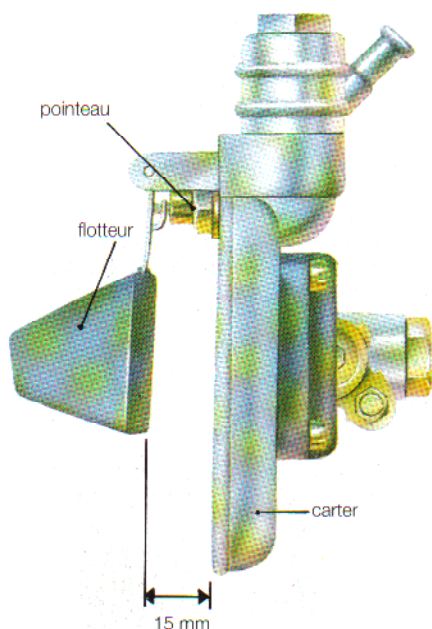


Réglage du flotteur

Le niveau d'essence dans la cuve est déterminé par le contact du flotteur avec le pointeau : c'est un réglage critique. Remontez le carter et placez-le de telle façon que le flotteur vienne doucement au contact du pointeau, sans comprimer le ressort de tarage.

L'espacement entre le carter et la face du flotteur doit être de 15 mm. Si besoin, fléchissez la languette (avec prudence, pour ne pas la rompre) jusqu'à obtention de cet espacement.



Les vis de richesse

Les filets des vis de richesse peuvent facilement foirer. Dans ce cas, il faut les faire extraire par un spécialiste en carburation qui dispose d'un outil spécial.

Si vous constatez qu'une vis présente des traces d'arrachement sur ses filets, n'hésitez pas à la changer. Par précaution, changez même les deux ; vissez-les à fond sans les bloquer, puis desserrez-les de deux tours pour préparer le réglage fin.

Freinage des vis

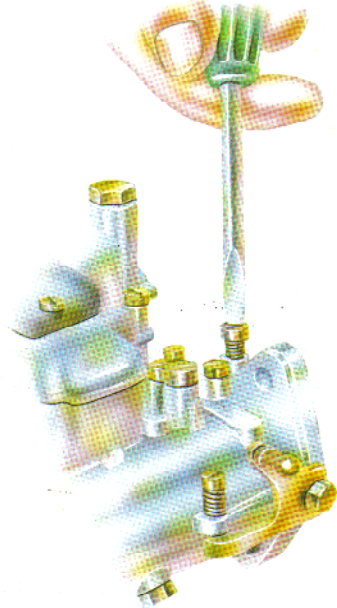
Le carburateur double corps Dellorto étant monté sur le moteur par l'intermédiaire de fixations qui filtrent les vibrations, le risque de desserrage d'une vis à l'intérieur est assez minime. Toutefois, on peut freiner la visserie des pièces internes du carburateur à l'aide d'un produit comme le Loctite Frenetanch, qui autorise cependant le démontage ultérieur.

Les réglages

Serrez, sans les bloquer, les deux vis de richesse, puis desserrez-les chacune de deux tours (1). Équilibrez l'ouverture des papillons en desserrant leurs vis de butée de deux ou trois tours (2). Démarrez le moteur et laissez-le prendre sa température de fonctionnement. Auscultez les corps à l'aide d'un tube flexible collé à l'oreille : un son différent entre les deux dénote un défaut d'équilibrage des débits d'air ; le corps ayant le plus fort débit émet le son plus fort et grave. Agissez sur les vis d'interconnexion pour rétablir l'équilibre.

Tournez l'une des vis de richesse, dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que le cylindre alimenté par ce corps s'éteigne ; tournez dans l'autre sens jusqu'à ce qu'il retrouve un bruit régulier. Agissez de même avec l'autre vis de richesse.

1 Pour le réglage de départ, fermez complètement les deux vis, puis desserrez chacune de deux tours.



2 Tournez la vis de butée jusqu'à fermeture complète du papillon ; puis tournez-la dans l'autre sens de deux ou trois tours.

avec contre-écrou, dans le carter extérieur. Trempez les carters et les pièces démontées dans du dégraissant et nettoyez-les.

Les axes de papillon

La portée extérieure de chaque axe tourillonne dans un petit roulement ; aussi les axes prennent-ils rarement du jeu.

Faites sauter le capuchon qui se trouve à l'extrémité de chaque axe et graissez très légèrement les roulements.

Desserrez la vis de butée de chaque papillon et laissez ceux-ci se fermer complètement. Vérifiez qu'ils ferment bien simultanément, sans laisser aucun passage d'air. Si l'un d'eux reste entrebâillé, cela signifie que son axe est faussé ; il faudra le changer, ainsi que son roulement.

Remontage

Au remontage, serrez les vis, écrous ou boulons sans excès, sous peine de foirer leur pas dans le corps en alliage léger.

L'équilibrage d'un double corps n'est pas plus difficile que celui de deux carburateurs séparés (Voir fiches *Mécanique* 218 et 219) ; et l'équilibrage de deux double corps entre eux est seulement une question de patience et de méthode.

En revanche, dans le cas d'un montage spécial, différent du moteur de série, un réglage parfait impose des tâtonnements, avec essais de divers gicleurs et buses : le prix de ces pièces chez Dellorto rend cette procédure assez coûteuse. Pour ce type de réglage, les professionnels placent la voiture sur un banc dynamométrique à rouleaux.