

Réglage des gicleurs de votre KX Kawasaki 2002

Lorsque vous prenez votre moto chez le concessionnaire, les réglages des gicleurs sont prédéterminés à l'usine au Japon, mais lorsque la machine arrive ici, l'équipe Team Green a la possibilité de les régler pour le niveau de performances que nous souhaitons obtenir. Nous prenons des notes pendant tous ces réglages et, quand nous sommes contents des résultats, nous rassemblons toutes nos observations dans un tableau de façon à ce que les propriétaires de motos KX puissent régler leurs motos avec les mêmes spécifications que les nôtres. En pratique, vous n'avez à vous occuper que du gicleur principal, du pointeau et de la position de son clip et, occasionnellement du gicleur pilote et de la vis d'air. Voici donc une leçon rapide sur ce que fait chacun de ces composants quand vous commencez à les régler. Les conditions atmosphériques affectent la carburation. Si le temps est froid ou sec (ou les deux), le réglage des gicleurs peut être trop pauvre et cela peut endommager le moteur. Les spécifications de Team Green ont été calculées au soleil de la Californie du Sud avec une température moyenne de 21 °C.

GICLEUR PRINCIPAL

Le gicleur principal est le composant qui affecte le plus la carburation entre les positions à moitié ouvert et pleins gaz du papillon. Pour y accéder, vous devez retirer la vis de vidange au fond du carburateur. Une fois la vis retirée, vous trouverez un numéro estampillé sur le fond ou sur le côté du gicleur principal, qui indique la taille relative du trou par lequel passe le carburant. Plus le chiffre est élevé, plus le trou est grand et plus il passe de carburant... ce qui signifie que plus le chiffre est grand, plus l'injection est riche. Des chiffres plus petits signifient, bien sûr, une injection plus pauvre. Les changements du gicleur principal doivent être faits une étape à la fois. Un réglage trop pauvre risque d'endommager gravement le moteur.

LE POINTEAU ET SON CLIP

Vous trouverez le pointeau en saillie à l'extrémité du tiroir. Le pointeau peut affecter de deux façons l'injection de votre moto. D'abord, celle-ci dépend du pointeau lui-même. L'épaisseur du pointeau et sa conicité à son extrémité déterminent la quantité de carburant passant dans le trou du gicleur. Il est donc parfois nécessaire de changer les pointeaux. La seconde façon d'affecter l'injection est la position du clip. Celui-ci contrôle la profondeur que peut atteindre le pointeau dans le trou du gicleur. Le clip peut être fixé dans cinq positions. La position haute est la position numéro 1 et la position basse est la position numéro 5. En plaçant le clip dans la position numéro 1, vous permettez au pointeau de descendre plus profondément dans le trou du gicleur, réduisant la quantité de

carburant pouvant passer et appauvrissant ainsi le réglage. Vous avez deviné qu'en plaçant le clip dans la position numéro 5, vous remontez le pointeau et rendez le réglage plus riche. Le fait de changer le pointeau affectera la partie comprise entre 1/8 et 3/8 du mouvement du papillon des gaz, alors que le réglage du clip contrôlera la partie comprise entre 1/4 et un peu plus de 3/4 du mouvement du papillon des gaz. L'installation d'un pointeau plus pauvre avec la même conicité affectera la partie comprise entre 1/4 et 3/4 du mouvement du papillon des gaz.

GICLEUR PILOTE ET VIS D'AIR

Le gicleur pilote et la vis d'air contrôlent principalement le mélange air/carburant entre les positions fermée et ouverte à 1/8 du papillon des gaz. Le

gicleur pilote a également un chiffre estampillé dessus. Plus le chiffre est grand, plus le réglage est riche. Vous le trouverez à l'intérieur du carburateur près du gicleur principal. Changez le gicleur d'un chiffre à la fois. La vis d'air se trouve sur le côté extérieur gauche du carburateur. Tournez doucement cette vis à fond, puis dévissez-la en comptant les tours jusqu'à la position recommandée (généralement 1 1/2 tour). C'est simple, et en suivant bien les recommandations du tableau, vous aussi, vous pouvez devenir un magicien du réglage des gicleurs. Bien sûr, si vous avez un problème, vous pouvez contacter votre concessionnaire Kawasaki pour vous faire aider ou vous pouvez nous rendre visite sur les courses.

Tableau page suivante

TABLEAU DES RÉGLAGES DE L'INJECTION RECOMMANDÉS PAR TEAM GREEN SUR LES KX (MX) 2002

	KX60-B18		KX65-A3		KX85-A2		KX100-D2		KX125-L4		KX250-L4		KX500-E14	
	STANDARD	T.G.	STANDARD	T.G.	STANDARD	T.G.	STANDARD	T.G.	STANDARD	T.G.	STANDARD	T.G.	STANDARD	T.G.
GICLEUR PRINCIPAL	200	—	190	—	140	—	138	—	350	—	165	—	168	170
P/N KMC	92063-022	92063-021	92063-021	92063-1360	92063-1360	92063-1359	92063-1359	92063-050	92063-050	92063-1370	92063-1371	92063-1371	92063-1371	O/R Only 92063-1372
POINTEAU ET CLIP	5114	—	5GSP-68	—	NAPE	—	NAPF	—	6BEK1-69	NAFF	N3WE	N3WE	N82M	N82M
P/N KMC	16009-1220	16187-1226	16187-1226	16187-1178	16187-1178	16187-1179	16187-1214	16187-1214	16187-1214	16187-1161	16009-1915	16009-1580	16009-1580	16009-1580
GICLEUR À POINTEAU	N-8	N-6	O-0	—	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
P/N KMC	16017-1215	16017-1259	16017-1413	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GICLEUR DE PUISSANCE	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
P/N KMC	30	35	25	45	45	48	45	45	45	48	16159-1058	58	58	55
GICLEUR PILOTE	92064-1030	92064-1023	92064-032	92064-1142	92064-1142	92064-1142	92064-1142	92064-1218	92064-1218	92064-1145	92064-1146	92064-1146	92064-1146	92064-1145
P/N KMC	2.0	—	1.5	3.5	3.5	—	3.5	—	5.5	8.0	—	—	7.0	—
TIROIR	16025-1107	16025-1040	16025-1040	16025-1220	16025-1220	16025-1220	16025-1220	16025-1229	16025-1229	16025-1217	16025-1163	16025-1163	16025-1163	—
P/N KMC	S/O	S/O	1-1/2	1-1/2	1-1/2	—	1-1/2	1-1/2	1-1/2	1-1/2	—	—	1-1/2	2
VIS D'AIR	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
DÉVISSER DE	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
VOLANT	B9EG	B10EV	B10EV	105NGK	105NGK	105NGK	105NGK	BR9EIX	BR9EIX	BR8EIX	BR8EIX	BR8EIX	BR8EIX	BR8EIX
BOUGIE	13	13	13	14	14	14	14	14	12	13	14	14	14	—
NGK/KMC #	44	47	47	50	50	51	51	49	49	49	47	47	47	—
PIGNON C/S ENGRENAGE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
PIGNON RR	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ATTENTION : Les spécifications Team Green sont obtenues en utilisant de l'essence ayant un indice d'octane de 92 mélangée avec un rapport de 40:1. Les résultats varieront en fonction des essences, des huiles, des températures, des altitudes et des rapports de mélange. Team Green ne recommande pas d'utiliser de l'essence à faible indice d'octane, du carburant aviation ou des remonteurs d'octane. L'utilisation de ces produits peut causer des dommages ou des pannes du moteur. Recommandations valables entre le niveau de la mer et une altitude de 900 mètres.

— : Team Green ne recommande aucune modification. *Spécifications Team Green sujettes à changer.

S/O : Sans objet