



NOTES POUR LA REMISE EN ETAT CORRECT DU CARBURATEUR AMAL CONCENTRIQUE MARK 1

Le carburateur AMAL Mark 1 Concentrique a été installé la première fois sur les modèles de motos 1967. Carburateur plus léger et compact que le précédent monobloc, son nom vient du design de la cuve concentrique au gicleur principal. C'est une amélioration pour réduire l'effet d'afflux d'essence dans la cuve en virage et dans les régimes transitoires.

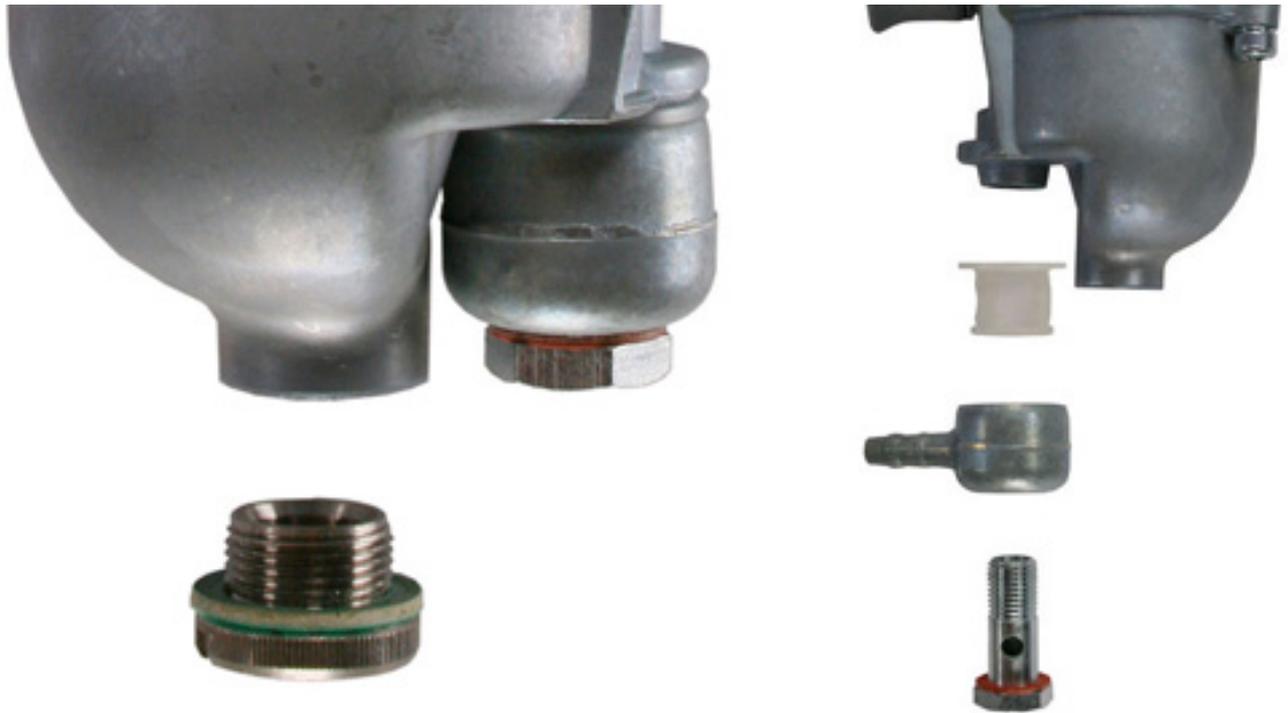
Le carburateur est disponible dans deux tailles de corps ; la série 600 en 22mm, 24mm et 27mm d'alésage et la série 900 en 28mm, 30mm et 32mm d'alésage. Une série 1000 en 34mm, 36mm et 38mm d'alésage a été abandonnée durant les années 70.

Les carburateurs Concentriques Mark1 sont disponibles pour les configurations 2 et 4 temps et peuvent être en version "droite" ou "gauche" en fonction de la position du titilleur et des vis de réglages.

Retirer le carburateur :

Les carburateurs doivent être démontés et remontés en une seule pièce avec le couvercle et la cuve en place. Si on omet cette précaution, le risque de déformer (gauchir) les faces et le corps du carburateur augmente.

- (a) Faire tourner le moteur, essence fermée, pour vider l'essence présente dans le carburateur, ou retirer le bouchon de la cuve pour vidanger celle-ci.
- (b) desserrer les écrous de banjos et retirer ceux-ci.
- (c) retirer le filtre en plastique ou en bronze de l'intérieur du banjo.



- (d) desserrer les écrous de fixation des 2 côtés du carburateur de manière égale. Faire attention de ne pas abîmer ou forcer la bride sur les goujons en desserrant trop l'écrou côté titilleur du corps par rapport à l'autre écrou.
- (e) Retirer les écrous et faites glisser le carburateur pour le dégager des goujons.

Démontage :

Couvercle du corps et boisseau :

- (a) Nettoyer soigneusement l'extérieur du carburateur.
- (b) Défaire les 2 vis qui retiennent le chapeau du corps et retirer le boisseau et l'aiguille.



- (c) comprimer le ressort en le retirant du boisseau. En tenant le ressort et le couvercle sur le côté, retirer l'aiguille et son clip de maintien.



(d) Décrocher le câble du boisseau une fois l'aiguille enlevée

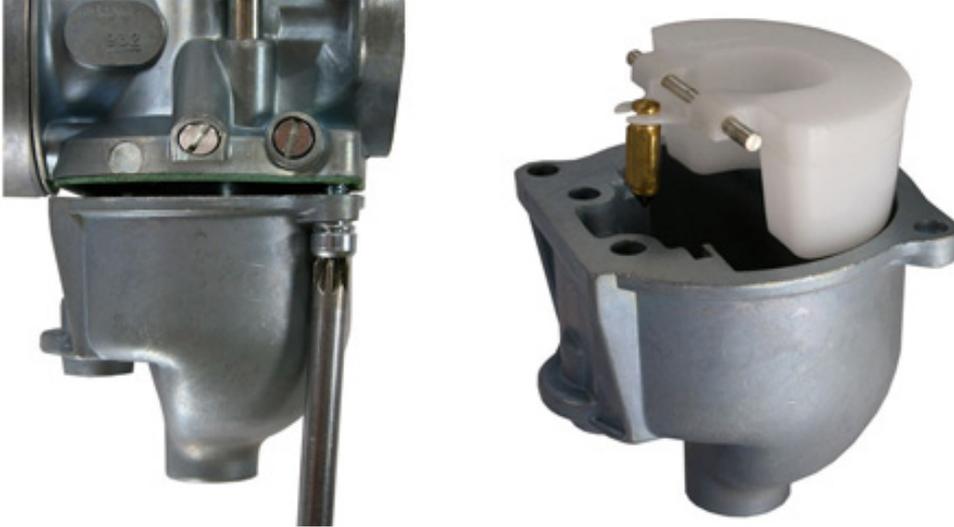


(e) Comprimer le ressort du volet d'air et décrocher le câble pour libérer le volet, le ressort et le tube en laiton.



La cuve :

- (a) Desserrer les vis de fixation de la cuve en faisant attention que la cuve ne tombe pas quand les vis sont retirées. Si nécessaire tapoter délicatement la cuve avec le manche d'un tournevis pour décoller le joint. Tenez la cuve droite en la démontant pour que le mécanisme du flotteur ne tombe pas.
- (b) Doucement, séparer le joint de la cuve.



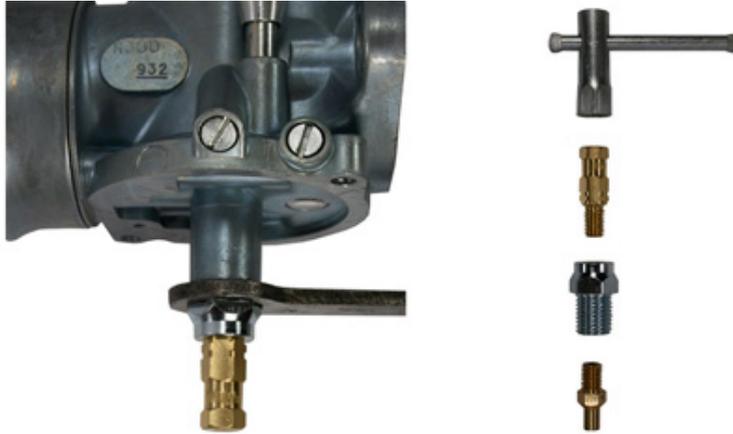
- (c) Soulever l'assemblage du flotteur et faire glisser le pointeau hors des languettes du flotteur
- (d) Extraire l'axe du flotteur de celui ci
- (e) Dévisser et retirer le bouchon de vidange de la cuve.

Corps et gicleurs :

Faire délicatement en retirant les gicleurs en laiton. Ils sont faciles à endommager car en métal peu dur.

(a) La clé de 5/16 BSF ou 1/4 Whitworth est obligatoire pour dévisser et séparer le support de gicleur du corps du carburateur.

(b) Utiliser la clé à gicleur Amal (P/N 622/104) pour dévisser et séparer le gicleur principal et le gicleur d'aiguille du support de gicleur.



(c) Dévisser le gicleur de ralenti (s'il y en a un) du dessous du corps du carburateur.



(d) Dévisser et retirer la vis d'air de ralenti. Si vous souhaitez retrouver le réglage au remontage vissez jusqu'au bout et notez le nombre de tours nécessaires pour y arriver avant de l'enlever.

(e) Dévisser et enlever la vis de ralenti



Nettoyage et inspection :

Banjo et filtre:

Nettoyer banjos et filtres. Les banjos en plastique doivent être remplacés par des banjos en métal car ils durcissent et se craquèlent avec le temps. Inspecter soigneusement le filtre et le remplacer s'il y a des dépôts qui ne peuvent être enlevés sur le tamis. S'il y a des fragments de rouille, cela peut indiquer un problème dans le réservoir d'essence qui pourra causer des problèmes de carburation ultérieurement.



La cuve :

Vérifier la portée du joint de la cuve soigneusement pour d'éventuels dommages. Il faut vérifier que la portée du joint est bien plate. Des petits dommages et irrégularités peuvent être corrigés en dressant la surface de la portée en la frottant sur du papier abrasif fin, ou de la pâte abrasive sur une plaque de verre. Toutefois, si la surface est trop poncée les encoches qui logent l'axe du flotteur vont devenir insuffisamment profondes causant des problèmes de fonctionnement du flotteur. Les vis Allen trop serrées, modification fréquente, peuvent tordre les fixations de la cuve et créer une entrée d'air dans la cuve et le circuit de ralenti. Si ces fixations sont tordues, la cuve est à remplacer.



S'assurer que les deux tunnels dans le moulage sont propres



Nettoyer et inspecter le bouchon de vidange de la cuve, celui ci sert de point bas pour la cuve et récolte les impuretés. S'il présente des traces de dépôts durs il faut le remplacer. Les versions les plus anciennes du carburateur Mark 1 étaient dépourvues de bouchon de vidange. Ces carburateurs étaient équipés d'une chemise en tamis de laiton entourant le gicleur principal. Il est recommandé de remplacer ces cuves par de plus récentes.



Le pointeau porte sur le siège en laiton. Si le siège présente des dommages, la cuve est à remplacer. Les premiers modèles du Concentrique étaient équipés de pointeaux en plastiques. Ils devraient être changés pour des pointeaux actuels à bout en Viton. Ces pointeaux à bout Viton sont beaucoup plus résistants à l'usure mais doivent être remplacés s'ils présentent des traces d'usure, ou autres dommages.

Si on soupçonne le flotteur d'être percé, le plonger complètement dans de l'essence pendant un quart d'heure et le secouer pour voir si de l'essence est rentrée dedans. Vérifier que le flotteur n'est pas déformé et que l'axe tourne facilement dans son logement sans résistance, ni trop de jeu.



Le nouveau flotteur Concentrique Amal:

La société Amal Carburetter Company (Burlen Fuel Systems Ltd) qui fabrique les authentiques carburateurs Amal et les pièces de rechange Worldwide, ont créé un nouveau flotteur révolutionnaire pour les carburateurs Concentriques MK1, MK1,5 et MK2 .

Le nouveau flotteur réglable résiste aux essences à base d'éthanol modernes et est fabriqué suivant une spécification militaire en un seul bloc fermé à l'épreuve des crevaisons. La possibilité d'ajuster la languette du flotteur permet facilement de petits et rapides changements du niveau de cuve quand c'est nécessaire.

Le matériau de la spécification était utilisé par la S.U. Carburetter Company pour un usage militaire dans les années 1980, pour garantir un usage exempt de problème en opérations. A cause du rapprochement entre S.U. et AMAL aujourd'hui (au sein de la Burlen Fuel Systems Ltd) le secret concernant le matériau a été dévoilé et amélioré pour la fabrication de ce flotteur, le rendant quasiment increvable.



Niveau de cuve:

Bien que le carburateur puisse fonctionner dans une importante plage de réglages du niveau de cuve, un réglage précis de celui-ci est la base d'une bonne dispersion dans le carburateur et est une importante contribution à la souplesse et aux performances du moteur.

Le niveau de cuve est réglé en usine par la position du pointeau et ne devrait pas nécessiter d'ajustage dans des circonstances normales. Pour l'amélioration des performances ou quand le carburateur fonctionne en permanence trop riche ou trop pauvre malgré des gicleurs corrects, il peut être souhaitable de vérifier le niveau de cuve pour établir une base de calibrage ou remettre le carburateur dans ses paramètres nominaux.

Comme il y a eu des changements de flotteurs depuis que le Concentrique a été mis sur le marché et comme il est impossible de savoir quelles auraient pu être les changements effectués par les propriétaires précédents, la mesure du niveau d'essence est le meilleur moyen de régler le flotteur.

Le niveau correct de cuve pour tous les Carburateurs Concentrique Mark1 est 0,21" (5,3mm) +/- 0,04" (1mm) à partir du plan de joint de la cuve. Cependant, quand le pointeau est maintenu sur son siège (fermé) par les languettes du flotteur, le niveau de cuve devient 0,17"/0,25" (4,33/6,35 mm) du plan de joint de la cuve.

Le niveau d'essence peut être vérifié en retirant la cuve du carburateur et en observant l'essence la remplir. Le débit d'essence devrait être suffisant pour maintenir le pointeau ouvert jusqu'à sa fermeture sous l'action du flotteur. Un débit insuffisant verra le pointeau se fermer sous son propre poids avant que le flotteur ne monte assez pour forcer la fermeture. Le niveau peut maintenant être mesuré à partir du plan de joint de la cuve.

Le niveau de cuve peut aussi être vérifié en fixant une durite transparente au fond de la cuve. Un bouchon de cuve en plastique peut être modifié pour y fixer un petit tube, par exemple un vieux

gicleur, pour brancher un tube transparent dessus. Faire longer verticalement le tube transparent le long de la cuve. Ouvrir le robinet d'essence et laisser la cuve se remplir. Si le niveau de cuve est correct, l'essence doit se stabiliser à un niveau situé entre 0,17" et 0,24" (4,33/6,35 mm) du plan de joint de la cuve. Démarrer le moteur et vérifier que le niveau de cuve reste dans les paramètres corrects.

Le nouveau flotteur Amal "Stay up" possède des languettes en inox qui peuvent être pliées pour modifier le niveau de cuve. Les languettes peuvent être facilement ajustées en les coinçant à l'étai jusqu'au passage de l'axe du flotteur et en tapotant gentiment sur le flotteur dans la direction désirée, jusqu'à ce que le bon niveau de cuve soit établi.

Pointeau :

Si la cuve est équipée d'un pointeau en laiton, il est possible que le pointeau se pose sur le siège sous son propre poids avant que le flotteur ne soit monté suffisamment pour forcer la fermeture. Les symptômes d'un tel problème sont un temps trop long pour le titillage, des hésitations lors des reprises et un ralenti instable. Un pointeau en aluminium avec bout en Viton est à présent disponible et résout ce problème. Ces pointeaux équipent tous les nouveaux carburateurs Concentriques Amal.

Chambre de mélange (corps) :

Vérifier et nettoyer tous les filetages du corps du carburateur. Si le starter n'est pas installé s'assurer que le passage du câble de starter du couvercle est obturé par un écrou (P/N 4/137A) Remplacer les vis défectueuses et s'assurer qu'elles sont freinées par des rondelles ressort.

Vérifier que la surface de la bride est bien plane sur une surface en verre pour établir si elle a été déformée par un serrage excessif ou un serrage sur une surface gauchie. S'il y a eu déformation (c'est à dire que le boisseau coince quand le carburateur est fixé à la tubulure d'admission) le carburateur doit être remplacé. Remplacer le joint torique s'il y a le moindre signe de dommage ou de durcissement.



La longueur du ressort à vide doit être de 3" (76,2mm). A remplacer s'il est corrodé, abîmé ou a une longueur à vide incorrecte.

Inspecter l'usure du boisseau qui ne doit pas être excessive. Si l'usure du côté "moteur" du boisseau est visible (c'est à dire s'il présente des rayures ou des vagues dans le métal ; ou si la gorge en haut du boisseau, côté moteur , est trop usée) alors le boisseau est à changer. Inévitablement, le corps de la chambre de mélange s'usera jusqu'au point où la quantité d'air fuyant autour du boisseau

empêchera tout réglage précis du carburateur. Le carburateur devra être changé. L'usure du carburateur sera réduite significativement par un filtrage de l'air efficace et permanent.



Vérifier le mécanisme du titilleur dont le mouvement doit être facile. Il existe un kit d'amélioration pour changer l'ancien titilleur par une nouvelle version dont le bouton est plus grand.

Chemiser le carburateur :

Il existe des solutions pour remédier à l'usure du corps et/ou du boisseau qui consistent à réaléséer la chambre de mélange et à chemiser en acier, laiton ou aluminium le boisseau et/ou la chambre de mélange. Cette opération n'est pas recommandée pour les raisons suivantes :

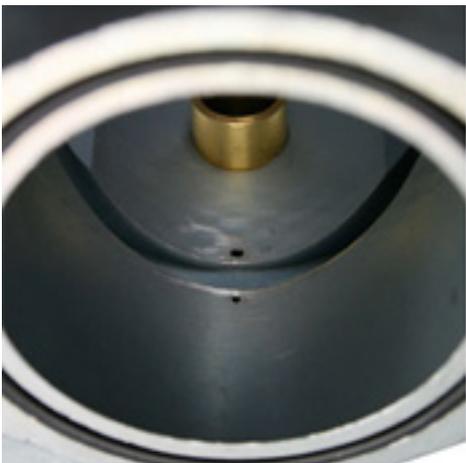
- (a) Affiner les parois de la chambre de mélange rend le carburateur plus apte aux déformations dues au serrage excessif du carburateur sur la pipe d'admission.
- (b) Chemiser le carburateur avec un jeu incorrect entre le boisseau et le corps conduit à des difficultés voire l'impossibilité de régler le carburateur correctement.
- (c) Une résistance trop élevée du mur et un jeu trop faible avec le boisseau peut amener le boisseau à se coincer dangereusement.
- (d) Un chemisage mal fait peut déloger ou abîmer le tube de vaporisation.
- (e) Les boisseaux chemisés dans une chambre de mélange réalésée ne peuvent être remplacés que par un autre boisseau chemisé lui aussi.
- (f) Un travail de chemisage mal fait peut masquer le téton de guidage du boisseau, jusqu'au point où le boisseau peut sortir du guidage et se coincer.

Circuit de ralenti:

Les Mark1 Concentriques sont équipés de deux sortes de gicleurs de ralenti. Les "2 temps" utilise une vis que l'on peut retirer et qui peut être remplacée si elle est endommagée ou montre des signes d'oxydation. Les "4 temps" utilisent un gicleur serti dans le tunnel derrière la vis d'air de ralenti.

Des résidus d'essence et l'oxydation peuvent créer des problèmes avec le circuit de ralenti, particulièrement sur les motos laissées avec de l'essence dans le carburateur pour plusieurs mois voire plus. Il peut être suffisant de nettoyer le circuit de ralenti avec un vaporisateur de nettoyant carburateur en bloquant les différentes sorties pour s'assurer que tout le circuit est dégagé. Ne pas oublier d'inspecter les 2 sorties du circuit de ralenti, de chaque côté du logement du boisseau en bas de l'alésage du carburateur. Si nécessaire le gicleur de ralenti peut être nettoyé en enlevant la vis d'air de ralenti.

En utilisant un N°78 ou un foret de 0,016" (0,4mm) tenu de façon sûre dans une extension adaptée, tourner délicatement pour enlever les dépôts incrustés.



Gicleurs :

Les gicleurs d'aiguille ont tout intérêt à être remplacés, spécialement si on ne connaît pas leur âge. Ce sont les gicleurs les plus susceptibles de s'user avec une différence dans les tailles de seulement 0,001" (0.025mm). Un gicleur usé se traduira par une carburation très riche entre 1/4 et 3/4 de la levée du boisseau.

Remplacer l'aiguille si elle présente des signes d'usure ou de corrosion, particulièrement dans sa partie parallèle. Vérifier que le clip d'aiguille se coince bien autour de l'aiguille de façon sûre et qu'il n'est tordu dans aucun sens. La coupure dans le clip fait partie de sa conception.



Les autres gicleurs sont durables mais les gicleurs vieux, montrant des signes d'oxydation ou de dépôts granuleux, devraient être remplacés car leur capacité à laisser passer l'essence peut être affectée.

En 1966 il a été décidé de standardiser le type de gicleur 376/100 pour pouvoir l'utiliser sur les carburateurs Monobloc, Concentrique, GP, et TT et les changements ont été réalisés pour assurer la compatibilité. La gorge usinée en travers de l'hexagone du gicleur de droite indique qu'il fait partie des gicleurs modifiés. Des gicleurs neufs sans cette gorge ne sont pas d'origine et sont souvent extrêmement inexacts.



Joint :

Afin de se prémunir des fuites, toujours utiliser des joints d'origine Amal neufs, idem pour les joints toriques.



Les réglages standards d'usine du fabricant sont disponibles dans le catalogue Amal ou sur le site d'Amal.

Cependant à moins d'une moto montée absolument comme l'origine, quelque changement que ce soit au moteur : filtre à air, échappement (y compris les répliques modernes d'échappements anciens) requiert des ajustements au carburateur.

Si vous n'êtes pas sûr d'avoir le carburateur correspondant à votre moteur, les numéros sur la platine verticale (sur le côté du carburateur) permettent de l'identifier. "R" ou "L" gravé sur la platine indique un carburateur côté droit (R) ou gauche (L). Un "B" indiquait que le carburateur était équipé avec les nouveaux gicleur d'aiguille et aiguille.

Un nombre à 3 digits commençant par 6 ou 9 indique la série et l'alésage du carburateur. Par exemple 624 veut dire carburateur de série 600 avec un alésage de 24mm, 928 veut dire un carburateur de série 900 avec un alésage de 28mm

Les numéros de spécification frappés sous le nombre à 3 digits identifient le set de gicleurs et le modèle original de moto auquel il s'adresse. Par exemple 62 sous 930, lu comme 930/62 identifie un carburateur série 900, alésage 30mm , pour une BSA B50SS de 1971-1972.



Il est aussi important de s'assurer que toutes les pièces du carburateur correspondent au type de moteur. Les carburateurs utilisent les mêmes composants pour 2 temps et 4 temps. On voit souvent des carburateurs avec un mélange de composants des deux.

Pièces interchangeables :

Diffuseur:

4 Stroke



2 Stroke



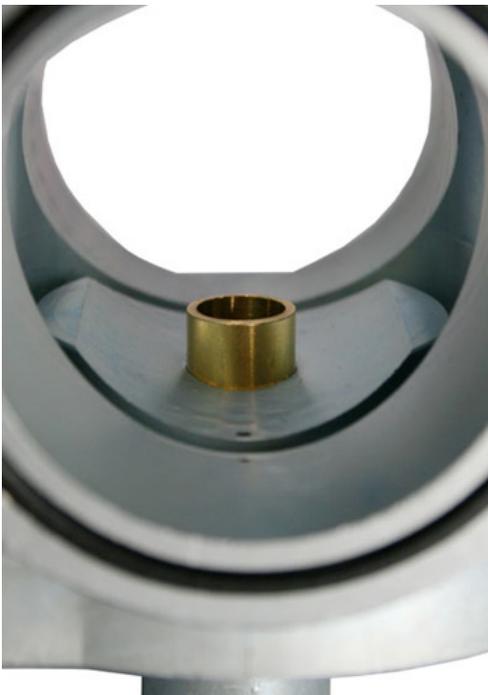
Norton



Triumph



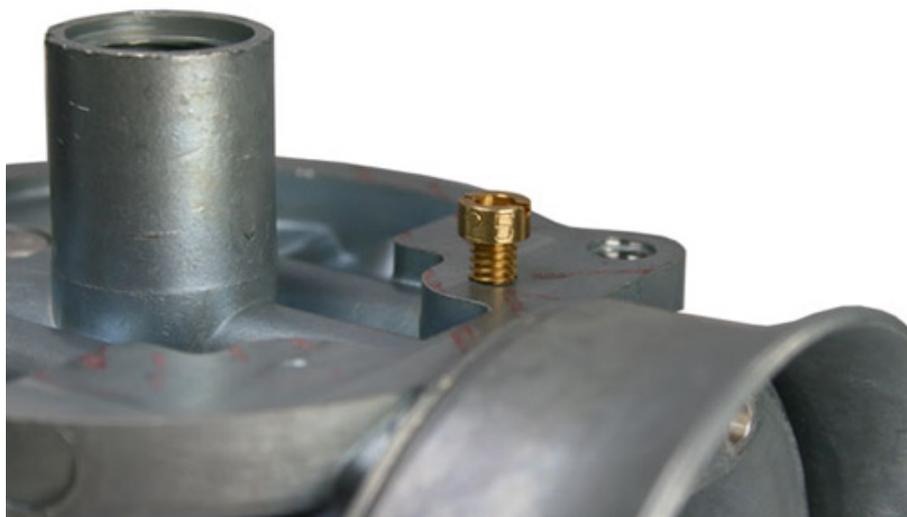
Règle générale : la plus remarquable différence entre le modèle 4 temps et le modèle 2 temps est le diffuseur. Le tube en laiton est visible en regardant dans l'alésage du carburateur. Les tubes de dispersion 4 temps sont coupés droit alors que les tubes de dispersion 2 temps sont coupés avec un angle en pente vers la face de montage. Quelques uns, plus tardifs "Norton commando 850" utilisent un diffuseur avec une coupe en marche d'escalier coupée carrée. Les Triumph triples cylindres utilisent un diffuseur avec une coupe en angle démarrant à la moitié du tube et non pas sur toute la largeur du tube comme celui pour 2 temps. Les corps des versions 2 temps et 4 temps ne sont pas interchangeables et ne fonctionneront pas correctement si on les utilise avec le mauvais type de moteur.



Gicleurs de ralenti :

A la mise sur le marché, tous les carburateurs étaient équipés d'un gicleur démontable vissé dans la sous face du corps de carburateur. C'est toujours le cas pour les carburateurs type 2 temps, mais depuis 1968, pour les carburateurs type 4 temps cela a été remplacé par un gicleur serti dans le tunnel derrière la vis d'air de ralenti.

Le gicleur de ralenti démontable causait des problèmes avec certains moteurs 4 temps. L'aspiration à travers le gicleur depuis les 2 trous de sortie causait des problèmes de démarrage et de ralenti sur les motos avec une faible dépression dans la pipe d'admission. Cela pouvait provoquer un arrêt en phase de décélération, à cause d'un mélange trop pauvre. Le fait d'avoir placé le gicleur serti plus près des trous de sortie a pallié à ce problème. Le gicleur serti a un débit de 20cc/mn. Les carburateurs équipés avec le gicleur serti, gardent le filetage prévu pour le gicleur détachable.



Le gicleur détachable est frappé d'un nombre entre 15 et 200 qui indique son débit en cc/mn.

Gicleurs d'aiguille:

En 1969 furent mis sur le marché un nouveau gicleur d'aiguille, un nouveau support de gicleur d'aiguille et une nouvelle aiguille, mis au point spécifiquement pour les carburateurs 4 temps pour améliorer les performances à régime bas et moyen, les différences entre les deux séries sont :



	New	Old
Needle	2 21/32" (6.74cm) long - 2 identifying rings	2 9/32" (5.79cm) long - 1 identifying ring
Needle Jet	13/16" (2.06cm) long cross-drilled	11/16" (1.74cm) long
Jet Holder	7/8" (2.2cm) long	3/4" (1.9cm) long

Vérifier que les pièces dans votre carburateur correspondent bien à un "set" comme ci dessus. Un kit de conversion (622/235) est disponible pour mettre à jour avec les nouvelles pièces.

Les gicleurs 2 temps et 4 temps sont frappés pour indiquer leur taille en pouces de 0,105 à 0,125. Les gicleurs 4 temps ont un trou de passage d'air percé à travers la section hexagonale. Les gicleurs 2 temps ne sont pas percés.

Marquage des aiguilles :

Les aiguilles ont des marques soit en forme de bagues ou de lettres en haut au dessus des emplacements du clip. Toutes les aiguilles ont un diamètre constant jusqu'au haut de la section fuselée. Cette section fuselée aide à gérer le passage du gicleur d'aiguille au gicleur principal et varie en fonction du moteur ou de l'essence.



Markings	Where used	Part No:
1 inscribed ring	2 Stroke, 600 Series	622/063
2 inscribed rings or 'U1'	4 Stroke, 600/900 Series	622/124
3 inscribed rings or 'X'	2 Stroke, 900 Series	928/063
4 inscribed rings	Norton 850, Triumph 250cc	928/104
5 inscribed rings	Triumph T160	622/278
Y	Alcohol, 600 Series	622/099
Z	Alcohol, 900 Series	928/099

Boisseaux

Les boisseaux sont frappés de leur taille d'identification sur la face du dessous. Les marquages typiques sont 622 pour un carburateur série 600, 928 pour un carburateur série 900, un numéro MB qui est une marque de fonderie, et un numéro frappé de 2 à 5 indiquant la hauteur de la coupe du côté admission du boisseau.

L'angle de coupe gère la transition du circuit de ralenti au gicleur d'aiguille quand la moto est en route.

Les petites coupes enrichissent le mélange, les grandes coupes l'appauvrissent.



600 Series P/N	900 Series P/N	Stamped as	Height of cutaway
622/0602	928/0602	2	1/8" RICH
622/06025	928/06025	2 1/2	5/32"
622/0603	928/0603	3	3/16"
622/06035	928/06035	3 1/2	7/32"
622/0604	928/0604	4	1/4"
622/06045	928/06045	4 1/2	9/32"
622/0605	928/0605	5	5/16" LEAN

Les gicleurs principaux sont calibrés et numérotés en fonction du débit d'essence en cc/mn , numéro d'identification qui se trouve sur le côté . Les gicleurs ne peuvent pas être réalisés et doivent être changés si une taille plus grande est requise.

Pièces de rechange d'origine:

Beaucoup de pièces Amal sont faciles à copier mais difficiles à reproduire. La simplicité de réglage et l'usage approprié du carburateur reflètent la subtilité de la conception. Il existe beaucoup d'imitations grossières et de piètre qualité disponibles, faites avec des matériaux inadéquats et à usure rapide, ce qui créera des difficultés de réglage et d'usage du carburateur.

Toutes les pièces d'origine Amal sont maintenant emballées individuellement et scellées pour faciliter l'identification et sont garanties 12 mois à partir de la date d'achat.

Remontage du carburateur

Corps du carburateur :

- (a) Mettre un joint torique neuf à la vis de ralenti et remonter la vis.
- (b) Mettre un joint torique neuf à la vis d'air de ralenti. Visser la vis a fond puis la desserrer entre un tour 1/4 et un tour 1/2 comme réglage initial.
- (c) En utilisant la clé à gicleur Amal monter le gicleur d'aiguille dans le haut du porte gicleur et le serrer bloqué. Prendre garde à ne pas trop serrer les gicleurs en laiton qui peuvent se briser.
- (d) En utilisant la clé à gicleur Amal remonter le gicleur principal dans le bas du porte gicleur d'aiguille et le serrer bloqué.
- (e) Remonter cet ensemble en dessous du corps du carburateur et le serrer au couple de 10lb/ft (13,56Nm)
- (f) Sur les carburateurs pour 2 temps, remonter soigneusement le gicleur de ralenti en dessous du corps du carburateur.

La cuve:

- (a) Installer l'axe et le pointeau sur le flotteur et remonter l'ensemble dans la cuve.
- (b) mettre un joint neuf sur la cuve, enfiler les vis à travers les trous de la cuve et du joint pour aligner le joint s'assurer qu'aucune partie du joint ne vient interférer avec le mouvement du flotteur.
- (c) Mettre le corps sur la cuve en vérifiant le sens du montage et que le gicleur de ralenti (s'il y en a un) est aligné avec le logement prévu dans la cuve. S'assurer que l'ensemble flotteur/pointeau ne se déloge pas.
- (d) Serrer les vis de la cuve bloquées.
- (e) Installer le bouchon bas de cuve avec une rondelle fibre neuve.

Boisseau et couvercle.

- (a) Passer le câble de starter dans son trou du couvercle et fixer au câble le tube en laiton, le ressort et le volet de starter en alu. Comprimer le ressort et accrocher l'embout dans son logement en bas du volet de starter. Monter le volet dans le logement prévu du boisseau.
- (b) Passer le câble de starter dans son trou du couvercle et enfiler le ressort autour du câble. En comprimant le ressort, accrocher l'embout dans le logement du boisseau.
- (c) Assembler l'aiguille et son clip au cran qui convient de l'aiguille.
- (d) Comprimer le ressort du câble d'accélérateur pour le dégager sur un côté du boisseau. Mettre la pointe de l'aiguille dans le trou central du boisseau et tirer l'aiguille vers le bas de telle sorte que le clip vienne se loger dans le lamage circulaire du boisseau. Détendre doucement le ressort sans qu'il dérange l'aiguille et son clip.
- (e) Monter le boisseau dans le corps du carburateur en faisant attention que l'aiguille rentre bien dans le gicleur et ne reste pas sur le côté se dégageant alors de son clip. Engager l'ergot du boisseau dans la rainure du corps et descendez le tout en place.
- (f) S'assurer que le couvercle est tourné correctement avec le petit ergot du couvercle tourné vers l'arrière du carburateur et serrer bloquées les vis.
- (g) Ajuster la vis de ralenti pour qu'elle vienne juste buter sur le boisseau quand celui ci est fermé.
- (h) installer le joint torique dans son logement de la bride.
- (i) Ouvrir et fermer le boisseau pour être sûr que le boisseau coulisse sans point dur dans le corps et revient sèchement quand il est relâché.

Remise en place du carburateur :

Toujours remettre en place le carburateur complet avec la cuve et le couvercle assemblés au corps. La bride d'admission (culasse) et toute cale de réduction de chaleur doivent être minutieusement vérifiées et dressées pour s'assurer qu'elles sont plates.

Serrer le carburateur sur une bride déformée ou une cale gauchie augmente le risque d'une déformation du corps du carburateur et/ou de sa propre bride.

Les carburateurs Mark1 ne sont pas prévus pour supporter un serrage trop fort et peuvent se déformer si c'est le cas. Il est juste nécessaire de comprimer le joint torique pour assurer l'étanchéité à l'air. Quand le serrage est correct la bride du carburateur doit juste "toucher" la bride de la culasse. Des écrous Nylstop doivent toujours être utilisés pour fixer le carburateur à la culasse et doivent être serrés avec un couple maximum de 4lb.ft (5,4 N.m)

S'assurer que les câbles d'accélérateur et de starter peuvent jouer librement quand le réservoir de carburant est remis en place sur la moto et s'assurer que les mouvements du guidon ne perturbent pas les câbles.

Diagnostic et réparation :

Le carburateur est un des systèmes les plus fiables et accessibles sur une moto. Quand on soupçonne un carburateur de créer des problèmes, garder à l'esprit que des fuites d'air, une obstruction du circuit d'essence ou d'échappement, un mauvais réglage des soupapes, un mauvais point d'allumage, des guides de soupapes ou des segments usés peuvent tous influencer sur les performances du carburateur. Un allumage calé trop tôt ou trop tard peut produire des symptômes similaires à une défaillance du carburateur.