrer l'écrou (1) de deux tours.

II. CONTROLE DE LA GARANTIE D'EMBRAYAGE.

3. S'assurer que le ressort de rappel de la fourchette est en bon état et bien fixé.

Faire tomber la pression dans le cylindre à l'aide de la commande auxiliaire d'embrayage.

Vérifier que la fourchette n'est pas en contrainte.

Dans le cas contraire, reprendre le réglage de la garantie de débrayage, qui est probablement trop importante.

III. REGLAGE DU RALENTI

NOTA : Ce réglage doit être fait moteur chaud.

4. Visser à fond, sans forcer, la vis de réglage (4) du ralenti accéléré.

5. Agir sur la vis de butée (2) de papillon secondaire pour obtenir un régime de :

- 550 tr/mn environ (véhicules → 9/1968)
- 625 tr/mn (véhicules ← 9/1968)

6. Agir sur la vis de réglage (3) de richesse dans un sens ou dans l'autre pour obtenir le régime le plus rapide pour l'ouverture du papillon réalisée ci-dessus.

7. Desserrer ensuite progressivement la vis de butée (2) pour ramener le régime entre :

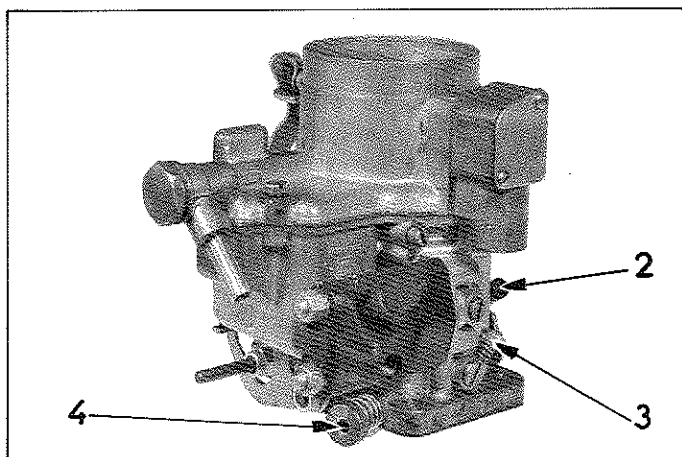
- 550 et 600 tr/mn (véhicules → 9/1968)
- 625 et 675 tr/mn (véhicules ← 9/1968)

S'assurer que pendant la lecture sur le compte-tours, la pompe H.P. ne charge pas.

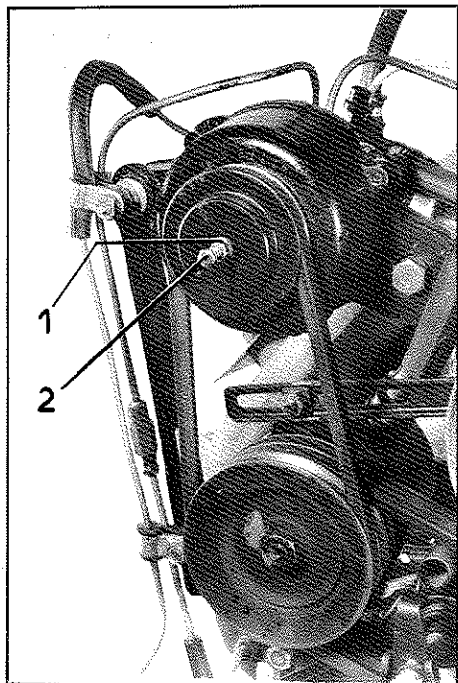
8. Si le régime est instable, agir à nouveau sur la vis de réglage (3) de richesse (procéder très progressivement)

NOTA : Après chaque réglage de la vis (2) du papillon secondaire, donner un coup d'accélérateur, commande manuelle d'embrayage en position «embrayé» afin d'être certain que le papillon revienne bien en butée sur la vis.

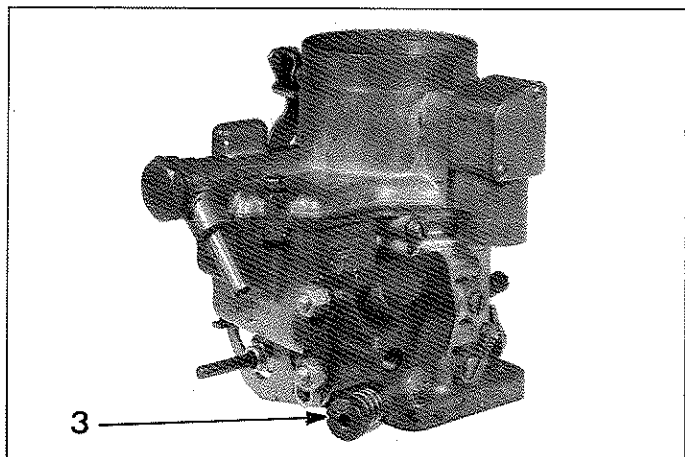
1360



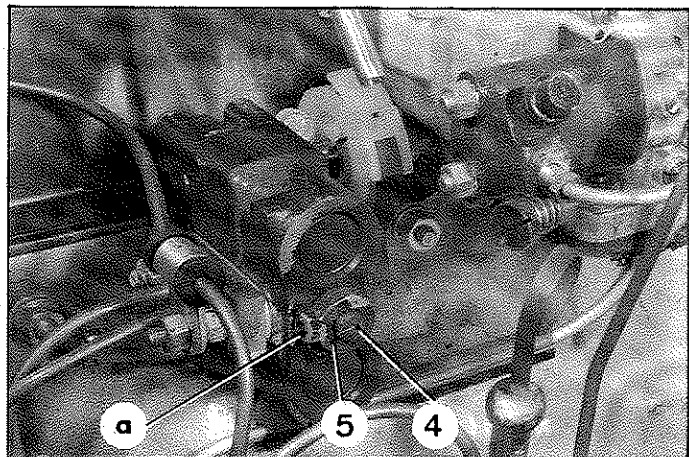
92 338



1360



3389



REMARQUE : L'emploi d'un compte-tours électrique (2436-T) est indispensable pour les opérations suivantes. Ce compte-tours sera branché en dérivation sur la borne de sortie (embout rouge de la bobine)

Le compte-tours électrique devra être périodiquement étalonné en fonction de l'utilisation.

Le compte-tours doit correspondre aux normes suivantes :

- cadran de grand diamètre gradué de 0 à 1500 tr/mn maxi.
- aiguille stable en fonctionnement.

IV. REGLAGE DE LA VITESSE DE DEMARRAGE.

NOTA : Ce réglage doit être fait moteur chaud, le véhicule placé sur un sol plan et horizontal.

9. Mettre le moteur en marche, passer la 1ère vitesse et accélérer très lentement. Le début du démarrage de la voiture doit se faire entre :
 - 700 et 750 tr/mn (véhicules → 9/1968)
 - 725 et 775 tr/mn (véhicules → 9/1968)

10. Sinon opérer comme suit :

Arrêter le moteur. Débloquer le contre-écrou (1) de la vis de réglage (2) sur le régulateur centrifuge.

Si l'embrayage se fait à un régime inférieur à 700 ou 725 tr/mn, serrer la vis.

La desserrer si l'embrayage se fait à un régime supérieur à 750 ou 775 tr/mn.

Bloquer le contre-écrou (1).

V. REGLAGE DU RALENTI ACCELERE.

NOTA : Ce réglage doit être fait moteur chaud.

11. Le moteur tournant au ralenti : desserrer la vis de réglage (3) du ralenti accéléré jusqu'à obtenir un régime compris entre :
 - 875 et 925 tr/mn (véhicules → 9/1968)
 - 850 et 900 tr/mn (véhicules → 9/1968)

S'assurer que pendant la lecture sur le compte-tours, la pompe H.P. ne charge pas.

VI. REGLAGE DU CORRECTEUR DE REEMBAYAGE

NOTA : Ce réglage doit être fait sur route, moteur chaud.

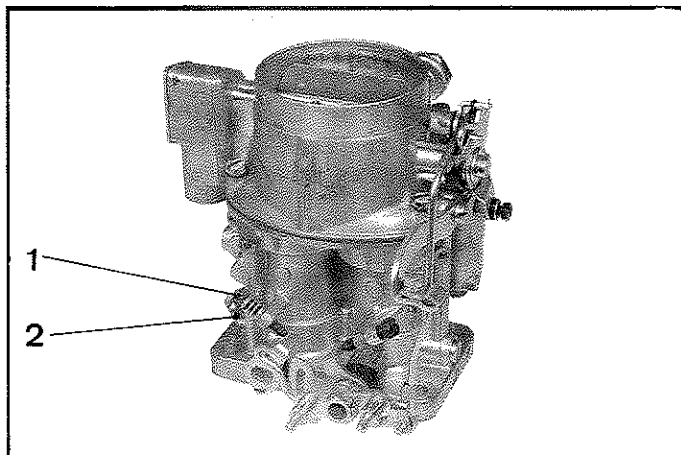
12. Si le temps de réembrayage est trop court, desserrer la vis (4) (sens inverse des aiguilles d'une montre). Si le temps est trop long, serrer la vis (4).

Si le bossage «a» vient en butée avant que le réglage du correcteur soit correct, il faut :

- Desserrer la vis d'arrêt située à l'intérieur du bossage «a».
- Tourner la bague (5) et la positionner pour obtenir une possibilité de réglage maxi dans les deux sens.
- Serrer la vis d'arrêt.

VEHICULES BYM

1237



VII. REGLAGE DU RALENTI

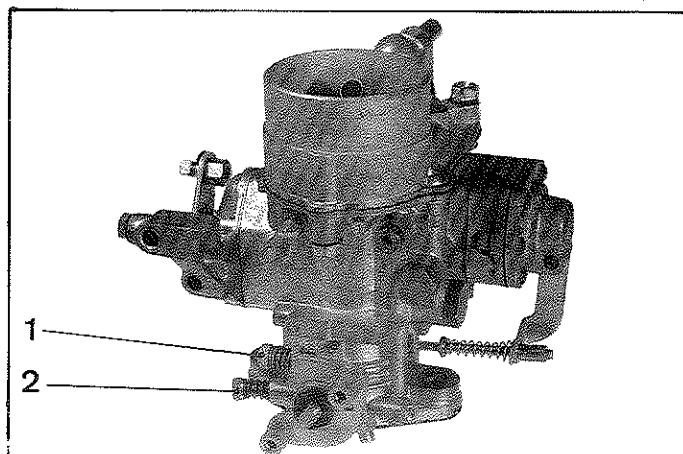
NOTA :

Ce réglage doit être fait moteur chaud.

L'emploi d'un compte-tours est indispensable. Il doit être précis et de lecture facile de 0 à 1 500 tr/mn.

La lecture se trouve faussée pendant le temps de charge de la pompe : attendre la fin. (Il est possible de mettre le véhicule en position basse).

2395



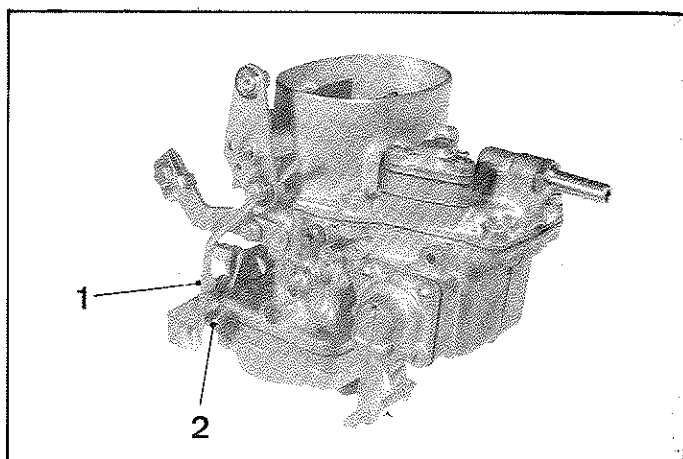
13. Agir sur la vis de butée de papillon (1) pour obtenir un régime de 550 tr/mn environ.

14. Pour ce réglage, rechercher à l'aide de la vis de richesse (2) le régime le plus rapide.

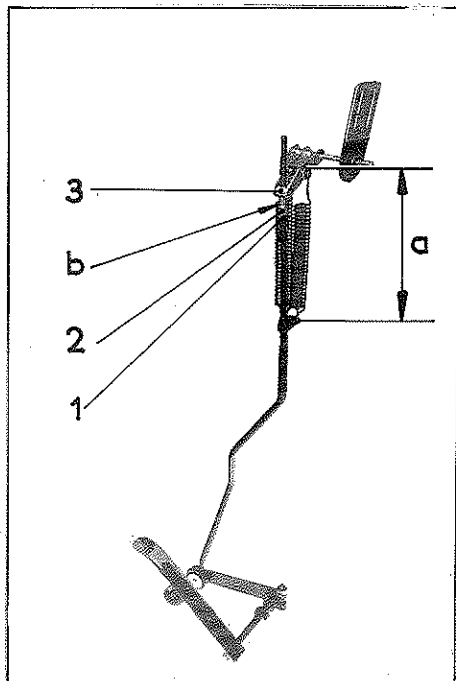
15. Desserrer ensuite lentement la vis de butée (1), puis ramener le régime moteur entre :

- 550 et 600 tr/mn Véhicules → 10 / 1968

- 625 et 675 tr/mn Véhicules → 10 / 1968



VEHICULES T.T.



VIII. REGLAGE DE LA COMMANDE D'ACCELERATEUR.

16. Vérifier la cote «a»; elle doit être : $a = 135 \text{ mm}$
 Dans le cas contraire, déplacer la plaquette d'accrochage des ressorts d'accélérateur pour obtenir :

$$a = 135 \text{ mm}$$

17. a) Pédale d'accélérateur maintenue à fond, ouvrir les ou le papillon au maximum et contrôler la cote «b» entre les pièces (2) et (3).

Cette cote doit être : $b = 1 \text{ à } 4 \text{ mm}$

- b) Dans le cas contraire agir sur l'écrou et le contre-écrou (1) de la tige de commande d'accélérateur pour obtenir la cote.