

## Fuites au Carburateur.

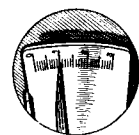
Il arrive, quelquefois à l'arrêt du moteur, principalement par temps froid, que quelques gouttes d'essence coulent sous le carburateur. Cette essence ne provient pas d'une fuite, mais de la condensation qui peut se produire à l'arrêt sur les parois de la tubulure d'aspiration.

La fuite au carburateur est caractérisée par un écoulement d'essence continu et prolongé.

Elle peut provenir :

- 1° Joints mal serrés. Vérifier et resserrer les gicleurs et le porte-gicleurs.
- 2° De l'écrou de serrage de la tuyauterie d'arrivée d'essence.
- 3° Du flotteur percé, l'essence qui s'y introduit l'alourdit, et le niveau d'essence dans la cuve s'élève au-dessus du gicleur. Il faut changer le flotteur ou à défaut boucher la fuite par un léger point de soudure. Dans ce cas, il faut vider le flotteur au préalable, en le plongeant dans l'eau bouillante.

**Jauge Panhard pour la vérification et le réglage de l'allumage**  
(1 millimètre de course du piston correspond à 10 divisions au cadran de la jauge)



## Vérification du point d'allumage

Pour s'assurer que le point d'allumage du moteur est normal, procéder ainsi (fig. 40), après avoir mis le levier de vitesse au point mort et coupé le courant :

### A) Recherche du point mort haut

- 1° Enlever le bouchon de caoutchouc du premier cylindre (le plus près du radiateur) ;
- 2° Dévisser la bougie de ce cylindre (et les autres pour supprimer la résistance à la compression) ;
- 3° Prendre en main la jauge Panhard et après avoir desserré l'écrou molleté F, enfoncer à fond le tube porte-cadran A dans le tube extérieur E et laisser provisoirement cet écrou desserré ;
- 4° Visser la jauge à la place de la bougie ;

Fig 40.

5° Faire tourner le moteur doucement à l'aide de la manivelle de mise en marche.

Le piston en montant rencontre la tige D de commande de l'al-

guille C et entraîne celle-ci à la position O de la graduation du cadran B où elle s'immobilise en venant buter sur l'arrêt G du cadran. A partir de ce moment, la tige D entraîne le tube intérieur A solidaire du cadran, jusqu'au point le plus haut de la course du piston. On reconnaît que ce « point mort haut » est atteint lorsque l'aiguille a tendance à redescendre sur le cadran.

## B) Recherche du point d'allumage

Le point mort haut étant atteint, immobiliser le tube coulisant à l'aide de l'écrou molleté F.

Il y a lieu alors de rechercher si l'allumage se fait bien au point voulu, c'est-à-dire à 1 mm. avant le point mort haut (soit à la 10<sup>e</sup> division de la jauge, avant le O), la commande d'avant étant poussée à fond.

Pour cela :

- 1° Tourner la manivelle jusqu'à ce qu'on entende l'air s'échapper par la jauge, ce qui signifie que le piston effectue sa course de compression.

Dès que ce sifflement d'air comprimé se produit, surveiller attentivement l'aiguille C dans sa montée sur le cadran et cesser de tourner la manivelle lorsque l'aiguille sera sur le point d'atteindre la 10<sup>e</sup> division qui précède le O du cadran. Cette division correspond au point d'allumage : 1 mm. avant le point mort haut ;

- 2° Détacher le distributeur de l'allumeur ;
- 3° Introduire entre les vis tungstène une feuille de papier à cigarettes, en écartant à la main le levier de rupture ;

4° Tourner le moteur à la manivelle (par petits à-coups) jusqu'à ce que la feuille de papier à cigarettes, légèrement tirée à la main, puisse s'échapper sans se déchirer.

Si le point d'allumage est bien réglé, le papier doit pouvoir se retirer facilement au moment où l'aiguille atteint la 10<sup>e</sup> division qui précède le O du cadran. S'il est mal réglé, faire le réglage en procédant comme indiqué ci-dessous.

## RÉGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE

- 1° Placer l'aiguille sur la 10<sup>e</sup> division du cadran (paragraphe 4 ci-dessus) correspondant au point d'allumage normal ;
- 2° Desserrer le boulon qui fixe le corps de l'allumeur sur son axe ;
- 3° Tourner ce corps dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que les vis tungstène s'écartent ;
- 4° Introduire entre ces vis une feuille de papier à cigarettes et revenir en arrière, de façon que la feuille se trouve pincée entre les vis ;
- 5° Recommencer le mouvement en avant avec la main gauche, la droite tirant très légèrement la feuille de papier. Le point précis où la feuille se libère correspond au point d'écartement des vis, donc au point d'allumage. Resserrer immédiatement le boulon.
- 6° Saisir alors le distributeur et le tenir dans l'espace au-dessus et très près de l'allumeur, dans sa position de remontage (l'ergot bien en face de son logement). Observer quel est celui des plots du distributeur qui, dans cette position, se trouve en face de l'éclateur rotatif. Ce plot est celui qui devra allumer le cylindre n° 1. Les autres plots seront, en suivant le sens des aiguilles d'une montre, attribués aux cylindres 5, 3, 6, 2, 4. Brancher les fils de bougie en conséquence ;
- 7° Fixer le distributeur sur l'allumeur ;
- 8° Dévisser la jauge et replacer les bougies.