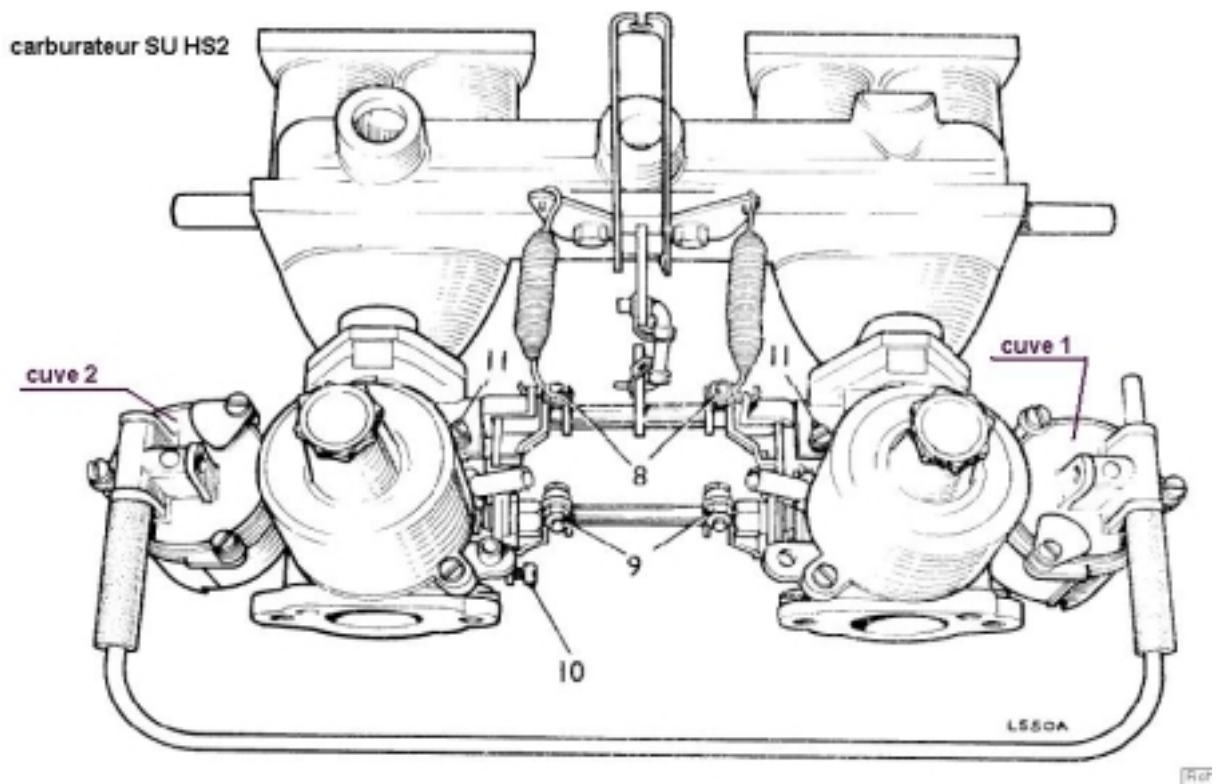
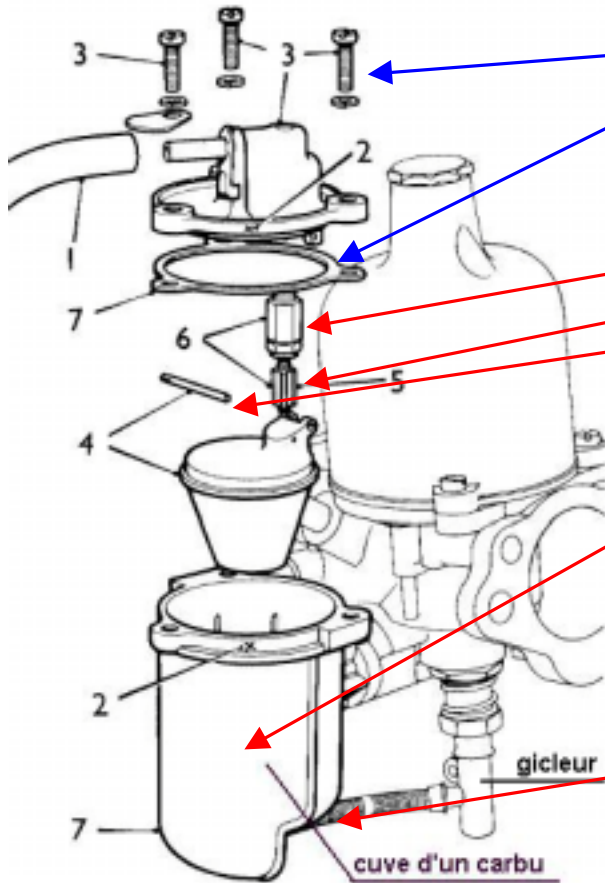


## Réglage des carburateurs SU HS2.

Sur cette photo 1 qui montre l'ensemble d'un carburateur. Je vais écrire un mode opératoire de réglage qui pourra servir à plusieurs utilisateurs, puisque les autres carburateurs SU sont pratiquement pareils. Premièrement, démonter les filtres à air pour y voir plus clair, s'assurer que la cuve 1 et 2 comportes le même niveau d'essence et que les pointeaux ferme bien l'arrivée d'essence lorsque le flotteur remonte les pointeaux.



Pour cela suivre les explication 2

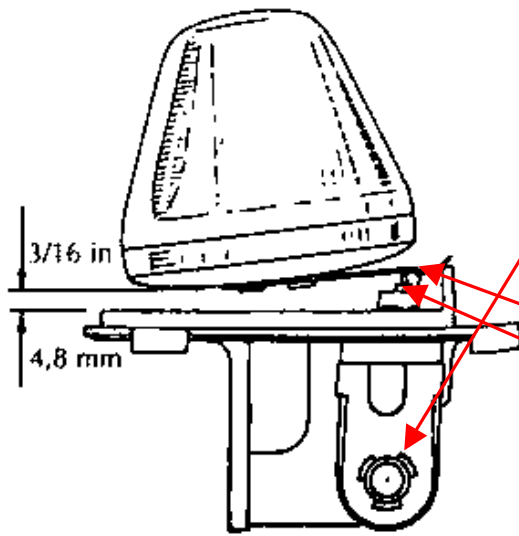


Desserrer les trois vis N° 3 attention de ne pas abîmer le joint ou prévoir sont remplacement.

Le N° 6 sur le croquis montre le corps du pointeau, N° 5 le pointeau, N° 4 axe du flotteur et flotteur.

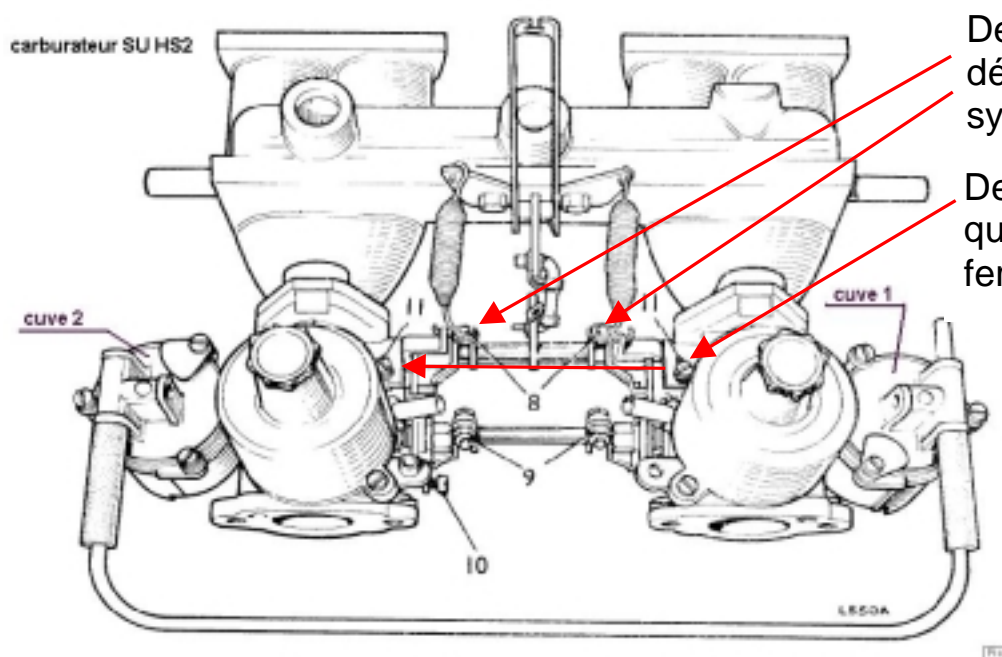
Regarder le fond de la cuve et vérifier si dépôt de résidu. Si c'est le cas je conseil de mettre un filtre avant la pompe à essence. Nettoyer cette cuve proprement.

Regarder la bonne étanchéité du tube de liaison de la cuve au gicleur, il n'est pas rare que cela fuie, presse étoupe usée



- Pour vérifier si le pointeau ferme bien mettez le flotteur à l'envers et souffler par le trou ou le tuyau d'essence est branché

S'il ferme mal vous pourrez souffler sans résistance. La position du flotteur peut encore être modifier en tordant un peut la petite plaque qui tiens le flotteur. Certain models sont en plastic. Si cela fuie toujours, seule solution changer les pointeaux



Desserrer les vis N° 8 pour désolidariser la commande synchroniser des carburateurs.

Desserrer les vis N° 11 pour que les papillons se retrouvent fermer complètement.

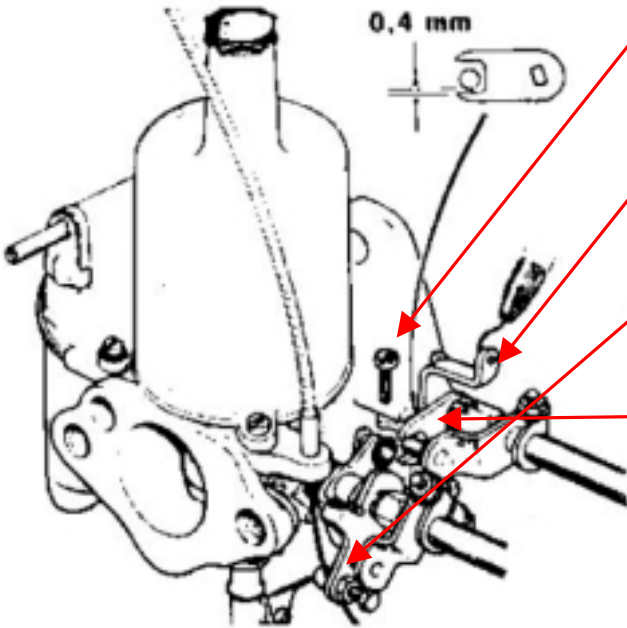
Il faut faire la même opération sur chacun des carbus.

Nous avons vu sur la page 4 que nous avons desserré cette vis pour fermer les papillons.

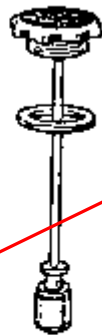
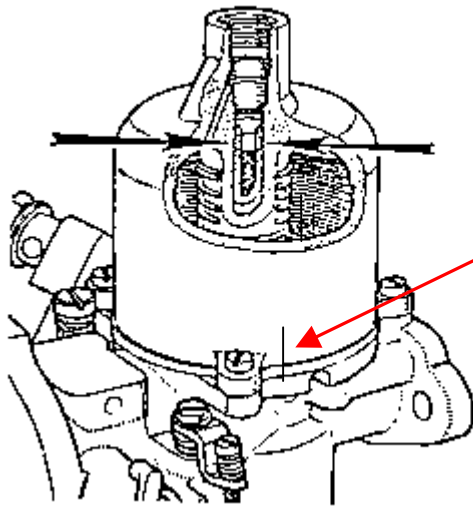
Nous allons donc resserrer cette vis jusqu'à ce que cette pièce bouge puis faire un tour complet.

Le starter est bien sur toujours déconnecter.

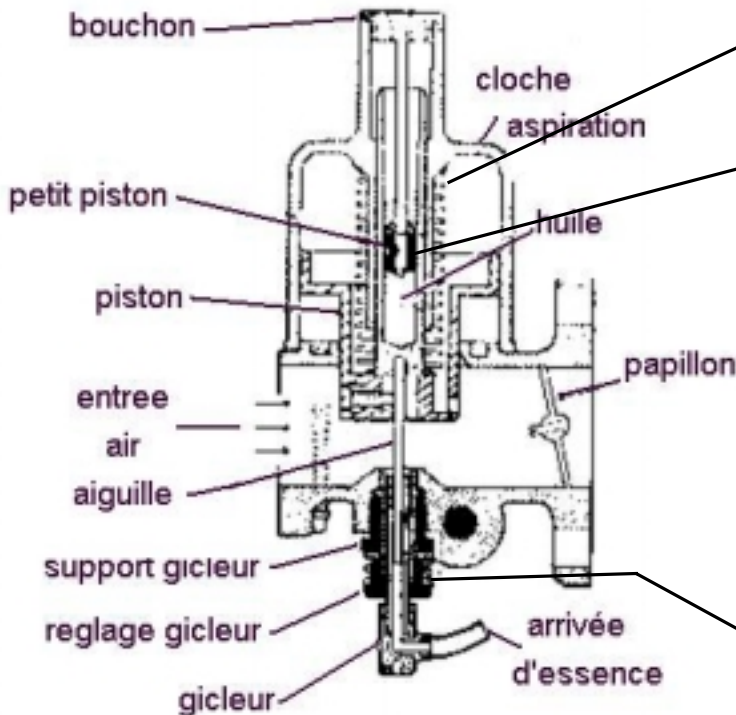
Nous allons resserrer la vis 8 pour qu'il y ait un écart de 0.4 mm comme sur le zoom que vous aurez remarquer plus haut.



Il faut faire la même opération sur l'autre carburateur sans dérégler celui-ci



Etape 6 : il est très important de marquer le positionnement de la cloche avant de la démonter. Vous devrez la remettre dans la même position. Pour cela faite une marque avec une pointe à tracer, pas au crayon avec l'essence cela s'effacerait. Enlever les trois vis et faite attention de ne pas faire tomber la cloche. Elle se déforme facilement. Récupérer bien le ressort et ne pas les mélanger avec l'autre Carbus



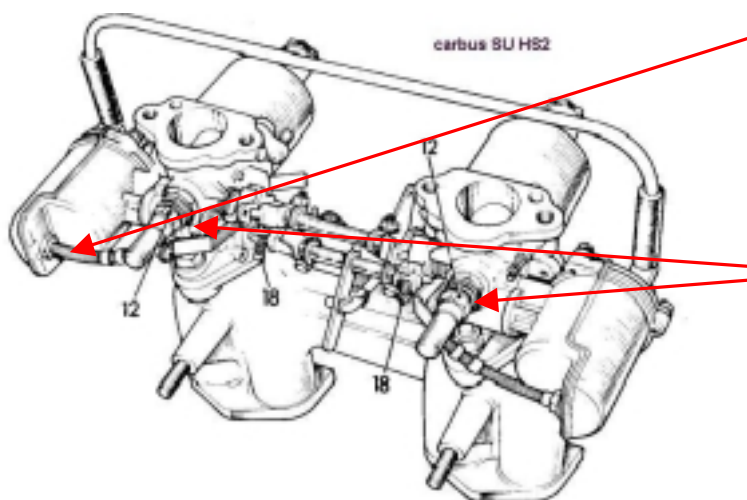
Le piston avec son aiguille à pour principe d'amortir le déplacement par l'aspiration de l'air. il se compose d'un ressort

D'un petit piston qui baigne dans de l'huile SAE 20

Le niveau de l'huile se règle lorsque vous descendez le bouchon de remplissage et que vous sentez une résistance à 6 mm du bord du filetage

D'un gicleur que vous pourrez appauvrir ou enrichir suivant la couleur des bougies. Trop riche, bougie noire  
Trop pauvre, bougie blanche, normale couleur gris marron. Pour ce réglage vous devrez resserrer ou desserrer ce boulon

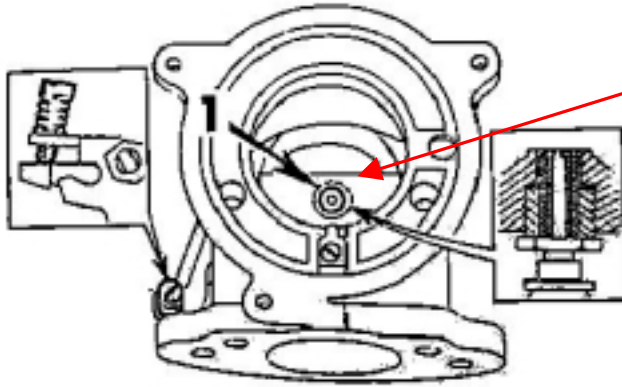
Ne chercher pas à pomper sur la pédale d'accélérateur pour faire arriver de l'essence cela ne sert à rien puisqu'il sert uniquement à ouvrir le papillon. Seul l'aspiration de l'air amènera de l'essence au cylindre qui fera monter le piston ainsi que l'aiguille et ouvriront l'arrivée d'essence.



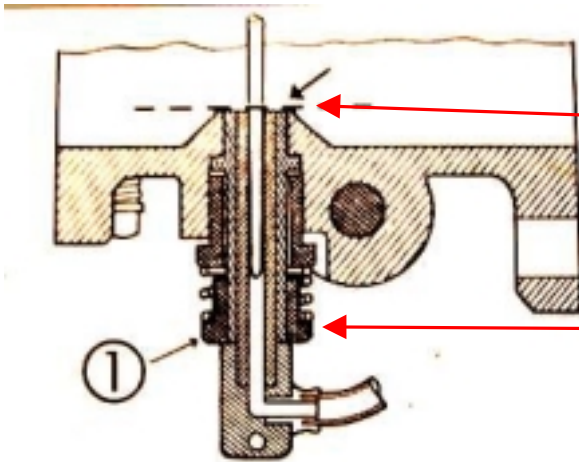
Vous avez remontez les cuves et vous vous êtes assuré qu'elles ne fuyaient pas et vous avez bien sur contrôlé l'étanchéité du tuyau avec son presse étoupe.

Maintenant que cela est fait. Vous allez resserrer les deux vis des gicleurs N° 12 à fond mais sans forcer. Puis desserrer chaque vis de deux tours. Vous laissez cela comme ça pour l'instant.

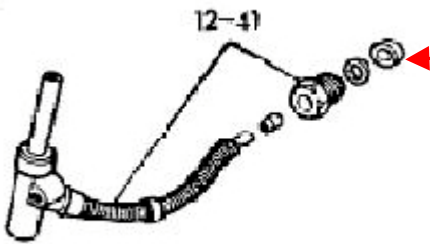




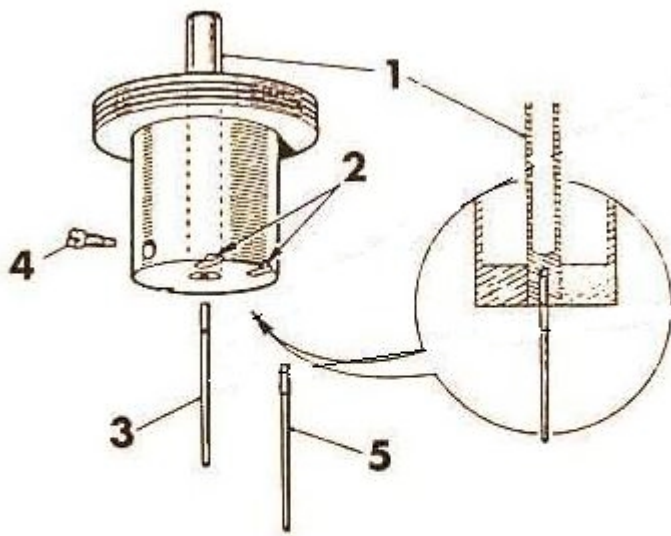
Sur cette vue en 2 D vous pouvez voir ou arrive le gicleur. Il effleure bien le fond du carbu. Avec le croquis en coupe de la page 10 on peut mieux vérifier si la position est bonne.



Sur cette vue en coupe vous pouvez voir ou arrive le gicleur. Il effleure bien le fond du carbu. Le faite de serrer la vis du gicleur à fond le gicleur doit se retrouver dans cette position. C'est la, aussi qu'il faut desserrer de deux tours la vis de réglage 1.

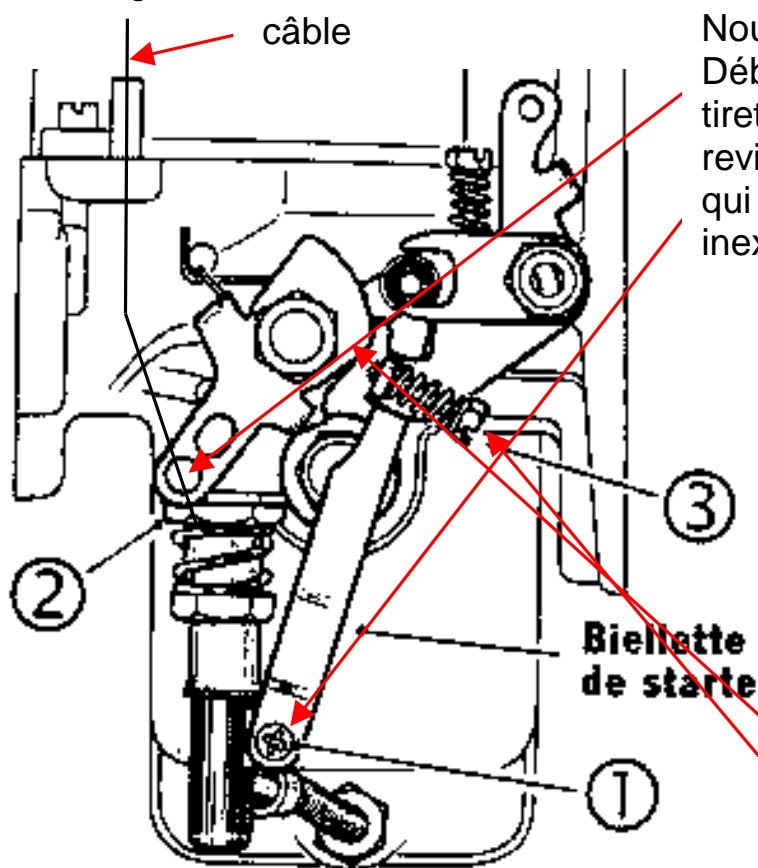


Détail du gicleur avec le presse étoupe, une des causes des fuites d'essence. Certain revendeur fournis ce genre de pièce mais non conforme à l'original. Donc méfiance.



Maintenant que l'on a bien avancé. Regardons comment changer une aiguille. La cloche d'aspiration doit être démontée. Récupérer le piston avec son aiguille. Desserrer la vis 4. Enlever l'aiguille 3, la nettoyer ou en remettre une nouvelle

Cette aiguille est usinée avec des normes de tolérance très précises c'est pour ça qu'il ne faut pas la nettoyer avec des produits abrasifs.

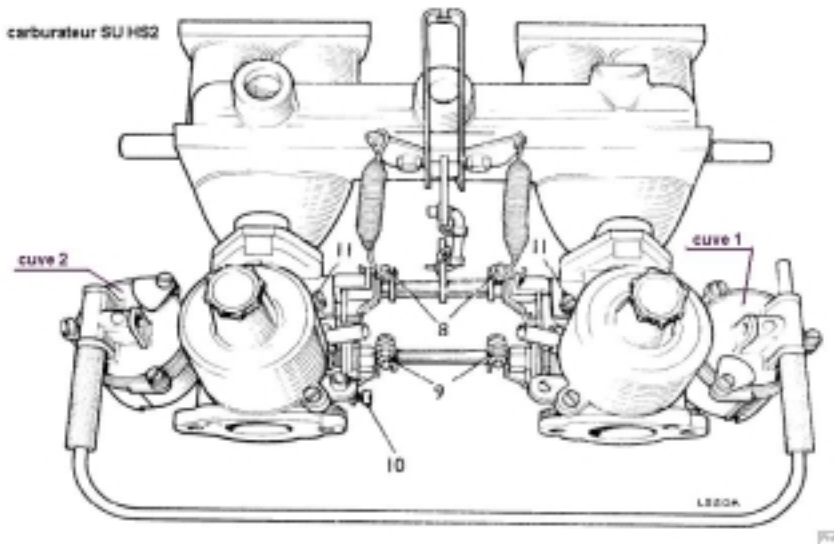


Nous allons vérifier la commande du starter. Débrancher complètement le câble de la tirette du starter. Bien souvent le starter ne revient pas à cause de la petite entretoise qui se trouve ici. Parfois très abîmée, parfois inexistante.

Une fois toutes les opérations réalisées sur les pages précédentes. Vous pouvez remettre le câble. 1 Vous devez vous assurer que lorsque vous tirez sur le starter les deux carburateurs ouvrent en même temps. Si ce n'est pas vraiment synchro ce n'est pas trop grave. 2 tirer sur la manette au tableau de bord de 1 cm environ pour amener cette pièce en contact avec la vis. Si la vis touche, il faut la desserrer et la régler à 1 mm de l'excentrique. Cette fois vous pouvez tirer le starter complètement et les gicleurs doivent descendre.



Petite combine pour remplacer l'entretoise. Acheter des rivets en bronze pour les bâches ou tissu de petit diamètre. Vous couperez dedans la largeur qu'il faut d'origine en prenant soin d'enlever les bavures. Cela vous permettra de serrer la vis sans la bloquer et votre commande retrouvera de la liberté de mouvement.



Nous venons de passer en revue tous les éléments du carbu.

Je vais récapituler :

1 nous avons remonté les cuves et vérifier leur étanchéité.

2 elles sont propres et les arrivés d'essence est connectée.

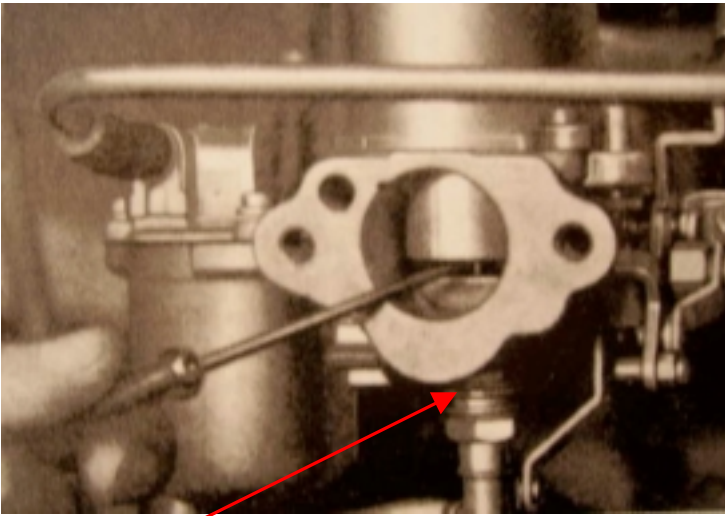
1 les vis N° 11 ont été desserré et resserrés d'un tour pour le réglage page 4 et 5

2 les vis N° 8 ont été resserrées en vérifiant que les carbus sont bien synchro page 5.

3 l'huile dans les dash pot à été vérifié et réglé.

4 le starter a été réglé comme sur la page 13 et vérifié que les gicleurs revenaient bien en position fermée.

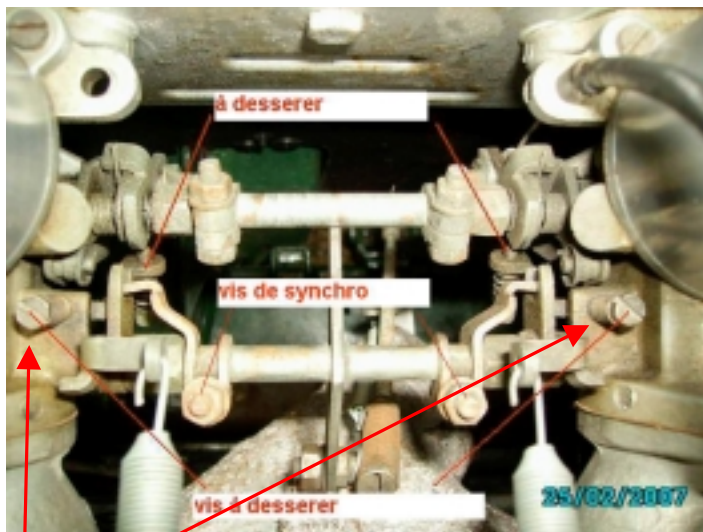
5 nous allons passer à une petite vérification de plusieurs éléments.



Il est important de vérifier si le piston redescend bien cela même avant de mettre de l'huile prévue à cet effet.

Pour cela, avec un doigt vous remonté le piston on doit sentir la même résistance, lâché leu et il doit descendre en émettant un tac lorsqu'il touche.

Si le piston redescend mal et qu'il ne fait pas de bruit alors il faut recentrer le gicleur par rapport à l'aiguille. Pour cela, il faut desserrer la vis du support du gicleur pas celle du réglage, celle qui se trouve juste un peu plus haut. Remonter le piston et vérifier s'il fait tac. Resserrer cette vis en prenant bien soin de ne pas bouger le gicleur. Vérifier de nouveau si vous entendez bien le tac. A faire sur chaque carbus. Vous pouvez mettre de l'huile sae 20 dans chaque dash pot en respectant le niveau vu page 7.



Nous sommes arrivés au premier réglage pour le démarrage. Bien sur l'allumage est réglé parfaitement et le jus arrive bien

Cette fois il est temps de tourner la clef de contact.  
1 tirez sur le starter à fond et attendez un peu afin que l'essence aie le temps d'arriver au carbus, tourner la clef et la, miracle, il tourne, enfin normalement.

Bon, votre moteur tourne mais il reste à peaufiner le réglage.

1 d'abord le ralenti, si votre ralenti est trop haut desserrer la vis de chaque carbus par  $\frac{1}{4}$  de tour en prenant soin d'accélérer de temps en temps et de laisser le moteur retomber de régime. Vous faite cette opération jusqu'à ce que vous obteniez 800 tours au compteur.

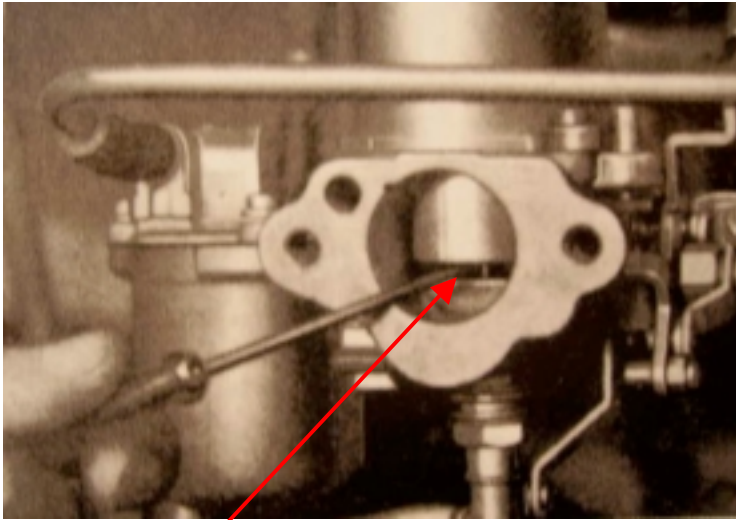
2 il faut donc régler le ralenti et comparer l'air en entrant sur chaque carbus. Deux solutions, vous avez une oreille très fine ou avec un tuyau que l'on présente devant chaque carbus ou mieux, vous disposer d'un car-balancer.

3 si votre ralenti est trop bas il faut faire l'inverse, resserrer les vis de réglage toujours doucement.

A ce stade, je vous conseil d'aller faire un tour afin de monter vers les 3000 tours pour voir comment se comporte le moteur. Cela vous permettra de voir au niveau des bougies quelle couleur elles sont prises en les démontants.

Rappeler vous page 7. Bougie noire, trop riche, il faut resserrer la vis du gicleur. Bougie blanche, trop pauvre, il faut desserrer la vis du gicleur. Bougie grise ou marron, réglage normale.





Dernière précision. Sur beaucoup de carbus vous avez une petite tige poussoir qui permet de vérifier le dosage.

En remontant cette tige vous allez voir votre moteur changer.

1 Si le régime du moteur augmente le mélange est trop riche.

2 si le régime baisse, le moteur ayant tendance à caler, le mélange est trop pauvre.

3 si le régime reste stable, ou augmente légèrement, le mélange est correct

Si vous n'avez pas de tige poussoir, vous prenez un tournevis et vous levez le piston de quelques millimètres. Si vous agissez sur la vis du gicleur, il faut recommencer le réglage du ralenti. Les carburateurs SU ne sont pas, si compliquer que ça. Il faut juste un peu de patience. Si vous ne parvenez pas à avoir un ralenti correct ou qu'il est changeant, l'axe des papillons doit avoir du jeu ce qui fait que les papillons ferme mal. Seule solution, les changer.

Voilà, je vous souhaite un bon réglage de carburateur su.