

pour augmenter le régime de ralenti. Régler chaque carburateur de la même façon.

- b. Observer le compte-tours et écouter la sonorité de l'échappement et/ou placer la main à la sortie de l'échappement pour contrôler la pression.

En serrant ou en desserrant lentement la vis d'air, rechercher le régime de ralenti le plus élevé ou la pression d'échappement la plus élevée.

Répéter la même opération sur les autres carburateurs. Ce réglage ne doit pas nécessiter plus de $1/8^{\circ}$ de tour dans un sens ou dans l'autre.

Si le régime du moteur ne varie pas, même après avoir effectué un demi-tour dans chaque sens, cela peut être dû à l'une des causes citées au paragraphe (2)e.

Régler à nouveau le ralenti au moyen des vis de butée de commande de gaz afin de retrouver le régime nominal.

- c. Tourner lentement la poignée des gaz d'un quart de tour pour ouvrir le clapet de commande des gaz et laisser tourner pendant quelques secondes.

Ecouter le bruit à l'échappement, s'il n'est pas identique pour chacun des quatre cylindres et si les différences persistent en ouvrant les gaz, un réglage est nécessaire. Placer la main à la sortie de l'échappement et contrôler la pression d'échappement de chacun des cylindres. Rechercher le ou les carburateurs dont la pression d'échappement diffère de celle des autres.

Régler au moyen des tendeurs de câble. Si le tendeur est tourné dans le sens des aiguilles d'une montre, le jeu au câble sera augmenté et la pression à l'échappement sera réduite. S'il est tourné dans le sens contraire, cette pression sera augmentée. Après avoir terminé le réglage, serrer l'écrou de blocage du tendeur et monter soigneusement le bouchon en caoutchouc.

(4) Autres contrôles

- a. Donner plusieurs coups d'accélérateur puis vérifier à nouveau les dépressions obtenues ou le bruit à l'échappement pour s'assurer que rien n'a changé.
- b. Tourner le guidon à fond vers la droite, puis vers la gauche, ensuite donner plusieurs coups d'accélérateur pour s'assurer que les carburateurs sont correctement actionnés.
- c. Le tube de mise à l'air libre doit être placé sur le boîtier du filtre à air.
- d. Le réglage de la garde à la poignée des gaz et de la dureté de cette dernière est décrit au chapitre 19 (page 174)

6-3 RESERVOIR ET ROBINET D'ESSENCE

a. Description

Le réservoir d'essence est monté sur le cadre immédiatement au-dessus du moteur par l'intermédiaire de tampons en caoutchouc. (Fig. 6-20)

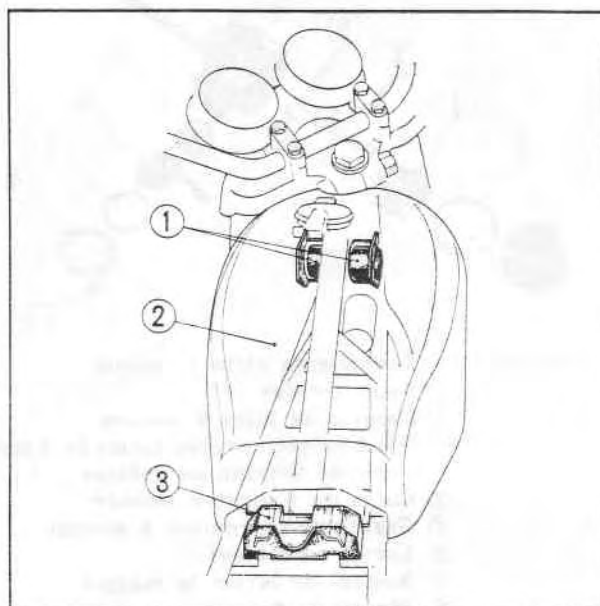


Fig. 6-20 ① Tampons avant de réservoir
② Réservoir d'essence
③ Tampon arrière de réservoir