

carbus BDSR 38 pour TDM modèles 1999 à 2001

Suite à un petit résidu de cafouillage à 4000 t/mn en 5ème sur mon 4tx lolomoto31 m'avait conseillé de démonter. C'est ce que j'ai fait et vous propose quelques photos, un peu de texte et quelques astuces.

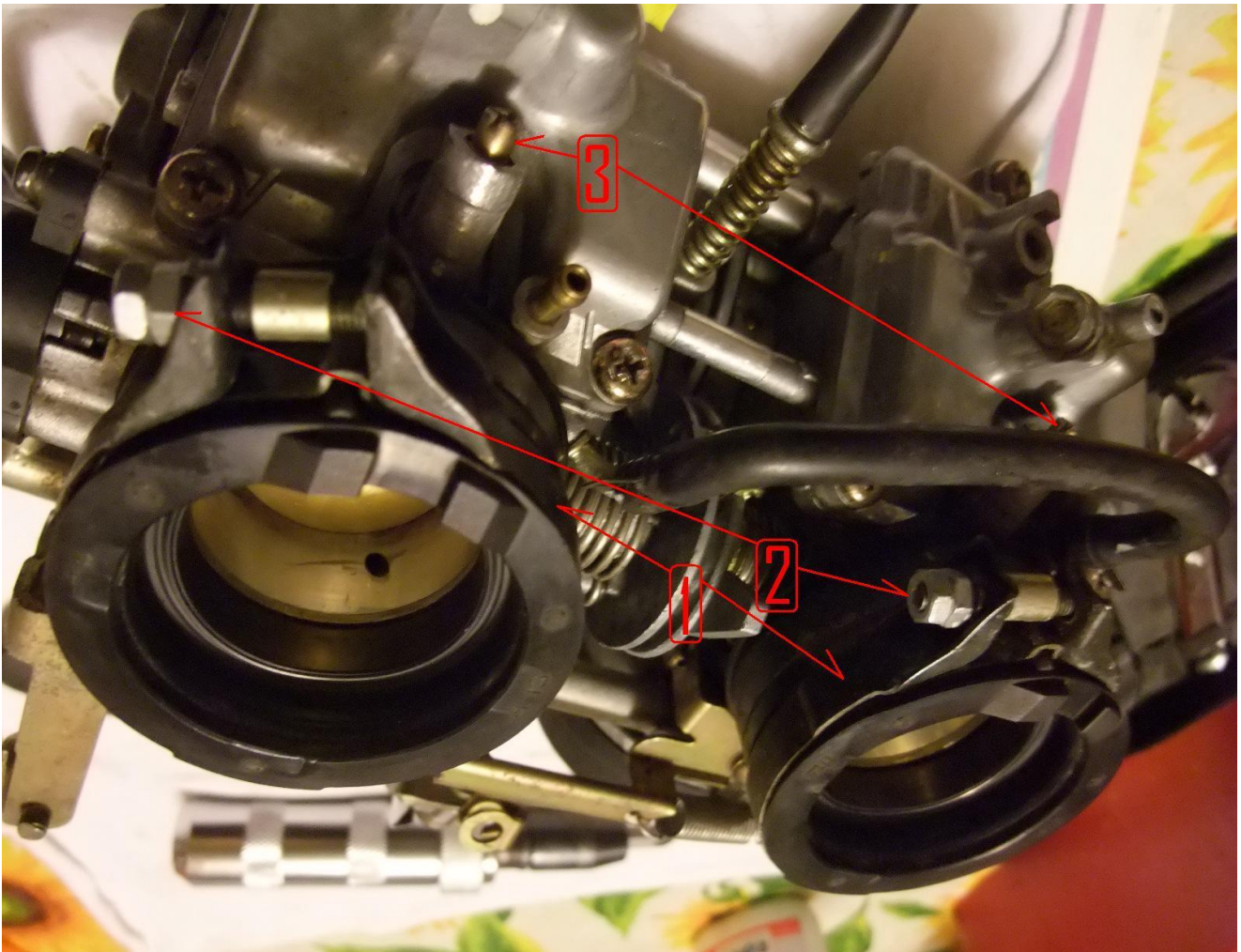
Pour ceux qui connaissent n'hésitez pas à me faire part de vos ajouts ou corrections.

J'ai passé les parties de déposes déjà décrites dans d'autres tutos.

Outils particuliers à prévoir : Un tournevis à frapper avec embout PH2 (mes vis étaient collées avec du frein filet), une pince croco, un embout de tournevis cruciforme (à modifier car ce sera mieux : voir photo plus bas), un aimant pour repêcher la vis qui tombe dans un endroit inaccessible avec les doigts ;-) (gainé pour pas risquer de magnétiser les métaux) .

Pour nettoyer les carbus (extérieur intérieur) utiliser de l'essence ou gasoil ou nettoyant-dégraissant 3 en 1, pinceau, chiffons coton-tige.

Petite précaution lors du démontage : boucher les durits et pipes d'admission avec papier, chiffons, scotch.



Le seul problème lors de la dépose des carbus a été de desserrer les vis de colliers (1)

Petite astuce pour favoriser l'opération : écrou et contre écrou (2).

Première chose à faire compter et noter le nombre de tours jusqu'à la position serrée des gicleurs de ralenti (3). Pour mois 3 au carbu de gauche et 2 1/4 à droite.

Un petit truc : mettre un repère sur le manche du tourne vis pour aider à ne pas se tromper dans le nombre de tours (un scotch)

Ne touchez pas au réglage (par câble) du ralenti.

Vérifier que les caoutchoucs sont en bon état : pas craquelés.

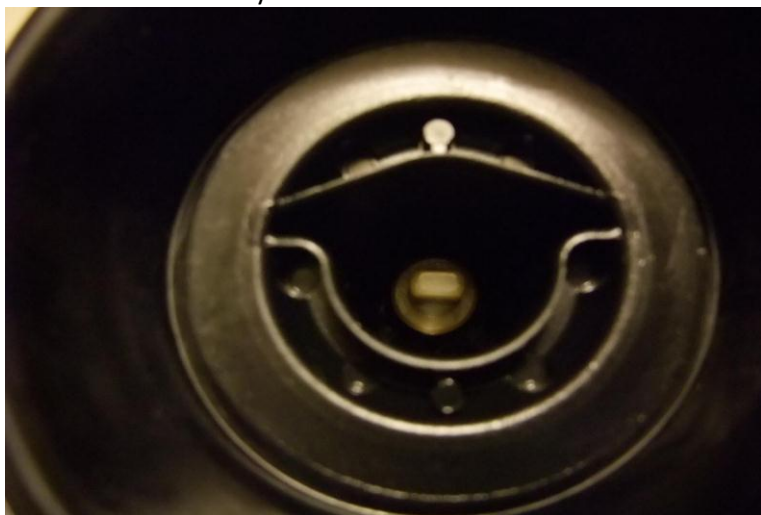
ACCÈS AUX AIGUILLES



Dévisser les 2 vis (par carbu) des capuchons plastiques. J'ai du utiliser le tourne vis à frapper. N'utilisez pas de tourne vis non adapté.

Tirer sur le gros ressort pour le sortir

Une fois fait vous voyez cela



Utilisez une pince croco pour tirer sur la pate en plastique au centre du trou.

ATTENTION : Il y a un petit ressort plutôt nerveux en dessous donc modérez votre ardeur



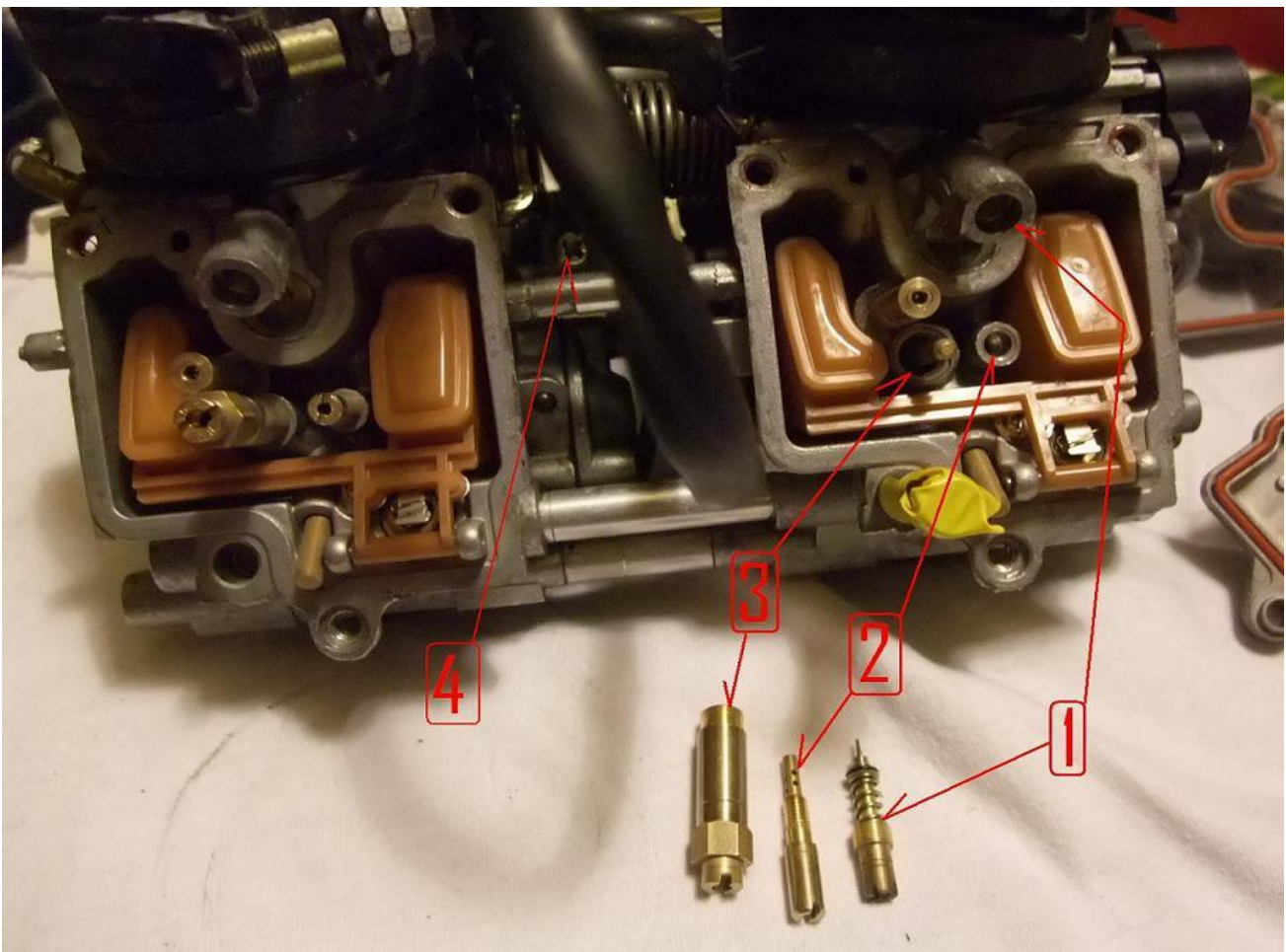
Sur une aiguille il y a dans l'ordre (en partant de la pointe) une rondelle métal, une rondelle nylon, un clips (ici sur la gorge 3 sur 5 possibles), une rondelle métal, le petit nerveux, le bouchon.

Si le moteur avait tendance à s'étouffer à l'accélération avant de prendre ses tours : remonter le clip d un cran (vers le bouchon. Moteur ayant tendance à des à-coups : descendre un cran.

Remonter en faisant attention à bien repositionner la membrane caoutchouc, replacer le bouchon en humectant le joint avec un peu de salive

Coté cuves

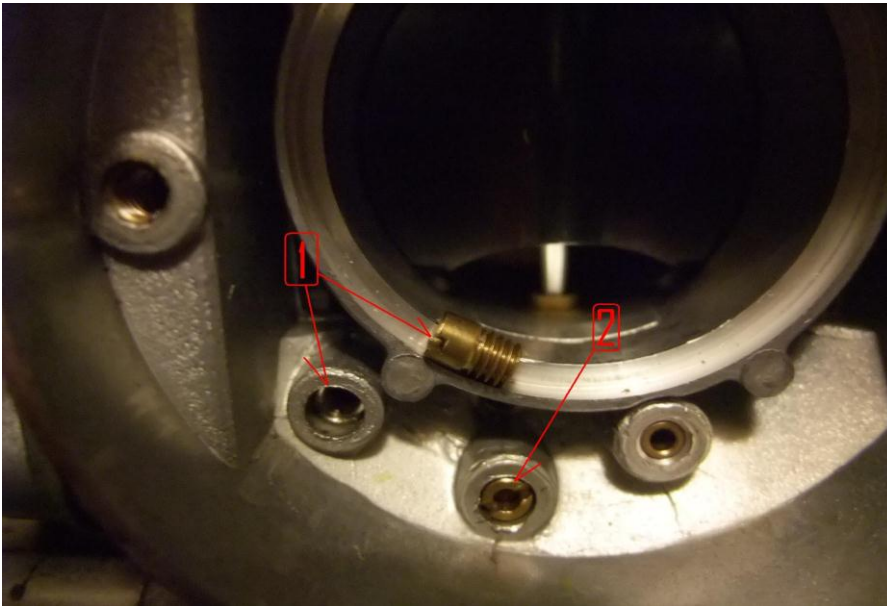
Dévisser les 3 vis (par carbu) des capuchons alu. J ai du utiliser le tourne vis à frapper. N'utilisez pas de tourne vis non adapté.



Dévisser et nettoyer les gicleurs 1,2 et 3. La pointe des gicleurs de ralenti (1) était crasseuse.
En (4) vous pouvez voir la vis de réglage de synchro

Coté entrée d'air (cales de venturi)

Dévisser les 2 vis (par carbu) des cônes alu. "(One more time) J ai du utiliser le tourne vis à frapper.
N'utilisez pas de tourne vis non adapté."



Vous voyez ci-dessus les deux gicleurs d air principaux (1 et 2)
Dévissez, vérifiez que c' est pas bouché et remontez

Dépoussiérage

Maintenant direction l'atelier, compresseur en pression et quelques coups dans tous les trous en commençant par les plus petits pour finir par les plus gros idem plusieurs fois.

J'ai pas démonté les flotteurs.

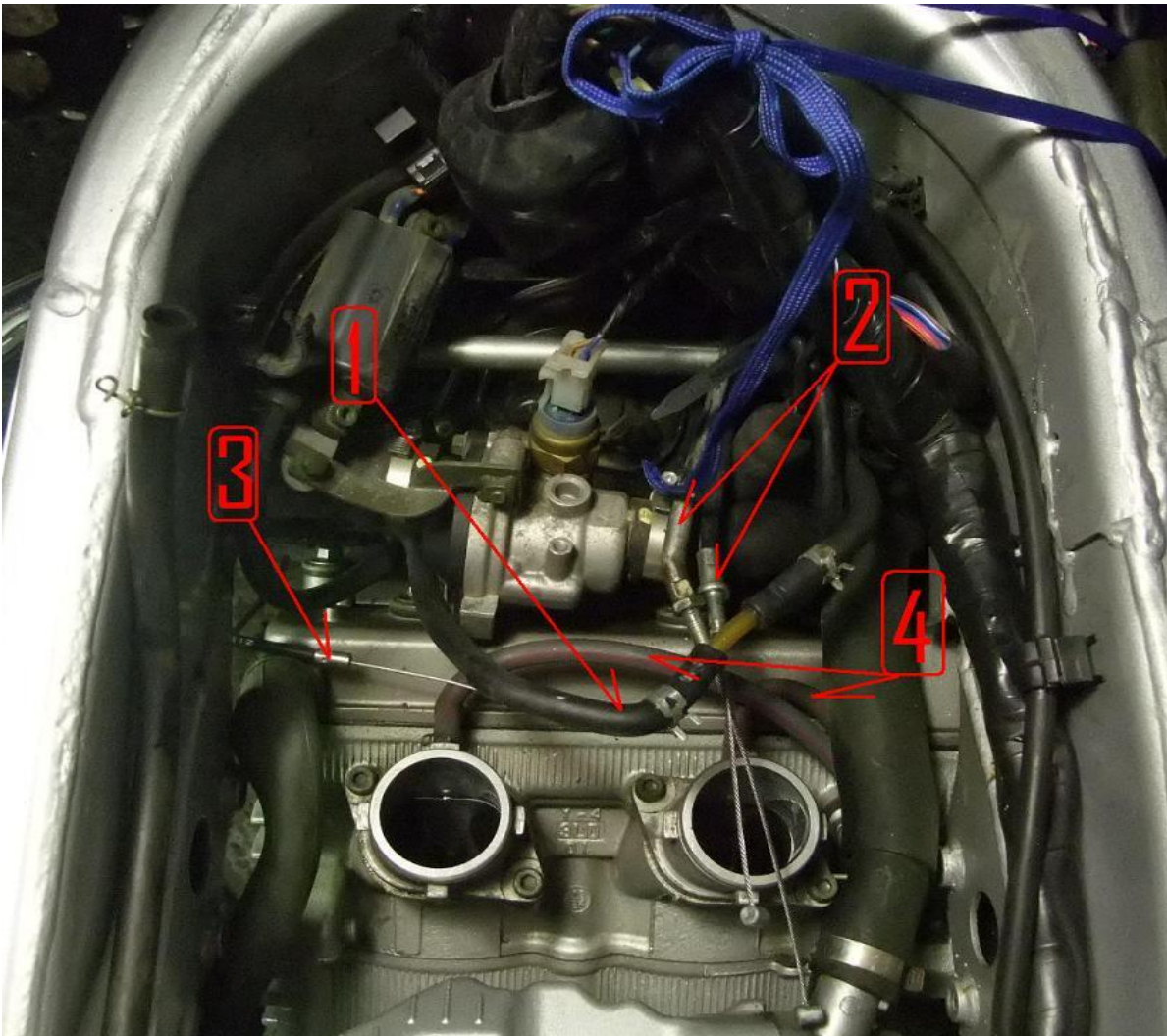
Remontez le tout en ordre inverse avec un peu de frein filet ou résine de blocage sur les vis de coques et cônes d'entrée d'air (visser fermement mais sans passer la langue)

Réglez les gicleurs de ralenti sur les positions d'origine (cela sera une position de départ pour le réglage final)

Remettre les câbles et durits en place, replacer la rampe de carburant sur les pipes. Serrez partiellement les colliers (sens antihoraire avec les écrous)

Replacer le faisceau

Replacer le reniflard des condensats d'huile-eau sur la boîte à air, fixez la boîte à air, finir de (dé)visser les colliers.



On peut voir, entre autres choses le câble de starter (3), les câbles d accélérateur (2) (démonter les cocottes et lubrifier les câbles si nécessaire) , les durits de branchement du dépressiomètre (4) , les durits de chauffage des cuves (1) ici elles sont bouchées par le même bout de tube (j avais mis trop gros : c est pas bon car cela a élargi le trou).

Quand il ne reste plus que le bouton de réglage de ralenti à clipser, le réservoir et la selle à poser faites le réglage définitif des gicleurs de ralenti.

Mettre un réservoir d appoint (le but étant d avoir un demi litre à disposition. Quand vous allez mettre le contact, la pompe à essence va remplir les cuves et donc utiliser une partie de crburant. Ensuite démarrer. Si ca ne démarre pas augmentez un peu le ralenti en tournant le bouton de réglage dans le sens horaire. Si vous n y avez pas touché auparavant 1/4 de tour me semble être un maximum. Si non : un peu de starter (mais ca devrait démarrer sans)

Laisser chauffer le moteur et mettre le régime à env 1200t/mn.

Pendant que le moteur chauffe chercher un petit miroir (dans le sac à main de madame quand elle a le dos tourné). Il servira à voir la vis de réglage de ralenti.

Préparer l embout de tournevis modifié



Dans mon cas la tige mesure 7 cm, la pointe du cruciforme a été limée légèrement en arrondi, le bout de plastique c'est ce qui indique les tailles de vêtement sur les cintres en magasins, ça servira à compter le nombre de tours.

L'embout des gicleurs de ralenti a deux encoches en croix donc l'embout du cruciforme s'adaptera parfaitement et restera centré.

Je n'ai pas eu de difficulté à tourner le "tournevis".

Quand le moteur est suffisamment chaud repérez la position de l'aiguille du compte tour. Dévissez un des gicleurs d 1/2 tour puis vissez par 1/4 de tour jusqu'à ce que le régime moteur diminue. Quand vous constatez une baisse de régime dévissez 1/4 et passez à l'autre cylindre. Cette opération est très délicate et demande une bonne observation du compte tour. La parallaxe peut tout fausser alors ayez un repère d'angle de vue.

Faire la manipulation 3 ou 4 fois en comptant pour chaque essai le nombre de tour pour visser complètement le gicleur puis faites une moyenne.

Reste plus que la synchro.

Opération décrite dans un autre tuto

Remarques

Lors du nettoyage je n'ai pas changé la position de cran d'aiguille

Dans un premier temps je voulais connaître le résultat de l'opération

Meilleure reprise à bas régime, le moteur tourne plus rond donc assez satisfait du résultat mais le cafouillage persiste encore un peu vers les 4000t/mn

Prochaine opération je change le filtre à air (10000km)

Si nécessaire je déplacerais le clips d'un cran vers " le petit nerveux "

Je complète la fin de ce tuto en indiquant que le coupable du ratatouillage était mon tablier (excellente protection contre le froid et la pluie) . Je l'ai démonté pour comparer et c'est évident, c'est lui. Probablement un manque d'afflux d'air.