

QUEL PIGNON ET QUELLE COURONNE CHOISIR

Selon vos envies, vous avez 2 options possibles sur votre pocket:

- Avoir de la puissance au démarrage, de la reprise en sortie de virage, mais vous perdrez en vitesse de pointe.
- Avoir moins de puissance au démarrage, devoir aborder les virages plus vite, mais gagner en vitesse de pointe.

Il faut savoir qu'avec un pocket équipé origine, on ne peut pas avoir les 2!

Option 1

Pignon 6 dents à l'avant, couronne de 68 à 80 dents à l'arrière. Plus le nombre de dents de la couronne arrière est important, plus vous aurez de couple au démarrage.

Option 2

Pignon de 7, 8, 9 dents à l'avant, couronne de 68 à 64 dents à l'arrière. Il faut savoir que 9 dents devant et 64 derrière, vous serez le dernier à démarrer, mais vous les gratterez tous un fois lancé!

Evitez ce type de montage si vous ne roulez pas sur circuit fermé, car sur un parking, vous allez vite vous ennuyer, car vous n'aurez pas le temps de monter dans les tours!

QUEL TYPE DE RESSORTS RACING POUR EMBRAYAGE CHOISIR

Si votre moteur est un 49cc, choisissez les ressorts racing durs. Vous devrez monter dans les tours avant que l'embrayage s'enclenche, vous aurez donc plus de puissance au démarrage.

INUTILE DE LES MONTER SUR UN 47CC, CELA FERAIT PIRE QU'AVEC LES RESSORTS ORIGINE!

Si votre moteur est un 47cc, choisissez les ressorts racing mi-durs, votre moteur aura besoin de moins de puissance pour faire coller l'embrayage.

POUR QUE VOTRE EMBRAYAGE DURE PLUS DE 10 MINUTES

Pour ne pas brûler votre embrayage au bout de 10 minutes, suivez ces quelques conseils:

- Ne démarrez jamais moteur froid, faites-le chauffer au moins 2 minutes au ralenti
- Accélérez franchement au démarrage, mais pas trop quand-même, car attention au stunt involontaire!
- Une fois lancé, ne faites pas de vroom-vroom avec l'accélérateur, décélérez au dernier moment avant le freinage.

Il faut savoir que les vroom-vroom sont la cause principale de la durée de vie réduite de votre embrayage. Ça n'est pas l'embrayage qui est de la camelote, c'est votre façon de rouler! En plus, les vroom-vroom, ça ne sert strictement à rien, mis-à-part incommoder tout le quartier!

COMMENT SE SERVIR DU LANCEUR

Petite astuce pour éviter que votre lanceur ne casse aux premiers coups de tirage, ce qui arrive souvent, et c'est toujours de la faute au vendeur, qui vous a vendu un lanceur de mauvaise qualité! Pour démarrer votre pocket, surtout à froid, tirez quelques petits coups de ficelle jusqu'à ce que vous entendiez que le piston est bien en haut dans le cylindre. C'est alors que vous pourrez tirer un coup sec, mais sans jamais aller au bout de la ficelle, car si ça n'est pas la ficelle qui casse, c'est le ressort. En effet, si votre piston est en bas du cylindre, la ficelle et la noix de lanceur en plastique doivent absorber toute la compression du moteur, et c'est souvent fatal. En plus, le moteur a peu de chances de démarrer en une seule compression, et vous terminez la course de votre ficelle lorsque le piston est en bas! Votre machine n'aura donc pas démarré, mais vous aurez quand-même réussi à casser soit la ficelle, soit le ressort, soit la noix de lanceur!

COMMENT REGLER UN EMBRAYAGE RACING REGLABLE

Il n'y a pas de règle précise en la matière, cela dépend de votre choix, mais respectez quand-même les réglages mini ou maxi suivants:

- Un serrage trop fort des ressorts, que ce soit sur un 47 ou un 49cc, vous donnera un démarrage poussif, des reprises presque nulles, et un embrayage brûlé en moins de 5 minutes.
- Pour un 49cc, le réglage sera plutôt dur, mais faites plusieurs essais en démarrant franchement, jusqu'à obtenir un collage franc à mi-régime.
- Pour un 47cc, le réglage sera mi-dur, et faites aussi plusieurs essais jusqu'à un collage franc à mi-régime.

Pour ne pas brûler votre embrayage au bout de 10 minutes, même bien réglé, suivez ces quelques conseils:

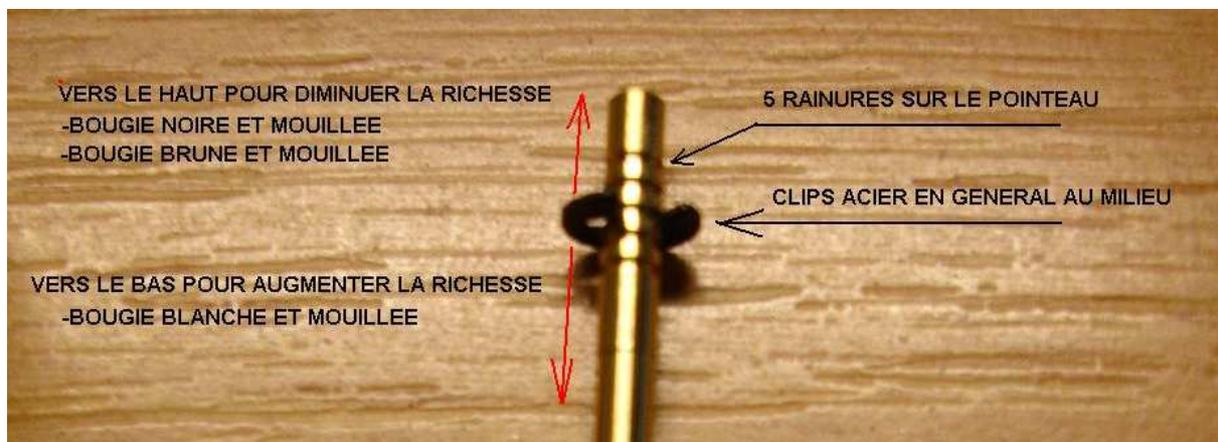
- Ne démarrez jamais moteur froid, faites-le chauffer au moins 2 minutes au ralenti
- Accélérez franchement au démarrage, mais pas trop quand-même, car attention au stunt involontaire!
- Une fois lancé, ne faites pas de vroom-vroom avec l'accélérateur, décélérez au dernier moment avant le freinage.

COMMENT REGLER SON CARBU ORIGINE

- Si votre bougie est noire et mouillée: trop riche
- Si votre bougie est brun foncé et mouillée: encore trop riche
- Si votre bougie est brun foncé et sèche: ne touchez à rien, c'est bon
- Si votre bougie est blanche et mouillée: trop pauvre, attention au serrage!

Déplacer le clip sur le pointeau selon vos besoins, mais ne le faites qu'un cran à la fois, et faites des essais, vérifiez et nettoyez votre bougie après chaque essai, car le changement de couleur vous indiquera le bon réglage!

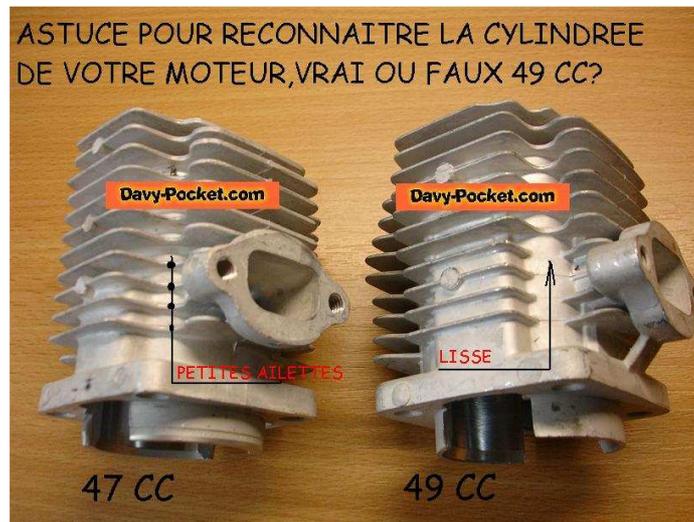
Cette opération est à faire minutieusement après avoir bien sûr démonté le carbu.



COMMENT RECONNAITRE UN 47CC D'UN 49CC

Comment reconnaître votre moteur sans le démonter?

Les chiffres estampillés sur les moteurs sont faux, la patte sous le collecteur d'échappement aussi. Le seul moyen actuel à peu près fiable, c'est la photo ci-dessous!



MONTAGE DE LA CALE D'AVANCE A L'ALLUMAGE

La cale d'avance à l'allumage permet de décaler de 10° l'avance à l'étincelle de la bougie, permettant une meilleure explosion du mélange air-essence avant la fin de la course du piston, entraînant une meilleure combustion et ainsi une meilleure accélération à tous les régimes du moteur.

MONTAGE DE LA CALE D'AVANCE

Démonter le lanceur

Démonter la vis centrale du volant magnétique

Démonter la bobine d'allumage

A l'aide d'un arrache-moyeu, enlever doucement le volant magnétique de son axe conique. Cette opération doit être faite avec le plus grand soin, pour ne pas casser l'alliage alu du volant magnétique.

Enlever la cale se trouvant dans la rainure de l'arbre du vilebrequin.

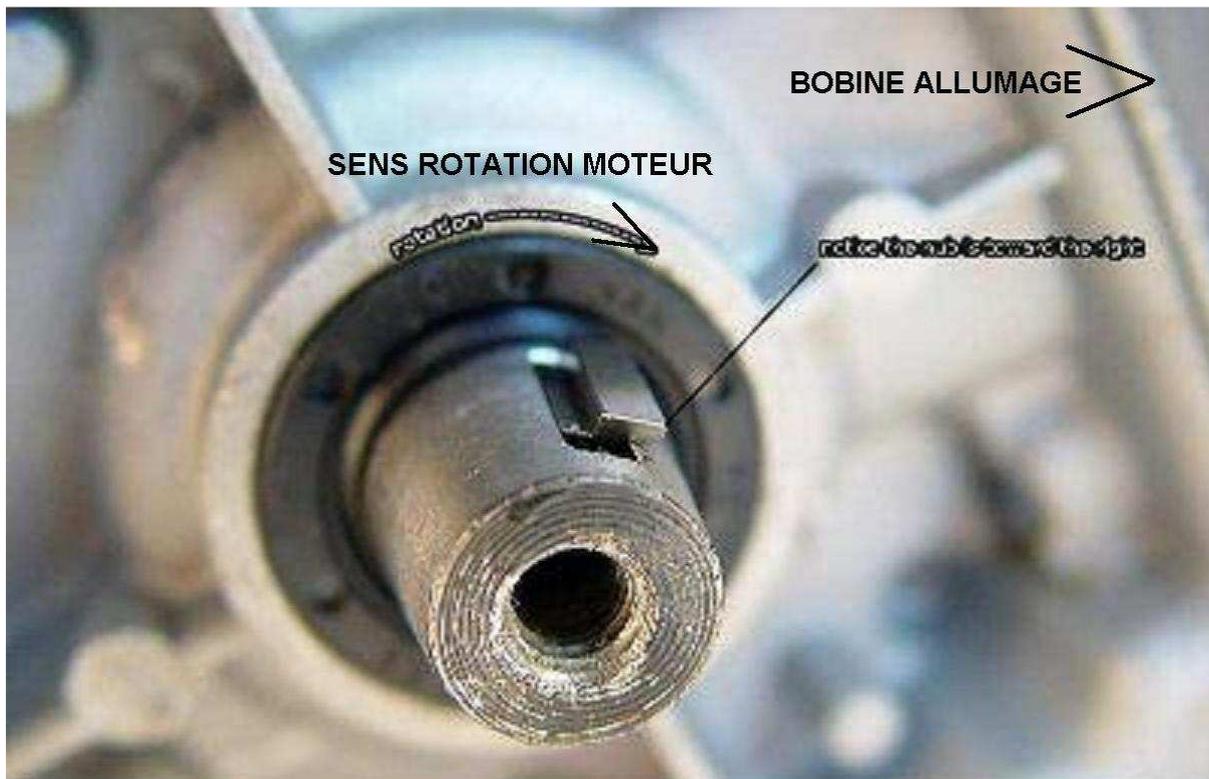
La remplacer par la nouvelle cale. Il est possible que la nouvelle cale ne rentre pas bien dans la rainure de l'axe. Il faut donc limer la partie arrondie jusqu'à ce qu'elle rentre parfaitement dans la rainure, en gardant toujours la même forme arrondie. La partie droite de la cale doit être positionnée vers l'avant du moteur, côté bobine d'allumage (voir photo)

Remonter le volant magnétique, et si besoin est, limer aussi de façon bien droite cette partie de la cale d'avance, afin qu'elle s'ajuste bien dans la fente de positionnement dans le volant magnétique.

Reserrer la vis de maintien du volant sur l'axe de vilebrequin.

Remonter la bobine d'allumage et le lanceur. Les stators de la bobine doivent être à 0,2/0,3 mm des aimants du volant magnétique, mais pas toucher les aimants.

Votre pocket est maintenant prêt à partir. Cette opération de pose de la cale est une opération délicate. Prenez donc tout votre temps, limez la cale en plusieurs fois en la présentant à chaque fois dans la rainure. Trop de jeu conduira à un mauvais fonctionnement de l'allumage.



RODAGE

Question:

J'aurai voulu savoir si un rodage était obligatoire pour une pocketbike neuve ? Je me suis dis que c'était un petit moteur et que ce n'était pas nécessaire. J'ai eu raison ou pas ?

Réponse:

Le rodage est indispensable, et encore plus pour un petit moteur 2T ! Surtout si on veut un moteur qui tourne bien et qui dure longtemps !

Mélange:

Essence SP 98oct, huile synthétique 2T fine (du type Motul 800 racing).

Rodage:

Mélange à 3% d'huile pendant deux réservoirs pleins au minimum.

Préchauffer le moteur, pocketbike sur sa béquille, avant de rouler. Ne jamais rouler longtemps à fond. Pousser des petites pointes et redescendre tout de suite avec les tours moteurs. Laisser refroidir un peu le moteur régulièrement avant de rouler à nouveau (toutes les 3 ou 4 minutes environs) pour éviter la surchauffe.

Une fois le rodage terminé (après 2 pleins), utiliser une mélange 2,3% pour un moteur à air et 2,1% pour un moteur à eau.

Continuer à toujours préchauffer le moteur avant de rouler.

Eviter de rouler plus de 15 minutes d'affilée avec un moteur à air. Les moteurs à eau peuvent rouler plus longtemps.

CHAINE, PIGNONS, ETC ...

Question :

Je voudrais savoir si détendre la chaîne fait perdre de la vitesse ?

Réponse:

Non, une chaîne trop détendue ne ralentit pas la pocketbike, mais il y a risque de déraillement de la chaîne et usure prématurée du pignon, de la couronne et de la chaîne.

Par contre, une chaîne trop tendue peu ralentir la pocketbike.
Et surtout cela abîme encore plus le pignon, la couronne et la chaîne.

Tension optimale de la chaîne:

Débattement (jeu) vertical de la chaîne à mi-distance entre le pignon et la couronne: 1cm.

Et toujours très bien graisser la chaîne !

Question:

Bien réglée au départ, ma chaîne est tendue après 10min, est-ce normal ?

Réponse:

Si ta chaîne se tend pendant que tu roules, c'est que ta roue arrière n'est pas parfaitement fixée.

Il faut très très bien serrer le boulon de la roue arrière après avoir réglé les tendeurs de chaîne. En plus, ce boulon devrait être un boulon autobloquant (avec du plastique à l'intérieur, sur le pas). Sinon utilise du Loctite rouge pour que le boulon ne se dévise pas.

Question:

Quand faut-il changer la chaîne et le pignon ?

Réponse:

Si la chaîne a roulé pendant un bon moment trop tendue, elle se rallonge. C'est à dire que les maillons s'écartent progressivement.

Résultat, lorsque tu refais le réglage de la chaîne moins tendue, elle risque de dérailler plus facilement parce que les maillons ne sont plus parfaitement en face des dents du pignon. Une chaîne "rallongée" use le pignon très rapidement également.

Dans ce cas il faut changer la chaîne.

Quand on met une chaîne neuve, il faudrait toujours changer aussi le pignon ! Si on met une chaîne neuve sur un pignon usé, la chaîne ne tiens pas longtemps. Et c'est pareil dans l'autre sens. Une chaîne usée sur un pignon neuf abîme rapidement le pignon.

En règle générale, il faut toujours mettre un pignon neuf lorsqu'on met une chaîne neuve.

Question:

Comment voir si le pignon ou la couronne sont usés ?

Réponse:

Les dents du pignon doivent être parfaitement triangulaires et épaisses. Si les dents ont une forme de vague (aileron de requin) ou sont fines à leurs extrémités (épaisseur), le pignon est mort. Il faut le changer.

Contrairement au pignon qui s'use relativement rapidement, la couronne tiens bon bien plus longtemps. Mais les symptômes sont les mêmes. Si les dents de la couronne sont en forme de vague ou très fine à leur extrémité, il faut changer la couronne.

Je rappelle que si on place une chaîne neuve sur un pignon ou une couronne usés, la chaîne va s'user très vite.

Il vaut donc mieux changer régulièrement le pignon pour conserver la chaîne plus longtemps. Ça coûte moins cher à changer.

Question:

Ma chaîne a tendance à dérailler. Que faire ?

Réponse:

Il arrive que la chaîne s'encrasse. De la saleté, de la terre ou des gravillons peuvent s'agglutiner dans les articulations des maillons de la chaîne. Le résultat, c'est que la chaîne fait des "plis". Certaines articulations se figent et la chaîne perd de sa souplesse.

Lorsqu'un de ces plis arrive sur le minuscule pignon, la chaîne déraile. Cela ne se voit pas forcément quand la chaîne est sur la moto, principalement parce que la couronne, de par sa grande taille, va raplatir le pli quand il passe dessus.

Pour contrôler la bonne santé de la chaîne, il faut la démonter et la faire descendre lentement et verticalement en la tenant par un bout, sur une surface plane. Tous les maillons doivent se plier sans résistance et très doucement. Si ce n'est pas le cas et qu'il y a de temps à autre un maillon qui bloque (plis), la chaîne est encrassée.

Pour remédier à ça, il faut plonger la chaîne dans du pétrole (de l'essence peut aller aussi) pendant un heure ou deux en faisant bouger les articulations de temps à autre.

Si elle ne fait plus de plis, la chaîne est bonne. Sinon il faut la changer.

Ne pas oublier de la graisser copieusement avant de la remonter sur la moto.

CARBURATEUR

Question:

De l'essence sort du petit tuyau sur le côté de mon carbu d'origine. J'aimerais savoir comment arrêter cela.

...

J'ai bouché le tuyau, et maintenant l'essence sort du filtre à air, je ne sais plus quoi faire. Je fini par être d'accord avec la mauvaise réputation des chinoises...

...

J'ai aussi ce problème du tuyau qui pisse.

Je trouve ça bizarre qu'il y ai une fuite si tout est bien monté!

Si une solution a été trouvée, ce serait bien de partager, ne serait-ce que pour aider ceux qui ont le même! Merci !

Réponse:

Pour ceux qui ont un carbu chinois avec ce problème de tuyau qui pisse, il semble que c'est un problème de conception du carbu. La plupart des carburateurs n'ont pas ce tuyau et donc pas ce problème non-plus.

Sur ces carburateurs, il faut ouvrir l'essence juste avant de démarrer le moteur. Et après arrêt du moteur, il faut fermer l'arrivée d'essence ! Il n'y a apparemment que cette solution...

Pour les autres problèmes de carbu qui pissent de l'essence, il faut contrôler le flotteur et l'aiguille/pointeau. Il arrive chez les chinoises que l'un ou l'autre, ou les deux se coincent. Du coup, l'essence coule librement à travers le carbu.

Question:

Est ce que je peux changer de carbu pour un plus gros. Est-ce que je vais gagner en puissance.

Réponse:

Oui, tu peux mettre un carbu plus gros. Mais il faudra au minimum changer aussi de pot d'échappement pour un racing. Sur un moteur 2T il est très important que l'ensemble pot et carbu soient parfaitement ajustés ensemble et à la cylindrée. D'autres éléments vont devoir éventuellement aussi être adaptés comme la partie admission, pipe, clapets, mais également le gicleur qu'il faudra adapter, le filtre à air etc...

Uniquement changer le carbu pour un plus gros risque de ne pas fonctionner. Ta pocketbike risque même de moins bien marcher qu'avant.

Il faut aussi savoir que jusqu'au carbu de 15, les réglages du carbu sont assez simples à effectuer. Plus gros, les carburateurs deviennent très sophistiqués, et leur réglage n'est plus à la portée de n'importe qui.

Ne pas oublier aussi que, si tu augmente sérieusement la puissance de ton moteur, il y a d'autres pièces de ta pocketbike qui ne suivront pas cette augmentation de contraintes. Par exemple, il te faudra changer l'embrayage pour un embrayage réglable renforcé racing, si tu ne veux pas que ton embrayage se grille sans arrêt et pour transmettre la puissance.

De même que la chaîne et le pignon doivent être de type renforcés racing pour tenir le choc. Le cadre et les freins des chinoises à air ne sont pas non-plus prévus pour encaisser beaucoup plus de puissance que celle du moteur d'origine. Tu risques de rencontrer de sérieux problèmes de solidité du cadre et d'efficacité des freins.

Il y a aussi le problème des vibrations. Un moteur racing sur une européenne est suspendu au cadre par de nombreux amortisseurs de vibration. Il n'y a rien de tel prévu pour les chinoises à air. Alors, avant de te lancer dans des frais, prend bien en compte tous ces paramètres...

Une bonne adresse pour bien comprendre le fonctionnement et le tuning des moteurs 2T:

■ <http://www.concept-scoot.com/Preparation-moteur/index2.htm>

Question:

Comment déterminer la bonne taille du gicleur. Comment régler le problème de "broutage" du moteur à haut régime ou à l'accélération. Comment régler la richesse. En résumé, comment régler mon carbu comme il faut.

Réponse:

Pour déterminer la richesse de son réglage, il faut regarder l'aspect de la bougie.

- 1) Il faut nettoyer comme il faut la bougie (avec une brosse métallique) ou encore mieux, utiliser une bougie neuve.
- 2) Il faut rouler un coup à fond sur une ligne droite, puis s'arrêter net et démonter la bougie (attention elle est brûlante...).
- 3) Si elle est noire et humide c'est trop riche. Si elle est blanche et sèche, c'est trop pauvre. Si elle est brun chocolat et sec, c'est parfait, le réglage de richesse est bon.

Pour corriger la richesse il y a plusieurs choses à faire.

Le réglage de base:

- 1) Il faut que le clip de l'aiguille du carbu (pointeau) soit positionné au centre (réglage moyen de l'aiguille). Il y a de 3 à 5 positions selon le type de carbu.
- 2) Il faut déterminer la taille idéale du gicleur. Toujours commencer par un gicleur trop gros (trop riche, bougie noire et humide) et progressivement diminuer la taille du gicleur jusqu'à la bonne richesse (bougie brune et sèche). Ne jamais commencer par un gicleur trop petit (bougie blanche et sèche) parce qu'il y a un gros risque de serrage.
- 3) Une fois que le gicleur est à peu près de la bonne taille, on peut faire un réglage plus précis en déplaçant le clip de l'aiguille (boisseau).
- 4) Sur certains carbus (les plus gros et donc plus sophistiqués) il y a une vis de réglage fin de la richesse à l'extérieur du carbu. Cette vis influence la hauteur de l'aiguille.

Avec ces réglages bien fait, votre carbu et votre moteur devrait donner le maximum de leurs rendements.

Ensuite, ne jamais rouler sans un filtre à air !

Régulièrement démonter et nettoyer votre carbu, la cuve et le filtre à air. Il y a de temps à autre des petites particules de poussière qui entrent et peuvent perturber le bon fonctionnement du carbu (ratés etc...).

Ne pas oublier que sur un moteur 2T, le mélange provenant du carbu entre dans le carter et dans le cylindre et de ce fait, les particules de poussières qui pourraient passer, peuvent être dommageable pour votre moteur !

ALLUMAGE - BOUGIE

Question:

Est-ce que ça va m'apporter quelque chose de changer de bougie ?

Réponse:

Les bougies d'origine sur les chinoises ne sont pas toujours de bonne qualité. Et elles sont souvent trop "chaudes".

Il est donc très intéressant de la changer pour une bougie de meilleure qualité et plus froide.

D'une manière générale, les bougies de type racing résistent mieux à la température, à la compression et au nombre de tours élevés des moteurs de pocketbikes et de compétition en général. Elles sont également plus électro-sensibles et ont donc un meilleur rendement.

Les NGK racing représentent un bon choix.

La température de la bougie est également un élément important. Avec une bougie trop "chaude" (valeur 6 ou 7), il arrive souvent que les moteurs de pocketbike faiblissent ou fassent des ratés. Cela vient du fait que la bougie surchauffe.

Chez NGK la température de bougie est indiquée par un chiffre. Le plus souvent la bougie d'origine sur une chinoise est de valeur 6 ou 7 "chaude". Plus le chiffre est élevé, plus la bougie est dite froide. La valeur de 8 est normale, alors que 9, 10 et plus sont des valeurs de bougies dites "froides".

Pour une pocketbike standard, 8 peut faire l'affaire. Pour une pocketbike tunée, 9 sera meilleur. Et en plein été, en compétition, il arrive qu'une 10 soit utilisée.

Plus la bougie est "froide", plus le démarrage du moteur à froid sera difficile, mais plus le moteur fonctionnera bien lorsqu'il sera en température et surtout lorsqu'il sera très chaud (moteur tuné, compétition et roulages de longue durée).

Il faut trouver le bon compromis...

Question :

Elle ne démarre plus quand elle est chaude...

Je roule 30 min, je la coupe avec le coupe circuit et si je veux redémarrer tous de suite ça démarre plus. Je dois attendre qu'elle refroidisse 30 min et puis ça redémarre, quelqu'un peut m'aider ?

J'ai une bougie de 7.

Réponse:

Mettre une bougie plus froide va solutionner ce problème.

7 c'est assez chaud, tu peux facilement aller jusqu'à 9.

J'utilisais même une 10 en plein été pour la compète, mais 10 cela devient difficile à démarrer à froid.

Question :

Dans le manuel ils me parlent d'une NGK B9ES , mais la B9ES est à long culot et sur ma pocket c'est une bougie à petit culot type BM6A ? Je ne comprends pas ?

Réponse:

Les bougies à longs culots sont en général nécessaires pour les 50cc européennes dont la culasse est plus grande que celle des 40cc. Pour les chinoises, il me semble que c'est toujours des culots courts qu'il faut.

Demande à ton revendeur de bougie une bougie équivalente à la NGK B9ES ou mieux à la B9EV, mais en culot court.

Prend ta bougie d'origine avec toi, pour la montrer en exemple et pour comparer le culot.

Si ton manuel de chinoise te préconise une B9ES, c'est une erreur !

Pas étonnant de la part des chinois ou des revendeurs de chinoises qui n'y connaissent rien en général... !

Désolé de dire ça... mais c'est vrais !

Question:

Comment définir le calage de mon allumage ? Ya t'il une valeur moyenne ou un mini et un maxi ? Peut-on régler l'avance de l'allumage ?

Réponse:

Les pocketbikes sont équipées d'un allumage électronique à avance fixe. Mais on peut placer une cale d'avance, ce qui décale ton allumage de 10 degrés et donc tu gagnes en accélération, en reprise et un petit peu en puissance.

Question:

Comment savoir si mon allumage fonctionne ?

Réponse:

Il faut sortir la bougie et la laisser dans son capuchon. Ensuite, il faut tirer sur le lanceur tout en tenant le culot de la bougie sur une partie du cadre ou contre le cylindre. S'il y a une étincelle entre les électrodes de la bougie, l'allumage fonctionne.