

TABLEAU DES RÉGLAGES DE L'INJECTION RECOMMANDÉS PAR L'ÉQUIPE TEAM GREEN 2004

	KX65-A5		KX85-A4		KX100-D4		KX125-M2		KX250F-N1		KX250-M2		KX500-E16		
	DE SERIE	TG	DE SERIE	TG	DE SERIE	TG	DE SERIE	TG	DE SERIE	TG	DE SERIE	TG	DE SERIE	TG	
Injecteur principal N/P KMC	190 92063-021	-	140 92063-1360	-	138 92063-1359	-	420 92063-1473	410 92063-1472	178 92063-1375	-	165 92063-1370	-	168 92063-1371	170 92063-1372	
Aiguille et collier N/P KMC	56SP-68 #3 16187-1226	-	NAPF #3 16187-1178	-	NAPF #4 16187-1179	-	6CHJ10-82 #3 16187-0003	-	OBEKS #3 16187-0070	-	NALF #2 16187-1156	-	N82M #3 16009-1580	N82M #2 16009-1580	
Aiguille et collier N/P KMC	0-0 16017-1413	-	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	
Injecteur propulseur principal N/P KMC	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	50 16159-1053	-	Pas applicable	Pas applicable
Injecteur Pilote N/P KMC	25 92064-032	-	45 92064-1142	48 92064-1143	45 92064-1142	-	40 92064-1216	37.5 92064-1215	40 92064-1140	-	52 92064-1130	-	58 92064-1146	55 92064-1145	
Injecteur à coulisse N/P KMC	1.5 16025-1040	-	3.5 16025-1220	-	3.5 16025-1220	-	5.75 16025-0003	-	Pas applicable	-	8,0 16025-1217	-	7,0 16025-1163	-	
Tours de la vis de carburant, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	1 5/8	-	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	Pas applicable	
Tours de la vis à air (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre)	1 1/2	-	1-1/2	-	1-1/2	-	1-1/2	-	-	-	1-1/2	-	1-1/2	2	
Bougie NGK/KMC#	B10EG B10EVX		105NGK BR9EVX		105NGK B10EVX		BR9EIX				BR8EIX		BR8EG B9EVX		
Pignon de vitesse	13	14	14	14	13		13		13		13	14	14		
Pignon	47	46	50	52	51		51		48		49	51	47		

ATTENTION : On obtient les spécifications de l'équipe Team Green en utilisant du carburant de 92 octanes, mélangé à un taux de 40/1. Vous obtiendrez des résultats différents avec des essences, des huiles, des températures, des altitudes ou des mélanges différents. L'équipe Team Green ne recommande pas l'utilisation d'essences à octanes bas, de carburant d'aviation ou d'amplificateurs d'octane. L'utilisation de ces produits pourrait provoquer des pannes de moteur. Ces réglages sont recommandés à des altitudes allant du niveau de la mer à 3 000 pieds.

Lorsque vous allez chercher votre moto chez le concessionnaire, le réglage des injecteurs est déterminé par l'usine au Japon. Lorsque les motos arrivent ici, les mécaniciens de l'équipe Team Green y apportent les changements nécessaires pour obtenir les performances qu'ils désirent. Bien sûr, nous prenons des notes détaillées et, lorsque nous sommes satisfaits des résultats, nous les compilons dans le tableau ci-dessus pour que les propriétaires de KX puissent en profiter et régler leurs motos comme les nôtres.

En fait, il suffit de s'occuper de l'injecteur principal, de la position de l'aiguille et de son collier et, de temps en temps, de l'injecteur pilote et de la vis à air. Voici un cours rapide sur leur façon de fonctionner après un réglage.

Les conditions climatiques affectent la carburation. S'il fait trop froid ou trop sec (ou les deux), cette injection pourrait être trop légère, provoquant des dégâts au moteur. Notez bien que les spécifications de l'équipe Team Green ont été déterminées en Californie du Sud, avec une chaleur moyenne de 21°.

INJECTEUR PRINCIPAL

L'injecteur principal a l'effet le plus important sur la carburation lorsque le papillon est ouvert à moitié ou à plein. Vous pouvez atteindre l'injecteur principal en enlevant la vis de vidange qui se trouve au fond de la cuve du carburateur. Une fois enlevée, vous trouverez un chiffre tamponné sur le fond ou sur le côté de l'injecteur principal. Ce chiffre indique la taille relative du trou d'écoulement du carburant. Plus le chiffre est élevé, plus le trou est grand, plus le carburant passe. De ce fait, un chiffre plus élevé signifie que l'injection est plus riche. Évidemment, un chiffre moins élevé indique une injection plus légère. Vous devriez faire les réglages de l'injecteur principal tout doucement, un cliquetis à la fois, afin de ne pas causer de dommages sérieux à votre moteur.

AIGUILLE ET COLLIER

L'aiguille dépasse du bout de la coulisse. L'aiguille peut jouer sur l'injection de votre moto de deux façons. La première, par l'aiguille en elle-même. L'épaisseur de l'aiguille et la grosseur du bout du teneur déterminent la sortie du carburant par le trou de l'aiguille lorsque le papillon est ouvert ou fermé. Vous devez donc changer l'aiguille de temps en temps. La deuxième, par la position du collier, qui contrôle la profondeur de pénétration de l'aiguille dans le trou d'injection. Le collier peut s'attacher à 5 ou 7 positions différentes. La position la plus haute est la position numéro 1 tandis que la position la plus basse est la position numéro 5 ou 7. En mettant le collier à la position 1, l'aiguille peut pénétrer plus profondément dans le trou d'injection, limitant ainsi le passage du carburant. Cela allège l'injection. Vous l'avez deviné ! En plaçant le collier à la position 5, vous remontez l'aiguille pour enrichir l'injection. Changer l'aiguille en elle-même changera la portion du mouvement du papillon de 1/8 à 1/3. Changer le collier contrôlera le mouvement du papillon de 1/3 à un peu plus des 2/3.

INJECTEUR PILOTE ET VIS À AIR

L'injecteur pilote et la vis à air contrôlent le mélange de carburant, principalement de la position fermée à la position 1/8 du papillon. Un chiffre est également tamponné sur l'injecteur pilote. Plus le chiffre est élevé, plus l'injection est riche. L'injecteur pilote se trouve dans le carburateur, près de l'injecteur principal. Veillez à ne changer qu'un cliquetis à la fois. La vis à air est située sur la gauche, à l'extérieur du carburateur. Tournez doucement cette vis jusqu'à ce qu'elle s'arrête, puis, dévissez-la en comptant les tours jusqu'au réglage recommandé (en général, 1 tour ou 1 tour 1/2).

Ce n'est pas bien compliqué ! Maintenant, suivez nos recommandations contenues dans ce tableau et vous deviendrez vous aussi un pro de l'injection. Bien sûr, si vous avez des problèmes, n'hésitez pas à demander à votre concessionnaire Kawasaki de vous aider ou venez nous voir pendant une course !