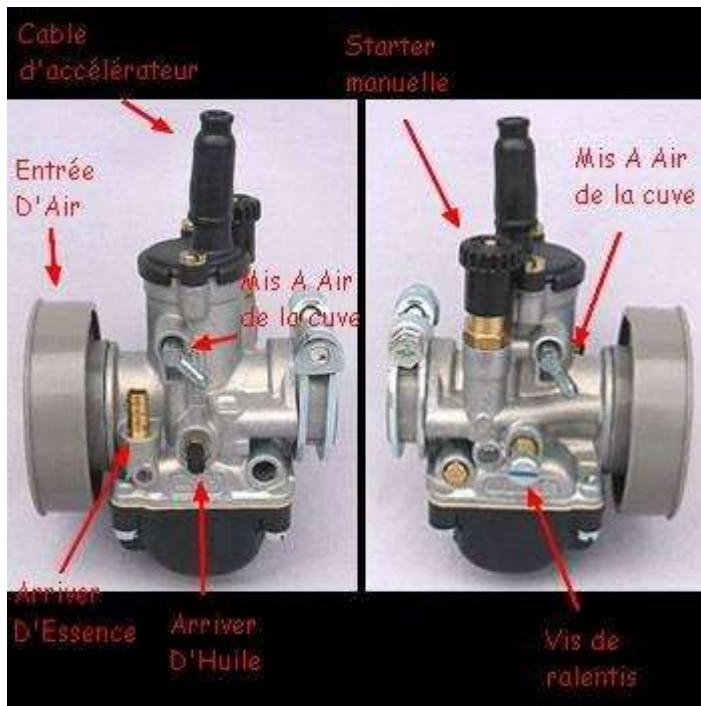


# Tutoriel : Régler son carburateur

Paulo\_les\_gazs 30 jui. 2012 27 avis

Vous cherchez comment réglez votre toute nouvelle configuration moteur ? Ou simplement votre bécane ne marche pas comme il faut à cause d'un mauvais réglage ? Ici vous avez la solution !

## Schema d'un carburateur (dellorto type phbg 19)



### Prédetermination de la taille du gicleur de ralenti:

\_ Serrer la vis d'air à fond, puis la dévisser de 2 tours et 1/2

\_ Augmenter le régime de ralenti à un régime élevé grâce à la vis de ralenti

\_ Laisser le régime se stabiliser et revisser la vis de richesse de 1/4 de tour en 1/4 de tour jusqu'à sentir une baisse de régime. Après chaque vissage, attendre que le régime se stabilise.

\_ Après avoir atteint la baisse de régime, revenir un quart de tour en arrière ( dévisser ) puis revisser d'environ 1/8ème de tour.

\_ Contrôler ensuite que le réglage de la vis d'air est compris entre 1 tour et 2 tours et 1/2 par rapport à la position vissée. S'il y a moins d'un tour, il faut augmenter la taille du gicleur pour les carbus où la vis de richesse est du côté de l'arrivée d'air ( avant le boisseau ) comme les Keihin; et diminuer la taille du gicleur pour les carbus où la vis est côté pipe d'admission ( après le boisseau ) comme les Dell'orto. S'il y a plus de 2 tours et 1/2, on fait l'inverse.

A noter: ce réglage est en général bon quand on achète un carbu, ne vous y attarder pas de trop.

### Taille du gicleur principal

\_ C'est un des éléments les plus importants pour un bon réglage.

\_ Tout d'abord pour pouvoir déterminer si le gicleur est trop gros, ou trop petit, on va devoir effectuer ce qu'on appelle un "arrêt-carburant" pour cela il vaut mieux mettre un gicleur de taille assez grosse pour être sûr de ne pas tuer le moteur, puis redescendre en taille jusqu'à ce que ce soit satisfaisant. Prenez une bonne ligne droite sans montée ni descente, monter jusqu'au 4ème ou 5ème rapport à FOND pendant 30 secondes/1 minute, puis débrayer tout en coupant le contact, démonter la bougie pour voir sa coloration ( blanche= monter un gicleur plus gros; chocolat= parfait; noire= monter un gicleur plus petit )

## Réglage de l'aiguille:

---

### 1. Démonter l'aiguille:

\_ Démonter le capuchon du carbu.

\_ Retirer l'ensemble boisseau / aiguille

\_ Positionner l'aiguille à peu près au milieu, (certaines aiguilles ont 5 positions, d'autres 4 ) avant de commencer les réglages

### 2. Réglage

\_ Il faut faire des test au 4ème ou 5ème rapport. Stabiliser la poignée de gaz à 1/4 puis accélérer jusqu'à 3/4 lentement sans à-coups

\_ C'est là que commencent les réglages:

\_ Sur l'aiguille se trouve un clip : il faut vérifier sa position si vous trouvez que la montée de régime se fait avec quelques trous.

\_ Si le moteur s'étouffe avant de prendre ses tours, la carburation du circuit intermédiaire est trop pauvre. Il faut changer la position du clip (4ème cran) et refaire l'essai. Si c'est toujours trop pauvre il faut changer l'aiguille. Évitez d'utiliser le 5ème cran.

\_ Si le moteur " balbutie " (bleubleubleu...) avant de prendre ses tours, la carburation du circuit intermédiaire est trop riche. Il faut changer la position du clip (2ème cran) et refaire l'essai. Si c'est toujours trop riche, il faut changer l'aiguille (ou le puits ). Eviter d'utiliser le 1er cran.

\_ Si vous avez un doute sur la réaction de votre moteur, et/ou que vous voulez connaître le bruit et le fonctionnement de votre moteur lorsque la carburation est trop riche : A l'arrêt, au point moteur, bouchez en partie l'arrivée d'air sur la boîte à air, et accélérez de 1/4 à 3/4 d'ouverture de poignée.

\_ Ce réglage est le plus difficile à réaliser. N'hésitez pas à faire de multiples essais.

### 3. Sur l'aiguille

\_ Plus le clip est bas, plus l'aiguille remonte et plus il y a d'essence.

\_ Plus le clip est haut, plus l'aiguille descend et moins il y a d'essence.

## Réglage final du circuit de ralenti:

---

\_ Au début du texte nous avons parlé de pré-réglage du circuit de ralenti.

\_ C'était nécessaire pour effectuer les autres réglages. Mais maintenant, on va faire un réglage définitif. L'intérêt de ce peaufinage est d'obtenir une réponse franche du moteur à l'ouverture rapide de la poignée de gaz.

\_Le moteur est chaud. Vous vous asseyez sur la moto. Vous êtes au point mort. Vous prenez la poignée de gaz à pleine main et vous accélérez franchement. La montée en régime doit être instantanée.

\_Si ce n'est pas le cas, corrigez le réglage en vissant ou dévissant (selon le type de réponse obtenue, caractéristique d'une carburation trop riche ou trop pauvre...) par  $\frac{1}{4}$  de tours jusqu'à obtenir la bonne réponse.

Votre bécane est maintenant réglée !