



tutorial

## Le réglage carburateur

👤 Connectez-vous pour activer le suivi

Abonnés

5

Par Lou-Pierre, 20 mars 2013 dans Tutoriels et guides pratiques



Commencer un nouveau sujet

Répondre à ce sujet

1 2 SUIVANT >> Page 1 sur 2 ▼

Lou-Pierre

Membre psychopathe



V.I.P.

+ 923

4 788 messages

Ville : La Rochelle

Véhicule : TKR 182cc,  
Citroën C2

Posté(e) 20 mars 2013

Signaler ce message



## LE RÉGLAGE CARBURATEUR

Bonjour, dans ce dossier, j'ai repris la base d'un article posté par un membre sur VentilXP, la méthodologie était pas mal expliquée donc je ne vais pas réinventer la poudre. J'ai juste formulé ça de manière claire je l'espère. Je trouvais qu'il n'y avait pas de tutoriel complet, bien que là je n'ai pas non plus fait le tour complet, ça serait trop long.

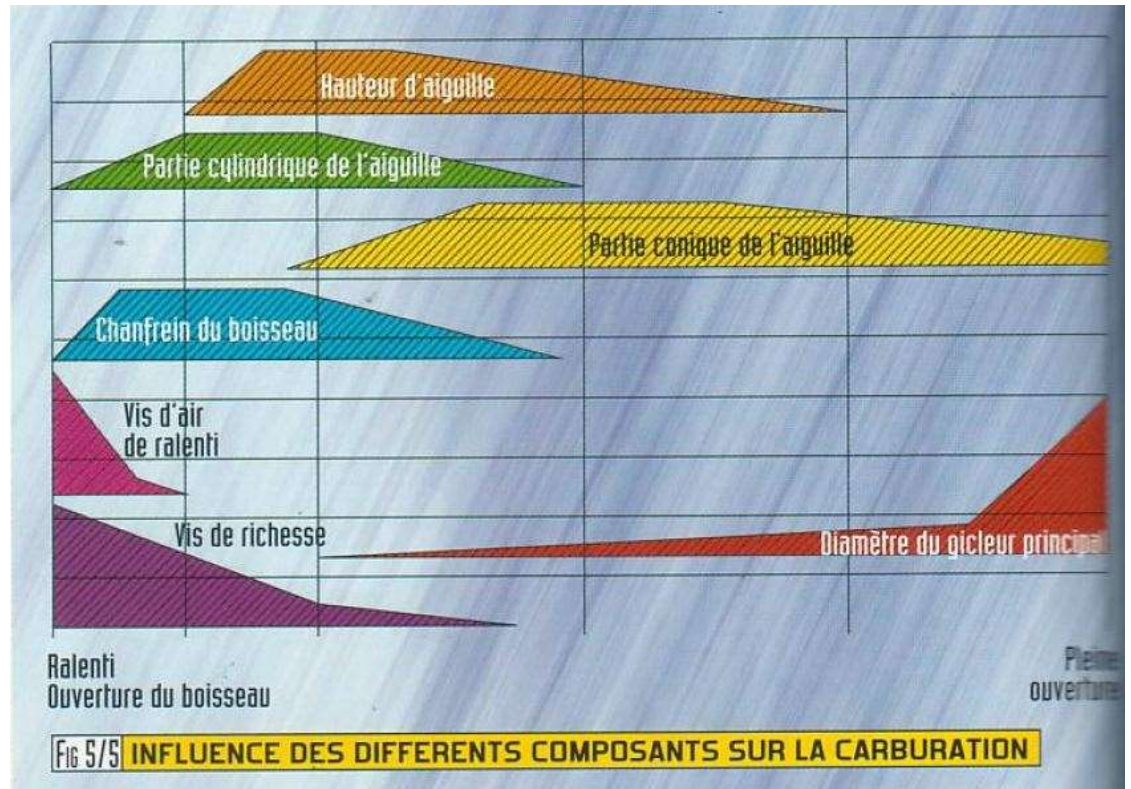
Ce dossier ne concerne pas le réglage des carburateur à membranes type karting, mais des carburateur à cuve et boisseau pour moteurs 2T, que l'on retrouve le plus souvent sur nos machines.

Tout d'abord, un carburateur est composé de différents circuits et composants qui jouent chacun un rôle distinct. Donc par exemple, on ne compense pas un gicleur trop gros en baissant l'aiguille, on ne compense pas un gicleur de ralenti trop petit

en dévissant la vis de richesse, sinon on va droit dans le mur. Il faut s'y prendre méthodologiquement, le bidouillage ne mène souvent à rien.

Globalement, chaque composant agit plus ou moins suivant le degré d'ouverture du boisseau, et donc de la poignée, et pas suivant le régime de rotation du moteur comme il est souvent dit.

Ce schéma présent dans La Bible du 2T résume l'influence de chaque composant suivant l'ouverture poignée. Le gicleur de ralenti n'est pas présent mais il est lié à la vis d'air ou de richesse (suivant le carburateur).



Pour faire son réglage carburateur, l'idéal est de trouver une route bien dégagée, de préférence devant chez quelqu'un que vous n'aimez pas, ou près de rien. Eviter de régler votre moteur dans une descente, au contraire une légère monter peut être bénéfique, plus le moteur est en charge plus on décèle facilement les défauts de carburation. Il est utile de faire des marquages sur sa poignée de gaz tous les  $\frac{1}{4}$  de course. Essayez de retrouver les réglages de base du carburateur pour partir sur une bonne base (clip d'aiguille au milieu, vis de richesse ou d'air desserré comme à l'origine...)

Dans cette méthode, je vais partir du réglage pleine poignée puis descendre au fur et à mesure mais l'inverse peut bien sûr être fait, surtout si vous n'arrivez pas à vous lancer dans les tours.

### Gicleur principal :

- Il est bon de se renseigner au préalable de ce qu'ont montés ceux qui ont une configuration plus ou moins similaire (carburateur, filtre à air et cylindre du même type à peu près). Ça permet d'avoir une idée globale (à 10 pts près par exemple).
- Une fois que vous avez une idée, il vaut mieux monter un gicleur volontairement gros, mieux vaut commencer un peu gros qu'un peu petit.

- Une fois monté et moteur chaud, mettre plein gaz.

--> Si ça broute (pampampamam) : Il faut descendre en gicleur (de 5 en 5 au début puis de 2 en 2 quand ça s'approche du bon).

--> Si ça fait un gros trou d'air (beuahhh) : Il faut monter en gicleur. Au moins 10 en plus pour être sûr.

--> Recommencer ces deux opérations jusqu'à ce que ça tourne rond.

Une fois que ça tourne rond donc, faire une bonne pointe sur 500m, couper le contact tant que vous êtes à fond et regarder la couleur de l'électrode de la bougie aussi tôt arrêté (voir tutoriel la dessus). Il faut savoir que le sans plomb ne permet pas une lecture très fiable de la bougie, mais ça donne une idée si jamais vous êtes vraiment dans les choux. Ensuite on passe au :

### Réglage de l'aiguille :

- Rouler avec la poignée à mi gaz et laisser monter le régime le plus possible tout en restant à mi gaz.

--> Si ça broute (pampam) : Baisser l'aiguille d'un cran et réessayer.

--> Si ça fait un gros trou d'air (beuahh) : Monter l'aiguille et réessayer

Si vous arrivez en position maximum de clip (ce qui est fort possible), choisissez une aiguille plus ou moins fine (+ fine = plus d'essence qui passe et inversement). Des tableaux avec les tailles d'aiguilles existent chez toutes les marques. L'aiguille est décomposée en différentes zones qui influencent à différent moment (cf illustration sur l'influence des composants). Maintenant on enchaîne sur :

### Réglage du circuit de ralenti :

- Dans le cas d'une vis de richesse (située plutôt côté pipe, comme sur PHVA, PHBG, VHST), se mettre au réglage d'origine donc serrer à fond et dévisser de X tours suivant le type de carburateur.

- Mettre la vis de ralenti à une hauteur moyenne.

- Le ralenti doit rester stable et tourner rond plusieurs minutes.

--> Si le moteur s'emballe dans les tours et cale juste après : C'est trop pauvre donc dévissez la vis d'un quart de tours. Attendre 30 secondes à chaque changement de position de la vis pour que ça se stabilise. Si la vis est dévissé à fond et que c'est mieux mais pas encore ça, augmenter le gicleur. Ne jamais rester sur un réglage vissé ou dévissé à fond.

--> Si le moteur cogne et boîte, a comme des ratés, c'est trop riche, donc vissez la vis et changez de gicleur si nécessaire, suivant la même méthodologie que précédemment.

- Pour ceux qui ont une vis d'air (située plutôt côté filtre, comme les PWK), l'effet de la vis est inverse. Plus on desserre, plus c'est pauvre. Donc utilisez la même méthode mais en prenant en compte que l'effet est inverse. Et pour les pointilleux on passe au :

### Réglage de la coupe du boisseau :

Elle est rarement à faire sur des moteurs peu poussés, mais peut devenir nécessaire sur des moteurs plus tapés.

- Rouler doucement (disons 10-15km/h), soyez sûr pour les scootéristes que votre embrayage ai bien accroché complètement.

- Mettre violemment plein gaz (sans non plus exploser la poignée)

--> Si le moteur broute un coup et part nickel après : C'est trop riche donc mettre un boisseau avec une coupe plus prononcé

--> Si le moteur a un petit temps de réaction où il est comme en apnée : C'est trop pauvre donc mettre un boisseau avec une coupe plus petite.

### Réglage du puits d'aiguille :

Bon là faut que je creuse un peu plus car je ne sais pas si dans la technique suivante la finesse de la base de l'aiguille intervient ou non, sûrement, mais dans mes souvenir :

Une fois le moteur bien réglé, enlevez le gicleur principal et remontez votre carburateur. Essayez de démarrer.

--> Si ça ne veut pas du tout démarrer ou très difficilement : C'est trop pauvre, optez pour un puits de plus gros débit (lié au diamètre ? Je creuse ..)

--> Si ça démarre, que le ralenti tiens nickel et qu'au moindre touché de poignée ça cale : C'est OK.

--> Si ça tiens le ralenti et que vous arrivez même à mettre un poil de gaz : C'est trop gros.

Bien entendu, tout cela se réalise avec un carburateur propre, un bon niveau de cuves et des joints en bon état. Malgré ce que l'on pense souvent, un carburateur est une pièce d'usure qui peut venir se boucher de manière irréversible (ou avoir un défaut de fonderie). Donc si vous n'arrivez pas à régler votre moteur avec un vieux carburateur ça peut venir de là. Le réglage carburateur est souvent à reprendre suivant les saisons.

Si vous avez des suggestions, je suis tout ouïe !

J'espère que ça en aidera plus d'un, ciao.

+ Citer

## Le Godemichet

Posté(e) 20 mars 2013

Signaler ce message 

FHRITP



Super tutoriel + 1 !

+ Citer



Membres

+ 52

1 498 messages

Ville : Marruecos

Véhicule : Yamaha r6  
deltabox

## Lou-Pierre

Posté(e) 20 mars 2013

Signaler ce message 

Membre psychopathe



Merci :) J'espère que ça servira au forum, puisqu'un bon paquet des problèmes moteur postés viennent d'une mauvaise carb.



V.I.P.

+ 923

4 788 messages

Ville : La Rochelle

Véhicule : TKR 182cc,  
Citroën C2

## darken fr

Posté(e) 21 mars 2013

Signaler ce message 

Membre actif



Super !! Vraiment bien expliqué ;) Cela en aidera plus d'un et moi y compris mdr !  
Je suis en train de lire la bible du 2 temps aussi. C'est une bombe ce bouquin !  
Vraiment bien expliqué aussi. Par contre j'ai rien compris au schéma que tu as mis la ^^

+ Citer



Membres

+ 4

232 messages

Ville : Limoges

Véhicule : Speedfight 3 RS

## Lou-Pierre

Posté(e) 21 mars 2013 (modifié)

Signaler ce message 

Membre psychopathe



V.I.P.

+ 923

4 788 messages  
Ville : La Rochelle  
Véhicule : TKR 182cc,  
Citröen C2

Sur le schema, on voit par exemple à pleine poignée, le gicleur principal influe le plus, ou qu'à mi gaz c'est surtout la partie conique de l'aiguille qui joue. Plus la partie hachuré est haute plus l'élément a d'influence.

Faut faire gaffe à la Bible du 2T car il y a des conneries (faut dire qu'il est pas tout jeune), mais il a l'avantage d'être l'un des seuls bouquins en français facile à comprendre, il est bien pour piger globalement comment ça marche quoi.

Modifié 21 mars 2013 par Lou-Pierre



+ Citer

Quentin-Piapia

Ninja !



Membres

+ 91

1 785 messages  
Ville : Un village du 44 à  
coté du 85  
Véhicule : Gpr Racing !

Posté(e) 21 mars 2013

Signaler ce message

ça vas en aider plus d'un , merci bien ^^

+ Citer

Lou-Pierre

Membre psychopathe



V.I.P.

+ 923

4 788 messages  
Ville : La Rochelle  
Véhicule : TKR 182cc,  
Citröen C2

Posté(e) 21 mars 2013

Signaler ce message

De rien !! J'ai rajouté un paragraphe sur le puits d'aiguille, mais faut que je m'y penche plus pour être sûr.

+ Citer

kizouille

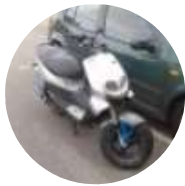
Membre très actif



Posté(e) 21 mars 2013

Signaler ce message

je teste sa demain sa lair bien mais un peu compliqué a la fois :p



+ Citer

Membres

+ 7

323 messages

Véhicule : scooter

## Bubulle

mécabouze power



V.I.P.

+ 2 259

17 211 messages

Ville : (34)

Véhicule : KTM EXC /  
Corolla TTE

Posté(e) 22 mars 2013

Signaler ce message

Bien joué j'aimerais un peu plus d'explications sur la coupe du boisseau et le puis d'aiguille :)

Après une chose à savoir si on règle le gicleur principal en premier c'est que après avoir réglé par la suite les parties comme l'aiguille et la vis de richesse la valeur du gicleur peut changer

+ Citer

## Lou-Pierre

Membre psychopathe



V.I.P.

+ 923

4 788 messages

Ville : La Rochelle

Véhicule : TKR 182cc,  
Citroën C2

Posté(e) 22 mars 2013 (modifié)

Signaler ce message

Nan tu peux commencer par ailleurs, après tu peux avoir à affiner certains éléments comme certains en même temps.

Coupe du boisseau je ne sais pas trop quoi ajouter en plus, mais le puit d'aiguille je vais chercher, bien que à part sur un moteur piste réglé au poil, on a rarement à y toucher.

**Modifié 24 mars 2013 par Lou-Pierre**

+ Citer

## dylansnipер

Leve ta roue mon frere



Membres

+ 54

Posté(e) 22 mars 2013

Signaler ce message

tres bon tutoriel!

j'aurais une question stp : les gicleur secondaire on les regles quand?

+ Citer

3 225 messages  
Ville : nulpart  
Véhicule : Derbi  
Sm/Yamaha bw's  
/Prototype

## Lou-Pierre

Membre psychopathe



V.I.P.

+ 923

4 788 messages  
Ville : La Rochelle  
Véhicule : TKR 182cc,  
Citroën C2

Posté(e) 22 mars 2013

Signaler ce message

Le gicleur secondaire est tout simplement une autre appellation du gicleur de ralenti :) Suivant les milieux les noms changent.

+ Citer

## dylansniper

Leve ta roue mon frere



Membres

+ 54

3 225 messages  
Ville : nulpart  
Véhicule : Derbi  
Sm/Yamaha bw's  
/Prototype

Posté(e) 23 mars 2013

Signaler ce message

▼ Le 22/03/2013 à 23:02, Lou-Pierre a dit :

Le gicleur secondaire est tout simplement une autre appellation du gicleur de ralenti :) Suivant les milieux les noms changent.

merci ;)

+ Citer

## Merry

Start the Rocket



Membres

+ 56

923 messages  
Ville : Rioz  
Véhicule : Speedfight 2 +  
kymco vitality

Posté(e) 24 mars 2013

Signaler ce message

Et moi si j'ai quand je suis en bas régime ma moto broute ça vient de quoi précisément ( full origine seulement un pot tecnigas ) gicleur de 88 ?

+ Citer

## xp6 top rose xdays

Posté(e) 24 mars 2013

Signaler ce message 

il y a pas de fumée san  
pneu

tutoriel bien détaillé +1



+ Citer



Membres

+ 7

243 messages

Véhicule : mbk kw et  
peugeot xp6

## Elias!

Posté(e) 24 mars 2013

Signaler ce message 

Membre récent



Merci beaucoup! +10000 pour ce tutoriel :)



Membres

0

22 messages

Ville : Montauban

Véhicule : Derbi/Beta (all  
days) - Rieju (run)

+ Citer

## Lou-Pierre

Posté(e) 24 mars 2013

Signaler ce message 

Membre psychopathe



V.I.P.

+ 923

4 788 messages

Ville : La Rochelle

Véhicule : TKR 182cc,  
Citroën C2

Le 24/03/2013 à 10:30, Merry a dit :

Et moi si j'ai quand je suis en bas régime ma moto broute ça vient de quoi  
précisément ( full origine seulement un pot tecnigas ) gicleur de 88 ?

A bas régime ou à faible ouverture de poignée ?

+ Citer

## Merry

Posté(e) 24 mars 2013

Signaler ce message 

Start the Rocket



Le 24/03/2013 à 20:01, Lou-Pierre a dit :



A bas régime ou à faible ouverture de poignée ?

Membres

+ 56

923 messages

Ville : Rioz

Véhicule : Speedfight 2 +  
kymco vitality

Nan a bas régime ! Genre en dessous des 7000 tours impossible de rouler et une fois en 5 eme si je suis pas en descente je monte pas dans les tours et on dirais que la moto cale

+ Citer

## Lou-Pierre

Membre psychopathe



V.I.P.

+ 923

4 788 messages

Ville : La Rochelle

Véhicule : TKR 182cc,  
Citroën C2

Posté(e) 24 mars 2013

Signaler ce message

Oui donc surtout quand le moteur est en charge. Si ça galère quand tu es plein gaz, c'est le gicleur principal qui n'est pas bon. Enfin relis le tutoriel normalement t'as toutes les billes pour résoudre ton problème. Si vraiment t'y arrives pas créé un post, avec une vidéo au mieux.

+ Citer

## Merry

Start the Rocket



Membres

+ 56

923 messages

Ville : Rioz

Véhicule : Speedfight 2 +  
kymco vitality

Posté(e) 24 mars 2013

Signaler ce message

Le 24/03/2013 à 21:33, Lou-Pierre a dit :

Oui donc surtout quand le moteur est en charge. Si ça galère quand tu es plein gaz, c'est le gicleur principal qui n'est pas bon. Enfin relis le tutoriel normalement t'as toutes les billes pour résoudre ton problème. Si vraiment t'y arrives pas créé un post, avec une vidéo au mieux.

Okok met tu penses qu'il est trop gros ou trop petit ? actuellement il est de 88 sur un carburateur de 16.

Sa ne peut pas venir tout simplement d'un mauvais réglage niveau vis richesse ?

+ Citer

## Lou-Pierre

Membre psychopathe



Posté(e) 25 mars 2013

Signaler ce message

Vis de richesse et gicleur principal ça n'a pas le même rôle, ça combien de gaz tu mets quand ça galère. Si c'est plein gaz et que ça broute oui c'est sûrement trop



V.I.P.

+ 923

4 788 messages

Ville : La Rochelle

Véhicule : TKR 182cc,

Citroën C2

gros. Créé un post à la limite, ici c'est pas trop l'endroit.

+ Citer

## Flo9876

Membre passionné



Membres

+ 8

360 messages

Véhicule : Mbk booster

Posté(e) 21 janvier 2014

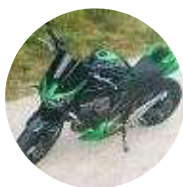
Signaler ce message

Manque de photo je trouve

+ Citer

## raphlouk

Membre passionné



Membres

+ 26

807 messages

Ville : Dans son garage  
dans le 73 :)

Véhicule : Kawa z800e 🍷  
et xp6 en restauration

Posté(e) 22 janvier 2014

Signaler ce message

Salut, j'ai un soucis de réglage, je vais suivre le tutoriel, mais renseigner moi avant s'il vous plaît:

Après avoir fais monter la moto dans les tours, elle se noie et de l'essence coule par mon cornet, est ce que c'est un soucis de réglage (mon gicleur est trop gros je pense) ou est ce un autre problème?

+ Citer

## linsbernier

Nouveau membre



Membres

● 0

Posté(e) 25 janvier 2014

Signaler ce message

📄 Le 20/03/2013 à 23:18, Lou-Pierre a dit :

salut escuse j'arrive pas a trouvé comment faire un message lol

j'aimerais avoir un conseille j'ai un jet force peugeot j'y ai mis un kit 70cc fonte un carburateur 19 un cornet et un pot bidalot s3R

7 messages

Ville : le puy en velay

Véhicule : peugeot jet force

ainsi qu'un variateur polini speed contrôle j'ai un problème au niveau  
carburateur j'ai mis des gicleur en descendant de 110 a 88 (pensais que sa  
venait de la ',j'ai des trous quand je met la poignée plein gaz(quand je suis  
dessus car quand j'y suis pas ca ne le fait pas) dans l'acseleration ca me le fait  
a bas ,mi régime.escque t'aurais une soluce

+ Citer

ghost97

Membre actif



Membres

+7

116 messages

Ville : Alsace, Bas-Rhin

Véhicule : Piaggio Typhoon  
(après 2011)

Posté(e) 26 janvier 2014

Signaler ce message

Merci, maintenant je crois que j'ai vraiment compris le réglage du carburateur en  
entier :) J'ai tout revu depuis le début sur mon 17.5 dell orto et pu conclure que mon  
carburateur était ok.

mon manque de puissance venai des galet



+ Citer

1 2 SUIVANT » Page 1 sur 2 ▼

## Join the conversation

You can post now and register later. If you have an account, [sign in now](#) to post with your account.



🗨 Répondre à ce sujet...



ALLER SUR LA LISTE DES SUJETS



🏠 Scooter System > Forum > Informations > Tutoriels et guides pratiques > Le réglage carburateur Toute l'activité