

L'une des méthodes consiste à écouter le bruit émis à l'aspiration par chaque carburateur. Vous aurez besoin pour cela d'un tube flexible en caoutchouc ou en matière plastique de 6 à 9 mm de diamètre, dont vous placerez l'une des extrémités à l'entrée du carburateur, l'autre à votre oreille. Lorsque le réglage est correct, le niveau de bruit est identique pour tous les carburateurs. Si le bruit au niveau de l'un des carburateurs est plus sourd, c'est en principe que le papillon est trop ouvert. Corrigez alors la synchronisation des papillons en conséquence.

La méthode auditive est bien sûr empirique. On a, ou on n'a pas, l'oreille du metteur au point. Pour plus de sécurité, vous pouvez utiliser un dépressiomètre ou, mieux encore, un synchrotest, appareil de précision qui se place directement à

l'entrée du carburateur et qui permet une lecture directe de la dépression. Ce matériel est pratiquement indispensable lorsqu'on doit agir sur les réglages proprement dits des carburateurs.

Régler la richesse

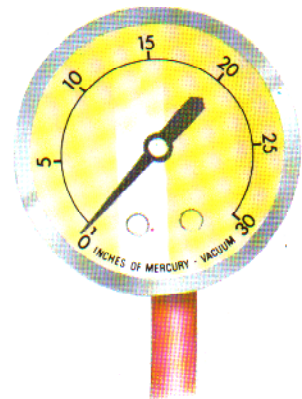
Cette opération s'effectue bien sûr moteur tournant, une fois atteinte la température normale de fonctionnement, avec un dépressiomètre ou un synchro-test.

Sur les carburateurs à gicleur fixe, on agit sur le ralenti, au moyen de la vis de pointeau.

Agissez sur la vis de butée du papillon du premier carburateur de façon à porter le ralenti à environ 1 500 tr/mn. Tournez la vis de richesse de façon à retrouver le ralenti normal, en le majorant de 50 tr/mn environ pour tenir compte

Le dépressiomètre

Tout le monde n'a pas l'oreille d'un metteur au point. Pour ceux qui ne sont pas des sorciers du réglage, il vaut mieux utiliser un dépressiomètre qui, comme son nom l'indique, permet de mesurer avec précision la dépression à l'entrée des carburateurs que l'on veut équilibrer.



Équilibrer les carburateurs à l'oreille

La méthode la plus simple, pour équilibrer plusieurs carburateurs, consiste à utiliser un tube de caoutchouc ou de plastique pour écouter le bruit de l'aspiration à l'entrée du carburateur (le filtre à air ayant, bien sûr, été démonté). La longueur de tube introduite dans les carburateurs doit être rigoureusement égale pour chacun d'entre eux.

