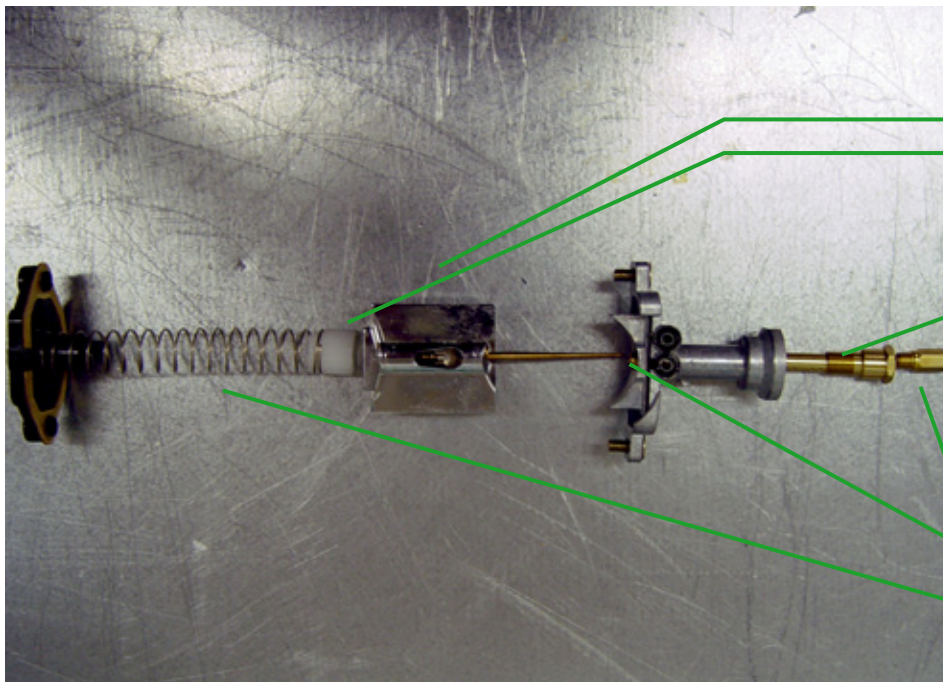
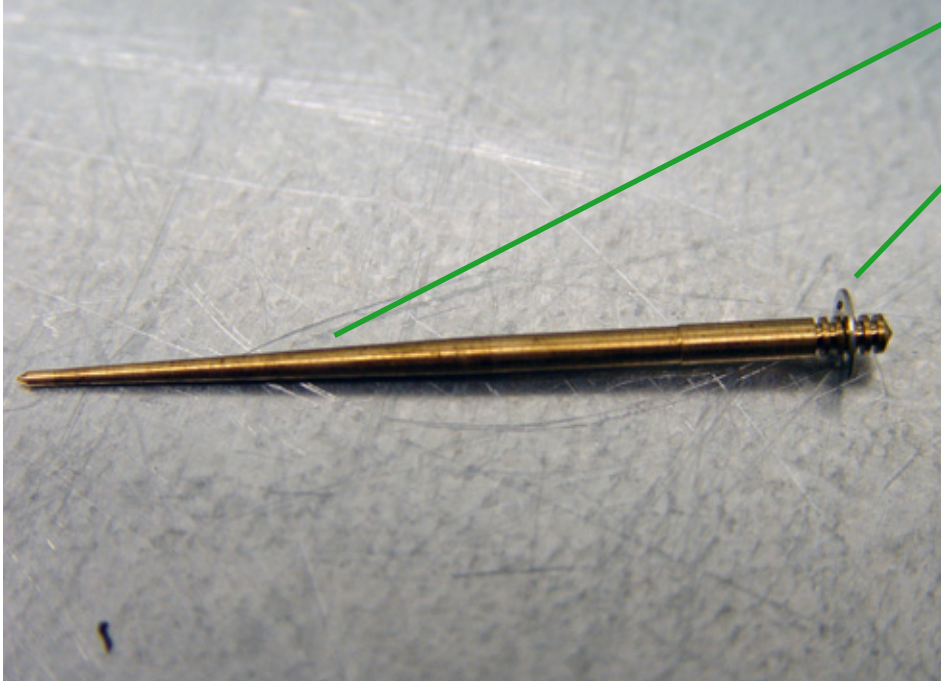


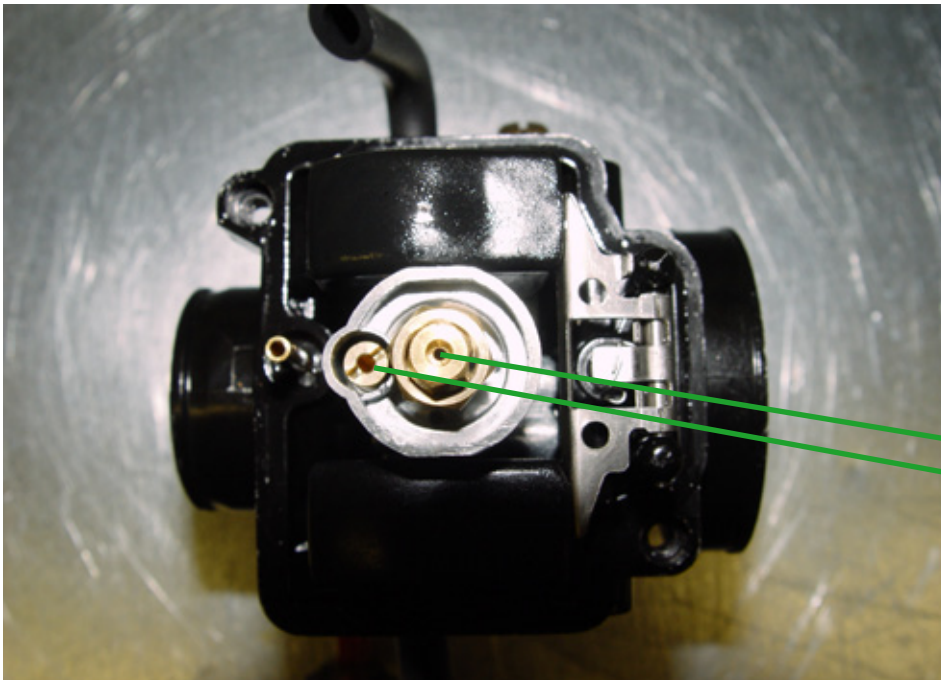
- Aiguille de boisseau
- Arrivée d'essence
- Axe de flotteur
- Boisseau
- Butée d'aiguille
- Choke (Starter)
- Clip d'aiguille
- Couvercle de boisseau
- Dépression
- Diffuseur
- Durite du Powerjet
- Durites de trop plein
- Flotteur
- Gicleur de Powerjet
- Gicleur principal
- Gicleur secondaire
- Puit d'aiguille
- Pointeau
- Ressort de boisseau
- Vis du Powerjet
- Vis de ralenti



- Aiguille de boisseau
- Arrivée d'essence
- Axe de flotteur
- Boisseau
- Butée d'aiguille
- Choke (Starter)
- Clip d'aiguille
- Couvercle de boisseau
- Dépression
- Diffuseur
- Durite du Powerjet
- Durites de trop plein
- Flotteur
- Gicleur de Powerjet
- Gicleur principal
- Gicleur secondaire
- Puit d'aiguille
- Pointeau
- Ressort de boisseau
- Vis du Powerjet
- Vis de ralenti

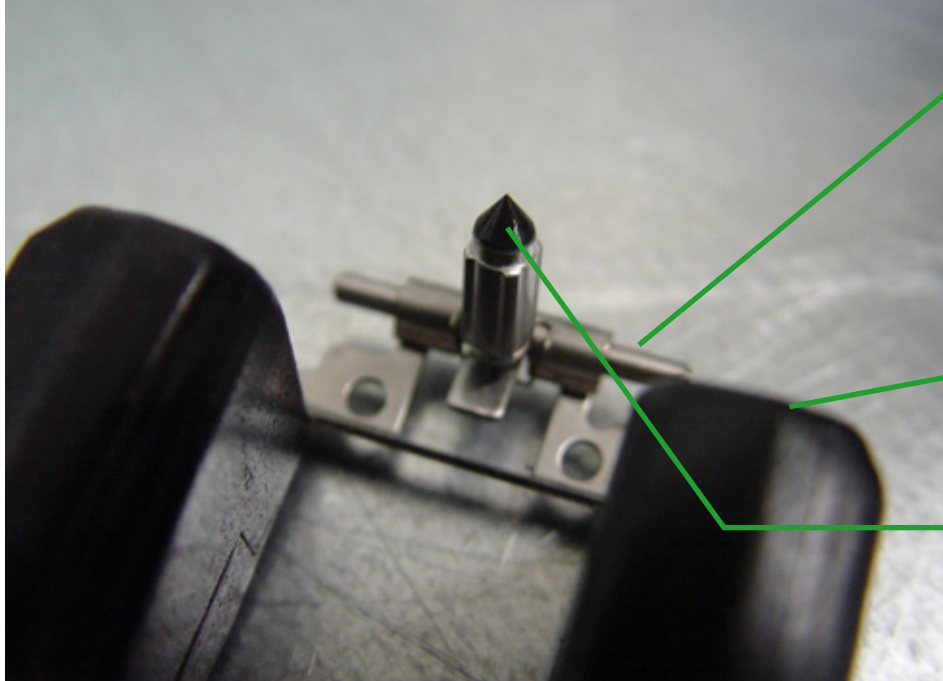


Aiguille de boisseau  
 Arrivée d'essence  
 Axe de flotteur  
 Boisseau  
 Butée d'aiguille  
 Clip d'aiguille  
 Couvercle de boisseau  
 Dépression  
 Diffuseur  
 Durite du Powerjet  
 Durites de trop plein  
 Flotteur  
 Gicleur de Powerjet  
 Gicleur principal  
 Gicleur secondaire  
 Puit d'aiguille  
 Pointeau  
 Ressort de boisseau  
 Starter (Choke)  
 Vis du Powerjet  
 Vis de ralenti

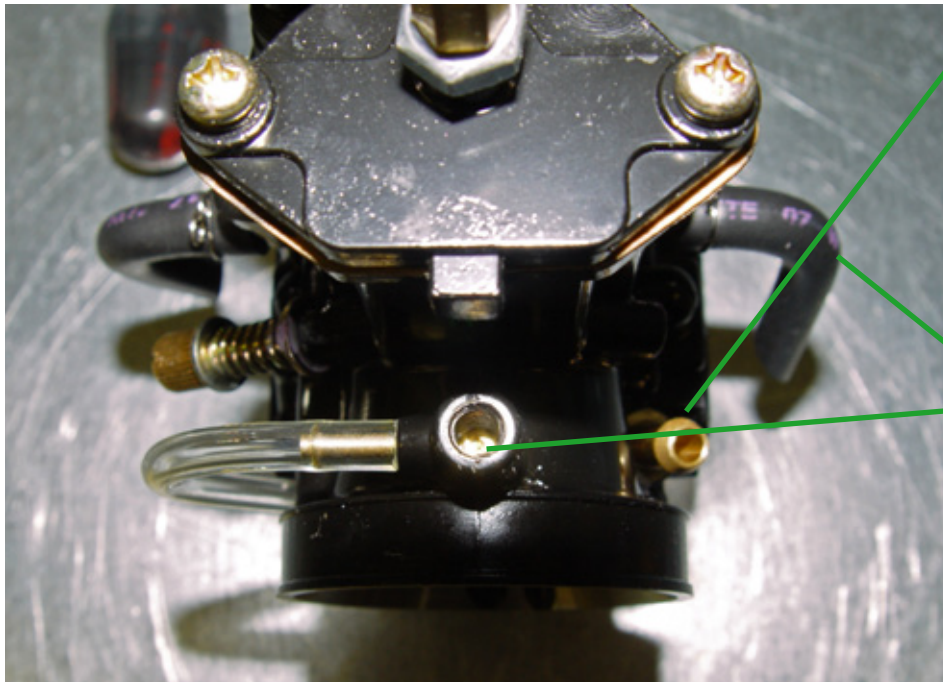


Aiguille de boisseau  
 Arrivée d'essence  
 Axe de flotteur  
 Boisseau  
 Butée d'aiguille  
 Clip d'aiguille  
 Couvercle de boisseau  
 Dépression  
 Diffuseur  
 Durite du Powerjet  
 Durites de trop plein  
 Flotteur  
 Gicleur de Powerjet  
 Gicleur principal  
 Gicleur secondaire  
 Puit d'aiguille  
 Pointeau  
 Ressort de boisseau  
 Starter (Choke)  
 Vis du Powerjet  
 Vis de ralenti





- Aiguille de boisseau
- Arrivée d'essence
- Axe de flotteur
- Boisseau
- Butée d'aiguille
- Clip d'aiguille
- Couvercle de boisseau
- Dépression
- Diffuseur
- Durite du Powerjet
- Durites de trop plein
- Flotteur
- Gicleur de Powerjet
- Gicleur principal
- Gicleur secondaire
- Puit d'aiguille
- Pointeau
- Ressort de boisseau
- Starter (Choke)
- Vis du Powerjet
- Vis de ralenti



- Aiguille de boisseau
- Arrivée d'essence
- Axe de flotteur
- Boisseau
- Butée d'aiguille
- Clip d'aiguille
- Couvercle de boisseau
- Dépression
- Diffuseur
- Durite du Powerjet
- Durites de trop plein
- Flotteur
- Gicleur de Powerjet
- Gicleur principal
- Gicleur secondaire
- Puit d'aiguille
- Pointeau
- Ressort de boisseau
- Starter (Choke)
- Vis de ralenti
- Vis du Powerjet

Le réglage de la carburation est un élément très important dans le fonctionnement d'un moteur. Pour régler au mieux votre moteur nous allons vous expliquer l'influence des différents composants du carburateur.

La première chose à régler après avoir installé votre carburateur, est le gicleur principal. Il faut toujours partir d'un gicleur « trop gros » pour ne pas avoir de risque de serrage. Lancer le moteur à plein régime sur plusieurs centaines de mètres puis couper immédiatement le contact. Démontez votre bougie et vérifiez la couleur de l'électrode, si celle-ci est noire, il s'agit d'un mélange trop riche, autrement dit, le gicleur principal est trop gros. Si celle-ci est blanche, le mélange est trop pauvre, donc le gicleur principal est trop petit et il y a risque de serrage. Si l'électrode de la bougie est rouge brique/marron, cela est synonyme d'une bonne carburation, le gicleur principal est donc bien adapté. On agit sur le gicleur principal en descendant la taille de celui-ci par pas de 5.

Vient ensuite le réglage du mi-régime, donc le réglage de l'aiguille du boisseau. Mettez la poignée de gaz à son milieu de course et écoutez attentivement le bruit du moteur. Si celui-ci a des ratées (comme un 4 temps), cela veut dire que le mélange est trop riche à mi-régime. Il va falloir monter le clip de l'aiguille d'un cran, cela va faire descendre l'aiguille du boisseau d'un cran et donc appauvrir le mélange à mi-régime.

Si le moteur s'étouffe (manque d'essence), le mélange à mi-régime est trop pauvre, il va donc falloir monter l'aiguille du boisseau d'un cran, donc descendre le clip de l'aiguille d'un cran.

Une fois que le bruit du moteur à mi-régime est bien constant et qu'il n'y a aucunes ratées, on passe à l'étape du réglage de la vis d'air.

Celle-ci va jouer sur une fraction de seconde à l'ouverture des gaz, elle n'aura aucune influence par la suite, c'est à dire uniquement dès que vous allez accélérer d'un coup. Lorsque vous ouvrez les gaz en grand, la monter dans les tours doit s'effectuer immédiatement. Si ce n'est pas le cas, il va falloir agir sur la vis d'air. Le fait de l'ouvrir, va appauvrir le mélange, et le fait de la fermer, va enrichir le mélange sur cette fraction de seconde. Le réglage doit s'effectuer  $\frac{1}{4}$  de tours par  $\frac{1}{4}$  de tours. Une fois que le moteur s'élance dans les tours de façon homogène et conserve le régime que vous lui donnez en accélérant, la carburation est réglée parfaitement. Autre point à aborder qu'on règle rarement car celui d'origine convient, est l'action sur le gicleur secondaire, celui-ci se comporte comme un gicleur principal, hormis qu'il agira uniquement sur le bas régime et aura très peu d'influence par la suite.

