



Synchronisation injection FZ6

1. Matériel.

-jeu de clé BTR -petit tournevis cruciforme -petit tournevis plat -un dépressiomètre pour moteur 4 cylindres avec embouts

2. Mode opératoire.

- a) Faire chauffer la moto pour que le moteur arrive à sa température normale de fonctionnement.
- b) Démontage des dessus de carénage gauche et droit avec une clé BTR et un petit tournevis cruciforme puis dévisser les vis de fixation du réservoir avec une clé BTR.



Le numérotage des cylindres est effectué de la gauche vers la droite (pilote sur la moto) : cylindre n°1 côté levier d'embrayage et n°4 côté levier de frein avant.

La méthode :

- o Vous devez démonter les vis de fixation à l'avant de la boîte à air, débrancher toutes les durits arrivant sur la boîte à air (1 en bas à gauche, 3 à l'arrière et 1 en bas à droite).
- o Desserrer légèrement les colliers sur les manchons d'accouplement au niveau des boîtiers de papillon (sous la boîte à air) et soulever la boîte à air.
- o Regarder sur quelle pipe d'admission se fixe chaque tuyau et le repérer (avec un feutre indélébile)
- o Remboîter les manchons d'accouplement sur les corps de papillon, resserrer les colliers.
- o Rebrancher les durits sans en oublier
- o Refixer la boîte à air avec les vis.



Durits pour les cylindres 1&2 Durits pour les cylindres 3&4



Petite astuce : la durit du côté gauche (pilote sur la moto) la plus courte est théoriquement celle du cylindre n°2 et la plus courte sur le côté droit est théoriquement celle du cylindre n°3.

- o Enlever les bouchons des durits
- o Raccorder le dépressiomètre



Contrôle et réglages avec moteur en marche.

Le réglage du ralenti doit être fait moteur chaud et le régime de ralenti doit se situer entre 1250 et 1350 tr/min (mettre l'afficheur du compteur en position tachymètre).

Le réglage s'effectue par la vis cerclée en rouge sur la photo ci-dessus (rotation sens horaire = augmentation du régime de ralenti).

Une fois le ralenti réglé correctement, on peut contrôler la dépression qui règne dans chaque pipe d'admission :

- Cette dépression doit être égale à 218mmHg (se prononce millimètre mercure) ou 29 kPa (kiloPascal) pour chaque pipe d'admission.
- La différence de dépression entre deux pipes d'admission ne doit pas excéder 10mmHg ou 1,33 kPa.

Attention : régler la précision de lecture avec les vis sur les manomètres (en vert) pour que les aiguilles frétilent très légèrement.



Contrôle des dépressions : cylindre n°1 désynchronisé

Le réglage des dépressions dans les pipes d'admission se fait par le biais des vis repérées de 1 à 4 sur le boîtier derrière la boîte à air.

Pour ajuster le carburateur n°1, tourner la vis n°1 jusqu'à ce que la dépression soit correcte :



Réglage de la dépression du cylindre n°1



Lecture sur le cadran du manomètre : dépression légèrement trop forte (23 cmHg)

LE CYLINDRE N°1 SERT DE REFERENCE POUR LE CONTRÔLE DES AUTRES DEPRESSIONS

Donner un ou deux petits coups de gaz, valider la dépression n°1 puis faites de même pour les autres cylindres dans l'ordre croissant.

Si le régime de ralenti a changé à la fin de la synchronisation de la rampe de carburateurs, régler de nouveau le ralenti et répéter l'opération de synchronisation jusqu'à ce que tous les paramètres soient corrects.

La bonne synchronisation des carburateurs se traduit par :

- . un ralenti très stable
- . un bruit d'échappement continu et monocorde
- . des reprises franches

Vidéo au format Quick Time : [Résultat final.MOV](#)