

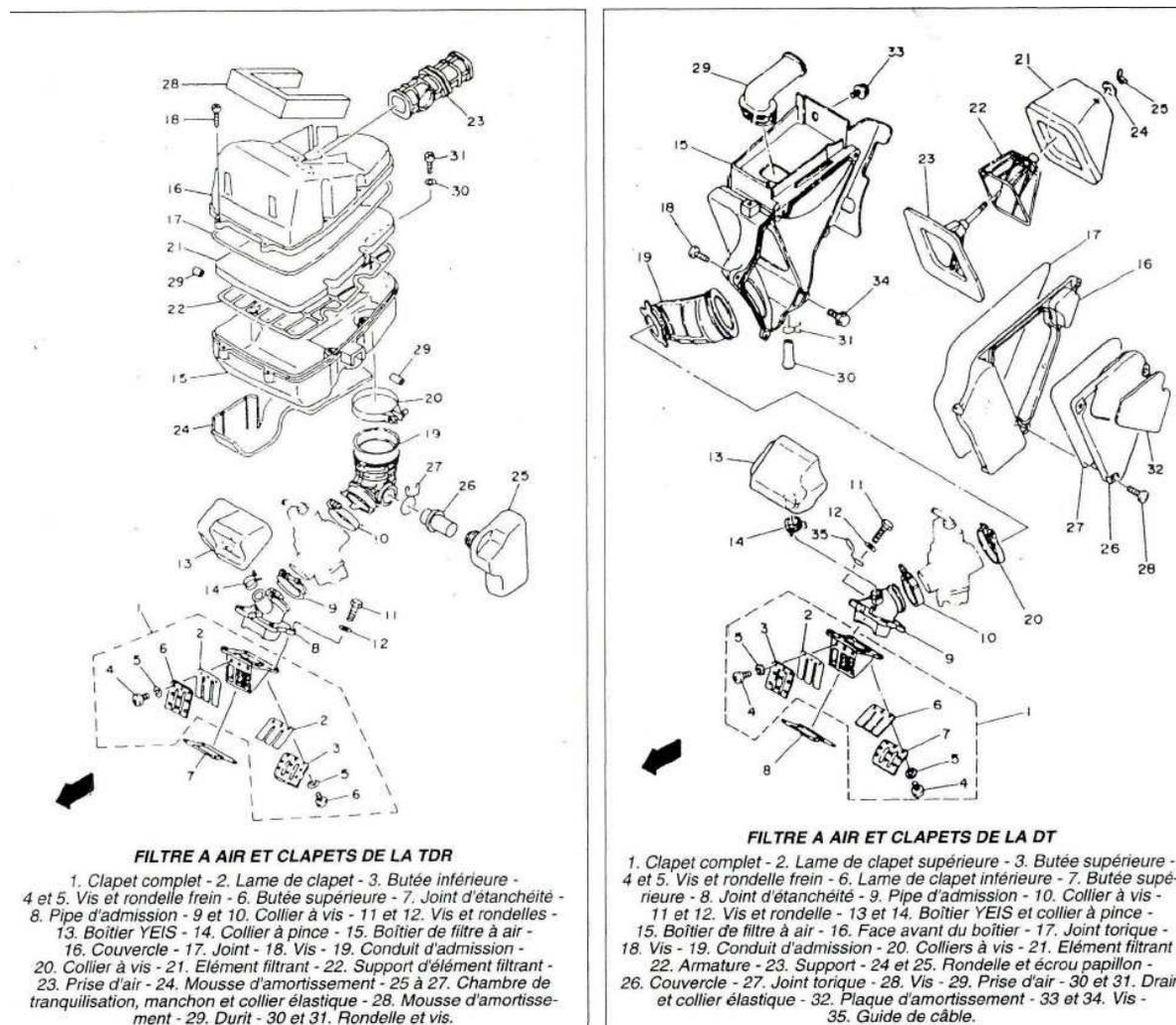
Les filtres à air "racing" de remplacement

✚ Pour améliorer encore un peu sa moto, on est tenté de l'équiper d'un filtre à air plus performant de manière à la faire respirer un peu mieux (en adaptant bien sur le réglage carbu).

Je ne parlerais pas ici de préparation de la boite à air existante, mais des possibilités de filtres à air de remplacement.

1) Possibilités en gardant la boite à air:

Bien qu'équipées du même carburateur les boites à air des DT ont un volume largement inférieur à celles des TDR (ceci explique en pourquoi les TDR sont équipées d'un gicleur de 270) comme le montre cette image



Il faut donc trouver un filtre à air de remplacement qui en plus de laisser passer plus d'air (tout en le filtrant correctement) augmente virtuellement le volume de la boite à air des DT, en permettant d'avoir plus d'air dans la boite.

Pour le TDR un élément filtrant qui laisse passer plus d'air sera suffisant.

✚ Pour les DT:

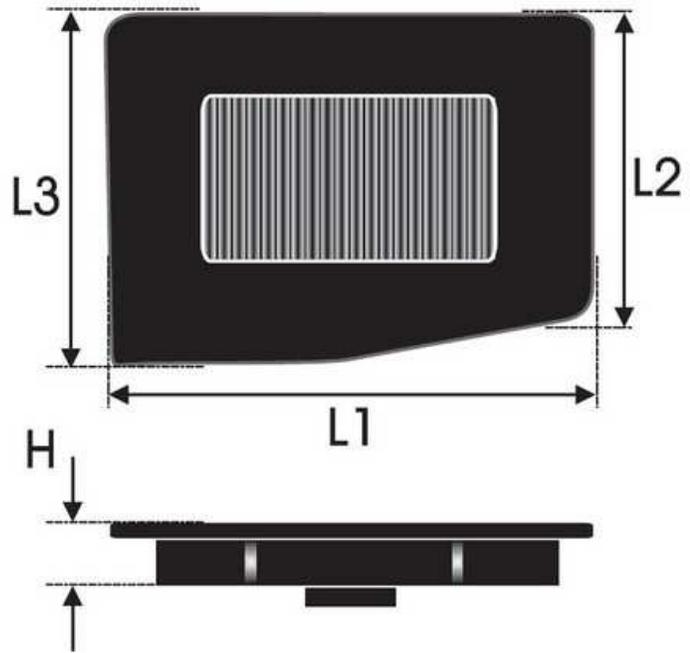
Il existe 2 solutions, la première consiste à monter un filtre mousse Twin-air qui a la particularité d'être plus petit que l'origine et qui laisse passer un peu plus d'air, la seconde consiste à monter un filtre coton Green

Filter de forme plate qui va encore augmenter le volume de la réserve d'air dans la boîte du fait de sa forme plate.

-Le twin air se négocie entre 15 et 20€ et se trouve un peu partout (il est au catalogue bihr-racing, donc presque tous les magasins de moto peuvent le commander), la référence à prendre pour tous les modèles de DT (donc de 1988 à 2006) est la 152419 car le filtre à air n'a jamais évolué depuis 1988 ce qui fait que les autres références sont purement commerciales (histoire de vendre un peu plus cher...)



-Le filtre Green racing se présente sous la forme d'un filtre coton entouré de grillage (type "cornet K&N) mis à plat sur un support de filtre pour DT, l'inconvénient est qu'il se négocie entre 60 et 80€ mais il est quand même garanti pour 100000 kms, on peut le trouver ici [http://www.pieces-auto-moto.com/fiche_M ... R-125.html](http://www.pieces-auto-moto.com/fiche_M...R-125.html) ou ici [http://www.ultrapart.com/fiche_produit ... 45658c5059](http://www.ultrapart.com/fiche_produit...45658c5059) et parfois même chez cardy. Bien sur l'usage de ce filtre est déconseillé en tout terrain.



➔ Pour les TDR:

Il existe aussi des filtres mousse hautes performances de chez twin-air (mais durs à trouver), et le Green Filter est disponible.

-Je n'ai vu le twin air que dans cette boutique ebay <http://stores.ebay.fr/Motorrad-Racing-Grün> (rechercher TDR) mais il existe sûrement ailleurs...



-La référence du green-filter est la même pour les DT et les TDR, il s'agit donc du même filtre que sur la photo du dessus, mais après renseignement pris par Marvin auprès de green-filter, il apparaît que : "**le MY0564 est fait pour le DTR de 91 à 2005 et pour le TDR de 89 à 93 et non pour un modèle de 2002**" Cependant Tassin a réussi à le monter (surement après une grosse adaptation..., car la forme et la taille sont franchement différents!!) et ça a l'air de donner de bons résultats comme il le dit dans ce compte rendu. *TASSIN a écrit:* Comme d'habitude j'essaie et je vous transmet mes impression je viens de changer mon filtre a air pour un GREEN FILTER ref pour nos machines MYO564 commandé il y a deux semaines et

monté sur mon TDR (4FU ligne RINO clapets carbone gicleur de 300) depuis une semaine.
Le réglage carbu était trop riche (donc trou à l'accélération), mais grâce au filtre les montés en régime sont linéaires, j'estime le gain suite aux infos de phifi et à différents gicleurs essayés sur la moto à 15 / 20% d'air en plus (mon 300 passe nickel) Associé à Mecacyl cf mon post précédant je tape les 11500tr/mn facile.

2) Possibilités en gardant la boîte à air:

Si on enlève la boîte à air on peut alors monter sans problèmes des "cornets" type K&N (le terme cornet n'est d'ailleurs pas exact mais comme il est passé dans le langage courant mécanique...), il faudra juste respecter le diamètre du venturi du carburateur qui est de 46/47mm pour choisir son filtre.

Sur un TDR ce type de filtre est un peu protégé par le cadre, mais ce n'est pas du tout le cas sur les DT et il faudra donc éviter plus que jamais le tout terrain.

L'avantage de ces filtres est qu'ils permettent "d'avaloir" un maximum d'air, mais il y a des inconvénients: fonctionnement très aléatoire par temps de pluie et sensibilité accrue à la météo au niveau des réglages carbus.

Il existe aussi une variante de ces filtres où le coton est remplacé par de la mousse, cependant vu l'importance d'un filtre à air et si vous tenez à en monter un de ce type, je vous conseille quand même d'investir dans un K&N ou un Green Filter !!!



Filtre coton type K&N



Montage sur un TDR



Montage avec rallonge sur un DTRE



montage sur DTRE

😊 Pour ma part j'utilise un Twin-air dont je suis très satisfait, mais je pense que le Green Filter est une très bonne option (quoique son prix fait hésiter).

Les "cornets" ne me choquent pas sur un TDR, mais sur un DTR je pense qu'il y a plus d'inconvénients que d'avantages à en mettre un.