

Certaines des procédures de temporisation et de synchronisation de ces unités nécessitent de faire fonctionner le moteur au régime de ralenti sous charge et à pleins gaz.

Par conséquent, le moteur hors-bord doit être placé dans un réservoir d'essai ou un plan d'eau avec le bateau bien amarré au quai ou dans une cale (sauf pour le ralenti réglage qui doit être effectué sur un bateau non retenu). N'essayez jamais d'effectuer les réglages de charge ou faire tourner le moteur à pleins gaz avec un fixation affleurante reliée à l'unité inférieure. La tête motrice fonctionnant à régime élevé avec un tel appareil, entraînerait probablement une condition d'emballement d'un manque de charge sur l'hélice, causant d'importants dégâts.

Montez l'unité hors-bord dans un réservoir d'essai ou sur un bateau bien sécurisé. Relier une conduite de carburant d'une source de carburant à la tête motrice. Retirez le dessus le couvercle de la tête motrice pour accéder aux emplacements de réglage (sur certains modèles, cela signifie uniquement le capot supérieur, mais sur les modèles équipés de capots inférieurs divisés, ils doivent généralement être supprimé également).

Si un réservoir d'essai doit être utilisé pour la plupart des réglages, le ralenti final le réglage de la vitesse devra attendre que le moteur soit installé sur un bateau pour un bon réglage en charge.

Les procédures suivantes fournissent des instructions détaillées pour régler le synchronisation de la plaque d'accélérateur, point de prise de came, régime de ralenti, commande d'accélérateur, tige, butée d'accélérateur grande ouverte, installation du câble d'accélérateur, étincelle maximale, avance et, pour certains modèles, réglage du levier de vitesses. Le carburateur bas

le réglage du mélange de vitesse (qui n'est pas un réglage périodique) est également fourni ici au cas où ce réglage est nécessaire en raison du carburateur remplacement, révision ou autres problèmes de ralenti insolubles après le les autres ajustements sont terminés. Les procédures doivent être effectuées exactement comme indiqué et dans l'ordre donné pour assurer des ajustements appropriés

Les réglages préliminaires doivent être effectués avant de commencer ces procédures d'ajustement.

La partie régime de ralenti des procédures de temporisation et de synchronisation pour ces unités nécessitent que le moteur fonctionne au régime de ralenti monté sur le bateau, sous charge et sans retenue. Pour cette raison, les ajustements doivent avoir lieu sur un plan d'eau à faible trafic et uniquement avec un assistant pour naviguer pendant que vous effectuez les réglages.

AJUSTEMENTS

Voir Figures 188 et 189

Effectuez les procédures suivantes dans l'ordre indiqué afin d'assurer le calage correct et synchronisation du carburateur. Démarrez les démarches en suite à ces ajustements préliminaires

:

Ajustements préliminaires

+ Voir Figures 188 et 189

1. Soit déconnecter le câble d'accélérateur du levier (sauf 40RW, modèles commerciaux 40RP, 40WR, 45 et 55) ou retirer le boulon et la rondelle fixer le support du câble d'accélérateur à la tête motrice (40RW, 40RP, 40WR, 45 et 55 modèles commerciaux).
2. Pour les modèles 40148150 hp jusqu'en 1993, vérifiez que la commande des gaz la tige mesure environ 7 13116 po (19,8 cm) de longueur lorsqu'elle est mesurée au centre de la douille. Si nécessaire, débranchez la prise et tournez-la vers l'intérieur ou vers l'extérieur pour obtenir la bonne longueur préliminaire.
Pour les modèles ultérieurs, OMC légèrement modifié les procédures et ajuster la longueur de la tige de commande des gaz sur la base d'un écart mesuré plus tard dans la procédure.
3. Mesurez la longueur de la courte tige de commande d'étincelle à partir du joint à rotule du centre à une extrémité au centre de la rotule à l'autre extrémité de la tige, comme montré dans l'une des illustrations ci-jointes. Cette distance varie légèrement par année et modèle. Si la distance entre les centres n'est pas celle spécifiée, dégager soigneusement le joint à rotule avant de la came du levier d'allumage et faire tourner le bout de tige pour corriger la longueur de la tige. Les spécifications de la tige de commande d'étincelle sont comme suit:

Pour les moteurs jusqu'en 1992, la tige de commande d'allumage sur les modèles 40148150 hp

devrait être d'environ 2 1/16 po (5,3 cm) .

Pour les modèles commerciaux 45155 jusqu'en 1992, il n'y a AUCUNE spécification ou ajustement préliminaire de la tige de commande d'allumage.

Pour les moteurs de 1993, les spécifications sont les suivantes : 25D 40R 40BA 48 hp (ceux-ci ont un système de charge Camp) la tige de commande d'allumage doit mesurer environ 2 1/16 po (5,3 cm) de long.

Pour les modèles 40E/40TE/40TU/40TTU/50BE/50TE/50TU/50JE (ceux-ci ont un système de charge), la tige de commande d'allumage doit être d'environ 2 5/16 po (6,7 cm)

long.

Pour les modèles commerciaux 1993 45155, il n'y a AUCUNE spécification ou réglage de la tige de commande.

Pour les moteurs de 1994 et plus récents, le réglage de la tige de commande d'allumage ne varie qu'avec le système de charge. Il devrait être de 2 à 1/16 po (6,4 cm) sur les modèles équipé d'un système de charge de 12 ampères ou 2 po (5,8 cm) sur les modèles

équipé d'un système de charge Camp (la plupart des modèles commerciaux dans ce gamme d'années ont un système Camp).

4. Sur tous sauf les 40RW, 40RP, 40WR, 45 et 55 Commercial modèles, débranchez la douille de la tige de commande des gaz de la came des gaz (sauf si cela a déjà été fait sur des modèles jusqu'en 1993 lors d'une étape précédente).

5. Sur les modèles commerciaux 40RW, 40RP, 40WR, 45 et 55, procédez comme suit, selon les années :

Pour les modèles jusqu'en 1993, reculez le régime de ralenti et l'arrêt WOT vis, puis tournez la poignée tournante en position complètement ouverte et complètement fermée. -

Assurez-vous qu'il y a un espace de 1/16 po (6 mm) entre le rouleau et l'extrémité du fente dans la manette des gaz dans les deux positions. Si nécessaire, ajustez-le en desserrant le contre-écrou et en tournant la molette du câble d'accélérateur support. Resserrez le contre-écrou une fois que le levier d'accélérateur est correctement positionné

Pour les modèles de 1994 et ultérieurs, desserrez le contre-écrou, puis tournez l'écrou et la molette dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle repose sur la tige.

6. Pour tous les modèles SAUF 45155 moteurs commerciaux jusqu'en 1993, vérifiez la cote initiale de réglage de la vis de ralenti (distance du dessous de la tête de vis à la came du levier d'allumage). Le réglage initial doit être de 112 po (12 mm), si nécessaire desserrez le contre-écrou de la vis de ralenti, et tournez la vis pour régler la dimension. Serrer le contre-écrou pour maintenir le vis de bouger.

7. Procéder aux réglages, en commençant par le papillon des gaz

.

Synchronisation de la plaque d'accélérateur (came)

+ Voir Figures 188, 189 et 190

Pour synchroniser le papillon des gaz (came) :

1. Desserrez la vis de réglage du galet suiveur de la came des gaz, puis éloignez le suiveur de la came des gaz.
2. Desserrez la vis de réglage du levier du carburateur pour le carburateur.

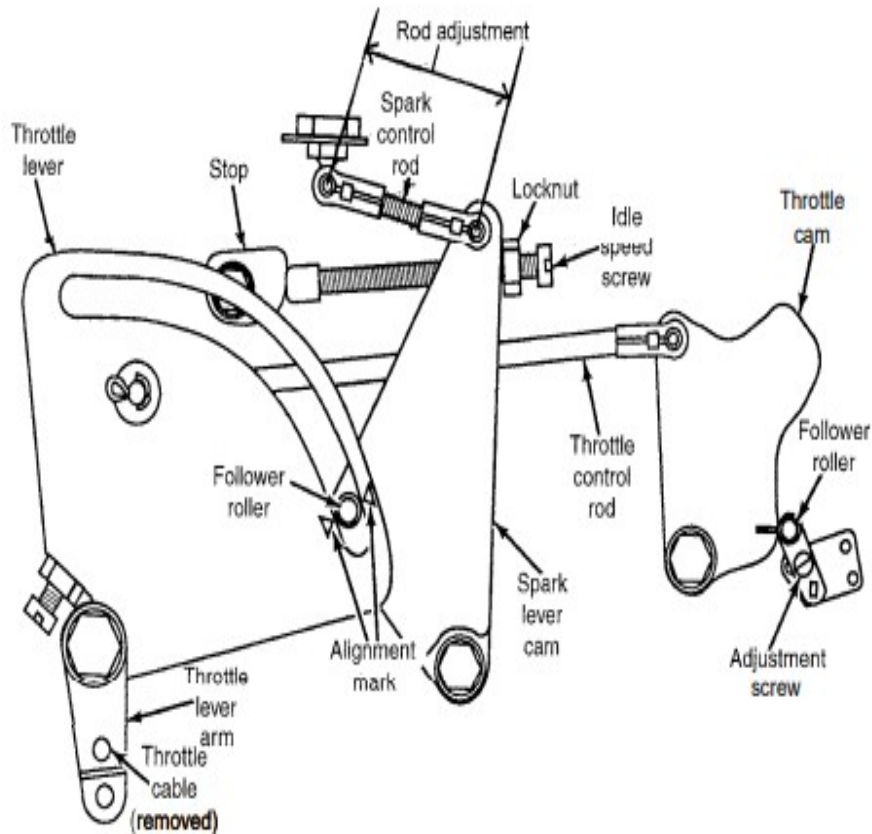


Fig. 188 Throttle, idle and spark linkage - 737cc 2-cylinder 25, 40, 40RS, 48 and 50 Hp motors, except 40RW, 40RP, 40WR, 45 and 55 Commercial models

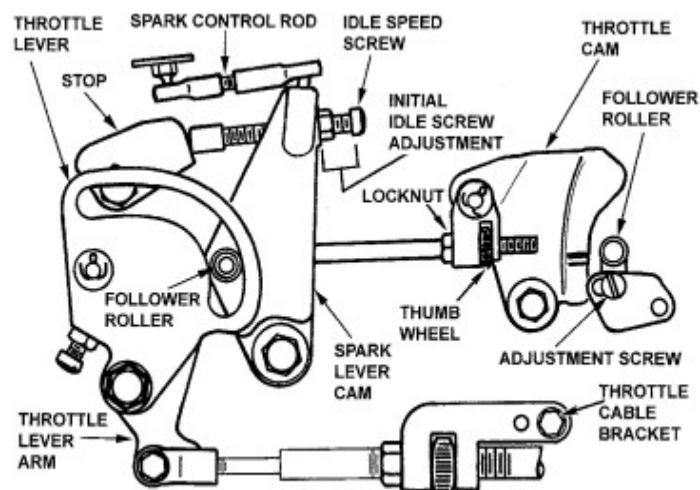


Fig. 189 Throttle, idle and spark linkage - 737cc 2-cylinder 40RW, 40RP, 40WR, 45 and 55 Commercial models

3. Tournez légèrement les deux axes d'accélérateur et laissez-les se refermer. Appliquez une légère pression sur la languette de réglage, comme illustré, et serrez le vis de réglage

4. Assurez-vous que les deux arbres d'accélérateur commencent à tourner exactement le même temps.

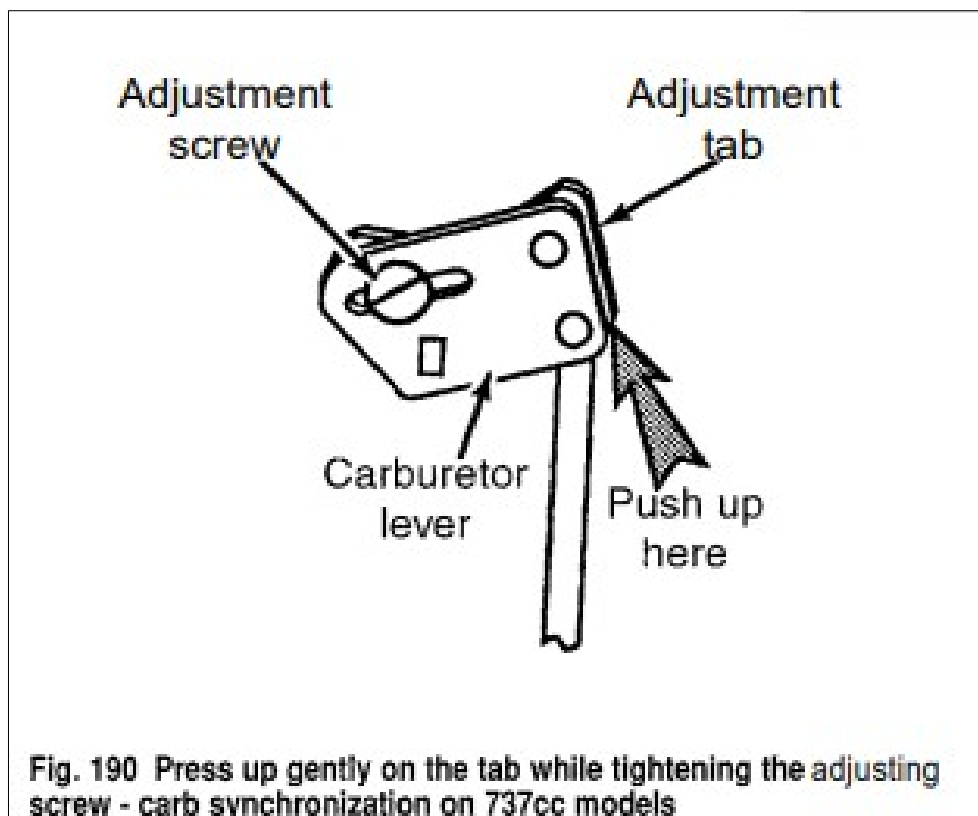
Point de prise de came

+ Voir Figures 188 et 189

Pour régler le point de prise de came : Vérifiez que les deux papillons des gaz du carburateur sont fermés, puis vérifiez que le galet suiveur de la came des gaz contact avec la came d'accélérateur au niveau de la marque en relief sur la came. La marque doit être aligné avec le centre du rouleau. Sinon, desserrez la vis de réglage et repositionner le galet jusqu'à ce qu'il touche le repère de la came.

Serrez la vis pour maintenir le nouveau réglage.

La came d'accélérateur sur les modèles commerciaux 40RW, 40RP, 40WR, 45 et 55 avoir 2 repères en relief face au rouleau suiveur. Assurez-vous que le Le INFÉRIEUR des 2 repères s'aligne avec le centre du rouleau, sinon utilisez le vis de réglage pour centrer le rouleau. Sur ces modèles jusqu'en 1993



OMC vous a recommandé de vérifier également la synchronisation du démarrage (synchronisation d'inactivité) à l'aide d'une lampe stroboscopique et, si nécessaire, l'ajuster à ce stade en desserrant l'écrou sur la tige de liaison de la came du levier d'allumage à la came de l'accélérateur et à l'aide de la molette pour changer la longueur du lien. Tournez le HAUT de la molette vers le carter pour AUGMENTER la synchronisation du ramassage et loin du carter pour DIMINUER la synchronisation du ramassage. Serrer le contre-écrou après chaque ajustement.

Nous ne savons pas pourquoi, mais l'OMC a changé son ordre recommandé de procédures ici. Sur les modèles jusqu'en 1993, ils voulaient que vous ajustiez le Maximum Spark Advance ensuite (suivi du Wide Open Throttle

Arrêtez sur les modèles commerciaux uniquement) et PUIS revenez pour régler le ralenti

. Cependant, à partir de 1994, ils ont recommandé d'aller au ralenti Vitesse suivante et ultérieure en ajustant l'avance maximale à l'allumage. Nous avons essayé dans les deux sens et pense honnêtement que cela n'a pas d'importance, mais nous mentionnons ici afin que vous puissiez suivre les recommandations d'origine sur les modèles SI vous préférez.

vitesse lente
+ Voir Figures 188 et 189

Ajustement.

Régalez toujours le régime de ralenti avec l'hélice correcte installée.
Reportez-vous au tableau des spécifications de mise au point pour les spécifications de régime de ralenti.

1. Connectez un tachymètre d'atelier précis, puis démarrez le moteur et laissez-le atteindre la température normale de fonctionnement.

L'eau doit circuler à travers l'unité inférieure vers le moteur chaque fois que le moteur est en marche pour éviter d'endommager la pompe à eau dans l'unité inférieure.

Quelques secondes sans eau endommageront la pompe à eau.

2. Une fois le moteur complètement réchauffé, faites tourner le moteur au ralenti avec la boîte de vitesses en position avant.

Notez la lecture du régime moteur sur le tachymètre par rapport aux spécifications répertoriées dans les spécifications de mise au point

. Tout ce qui se trouve dans cette plage est acceptable, mais idéalement, le ralenti doit être réglé vers le centre de cette gamme.

3, si un réglage est nécessaire, arrêtez le moteur pour des raisons de sécurité ou utilisez avec extrême prudence autour des pièces mobiles. Desserrer le contre-écrou de la vis de ralenti, puis tournez la vis pour effectuer un réglage. Redémarrez le moteur et revérifiez ralenti avec la boîte de vitesses en position avant. Répétez ce cycle jusqu'au réglage soit obtenu.

Nous réalisons que la plupart des gens n'arrêtent probablement pas le moteur avant de jouer avec la vis de ralenti, mais le constructeur le fait déconseiller de tenter de régler le ralenti avec le moteur en marche pour des raisons de sécurité et nous ne pouvons pas être en désaccord.

Si vous choisissez d'ignorer cette mise en garde, assurez-vous de prendre toutes les précautions possibles pour éviter les blessures en vous assurant que quelqu'un d'autre navigue.

Aussi, gardez, tenez vos mains et vos vêtements éloignés des pièces chaudes ou mobiles du moteur hors-bord.

4. Une fois que le bon réglage du ralenti est confirmé, utilisez une lampe stroboscopique pour vérifier et confirmer que le calage du ralenti est de 0-2" ou 1-5" après le point mort haut (ATDC), selon l'année et le modèle. Si le temps d'inactivité est dépassé spécification, effectuez le réglage du mélange à basse vitesse du carburateur pour optimiser les réglages du carburateur.

Si même après réglage, calage du ralenti correct ne peut pas être réglé, vérifiez la température du moteur, l'état de la tête motrice, pour une contre-pression d'échappement suffisante et, le cas échéant, un tuyau d'équilibrage du vide

Réglage initial du bas régime du carburateur

Sur ces modèles, le mélange à bas régime pour chaque carburateur est contrôlé par une aiguille réglable.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un ajustement périodique, des inspections périodiques pourraient révéler besoin de cet ajustement pour corriger des performances autrement non résolues. D'une manière générale, cependant, cet ajustement ne devrait pas être nécessaire sauf si le carburateur a été remplacé ou révisé.

Avant de modifier le réglage d'usine, faites un repère d'alignement sur le corps du carburateur. Cette marque est utilisée comme point de repère lors la procédure de réglage.

Le moteur doit tourner sous charge pour cette procédure (soit dans un bac d'essai ou sur un bateau).

1. Démarrez le moteur et laissez-le atteindre sa température de fonctionnement

L'eau doit circuler à travers l'unité inférieure vers le moteur chaque fois que le moteur est en marche pour éviter d'endommager la pompe à eau dans l'unité inférieure.

Quelques secondes sans eau endommageront la pompe à eau

2. Si vous effectuez l'entretien d'un modèle de barre, tournez le bouton de réglage du ralenti sur la barre. poignée dans le sens antihoraire (en faisant face à la poignée de direction) à fond.

3. Mettez le moteur en marche avant et laissez-le tourner au ralenti pendant au moins 3 minutes.

4. Le moteur tournant au ralenti en marche avant, observez les conditions comme suit :

a. Si le moteur tourne riche, il affichera un ralenti irrégulier ou instable.

b. Si le moteur tourne à faible régime, il éternue ou se retourne contre lui.

5. Si nécessaire, ajustez la vis de mélange à basse vitesse comme suit pour obtenir un ralenti en douceur :

un. Pour les mélanges riches, en notant le repère fait précédemment, tournez le aiguille 118e tour dans le sens des aiguilles d'une montre, en laissant environ 15 secondes entre ajustements, jusqu'à ce que le régime constant le plus élevé soit atteint.

b. Pour les mélanges pauvres, en notant le repère fait précédemment, tournez le aiguille 118e tour dans le sens antihoraire, en laissant environ 15 secondes entre ajustements, jusqu'à ce que le régime constant le plus élevé soit atteint.

6. Répétez cette procédure pour le carburateur restant.

7. Le moteur tournant toujours à température de fonctionnement normale et vitesse avant, ajustez la vis de ralenti à la plage centrale de la Vitesse (RPM) en vitesse répertoriée pour votre moteur dans les spécifications de mise au point Graphique.

8. Faire fonctionner le moteur hors-bord vers l'avant à plein régime ou presque 5 minute. Réduire brusquement la vitesse à un ralenti bas et passer au point mort. La tête motrice devrait continuer à fonctionner sans à-coups. Si la tête motrice saute ou cale, le mélange air/carburant est probablement trop pauvre. Tourner l'aiguille à basse vitesse 118e tour dans le sens antihoraire, en laissant environ 15 secondes entre les ajustements, jusqu'à ce que la tête motrice réponde comme prévu. Répétez l'intégralité du

test des gaz et décélération brutale avec passage au point mort pour vérifier chacun Des - ajustement. Si le moteur ne répond pas correctement à ces réglages, vérifier pour d'autres problèmes, notamment :

Températures du moteur incorrectes

* Réglages de liaison incorrects

Contre-pression d'échappement insuffisante

Un problème avec le tuyau d'égalisation des impulsions

Autres problèmes avec les systèmes de carburant ou d'allumage

* Qualité et mélange de carburant et d'huile

Tige de commande des gaz (modèles 1994 et ultérieurs)

+ Voir Figures 188 et 189

Sur les modèles 1993 et antérieurs, la tige de commande des gaz était déjà ajustée soit lors des procédures préliminaires, soit lors d'autres ajustements. Cependant, à partir de 1994, l'OMC a modifié la recommandation indiquant quand et comment ajustez cette tige, alors prenez un moment maintenant sur les moteurs plus récents pour ajuster le

tige comme suit :

Le réglage de la tige de commande des gaz s'effectue de manière statique (avec moteur PAS en marche).

1. Maintenez la vis de ralenti contre sa butée sur le moteur (en faisant assurer-vous que les deux papillons sont fermés) et vérifiez l'écart entre les came d'accélérateur et galet suiveur à l'aide d'une jauge d'épaisseur, il doit être de 0,020 po.

(0,5 mm).

Lors de la vérification des écarts, une jauge d'épaisseur de la taille appropriée doit passer

à travers l'espace avec une légère traînée tandis que la taille supérieure ne devrait pas convenir

et la taille suivante ne doit pas traîner.

2. Si l'écartement de la tige de commande des gaz est incorrect, réglez la longueur de la tige

comme suit:

a. Sur tous sauf les modèles commerciaux 40RW, 40RP, 40WR, 45 et 55, dégager la tige de la came d'accélérateur et faire tourner l'extrémité de la tige jusqu'à ce que le bon

longueur est atteinte afin de produire l'écart spécifié. Ensuite, reconnectez le douille de la tige de commande à la came des gaz et vérifiez le réglage.

b. Sur les modèles commerciaux 40RW, 40RP, 40WR, 45 et 55, desserrez contre-écrou de la tige d'accélérateur, puis tournez la molette (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre lorsque

traitant d'une came d'accélérateur entièrement assise) pour obtenir le bon écart. Serrez le

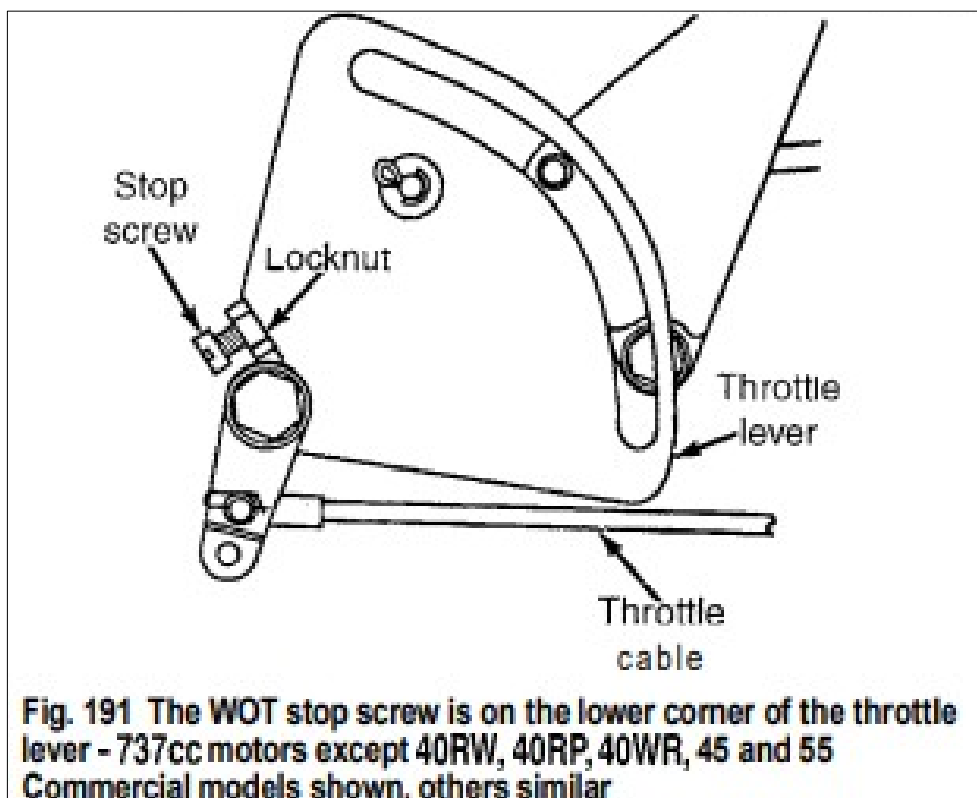
contre-écrou et vérifiez le réglage

poignée des gaz grand ouvert

+ Voir Figures 188, 189 et 191

Le réglage de la butée à pleins gaz (WOT) est effectué statiquement (avec le moteur NON en marche).

Pour vérifier la position d'arrêt WOT : Lorsque la tête motrice ne fonctionne pas, amenez le levier d'accélérateur en position pleins gaz (ou grand ouvert). À ceci pointez les goupilles cylindriques de l'arbre d'accélérateur du carburateur (situées sur le côté opposé du carburateurs de la tringlerie) doit être complètement vertical indiquant les papillons sont complètement ouverts. Sinon, desserrez le contre-écrou sur la butée-vis au coin inférieur de la manette des gaz. Tourner la vis si nécessaire pour amener les goupilles cylindriques en alignement vertical, puis serrez le contre-écrou sur la vis de butée pour maintenir ce nouveau réglage. Vérifier le positionnement de la vis n'a pas changé lors du serrage du contre-écrou



Installation du câble d'accélérateur

Modèles de barre franche, sauf 40RW 40RE 40WR, 45 et 55 Commercial
Moteurs

+ Voir Figures188> re-référence

1. Tournez le bouton de réglage du ralenti dans le sens inverse des aiguilles d'une la barre franche de la position de l'opérateur du moteur) jusqu'au ralenti complet
2. Connectez le câble d'accélérateur au trou supérieur du bras du levier d'accélérateur et fixez-le à l'aide de la goupille et de la goupille fendue.
Assurez-vous que le clip est installé parallèle à l'arête surélevée du levier.
3. Maintenez la poignée des gaz de la barre franche en position de ralenti maximum et avec le ralenti vis de vitesse sur sa butée, tirer fermement sur le câble pour éliminer tout jeu. Faites pivoter le support de câble pour l'aligner avec le trou de la vis de montage.
4. Précharger la tringlerie en enfilant le câble de 2 tours vers le câble extrémité, puis installez le support en utilisant la rondelle plate entre le support et collecteur d'admission. Serrez le boulon de retenue à 36 pouces lbs. (4Nm).
5. Installez la plaque de retenue de câble et serrez bien les boulons.
6. Vérifiez le réglage du support du câble d'accélérateur en tournant plusieurs fois vérifier que la vis de ralenti touche la butée avec la poignée des gaz en position lente.
Modèles de télécommande, sauf 40RW, 40RP, 40WR, 45 et 55
Moteurs commerciaux

Voir Figure 188

1. Si la boîte de vitesses a été réparée, vérifiez le réglage du cran de point mort .
2. Fixez le câble d'accélérateur au bras et serrez bien le contre-écrou.
3. Vérifiez que le levier de ralenti rapide est abaissé en position de marche.
4. Demandez à un assistant de faire tourner lentement l'arbre d'hélice à la main pendant que vous déplacez la poignée à distance du point mort vers l'avant, puis 112 la distance retour au neutre. Cela positionne la commande comme nécessaire pour obtenir un ajustement.
5. Déplacez le levier d'accélérateur du moteur de sorte que la vis d'arrêt du levier d'allumage soit contre la butée. Ensuite, fixez le guide de la gaine du câble d'accélérateur à l'accélérateur sur le trou inférieur du levier à l'aide de la goupille et de la goupille fendue. Le clip doit être installé parallèle à la nervure relevée.
6. Tirez fermement sur le câble d'accélérateur pour éliminer le jeu, puis installez le écrou tourillon dans la poche d'ancrage.
7. Installez le serre-câble et la vis pour maintenir le tout en place, puis vérifiez le réglage du câble pour vous assurer que le régime de ralenti est correct (qu'il n'est pas trop élevé) et le changement de vitesse (pour éviter un effort excessif). Déplacez la télécommande tout la voie à suivre puis de retour au point mort. Vérifiez que la vis de butée de ralenti est contre la butée. Si ce n'est pas le cas, éliminez le jeu en ajustant l'écrou de tourillon.
8. Une fois le réglage correct, serrez fermement la vis de retenue du câble.

Moteurs commerciaux 40RW 40RF 40WR, 45 et 55

+ Voir Illustration 189

1. Tournez le bouton de réglage du ralenti dans le sens inverse des aiguilles d'une la barre franche de la position de l'opérateur du moteur) jusqu'au ralenti complet poste est atteint.
 2. Desserrez le contre-écrou sur le support du câble d'accélérateur.
 3. Maintenez la poignée des gaz de la barre franche en position de ralenti maximum et tournez le support molette jusqu'à ce que le trou du support avant s'aligne avec le trou de montage. Installez la vis à travers le trou de montage avant, en plaçant la rondelle entre le support et la tête motrice, puis serrez la vis à 36 pouces
- SCI. (4Nm).
4. Faites tourner la molette de 2 tours dans le sens des aiguilles d'une montre pour précharger tringlerie, puis serrez fermement le contre-écrou.
 5. Vérifiez le réglage du câble d'accélérateur en tournant la torsion de l'accélérateur plusieurs fois et en vérifiant que la vis de ralenti touche la butée avec la poignée des gaz en position lente.

Avance à l'allumage maximale

+ Voir Figures 188 et 189 *

Pour vérifier l'avance à l'allumage maximale, le moteur hors-bord doit être utilisé avec la roue de test appropriée. Ne faites pas fonctionner la tête motrice avec une hélice ou rincer l'adaptateur tout en effectuant ce réglage.

L'eau doit circuler à travers l'unité inférieure vers le moteur chaque fois que le moteur est en marche pour éviter d'endommager la pompe à eau dans l'unité inférieure.

Quelques secondes sans eau endommageront la pompe à eau.

1. Connectez une lampe stroboscopique au cylindre supérieur.

Pour une référence claire, marquez la grille de distribution du volant à la marque 19".

2. Démarrez le moteur et faites-le tourner au ralenti jusqu'à ce qu'il atteigne

Température.

3. Une fois le moteur complètement réchauffé, faites-le tourner à un minimum de 5 000 tr/min avec

le hors-bord en marche avant. Dirigez la lampe stroboscopique vers les marques de synchronisation sur le périmètre du volant. La marque sur le pointeur de synchronisation doit s'aligner entre Repères 18" et 20" sur le volant moteur.

4. Si la synchronisation nécessite un ajustement, éteignez la tête motrice pour des raisons de sécurité. et modifier la longueur du levier de commande d'allumage pour corriger le calage, comme suit :

a. Soulevez le joint à rotule avant sur la tige de commande d'étincelle de la boule joint sur la came du levier d'allumage.

b. Faites tourner l'extrémité de la tige dans le sens des aiguilles d'une montre pour avancer le chronométrage, ou dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour retarder le chronométrage.

Deux révolutions complètes de l'extrémité de la tige équivaut à environ un changement de degré dans le timing. N'oubliez pas non plus que si vous faites un réglage de plus de 2 tours, le réglage du ralenti et la longueur de la commande des gaz doit être réajustée pour assurer un bon fonctionnement du moteur

.c. Encliquetez l'extrémité de la tige sur la rotule de la came du levier d'allumage lorsque le réglage est terminé.

5. Redémarrez le moteur et vérifiez le bon calage de l'avance à l'allumage maximum.

6. Revérifiez le régime de ralenti. Si la rotule avant a été tournée

plus de 2 tours complets, il est fort probable que la vitesse de ralenti et l'accélérateur Les réglages de la tige de commande doivent être effectués à nouveau. CELA pourrait être l'un des raisons pour lesquelles OMC avait initialement l'ajustement Maximum Spark Advance

AVANT l'ajustement de la vitesse de ralenti (au moins comme leurs recommandations allaient pour les modèles jusqu'en 1993). Il est probable que d'autres avantages à placer le Maximum Spark Advance vers les extrémités des ajustements dépassés le petit inconvénient de remettre à zéro ces deux réglages.

Détente du levier de changement de vitesse (modèles commerciaux 40RW, 40RP, 40WR, 45 et 55)

1. Desserrez la vis du ressort de détente.

2. Déplacez le levier de vitesses jusqu'à ce que la position de changement de vitesse au point mort de la boîte de vitesses soit ressentie (et vérifié en tournant lentement l'arbre porte-hélice à la main).

3, Centrez le ressort de détente dans l'encoche de la plaque de détente, puis serrez le visser à 60 pouces lbs. (7 Nm).

Certaines des procédures de synchronisation et de synchronisation pour ces unités exigent