

SECTION	PAGE
1. Specifications	4-1
2. Carburateur	4-2
3. Filtre a air	4-18
4. Robinet d'essence	4-20
5. Reservoir d'essence	4-21

CIRCUIT D'ESSENCE



SPECIFICATIONS

<p>Taille des gicleurs Gicleur principal Gicleur de ralenti</p>	<p>XLH 883 n° 160 XLH 1200 n° 170 n° 40</p>
<p>Réglages du carburateur Ralenti Calage de l'allumage</p>	<p>950-1050 tr/mn 1650-1950 tr/mn</p>
<p>Contenance du réservoir d'essence Totale Réserve</p>	<p>2,25 Gallons (U.S.) (8,52 litres) 0,25 Gallon (U.S.) (0,95 litre)</p>
<p>Couples de serrage Boulons de bride de la pipe d'admission Boulons fixant la plaque arrière du filtre à air sur le cylindre Boulons fixant la plaque arrière du filtre à air sur le carburateur Boulons de montage du réservoir d'essence Vis du couvercle du filtre à air</p>	<p>6-10 pi.-livre 8-14 N.m 10-20 pi.-livre 14-27 N.m 3-5 pi.-livre 4-7 N.m 8-16 pi.-livre 11-22 N.m 3-5 pi.-livre 4-7 N.m</p>

CARBURATEUR

Les officcs de ralenti et de transfert permettent un mélange équilibré pendant la transition entre l'arrêt et la vitesse moyenne. Un boisseau commande l'ouverture du venturi.

Ce carburateur spécial contrôle les émissions de fumées. Tous les gicleurs sont fixes. La vis de réglage du mélange de ralenti est pré-réglée en usine. La vis de richesse est encastrée dans le moulage du carburateur. Elle est recouverte d'un capuchon permanent et son réglage ne doit pas être modifié.

REMARQUE

Le réglage de la vis de richesse au moyen de méthodes autres que celles spécifiées dans ce chapitre, peut constituer une violation de certaines réglementations.

Ce carburateur compense partiellement les effets que les différences d'altitude ont normalement sur le mélange. Etant donné que la pression atmosphérique diminue avec l'altitude, la différence de pression dans les cuves supérieure et inférieure est réduite et l'alimentation en essence du moteur est également moindre, ce qui assure une meilleure performance du moteur et moins de gaz d'échappement.

Le carburateur est équipé d'un office de vidange qui permet de vider la cuve pendant les périodes d'entreposage, qu'elles soient saisonnières ou prolongées.

Le carburateur est équipé d'une pompe de reprise. Cette pompe, au moment de l'ouverture soudaine des gaz (accélération rapide), injecte plus d'essence dans le carburateur à dépression, ce qui assure une grande souplesse d'accélération.

GÉNÉRALITÉS (Figure 4-1)

Le carburateur est à dépression, alimenté par gravité à l'aide d'une soupape d'admission à flotteur, d'un venturi variable, d'une vis de butée de réglage du régime de ralenti et d'un starter pour faciliter le démarrage.

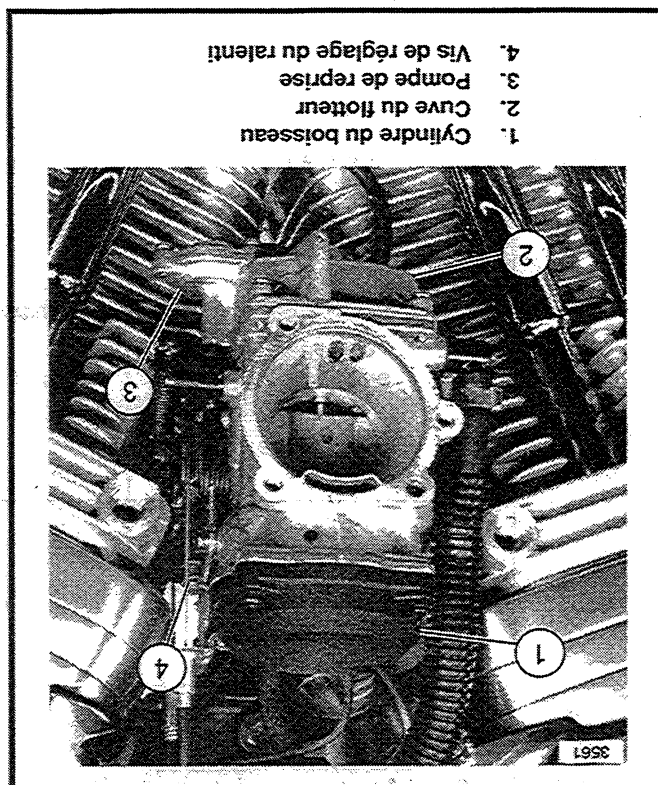


Figure 4-1. Carburateur

1. Cylindre du boisseau
2. Cuve du flotteur
3. Pompe de reprise
4. Vis de réglage du ralenti

DEPANNAGE

TROP PLEINS	
<p>Vérification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tuyaux de mise à l'air endommagés ou pliés. 2. Vis de cuve à niveau constant desserrées. 3. Joint torique de cuve endommagé. 4. Le flotteur fuit ou est abîmé. 5. Présence d'impuretés dans le raccord d'admission. 6. Siège du pointeau usé ou encrassé. 7. Niveau d'essence incorrect dans la cuve. <p>Remède :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Débouchez ou dépliez les tuyaux. 2. Resserrez les vis. 3. Remplacez le joint torique. 4. Remplacez le flotteur. 5. Nettoyez l'intérieur du raccord et l'arrivée d'essence. 6. Nettoyez ou remplacez le pointeau et nettoyez le siège. 7. Ajustez la languette du flotteur ou rectifiez le niveau. 	<p>Vérification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ralentissement mal réglé. 2. Fuite d'air dans le circuit d'admission (ralentissement rapide). 3. Gicleur de ralenti desserré. 4. Circuit de ralenti encrassé ou bouché. 5. La vis de richesse fuit ou est mal ajustée. 6. Fuite au niveau de la pompe de reprise. <p>Remède :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réglez le ralenti. 2. Prenez les mesures utiles pour colmater la fuite. 3. Resserrez le gicleur de ralenti. 4. Nettoyez et débouchez les passages. 5. Ajustez, nettoyez ou remplacez. 6. Colmatez la fuite.
MAUVAIS REGLAGE DU RALENTI	
<p>Vérification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Emploi excessif du starter. 2. La vis de richesse fuit ou est mal ajustée. 3. Filtre à air encrassé. 4. Prise d'air du réservoir d'essence obstruée. 5. Le conducteur accélère trop fort, trop souvent. 6. Vitesse de ralenti mal réglée. 7. Gicleurs desserrés. 8. Niveau d'essence trop haut. 9. Office de cuve complètement ou partiellement bouché. 10. Puits d'aiguille ou aiguille usée(e) ou endommagée(e). 11. Mauvais fonctionnement du boisseau. 12. Gicleurs ou passages d'air bouchés. 13. La pompe de reprise génère un trop grand débit. <p>Remède :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informez le conducteur. 2. Ajustez, nettoyez ou remplacez. 3. Nettoyez ou remplacez selon le cas. 4. Débouchez ou remplacez la valve de mise à l'air libre. 5. Le conducteur doit changer ses habitudes de conduite. 6. Réglez la vitesse de ralenti. 7. Resserrez les gicleurs. 8. Réglez le niveau du flotteur. 9. Nettoyez et débouchez. 10. Remplacez l'aiguille ou le puits d'aiguille. 11. Référez-vous à la section Dépannage du boisseau. 12. Nettoyez et débouchez les passages. 13. Remplacez la buse de la pompe de reprise. 	<p>Vérification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les câbles d'accélération sont mal alignés. 2. Fuite d'air dans le circuit d'admission. 3. Tuyaux de mise à l'air endommagés ou pliés. 4. Débit d'essence restreint dans les canalisations. 5. Office de cuve bouché ou débordement. 6. La vis de richesse fuit ou est mal ajustée. 7. Puits d'aiguille ou aiguille usée(e) ou endommagée(e). 8. Mauvais fonctionnement du boisseau. 9. Gicleurs ou passages bouchés. 10. Niveau d'essence (dans cuve) trop bas. 11. La pompe de reprise fuit ou n'envoie pas d'essence. <p>Remède :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alignez les câbles d'accélération. 2. Cherchez la fuite et réparez. 3. Débouchez ou dépliez les tuyaux. 4. Débouchez les canalisations. 5. Nettoyez et ouvrez les passages. 6. Ajustez, nettoyez ou remplacez. 7. Remplacez l'ensemble. 8. Référez-vous à la section Dépannage du boisseau. 9. Nettoyez et débouchez les passages. 10. Réglez le niveau du flotteur. 11. Faites les réparations utiles.
CONSUMMATION D'ESSENCE TROP IMPORTANTE	
MAUVAISE ACCELERATION	

DEPANNAGE (SUITE)

DEMARRAGE DIFFICILE	
<p>Vérification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le circuit du starter est bouché, ne fonctionne pas comme il faut ou le conducteur ne sait pas s'en servir. 2. Fuite d'air dans le circuit d'admission. 3. Débit restreint de l'alimentation d'essence. 4. L'essence déborde. 5. Gicleur de ralenti ou circuit bouché. <p>Remède :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyez, réglez, remplacez ou lisez le manuel du propriétaire. 2. Faites les réparations nécessaires. 3. Nettoyez les passages ou réglez l'arrivée d'essence. 4. Référez-vous à la section Dépannage en cas de trop-plein. 5. Nettoyez et débouchez le gicleur ou les passages. 	<p>Vérification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fuite d'air dans le circuit d'admission. 2. La vis de richesse fuit ou est mal ajustée. 3. Tuyau de mise à l'air endommagé ou pliés. 4. Filtre à air encrassé ou endommagé. 5. La vis de richesse fuit ou est mal ajustée. 6. Débit restreint de l'alimentation d'essence. 7. Office de cuve bouché ou débordement. 8. Gicleurs ou passages d'air et d'essence desserrés ou bouchés. 9. Puits d'aiguille ou aiguille usé(e) ou endommagé(e). 10. Le boisseau fonctionne mal. 11. Pompe de reprise inopérante. <p>Remède :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réglez le ralenti. 2. Faites les réparations nécessaires. 3. Débouchez ou dépliez les tuyaux. 4. Nettoyez ou remplacez. 5. Réglez, nettoyez ou remplacez. 6. Débouchez et nettoyez. 7. Nettoyez, débouchez et resserrez. 8. Nettoyez et ouvrez les passages. 9. Remplacez l'ensemble. 10. Référez-vous à la section Dépannage du boisseau de ce tableau. 11. Faites les réparations utiles.
MAUVAISE PERFORMANCE SUR ROUTE	
<p>Vérification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fuite d'air dans le circuit d'admission. 2. La vis de richesse fuit ou est mal ajustée. 3. Tuyau de mise à l'air endommagé ou pliés. 4. Filtre à air encrassé ou endommagé. 5. Débit restreint de l'alimentation d'essence. 6. Office de cuve bouché ou débordement. 7. Gicleurs ou passages d'air et d'essence desserrés ou bouchés. 8. Puits d'aiguille ou aiguille usé(e) ou endommagé(e). 9. Le boisseau fonctionne mal. 10. Niveau d'essence trop haut ou trop bas. 11. La pompe de reprise est inopérante. <p>Remède :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyez ou remplacez. 2. Réglez, nettoyez ou remplacez. 3. Débouchez ou dépliez les tuyaux. 4. Nettoyez les passages. 5. Nettoyez ou remplacez. 6. Débouchez et nettoyez. 7. Remplacez l'ensemble. 8. Référez-vous à la section Dépannage du boisseau de ce tableau. 9. Resserrez, nettoyez, et débouchez. 10. Réglez le niveau du flotteur. 11. Faites les réparations nécessaires. 	<p>Vérification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fuite d'air dans le circuit d'admission. 2. La vis de richesse fuit ou est mal ajustée. 3. Tuyau de mise à l'air endommagé ou pliés. 4. Débit restreint de l'alimentation d'essence. 5. Filtre à air encrassé ou endommagé. 6. Office de cuve bouché ou débordement. 7. Puits d'aiguille ou aiguille usé(e) ou endommagé(e). 8. Le boisseau fonctionne mal. 9. Gicleurs principaux desserrés ou passages bouchés. 10. Niveau d'essence trop haut ou trop bas. 11. La pompe de reprise est inopérante. <p>Remède :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyez ou remplacez. 2. Réglez, nettoyez ou remplacez. 3. Débouchez ou dépliez les tuyaux. 4. Nettoyez les passages. 5. Nettoyez ou remplacez. 6. Débouchez et nettoyez. 7. Remplacez l'ensemble. 8. Référez-vous à la section Dépannage du boisseau de ce tableau. 9. Resserrez, nettoyez, et débouchez. 10. Réglez le niveau du flotteur. 11. Faites les réparations nécessaires.
MAUVAISE PERFORMANCE A GRANDE VITESSE	

DEPANNAGE DU BOISSEAU

LE BOISSEAU NE SE RELEVE PAS NORMALEMENT	
<p>Vérification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'évent de mise à l'air libre du boisseau est obstrué. 2. Le bouchon de membrane fuit, est desserré ou endommagé. 3. Le ressort se coince. 4. La membrane est coincée au niveau de la rainure. 5. Membrane déchirée. 6. Le boisseau se coince. 7. Le passage du boisseau est bouché. <p>Remède :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Débouchez l'évent. 2. Resserrez ou remplacez le bouchon. 3. Réparez ou remplacez le ressort. 4. Repositionnez la levre de la membrane. 5. Remplacer l'ensemble membrane-boisseau. 6. Nettoyez ou remplacez le boisseau. 7. Nettoyez et débouchez le passage. 	<p>Vérification :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ressort endommagé. 2. Le boisseau se coince. 3. L'anneau de la membrane du boisseau est sale ou endommagé. <p>Remède :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacez le ressort. 2. Nettoyez les glissières du boisseau ou remplacez-le. 3. Nettoyez ou remplacez le boisseau.
LE BOISSEAU NE SE FERME PAS NORMALEMENT	

FONCTIONNEMENT

Enrichisseur

La tirette du starter est située sous le réservoir d'essence et du côté gauche. Elle commande l'ouverture et la fermeture du circuit du starter dans le carburateur. Cette tirette peut être réglée dans n'importe quelle position, de complètement tirée à complètement poussée.

MOTEUR FROID

ASSUREZ-VOUS QUE LES GAZ SONT FERMES. Tirez sur la tirette du starter à fond. Mettez le contact et appuyez sur le démarreur électrique pour démarrer.

AVERTISSEMENT

Vous devez faire très attention au temps de préchauffage d'un véhicule équipé d'un carburateur à dépression. L'emploi excessif ou insuffisant de la tirette du starter peuvent avoir une action néfaste sur les performances de la moto, comme par exemple un ralenti irrégulier, une consommation d'essence excessive et l'encrassement des bougies.

TEMPERATURE EXTERIEURE INFÉRIEURE A 50°F (10°C)

Le moteur devrait être chauffé de 15 à 30 secondes avant de rouler. Il n'est pas recommandé de le chauffer plus de 30 secondes. Lorsque la température est bien au dessous de 50°F (10°C), il peut être nécessaire de tourner la poignée des gaz une OUF deux fois immédiatement avant de démarrer le moteur. Cela ajoutera de l'essence dans la pompe de reprise et facilitera le démarrage.

1. Si la température extérieure est inférieure à 50°F (10°C), conduisez pendant 5 minutes ou 5 kilomètres avec la tirette du starter complètement sortie.
2. Au bout des 5 minutes ou des 5 kilomètres, poussez sur la tirette du starter et mettez-la à mi-course. Conduisez pendant 2 minutes ou 3 kilomètres.
3. Voir Figure 4-2. Au bout de 2 minutes ou de 3 kilomètres, repoussez complètement la tirette du starter. Si le moteur n'a pas un ralenti correct, tirez de nouveau la tirette du starter. Conduisez encore 2 minutes ou 3 km et repoussez complètement la tirette du starter.

DEPANNAGE DU BOISSEAU

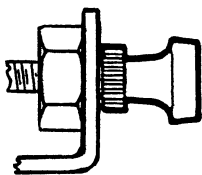


Figure 4-2. Tirette du starter enfoncée

TEMPERATURE EXTERIEURE SUPERIEURE A 50°F (10°C)

- Le moteur ne devrait chauffer que de 15 à 30 secondes avant de rouler. Il n'est pas recommandé de chauffer plus longtemps.
1. Si la température extérieure est supérieure à 50°F (10°C), conduisez 3 minutes ou 3 km avec la tirette du starter complètement tirée.
 2. Enfoncez la tirette à demi et conduisez 2 minutes ou 3 km.
 3. Enfoncez alors la tirette complètement. Si le moteur n'a pas un ralenti correct, tirez de nouveau la tirette juste assez pour obtenir un bon ralenti. Conduisez encore 2 minutes ou 3 km et enfoncez la tirette.

MOTEUR CHAUD OU TRES CHAUD

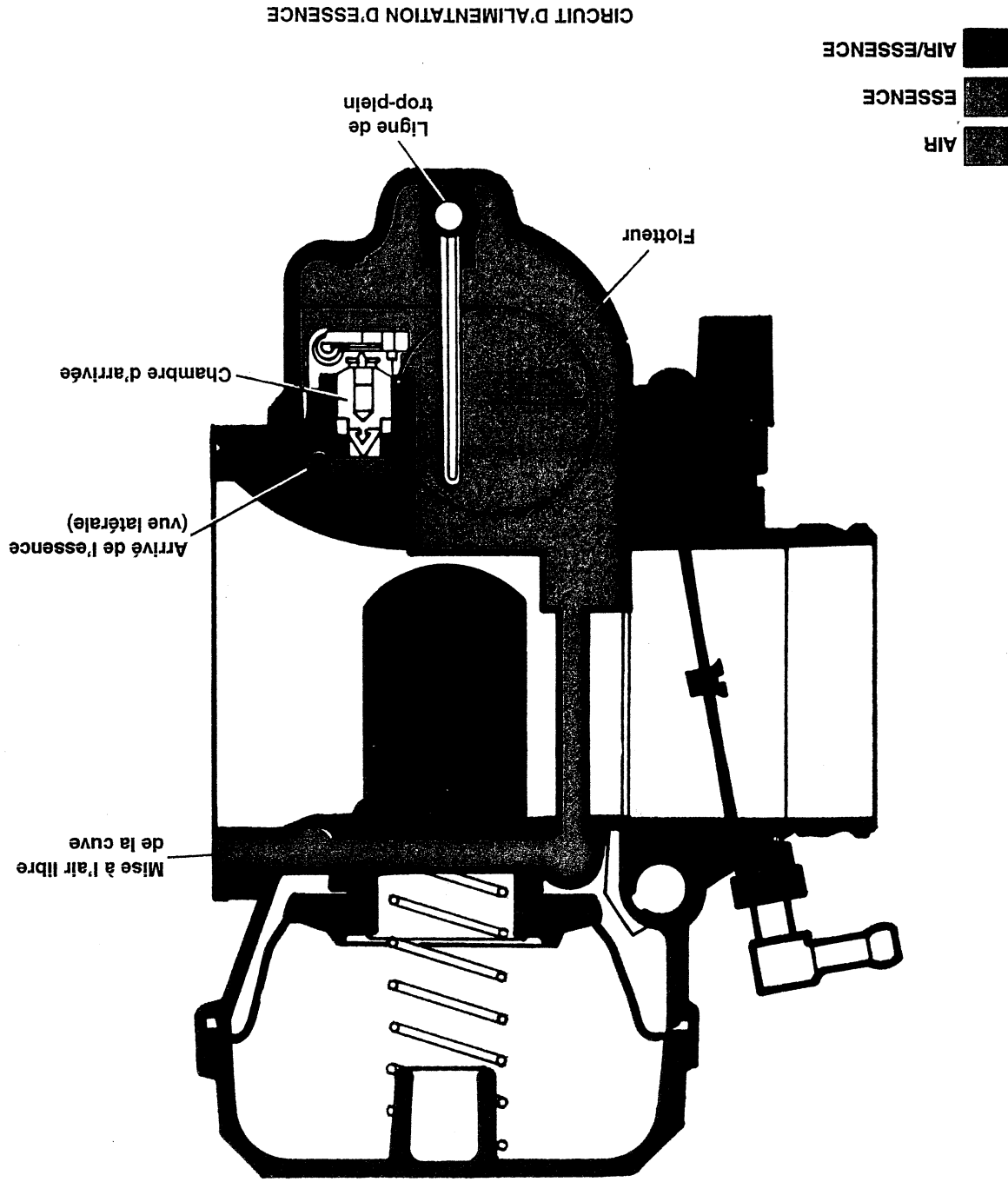
Ouvrez la poignée des gaz de 1/8 à 1/4 de tour. Mettez le contacteur d'allumage sur marche et appuyez sur le démarreur électrique. Voir Figure 4-2. N'UTILISEZ PAS LE STARTER à moins que le moteur n'ait pas un ralenti correct. Si le moteur n'a pas un ralenti correct, tirez la tirette du starter juste assez pour atteindre un bon ralenti. Conduisez 2 minutes ou 3 km et enfoncez complètement la tirette.

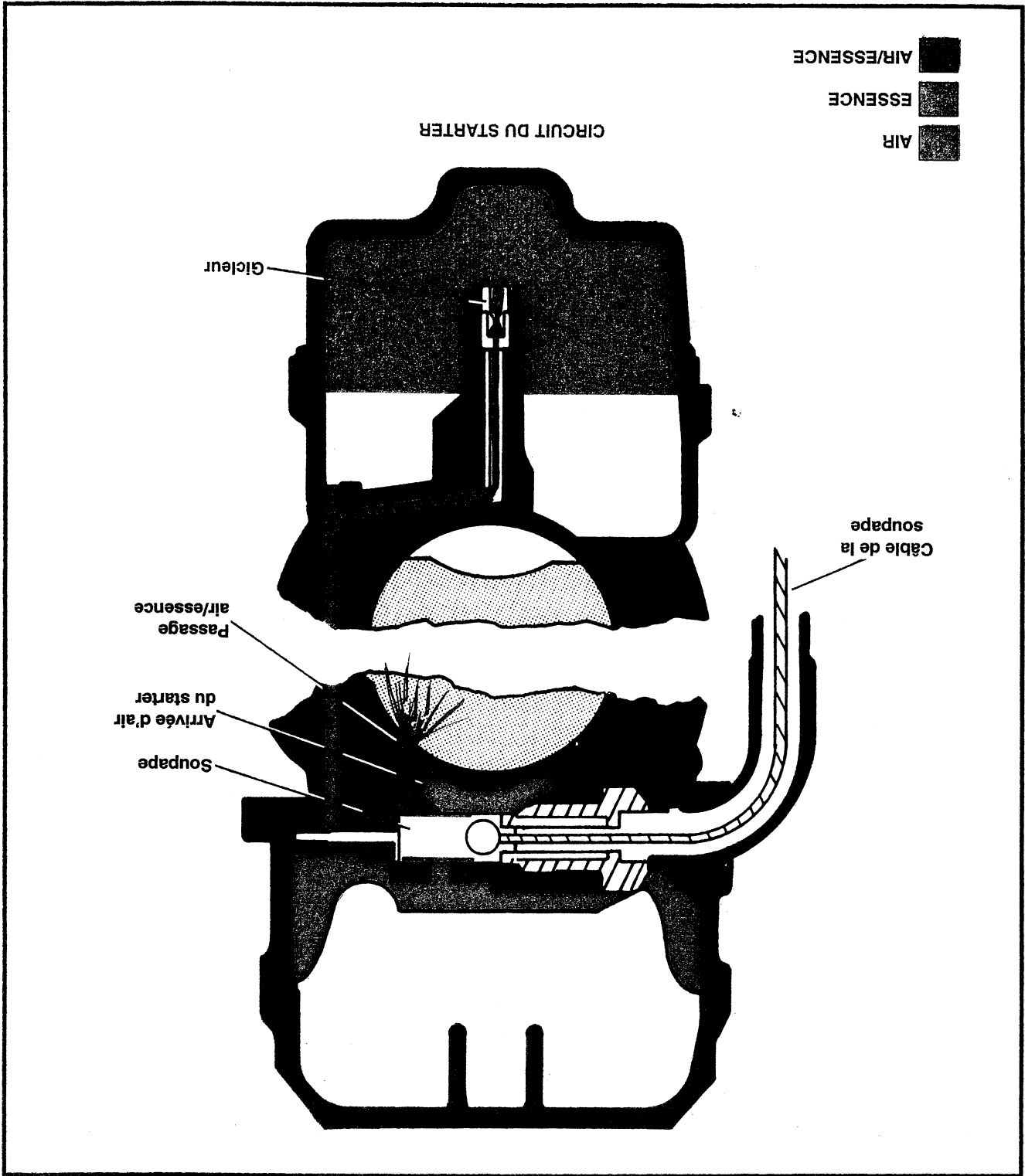
CIRCUIT D'ALIMENTATION D'ESSENCE

cuve, le flotteur descend, le pointeau s'ouvre et l'essence pénètre dans la cuve

La cuve est équipée d'un tuyau de mise à l'air libre ouvert dans le corps du carburateur. Ce tuyau s'ouvre à côté du venturi principal sur la face du carburateur sur laquelle la plaque de montage du filtre à air est montée.

L'essence du réservoir se déverse dans la cuve par la chambre d'arrivée d'essence. Le flotteur monte avec le niveau et agit sur le pointeau pour fermer l'arrivée d'essence lorsque le niveau correct, déterminé par le réglage du flotteur, est atteint. Lorsque l'essence est utilisée par le moteur, le niveau baisse dans la



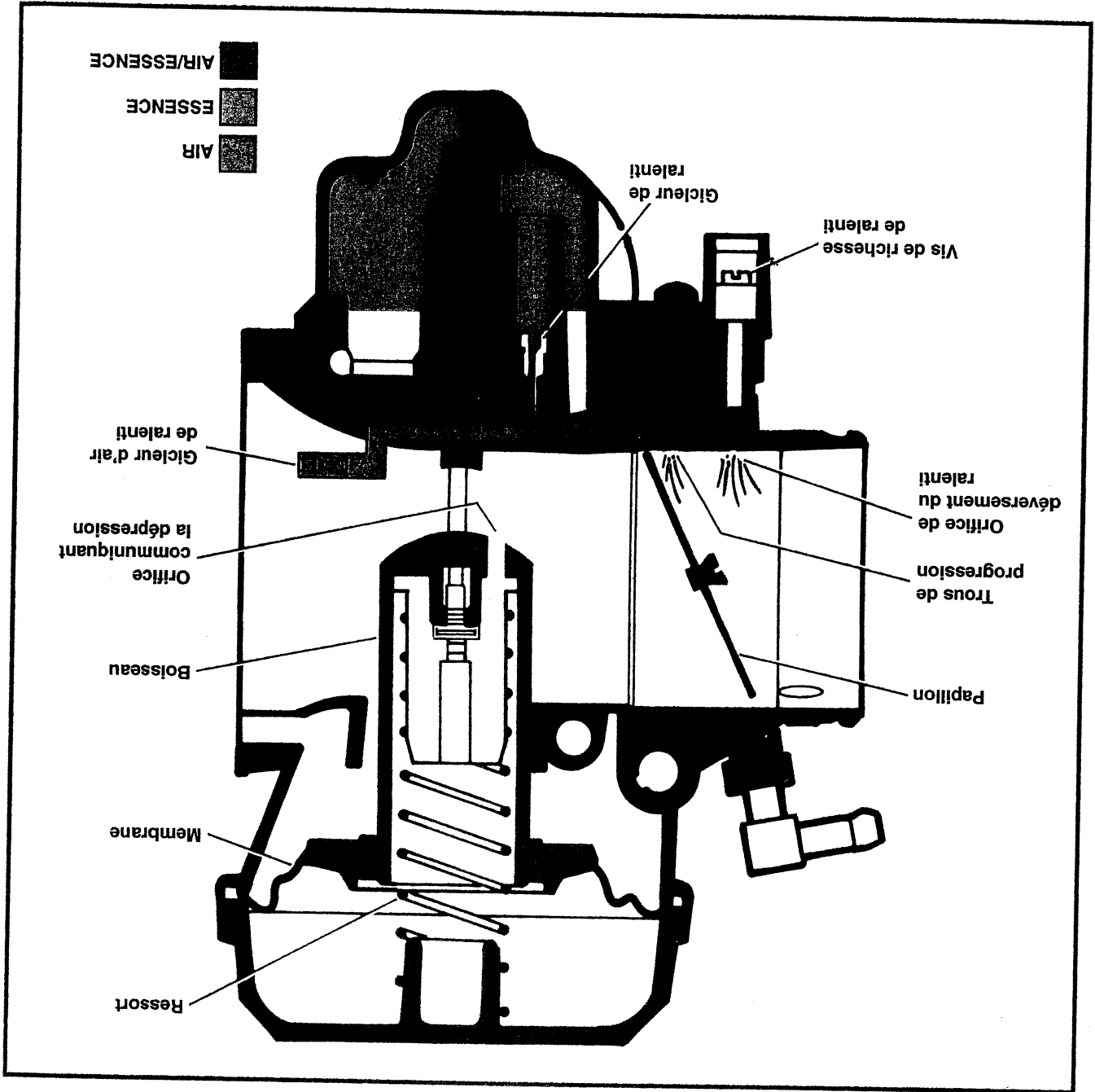


Circuit du starter

Le circuit du starter est constitué d'une soupape actionnée par câble et de conduits d'essence et d'air convergeant dans le corps du carburateur.

Le passage air/essence du starter s'ouvre sur le venturi du carburateur qui est soumis à une basse pression quand le moteur tourne. Le carburant dans la cuve et l'air dans l'arrivée d'air du starter sont à la pression atmosphérique (plus forte que celle du venturi).

Quand la tirette du starter est tirée, la soupape du starter ouvre le passage air/essence sur la basse pression du venturi. L'essence de la cuve à la pression atmosphérique est aspirée vers le haut, traverse un gicleur calibré et passe dans la chambre du starter qui est sous basse pression. De même, l'air atmosphérique est attiré dans la chambre à basse pression où il se mélange à l'essence. Ce mélange passe au venturi augmentant la proportion d'essence dans les chambres de combustion.



Circuit de ralenti et de basse vitesse

d'aiguille. Pendant la transition entre le ralenti et le début de l'ouverture, le trou de progression et l'orifice de ralenti alimentent aussi le corps du carburateur en essence.

De plus, l'ouverture du venturi est réduite lorsque le boisseau est en position basse. Ainsi, la vitesse de l'air aspiré est plus grande qu'avec un carburateur à venturi à ouverture fixe. Plus la vitesse de l'air aspiré est grande, plus la quantité d'essence aspirée est grande et meilleure est l'accélération.

Au ralenti, le papillon et l'admission d'air étant fermés, la vitesse est maintenue grâce à l'essence calibrée par le gicleur de ralenti. L'air du gicleur d'air de ralenti se mélange à l'essence et se déverse dans l'orifice de ralenti du côté dépression du papillon. Quand on accélère légèrement, le papillon s'entrouvre et le trou de progression est soumis lui aussi à la dépression, ce qui augmente la quantité de mélange gazeux envoyé dans le corps du carburateur. Lorsque le papillon est entrouvert, une certaine quantité d'essence se mélange à l'air en provenance du puits

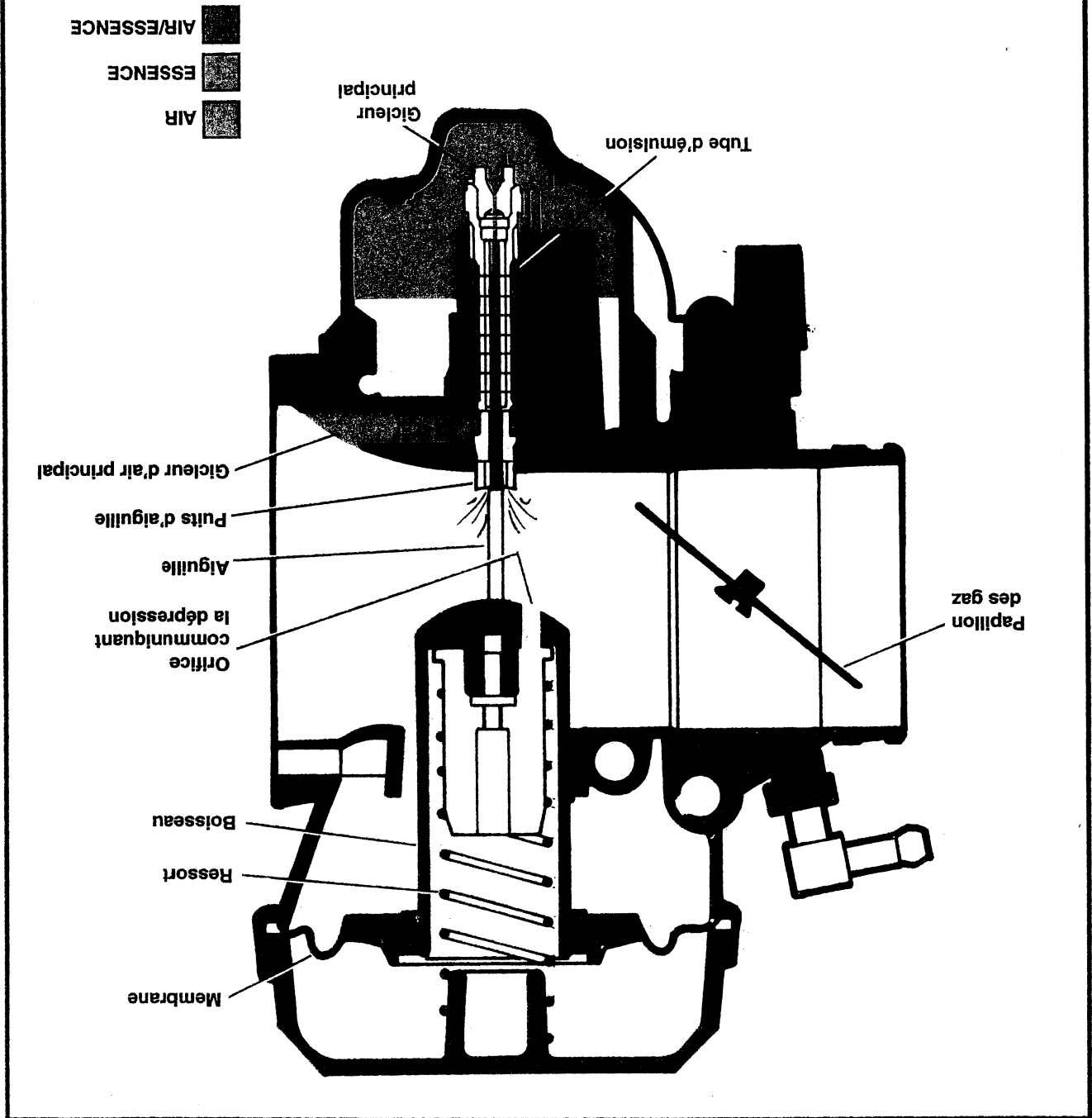
comme le ressort et soulève le boisseau proportionnellement à la différence de pression entre les chambres.

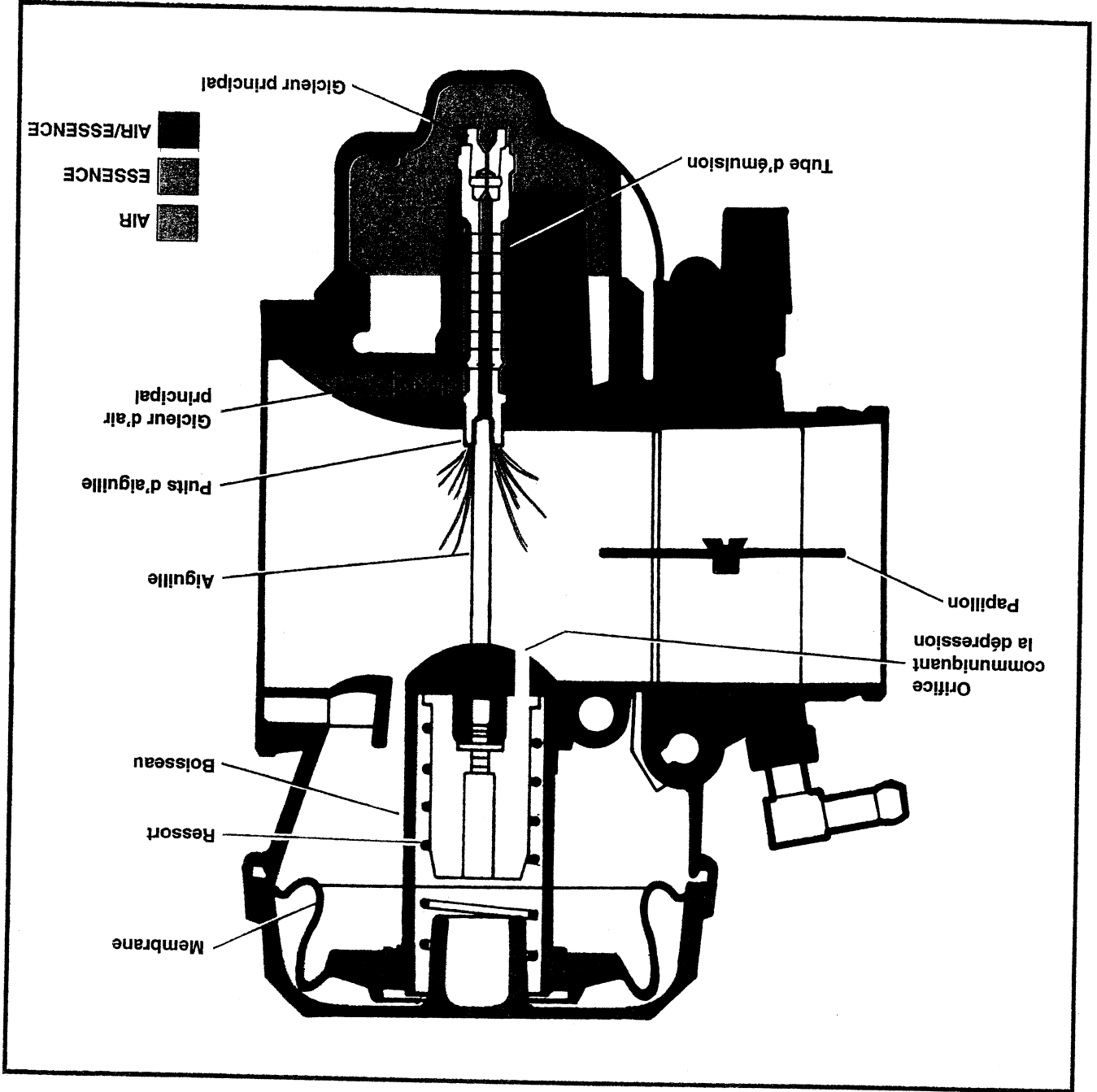
L'aiguille conique se déplace avec le boisseau et ouvre le puits d'aiguille, soumettant le tube d'émission à la basse pression du venturi. La haute pression dans la cuve force l'essence dans le puits d'aiguille. L'air à pression atmosphérique en provenance du gicleur d'air principal est poussé dans les orifices du tuyau d'évacuation et se mélange à l'essence. Le mélange air/essence est ensuite envoyé dans le puits d'aiguille vers le venturi.

Réglage mi-course et écoulement d'essence

Lorsque le papillon s'ouvre, le débit d'air augmente dans le carburateur et la dépression augmente dans le venturi, près du puits d'aiguille, et dans la chambre au dessus de la membrane (qui communique avec le venturi par un orifice et par le boisseau).

La pression atmosphérique est communiquée sous la membrane par un passage allant de la chambre sous la membrane à l'admission du carburateur. La haute pression sous la membrane

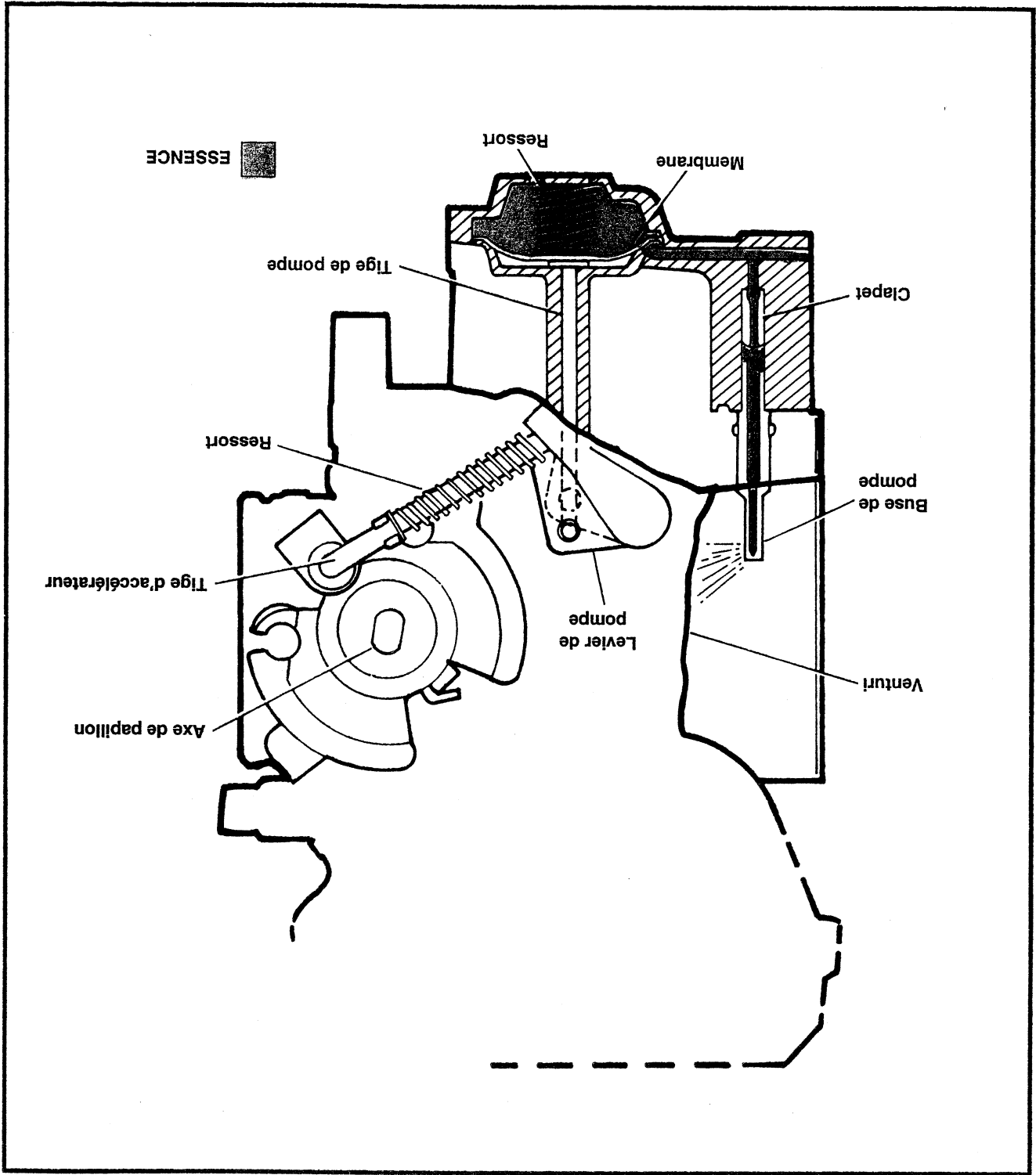




Réglage grande vitesse et écoulement d'essence

L'ouverture du venturi augmente et l'aiguille sort encore plus de son puits. La quantité d'essence et le volume d'air sont simultanément augmentés et calibrés dans des proportions qui répondent aux exigences du venturi variable et du soulèvement de l'aiguille. Quand le boisseau est complètement remonté, l'orifice du venturi est complètement ouvert et l'exposition de l'ouverture du puits d'aiguille au débit d'air est à son maximum. A ce point, les quantités d'air et d'essence sont suffisantes pour répondre à la demande maximum du moteur.

Quand on ouvre le papillon, la différence de pression entre les chambres situées au-dessus et au-dessous de la membrane augmente et le boisseau remonte encore plus.



Circuit de la pompe de reprise

La pompe de reprise envoie une giclée de carburant dans le carburateur à dépression quand les gaz sont ouverts soudainement. L'essence supplémentaire donne des reprises plus souples. Ce supplément d'essence améliore aussi le fonctionnement d'un moteur froid lorsque le starter est fermé trop tôt.

L'action rapide de la poignée des gaz pendant le premier tiers de sa course pousse la tige de pompe vers le bas ce qui tend la membrane. La tension force l'essence dans le clapet puis dans le venturi. Quand le papillon se ferme, la tige de pompe remonte, un ressort ramène ensuite la membrane à sa position originale et de l'essence arrive de nouveau sous la membrane de la cuve et remplit de nouveau la cavité inférieure de la pompe. Le clapet empêche un retour d'écoulement pendant le remplissage.

REGLAGE

Vitesse de ralenti du moteur

REMARQUE

S'assurer que la tirette du starter est poussée à fond avant de régler le ralenti. Le circuit du starter du carburateur à dépression fait passer la vitesse de ralenti à 2000 tr/mn lorsque la tirette du starter est entièrement tirée, le moteur étant à sa température de fonctionnement normale. Lorsque la tirette du starter est partiellement tirée et le moteur à la température de fonctionnement normale, la vitesse du ralenti augmentera. Ce changement de régime alerte le conducteur que le moteur est chaud et que la tirette peut être repoussée à fond. L'emploi continu du starter une fois que le moteur a atteint sa température de fonctionnement normale peut entraîner les bougies.

Voir Figure 4-1. Le moteur étant à sa température de fonctionnement normale et la tirette du starter étant complètement poussée (vis du starter fermée), réglez la vis de ralenti de manière à ce que le moteur tourne à 950-1050 tr/mn.

REMARQUE

Connecter un compte-tours de contrôle à la borne négative de la bobine d'allumage pour mesurer la vitesse de rotation du moteur sur les modèles XLH 883.

Tirette de starter (Figure 4-3)

Vérifiez le bon fonctionnement du starter. La tirette du starter doit s'ouvrir, rester ouverte et se fermer sans se coincer. L'écrou moleté en plastique situé à proximité de la tirette commande la facilité ou la difficulté avec laquelle le câble glisse dans le guide-fils. S'il y a lieu de le régler faites ce qui suit :

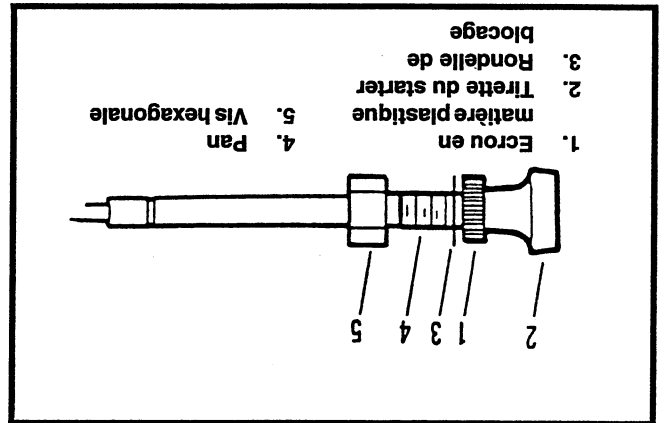


Figure 4-3. Tirette du starter

1. Desserrez l'écrou hexagonal (5) se trouvant à l'arrière du support de montage.

2. Dégagez le câble de l'encoche du support de montage.

3. Maintenez le câble par sa partie plate (4) avec une clé à molette. Tournez l'écrou en plastique (1) à la main dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour réduire la résistance au glissement, jusqu'à ce que la tirette s'enfoncé d'elle-même vers l'intérieur.

4. Tournez l'écrou en plastique dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la résistance jusqu'à ce que la tirette reste complètement sortie sans qu'on la tienne et se ferme avec une facilité relative.

5. Remettez le câble dans l'encoche du support. Resserrez l'écrou hexagonal à l'arrière du support.

REMARQUE

Ne pas graisser l'intérieur du guide-fils ni le câble, car ce dernier doit rencontrer une certaine résistance pour fonctionner normalement.

Niveau du flotteur (Figure 4-4)

6. Placez le carburateur sur une surface plane et propre, sur le côté tubulaire du moteur. Ce côté est appelé la « base ». Inclinez le carburateur de 15 à 20° par rapport à sa base.

REMARQUE

Si vous inclinez le carburateur de moins de 15° ou de plus de 20°, vos mesures seront incorrectes.

7. Utilisez une jauge de profondeur, un vernier ou un comparateur pour mesurer la distance entre la face du joint du carburateur et le périmètre du flotteur. Veillez à ne pas appuyer sur le flotteur en effectuant cette mesure. Si la mesure n'est pas comprise entre 0,413 et 0,453 po. (10,49 et 11,51 mm), tordez la languette du flotteur avec précaution de manière à le mettre au niveau correct.

8. Installez le flotteur et vérifiez de nouveau le montage.

9. Placez la cuve sur le corps du carburateur. Remettez les vis et les rondelles (18). Installez le carburateur selon les instructions de la section INSTALLATION.

Figure 4-4. Réglage du flotteur

