

REGOLAZIONE DEL MINIMO ED EMISSIONI ALLO SCARICO AL MINIMO

Operazioni preliminari:

- Controllare il filtro aria.
- Controllare gioco valvole e tensione catena; regolare se necessario.
- Controllare distributore accensione e messa in fase accensione; regolare se necessario.
- Controllare candela di accensione.
- Controllare serraggio dadi carburatori e collettori.

Effettuare la regolazione a motore caldo; temperatura olio $75 \pm 80^{\circ}\text{C}$, cambio in folle, frizione innestata, accessori ed elettroventola disinseriti.

- Avvitare gli adattatori C.2.0015 al posto delle viti, 1; collegare ai suddetti attrezzi i quattro tubi del vacuometro C.2.0014. Inserire una sonda CO nel tubo di scarico. Collegare un contagiri elettronico.
- A motore caldo, regolare il regime minimo a 900 ± 100 % giri/min agendo sulla vite 4. Agire in seguito sulla vite 2 finché i valori di depressione del 2° e 3° condotto risultino uguali. La colonnina di mercurio del 1° condotto sarà leggermente inferiore a quella delle precedenti.

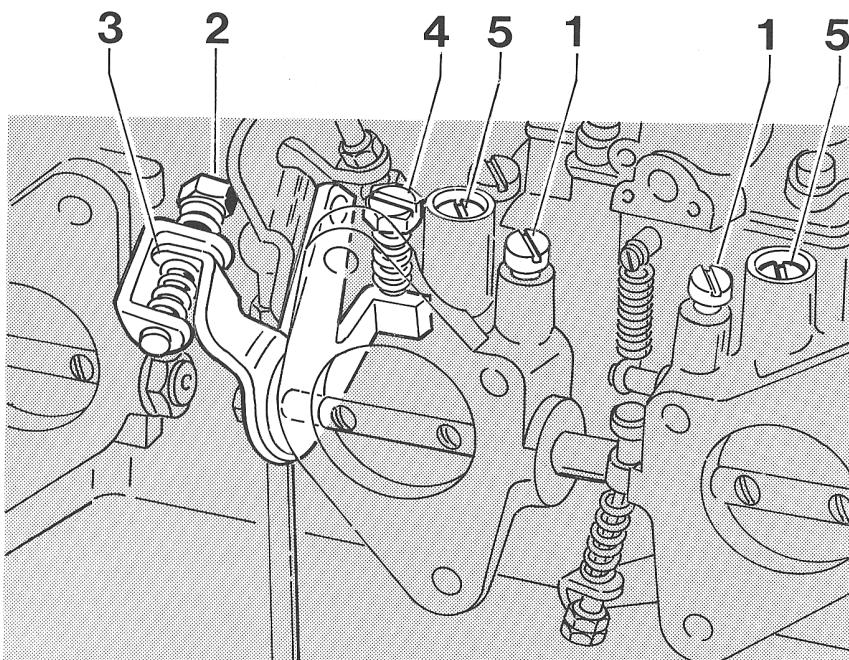
- Asportare il sigillo della vite della miscela del minimo 5. Regolare la percentuale di CO dei gas di scarico a $1 \pm 0,5\%$
- Se necessario ricontrillare il regime minimo, l'allineamento farfalle e la percentuale di CO.

Per effettuare un controllo più accurato, procedere come di seguito indicato:

- mediante chiave A.5.0118, svitare i tappi 6 dal collettore di scarico e, in corrispondenza di ogni foro applicare l'attrezzo C.2.0020 da collegarsi ad un analizzatore di gas di scarico mediante un tubo C.2.0053.

Regolare la percentuale di CO a $1 \pm 0,5\%$ per i cilindri 2, 3, 4 e a 0,5% per il cilindro 1.

A lavoro ultimato montare i tappi di sigillo sopra le viti di miscela 5.



REGLAGE DU REGIME DE RALENTI ET DES EMISSIONS AU RALENTI

Opérations préliminaires:

- Contrôle de l'élément de filtre à air
- Contrôle du jeu aux soupapes et de la tension de la chaîne; procéder à un réglage si nécessaire.
- Contrôler le distributeur d'allumage et le calage de l'allumage; procéder à un réglage si nécessaire.
- Contrôler l'usure des bougies.
- Contrôler le bon serrage des écrous de fixation des carburateurs et des collecteurs.

Le réglage doit être effectué avec moteur chaud, boîte de vitesses au point mort, embrayage non actionné, et de la façon suivante:

- Relier les quatre tuyaux du dépressiomètre C.2.0014 aux conduits d'admission après avoir monté les adaptateurs C.2.0015 à la place des vis-bouchon 1. Introduire une sonde CO dans le tuyau d'échappement et brancher un compte-tours électronique de précision.
- Avec moteur chaud, régler le régime de ralenti entre 900 ± 100 % tr/mn en agissant sur la vis 4. Agir ensuite sur la vis 2 du joint 3 de synchronisation des papillons jusqu'à ce que les valeurs de dépression au sein des 2ème et 3ème conduits d'admission soient égales. La colonne de mercure correspondant au 1er conduit sera légèrement moins haute que les autres en raison du trou de recyclage des vapeurs d'huile.
- Retirer le capuchon d'inviolabilité de la vis de richesse 5. Régler le taux de CO à l'échappement sur la valeur $1 \pm 0,5\%$.
- Si nécessaire contrôler à nouveau le régime de ralenti, l'alignement des papillons et le taux de CO, suivant les paragraphes 2 et 3. Pour effectuer un réglage plus fin, procéder comme suit:
A l'aide de la clé A.5.0118, dévisser les vis-bouchon 6 sur collecteur d'échappement puis, au niveau de chaque trou, appliquer le raccord C.2.0020 qui sera relié à l'analyseur de gaz d'échappement à travers un tuyau C.2.0053.
- Régler le taux de CO à 1,15 pour les cylindres 2, 3, 4, et à 0,5% pour le cylindre 1 en raison du trou de recyclage des vapeurs d'huiles.

EINSTELLUNG DES LEERLAUFS UND DER ABGAS-EMISSIONEN

Vorbereitende Maßnahmen:

- Luftfilter-Einsatz prüfen
- Ventilspiel und Kettenspannung überprüfen falls erforderlich nachstellen
- Zündverteiler und Zündeneinstellung überprüfen; falls erforderlich nachstellen
- Zündkerzen auf Verschleiß überprüfen
- Schrauben zur Befestigung der Vergaser und Auspuffkrümmer auf festen Sitz überprüfen.

Der Einstellvorgang ist bei warmem Motor, mit dem Getriebe in Leerlauf-Stellung und eingerückter Kupplung durchzuführen und besteht aus den folgenden Schritten:

- Die vier Schläuche des Vakuummeters C.2.0014 auf die Ansaugstutzen setzen; die Schrauben 1 durch die Anschlußstücke C.2.0015 ersetzen. Die CO-Sonde in den Auspuffrohr einführen und elektronischen Drehzahlmesser anschließen.
- Bei warmem Motor die Leerlauf-Drehzahl durch Nachstellen der Schraube 4 auf 900 ± 100 % UpM einstellen. Sodann Schraube 2 an der Drosselklappenverbindung 3 nachstellen, bis die Unterdruck-Werte der Leitungen 2 und 3 aufeinander abgestimmt sind. Die Quecksilber-Säule der 1. Leitung wird aufgrund der Öffnung für das durchblasende Gas etwas unter den anderen Werten liegen.
- Verschluß von der Leerlaufgemisch-Schraube 5 entfernen. Den CO-Gehalt in den Abgasen auf $1 \pm 0,5\%$ einstellen.

- Falls erforderlich, die Leerlauf-Drehzahl, Drosselklappenausrichtung und den CO-Gehalt gemäß Punkten 2) und 3) erneut überprüfen.

Zwecks genauerer Einstellung wie folgt verfahren:

Mittels Steckschlüssel A.5.0118 die Verschlüsse 6 vom Auspuffkrümmer abschrauben und jede Öffnung mit einem Anschlußstück C.2.0020 versehen, um somit die Verbindung über den Schlauch C.2.0053 mit einem Abgas-Analysator herzustellen.

Den CO-Gehalt für die Zylinder 2, 3 und 4 bei $1 \pm 0,5\%$ einstellen.

Für den Zylinder Nr. 1 muß der entsprechende Wert wegen der vorhandenen Öffnung für das durchblasende Gas bei ungefähr 0,5% liegen.

Nach beendeter Arbeit die Gemischregulierschrauben 5 versiegeln.

