



## Document DTMX passion

# Tuto Reglage carburation

Par [Totoche](#)

### **bonjour**

vu le nombre de posts parlant des problèmes de carburation, j'ai tenté de monter cette fiche .  
j'insiste surtout sur la compréhension du principe du moteur 2 TEMPS.  
la base d'une bonne carburation, reste le dosage du mélange air/essence, et une bonne étincelle  
à la bougie  
un sujet assez vaste, et difficile. j'espère que vous y trouverez la solution à votre problème ;-)

### **I-INTRODUCTION**

La carburation est l'élément majeur influençant le comportement du moteur.  
Le réglage est propre à une moto et dépend de toutes les pièces moteur ainsi que de leur usure.  
Deux mêmes motos avec les mêmes pièces n'auront pas les mêmes réglages. C'est pourquoi il est  
important de ne pas se baser sur les réglages d'une tierce personne !

De même, personne ne peut déterminer à votre place quel réglage conviendra.  
Régler son carburateur est à la portée de tous et demande simplement un peu de temps et de  
réflexion.

[Un bon réglage est essentiel pour les performances et la longévité du moteur.](#)

je vais essayer de traiter ici les cas de panne, ou les soucis les plus fréquents:

- perte de puissance à haut, ou bas régime
- ralenti instable
- obligation de rouler avec le starter
- trous à l'accélération
- trou à la reprise
- coupure moteur à chaud
- pas de démarrage, ou très difficile
- ou même, plus de "jus" du tout

**dans tous les cas**, commencer par faire un nettoyage complet:

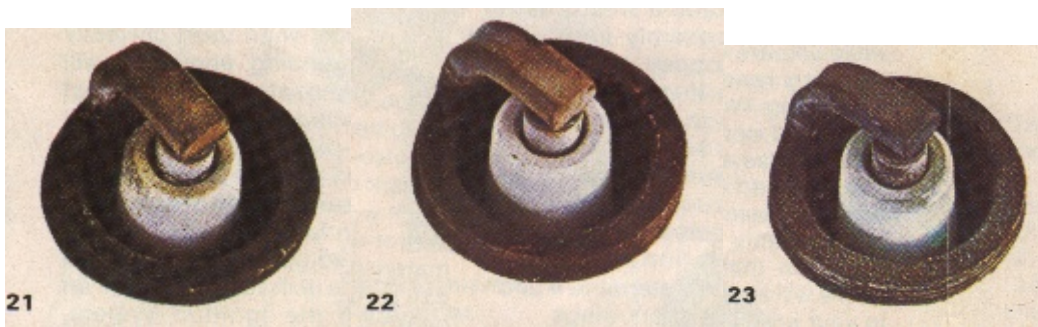
- contrôle de la bougie (couleur et état)
- nettoyage ligne d'air
- nettoyage ligne d'essence.

**c'est la base, avant de chercher plus loin, et surtout moins accessible** : mad:  
*prêts ?...on y va:*

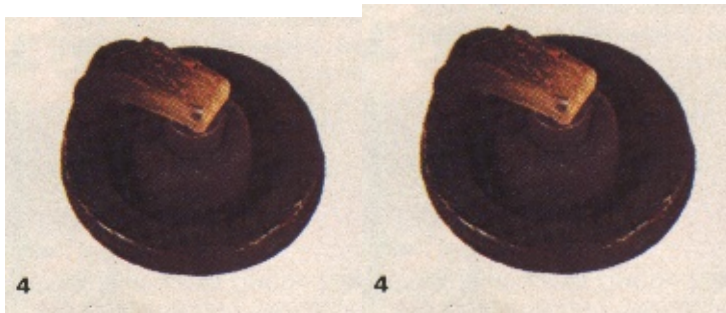
## II-LES VERIFICATIONS DE BASE

### 1)-contrôle de l'état de la bougie

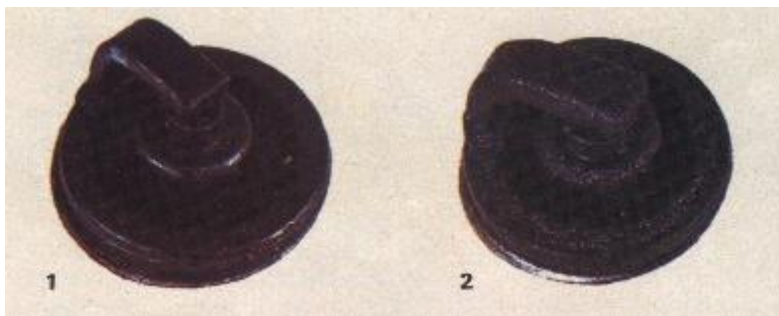
vos réglages, par rapport à leur couleur:  
trop pauvre



trop riche



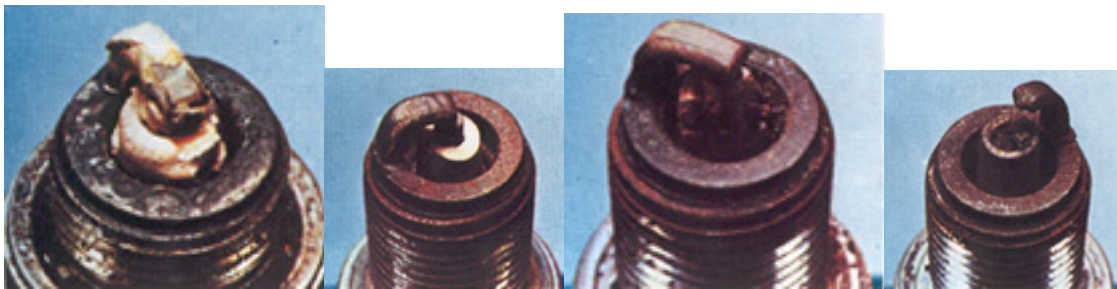
trop d'huile



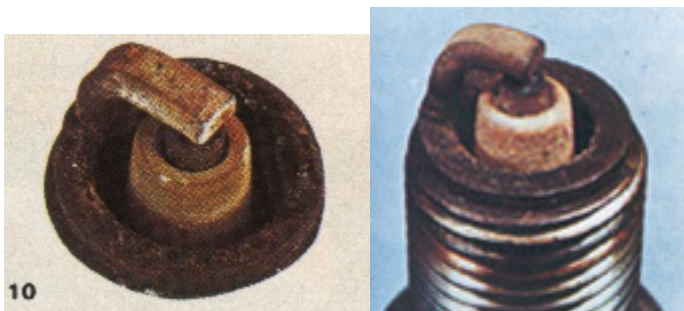
**divers autres soucis**: dans l'ordre

depot additifs carburant, isolant fêlé par un corps étranger, isolant cassé, et électrodes

fondues, problème d'avance, ou bougie mal serrée



l'idéale



rappel

NGK B8-ES pour usage urbain

NGK B9-ES pour usage intensif (plus chaude)

2)-nettoyage et contrôle ligne d'air

3)-nettoyage et contrôle ligne d'essence

**l'important est écrit sur la photo**





nettoyage du robinet compris 😊

*"regarde bien la tête du filtre de ton robinet d'essence, car un carbu pourtant bien nettoyé s'encrasse à nouveau en 5 mn si tu as de la M... dans ta ligne d'essence .... "*



bien déboucher les gicleurs

*attention, avec le temps, les trous des gicleurs ont tendance à s'ovaliser.*

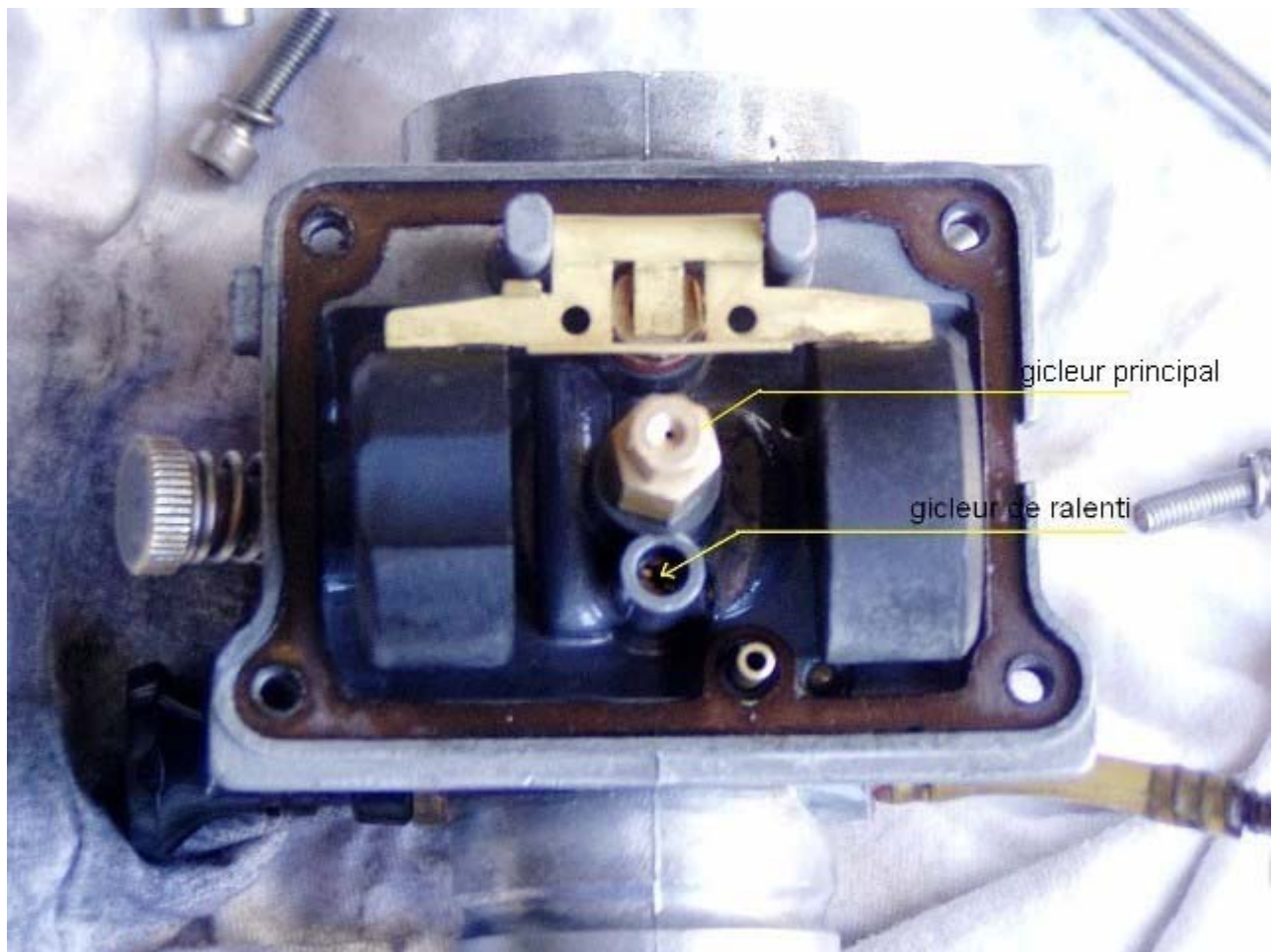
*d'autre part, il peut s'y former une couche de "tartre", qui diminue le débit de l'essence.*

*à ce sujet, le N° du gicleur ne correspond pas à un diamètre, mais à un débit. ;-)*



verif des flotteurs (attention aux fuites.ils doivent etre très legers)

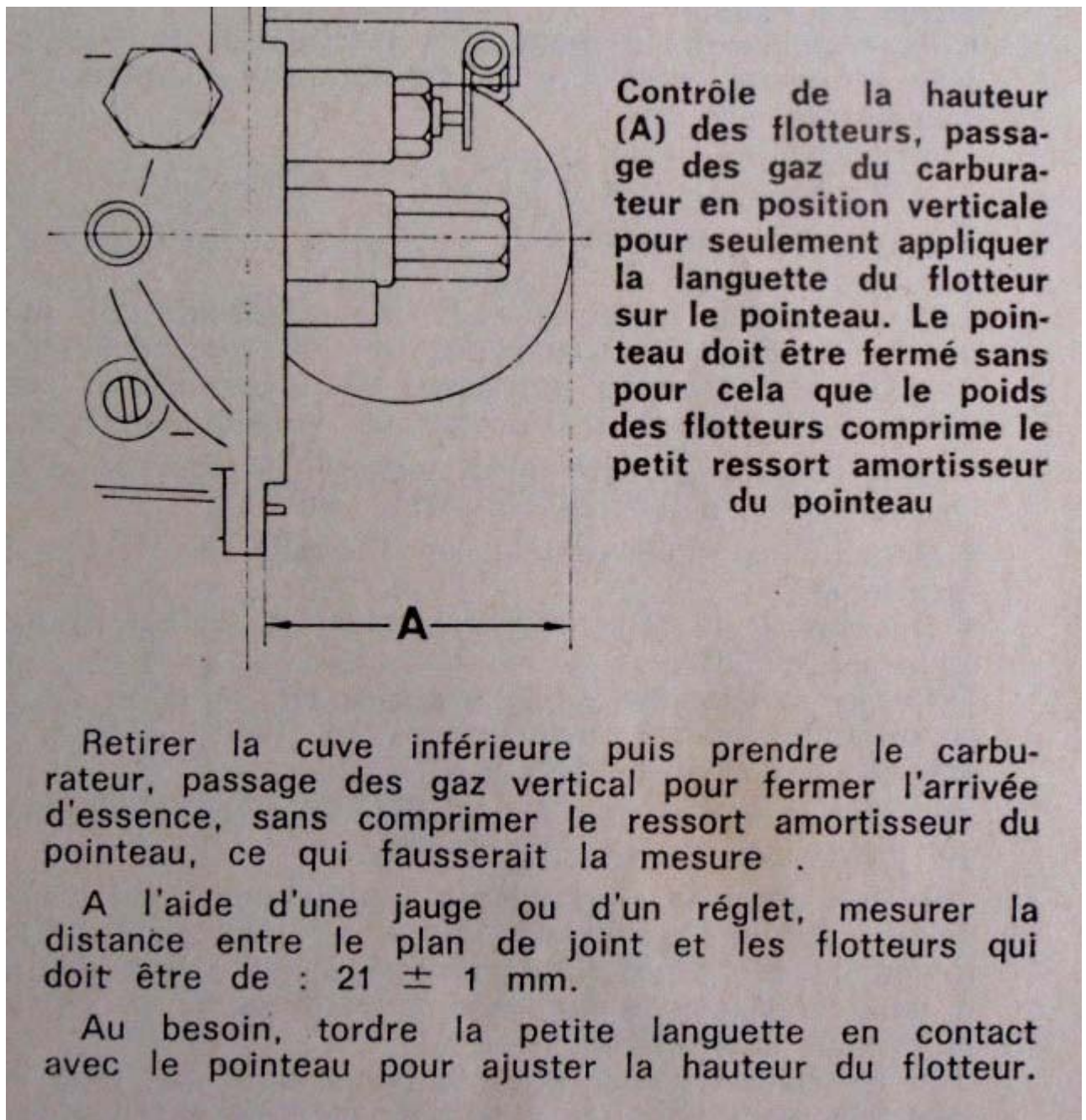




reglage des flotteurs

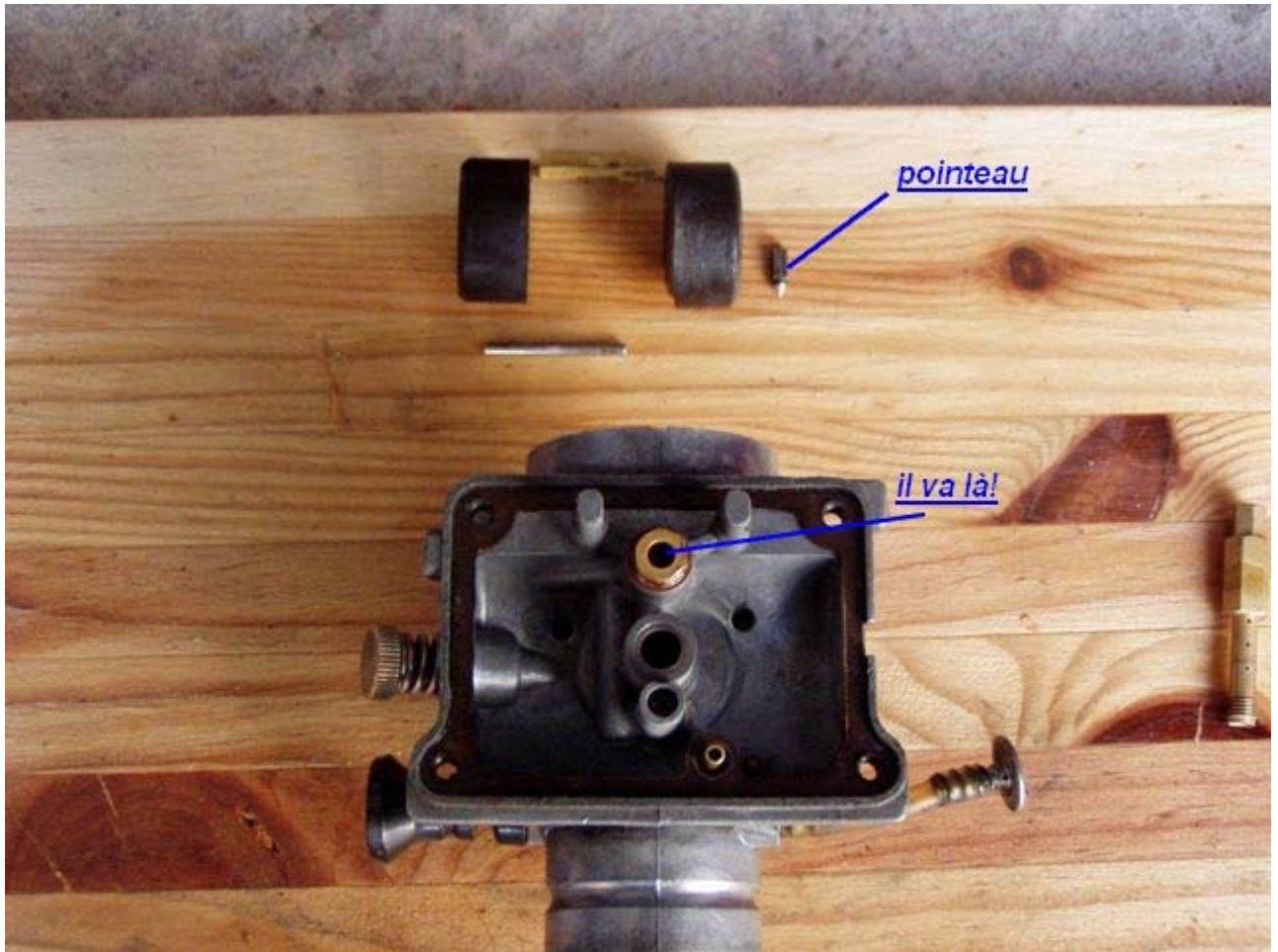
et un truc, lors du remontage:

*Avant de monter mon carbu sur le moteur, je le secoue un peu de haut en bas et je sens et j'entends le bruit des flotteurs qui oscillent... Ils bougent donc ils sont libres*



on peut vérifier aussi la bonne fermeture du pointeau (souffler par l'arrivée d'essence, et remonter les flotteurs doucement, jusqu'à la fermeture du conduit. la hauteur des flotteurs doit être OK)





#### 4)-verif de la boite a clapets

essentiellement visuelle.verification de la presence des lamelles 😊,puis de leur etanchéité.  
traquez la moindre fissure...

*quand on appuie dessus,par l'interieur,avec le doigt,au decollage,on doit entendre un petit "clop".un peu comme avaient les paras,lors du debarquement (39-45) comme signe de reconnaissance 😊*



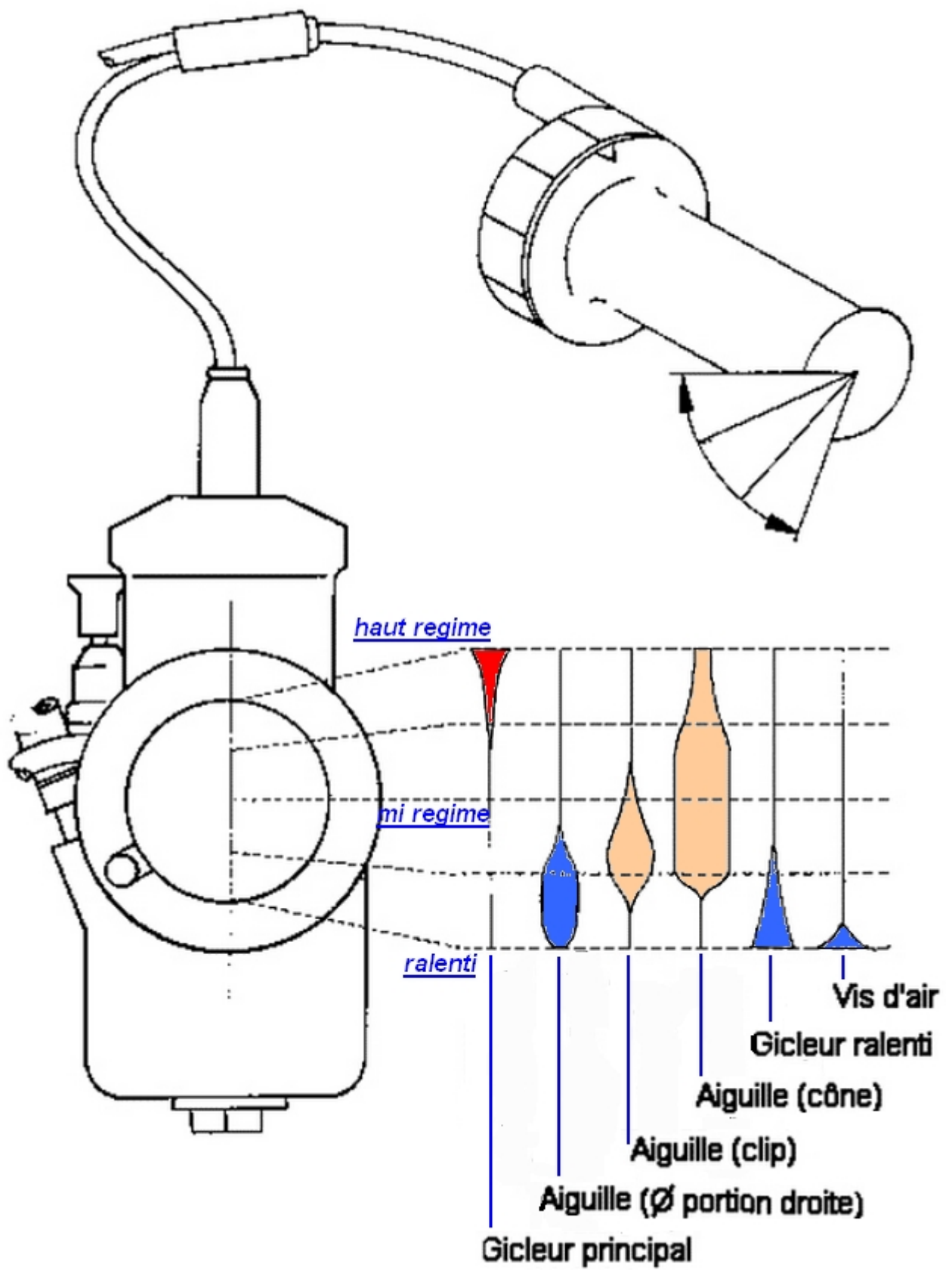


5)-contrôle de l'échappement

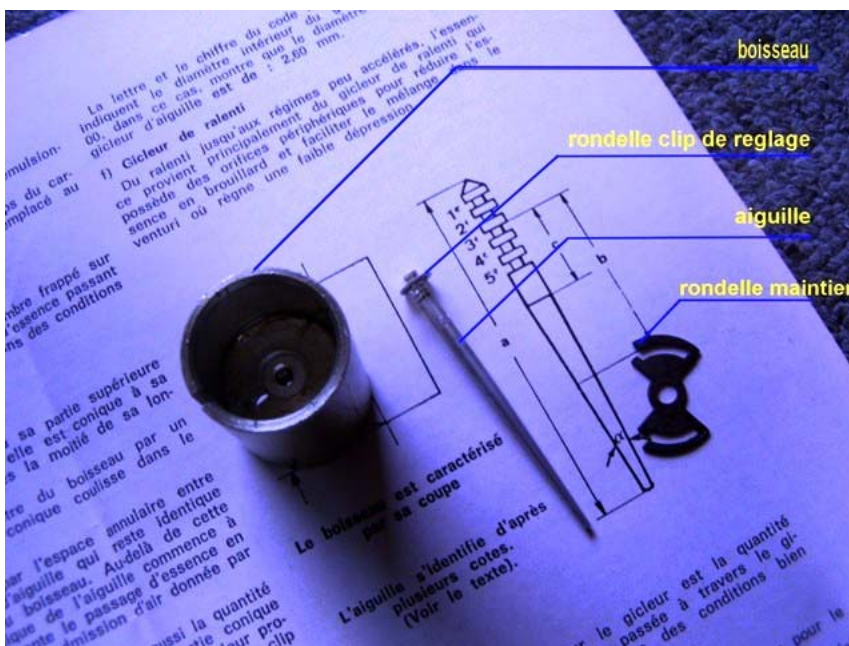
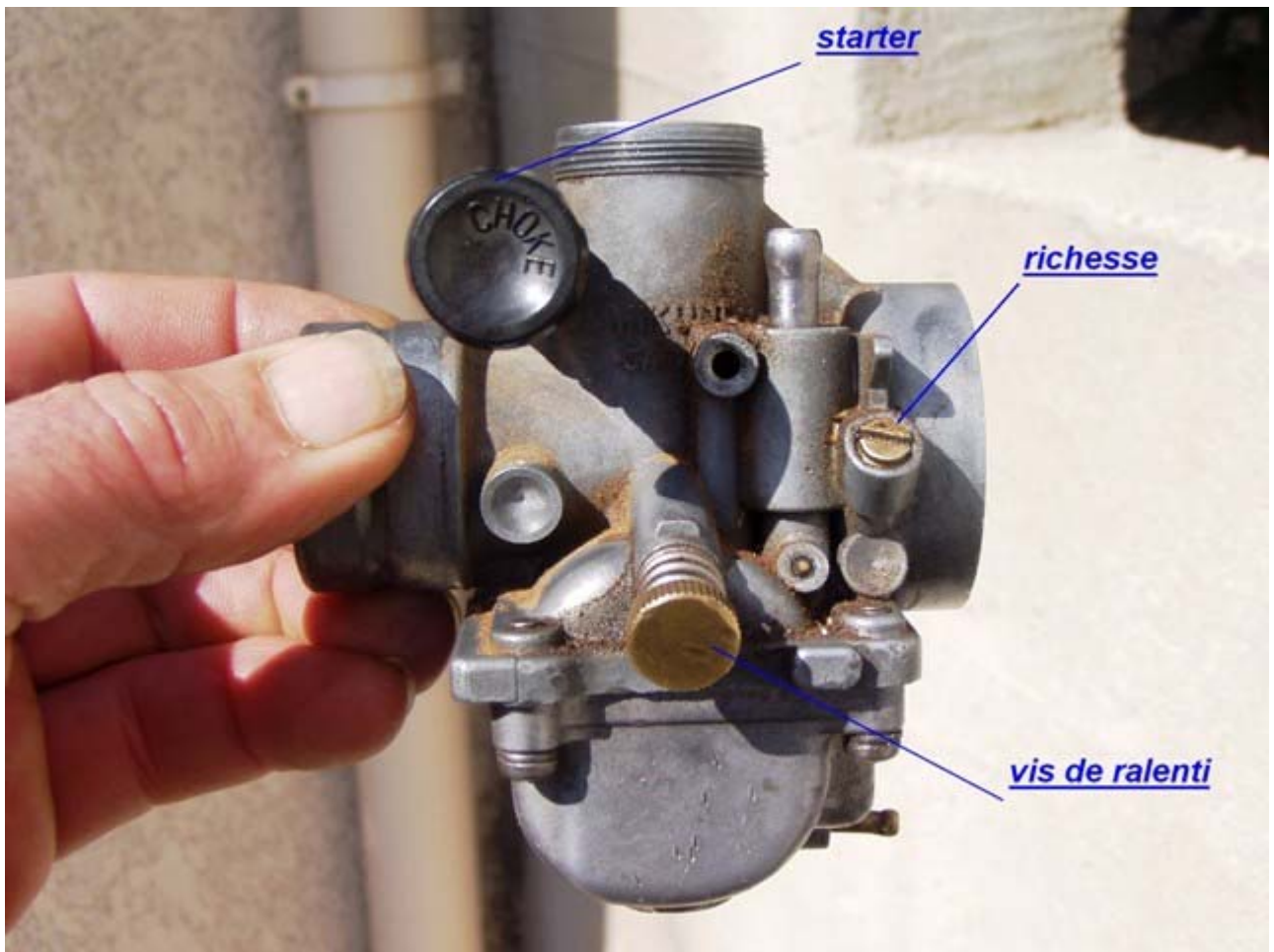
### **III-LES BASES DU REGLAGE CARBU**

1)-l'influence des divers organes de réglage

**très important a retenir**



## 2)-visualisation de ces organes de reglage







### 3)-le réglage d'origine de nos **DTMX** ( 2A8 )

a ne pas perdre de vue, par rapport a vos modifications

- GR de 25
- GP de 110
- aiguille réglée au 3ieme cran en partant du haut (ou bas, c'est le milieu)
- filtre a air origine (bien sûr)
- prise d'air et silencieux d'admission en place

## CARBURATION

Carburateur à boisseau cylindrique et cuve concentrique. Commande par câble. Filtre à air en mousse de polyuréthane imprégnée d'huile.

- Carburateur Mikuni type VM 24 SH, de 24 mm de passage.
- Réglage : 2 A 800.
- Gicleur principal : 110.
- Calibrage d'air : 0,5 .
- Puits d'aiguille : N 4 -  $\varnothing$  2,57 mm .
- Aiguille (3<sup>e</sup> cran) ; 4 J 13-3.
- Coupe du boisseau : 2,0.
- Gicleur de starter : 20.
- Gicleur de ralenti : 25.
- Vis d'air de ralenti desserrée de : 1,5 tour.
- Régime de ralenti : 1 400/1 500 tr/mn.
- Hauteur des flotteurs : 21 mm  $\pm$  2,5 mm.

un seul de ces éléments modifié entraîne la modification d'un autre.  
les soucis de carburation viennent souvent de l'ignorance de cette "loi"

### 4)-petit résumé pratique

- **Une carburation trop riche** est une carburation qui contient trop d'essence ou pas assez d'air.  
Effet : le moteur petarade au démarrage, et ne monte pas bien dans les tours : bleubleubleu... 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.  
Effet : vous êtes en charge, coupure des gaz, et à la réaccélération, il y a comme un trou et le moteur perd son régime puis reprend ses tours: bweuuu... dans ce cas on dit que le moteur s'étouffe.  
la combustion sera plus longue , le moteur chauffera alors plus.
- **pour l'aiguille**: son réglage se fait lorsque la couleur de bougie est déjà bonne.  
Plus le clips est bas, plus il y a d'essence donc ça amènera à un engorgement de votre moteur  
Plus le clips est haut, moins il y a d'essence , donc étouffement de votre moteur  
La position de base est le clips au milieu avant affinage.(4<sup>e</sup> cran d'origine)
- **vis d'air (de richesse)** sur nos carbu, le fait de la serrer, diminue l'arrivée d'air. la desserrer augmente l'apport d'air.(pas de rapport avec l'essence)

- **la vis de ralenti** sert qu'a ajuster le ralenti,après les réglages de carburation.elle agit directement sur la hauteur du boisseau,sans agir sur le melange detonnant.

a ce sujet:

la RMT prete a confusion en appelant vis d'air de ralenti,la petite vis jaune.et pourtant,c'est bien son rôle.+/- d'air,pour le regime ralenti.  
mais c'est une specificité Mikuni

en regle generale:

Pour les diverses vis, le plus simple pour "vulgariser" le processus est de dire qu'il y a deux types de vis de richesse:

- 1/ celles placées coté boîte à air à l'arrière du carbu régulent l'air
- 2/ celles placées à l'avant du carbu coté moteur régulent l'essence

dans les deux cas il s'agit de vis de richesse ( L'une= "vis de richesse air" & l'autre "vis de richesse essence")

Qu'elles régulent l'essence ou l'air elles influent toutes les deux sur la composition du mélange en l'enrichissant ou l'appauvrissant. Bien entendu, elle fonctionnent à l'envers l'une par rapport à l'autre.

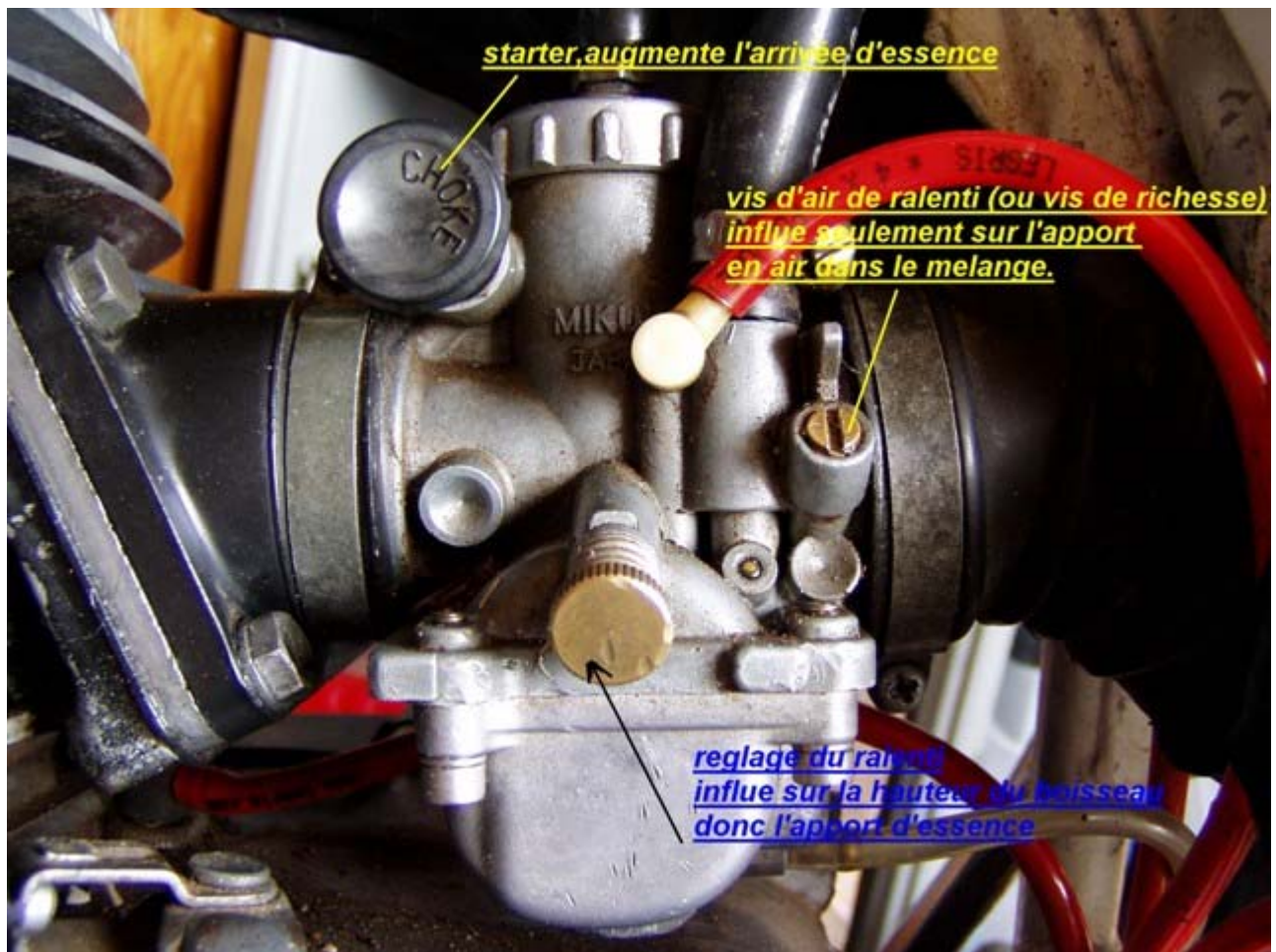
**Dans le cas de nos Mikuni:**

si on ferme la vis de richesse(visse) , on enrichi en essence ( Car débit d'essence à peu près constant).

**Pour un carbu espagnol: ( La plus part)**

si on ferme cette même vis,on appauvrit (car débit d'air à peu près constant)et cette vis sert a augmenter le flux d'essence





#### IV-PROBLEMES DUS AU BAS MOTEUR

ce sont des fuites d'air, ou des fuites d'huile

1)-joint spi de vilo côté volant

##### **fuite d'air**

- ralenti instable, souvent trop haut.
- le moteur s'embale
- le mélange devient trop pauvre, bougie très claire.
- et impossibilité de régler la carburation



2)-joint spi de vilo côté embrayage

**fuite d'huile entre la boîte,et le bas moteur**

- grosse fumée blanche,odeur nauséabonde,niveau d'huile de boîte qui baisse rapidement.
- la bougie est pleine de suie,l'echappement degouline de gras.
- le moteur ne prend pas les tours



## V-LES SOUCIS ELECTRIQUES

### 1)-bougie et anti-parasites



si le moteur ne démarre pas, vérifier en premier lieu, la présence d'une bonne étincelle, à la bougie. bougie démontée, et culot posé sur la culasse: un coup de kick  
**attention: faire ce test loin de l'emplacement originel de la bougie, car souvent le moteur est noyé, et il y a risque d'incendie, à cause des vapeurs**





verification aussi de l'anti-parasites, en l'enlevant, et en approchant le bout de fil restant de la culasse (présence d'arc où non) et longueur de l'arc: 6mm au moins (expliqué plus bas: puissance d'allumage)

## 2)-le condensateur

Trois dysfonctionnements peuvent survenir à un condensateur :

*"-Celui-ci est claqué et en court-circuit franc, symptôme : plus d'allumage du tout, le circuit primaire étant toujours fermé via ce court-circuit.*

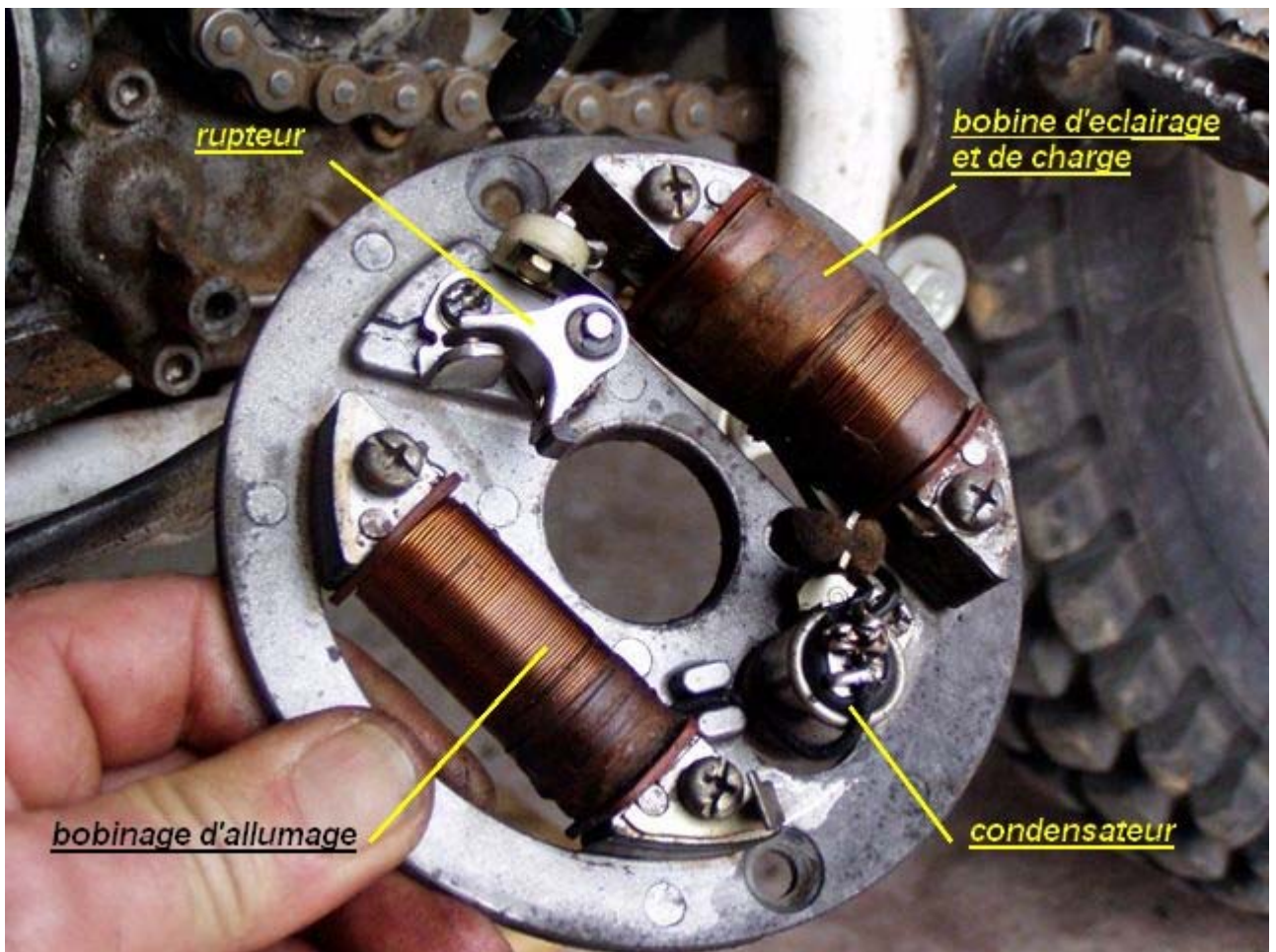
*-Il n'est pas en court-circuit mais n'exécute plus sa fonction de chargement électrique lors de la rupture, c'est-à-dire lors de l'écartement des vis platinees. Il s'ensuit un arc relativement important entre les deux contacts et **ceux-ci sont très rapidement brûlés.***

*Généralement le moteur ne démarre plus, l'étincelle dans le circuit secondaire est **très faible et d'une couleur jaunâtre.***

*-Il est mal adapté à la bobine (valeur incorrecte), les symptômes seront semblables aux descriptions ci-dessus avec destruction rapide des languets."*



sa position sur un TY/DTMX



son contrôle



## CONDENSATEUR

Le condensateur doit avoir une certaine capacité afin d'absorber l'étincelle qui se produit lors de l'ouverture des contacts du rupteur. Si cette capacité est trop faible, l'allumage est défectueux et les rupteurs se détériorent.

A défaut d'appareil spécial pour contrôler cette capacité, on considère que le condensateur est en bon état lorsque après l'avoir déposé puis chargé en 6 ou en 12 volts (à l'aide de la batterie), il maintient sa charge jusqu'au moment où il est court-circuité en approchant son fil de sa carcasse. A ce moment-là, il se décharge brusquement faisant jaillir une étincelle.

**Attention** : Lorsqu'on court-circuite le condensateur, il faut tenir uniquement le fil isolé si on ne veut pas recevoir une décharge électrique.

Le plot central du condensateur doit être parfaitement isolé de sa carcasse. La résistance doit être infinie, contrôlable, le condensateur en place, mais dans ce cas, il faut mettre un morceau de carton entre les contacts du rupteur.

pour une question de pratique, on verra qu'il est possible de sortir le condo du volant, pour le mettre sous le réservoir, ...où ailleurs

### 3)-la bobine HT



contrôle



## **BOBINE D'ALLUMAGE**

Les enroulements primaire et secondaire doivent être parfaitement isolés de la masse et doivent laisser passer le courant, preuve qu'ils ne sont pas coupés. Ceci peut être contrôlé avec un ohmmètre.

### **Enroulement secondaire**

Déconnecter l'antiparasite du fil de bougie. La sonde rouge de l'ohmmètre branchée sur le fil de bougie et la sonde noire touchant l'empilement lamellaire de la bobine, l'ohmmètre doit enregistrer une résistance de  $5900 \Omega \pm 20 \%$ .

### **Enroulement primaire**

Déconnecter le petit fil noir sortant de la bobine et la reliant au volant magnétique. Sonde rouge branchée sur ce fil et sonde noire branchée sur l'empilement lamellaire, la résistance doit être de  $1 \Omega \pm 15 \%$ . Ne pas inverser le branchement de l'ohmmètre, car une diode étant incorporée dans l'enroulement, on n'enregistre donc aucune résistance

Contrôler la puissance d'allumage après avoir retiré la bougie et l'antiparasite. En approchant le fil haute tension de la culasse tout en agissant sur le kick-starter, contact mis, l'étincelle d'allumage doit avoir une longueur de 6 mm au moins.





#### 4)-le bobinage d'allumage

vu plus haut, bobine de gauche sur la platine.  
contrôle

A l'aide d'un ohmmètre sélectionné sur  $R \times 1$ , contrôler la résistance du bobinage d'allumage du volant. Pour cela, débrancher la prise multiple reliant le volant magnétique au circuit, puis brancher l'ohmmètre entre la cosse du fil noir/blanc de la prise (côté volant) et une bonne masse du moteur. Tourner doucement le volant jusqu'à ce que l'aiguille de l'ohmmètre indique une faible résistance (contacts du rupteur écartés).  
Résistance du bobinage d'allumage du volant magnétique :  $2,14 \Omega \pm 10 \%$ .

#### 5)-le rupteur

*"Les "vis platinées "seront réglées avec le plus grand soin, en effet, un écartement trop petit (moins de 0,30 mm) provoquera une mauvaise rupture suite à l'arc qui se produira lors de l'ouverture et une détérioration rapide des contacts, cette déféctuosité se traduira par des ratés au ralenti, alors qu'un écartement trop grand (plus de 0,50 mm) se traduira par un moteur qui "ratatouille" à l'accélération, le temps de saturation du courant primaire de la*

*bobine étant devenu insuffisant".*



et une des pannes très difficile a trouver:  
grippage de l'axe, même sur rupteur NEUF !



solution, passage de l'axe au papier 800, ou plus. et **pas d'huile** au remontage

NB: Les grains de contacts, après un certain nombre de kilomètres se dégradent et présentent généralement un cratère sur l'un et un "pic" sur l'autre, ceci est dû au déplacement de matière d'un des contacts vers l'autre.

on peut de temps en temps les poncer légèrement (grain 600/800 aussi)

#### 6)-la diode redresseuse

j'en parle, mais elle n'influe pas sur la carburation. **elle est responsable de la bonne charge de votre batterie**

placée sous le réservoir aussi. pour son contrôle

#### **DIODE REDRESSEUSE**

Un défaut de charge de la batterie peut aussi avoir pour origine une détérioration de la diode redresseuse.

Après avoir débranché du circuit la diode redresseuse qui est placée sous le réservoir à essence, utiliser un ohmmètre pour contrôler son état. En touchant simultanément les deux cosses de la diode avec les deux sondes de l'ohmmètre, puis en inversant le branchement, vous devez constater un passage de courant pour l'un des branchements et une résistance infinie pour l'autre branchement, sinon la diode est défectueuse et doit être remplacée.



**intérêt:** pas cher, et d'un accès facile (photos et idée: Sipe31) 🤖

😬 petite anecdote qui peut vous arriver

*"Le problème est venu d'abord à chaud, un calage et pas moyen de repartir.*

*Puis à froid, la machine devenait capricieuse pour démarrer. tout a été vu et revu. et pourtant, toujours ce calage à chaud.*

*En démontant le carter d'allumage (il ne reste plus que ça), mon volant était perlé d'eau et tout le plateau d'allumage aussi. Un bon nettoyage et un long séchage au chaud. la cause: De l'eau, car mon joint était trop vieux et en mauvais état. La machine tourne parfaitement actuellement. Drole de panne... qui m'a valu des retours en poussant la moto :cool:"*

9)-une petite astuce

lors d'une panne d'alimentation électrique (plus d'étincelle),

- vérifier en premier s'il n'y a pas une masse sur votre contacteur ON/OFF
- suivre le fil (noir) qui part du volant, jusqu'à la bobine HT, voir s'il ne frotte pas contre le cadre, créant ainsi une mise à la masse, (donc arrêt immédiat)
- protéger ce fil de tout frottement

10)-pour info:le matériel monté d'origine

## ALLUMAGE

Allumage par volant magnétique 6 volts, de marque Mitsubishi type F 1 T 25171, à deux bobinages.

— Un bobinage d'alimentation de la bobine haute tension externe.

— Un bobinage de charge et d'éclairage.

Diode redresseuse au silicium Stanley type DE 4104.

Régulateur Mitsubishi type F 8 T 80071 ou Stanley type SRS 610.

Bobine haute tension externe Mitsubishi type F 6 T 41271. Rupteur interne au volant magnétique : écartement des contacts : 0,3 à 0,4 mm.

Condensateur : capacité : 0,25  $\mu$  F.

Avance à l'allumage : 1,8  $\pm$  0,15 mm.

Bougie ; NGK B 8 ES, culot long 19 mm,  $\varnothing$  14 mm.

Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm.

En usage sportif : NGK B 9 ES.

Batterie : G.S 6 V - 6 Ah, type 6 N 6 - 3 B 1. Borne négative à la masse.

Dimensions de la batterie : long 100  $\times$  larg. 55  $\times$  haut. 110 mm.

## ECLAIRAGE

Phare : Koïto  $\varnothing$  130 mm.

Code/phare : 6 V - 36/36 W.

Veilleuse : 6 V - 3 W.

Feu arrière, stop : 6 V - 5,3/17 W.

Clignotants : 6 V - 17 W.

Lampes témoins et d'éclairage compteur - compte-tours : 6 V - 3 W.

Fusible : 10 A.

## VI-MINI FAQ

[On pense avoir un problème de réglage, que faire ?](#)

*Regarder la couleur de sa bougie.*

*Attention, une bougie ne prend pas sa couleur tout de suite et n'est qu'une indication sommaire. Une bougie de couleur chocolat ne signifie pas forcément un bon réglage. Etant coloré suite à un arrêt carbu, elle ne vous aide que pour le réglage du circuit principal. Essayez de rouler avec le starter, si ça marche mieux, cela signifie que la moto a trop d'air. Il faut donc enrichir.*

[Que faut-il faire lors d'un changement de pot ?](#)

*Il faut augmenter votre gicleur principal lorsque vous passez de l'origine à un pot adaptable. Si vous passez d'un pot à un autre, un réglage est nécessaire également.*

### Faut il régler son carburateur différemment selon la saison ?

*Lorsqu'il fait plus froid (en hiver ou le soir par exemple) l'air est plus dense, votre carburation s'appauvrit, l'été ou l'après midi c'est l'inverse.*

*Si vous souhaitez garder des performances optimales, vous pouvez changer le gicleur en fonction de la saison.*

*en pratique, le faire surtout pour une virée en altitude. (-d'air=-d'essence)*

*GP plus petit, ou remonter d'un ou deux crans le clip d'aiguille (en dépannage).*

### Je viens d'acheter un nouveau carburateur, que faire pour le monter ?

*Montez le avec le gicleur conseillé par le vendeur en fonction de votre moto, l'aiguille sur le cran du milieu. Cela vous permettra de voir ce qu'il convient de faire ensuite.*

### Quels sont les conséquences d'un mauvais réglage ?

*Une carburation trop riche encrasse le moteur et diminue les performances.*

*Une carburation trop pauvre diminue le graissage du moteur, augmente la chaleur et l'usure des pièces. Dans un cas extrême il est possible de serrer.*

### Que dois-je faire après avoir préparé ma boîte à air ?

*Il est obligatoire de monter un gicleur plus gros, le débit d'air étant augmenté, l'essence doit l'être également*

### Quelle est l'influence de l'aiguille ?

*L'aiguille débouche progressivement le trou du gicleur avec la montée du boisseau.*

*Plus elle est haute, plus elle libère l'essence « vite »*

### Quelle est l'influence du gicleur ?

*Le gicleur détermine la quantité totale d'essence passant dans le moteur pour une ouverture de la poignée de 3/4. Plus il est grand plus il y a d'essence.*

## VII-DIAGNOSTICS ET REGLAGES

### Gicleur de ralenti :

1. Le moteur est chaud (entre 60 et 85°), on va prédéterminer la taille du gicleur de ralenti. On commence par ce réglage parce que le circuit de ralenti débite en permanence, quelle que soit l'ouverture du boisseau.
2. On serre la vis d'air de ralenti (vis de richesse) à fond puis on la dévisse de 2 tours 1/2.
3. On augmente le régime de ralenti avec la vis de butée de boisseau (vis de ralenti) jusqu'à un régime de ralenti très élevé.
4. On laisse le régime moteur se stabiliser et on revisse la vis d'air de ralenti 1/4 de tour par 1/4 de tour jusqu'à sentir une baisse de régime. A chaque 1/4 de tour, il faut attendre que le régime se stabilise.
5. Quand on a obtenu cette baisse de régime, on revient à la dernière position où le régime moteur était élevé et on resserre de 1/8<sup>e</sup> de tour.
6. On contrôle que le réglage de la vis d'air de ralenti est compris entre 1 et 2 tours à partir de la position "vissé à fond".
7. S'il y a moins d'un tour, il faut augmenter la taille du gicleur. S'il y a plus de 2 tours, il faut diminuer la taille du gicleur. Et on recommence la procédure...



8. Quand on a obtenu un résultat correct, on refait tomber le régime de ralenti moteur à une valeur normale avec la vis de butée du boisseau.

### **Gicleur principal :**

Le gicleur principal détermine la carburation sur la plage 3/4 à pleine ouverture du boisseau (= de la poignée).

On va se baser sur la couleur de la bougie pour déterminer le bon réglage.

Il ne faut pas utiliser une bougie neuve, mais garder la bougie d'origine déjà colorée.

Pour obtenir une coloration parlante de la bougie, il va falloir effectuer ce qu'on appelle un arrêt carburation.

Si vous avez un doute sur la richesse de votre carburation, que vous pensez que celle-ci est (vraiment) trop pauvre, pour éviter une détérioration de votre moteur avant d'effectuer ces tests, monter un gicleur plus gros (5/10 points de plus).

Le moteur est chaud, vous choisissez une ligne droite longue et dégager et vous tirez à fond sur l'avant-dernier ou le dernier rapport pendant 20 à 30 secondes (si votre dernier rapport ne prend pas tous ses tours prenez l'avant-dernier). Ensuite, simultanément, vous débrayez, coupez les gaz et le moteur au coupe contact.

Vous démontez la bougie et vous regardez la couleur de l'isolant de l'électrode centrale et du culot.

1. Si l'isolant de l'électrode centrale est sec et marron clair à très clair et le culot de la bougie couvert d'un dépôt sec de suie noire, la carburation à plein régime est correcte.
2. Si l'isolant de l'électrode centrale est marron foncé (chocolat au lait à chocolat noir) et le culot de la bougie encrassé et humide, la carburation à plein régime est trop riche, il faut monter un gicleur principal plus petit.
3. Si l'isolant de l'électrode centrale est blanchâtre, la carburation à plein régime est trop pauvre il faut monter un gicleur principal plus gros.

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

### **pour un carburation trop pauvre :**

La pauvreté s'apprécie sur un moteur déjà dans les tours auquel on coupe les gaz et on les réouvre brutalement.

Comme il est trop pauvre en essence le moteur va faire un "booooooo" avant de reprendre ses tours. trou a la reprise.

### **carburation trop riche :**

le moteur va fonctionner irrégulièrement sans atteindre son régime maxi...

Il ratatouille à l'ouverture, semble faire du 4T mais une fois qu'il est dans les tours il répond plutôt très bien.

*Ce ne sont que quelques appréciations sur un comportement moteur. Il n'est pas facile à l'oreille de trancher sur "trop" ou "pas assez".*

*par contre, Le 59N tape réellement quand il est pauvre en essence. Il est intéressant d'écouter le bruit du moteur quand on vide la cuve du carbu... Sur la fin, il y a parfois l'impression que ça grince et tape*

### **Circuit intermédiaire (aiguille ou puits d'aiguille) :**

On va s'attaquer maintenant au point le plus difficile à appréhender, le réglage du circuit intermédiaire contrôlé par l'aiguille (ou le puits d'aiguille sur certains carbus).

Son influence est sensible sur la plage  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{3}{4}$  de l'ouverture du boisseau.

Une plage que l'on utilise la plupart du temps.

On vérifie que l'aiguille est positionnée au cran du milieu (3<sup>e</sup>), on compte les crans à partir du haut (le 5<sup>e</sup> est le plus bas).

Il faut choisir un chemin dégagé en légère montée pour que le moteur soit toujours en charge. Vous passez le 4<sup>e</sup> rapport, vous positionnez la poignée de gaz à  $\frac{1}{4}$  de l'ouverture et vous laissez le régime se stabiliser.

Vous êtes en léger sous-régime (la sonorité du moteur est un peu étouffée). Vous tournez lentement la poignée au début, puis plus franchement ensuite en accompagnant la montée en régime jusqu'à  $\frac{3}{4}$  d'ouverture.

Si tout ce passe bien qu'il n'y a ni trous, ni accoups. C'est parfait.

Si le moteur s'étouffe (bweuu...), (tombe, vous sentez un trou..., comme si vous tombiez en panne d'essence...) avant de prendre ses tours, la carburation du circuit intermédiaire est trop pauvre. Il faut changer la position du clip (4<sup>e</sup> cran) et refaire l'essai. Si c'est toujours trop pauvre il faut changer l'aiguille (ou le puits). Evitez d'utiliser le 5<sup>e</sup> cran.

Si le moteur " balbutie " (bleubleuble...) avant de prendre ses tours, la carburation du circuit intermédiaire est trop riche. Il faut changer la position du clip (2<sup>e</sup> cran) et refaire l'essai. Si c'est toujours trop riche, il faut changer l'aiguille (ou le puits). Eviter d'utiliser le 1<sup>er</sup> cran.

**Si vous avez un doute sur la réaction de votre moteur**, et/ou que vous voulez connaître le bruit et le fonctionnement de votre moteur lorsque la carburation est trop riche :

à l'arrêt, au point mort, bouchez en partie l'arrivée d'air sur la boîte à air, et accélérez de  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{3}{4}$  d'ouverture de poignée... #

Ce réglage est le plus difficile à réaliser. N'hésitez pas à faire de multiples essais.

Réglage final du circuit de ralenti (vis d'air de ralenti-vis de richesse)

Au début du texte je vous ai parlé de pré-réglage du circuit de ralenti.

C'était nécessaire pour effectuer les autres réglages. Mais maintenant, on va faire un réglage définitif.

L'intérêt de ce peaufinage est d'obtenir une réponse franche du moteur à l'ouverture rapide de la poignée de gaz.

Le moteur est chaud. Vous vous asseyez sur la moto. Vous êtes au point mort. Vous prenez la poignée de gaz à pleine main et vous accélérez franchement. La montée en régime doit être instantanée.

Si ce n'est pas le cas, corrigez le réglage en vissant ou dévissant (selon le type de réponse obtenue, caractéristique d'une carburation trop riche ou trop pauvre...) par  $\frac{1}{4}$  de tours jusqu'à obtenir la bonne réponse.

### **Le boisseau :**

Si en ouvrant brutalement les gaz il subsiste une petite hésitation, c'est sûrement le boisseau. Pour s'assurer que c'est bien le boisseau qui est en cause, il suffit de donner un coup de gaz sur seulement la moitié de la course de la poignée.

Si on obtient une bonne réponse, le circuit de ralenti est bien réglé, c'est bien le boisseau qui est en cause.

Si lors de l'ouverture des gaz, les symptômes sont ceux d'une carburation trop riche (bleubleubleu...), changez-le pour un modèle dont la coupe est plus ouverte.

Si les symptômes sont ceux d'une carburation trop pauvre (bweuuu...), changez-le pour un modèle dont la coupe est plus fermée (pour rappel un 5.0 est plus ouvert qu'un 4.0).

## **VIII-CONCLUSIONS**

je pense que les pannes les plus sournoises sont les pannes électriques parfois, ce n'est ni blanc, ni noir, mais gris. :mad:

la bobine peut avoir une bonne résistance, mais le courant ne passe pas.  
c'est plutôt galère.

l'idéal, avoir une moto qui fonctionne à côté, pour l'échange de pièces, et essayer :cool: ce que je n'ai pas.

le plus facile à gérer, les problèmes de mélange air/essence.

à l'intuition, au feeling, ou comme vous voulez...

on part d'une bonne base, l'origine, et il faut essayer de garder les proportions du mélange. **c'est simple** :cool:

*Souvenez-vous qu'il vaut mieux avoir une carburation légèrement trop riche que trop pauvre. avec une carburation trop pauvre le moteur risque le serrage... Alors qu'avec une carburation trop riche, le moteur ne va certes pas fournir tout son potentiel mais il ne s'abîme pas, bien au contraire il est préservé, c'est pour ça que lors du rodage on règle généralement la carburation plus riche...*

*Donc dans le doute ou dans tout autre cas mieux vaut laisser une marge penchant vers la richesse...*

voilà, la carburation de votre DTMX est entre vos mains. vous avez tous les éléments pour y arriver.

que ça ne vous empêche pas de parler des cas les plus "hard" sur le forum ;-)