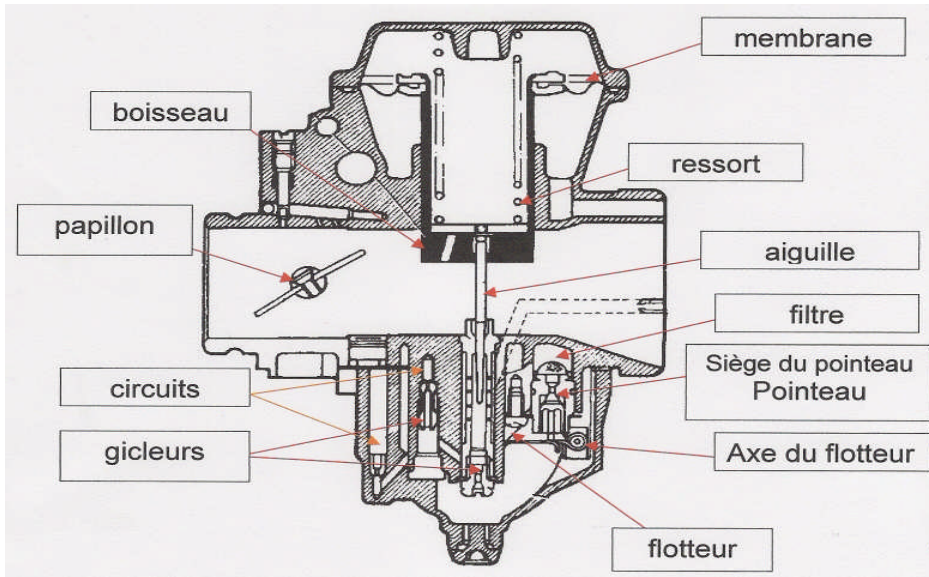
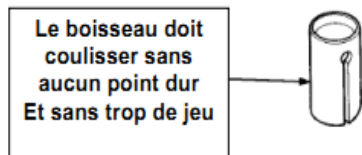


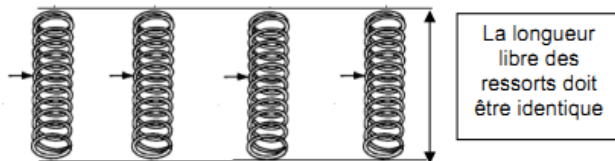
**LES CONTROLES**



1) Le boisseau :



2) Les ressorts :



3) L'aiguille :

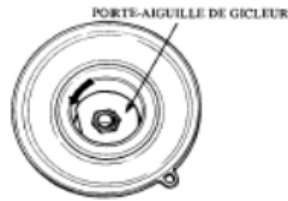


L'aiguille ne doit pas être tordue pour cela la faire rouler sur un marbre (elle doit tourner à plat)

CI : La motorisation;

## DOCUMENT RESSOURCE : Démontage et contrôle d'un carburateur

### 4) La membrane :



La membrane doit être souple et son caoutchouc en bon état (pas de craquelures)

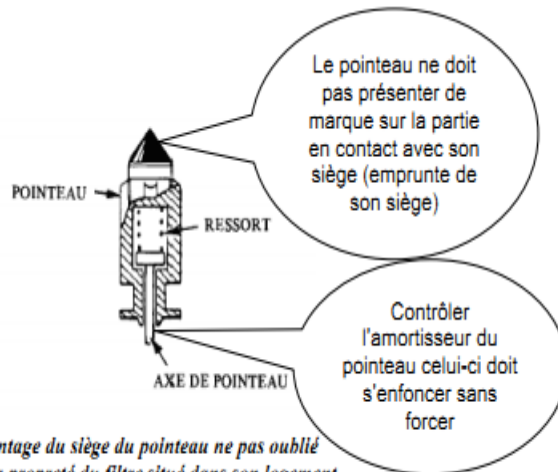
### 5) Les circuits :

- Les passages des circuits doivent être débouchés
- Les gicleurs doivent être en bon état et conformes aux valeurs constructeurs au niveau de leurs sections de passage.

**Ne pas déboucher les gicleurs avec un objet métallique au risque de les agrandir .**

### 6) Les axes : Les axes ne doivent pas présenter de jeu.

### 7) Le pointeau :



*Lors du démontage du siège du pointeau ne pas oublier de contrôler la propreté du filtre situé dans son logement (si celui-ci est démontable)*

### 8) Le flotteur :

- Contrôle de son étanchéité
- Contrôle visuel de l'état général
- Contrôle de l'alignement des flotteurs entre eux

CI : La motorisation;

## DOCUMENT RESSOURCE : Démontage et contrôle d'un carburateur

### 9) contrôle d'un robinet à essence à dépression :

Débrancher la canalisation d'essence et la relier à un récipient

Raccorder une pompe à vide au tuyau de dépression du robinet et appliquer une dépression

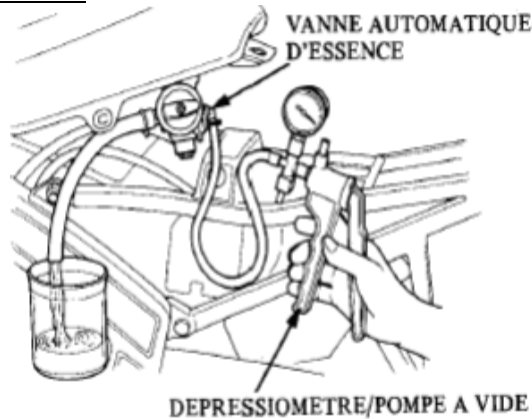
**Le robinet doit tenir la dépression et le débit d'essence doit être régulier**

Si le débit d'essence n'est pas régulier  
**Contrôler le filtre ou le montage de la membrane**

Si la membrane ne tient pas la dépression  
**Elle est endommagée ou mal montée**

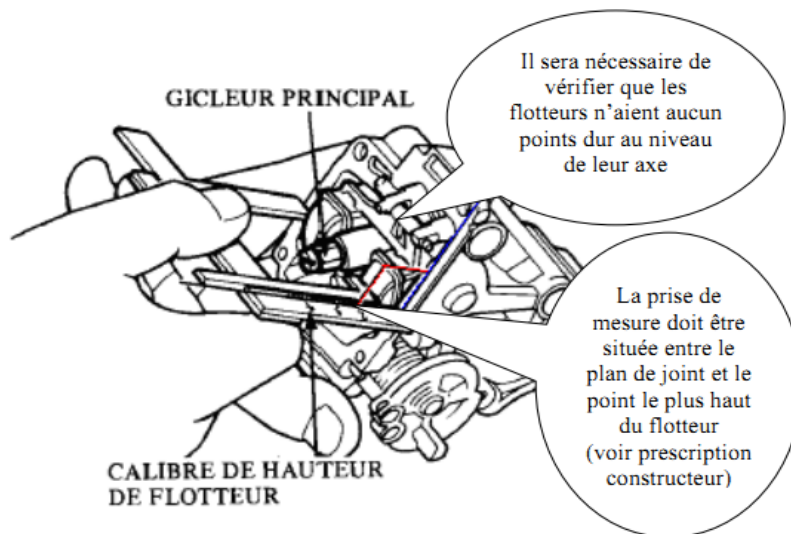
Lorsqu'on relâche la dépression le débit d'essence doit s'arrêter assez nettement

**S'il y a une commande manuelle  
vérifier le fonctionnement de chaque position**



### 10) contrôle de la hauteur des flotteurs :

La hauteur des flotteurs se mesure avec un régleur ou une jauge spécifique. Il est nécessaire de faire pivoter la rampe pour que les flotteurs soient positionnés en appui sur les pointeaux sans que les amortisseurs soient enfoncés.



**C NOTA :** *Le fond de la cuve doit être propre*

## DOCUMENT RESSOURCE : Démontage et contrôle d'un carburateur

### LES REGLAGES

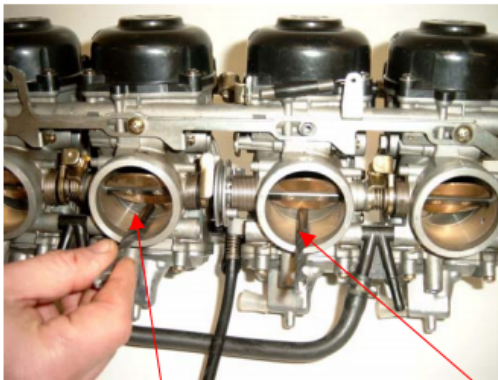
1) Réglage de la position de l'aiguille :



Lorsque l'aiguille dispose de plusieurs crans de réglage, le clip se positionne presque toujours sur le cran du milieu pour le réglage de base (voir prescription constructeur)

2) Pré-synchro des papillons :

Pour réaliser un réglage convenable, il faut se servir de deux calibres (ou pige) de même diamètre (2 forêts par exemple), un des 2 positionné sous le papillon de référence (premier papillon commandé par le câble d'accélérateur) et l'autre positionné sous le papillon le plus proche. Agir sur la vis de synchro entre les deux papillons concernés afin de positionner les papillons dans le même plan : la pige de contrôle doit juste coulisser. Faire de même pour les autres en gardant la première pige sur le papillon de référence.



Pige de contrôle

Pige sur carburateur de référence

CI : La motorisation;

## **DOCUMENT RESSOURCE : Démontage et contrôle d'un carburateur**

### 3) Pré-réglage des vis de richesse :



**Visser à fond  
(sans forcer) et  
desserrer de la  
valeur  
constructeur**

Fin des réglages sur rampe déposée, reposer rampe sur le véhicule.

### **AVANT DE PASSER AU REGLAGE DYNAMIQUE :**

S'assurer que le moteur soit en bon état :

- Jeu aux soupapes correct
- Compression correcte

S'assurer que le circuit d'air soit en bon état :

- Filtre à air propre
- Etanchéité du circuit correcte (pas de prise d'air)
- Pot d'échappement en bon état

Contrôler et régler :

- La garde des câbles arrivant à la rampe
- Le bon fonctionnement du câble d'accélérateur (bon coulisement, bon retour)
- Les niveaux de cuve (à l'aide d'un tuyau transparent)

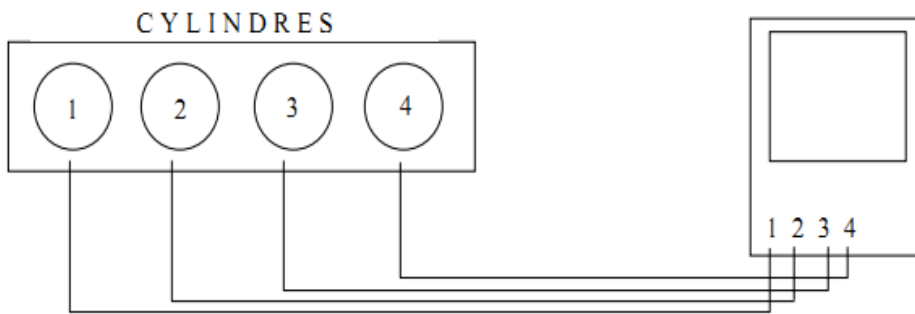
### 1) Synchronisation des carburateurs :

Pour brancher l'appareil de mesure des pressions dans les conduits d'admission, il suffit de dévisser les vis bouchons et de visser les embouts de l'appareil en vérifiant leur étanchéité.

Important : il faut respecter l'ordre de branchement entre les cylindres et l'appareil voir schéma page suivante :

CI : La motorisation;

## DOCUMENT RESSOURCE : Démontage et contrôle d'un carburateur



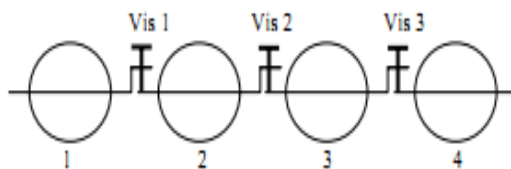
Pour plus de facilité pour le réglage, brancher en lieu et place du réservoir une nourrice d'alimentation en essence.

Mettre en place les tuyaux d'aspiration des gaz d'échappement (mettre en route l'aspiration)

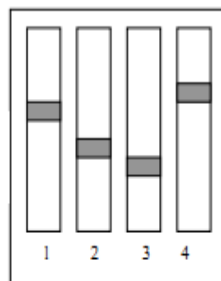
Placer un ventilateur de refroidissement à l'avant de la moto.

Faire chauffer le moteur par un ralenti accéléré (ne pas laisser le starter).

Le réglage s'effectue à un régime compris entre 2000 et 3000 tr/mn.



Première visualisation  
avant réglage

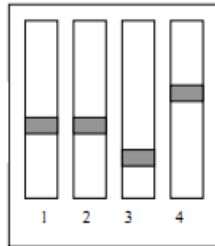


*Agir sur la vis n°1 pour égaliser les pressions entre les cylindres 1 et 2*

CI : La motorisation;

## DOCUMENT RESSOURCE : Démontage et contrôle d'un carburateur

Visualisation après réglage

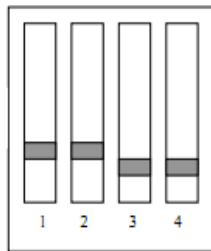


Donner 2 coups de gaz afin  
de repositionner les  
papillons

Réajuster le régime  
si besoin

Agir sur la vis n°3 pour égaliser les pressions entre les cylindres 3 et 4

Visualisation après réglage

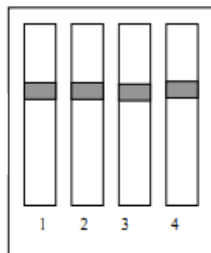


Donner 2 coups de gaz afin  
de repositionner les  
papillons

Réajuster le régime  
si besoin

Agir sur la vis n°2 pour égaliser les pressions entre les cylindres 1/2 et 3/4

Visualisation après réglage



Donner 2 coups de gaz afin  
de repositionner les  
papillons

Régler le régime de ralenti à la valeur constructeur (avec filtre à air)