

# Carburateur Weber 32 DIR 4

## SCHEMA

### TABLEAU DES PRINCIPAUX ELEMENTS DE REGLAGE

#### DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

Marche normale

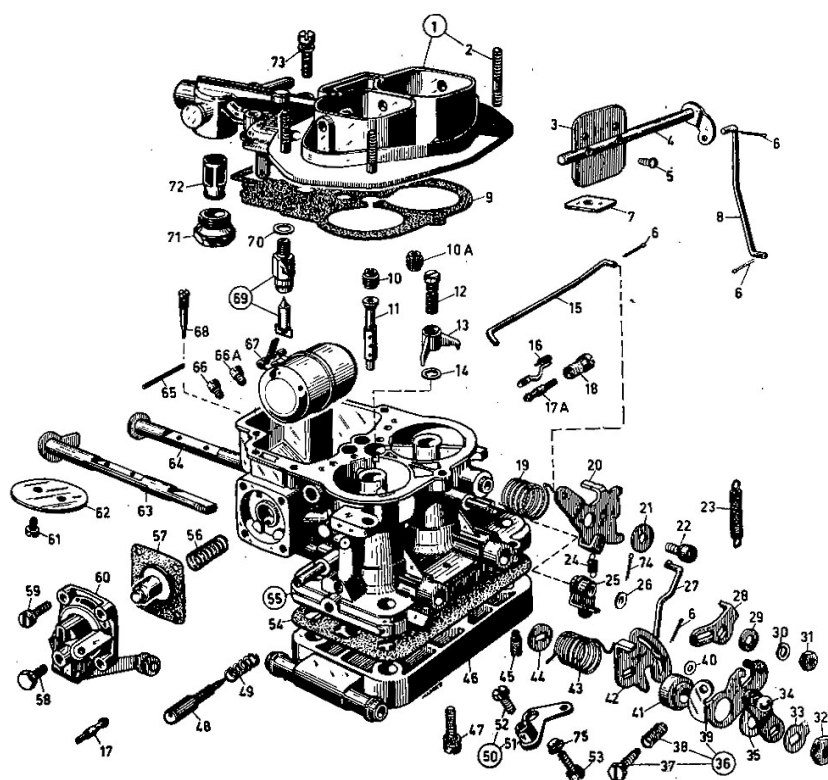
Ralenti et progression

Accélération

#### REGLAGE DU NIVEAU DE FLOTTEUR

#### REGLAGE DU RALENTI

## SCHEMA



<b>1</b>	Couvercle	<b>43</b>	Ressort rappel axe primaire
<b>3</b>	Volets de starter	<b>45</b>	Vis réglage papillon secondaire
<b>7</b>	Plaquette cache-poussière	<b>48</b>	Vis réglage mélange ralenti
<b>8</b>	Tirant commande starter	<b>49</b>	Ressort vis mélange ralenti
<b>9</b>	Joint couvercle carburateur	<b>50</b>	Levier renvoi commande starter
<b>10 A</b>	Vis air émulsion secondaire	<b>54</b>	Joint de bride de réchauffage
<b>11</b>	Tubes d'émulsion	<b>55</b>	Corps de carburateur
<b>12</b>	Clapet à bille Jet de pompe	<b>56</b>	Ressort de pompe
<b>13</b>	Gicleur de pompe	<b>57</b>	Membrane de pompe
<b>15</b>	Tirant commande levier starter	<b>62</b>	Papillons
<b>17</b>	Gicleur de ralenti primaire	<b>63</b>	Axe primaire
<b>17 A</b>	Gicleur de ralenti secondaire	<b>64</b>	Axe secondaire
<b>18</b>	Porte gicleur de ralenti	<b>65</b>	Axe de flotteur
<b>19</b>	Ressort levier commande starter	<b>66</b>	Gicleur principal primaire
<b>20</b>	Levier de commande starter	<b>66 A</b>	Gicleur principal secondaire
<b>25</b>	Levier commande axe volet starter	<b>67</b>	Flotteur
<b>27</b>	Tirant commande ralenti accéléré	<b>68</b>	Vis fermeture décharge pompe
<b>28</b>	Levier commande papillon secondaire	<b>69</b>	Pointeau complet
<b>34</b>	Levier commande papillons	<b>71</b>	Bouchon de filtre
<b>42</b>	Levier commande de ralenti accéléré	<b>72</b>	Tamis de filtre

## **TABLEAU DES PRINCIPAUX ELEMENTS DE REGLAGE**

	1er corps	2ème corps
Diffuseur	23	24
Gicleur principal	125	125
Automaticité	160	150
Gicleur de ralenti	50	60
Pointeau	1,75 mm	
Flotteur	11 g	
Niveau du flotteur	7 mm	
Ouverture positive	0,85 mm	

Jet de pompe : 0,40

Tubes émulseurs : F 9

La vis de réglage de la richesse du ralenti n'agit que sur le 1er corps

## **DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT**

Le carburateur WEBER 32 DIR 4 repères 204 puis 206 équipe le moteur 688-09 de la R8 S. Le type et le repère sont marqués sur le côté de l'embase du carburateur.

Carburateur inversé double-corps à ouvertures différenciées.

Commande manuelle du volet de départ à froid. Pompe de reprise.

Réchauffage par eau chaude du pied de carburateur.

### **Marche normale :**

Le carburant, par le pointeau passe dans la cuve où le flotteur qui s'articule sur son axe règle l'ouverture du pointeau afin d'assurer un niveau constant de liquide.

Le pointeau est relié à la languette du flotteur par le crochet de rappel.

Depuis la cuve et à travers les gicleurs principaux, le carburant arrive aux puits des tubes d'émulsion.

Mélangé avec l'air sortant des trous des émulseurs et provenant des gicleurs d'air à travers les tubes éjecteurs, le carburant aboutit à la zone de carburation constituée par les centreurs et les diffuseurs.

Le carburateur comporte un dispositif de suralimentation sur les deux conduits venant de la cuve.

Le carburant, dosé par la bague calibrée se mélange avec l'air provenant des trous calibrés.

Le mélange ainsi formé, à travers les conduits et les bagues calibrées est aspiré à travers les conduits du carburateur au moment du fonctionnement à régime élevé et à papillons complètement ouverts. En agissant sur le levier de commande papillons, l'appendice du secteur, monté fixe sur l'axe primaire accomplit d'abord une partie de course à vide et le papillon primaire s'ouvre à l'angle correspondant, alors que le papillon secondaire monté sur l'axe demeure fermé.

Ensuite l'appendice vient en contact avec l'appendice du levier libre, lequel, agissant sur le levier fait tourner l'axe secondaire jusqu'à l'ouverture totale et simultanée des deux papillons. Sur le levier libre est monté la vis de réglage ouverture du papillon primaire.

### **Ralenti et progression :**

Du puits de l'émulseur primaire, le carburant par le canal passe au gicleur de ralenti. Emulsionné par l'air provenant de la bague calibrée, passant dans le canal et le trou d'alimentation ralenti réglable par la vis, le carburant arrive dans le conduit primaire en val du papillon.

Le mélange arrive au conduit primaire également par les trous de progression placés en correspondance du papillon, ce qui permet un accroissement régulier de régime de rotation du moteur en partant du ralenti.

Lorsque vient à s'ouvrir le papillon secondaire, le carburant provenant du puits de l'émulseur secondaire, par le canal, passe au jet d'accompagnement.

### **Accélération :**

En fermant les papillons, le levier libère la membrane de pompe, laquelle sous l'action du ressort, aspire le carburant dans la cuve par la soupape à bille.

En ouvrant les papillons, par l'action de la came et du levier, la membrane injecte du carburant dans le conduit primaire en passant par le canal, la soupape et le gicleur de pompe. Les papillons étant complètement ouverts, la membrane sous l'action du ressort, accomplit un déplacement ultérieur qui prolonge l'injection de carburant dans le conduit primaire du carburateur.

L'excès de carburant injecté par la pompe de reprise fait retour à la cuve par le canal et la bague calibrée.

## **REGLAGE DU NIVEAU DE FLOTTEUR**

### **Suivre scrupuleusement les instructions suivantes :**

S'assurer que le flotteur a le poids prescrit, qu'il n'est pas percé et ne présente aucune bosse ou déformation et qu'il peut pivoter librement sur son axe.

S'assurer que le pointeau est bien vissé dans son logement et que la bille du dispositif amortisseur incorporée au pointeau n'est pas bloquée.

Tenir le couvercle carburateur en position verticale de telle manière que le poids du flotteur, tout en assurant la fermeture du pointeau, ne fasse pas rentrer la bille à l'intérieur du pointeau.

Le couvercle du carburateur étant vertical et la languette du flotteur en léger contact avec la bille du pointeau, le flotteur doit se trouver écarté de 7 mm sur la surface du couvercle avec le joint monté et bien adhérent au plan même.

La mise à niveau accomplie, vérifier que la course du flotteur est de 8 mm et, si nécessaire, modifier la position de l'appendice.

Vérifier que le crochet de rappel du pointeau permet à ce dernier de jouer librement dans son siège.

Dans le cas où le flotteur ne serait pas à la cote voulue, modifier la position des languettes du flotteur jusqu'à ce qu'elle soit atteinte, en ayant soin que la languette soit perpendiculaire à

l'axe du pointeau et qu'elle ne présente aucune trace d'usure anormale pouvant empêcher le libre mouvement du pointeau. Monter enfin le couvercle du carburateur en s'assurant que le flotteur est bien libre dans son mouvement, sans frictions contre les parois de la cuve.

**Nota.** - La vérification du niveau de flotteur doit être effectuée à chaque fois que l'on procède au remplacement du flotteur ou du pointeau. Dans ce dernier cas, il faut également remplacer le joint d'étanchéité.

### **REGLAGE DU RALENTI**

Valeur du ralenti : 650 +/- 25 trs / min

Tourner la vis d'ouverture du papillon des gaz pour obtenir une vitesse de rotation du moteur de 650 trs / min environ.

Tourner la vis de richesse jusqu'à ce que le régime moteur atteigne le maximum possible.

Répéter ces deux opérations jusqu'à ce que la vitesse de rotation maximum possible, en tournant la vis de richesse, soit comprise entre 650 et 675 trs / min.

### **Important**

Visser ensuite la vis de richesse afin d'appauvrir le mélange et obtenir une baisse de la vitesse de rotation de 20 à 25 trs / min sans nuire à la régularité du moteur.

Vérifier ensuite qu la vitesse de rotation est toujours comprise entre 625 et 675 trs / min.