

Réglage du carburateur

Source : **Forum modelisme.com** de « Olive 55 »

Base

Normalement on doit avoir 3 vis sur un carbu, le but est de les régler pour ne pas avoir de trou à l'accélération, que le moteur donne tout ce qu'il peut avec une belle fumée blanche pas épaisse sans cracher du gras.

Pour ma part, j'ai pour habitude de ne jamais parler de réglages carbu en termes de cotes (1mm là, 2 tours par-là...) parce qu'aucun carbu ne peut être réglé pareil, ça dépend de la qualité du moteur, de sa vieillesse, de l'essence, de la fabrication du pointeau (aucun pointeau n'a le même angle). Je préfère donc parler de résultats visibles:(ça crache du gras; fumée trop épaisse, bonne fumée, moteur cale...) ainsi c'est totalement universel et plus pédagogique.

Un conseil: Commencez par la vis principale (moteur à fond) puis ensuite la vis de progression (accélérations) et ne faites toujours qu'un seul réglage à la fois toujours avec cette démarche: [1 on essaye; 2 on constate; 3 on règle]

1 On essaye: (rouler plein régime, accélération, ralenti... ..)

2 On constate: (c'est trop riche, ça cale, ça fume... ..)

3 On règle: (on touche à une seule vis, un petit coup dans un sens ou un petit coup dans l'autre en fonction de ce que l'on vient de constater)

4 On ressaye

5 On constate de nouveau: (c'est mieux c'est ou pire?), si c'est mieux, on va dans le bon sens puis on se pose la question si assez ou faut-il encore tourner cette vis?

6 Si c'est assez, on passe au réglage suivant si besoin.

1° La vis de richesse, c'est la plus grosse et est placée en général vers le haut, c'est la première à régler. Normalement elle se règle à plein régime. C'est à dire que l'on essaye d'aller à fond et là il y a 2 solutions:

a)Le moteur cale à fond-> c'est trop pauvre -> il faut dévisser un peu cette vis (de 1/8° à 1/4 de tour selon le cas)

b)Le moteur ne cale pas mais ne prend pas de tour et crache du gras -> il faut resserrer (visser) un peu cette vis.

2° La vis de progression, c'est celle qui se trouve dans l'axe de déplacement du boisseau (parfois certains carbus n'en sont pas équipés, dont sur certains M15CP). Elle sert à régler l'accélération. Attention, la fonction de celle-ci n'est pas toujours évidente à comprendre au début, sachez qu'elle

est fixée au boisseau et que c'est elle qui permet de garder toujours le bon rapport air/carburant quel que soit l'ouverture du boisseau.

Il faut poser la voiture tournant au ralenti par terre, puis accélérer franchement et là il y a 2 solutions aussi:

a) Le moteur cale -> c'est trop pauvre -> il faut dévisser un peu cette vis (+ou- 1/4 de tour)

b) Le moteur ne cale pas mais ne prend pas de tour et crache du gras -> il faut resserrer (visser) un peu cette vis.

3° Le ralenti: elle sert juste à empêcher le boisseau de se fermer au ralenti et donc d'avoir un régime de ralenti ni trop haut ni trop bas. Le ralenti est bien réglé quand le moteur tourne sans faire bouger la voiture posée sur ses roues. Au ralenti, on doit pouvoir freiner sans entendre la moindre baisse de régime. Pour baisser le ralenti, il faut dévisser la vis, et pour l'augmenter, il faut visser la vis.

Attention le ralenti peut changer si on touche aux réglages de 2 autres vis c'est normal puisque plus on s'approche du bon réglage en appauvrissant, plus le moteur se sent bien, ça plage d'utilisation augmente, il faut alors descendre le ralenti.

Trois derniers conseils:

1) Avant chaque démarrage, vérifier la bougie (elle doit s'allumer orange) si elle ne s'allume pas, soit elle est foutue, soit le soquet n'est pas chargé, c'est élémentaire.

Par contre si elle allume mais qu'il y a de l'essence dessus qui grille, avant de la revisser sur la culasse, retournez la voiture et tirez sur le lanceur 3 ou 4 fois vous allez voir tout ce qui sort comme gras. Sinon vous pouvez essayer longtemps, tout ce gras est dans le carter, vous auriez noyé le moteur indéfiniment.

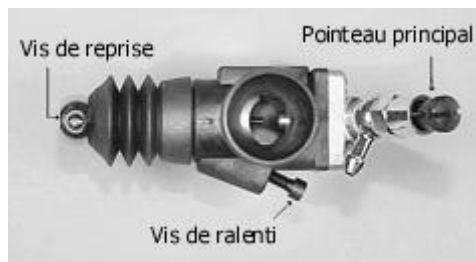
Ce phénomène est dû à un réglage trop riche ou d'avoir trop pompé l'essence.

2) Soufflez dans la durite de la pressurisation dans le sens vers le carbu au début lorsque vous venez de faire le plein. Eviter de pomper avec la pompe installée sur le réservoir, ça fait de l'usure et des fuites au carbu plus tard, soufflez plutôt dans la durite.

3) Videz toujours votre réservoir après chaque journée d'utilisation, remettre le carburant dans le bidon. Et utiliser du carburant bien conservé à température ambiante, non-exposé à la lumière et pas plus vieux que 6 mois à un an.

un schéma concernant la température de fonctionnement moteur.

Pour ceux qui auraient du mal à situer les vis de réglage du carbu, voici une photo :



Parfois, sur certains moteurs, il n'y pas de vis dans le boisseau du carbu, la vis de reprise se trouve alors à l'opposé du boisseau, sous la richesse/pointeau, s'il y en a une bien évidemment. Cependant, s'il y a une vis à cet endroit et dans le boisseau, il ne faut en aucun cas toucher la vis sous le pointeau, c'est la contre-reprise et est très difficile à régler, surtout pour les débutants, la reprise se trouvera donc comme sur la plupart des moteurs, c'est-à-dire dans le boisseau.

Pressurisation « késako..... »

[Longueur de la durite de pressurisation](#)

pour faire simple.

Une durite courte: toute la pression va dans le réservoir. il est donc sous pression, en début de réservoir. Même trop sous pression, et au fil de la consommation la pression va diminuer, puisque le volume d'air augmente, et que l'air est compressible.

La pressurisation sera donc trop importante en début de plein. Le débit de la pressurisation étant plus important que celui de la richesse.

avec une durite longue le réservoir est sous pression, MAIS, la longueur de durite et le volume d'air qu'elle procure font que le réservoir a une pression constante.

La longueur de durite faisant office de régulateur de pression.

Réservoir plein, les gaz dans la durite se compriment.

Suivant que le réservoir se vide, les gaz dans la durite sont moins comprimés' (puisque le volume d'air augmente dans le réservoir) et la pressurisation reste constante du début à la fin du réservoir.

Les réglages restent ainsi constants du début à la fin du réservoir.

La pressurisation joue donc un rôle sur les réglages en général.

En début de plein, si trop de pression, trop d'essence envoyée dans le moteur. En fin de plein moins de pression, moins d'essence envoyée.

Le moteur est gras en début et pauvre en fin de réservoir.