

*** Réglage Richesse , pointeau , ralenti ***

Beaucoup de personne ont du mal à régler la richesse de leur carburateur .

Je vais essayer d'être le plus clair possible entre tous les termes techniques que compose le carburateur (gicleur , pointeau , ralenti , vis de richesse etc ...)

en premier voila a quoi ressemble le carburateur :



Un article pour vous aider à mieux régler le carburateur.

Le carburateur permet d'alimenter le moteur en mélange air/essence. Le grand jeu consiste à bien le régler pour que ce mélange soit bien dosé. Trop pauvre en essence et c'est le moteur qui va chauffer,

trop riche et c'est cette coûteuse essence qui part en fumée pour rien. Il y a trois réglages sur ce carburateur : un pour le ralenti, un pour ce qui est entre le ralenti et les 3/4 de la poignée d'accélération

et un pour quand on accélère a fond. Ces réglages s'effectuent respectivement par:

- * la vis de richesse
- * l'aiguille et/ou le jet principal
- * le jet pilote
- * le pointeau
- * le flotteur

il va falloir situé les 5 éléments sur notre carburateur

en premier la vis de ralenti :

on utilise généralement un tournevis cruciforme bien que sur certain modele il est possible de la régler avec une molette a main comme sur les Keihin .



la vis de Richeesse :

on utilise généralement un tournevis plat de petite taille .

la plupart des carbus ont la vis de richesse sur le flanc droit si on est devant l'admission , sur notre carbu 24 ou 30 mm elle se trouve dessous .



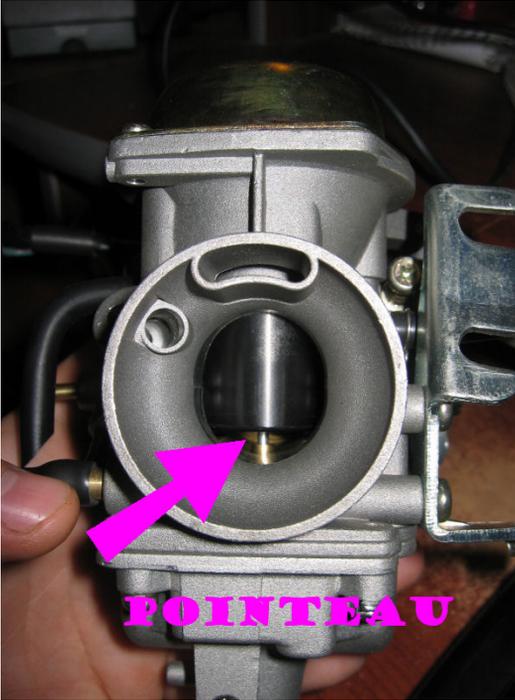
Enfin notre pointeau :

le réglage de cette pièce nécessite quelques attentions :

il faut savoir que c'est une pièce mobile . c'est elle qui bouge quand vous donnez du gaz avec votre main .

pour l'attendre il faut démonter les 2 ou 3 vis sur le haut du carburateur (la pièce qui ressemble a un chapeau) . attention de bien repérer l'ordre des pièces .

attention aussi au caoutchouc qui est très fragile . un trou dedans et votre carbu ne fonctionnera plus . pour le réglage on verra plus loin .



les gicleurs :

il y a 2 sortes de gicleurs :

* ce que l'on nomme le gicleur de ralenti (pilote jet) . il sert au ralenti comme son nom l'indique .

* le gicleur principal (main jet) . il sert quand vous donnez du gaz avec votre main .

ils se trouvent sous le carburateur : en principe avec un tournevis cruciforme vous retirez les 3 ou 4 vis et soulever délicatement la cuve .

MAIN JET

PILOT JET



PILOT JET

MAIN JET

ensuite le flotteur :

Il sert à bloquer ou faire entrer de l'essence dans votre carbu . sa fonction est uniquement de faire vanne et de réserve d'essence à émulsionner .

en principe il n'y a pas de réglage à faire ici . mais vous trouverez dans une autre section le moyen de le régler si besoin .

le flotteur est la partie blanche sur la photo ci - dessus avec les gicleurs .

la première PHASE est le réglage du ralenti .

** Une carburation trop riche est une carburation qui contient trop d'essence ou pas assez d'air.

Symptôme : le moteur ne monte pas dans les tours : beubeubeu... dans ce cas on dit que le moteur se noie.

** Une carburation trop pauvre est une carburation qui ne contient pas assez d'essence ou trop d'air.

Symptôme : quand vous accélérez il y a comme un trou et le moteur perd son régime puis s'arrête comme lors d'une panne d'essence : bweuuu... dans ce cas on dit que le moteur s'étouffe.

Ce réglage est à faire par exemple si le moteur hésite ou si il y a des ratés quand on accélère du ralenti à 1/4 de la manette des gaz au point mort par exemple.

Réglage par l'intermédiaire de la vis de richesse. Il y a 2 vis sur le carbu: une pour régler le ralenti et une pour régler la richesse du mélange.

en premier faite chauffer votre moteur entre 60 et 80 °c . Laissez tourner votre moteur .

1* Serrer la vis de richesse à fond sans forcer !!(dans le sens des aiguilles d'une montre , on sait jamais !! 😊)

2* Régler le ralenti au minimum possible avant que le moteur ne cale

3* Régler la vis de richesse de manière à ce que le ralenti s'accélère (normalement c'est assez net à un endroit ça accélère vraiment). La vis de richesse est assez sensible, fonctionner par 1/4 de tour ou par 1/2 tour.

4* Recommencer la procédure jusqu'à ce que le ralenti soit stable et qu'on ne puisse pas améliorer le réglage.

Il existe aussi , la technique en regardant la couleur de la bougie .

c'est démontage de la bougie après 2 min de route pour voir sa couleur .

inconvenient majeure : le démontage et remontage trop fréquent provoquent l'usure du filetage de la bougie et au bout d'un moment ce qui arrive , arrive .

le filetage est abimé .

certain ont vécu l'expérience et moi le premier .

le réglage des gicleurs :

en principe il n'y a pas de réglage a effectuer . le réglage consiste a changer les gicleurs par des plus gros ou plus petits .

la phase pour déterminer la taille des gicleurs est un peu compliqué et fastidieux .

donc voici les valeurs qui correspondent pour nos scooter chinois .

avec un carbu de 24mm :

pilote jet de 35 / main jet 100 /110

pilote jet de 37 / main jet 115 . je ne conseille pas un 120 pour un carbu de 24mm (trop riche)

avec un carbu de 30 mm et 32 mm

pilote jet de 37 / main jet 110 / 115

pilote jet de 40 / main jet 120 / 125

ce qui faut savoir en ce qui concerne le réglage du pilote jet :

S'il y a moins d'1 tour sur la vis de richesse, il faut augmenter la taille du gicleur.

S'il y a plus de 2 tours sur la vis de richesse, il faut diminuer la taille du gicleur .

c'est pour ça que la plupart des carbu ont un réglage de 1.5 tour en arrière . si vous avez eu d'autre moto , quad ou mob ,c'est le réglage préconisé

ce qu'il faut savoir en ce qui concerne le réglage du main jet :

Le gicleur principal détermine la carburation sur la plage des 3/4 d'ouverture de la poignée des gaz .

ici , il y a que le démontage de la bougie qui est valable .

il faut faire un "run" a fond les manettes pendant 15 sec et couper le moteur avec la clef . on stop immédiatement .

regardez la bougie .

1/ l'électrode est sec et marron très clair et le culot de la bougie couvert d'un dépôt sec de suie noire, la carburation est correcte.

2/ Si l'électrode est marron foncé et le culot de la bougie encrassé et humide, la carburation est trop riche, il faut monter un gicleur "main jet" plus petit.

3/ Si l'électrode est blanchâtre, la carburation est trop pauvre il faut monter un gicleur principal plus gros.

détecter un problème de gicleur principal (main jet) :

Il y a certains symptômes assez visibles d'une carburation trop riche ou trop pauvre pour le gicleur principal :

* Pour une carburation trop pauvre : quand on accélère au démarrage à fond de poignée, il se produit un "trou" à l'accélération, c'est à dire que le moteur va tomber brutalement dans les tours avant de partir.

*Carburation trop riche : le moteur va taper son 4 temps (fonctionner irrégulièrement sans atteindre son régime maxi) et dans une grosse descente logiquement il se "débloque" et tape son régime maxi.

CA VA DONNER LA PUCE A L'OREILLE DE CERTAIN . 

le pointeau :

je conseille de ne pas le toucher sans savoir ce que vous allez faire .

si votre scooter fonctionne correctement dans la plage des 1/4 a 3/4 des gaz , NE PAS Y TOUCHER . c'est le meilleur conseil .

le test est simple . vous avez déjà réglé votre richesse !! . vous donner 1/4 des gaz et stabilisez votre vitesse , puis vous donnez franchement plein gaz . si il ni a pas de trou , tant mieux pour vous .

en principe sur nos scooters , le cran du milieu est le bon ou sinon il n'y a pas de réglage .

Si une personne a encore des problèmes pour régler son carbu avec tout ça , c'est qu'il est sale !!!!!!!

alors faut faire une nettoyage du carbu .

merci de diriger toute les personnes qui posent des questions sur la carburation vers ce lien

PROBLEME CARBURATION