

| 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>Contenance du réservoir d'essence Totale Réserve</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>950-1050 tr/mn 1650-1950 tr/mn</p> | <p>2,25 Gallons (U.S.) (8,52 litres) 0,25 Gallon (U.S.) (0,95 litre)</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> | <p>4-7 N.m</p> | <p>4-1</p> |

CARBURATEUR

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.

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.

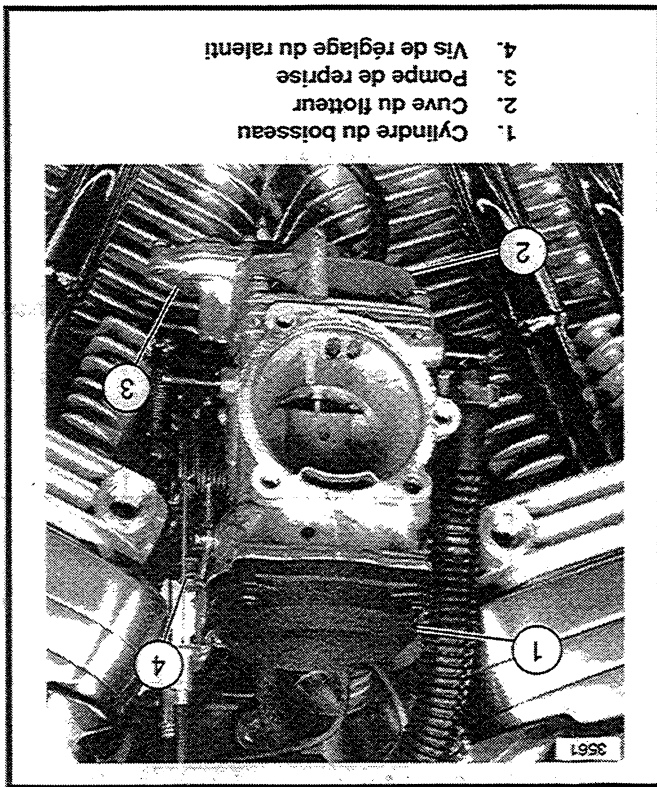


Figure 4-1. Carburateur

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