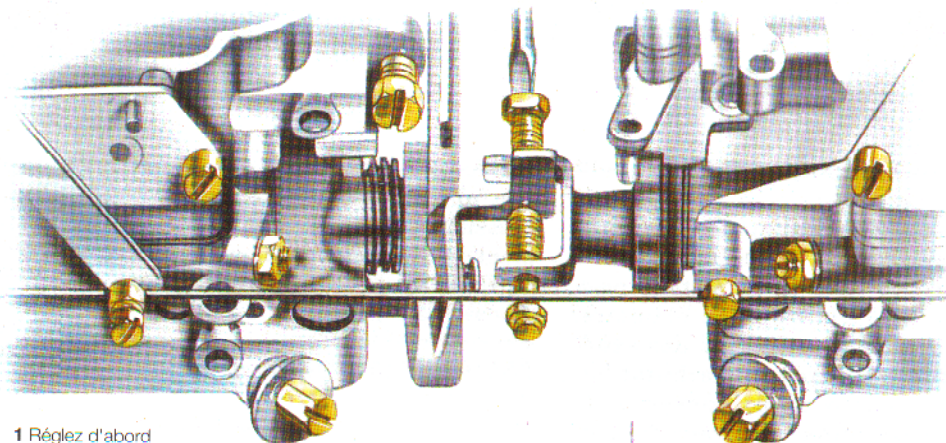
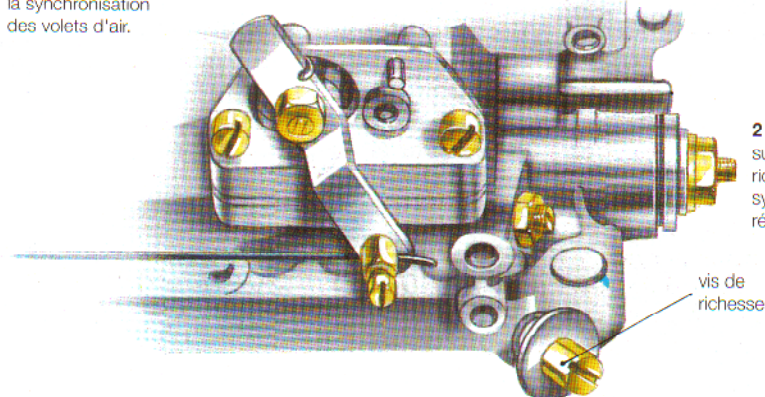


Carburateurs accolés

Parfois, lorsqu'on est en présence de deux carburateurs accolés, on trouve une seule commande jumelée pour les deux papillons, ce qui dispense de tout réglage de synchronisation. La plupart du temps, en revanche, il est indispensable de synchroniser d'abord le papillon des différents carburateurs (1), puis de procéder au réglage du ralenti en agissant cette fois sur la vis de richesse (2).



1 Réglez d'abord la synchronisation des volets d'air.

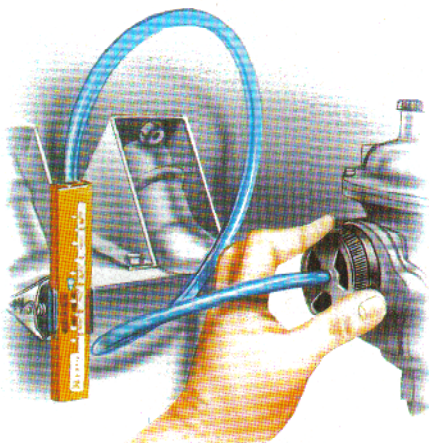


2 Agissez ensuite sur la vis de richesse pour synchroniser le régime de ralenti.

vis de
richesse

Le synchro test

Plus précis et plus pratique que le dépressiomètre, le synchro test permet une lecture directe des informations pour l'équilibrage des carburateurs multiples. Il suffit d'en placer l'embase ou le dispositif de raccordement sur l'orifice d'entrée du carburateur. Veillez à assurer une étanchéité parfaite à ce niveau. Différents modèles sont disponibles sur le marché, certains à raccordement direct, d'autres à dispositif de liaison par tube flexible. Il en existe même qui permettent le réglage simultané des carburateurs.



de l'absence du filtre à air. Placez le dépressiomètre ou le synchrotest sur le carburateur et relevez l'indication fournie. Posez-le à l'entrée du ou des suivants, et corrigez la richesse du ou des autres carburateurs de façon à obtenir la même indication sur l'appareil.

Sur les carburateurs à gicleurs variables, c'est à dire les carburateurs à dépression (de marque SU ou Stromberg), commencez par vous assurer que l'aiguille est correctement positionnée et que le piston voyage correctement. Refaites éventuellement le niveau d'huile de l'amortisseur.

Pour les réglages, il suffit en principe d'agir sur la vis de ralenti. Certains modèles comportent un amortisseur de papillon à gaz; contrôlez son réglage avec une jauge d'épaisseur, et agissez sur le boulon bridant le levier.

Les carburateurs de type HD possèdent une entrée d'air séparée, dont le réglage s'effectue par une vis qui est située à l'intérieur du corps du carburateur.

Une fois les papillons synchronisés, il ne vous reste plus qu'à régler le

ralenti comme indiqué plus haut, en agissant tout simplement sur la vis de réglage extérieure.

Les niveaux de cuve

Il arrive aussi qu'un déséquilibre entre les carburateurs d'un moteur proviennent de différences de niveau dans les cuves. En effet, un niveau trop bas appauvrira le mélange, alors qu'un niveau trop haut l'enrichira.

Une usure du pointeau du flotteur et de son siège sont à l'origine de ce genre de défaut de fonctionnement. Pour les examiner, il vous suffit de démonter le couvercle de la cuve et son flotteur, puis le pointeau. Examinez-le attentivement: si son cône est marqué, remplacez-le, en même temps que son siège.

Le flotteur étant monté sous le couvercle de la cuve, mesurez l'espace le séparant du dessous de cuve. Comparez la cote avec celle préconisée par le constructeur (de l'ordre de 5 mm), et corrigez éventuellement l'espace en tordant délicatement la bascule du flotteur sur son axe d'articulation.