

Synchronisation injection FZ6

J'ai fait la synchro de ma belle et comptais vous faire partager cette opération.

J'ai aussi voulu faire un petit CR (très rapide à la fin du CR pour la synchro) concernant le Carbtune (le dépressiomètre quoi).

J'espère que ça va en éclairer plus d'un, et que mon post pourra servir.

A préciser que le présent tuto est fait pour les FZ6 (S ou N, c'est pareil) de 2004 à 2007.

Introduction :

La synchronisation de l'injection du FZ6, doit être faite sur cette moto tous les 10 000 km, ou lorsque le besoin s'en fait sentir.

C'est le cas lorsque la moto commence à tourner un peu moins rond (Je ne parle pas du ralenti qui varie beaucoup sur cette moto, mais bien de « trous » au ralenti), que l'on perd un peu de puissance, que les réactions sont plus bovines...

Bref, la moto perd de sa superbe. Il arrive parfois qu'elle consomme un peu plus...

Ces symptômes sont présent sur ma FZ6 S 2006 de 27 000 km, donc, au boulot !

Caractéristiques de la révision

Temps : 30 minutes

Difficulté : facile

Outils nécessaires



un dépressiomètre à 4 entrées (pour les 4 cylindres)

un tournevis plat (réglage des pipes)

un tournevis cruciforme (réglage ralenti)

la clef de contact (dépose de la selle)

une clé à cliquet de 10 (dépose réservoir)

un jeu de clés allen pour avoir la bonne taille (dépose réservoir)

une binouze (récompense)

Révision

Pour commencer, on va monter le dépressiomètre. Pour ma part, c'est un carbtune pro 4 entrées.

Le voici a peine sorti de son emballage :



Il est constitué du dépressiomètre, de 4 tuyaux, de 8 embouts (4 de chaque taille), d'un rilsan, d'un tuyau transparent (je sais pas à quoi ça sert...) et d'une notice.

Avant de commencer, certains préconisent de mettre un coup de WD40 dans chaque entrée. Perso, j'ai trouvé que la lecture devenait difficile. Je préconiserai donc plutôt une goutte d'huile, pas usagée hein...

Bref, après cette petite opération, on branche les 4 tuyaux sur les 4 entrées, on met le rilsan sur l'attache du haut du dépressiomètre, et on l'attache au guidon (gauche, pas droit, sinon vous aurez l'air fin quand vous tournerez la poignée...).

Pour moi, c'est ma mère qui a servi de guidon et qui a tenu le carbture...

A noter qu'il faut absolument que le dépressiomètre soit bien à la verticale pour ne pas fausser les mesures.

On prend ensuite les embouts correspondants (moi j'ai pris ceux de 6, soit les plus petits), que l'on branche sur les tuyaux (côté vis à l'extérieur). Regardez sur la photo du carbture pour avoir une idée de comment ça se met.

Attention à ne pas faire tomber les petits joints des côtés filetés des embouts...

On dépose ensuite la selle (avec la clef de contact, je vais pas vous apprendre 😊).

Après, on soulève le réservoir.



Simple, on dévisse l'écrou de 10 comme sur la photo, puis les deux vis BTR (ne pas oublier les rondelles) au niveau du cadre.

Il n'y a plus qu'à soulever un peu le réservoir et à le mettre en équilibre (plus ou moins précaire...) sur la boîte à air et son attache (où se trouvait l'écrou de 10).



Attention à ne pas trop tirer dessus sous peine de devoir rebrancher les câbles de la pompe à essence ainsi que les durites de trop plein... Pour éviter des rayures, vous pouvez poser un chiffon entre l'attache et le réservoir... C'est toujours ça de pris...

On découvre ainsi tout ce petit monde (vu de la gauche de la moto quand le conducteur est dessus):



Entouré en rouge, vous avez la vis de réglage du ralenti, en bleu, les vis de réglage des pipes d'admission (ce qui nous intéresse), et en vert, les durites (bouchées) de dépression des cylindres 1 et 2. A noter que les durites de dépression des cylindres 3 et 4 sont placées de la même manière mais de l'autre côté de la moto (donc à droite).

Il faut donc enlever les bouchons des durites. En général, on choppe la durite pour l'immobiliser, et on tire sur le bouchon... C'est censé venir. Sinon, c'est à la pince que ça se fait... Ne tirez surtout pas directement sur les durites sous peine de les débrancher de la rampe d'injection... Ce serait con de devoir virer réservoir et boîte à air pour les rebrancher, alors que le but de ce tuto est de faire les choses simplement...

Bref, après avoir enlevé les bouchons, on branche les embouts des tuyaux sur les durites de dépression.



Je rappelle que les durites de gauche (quand on est sur la moto et dans le bon sens...) sont pour les cylindres 1 et 2, et que celles de droite sont pour les 3 et 4. Pour différencier le 1 du 2, et le 3 du 4, il y a un petit marquage sur les durites.



Celles ayant une marque rouge (les plus longues a priori) sont pour les cylindres 1 et 4. Les autres pour les 2 et 3.

Pour résumer :

Cylindre 1 : gauche + marquage rouge
Cylindre 2 : gauche + pas de marquage
Cylindre 3 : droite + pas de marquage
Cylindre 4 : droite + marquage rouge.

Bien entendu, c'est le côté fileté des embouts qui doit rentrer dans les durits de dépression. Ne pas oublier le joint qui doit rester sur chaque côté fileté des embouts !!

Une fois tout ceci branché, on démarre le moteur, et on le laisse monter à sa température de fonctionnement. On peut aussi vérifier qu'il n'y a pas de fuite d'air au niveau de nos raccordements, en étalant un peu d'huile dessus par exemple (PAS de savon). Si vous n'avez pas d'huile, prenez vos doigts. Evitez de donner des coups de gaz pour chauffer votre belle... Ce n'est pas recommandé dans cette situation.

Au passage, vous avez vu, c'est marrant de voir l'activité des cylindres et des pistons 😊 !

Oui, les dépressions sont le reflet des phases de cycle moteur de chaque cylindre... Lorsque la dépression est la plus haute, c'est l'admission, lorsqu'elle est basse, c'est l'échappement... Enfin je m'égare... Retour à nos cylindres !

On règle ensuite avec le tournevis cruciforme le ralenti à 1250 trs/min (plus ou moins 100 trs/min). Ce dernier doit donc osciller entre 1140 et 1360 maxi si vous utilisez le compte tour de la moto (vous avez remarqué à quel point notre ralenti est régulier...)

On obtient ça :



Les segments que j'ai tracé représentent la plage de variation des dépressions.

Il faut savoir que les photos prises ci-dessus ne représentent pas grand-chose, car les valeurs de dépression changent très rapidement (moins si vous avez mis de l'huile, mais j'ai été con, j'ai choisi le WD40... on se refait pas...)

Vous devez donc prendre une fourchette de valeur. Chaque cylindre est censé avoir une valeur moyenne de 218 mmHg.

Vous avez donc la mesure de vos 4 dépressions. En plus de la condition précédemment citée, la différence entre le plus bas des cylindres et le plus haut ne doit pas excéder 10mmHg.

J'ai donc un bon gratuit pour un réglage des cylindres 2 et 3... Eventuellement le 4 aussi d'ailleurs... Pis bon, on fera le 1 aussi.

Il faut que je vous informe d'un truc. Vous avez 4 vis de réglage. Les numéros de cylindre s'y rapportant sont notés dessus (enfin à côté quoi...)

Les 4 cylindres se règlent indépendamment, contrairement à certaines motos (Z750 par exemple). Donc, pas de cirque du style « je règle le 1 et le 2, le 3 et le 4 puis les couples 1-2 et 3-4 ». Vous réglez tranquillement chaque cylindre avec le tournevis plat, de manière à avoir la bonne valeur par rapport aux autres. Attention, il faut vraisemblablement soulever un peu le réservoir pour accéder aux vis de réglage... C'est mieux si le plein n'est pas fait... Sinon, ça muscle les bras (Je sais, j'ai fait la connerie...).

Autre truc important à savoir : si vous arrivez en butée de votre vis de réglage pour un cylindre, pas la peine de forcer comme un taré. Mieux vaut ne pas atteindre la valeur de 218 mmHg, mais avoir des valeurs similaires pour les 4 cylindres, que l'inverse ! Réglez donc vos cylindres à une dépression un peu moindre, mais de manière parfaitement synchronisée...

Une fois que le réglage vous satisfait, un ou deux très petits coups de gaz (vous verrez, les dépressions grimpent très très vite dans ce cas) pour s'assurer qu'on revient bien aux bonnes valeurs, et on coupe.

On laisse refroidir un peu, puis on re-teste vite fait. Normalement, vous devez voir (et surtout entendre) une différence entre le avant réglage, et le après réglage. Si tel n'est pas le cas, c'est que ça n'était pas vraiment nécessaire... Mais ça ne fait jamais de mal...

Voilà mon réglage :



Bref, j'espère en avoir aidé quelques-uns.

Pour ma part, j'attends 3000km pour la révision des 30 000. Je pense faire plus qu'une simple révision, car Je ne sais pas ce qui a été fait avant par l'ancien proprio. Je ferai donc :

- purge des liquides de frein + changement durites (... l'a pas été changé a priori)
- vidange + changement filtre à huile
- vidange huile de fourche
- changement filtre à air (K&N powaaa !) si besoin
- jeu aux soupapes
- purge du liquide de refroidissement
- réglage / changement du tendeur de distribution si besoin
- vérification de tous les câbles et graissage
- vérification des roulements et graissage
- vérification des axes et graissage
- changement du carter d'alternateur (que le précédent proprio a frotté)
- tension / nettoyage / graissage chaîne
- vérification / nettoyage / changement des bougies

Je pense que c'est à peu près tout. Donc, si ce tuto vous a plu, j'en sortirai quelques uns lors de ma révision.

Voilà voilà... Bon courage si vous vous y mettez... J'espère encore une fois que ça vous aidera.

V à tous, et merci de m'avoir lu!