

Utilisation du Carbtune II pour Fazer 600

Par Jérôme GERBER (*Empty_Words*)

DUREE : **1h30 maximum**

DIFFICULTE : @@@ (Moyenne)

EQUIPEMENT : @ (Faible, juste un carbtune et des outils classiques)

1. Matériel nécessaire

- Une pince coupante (ou ciseaux)
- Une règle (mini 10 cm)
- Un tournevis plat
- Une clé plate de 8 et une de 10
- La clé Allen de la trousse à outil
- Le carbtune II « pachaire » **J**
- Un tuyau silicone ou caoutchouc d'1 m environ (diamètre : 50 mm)
- Une fazer...

2. Préparation du Carbtune

Une nouveauté que j'ai découvert en ouvrant le paquet c'est la possibilité de faire une modification des tuyaux afin de réduire la variation de pression pendant la lecture.

Prendre le petit tuyau plastique transparent dans le sachet plastique et le couper en 4 morceaux équivalents à l'aide de la pince coupante ou ciseaux :



Ensuite, couper 10 cm des quatre tuyaux noirs (utiliser la règle **J**) :



Une fois cela réalisé, il ne reste plus qu'à insérer les plastiques transparents dans les 4 tuyaux noirs. Voilà ce que vous obtenez :



Votre carbtune est prêt à être utilisé ! Allons y !

3. Préparation de la moto

C'est ce qui m'a pris le plus de neurones et de temps : Préparer la moto pour pouvoir faire les réglages des carburateurs. Parce qu'il faut :

- Démonter le réservoir afin d'avoir accès au haut des carbus
- Le poser pas très loin (on va voir comment j'ai fait simplement), faut quand même alimenter le moteur pendant le réglage.
- Dégager les câbles électriques toujours pour les mêmes raisons
- Connecter les tuyaux du carbtune sur les tétines de chaque carbu.
- Placer le carbtune comme il faut...

On va détailler en photos... C'est parti !

a. Démontage réservoir

Utiliser la clé de 8 pour faire pivoter le réservoir :



Puis déconnecter le câble électrique 1(niveau réservoir), fermer le robinet 2, déconnecter le tuyau 3 (faites gaffe, ça cooooouuuuule !) :



Jusque là, ça va !

Attention, maintenant, démonter la vis Allen qui maintient la base du réservoir et la mettre de côté. Chose indispensable, mettre aussi de côté la selle, ne pas la remonter une fois le réservoir désolidarisé.

Connecter le tuyau de remplacement (1 m de long) sur le réservoir, et l'inverser. Il faut que le devant du réservoir soit posé (mettre un chiffon) sur la poignée passager :



Remarque :

Ne cherchez pas à remettre la vis Allen, cela ne rentre pas, mais il tient bien quand même.

Ensuite, sortez le filtre à essence pour déconnecter complètement le tuyau d'origine (attention, ça recoule, bien en plus)...

Y placer le tuyau que vous avez connecté sur le réservoir.



Etant donné que le diamètre de mon tuyau silicone était vraiment juste, je n'ai pas eu besoin de remettre les colliers. Sinon, prévoir de les enlever du tuyau d'origine.

Ne pas oublier d'ouvrir le robinet d'essence et de voir si le tuyau n'est pas pincé en passant sous le réservoir.

Vous obtenez alors ceci :

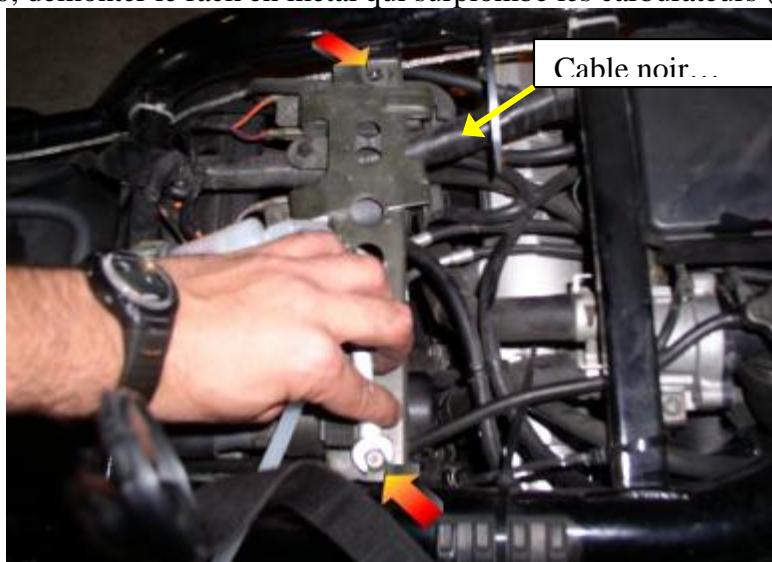


BRAVO ! Vous avez fait le principal (vous voyez que c'est pas énorme)...

b. Faire de la place pour travailler sur les carbus

Maintenant, de la place, parce que vous allez découvrir des vis que l'on n'aurait pas soupçonné sans faire ce ménage...

Avec la clé de 10, démonter le rack en métal qui surplombe les carburateurs (2 vis) :



Ensuite, reculer le plus possible cet ensemble afin de faire de la place. Le gros câble électrique noir (voir photo) a tendance à nous boucher la vue sur les carburateurs 1 et 2 (en partant de la gauche sur la moto), essayer de le décrocher du support, ça aide beaucoup !

Placer maintenant le carbureturateur sur le côté gauche (ça aide à libérer l'accélérateur pendant le réglage) avec le collier réglable fourni :



Enlever les tétines sur les carburateurs avec la pince plate (derrière les cylindres) :



Tout va bien pour carbus sur le côté, mais celles au centre OUF ! Dur dur ! Rassurez vous, c'est plus facile à remettre.

Une fois tout connecté, vous obtenez ceci :



Vous n'êtes pas obligé de pousser à fond les tuyaux, c'est sous dépression.

Maintenant, on peut démarrer la moto :



Faire chauffer la moto pour qu'elle tienne sans starter. Régler le ralenti si il n'est pas à 1250 trs/min + ou - 50 trs.

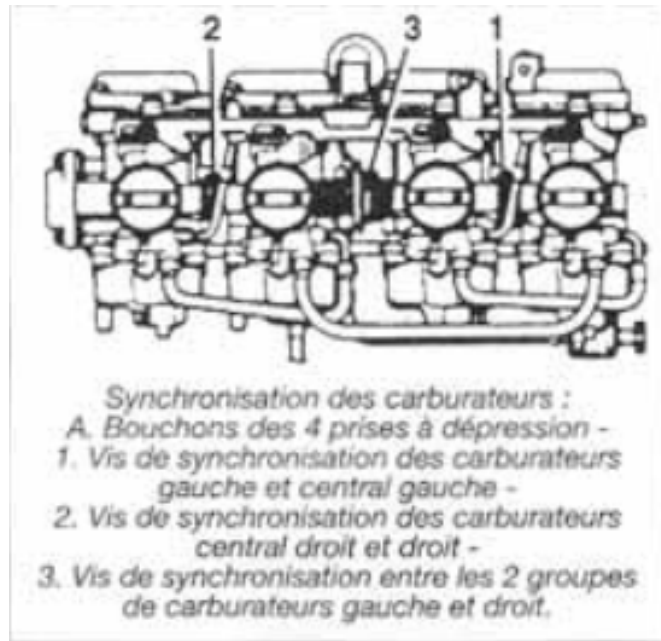
Une fois cela fait, regarder les niveaux indiqués sur le carbtune :



En premier diagnostique, vous pouvez voir pour ma part, que j'ai bien fait d'acheter un carbtune : Le premier carbu (sur la gauche) a une dépression trop faible et le 3 trop importante. On va faire du ménage.

Pour régler les dépressions sur les carburateurs, comment cela fonctionne ?

Comme le montre le schéma, il y a 3 vis :



Remarque :

Vous aurez besoin d'une lampe torche pour régler ces vis, car elles sont profondes et difficilement accessibles. Mais une fois repérée, pas de souci !

Les vis de côté règlent les carburateurs par pair (carbu 1 et 2 ou 3 et 4) et la vis du milieu les 1 et 2 par rapport aux 3 et 4.

Ce que j'ai pu voir, c'est que cela ne sert à rien d'être précis lors que l'on règle les vis extrêmes, car dès que l'on touche à la vis du milieu, cela perturbe malgré tout les carbus entre eux.

Il faut faire en insistant et en faisant des allez et retours entre les vis jusqu'à arriver à une synchronisation satisfaisante (il est précisé 10 mm d'Hg d'écart maximum sur la revue technique)...

Après chaque réglage, accélérer 3-4 fois et attendre 30 secondes que les tubes se stabilisent. Puis refaites des réglages si nécessaire. C'est très sensible, attention.

Un autre conseil : Profitez de l'ensemble pour écouter ce que cela fait de dérégler la dépression. Cela permet de se faire une oreille !

Voici ce que j'ai obtenu après 30 minutes de réglages :



VOILA ! Votre moto est réglée et ça s'entend !

Vous n'avez plus qu'à remonter la moto et vous amuser avec !

FIN