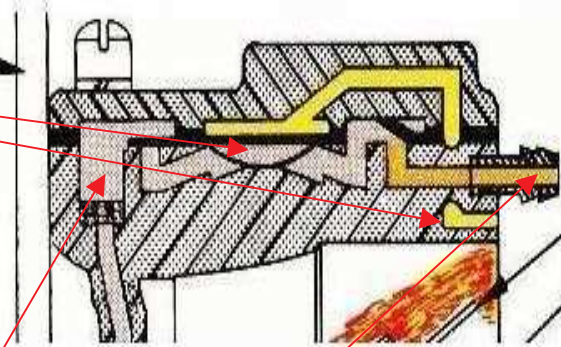


FONCTIONNEMENT ET REGLAGE DU CARBURATEUR A MEMBRANE

Dans la partie supérieure vous apercevez la membrane de pompe fonctionnant par impulsion. Cette chambre est commandée par le circuit d'impulsion passant par la bride du carburateur, elle est en contact avec le carter du moteur, le changement de pression produit par le mouvement du piston commande la pompe et l'oblige alors à travailler en fonction de la vitesse du moteur. Par cette action le carburant est pompé et refoulé jusqu'à la soupape à pointeau, (partie inférieure du carburateur) en passant au travers d'une crépine qui fait office de filtre.



arrivée d'essence

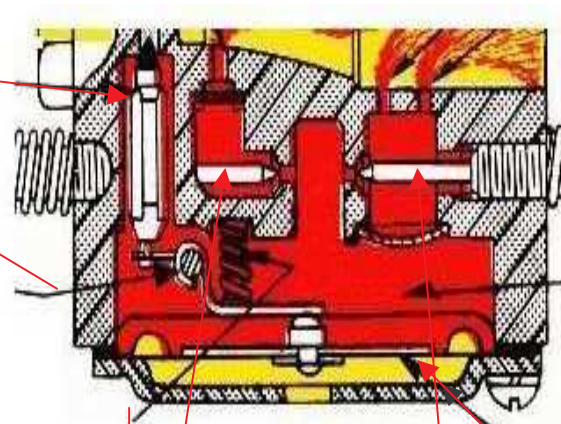
Les pannes.

Le conduit d'impulsion bouché du fait d'une dégradation du joint intermédiaire carburateur carter ou autre.

Usure de la membrane d'impulsion et ou des clapets d'aspiration et de refoulement.

Crépine de passage entre la chambre d'impulsion et le pointeau obstruée.

Le pointeau est relié à la membrane de réglage par le levier de réglage d'admission. L'espace en dessous de la membrane est en contact avec l'air extérieur. Le mouvement du piston crée une dépression dans le venturi provoquant un courant d'air et une aspiration de l'essence, en même temps le pointeau est libéré de son logement et le carburant coule dans la chambre de membrane.



ressort
vis de ralenti

membrane
vis de richesse

Les pannes.

Défaut d'étanchéité du pointeau.

Mauvais réglage de l'ouverture du pointeau.

Membrane défectueuse.

Réglage du carburateur à membrane

Avant de bidouiller votre carburateur vérifiez que la panne n'a pas une autre origine sur le site lg.motoculture. ([Voir le lien moteur 2 T et la page dépannage pour vous aider](#)).

Pour le réglage du carburateur, si vous pratiquez cette opération sur une tronçonneuse, je vous conseille de l'effectuer sans la chaîne, par mesure de précaution.



vous avez 3 vis pour exécuter l'opération

La vis H pour le régime maxi

La vis L pour le régime mini

La vis de butée pour stabiliser le ralenti

Les réglages de base sont :

H dévissée de 1 tour

L dévissée de 1 tour.

La vis de butée à moitié

Dans ces positions votre moteur doit démarrer.

Finir le réglage :

Le réglage de la vis H se fait au son. Vous mettez votre moteur en accélération maxi et au bruit vous réglez la vis.

A partir du réglage de base la finition se trouve à plus ou moins 1/4 de tour. *Donc entre 3/4 et 1 tour 1/4. Plus vous vissez plus le moteur monte en régime*

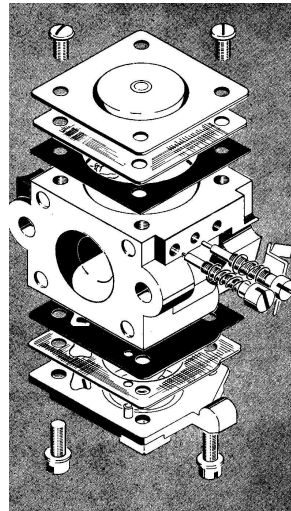
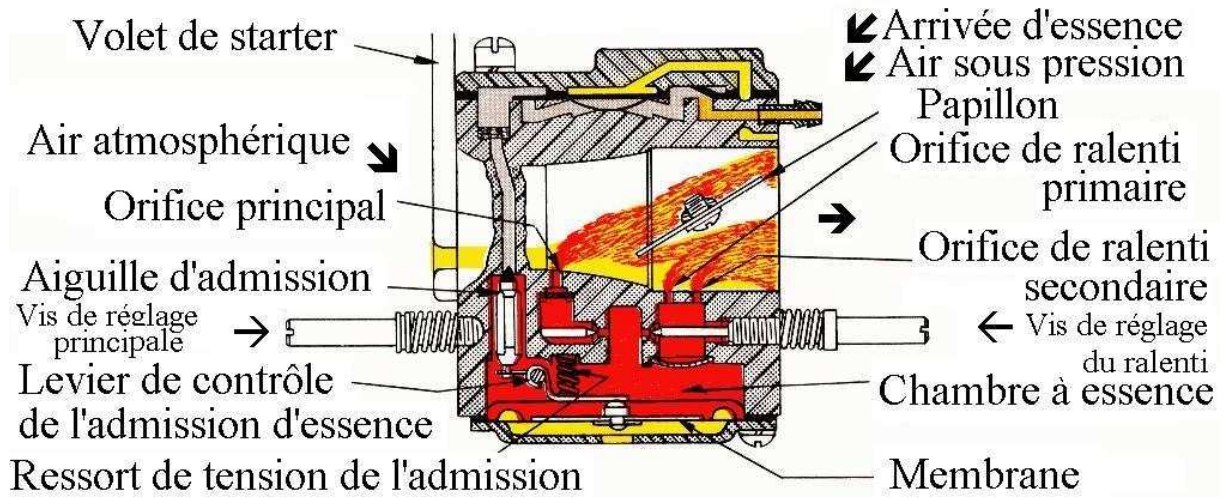
Le moteur ne doit pas s'emballer vous devez trouver l'équilibre entre le son aigu et un son pétaradant, on dit que le moteur fonctionne comme un 4 T.

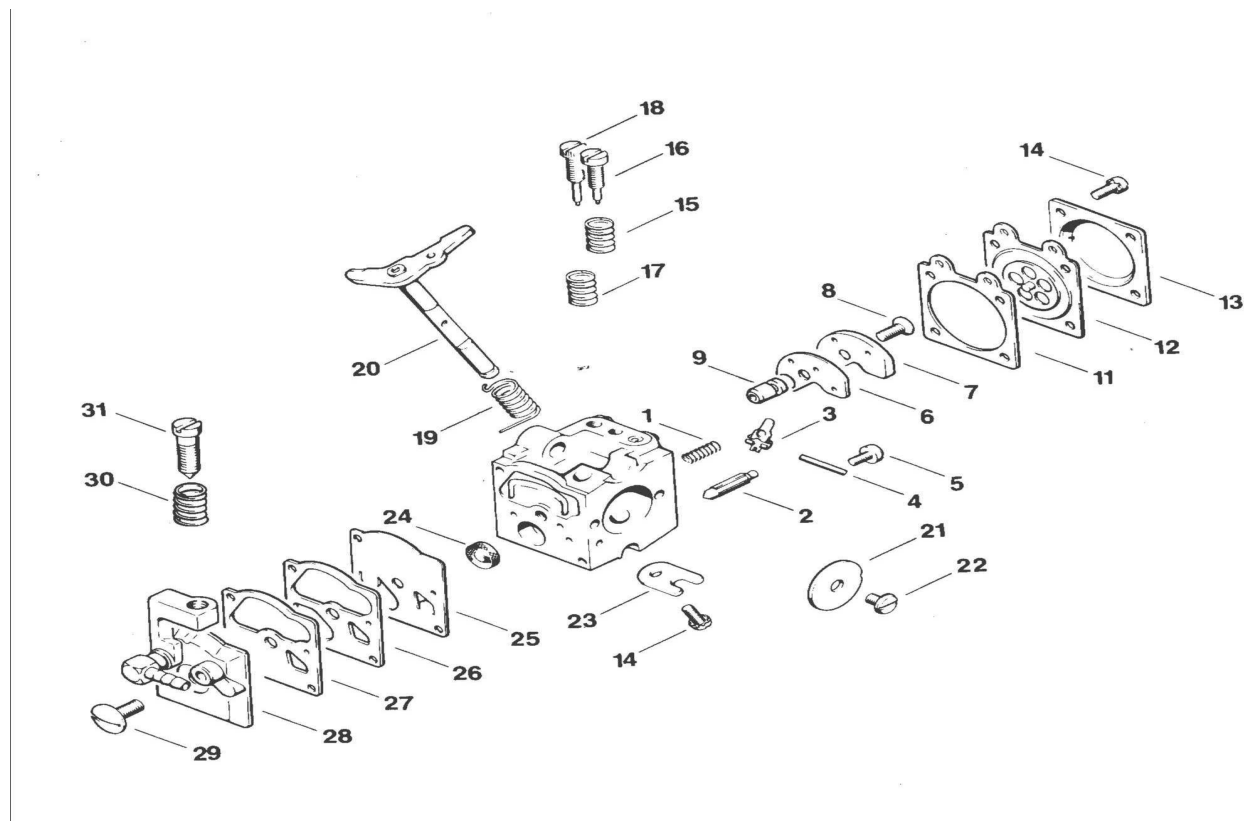
ATTENTION CE REGLAGE DOIT ETRE PRECIS UN REGIME TROP ELEVE PEUT ENTRAINER UN SERRAGE DU MOTEUR.

Une fois ce réglage effectué, vous réglez la vis L de façon que entre le régime ralenti et l'accélération le moteur reprenne franchement des tours.

Ces opérations terminées, vous pouvez remonter votre outil, et finir le réglage du ralenti avec la vis de butée, de façon que au ralenti l'outil ne soit pas entraîné.

Quelques croquis !!





1-ressort/2-pointeau d'admission d'essence/3-levier de réglage d'admission/4axe/5-vis/6-joint/7-disque circulaire/8-vis/9-gicleur de soupape/11-joint/12-membrane de réglage/13-couvercle/14-vis/15-ressort/16-vis de réglage du ralenti/17-ressort/18-vis de réglage principale/19-ressort de rappel/20-arbre du papillon/21-soupape à papillon/22-vis/23-plaque de guidage/24-tamis/25-membrane de pompe/26-joint/27membrane de la chambre d'aspiration/28-couvercle/29-vis/30-ressort/31-vois de butée de ralenti