

Un carburateur en bon état

La synchronisation des carburateurs n'est possible que s'ils sont en parfait état. Avant de vous lancer dans un quelconque réglage, procédez à un examen général du carburateur. Assurez-vous, en particulier, que le papillon fonctionne correctement, sans aucun point dur; contrôlez que le joint d'embase est parfaitement étanche (remplacez-le si nécessaire). Dans bien des cas, un nettoyage préliminaire n'est pas superflu. Avec un carburateur à dépression SU ou Stromberg, contrôlez le niveau d'huile dans l'amortisseur.

une station agréée qui vous délivrera un certificat. Les forces de l'ordre peuvent vous le réclamer. En l'absence de celui-ci, vous risquez d'être verbalisé si les gaz d'échappement de votre voiture dépassent la norme légale de pollution. Référez-vous au manuel d'entretien de votre voiture pour relever les réglages préconisés et, éventuellement, les outillages spécifiques à la marque du carburateur.

Mettez le moteur en marche et laissez-le prendre sa température normale de fonctionnement. Si les réglages vous prennent beaucoup de temps, faites une pause toutes les deux ou trois minutes, puis donnez un léger coup d'accélérateur (à 2 000 tr/mn environ).

La tringlerie de liaison

Lorsque vous voulez entreprendre un réglage de ce type, la première des choses à faire est de s'assurer de la synchronisation des papillons, lesquels sont généralement reliés

par une ou plusieurs biellettes. Dans le cas le plus simple (deux carburateurs), une tige relie la commande d'ouverture des papillons; le câble d'accélérateur est raccordé à l'une de ses extrémités; le réglage peut s'effectuer alors en agissant sur une vis de blocage située au niveau du levier de commande du papillon, ce qui permet de faire coulisser la tige de liaison. Dans d'autres cas, le câble agit sur un levier perpendiculaire à la biellette de liaison (ci-dessous). On trouve parfois un dispositif de réglage par vis au niveau de chacune des commandes de carburateur.

Le dispositif de synchronisation est particulièrement complexe sur certains moteurs en V ou à cylindres à plat opposés (flat-four, flat-six).

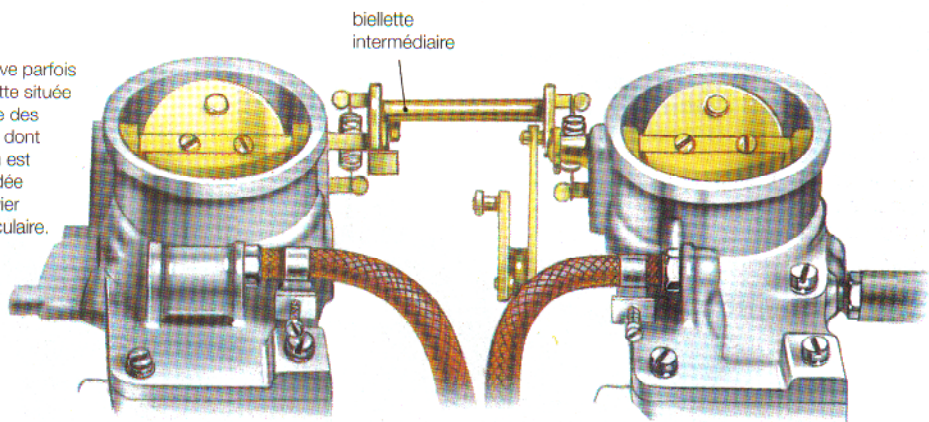
L'équilibrage

Déconnectez les biellettes ou tiges de liaison (il suffit souvent de chasser des goupilles ou de faire sauter des clips de blocage).

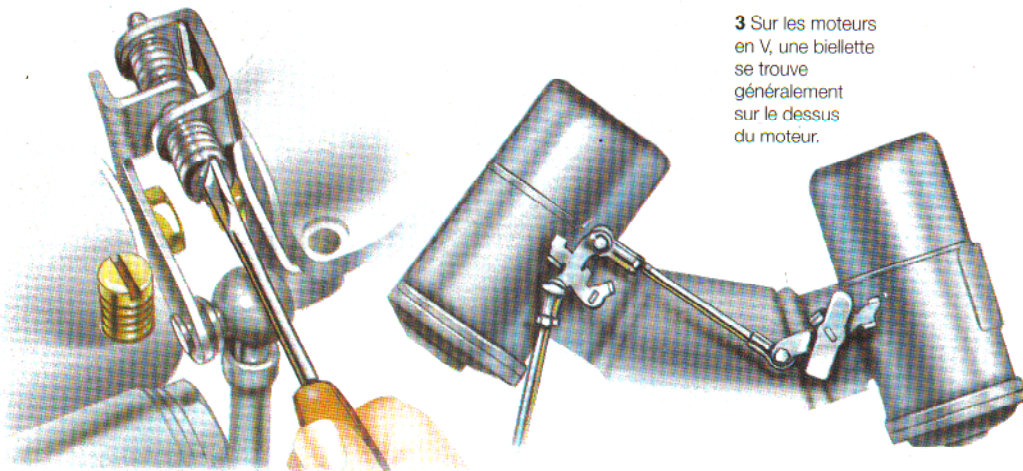
Différents types de tringleries

Les carburateurs multiples sont reliés entre eux par différents types de tringleries. Celles-ci agissant directement, et mécaniquement, sur les volets d'air, il suffit souvent de procéder à un réglage à ce niveau pour corriger un défaut de synchronisation de ces volets qui, bien sûr, doivent fonctionner simultanément.

1 On trouve parfois une biellette située dans l'axe des papillons, dont la rotation est commandée par un levier perpendiculaire.



2 Dans certains cas, l'équilibrage peut être obtenu en agissant sur une vis située sur l'un des carburateurs



3 Sur les moteurs en V, une biellette se trouve généralement sur le dessus du moteur.