



## Réglages carburateurs dit « Méthode Bitza »

Réalisé grâce à l'aide de : Bitza

Cette méthode m'a été en fait transmise par un spécialiste des carbus (il travaillait chez Weber à l'époque) et qui possédait une twin. Quand je lui ai parlé des difficultés à régler mes carbus de K5, il m'a gentiment indiqué la méthode que j'ai adoptée depuis et qui marche à tous les coups (si les carbus sont en état, bien sûr!) Donc voici la recette:

- Démontez les carbus, et les nettoyez dans un bain de vinaigre blanc ou citron chauffé jusqu'à ébullition. Surveiller le bain, ne pas laisser le vinaigre des heures...

- Vérifier que les pointeaux ne sont pas marqués. sinon, les changer.



- Vérifier que quand le flotteur ferme le pointeau, il y a 21mm du flotteur jusqu'au bord intérieur du carbu.



### REGLAGE DE LA CARBURATION

#### 1) Niveau dans les cuves

Comme il est impossible de mesurer le niveau d'essence dans la cuve extérieurement, on se base sur la hauteur du flotteur en position fermeture du pointeau par rapport au plan de joint de la cuve.

Pour cela, retirer la cuve, tenir le carburateur (passage des gaz vertical), de manière à appliquer la languette du flotteur sur le pointeau pour fermer l'arrivée d'essence sans pour cela comprimer l'amortisseur du pointeau puis mesurer la hauteur entre le haut du flotteur et le plan de joint du carburateur au niveau des échancrures.

La hauteur doit être de  $21 \pm 0.5$  mm.



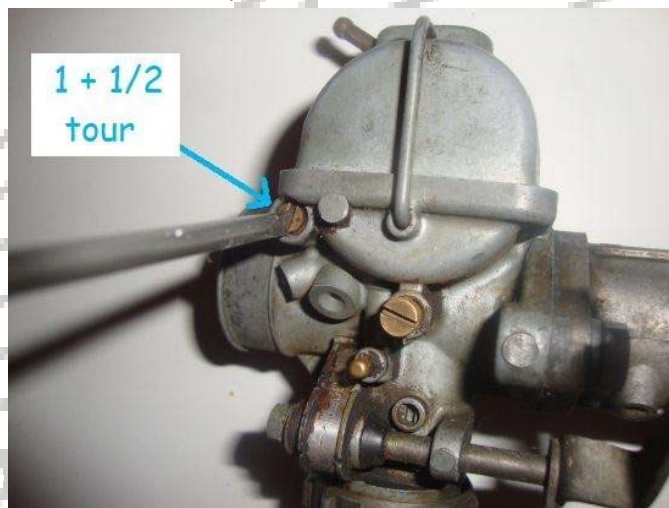
## Réglages carburateurs dit « Méthode Bitza »

Réalisé grâce à l'aide de : Bitza

- Remonter en s'assurant que les boisseaux sont bien à l'endroit (coté biseauté vers les filtres à air)



- Mettre chaque vis de richesse à 1 1/2 tour



- Mettre chaque vis de ralenti (les plus longues) de telle sorte que le "T" gravé dessus soit juste visible.





## Réglages carburateurs dit « Méthode Bitza »

Réalisé grâce à l'aide de : Bitza

- S'assurer au niveau de chaque carbu qu'il y a un petit jeu (0,5mm) sur chaque gaine, et aussi sur le câble principal au guidon. (très important)



- Démarrer la bécane comme ça, et la laisser chauffer 10 minutes



- Arrêter la bécane, et démonter une bougie, tout en la laissant branchée à son faisceau, le corps touchant la masse. Démarrer comme ça (sur un cylindre)





## Réglages carburateurs dit « Méthode Bitza »

Réalisé grâce à l'aide de : Bitza

- Sur le cylindre à régler, visser la vis de ralenti pour obtenir dans les 2000t/mn
- régler LENTEMENT la vis de richesse dans un sens ou l'autre, en regardant le compte tours (ou à l'oreille) pour obtenir une augmentation du régime. Si c'est le cas, dévisser la vis de ralenti pour revenir à 2000t/mn, et retoucher à nouveau la vis de richesse. Faire ces deux manip jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'augmentation. Desserrer alors la vis de ralenti pour arriver à environ 1200-1300t/mn. Attention: faire ce réglage lentement, il y a une certaine latence entre le réglage et l'augmentation/diminution de régime.
- arrêter le moteur, remettre la bougie, démonter l'autre et faire exactement la même chose sur l'autre carbu.

**\*\*\*\*\*UNE FOIS FAIT, NE PLUS RETOUCHER LE RÉGLAGE DES VIS DE RICHESSE!\*\*\*\*\***

- Une fois fait ce réglage, l'étape suivante consiste à équilibrer les carbus avec un dépressiomètre différentiel, et si les pipes d'admission ont la possibilité de recevoir une prise de dépression. Ce réglage est très important si l'on veut que le moteur "tourne rond", et qu'il ait des accélérations franches.

**IMPORTANT: Il faut effectuer chaque étape sans en oublier une, et impérativement dans cet ordre.**

Quand j'aurai du temps, je mettrai des photos, à moins qu'une bonne âme veuille le faire! (je pense à au moins une photo montrant l'emplacement des vis et du réglage de câble, une pour la hauteur de flotteur)

Comme d'habitude, si vous voyez un détail à rajouter, merci de me le signaler!

### NOTE

Cette procédure a été réalisée par un particulier, elle a pour but d'aider d'autres personnes à réaliser la même opération.

Il s'agit d'une explication sur les opérations qui ont été effectuées, il ne s'agit aucunement d'une procédure officielle à suivre à la lettre, du fait, aucune responsabilité du site [www.cb125k.com](http://www.cb125k.com) ou de l'auteur de cette procédure ne pourrait être engagée en cas de dommage causé par des opérations incorrectes réalisées soit à cause d'une mauvaise compréhension des explications, soit à cause d'une erreur dans la procédure elle-même.

La reproduction et l'utilisation de ce document sont entièrement libres et gratuites