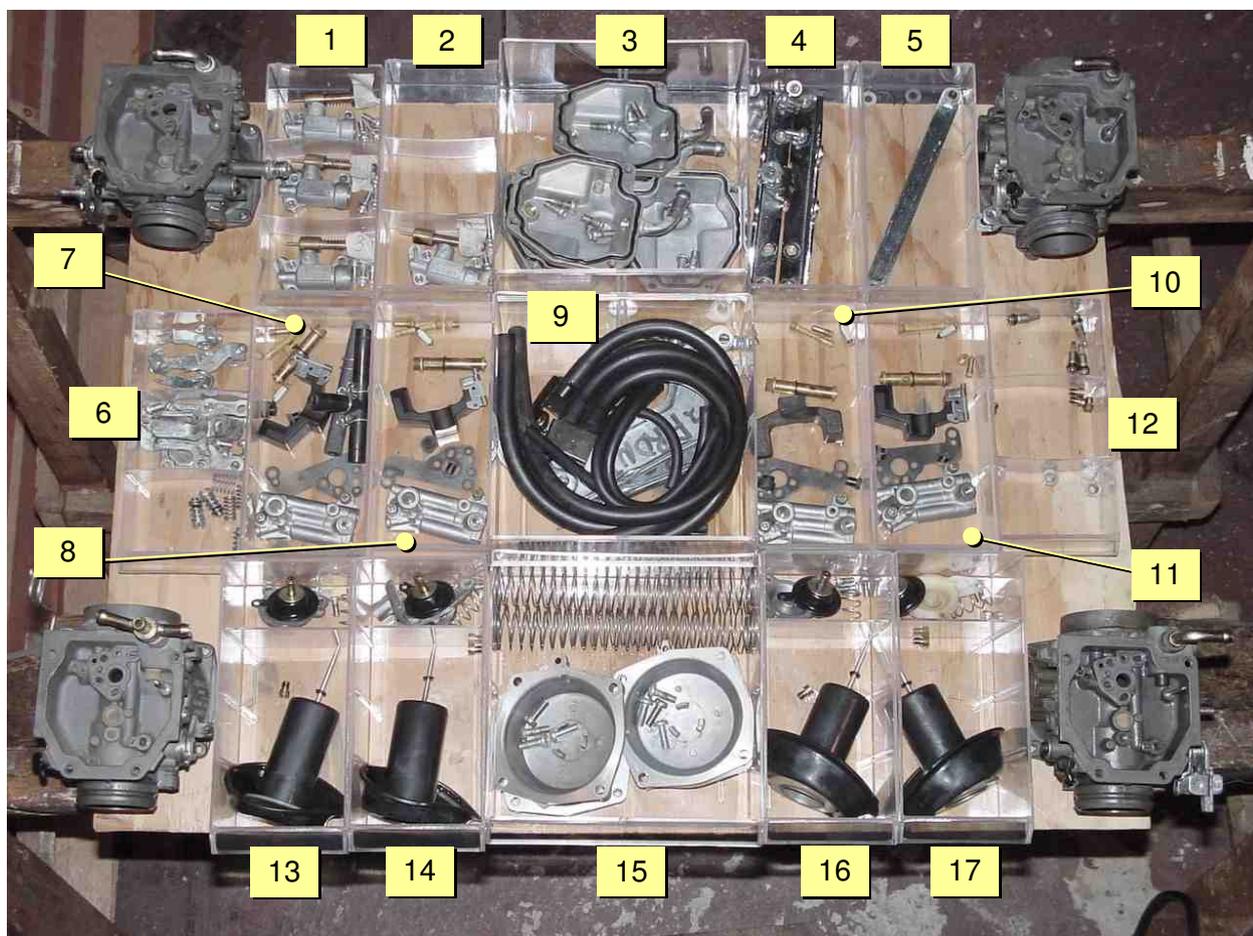


## CARBURATION À CŒUR OUVERT

Les photos ont été prises sur une rampe de carburateurs d'une Vmax canadienne (N° série JYA2LTN).  
Adresse internet : <http://vmax.lv/head.com/tips/carb/walsh/walshcarbs.htm> (12/09/03)

Ensemble des éléments composant la rampe des 4 carburateurs :

- 1- plongeurs de starters.
- 2- plongeurs de starters.
- 3- couvercles des cuves à flotteur.
- 4- supports latéraux inférieurs d'assemblage des carburateurs.
- 5- tige de synchronisation, 2 rondelles plastique et 2 circlips. L'extrémité avec la plus grosse bague de cuivre se monte sur le pivot entre les carburateurs 2 et 4.
- 6- leviers des plongeurs de starters, leviers supérieur et de retour de la commande d'accélération, vis de synchronisation avec leurs ressorts et ressorts de rappel.
- 7- bloc des gicleurs, gicleurs, flotteur + pointeau, puits d'aiguille, joint, bouchons et tubulures d'amenée d'essence.
- 8- bloc des gicleurs, gicleurs, flotteur + pointeau, puits d'aiguille, joint et bouchons.
- 9- tubulures de vidange des cuves à flotteur (courtes sur les carburateurs 2 et 4, longues sur les carburateurs 1 et 3), tubulures d'arrivée d'air du compartiment du filtre à air (le côté ouvert du connecteur du compartiment du filtre à air et le trou de la vis doivent être dirigés vers le compartiment du filtre à air), éléments avant et arrière d'assemblage des carburateurs.
- 10- bloc des gicleurs, gicleurs, flotteur + pointeau, puits d'aiguille, joint et bouchons.
- 11- bloc des gicleurs, gicleurs, flotteur + pointeau, puits d'aiguille, joint et bouchons.
- 12- vis de vidange des cuves à flotteur, gicleurs d'air de ralenti, bagues des axes des plongeurs de starter.
- 13- clapet d'enrichissement et ensemble boisseau + aiguille du carburateur 1.
- 14- clapet d'enrichissement et ensemble boisseau + aiguille du carburateur 2.
- 15- ressorts des boisseaux et couvercles.
- 16- clapet d'enrichissement et ensemble boisseau + aiguille du carburateur 3.
- 17- clapet d'enrichissement et ensemble boisseau + aiguille du carburateur 4. Note : le couvercle est en plastique : il sert à l'assemblage de l'axe du levier de starter (cf. photo 8).



Collecteurs d'admission (photo 1) :

Assemblés en partie inférieure des carburateurs (base des carbus vers le v-boost sur modèle export).

Note : les empreintes de la face d'appui doivent correspondre avec celles situées sur le v-boost.



Carburateurs dissociés (photo 2) :

La photo donne la disposition des carburateurs tels que montés sur la moto. Ils sont montrés en position couchée ; les conduits d'admission des carburateurs se faisant face.



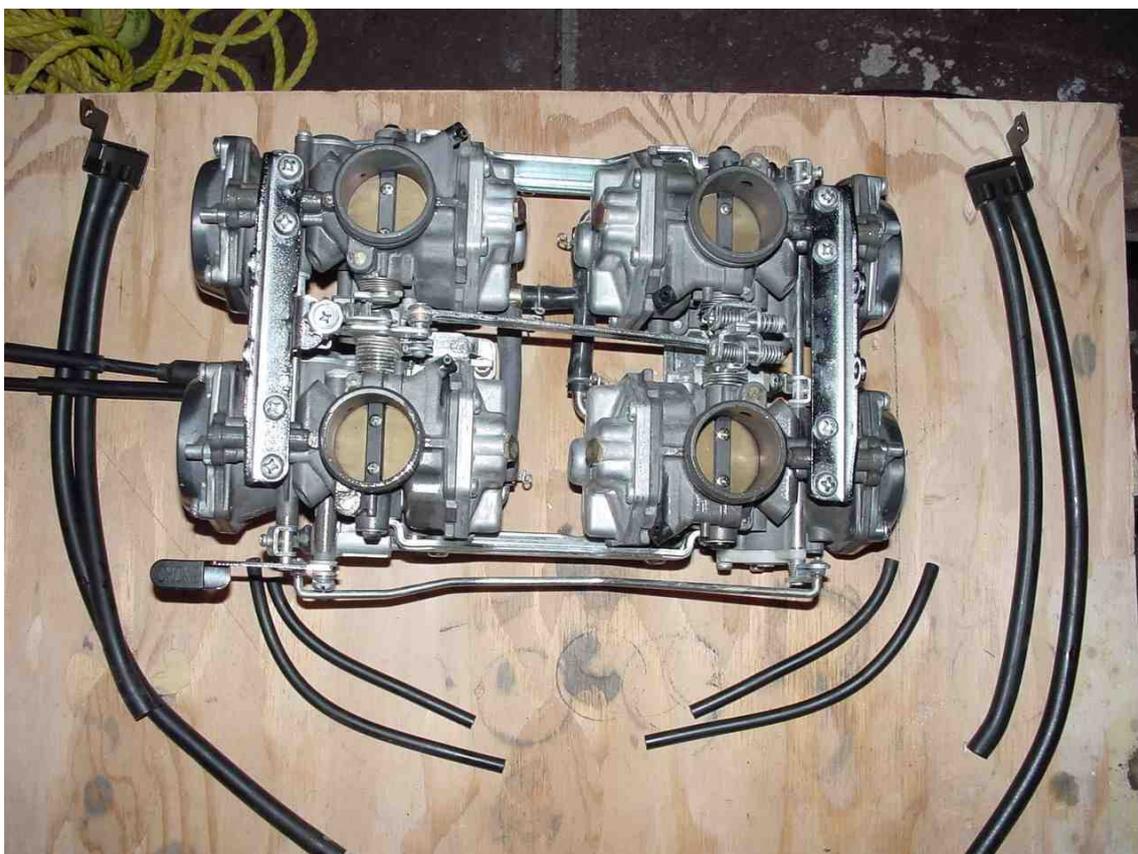
Rampe des carburateurs (photo 3) :

Vue de dessous / face avant, les carburateurs 1 et 2 se situent respectivement en haut et en bas à gauche.



Rampe des carburateurs (photo 4) :

Vue de dessous, les carburateurs 1 et 2 se situent respectivement en haut et en bas à gauche.



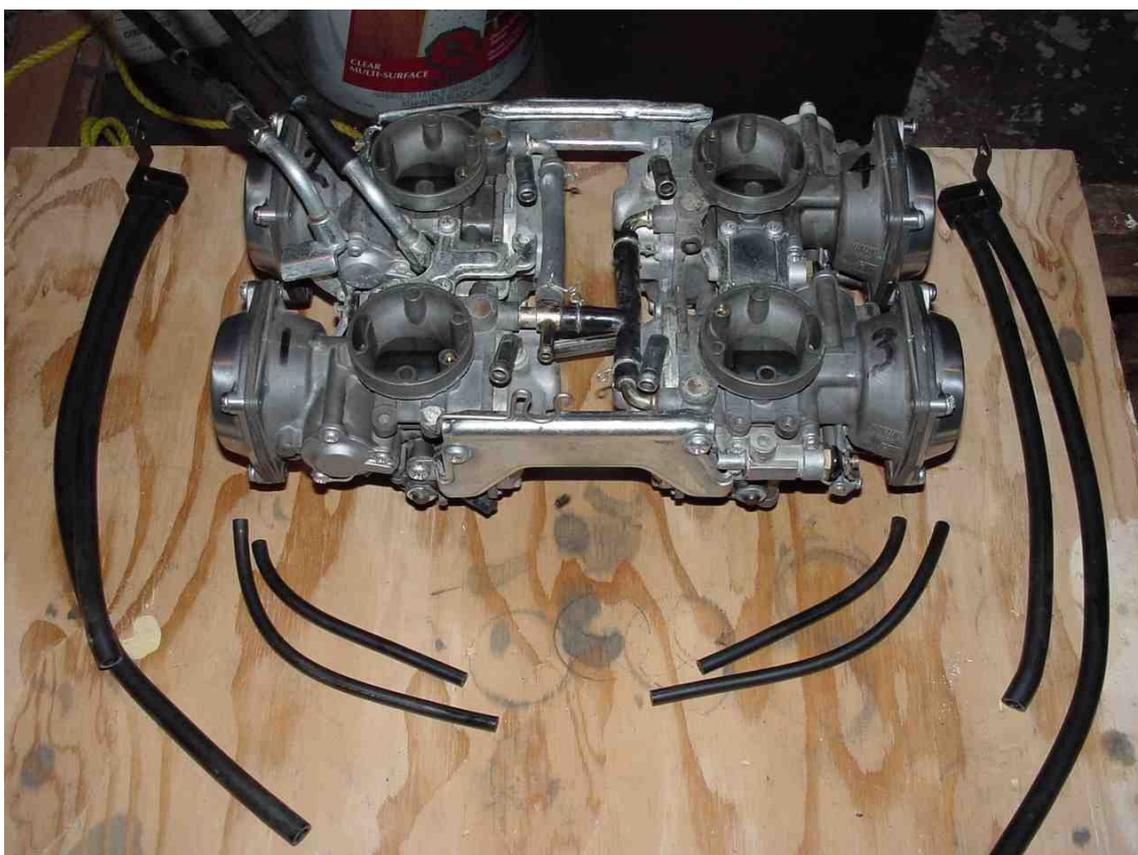
Rampe des carburateurs (photo 5) :

Vue de dessous / face arrière, les carburateurs 1 et 2 se situent respectivement en bas et en haut à droite.



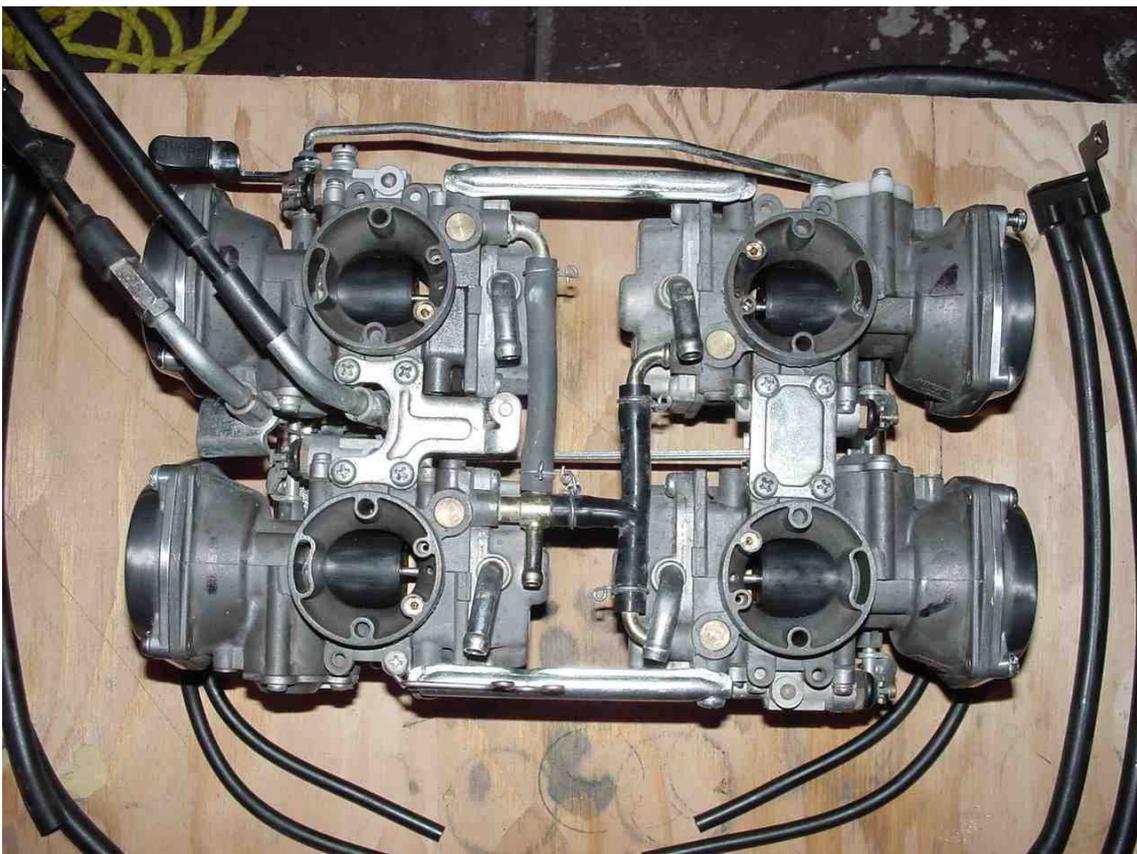
Rampe des carburateurs (photo 6) :

Vue de dessus / face arrière, les carburateurs 1 et 2 se situent respectivement en bas et en haut à gauche (voir repérage des carburateurs).



Rampe des carburateurs (photo 7) :

Vue de dessus, les carburateurs 1 et 2 se situent respectivement en bas et en haut à gauche (voir repérage des carburateurs).



Rampe des carburateurs (photo 8) :

Vue de dessus / face avant, les carburateurs 1 et 2 se situent respectivement en haut et en bas à droite (voir repérage des carburateurs).



Clapet d'enrichissement (photos 9 et 10) :

Vue et orientation des éléments d'un clapet d'enrichissement.

Si le diaphragme du clapet reste collé au carburateur lors du démontage, utiliser une pince pour saisir en "douceur" la petite coupelle métallique située au centre et imprimer doucement un mouvement circulaire en prêtant attention aux endroits où le diaphragme se décolle et laisser son élasticité faire le travail. Ne surtout pas essayer de tirer sur le diaphragme au risque de le détériorer.

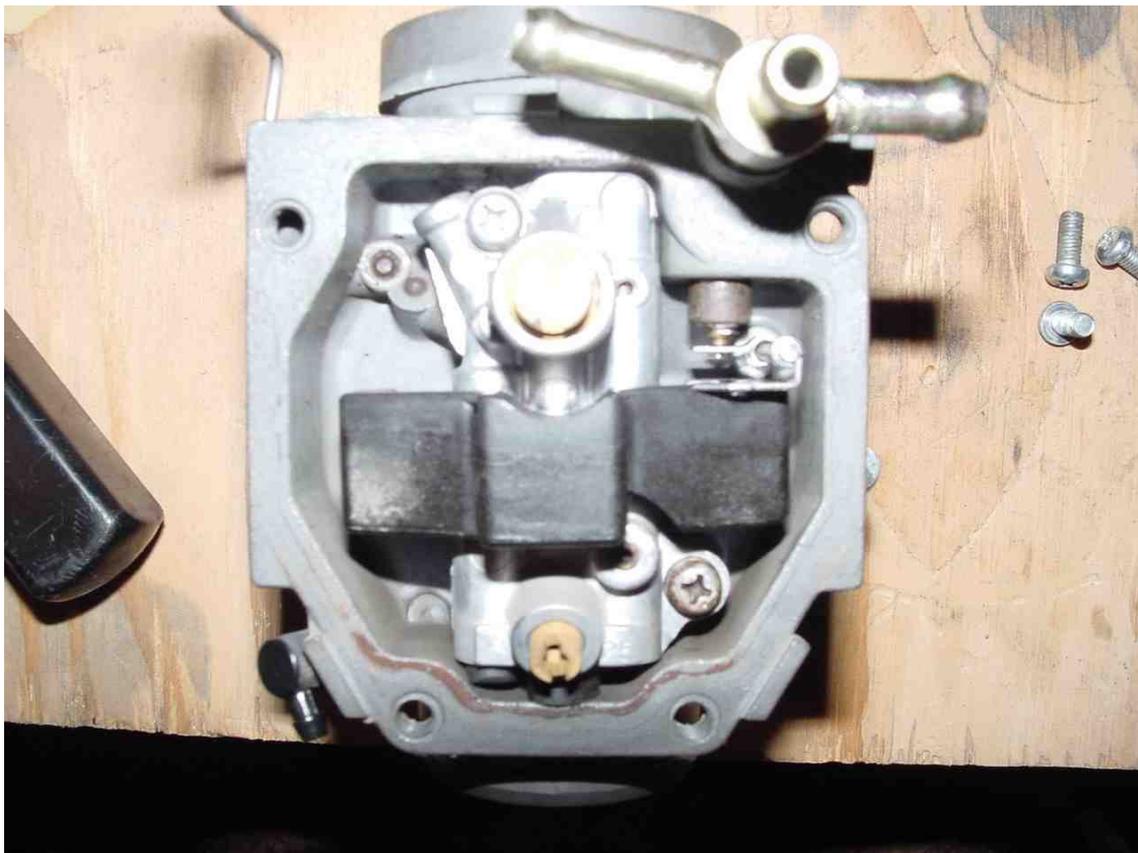


Vue du diaphragme, du ressort et du couvercle du clapet d'enrichissement :



Cuve à flotteur (photo 11) :

Vue de l'ensemble des éléments assemblés disposés dans la cuve.



Cuve à flotteur (photo 12) :

Vue des éléments après démontage (l'orientation est conservée).

Le tube en cuivre disposé horizontalement sous le carburateur est le puits d'aiguille du bloc des gicleurs. C'est la pièce dans laquelle vient se positionner l'aiguille du boisseau.





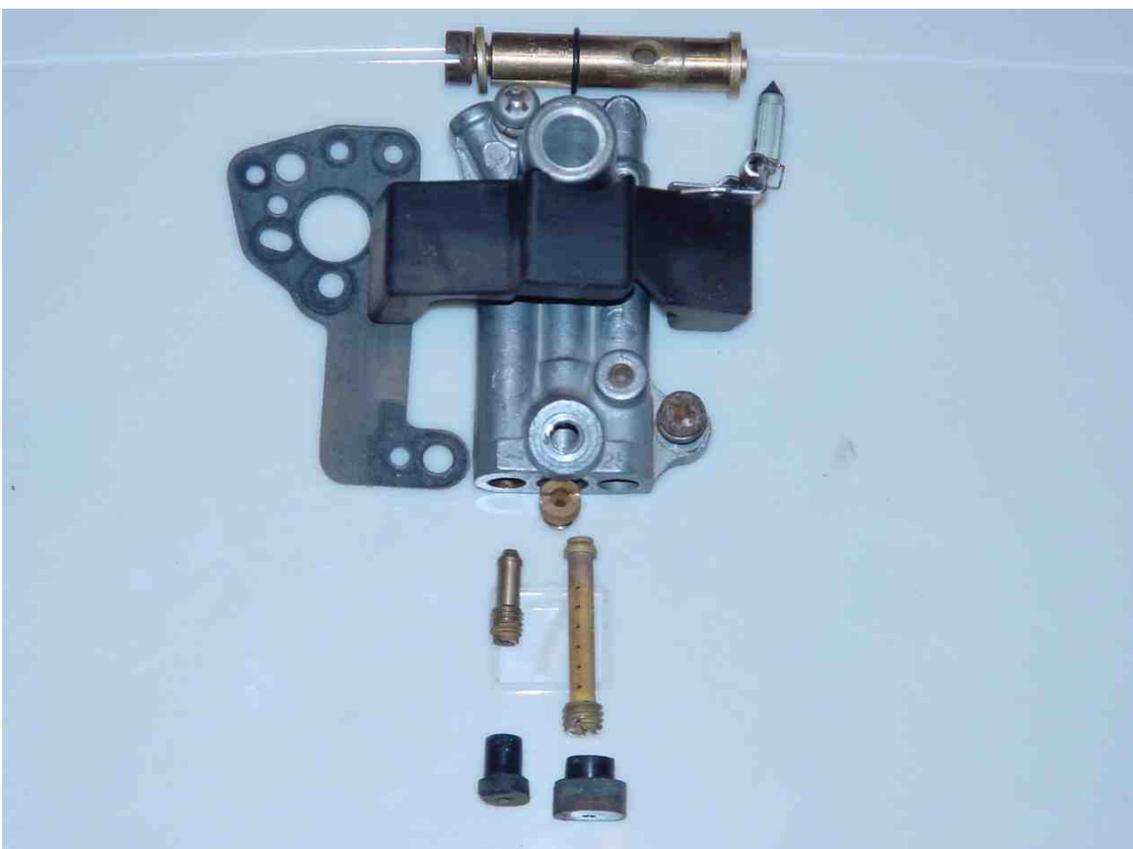
Bloc des gicleurs (photo 15) :

Vue du bloc de gicleurs positionné dans la cuve ; le gicleur principal est situé en bas. La vis en bronze située en haut sert à maintenir en place le puits d'aiguille.



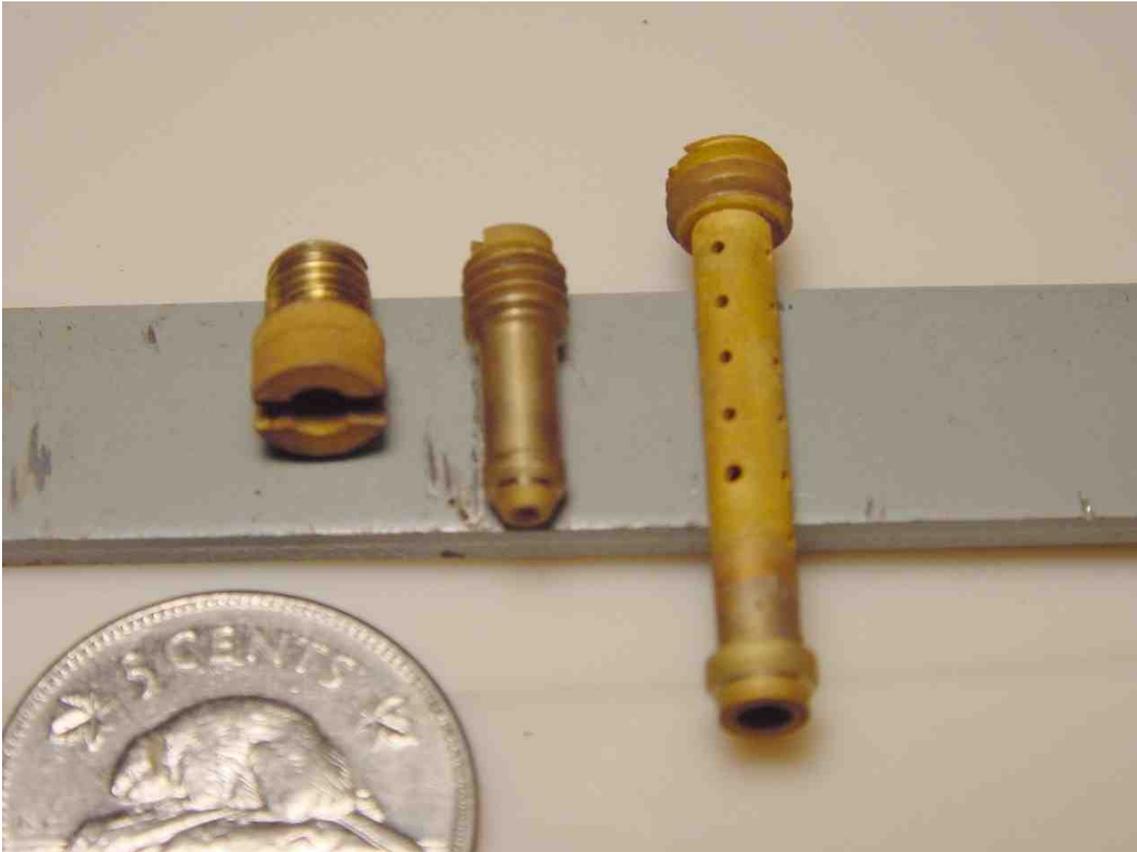
Bloc des gicleurs (photo 16) :

Disposition approximative des éléments autour du bloc de gicleurs.



Bloc des gicleurs (photo 17) :

Vue du gicleur principal, du gicleur de ralenti et du canal de purge principal.



Pointeau du flotteur (photo 18) :

Vue du pointeau en position par rapport au flotteur.



Pointeau du flotteur (photo 19) :

Vue du pointeau en position dans son logement (en haut à droite de la cuve).



Puits d'aiguille (photos 20 et 21) :

Vue des 4 éléments constituant le puits (noter la rainure d'alignement du côté droit). Cet élément est le réceptacle-guide de l'aiguille du boisseau mais sert également à l'assemblage du bloc des gicleurs.

Le puits d'aiguille est inséré du côté du corps du carburateur et traverse le bloc des gicleurs en passant par la cuve à flotteur.

Il y a un détrompeur dans le trou qui permet de positionner correctement le puits grâce à sa rainure. La rondelle et la vis sont assemblées sur le côté du bloc des gicleurs tel que représenté. Le joint torique se place entre le bloc des gicleurs et son joint plat (cf. photo 16).



Tubulure d'amenée d'essence (photo 22) :

Vue de la position approximative des tubulures qui alimentent les carburateurs. Noter que la tubulure noire a un côté plus long que l'autre.



Gicleurs d'air de ralenti #1 et #2 (photo 23) :

Ces gicleurs sont identiques et sont positionnées dans la chambre à vide du boisseau et dans la cavité supérieure du carburateur sous la boîte à air (cf. photo 22 pour exemple).



### Boisseau (photo 24) :

Vue du boisseau positionné par rapport à sa chambre. Le petit joint torique situé à gauche du boisseau se positionne dans le dégagement situé tout en bas à gauche de la surface d'appui de la chambre. Le gicleur de ralenti #2 et la vis pointeau de réglage de ralenti sont positionnés à droite du boisseau. Le ressort de boisseau, non présent sur cette photo, se positionne dans la cavité du boisseau. De la même manière que le diaphragme du clapet d'enrichissement, la membrane (diaphragme) du boisseau pourrait rester collée au corps du carburateur lors du démontage. Pousser "délicatement" l'aiguille plusieurs fois dans la cavité du carburateur en appuyant sur le boisseau jusqu'à ce que la membrane reprenne sa forme normale en "parapluie". Pendant l'opération, maintenir avec les doigts l'anneau de la membrane et le relâcher progressivement jusqu'à son décollement complet.



### Boisseau (photos 25 et 26 page suivante) :

Vues des éléments du boisseau démontés et disposés en ordre de montage.

Le côté plat de l'aiguille avec sa rondelle orange se positionne dans le fond du boisseau. Il y a un petit détrompeur situé à proximité de cette rondelle qui permet, en le positionnant face à l'empreinte femelle prévue dans le corps du boisseau, d'orienter correctement l'aiguille dans son logement.

Cette manipulation doit être réalisée de façon minutieuse avant de placer, dans l'ordre, la rondelle, le ressort et la vis.

Si l'aiguille n'a pas été correctement orientée (détrompeur dans son empreinte), le filetage de la vis ne prendra pas dans son taraudage et tournera dans le vide.

En réalité, seul le ressort sera facile à placer ; la mise en place de la rondelle et de la vis exigera un peu plus de dextérité, de patience et quelques jurons bien sentis !

Les manipulations de montage du boisseau sont facilitées si la membrane est placée dans sa position "repos" (forme de parapluie) tel que représenté sur les photos, que l'aiguille est maintenue en passant deux doigts dans la cavité d'admission d'air du carburateur tout en comprimant le ressort du boisseau à l'aide du couvercle de la chambre à vide.

S'assurer que le ressort du boisseau est correctement positionné (autour de l'empreinte en forme d'anneau dans le couvercle) au centre du couvercle de la chambre à vide.

Le couvercle de la chambre à vide étant en place, l'aiguille peut être relâchée afin qu'elle coulisse dans sa position finale.



Boisseau (photos 27 à 34) :  
Différentes vues de ces éléments (couverture et ressort de rappel).



Boisseau en place – Vue de la membrane.



Vue du petit joint torique placé dans son logement sous la membrane.



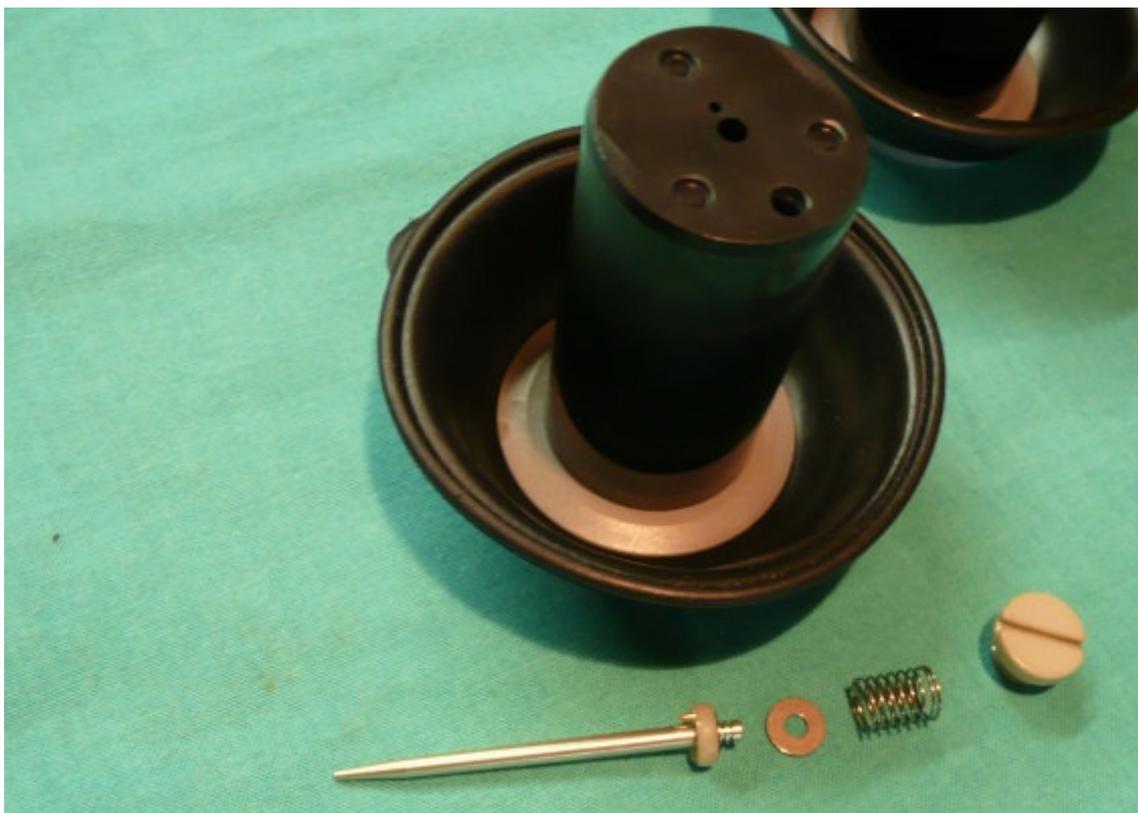
Vues du boisseau dans sa version bridée (épaulement blanc).



Vues du boisseau dans sa version débridée (épaulement blanc retiré et agrandissement du trou de dépression).



Vue de l'aiguille, son détrompeur et des 2 perçages correspondants dans le boisseau.



Starter (photo 35) :

Vue de l'ensemble du plongeur de starter dans sa position tel qu'assemblé sur le carburateur.

Les axes et les leviers de renvoi (non représentés sur la photo) manœuvrent les 4 plongeurs de starter qui sont disposés vers l'avant (sens de marche) pour les carburateurs 1 et 2 et vers l'arrière pour les carburateurs 3 et 4 ; la commande de starter étant située à l'avant du carburateur 2.

S'assurer du bon positionnement des bagues en plastique (cf. photo 29).



Leviers de starter (photo 36) :

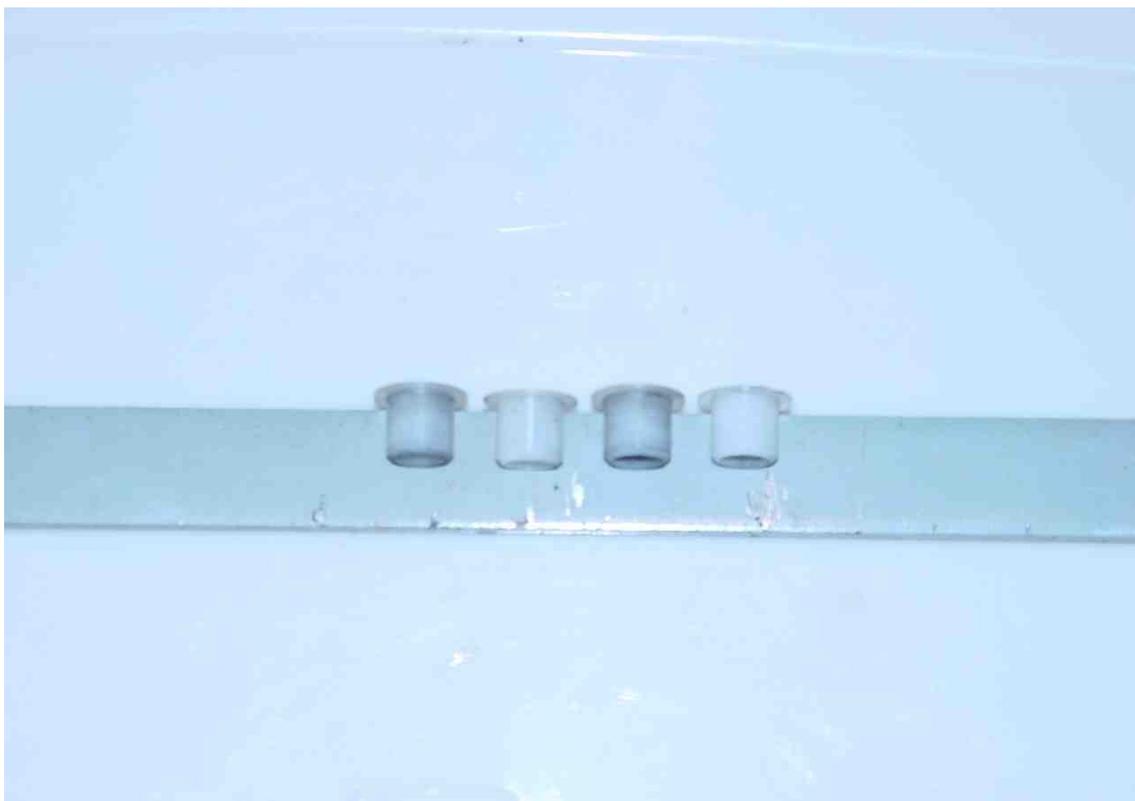
Vue des leviers qui poussent sur les plongeurs de starter lorsque la manette 'Choke' (qui n'est pas un choke en réalité) est actionnée.

Important : le levier du carburateur #2 est différent des 3 autres.



Bagues des leviers de starter (photo 37) :

Faire attention à leur position respective lors du démontage et du remontage de la tringlerie de manœuvre des leviers de starter (cf. photo 2 : les bagues sont visibles sur les carburateurs situés en haut à droite et en bas à gauche).



Support du câble de traction de la commande d'accélérateur (photo 38) :

Le câble se connecte à l'intérieur de la poulie de commande en passant à travers ce support.



Autres notes sur le démontage :

Câble de traction de la commande d'accélérateur (avec écrou de réglage) : le câble passe à travers son support fixé sur le carburateur #2 vers la partie extérieure de la poulie de commande.

Support du câble de traction : cet élément est fixé au niveau du couvercle du clapet d'enrichissement.

Veiller à noter le numéro de chaque carburateur avec un feutre indélébile ou par un autre système (gravure par exemple) pour éviter son effacement lors du nettoyage du corps du carburateur avec un solvant.