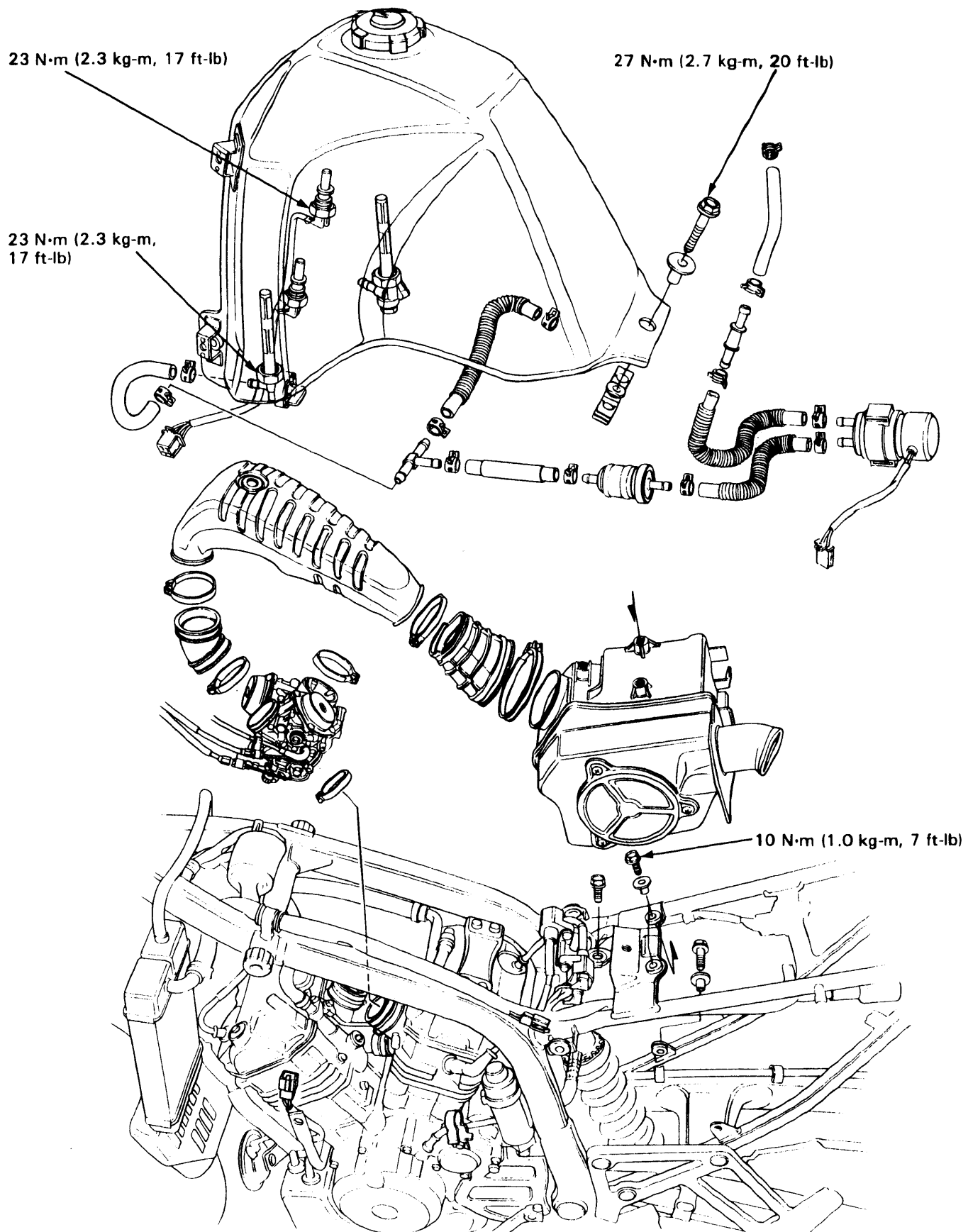


# **FUEL SYSTEM**

**CIRCUIT D'ALIMENTATION**

**KRAFTSTOFFSYSTEM**



|                              |     |                                    |      |
|------------------------------|-----|------------------------------------|------|
| WARTUNGSMITTELSINFORMATIONEN | 4-1 | SCHWIMMERKAMMER                    | 4-7  |
| STÖRUNGSBESEITIGUNG          | 4-2 | LUFTABSCHALTVENTIL                 | 4-9  |
| KRAFTSTOFFTANK               | 4-3 | TRENNEN/ZUSAMMENFÜGEN DER VERGASER | 4-10 |
| LUFTFILTERGEHÄUSE            | 4-4 | EINBAU DER VERGASER                | 4-12 |
| AUSBAU DES VERGASERS         | 4-5 | GEMISCHREGULIERSCHRAUBE            | 4-12 |
| UNTERDRUCKKAMMER             | 4-6 |                                    |      |

WARTUNGSMITTELSINFORMATIONEN

ALLGEMEINES

- ⚠ WARNUNG**
- *Benzin ist äußerst feuergefährlich und unter bestimmten Bedingungen explosiv. Benzin nur in einem gut belüfteten Arbeitsbereich und bei abgestelltem Motor verwenden. In der Nähe von Benzin nicht rauchen und offene Flammen und Funken fernhalten.*
  - *Wenn Reparaturarbeiten bei laufendem Motor vorgenommen werden müssen, ist auf ausreichende Belüftung des Arbeitsbereichs zu achten. Den Motor niemals in einem geschlossenen Raum laufen lassen. Die Auspuffgase enthalten giftiges Kohlenmonoxidgas, das zur Bewußtlosigkeit oder sogar zum Tode führen kann.*
- Siehe Kapitel 3 für die Vergasergleichlauf- Einstellung, Gaszug- und Chokezegeinstellungen.
  - Beim Zerlegen von Komponenten des Kraftstoffsystems auf die Einbauposition der O-Ringe achten. Beim Zusammenbau neue O-Ring verwenden.
  - Die Vergaserschwimmerkammern sind mit Ablasschrauben versehen, mit denen evtl. verbleibender Kraftstoff abgelassen werden kann.

VORSICHT

- *Seilzüge dürfen nicht verbogen oder verdreht werden. Beschädigte Seilzüge funktionieren nicht einwandfrei und können klemmen oder sich festfressen.*

ZUR BEACHTUNG

- Wenn das Fahrzeug für länger als einen Monat stillgelegt wird, ist die Schwimmerkammer zu entleeren. Wenn Kraftstoff in der Schwimmerkammer verbleibt, kann dies zu verstopften Düsen führen, was ein schlechtes Anspringen oder einen ungleichmäßigen Motorlauf zur Folge hat.

TECHNISCHE DATEN

Kraftstofftank-Kapazität: 24 l

[ ] : Modell SW

|  |   |            |
|--|---|------------|
| Lufttrichterdurchmesser                    | 32,0 mm   |            |
| Identifikationsnummer                      | VD F4B [VD FGA]                                   |            |
| Schwimmerstand                             | 7,0 mm  |            |
| Hauptdüse                                  | VORNE 125   | HINTEN 130 |
| Leerlaufdüse                               | #38 [#35]   |            |
| Leerlaufdrehzahl                           | 1 200 ± 100 min <sup>-1</sup>                     |            |
| Gasdrehgriffspiel                          | 2 – 6 mm  |            |
| Anfangsöffnung der Gemischregulierschraube | 2-1/8 dreht sich heraus [1-3/4 dreht sich heraus] |            |
| Unterdruckdifferenz zwischen den Zylindern | maximal 40 mm Hg                                  |            |

ANZUGSMOMENTE

|  |                   |
|--|-------------------|
| Kraftstofftank-Halteschrauben (hinten) | 27 N·m (2,7 kg·m) |
| Luftfiltergehäuse-Halteschrauben       | 10 N·m (1,0 kg·m) |
| Kraftstoffhahn-Sicherungsmutter        | 23 N·m (2,3 kg·m) |
| Kraftstoffreserve-Sensor               | 23 N·m (2,3 kg·m) |

## WERKZEUG

Standardwerkzeug

Schwimmerstandmesser

07401-0010000

## STÖRUNGSBESEITIGUNG

**Motor dreht, springt aber nicht an**

- Kein Kraftstoff im Tank
- Kein Kraftstoff-Fluß zum Vergaser
- Luftfilter verstopft
- Zuviel Kraftstoff im Zylinder
- Kraftstoff-Filter verstopft
- Kraftstoffleitung verstopft
- Falsche Schwimmerstandeinstellung
- Tankdeckelentlüftung blockiert
- Kein Funke an der Zündkerze
  - Fehlfunktion des Zündsystems (Kapitel 17)
- Undichtes Luftansaugrohr
- Fehlfunktion der Gasbetätigung
- Defekte Kraftstoffpumpe

**Motor springt schlecht an, oder bleibt nach dem Anspringen stehen**

- Fehlfunktion des Chokes
- Fehlfunktion des Zündsystems (Kapitel 17)
- Defekter Vergaser
- Verschmutzter Kraftstoff
- Undichtes Luftansaugrohr
- Inkorrekte Leerlaufdrehzahl (Kapitel 3)
- Inkorrektes Ventilspiel (Kapitel 3)
- Inkorrektter Vergasergleichlauf (Kapitel 3)
- Inkorrekte Funktion des Chokeyentils (Kapitel 3)

**Unregelmäßiger Leerlauf**

- Fehlfunktion des Zündsystems (Kapitel 17)
- Inkorrekte Leerlaufdrehzahl (Kapitel 3)
- Inkorrektter Vergasergleichlauf (Kapitel 3)
- Defekter Vergaser
- Verschmutzter Kraftstoff
- Verschmutzter Luftfilter
- Undichtes Luftansaugrohr
- Inkorrektes Ventilspiel (Kapitel 3)

**Zündaussetzer bei Beschleunigung**

- Fehlfunktion des Zündsystems (Kapitel 17)
- Gemisch zu mager

**Fehlzündungen**

- Fehlfunktion des Zündsystems (Kapitel 17)
- Gemisch zu mager
- Defektes Luftabschaltventil

**Zu mageres Gemisch**

- Verstopfte Kraftstoffdüsen
- Unterdruckkolben sitzt in der geschlossenen Position fest
- Defektes Schwimmerventil
- Zu niedriger Schwimmerstand
- Verstopfter Kraftstofftank-Entlüfter
- Verstopftes Kraftstoffsieb
- Blockierte Kraftstoffleitung
- Undichtes Luftansaugrohr
- Inkorrekte Einstellung der Gemischregulierschraube

**Zu fettes Gemisch**

- Luftdüsen verstopft
- Defektes Schwimmerventil
- Schwimmerstand zu hoch
- Choke sitzt in der geschlossenen Position fest
- Verschmutzter Luftfilter
- Inkorrekte Einstellung der Gemischregulierschraube

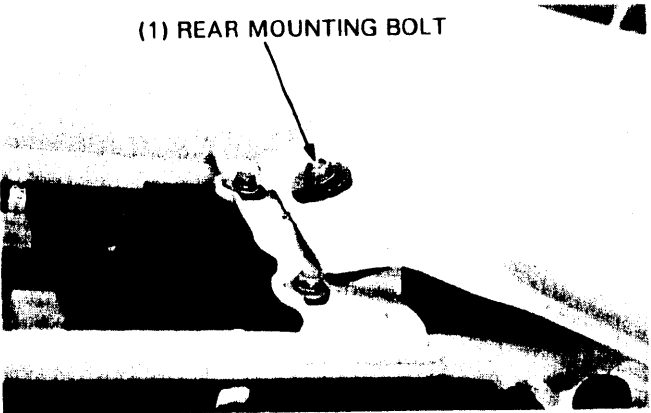
FUEL TANK

REMOVAL

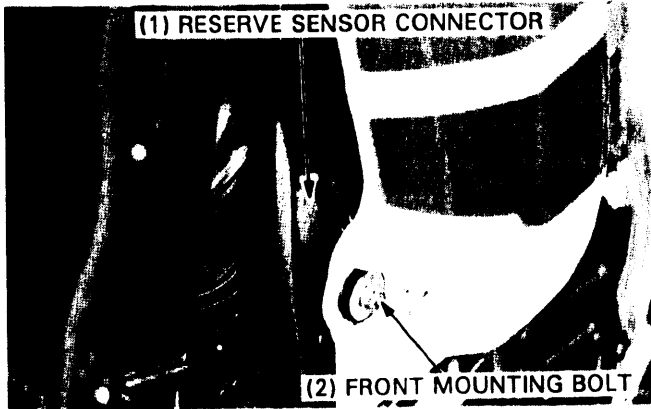
- ⚠ WARNING**

  - *Keep gasoline away from flames or sparks. Wipe up spilled gasoline at once.*

Remove the frame side covers and seat (page 12-2).  
Remove the rear fuel tank mounting bolt.



Remove the side cowls (page 12-2).  
Remove the front fuel tank mounting bolts.  
Disconnect the fuel reserve sensor connector.  
Turn the fuel valves OFF, disconnect the fuel line at the T-fitting and remove the fuel tank.



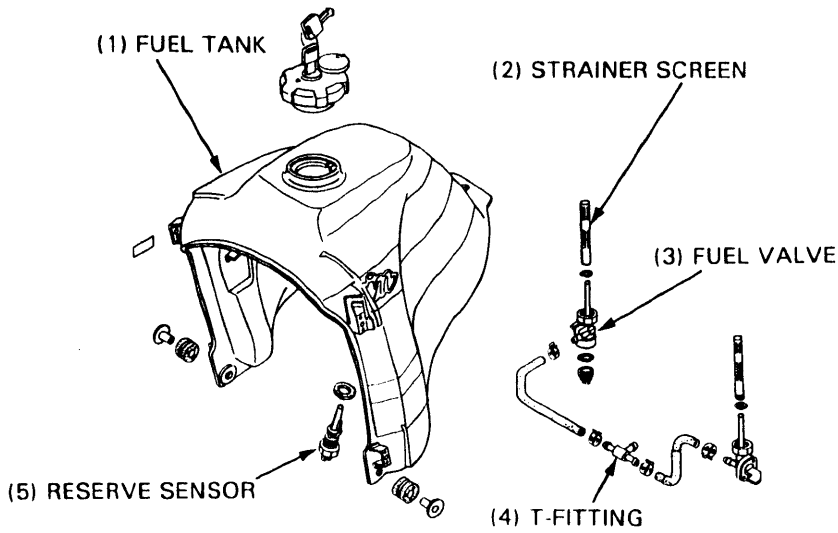
Check that fuel flows out of the tank freely.  
If flow is restricted, clean the fuel strainer screens.

INSTALLATION

Install the fuel tank in the reverse order of removal.

- TORQUE:**
- Fuel tank mounting bolt (rear)  
27 N·m (2.7 kg-m, 20 ft-lb)

- NOTE**
- After assembling, make sure there are no fuel leaks.



## RESERVOIR D'ESSENCE

### DEPOSE

#### ▲ ATTENTION

- *Ne pas laisser de flammes ni d'étincelles se produire à proximité de l'essence. Si de l'essence est renversée, l'essuyer immédiatement.*

Déposer les caches latéraux du cadre et la selle (page 12-2).  
Déposer le boulon de montage du réservoir d'essence arrière.

#### (1) BOULON DE MONTAGE ARRIERE

Déposer les capotages latéraux (page 12-2).  
Déposer les boulons de montage du réservoir d'essence avant.  
Déconnecter le connecteur du capteur de la réserve d'essence.  
Fermer le robinet d'essence (OFF), déconnecter la conduite d'essence au niveau du raccord en T et retirer le réservoir d'essence.  
S'assurer que l'essence s'écoule librement du réservoir.  
Si l'écoulement est restreint, nettoyer les écrans de crépine à essence.

- (1) CONNECTEUR DE CAPTEUR DE RESERVE
- (2) BOULON DE MONTAGE AVANT

### REPOSE

Reposer le réservoir d'essence dans l'ordre inverse de la dépose.

#### COUPLE DE SERRAGE:

Boulon de montage du réservoir d'essence (arrière)  
27 N·m (2,7 kg·m)

#### NOTE

- Après la repose, s'assurer qu'il n'y a pas de fuites d'essence.

- (1) RESERVOIR D'ESSENCE
- (2) ECRAN DE CREPINE
- (3) ROBINET D'ESSENCE
- (4) RACCORD EN T
- (5) CAPTEUR DE RESERVE

## KRAFTSTOFFTANK

### AUSBAU

#### ▲ WARNUNG

- *Benzin von offenen Flammen und Funken fernhalten. Verschüttetes Benzin sofort aufwischen.*

Die Sitzbank und die Seitenverkleidungen abnehmen (Seite 12-2).

Die hintere Befestigungsschraube des Kraftstofftanks entfernen.

#### (1) HINTERE BEFESTIGUNGSSCHRAUBE

Die Seitenverkleidungen ausbauen (Seite 12-2).

Die vorderen Befestigungsschrauben des Kraftstofftanks entfernen.

Den Stecker des Kraftstoffreserve-Sensors abziehen.

Den Kraftstoffhahn auf OFF stellen und die Kraftstoffleitung an der T-Verbindung abziehen, dann den Kraftstofftank ausbauen.

Sich vergewissern, daß der Kraftstoff unbehindert aus dem Kraftstofftank ausfließt. Wenn dies nicht der Fall ist, die Kraftstoffsiebe reinigen.

- (1) STECKER DES KRAFTSTOFFRESERVE-SENSORS
- (2) VORDERE BEFESTIGUNGSSCHRAUBE

### EINBAU

Den Kraftstofftank in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

#### ANZUGSMOMENT:

Befestigungsschraube des Kraftstofftanks (hinten)  
27 N·m (2,7 kg·m)

#### ZUR BEACHTUNG

- Nach dem Einbau sich vergewissern, daß keine Undichtigkeiten bestehen.

- (1) KRAFTSTOFFTANK
- (2) FILTERSIEB
- (3) KRAFTSTOFFHAHN
- (4) T-ANSCHLUSS
- (5) KRAFTSTOFFRESERVE-SENSOR

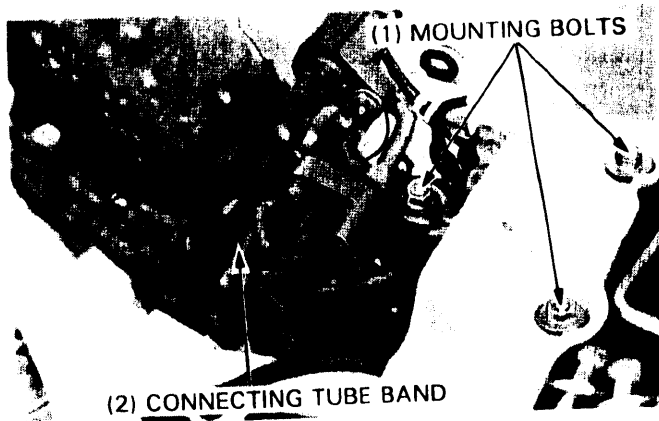
# AIR CLEANER CASE

## REMOVAL

Remove the fuel tank (page 4-3).

Remove the three mounting bolts from the upper side of the air cleaner case.

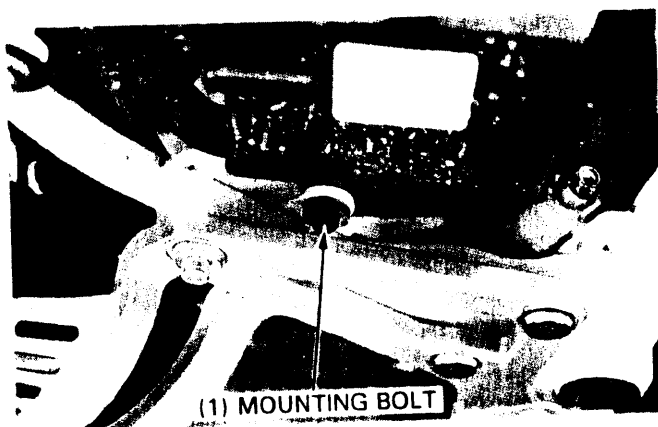
Loosen the air cleaner case connecting tube band.



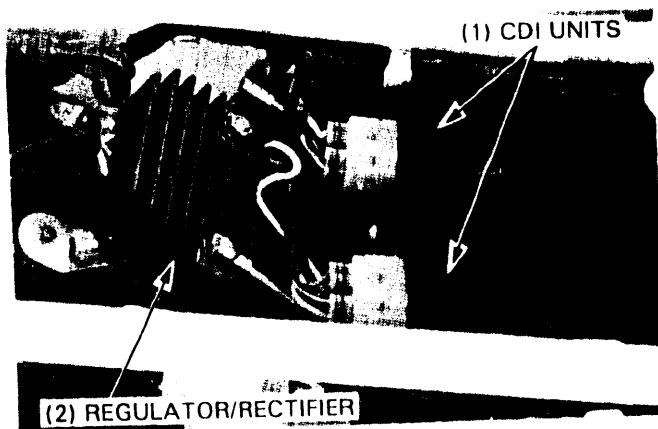
Remove the battery (page 16-3).

Remove the starter relay switch from the right side of the air cleaner case.

Remove the mounting bolt from the right side of the case.



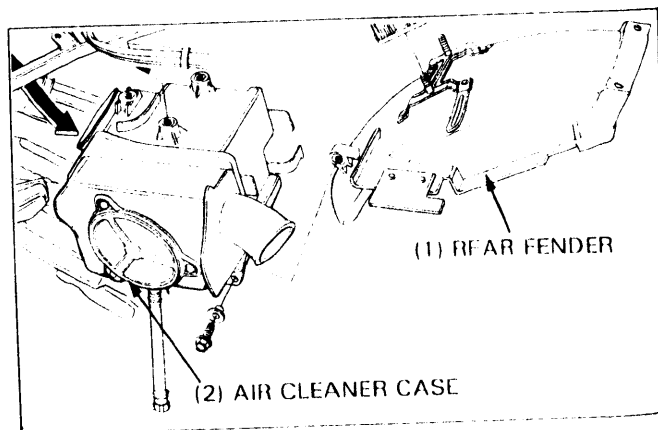
Remove the CDI units and regulator/rectifier.



Remove the rear wheel (page 14-3).

Remove the rear fender (page 12-3).

Pull air cleaner case rearwards, disconnect the breather tube and remove it from the frame.



**BOITIER DE FILTRE A AIR****DEPOSE**

Déposer le réservoir d'essence (page 4-3).  
Déposer les trois boulons de montage du côté supérieur du boîtier du filtre à air.  
Desserrer le collier de tube de connexion du boîtier de filtre à air.

- (1) BOULONS DE MONTAGE
- (2) COLLIER DE TUBE DE CONNEXION

Déposer la batterie (page 16-3).  
Déposer le contacteur du relais de démarreur du côté droit du boîtier du filtre à air.  
Déposer le boulon de montage du côté droit du boîtier.

- (1) BOULON DE MONTAGE

Déposer les unités CDI et le régulateur/redresseur.

- (1) UNITES CDI
- (2) REGULATEUR/REDRESSEUR

Déposer la roue arrière (page 14-3).  
Déposer le garde-boue arrière (page 12-3).  
Sortir le boîtier du filtre à air vers l'arrière, déconnecter le tube de reniflard et le retirer du cadre.

- (1) GARDE-BOUE ARRIERE
- (2) BOITIER DE FILTRE A AIR

**LUFTFILTERGEHÄUSE****AUSBAU**

Den Kraftstofftank ausbauen (Seite 4-3).  
Die drei Befestigungsschrauben von der oberen Seite des Luftfiltergehäuses entfernen.  
Die Schlauchschelle des Luftfiltergehäuse-Verbindungsrohrs lösen.

- (1) BEFESTIGUNGSSCHRAUBEN
- (2) SCHLAUCHSCHELLE DES VERBINDUNGSRÖHRS

Die Batterie ausbauen (Seite 16-3).  
Den Anlasserrelaisschalter von der rechten Seite des Luftfiltergehäuses abnehmen.  
Die Befestigungsschraube von der rechten Seite des Luftfiltergehäuses entfernen.

- (1) BEFESTIGUNGSSCHRAUBE

Die CDI-Einheiten und den Regler/Gleichrichter ausbauen.

- (1) CDI-EINHEITEN
- (2) REGLER/GLEICHRICHTER

Das Hinterrad ausbauen (Seite 14-3).  
Das hintere Schutzblech ausbauen (Seite 12-3).  
Das Luftfiltergehäuse nach hinten ziehen, das Entlüfterrohr abnehmen und das Gehäuse aus dem Rahmen herausnehmen.

- (1) HINTERES SCHUTZBLECH
- (2) LUFTFILTERGEHÄUSE



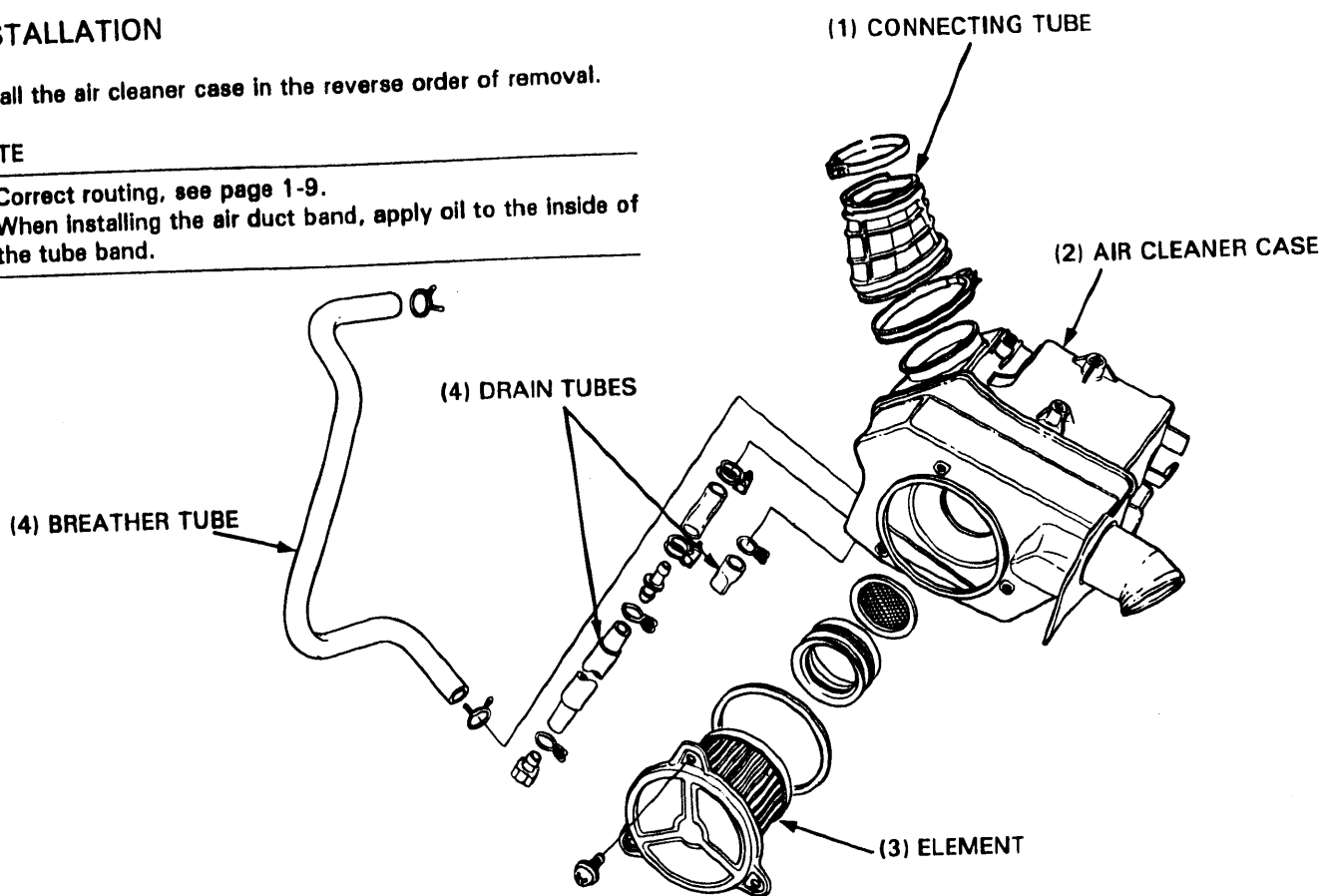
# FUEL SYSTEM

## INSTALLATION

Install the air cleaner case in the reverse order of removal.

### NOTE

- Correct routing, see page 1-9.
- When installing the air duct band, apply oil to the inside of the tube band.



## CARBURETOR REMOVAL

Remove the fuel tank (page 4-3).  
Remove the air duct.  
Loosen the drain screws and drain the fuel into a container.

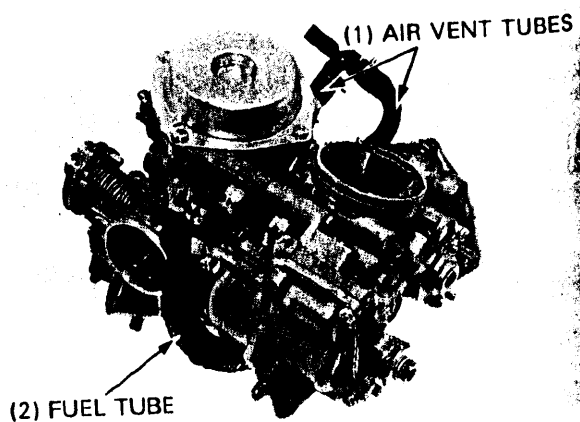
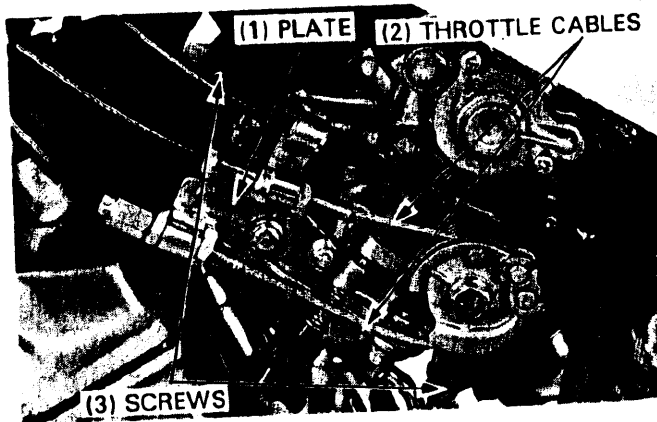
### ⚠ WARNING

- *Keep gasoline away from flames or sparks. Wipe up spilled gasoline at once.*

Remove the throttle cable setting plate with the two screws and disconnect the throttle cables.  
Remove the choke valves from both carburetors by loosening the choke valve nuts.  
Disconnect the fuel line and air vent tube from the T-fitting at the carburetor.

Loosen the carburetor insulator band screws and remove the carburetors.

Remove the fuel tubes and air vent tubes from the carburetors.



## REPOSE

Reposer le filtre à air dans l'ordre inverse de la dépose.

## NOTE

- Acheminement correct, voir page 1-9.
- Lors de la repose du collier de conduite d'air, appliquer de l'huile sur l'intérieur du collier du tube.

- (1) TUBE DE CONNEXION
- (2) BOITIER DE FILTRE A AIR
- (3) ELEMENT
- (4) TUBES DE VIDANGE
- (4) TUBE DE RENIFLARD

## DEMONTAGE DES CARBURATEURS

Déposer la réservoir d'essence (page 4-3).

Déposer la conduite d'air.

Desserrer les vis de vidange et vidanger l'essence dans un récipient.

## ATTENTION

- *Ne pas laisser de flammes ni d'étincelles se produire à proximité de l'essence. Si de l'essence est renversée, l'essuyer immédiatement.*

Déposer la plaque de fixation de câble des gaz avec les deux boulons et déconnecter les câbles de commande des gaz.

Déposer les volets d'air des deux carburateurs en desserrant les écrous de volet d'air.

Déconnecter la conduite d'essence et le tube d'évent d'air du raccord en T au niveau du carburateur.

- (1) PLAQUE
- (2) CABLES DES GAZ
- (3) VIS

Desserrer les vis de collier d'isolateur de carburateur et déposer les carburateurs.

Démonter les tubes à essence et les tubes d'évent d'air des carburateurs.

- (1) TUBES D'EVEN D'AIR
- (2) TUBE A ESSENCE

## EINBAU

Das Luftfiltergehäuse in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

## ZUR BEACHTUNG

- Für korrekte Verlegung der Kabelzüge siehe Seite 1-9.
- Vor dem Einbau des Luftkanal-Verbindungsstücks die Innenseite der Verbindung mit Öl versehen.

- (1) VERBINDUNGSSTÜCK
- (2) LUFTFILTERGEHÄUSE
- (3) LUFTFILTEREINSATZ
- (4) ABLASSROHRE
- (4') ENTLÜFTERROHR

## AUSBAU DES VERGASERS

Den Kraftstofftank ausbauen (Seite 4-3).

Den Luftkanal ausbauen.

Die Ablassschrauben lösen und den Kraftstoff in einen geeigneten Behälter ablassen.

## WARNUNG

- *Benzin von offenen Flammen und Funken fernhalten. Verschüttetes Benzin sofort aufwischen.*

Die Drosselklappen-Stellplatte mit den beiden Schrauben entfernen und die Drosselklappenzüge lösen.

Die Drosselklappenventile von beiden Vergasern durch Lösen der Drosselklappenventil-Muttern ausbauen.

Die Kraftstoffleitung und das Entlüftungsrohr vom T-Anschluß am Vergaser abziehen.

- (1) PLATTE
- (2) DROSSELKLAPPENZÜGE
- (3) SCHRAUBEN

Die Schrauben der Vergaserisolatoren lösen und die Vergaser ausbauen.

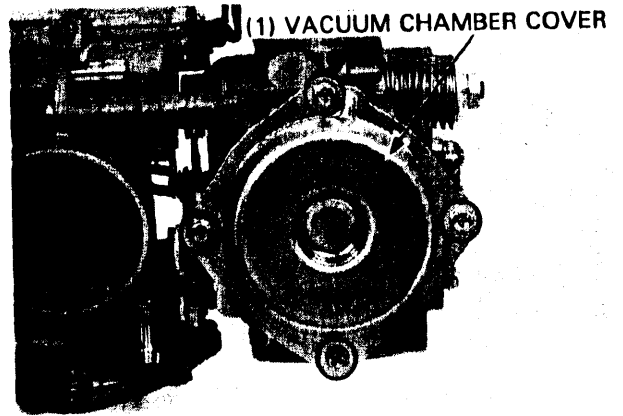
Die Kraftstoffleitungen und die Entlüftungsleitungen von den Vergasern abnehmen.

- (1) ENTLÜFTUNGSLEITUNGEN
- (2) KRAFTSTOFFLEITUNGEN

# **VACUUM CHAMBER**

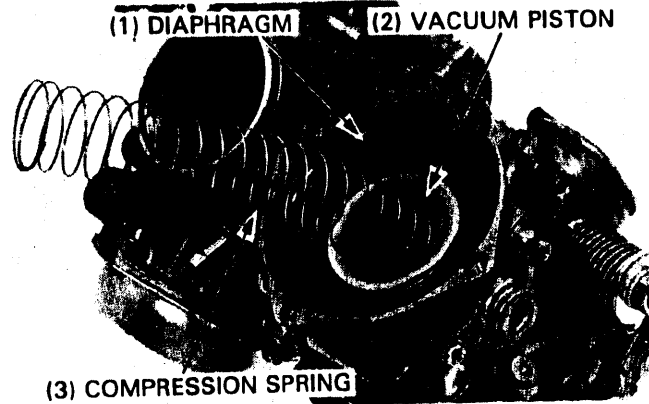
## **REMOVAL**

Remove the four screws and vacuum chamber cover.

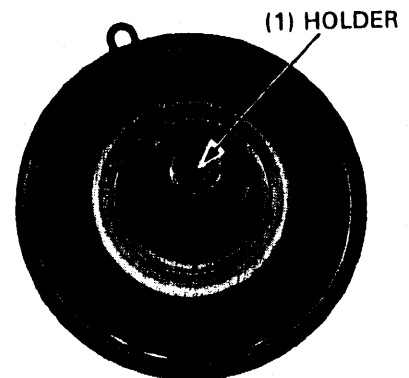


Remove the compression spring, diaphragm and vacuum piston.

Inspect the vacuum piston for wear, scratches or other damage. Make sure the piston moves up and down freely in the chamber.

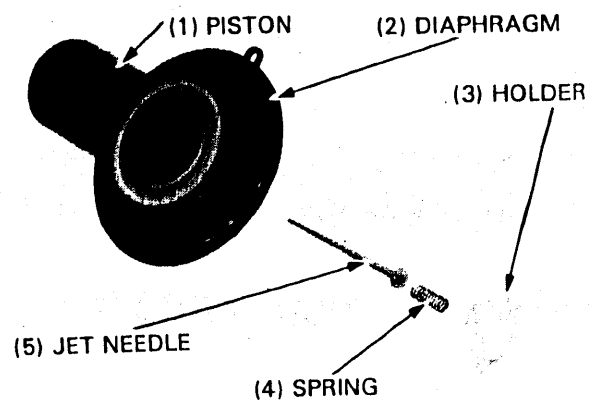


Push the needle holder in and turn it 60 degrees with an 8 mm socket. Then remove the needle holder, spring and needle from the piston.



Inspect the needle for excessive wear at the tip or other damage.

Check the diaphragm for deterioration and tears.



**CHAMBRE A DEPRESSION****DEPOSE**

Déposer les quatre vis et le couvercle de la chambre à dépression.

**(1) COUVERCLE DE LA CHAMBRE A DEPRESSION**

Déposer le ressort de compression, le diaphragme et le piston à dépression.

Vérifier le degré d'usure du piston à dépression et voir s'il est piqué, rayé ou endommagé. S'assurer que le piston se déplace librement vers le haut et vers le bas dans la chambre.

- (1) DIAPHRAGME**
- (2) PISTON A DEPRESSION**
- (3) RESSORT DE COMPRESSION**

Enfoncer le support d'aiguille et le tourner de 60 degrés avec une douille de 8 mm. Déposer ensuite le support d'aiguille, le ressort et l'aiguille du piston.

**(1) SUPPORT**

Vérifier si l'aiguille est excessivement usée au niveau de l'extrémité ou si elle présente d'autre dommage.  
Vérifier si le diaphragme est détérioré ou déchiré.

- (1) PISTON**
- (2) DIAPHRAGME**
- (3) SUPPORT**
- (4) RESSORT**
- (5) AIGUILLE DE GICLÉUR**

**UNTERDRUCKKAMMER****AUSBAU**

Die vier Schrauben und den Deckel der Unterdruckkammer entfernen.

**(1) DECKEL DER UNTERDRUCKKAMMER**

Die Kompressionsfeder, die Membran und den Unterdruckkolben ausbauen.

Den Unterdruckkolben auf Verschleiß, Kratzer und andere Beschädigungen überprüfen. Sich vergewissern, daß sich der Kolben frei in der Unterdruckkammer auf und ab bewegt.

- (1) MEMBRAN**
- (2) UNTERDRUCKKOLBEN**
- (3) KOMPRESSIIONSFEDER**

Den Nadelhalter hineindrücken und mit einer 8-mm-Stecknuß um 60 Grad drehen. Dann den Nadelhalter, die Feder und die Nadel aus dem Kolben herausnehmen.

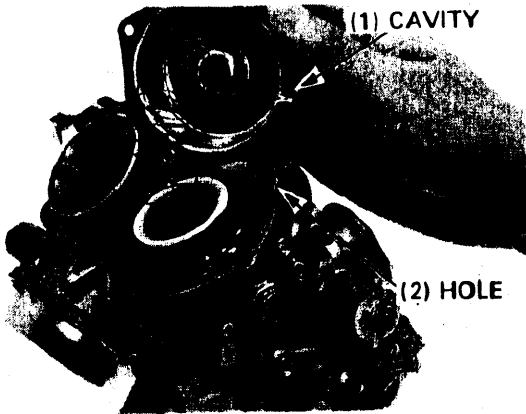
**(1) HALTERUNG**

Die Nadel auf übermäßige Abnutzung an der Spitze sowie auf andere Beschädigung überprüfen.  
Die Membran auf Verschleiß und Risse überprüfen.

- (1) KOLBEN**
- (2) MEMBRAN**
- (3) HALTER**
- (4) FEDER**
- (5) DÜSENNADEL**

**INSTALLATION**

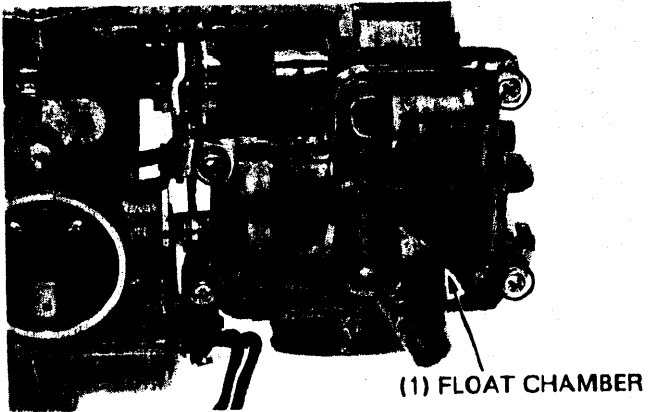
Installation is essentially the reverse order of removal but to keep from distorting the diaphragm, install the vacuum piston/diaphragm as follows:  
Insert the vacuum piston, with the spring into the carburetor. Stick your finger into the carburetor bore and hold the vacuum piston in up, the full throttle position, then turn down the diaphragm so its lip fits into the carburetor groove. Install the vacuum chamber cover, aligning its cavity with the hole in the carburetor and secure with at least two screws before releasing the vacuum piston.



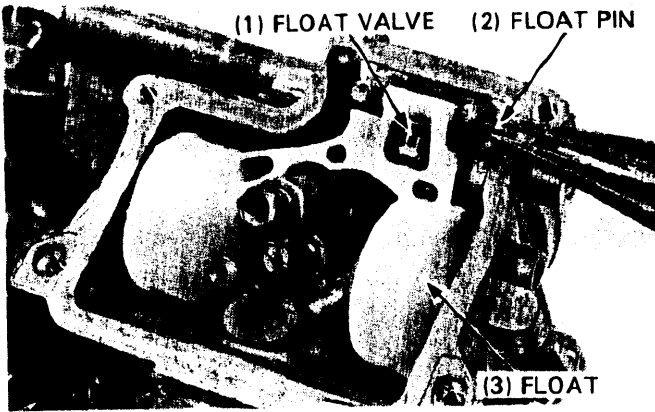
**FLOAT CHAMBER**

**REMOVAL**

Remove the four float chamber screws and the float chamber.

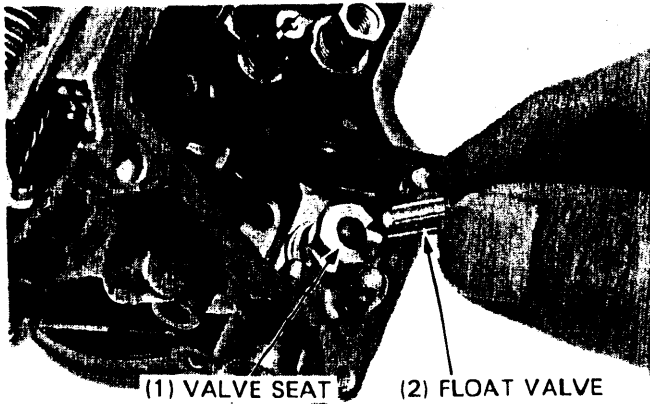


Remove the float pin, float and float valve.



Inspect the float valve for grooves or damage.

Inspect the operation of the float valve.



## REPOSE

La repose se fait essentiellement dans l'ordre inverse de la dépose, mais pour éviter de déformer le diaphragme, reposer le piston à dépression/diaphragme comme suit:

Insérer le piston à dépression avec le ressort dans le carburateur. Placer un doigt dans l'alésage du carburateur et maintenir le piston à dépression en haut, à la position pleins gaz, puis tourner le diaphragme vers le bas de sorte que sa lèvre soit dans la gorge du carburateur.

Reposer le couvercle de la chambre à dépression en alignant sa cavité avec l'orifice dans le carburateur et fixer avec au moins deux vis avant de relâcher le piston à dépression.

- (1) CAVITE
- (2) ORIFICE

## CUVE A NIVEAU CONSTANT

## DEPOSE

Déposer les quatre vis de cuve à niveau constant et la cuve à niveau constant.

- (1) CUVE A NIVEAU CONSTANT

Déposer l'axe de flotteur, le flotteur et le pointeau.

- (1) POINTEAU
- (2) AXE DE FLOTTEUR
- (3) FLOTTEUR

Vérifier le pointeau pour voir s'il est rayé ou endommagé. Vérifier le fonctionnement du siège du pointeau.

- (1) SIEGE DE POINTEAU
- (2) POINTEAU

## EINBAU

Der Einbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus, dabei ist jedoch folgendes zu beachten; Um zu verhindern, daß die Membran verklemt wird, den Unterdruckkolben mit der Membran wie folgt einbauen:

Den Unterdruckkolben mit der Feder im Vergaser montieren.

Einen Finger in den Lufttrichter einführen und den Unterdruckkolben hochhalten, d. h. in der Vollgasposition; nun die Lippe der Membran nach unten drücken, um sie in die Rille im Vergaser einzupassen.

Den Deckel der Unterdruckkammer einbauen, wobei die Vertiefung mit der Bohrung im Vergaser ausgerichtet werden muß. Dann mit mindestens zwei Schrauben sichern, bevor der Unterdruckkolben losgelassen wird.

- (1) VERTIEFUNG
- (2) BOHRUNG

## SCHWIMMERKAMMER

## AUSBAU

Die Schwimmerkammerschrauben und die Schwimmerkammer ausbauen.

- (1) SCHWIMMERKAMMER

Den Schwimmerstift, Schwimmer und das Schwimmerventil ausbauen.

- (1) SCHWIMMERVENTIL
- (2) SCHWIMMERSTIFT
- (3) SCHWIMMER

Das Schwimmerventil auf Riefen oder Beschädigung überprüfen. Die Funktion des Schwimmerventils überprüfen.

- (1) VENTILSITZ
- (2) SCHWIMMERVENTIL

Déposer le gicleur principal, le support de gicleur à aiguille, le gicleur de ralenti, le siège de pointeau et le filtre.  
Vérifier le degré d'usure et l'état général de chaque pièce.  
Dégager tous les gicleurs avec de l'air comprimé.  
Nettoyer chaque gicleur avec un solvant inflammable ou à point d'éclair élevé.

- (1) GICLEUR DE RALENTI
- (2) GICLEUR PRINCIPAL
- (3) SUPPORT DE GICLEUR A AIGUILLE
- (4) SIEGE DE POINTEAU

Vérifier si le siège et le filtre présentent des traces d'entaille, d'encoche ou des dépôts.  
Nettoyer le filtre avec de l'air comprimé.

#### NOTE

- Ne pas utiliser d'air fortement pressurisé.

- (1) FILTRE
- (2) SIEGE DE POINTEAU

#### REMONTAGE

Reposer le siège de pointeau, le gicleur de ralenti, le support de gicleur à aiguille et le gicleur principal.

- (1) SIEGE DE POINTEAU
- (2) GICLEUR PRINCIPAL
- (3) SUPPORT DE GICLEUR A AIGUILLE
- (4) GICLEUR DE RALENTI
- (5) RONDELLE
- (6) FILTRE

Reposer le flotteur avec le pointeau sur le corps de carburateur et reposer la goupille de bielle de flotteur à travers le corps et le flotteur.

#### HAUTEUR DE FLOTTEUR

Mesurer la hauteur du flotteur avec le tenon de flotteur touchant juste le pointeau.

HAUTEUR DU FLOTTEUR: 7,0 mm

#### OUTIL :

Calibre de hauteur de flotteur 07401-0010000

Régler la hauteur du flotteur en recourbant avec précaution le tenon du flotteur.

- (1) CALIBRE DE HAUTEUR DE FLOTTEUR

Die Hauptdüse, Düsenadelhalter, Leerlaufdüse und den Filter ausbauen.

Jedes Teil auf Verschleiß oder Beschädigung überprüfen.  
Alle Düsen mit Druckluft ausblasen.

- (1) LEERLAUFDÜSE
- (2) HAUPTDÜSE
- (3) DÜSENNADELHALTER
- (4) VENTILSITZ

Den Ventilsitz des Schwimmerventils und den Filter auf Riefen, Kerben oder Ablagerungen überprüfen.  
Den Filter mit Niederdruckluft reinigen.

#### ZUR BEACHTUNG

- Keine Hochdruckluft verwenden.

- (1) FILTER
- (2) VENTILSITZ

#### ZUSAMMENBAU

Den Ventilsitz, die Leerlaufdüse, Düsenadelhalter und die Hauptdüse einbauen.

- (1) SCHWIMMERVENTILSITZ
- (2) HAUPTDÜSE
- (3) HAUPTDÜSENHALTER
- (4) LEERLAUFDÜSE
- (5) UNTERLEGSCHIBE
- (6) FILTER

Den Schwimmer mit dem Schwimmerventil im Vergasergehäuse einbauen und den Schwimmerstift in das Gehäuse und den Schwimmer einsetzen.

#### SCHWIMMERSTAND

Den Schwimmerstand messen, wobei die Zunge des Schwimmers das Schwimmerventil gerade noch berühren muß.

SCHWIMMERSTAND: 7,0 mm

#### WERKZEUG:

Schwimmerstandmesser 07401-0010000

Den Schwimmerstand durch vorsichtiges Biegen der Schwimmerzunge einstellen.

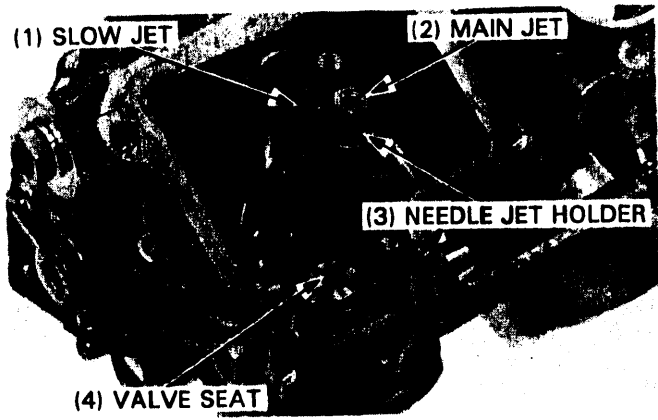
- (1) SCHWIMMERSTANDSLEHRE

FUEL SYSTEM

Remove the main jet, needle jet holder, slow jet, valve seat and filter.

Check each part for wear or damage.  
Blow open all jets with compressed air.

Clean each jets with non-flammable or high flash point solvent.

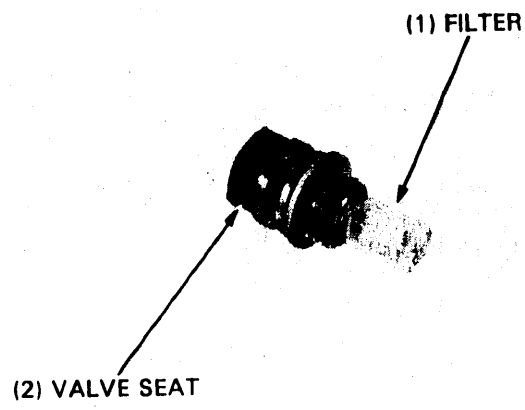


Inspect the float valve seat and filter for grooves, nicks or deposits.

Clean the filter with low-compressed air.

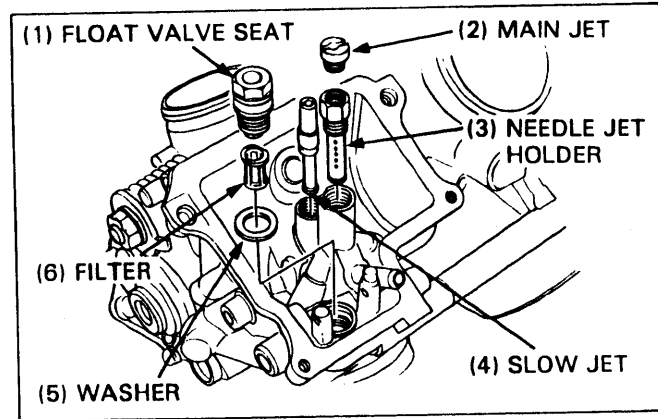
NOTE

- Do not use high-pressure air.



ASSEMBLY

Install the valve seat, slow jet, needle jet holder and main jet.



Install the float with float valve to the carburetor body and install the float arm pin through the body and float.

FLOAT LEVEL

Measure the float level with the float tang just contacting the float valve.

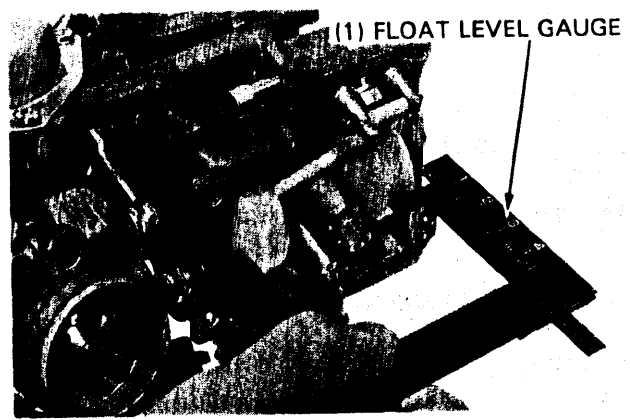
FLOAT LEVEL: 7.0 mm (0.28 in)

TOOL:

Float level gauge

07401-0010000

Adjust the float level by carefully bending the float tang.



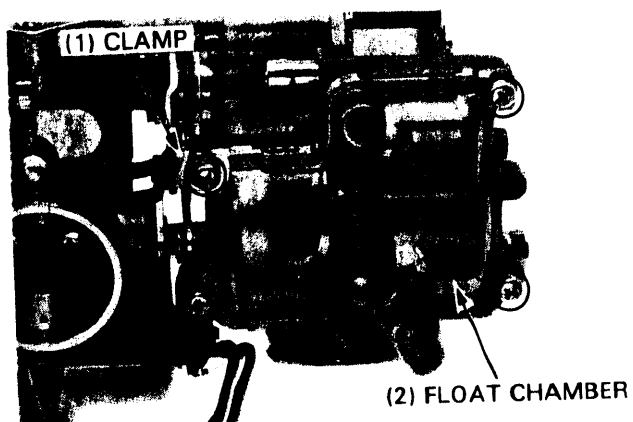


Apply oil to the O-ring.

Install the float chamber and tighten the screws securely.

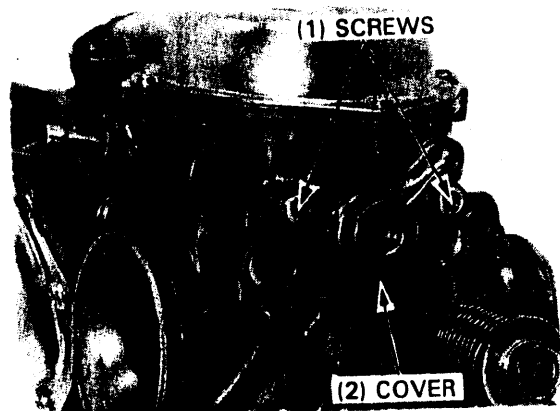
## NOTE

- Install the fuel tube clamp at the correct position.

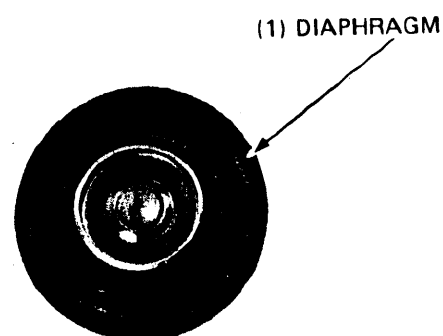


## AIR CUT-OFF VALVE

Remove the two screws and air cut-off valve cover.  
Remove the spring, diaphragm and O-ring.



Check the diaphragm for pin holes or other damage.

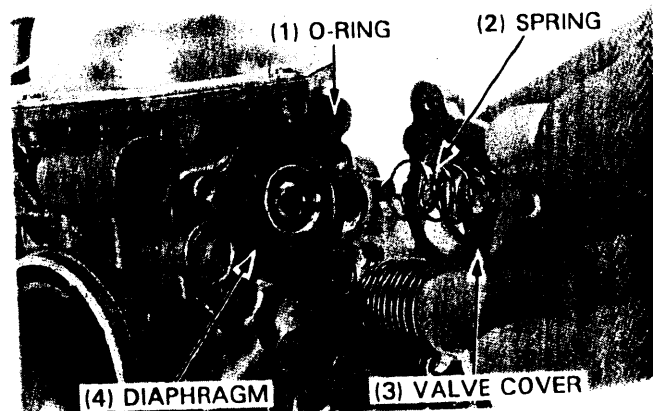


Install the diaphragm, spring, O-ring and valve cover to the carburetor body.

## NOTE

- Install the O-ring with its flat side toward the carburetor body.

Tighten the screws securely.



Appliquer de l'huile sur le joint torique.  
Reposer la cuve à niveau constant et serrer les vis à fond.

#### NOTE

- Reposer la bride de tube à essence à la position correcte.

- (1) BRIDE
- (2) CUVE A NIVEAU CONSTANT

### SOUPAPE D'ARRET D'AIR

Déposer les deux vis et le couvercle de la soupape d'arrêt d'air.  
Déposer le ressort, le diaphragme et le joint torique.

- (1) VIS
- (2) COUVERCLE

Vérifier si le diaphragme est piqué ou présente d'autres dommages.

- (1) DIAPHRAGME

Reposer le diaphragme, le ressort, le joint torique et le couvercle de soupape sur le corps de carburateur.

#### NOTE

- Reposer le joint torique avec son côté plat vers le corps du carburateur.

Serrer les vis à fond.

- (1) JOINT TORIQUE
- (2) RESSORT
- (3) COUVERCLE DE SOUPAPE
- (4) DIAPHRAGME

Den O-Ring mit Öl versehen.

Die Schwimmerkammer einbauen und die Schrauben gut festziehen.

#### ZUR BEACHTUNG

- Darauf achten, daß die Halteklammer der Kraftstoffleitung in der richtigen Stellung angebracht wird.

- (1) HALTERKLAMMER
- (2) SCHWIMMERKAMMER

### LUFTABSCHALTVENTIL

Die beiden Schrauben und den Deckel des Luftabschaltventils abnehmen.

- (1) SCHRAUBEN
- (2) DECKEL

Die Membran auf feine Löcher oder andere Beschädigungen überprüfen.

- (1) MEMBRAN

Membran, Feder, O-Ring und Ventildeckel am Vergasergehäuse montieren.

#### ZUR BEACHTUNG

- Den O-Ring so einbauen, daß die flache Seite in Richtung Vergasergehäuse zeigt.

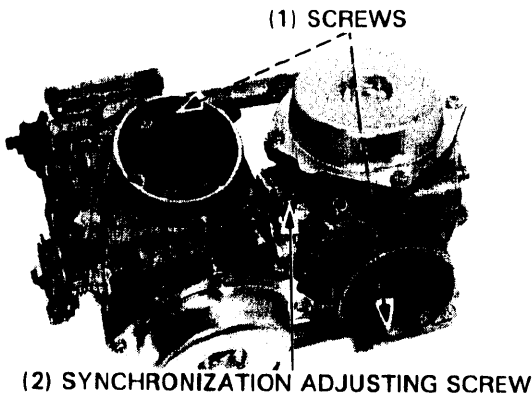
Die Schrauben gut festziehen.

- (1) O-RING
- (2) FEDER
- (3) VENTILDECKEL
- (4) MEMBRAN

CARBURETOR  
SEPARATION/COMBINATION

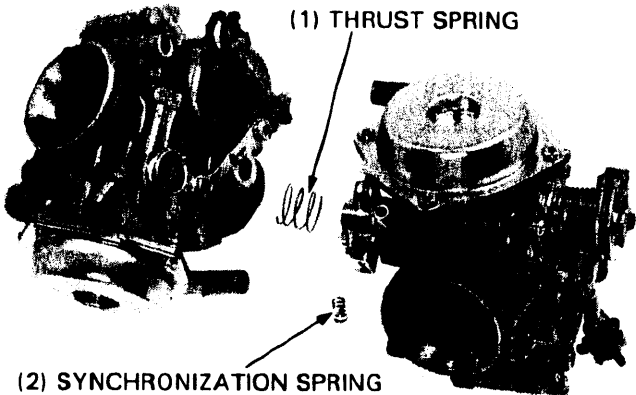
SEPARATION

Loosen the synchronization adjusting screw.  
Separate the carburetors by removing two attaching screws.



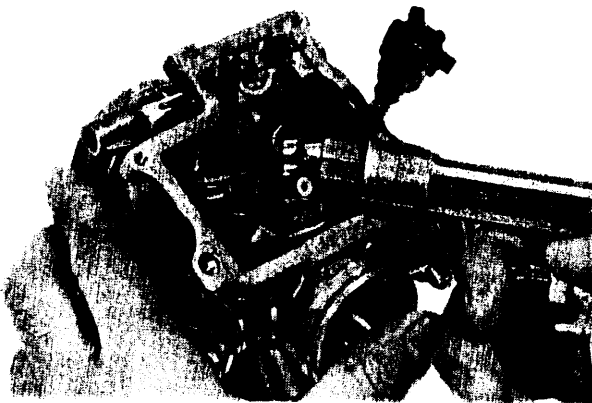
Separate the carburetors.

Take care not to lose the thrust spring and synchronization adjusting spring.



CARBURETOR CLEANING

Remove all jets, valves and the pilot screw.  
Blow open all carburetor openings with compressed air.

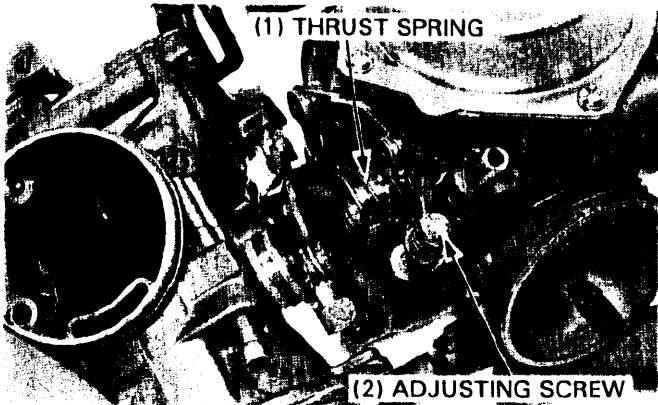


COMBINATION

Loosen the synchronization adjusting screw until there is no tension.

Install the thrust spring between the throttle links.

Secure the carburetors together with the two attaching screws.



**SEPARATION/REMONTAGE DES  
CARBURATEURS****SEPARATION**

Desserrer la vis de réglage de synchronisation.

Séparer les carburateurs en retirant les deux vis de fixation.

- (1) VIS
- (2) VIS DE REGLAGE DE SYNCHRONISATION

Séparer les carburateurs.

Faire attention à ne pas perdre le ressort de butée et le ressort de réglage de synchronisation.

- (1) RESSORT DE BUTEE
- (2) RESSORT DE SYNCHRONISATION

**NETTOYAGE DE CARBURATEUR**

Déposer tous les gicleurs, soupapes et vis de richesse.

Dégager toutes les ouvertures du carburateur avec de l'air comprimé.

**REMONTAGE**

Desserrer la vis de réglage de synchronisation jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de tension.

Reposer le ressort de butée entre les tringles de papillon des gaz.

Fixer les carburateurs ensemble avec les deux vis de fixation.

- (1) RESSORT DE BUTEE
- (2) VIS DE REGLAGE

**TRENNEN/ZUSAMMENFÜGEN DER  
VERGASER****TRENNEN**

Die Gleichlauf-Einstellschraube lösen.

Die Vergaser trennen, indem die beiden Befestigungsschrauben entfernt werden.

- (1) SCHRAUBEN
- (2) GLEIHLAUF-EINSTELLSCHRAUBE

Die Vergaser trennen.

Darauf achten, daß die Druckfeder und die Gleichlauf-Einstellfeder nicht verlorengehen.

- (1) DRUCKFEDER
- (2) GLEIHLAUFEDER

**REINIGEN DER VERGASER**

Alle Düsen, Ventile und die Gemischregulierschraube ausbauen.  
Alle Vergaserbohrungen mit Druckluft ausblasen.

**ZUSAMMENFÜGEN**

Die Gleichlauf-Einstellschraube aufdrehen, bis keine Spannung mehr anliegt.

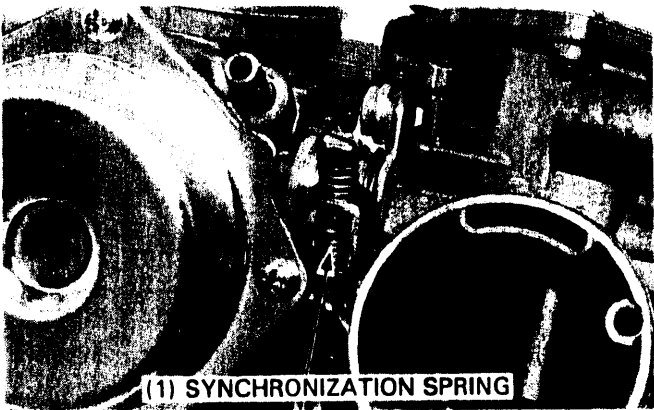
Die Druckfeder zwischen den Drosselklappen-Verbindungsstangen einbauen.

Die Vergaser mit den beiden Befestigungsschrauben aneinander befestigen.

- (1) DRUCKFEDER
- (2) EINSTELLSCHRAUBE

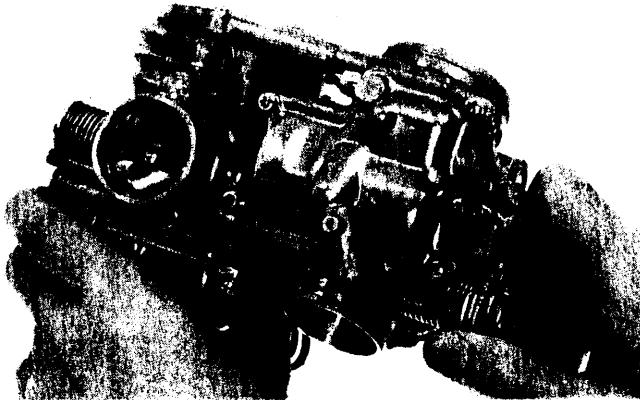
**FUEL SYSTEM**

Install the synchronization spring.

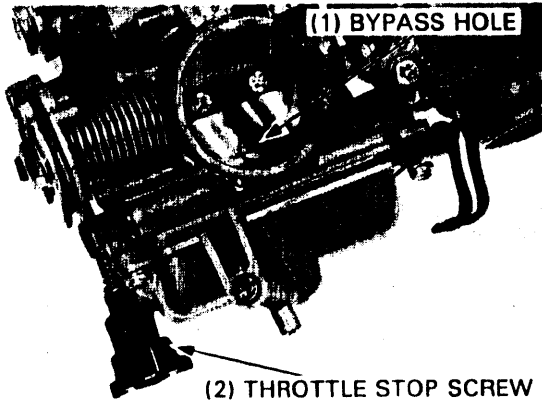


Inspect throttle operation as described below:

- Open the throttle slightly by rotating the throttle valve. Then release the throttle. Make sure that there is no drag when opening and closing the throttle.

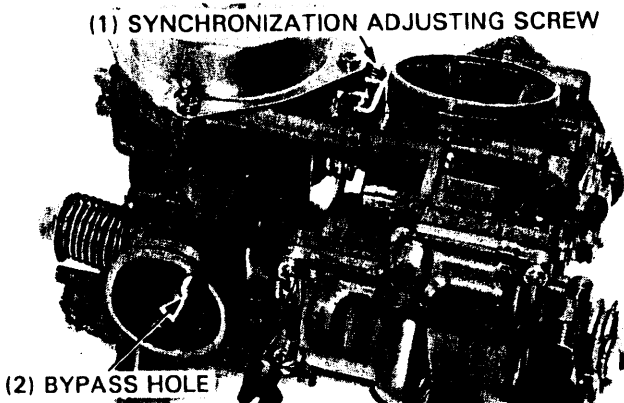


Turn the throttle stop screw to align the left side carburetor throttle valve with the edge of the bypass hole.



Align the right side carburetor throttle valve with the bypass hole edge by turning the synchronization adjusting screw.

Make sure the throttle returns smoothly.



Reposer le ressort de synchronisation.

**(1) RESSORT DE SYNCHRONISATION**

Vérifier le fonctionnement du papillon des gaz de la manière indiquée ci-dessous:

- Ouvrir légèrement le papillon des gaz en tournant la soupape de papillon des gaz. Relâcher ensuite le papillon des gaz. S'assurer qu'il n'y a pas de tirage lors de l'ouverture et de la fermeture du papillon des gaz.

Tourner la vis de butée des gaz pour aligner la soupape de papillon des gaz de carburateur du côté gauche avec le rebord de l'orifice de dérivation.

- (1) ORIFICE DE DERIVATION  
(2) VIS DE BUTEE DES GAZ**

Aligner la soupape de papillon des gaz de carburateur du côté droit avec le rebord de l'orifice de dérivation en faisant tourner la vis de réglage de synchronisation. S'assurer que le papillon des gaz retourne régulièrement.

- (1) VIS DE REGLAGE DE SYNCHRONISATION  
(2) ORIFICE DE DERIVATION**

Die Gleichlauffeder einbauen.

**(1) GLEICHLAUFFEDER**

Die Funktion der Drosselklappen überprüfen, wie unten beschrieben:

- Die Drosselklappen etwas öffnen, indem das Drosselklappenventil gedreht wird. Dann die Drosselklappe loslassen. Sich vergewissern, daß beim Öffnen und Schließen der Drosselklappe kein Widerstand zu verspüren ist.

Die Drosselklappen-Anschlagschraube so drehen, daß das Drosselklappenventil des linken Vergasers mit dem Rand der Bypass-Öffnung ausgerichtet ist.

- (1) BYPASS-ÖFFNUNG  
(2) DROSSELKLAPPEN-ANSCHLAGSCHRAUBE**

Das Drosselklappenventil des rechten Vergasers durch Drehen der Gleichlauf-Einstellschraube mit dem Rand der Bypass-Bohrung ausrichten. Sich vergewissern, daß sich die Drosselklappe ohne Widerstand bewegen läßt.

- (1) GLEICHLAUF-EINSTELLSCHRAUBE  
(2) BYPASS-BOHRUNG**

# CARBURETOR INSTALLATION

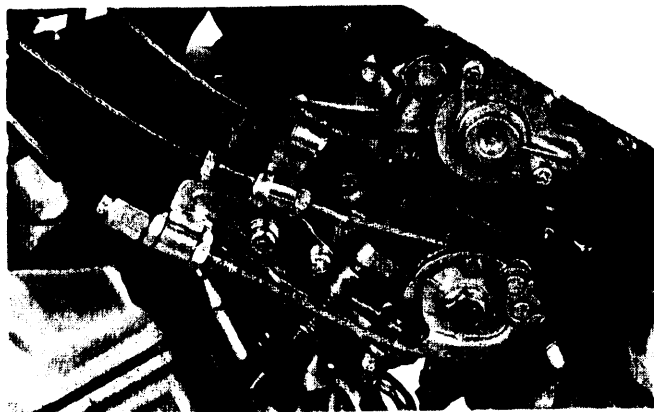
Install the carburetor in the reverse order of removal.

### NOTE

- Route the throttle cables properly (page 1-9).

Perform the following inspections and adjustments.

- Throttle operation (page 3-4).
- Idle speed (page 3-8).
- Choke operation (page 3-5).
- Carburetor synchronization (page 3-8).



# PILOT SCREW

## REMOVAL

### NOTE

- The pilot screws are factory pre-set and should not be removed unless the carburetors are overhauled.

On SW type, remove the pilot screw plug as follows:

### NOTE

- The pilot screw plugs are factory installed to prevent pilot screw misadjustment. Do not remove the plugs unless the pilot screws are being removed.
- Cover all opening with tape to keep metal particles out when the plugs are drilled.

Center punch the pilot screw plug to center the drill point. Drill through the plug with a 4 mm (5/32 in) drill bit. Attach a drill stop to the bit, 3 mm (1/8 in) from the end to prevent drilling into the pilot screw.

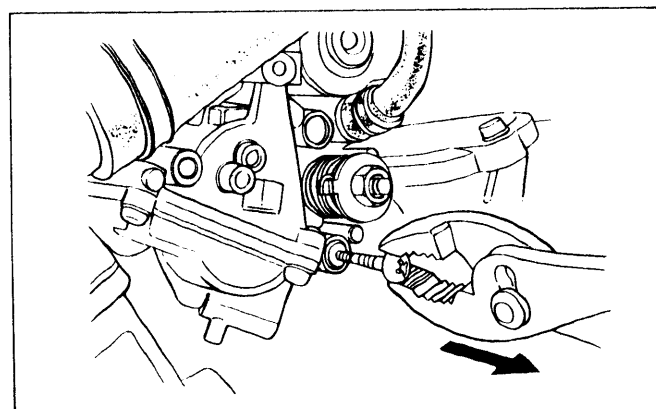
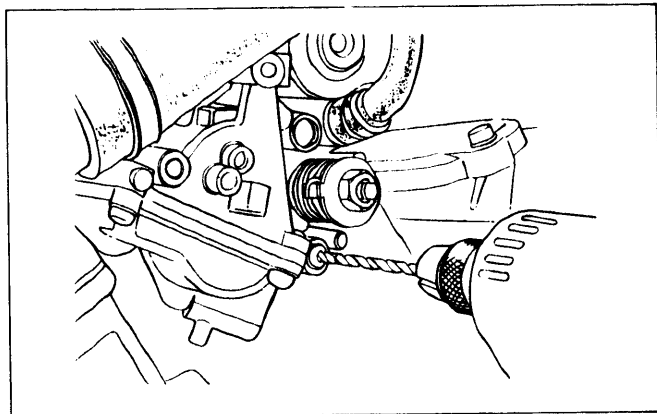
### CAUTION

- *Be careful not to drill into the pilot screw.*
- *Both pilot screws must be replaced even if only one requires it, for proper pilot screw adjustment (page 4-13).*

Force a self-tapping 4 mm screw into the drilled plug and continue turning the screwdriver until the plug rotates with the screw.

Pull on the screw head with pliers to remove the plug.

Use compressed air to clean the pilot screw area and remove metal shavings.



## REPOSE DES CARBURATEURS

Reposer les carburateurs dans l'ordre inverse de la dépose.

### NOTE

- Acheminer correctement les câbles de commande des gaz (page 1-9).

Effectuer les inspections et réglages suivants.

- Fonctionnement de la commande des gaz (page 3-4).
- Régime de ralenti (page 3-8).
- Fonctionnement du câble de starter (page 3-5).
- Synchronisation des carburateurs (page 3-8).

## VIS DE RICHESSE

### DEPOSE

### NOTE

- Les vis de richesse sont ajustées en usine et ne doivent être retirées que si les carburateurs sont révisés.

Sur le type SW, déposer le bouchon de vis de richesse de la manière suivante:

### NOTE

- Les bouchons de vis de richesse sont installés en usine pour éviter tout mauvais ajustement de la vis de richesse. Ne pas retirer les bouchons, à moins que les vis de richesse ne doivent être déposées.
- Recouvrir toutes les ouvertures avec du ruban pour éviter que des particules de métal ne puisse pénétrer lorsque les bouchons sont percés.

Faire un trou au centre du bouchon de vis de richesse pour centrer la pointe de la mèche.

Percer à travers le bouchon avec une mèche de 4 mm. Fixer une butée de mèche à 3 mm de l'extrémité pour éviter de percer dans la vis de richesse.

### PRECAUTION

- *Faire attention à ne pas percer dans la vis de richesse.*
- *Les deux vis de richesse doivent être remplacées même si une seule d'entre elle le nécessite, pour assurer un bon réglage de vis de richesse (page 4-13).*

Forcer une vis de 4 mm auto-serrante dans le bouchon percé et continuer à tourner le tournevis jusqu'à ce que le bouchon tourne avec la vis.

Extraire la vis avec des pinces pour retirer le bouchon.

Utiliser de l'air comprimé pour nettoyer la zone de la vis de richesse et retirer les bavures métalliques.

## EINBAU DER VERGASER

Die Vergaser in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

### ZUR BEACHTUNG

- Darauf achten, daß die Kabelzüge richtig verlegt werden (Seite 1-9).

Die folgenden Überprüfungen und Einstellungen vornehmen:

- Funktion der Drosselklappe (Seite 3-4)
- Leerlaufdrehzahl (Seite 3-8)
- Funktion des Choke (Seite 3-5)
- Vergasergleichlauf (Seite 3-8)

## GEMISCHREGULIERSCHRAUBE

### AUSBAU

### ZUR BEACHTUNG

- Die Gemischregulierschraube ist werkseitig voreingestellt. Eine Einstellung ist daher nicht erforderlich, es sei denn, die Vergaser wurden überholt.

Am Modell SW muß der Gewindestopfen der Gemischregulierschraube wie folgt entfernt werden:

### ZUR BEACHTUNG

- Die Gemischregulierschrauben sind werkseitig so eingebaut, daß eine inkorrekte Einstellung vermieden wird. Die Gewindestopfen nicht entfernen, es sei denn, die Schrauben müssen herausgenommen werden.
- Alle Öffnungen mit Klebeband verschließen, um ein Eindringen von Metallspäne zu verhindern.

Mit einem Körner den Ansatzpunkt des Bohrers am Gewindestopfen markieren.

Mit einem 4-mm-Bohrer durch den Gewindestopfen bohren, dabei aber einen Anschlag etwa 3 mm vom Bohrerende anbringen, damit nicht versehentlich in die Gemischregulierschraube gebohrt wird.

### VORSICHT

- *Darauf achten, daß die Gemischregulierschraube nicht durch den Bohrer beschädigt wird.*
- *Um eine korrekte Vergasergleichlauf-Einstellung zu gewährleisten, müssen beide Gemischregulierschrauben ersetzt werden, selbst wenn nur eine der Schrauben erneuert werden muß (Seite 4-13).*

Eine 4-mm-Metallschraube in die Bohrung des Gewindestopfers eindrehen und mit einem Schraubenzieher solange drehen, bis sich der Stopfen mitdreht.

Mit einer Zange nun den Gewindestopfen und die Schraube herausziehen.

Mit Druckluft den Bereich um die Gemischregulierschraube reinigen und alle Metallspäne entfernen.



## FUEL SYSTEM

Turn each pilot screw in and carefully count the number of turns until it seats lightly. Make a note of this to use as a reference when reinstalling the pilot screws.

### CAUTION

- *Damage to the pilot screw seat will occur if the pilot screw is tightened against the seat.*

Remove the pilot screws and inspect them. Replace them if they are worn or damaged.

## INSTALLATION

Install the pilot screw and turn it in until it seats lightly. Turn the pilot screw out the number of turns when it was removed.

### CAUTION

- *Damage to the pilot screw seat will occur if the pilot screw is tightened against the seat.*

Perform pilot screw adjustment if new pilot screws are installed.

### NOTE

- Do not install new plugs on new pilot screw holes until after adjustment has been made (SW type only).
- If you replace the pilot screw in one carburetor, you must replace the pilot screw in the other carburetor for proper pilot screw adjustment.

## ADJUSTMENT

### Except SW type

Turn each pilot screw clockwise until it seats lightly and back it out to the specification below.

**PILOT SCREW OPENING: 2-1/8 turns out (front/rear)**

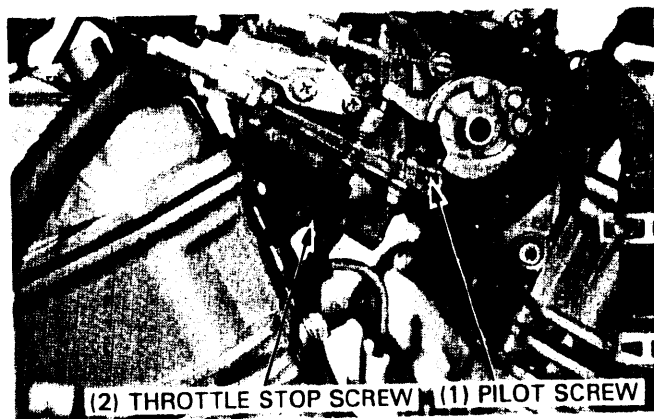
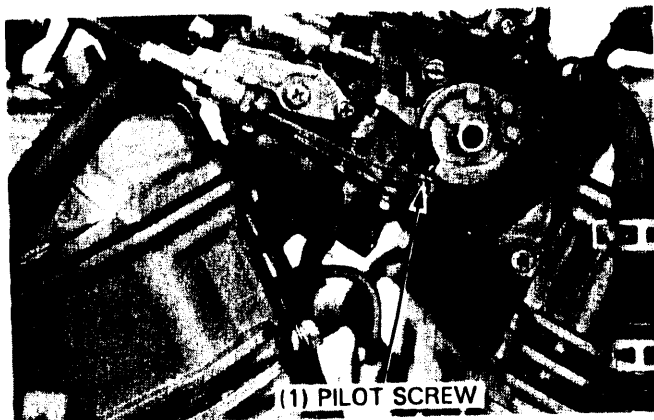
### CAUTION

- *Damage to the pilot screw seat will occur if the pilot screw is tightened against the seat.*

Warm up the engine to operating temperature.  
Adjust the idle speed with the throttle stop screw.

**IDLE SPEED: 1,200  $\pm$  100 min<sup>-1</sup> (rpm)**

Turn each pilot screw in or out to obtain the highest engine speed.  
Readjust the idle speed.



Visser chaque vis de richesse et compter soigneusement le nombre de tours nécessaire pour que la vis arrive légèrement en butée. Noter ce nombre pour l'utiliser au moment de la repose des vis de richesse.

#### PRECAUTION

- *Ne pas serrer la vis de richesse contre son siège car cela l'endommagerait.*

Retirer les vis de richesse et les inspecter. Les remplacer si elles sont usées ou endommagées.

#### (1) VIS DE RICHESSE

#### REPOSE

Reposer la vis de richesse et la visser jusqu'à ce qu'elle arrive légèrement en butée.  
Dévisser la vis de richesse le nombre de tours noté au moment de la dépose.

#### PRECAUTION

- *Ne pas serrer la vis de richesse contre son siège car cela l'endommagerait.*

Effectuer un ajustement de vis de richesse si des vis de richesse neuves sont posées.

#### NOTE

- Ne pas reposer de nouveaux bouchons sur des orifices de vis de richesse tant que l'ajustement n'a pas été fait (type SW seulement).
- Si l'on remplace la vis de richesse dans l'un des carburateurs, il est nécessaire de remplacer la vis de richesse dans l'autre carburateur pour obtenir un bon ajustement de vis de richesse.

#### REGLAGE

Sauf type SW

Tourner les vis de richesse dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elles viennent légèrement en butée et les dévisser à la spécification indiquée ci-dessous.

- (1) VIS DE RICHESSE
- (2) VIS DE BUTÉE DES GAZ

#### OUVERTURE DE VIS DE RICHESSE:

2-1/8 tours dévissés (avant/arrière)

#### PRECAUTION

- *Ne pas serrer la vis de richesse contre son siège car cela l'endommagerait.*

Faire chauffer le moteur à sa température de fonctionnement.  
Ajuster le régime de ralenti avec la vis de butée des gaz.

**RÉGIME DE RALENTI:** 1 200 ± 100 tr/mn

Visser ou dévisser les vis de richesse pour obtenir le régime de ralenti le plus élevé.  
Réajuster le régime de ralenti.

Jede der Gemischregulierschrauben hineindrehen und die Anzahl der Umdrehungen genau zählen, bis die Schraube leicht aufsitzt. Die Umdrehungszahl notieren, da sie beim Wiedereinbau der Gemischregulierschrauben als Referenzwert dient.

#### VORSICHT

- *Der Sitz der Gemischregulierschraube wird beschädigt, wenn diese gegen den Sitz angezogen wird.*

Die Gemischregulierschrauben herausnehmen und überprüfen. Wenn sie abgenutzt oder beschädigt sind, müssen sie ersetzt werden.

#### (1) GEMISCHREGULIERSCHRAUBE

#### EINBAU

Die Gemischregulierschraube eindrehen, bis sie leicht aufsitzt. Nun um dieselbe Anzahl der notierten Umdrehungen zurückdrehen.

#### VORSICHT

- *Der Sitz der Gemischregulierschraube wird beschädigt, wenn diese gegen den Sitz angezogen wird.*

Die Einstellung der Gemischregulierschrauben muß vorgenommen werden, wenn neue Schrauben eingebaut wurden.

#### ZUR BEACHTUNG

- Die neuen Gewindestopfen nicht eher in den Bohrungen anbringen, bis die Einstellung abgeschlossen wurde (nur bei Modell SW).
- Wenn die Gemischregulierschraube an einem Vergaser ersetzt wurde, muß sie auch am anderen Vergaser erneuert werden, um eine korrekte Einstellung der Gemischregulierschrauben zu gewährleisten.

#### EINSTELLUNG

Ausgenommen Modell SW

Jede Gemischregulierschraube im Uhrzeigersinn drehen, bis sie leicht aufsitzt; dann entsprechend der untenstehenden Spezifikation wieder herausdrehen.

- (1) GEMISCHREGULIERSCHRAUBE
- (2) DROSSELKLAPPEN-ANSCHLAGSCHRAUBE

#### ÖFFNUNG DER GEMISCHREGULIERSCHRAUBE:

2-1/8 Umdrehungen herausdrehen (vorne/hinten)

#### VORSICHT

- *Der Sitz der Gemischregulierschraube wird beschädigt, wenn diese gegen den Sitz angezogen wird.*

Den Motor warmlaufen lassen, bis er Betriebstemperatur erreicht hat.

Die Leerlaufdrehzahl mit der Drosselklappen-Anschlagschraube einstellen.

**LEERLAUFDREHZAH:** 1 200 ± 100 min<sup>-1</sup>

Jede der Gemischregulierschraube so hinein- oder herausdrehen, daß die höchste Leerlaufdrehzahl erreicht wird.  
Die Leerlaufdrehzahl noch einmal überprüfen und evtl. einstellen.

## IDLE DROP PROCEDURE (SW TYPE ONLY)

### NOTE

- The pilot screws are factory pre-set and no adjustment is necessary unless the pilot screws are replaced.
- Use a tachometer with graduations of  $50 \text{ min}^{-1}$  (rpm) or smaller that will accurately indicate a  $50 \text{ min}^{-1}$  (rpm) change.

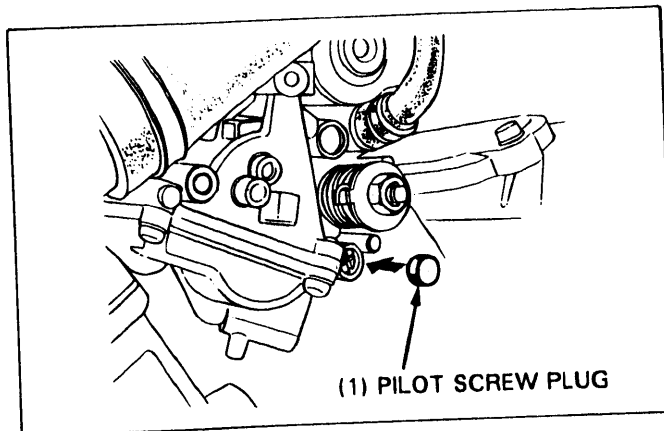
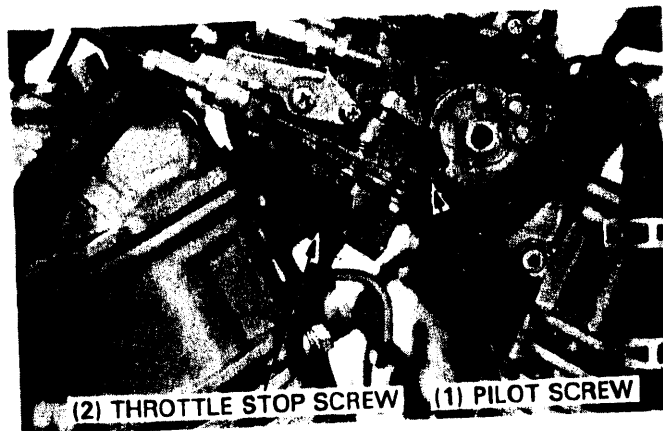
1. Turn each pilot screw clockwise until it seats lightly and back it out to the specification given.  
This is an initial setting prior to the final pilot screw adjustment.

**INITIAL OPENING: 1-3/4 turns out**

### CAUTION

- *Damage to the pilot screw seat will occur if the pilot screw is tightened against the seat.*

2. Warm up the engine to operating temperature.  
Stop and go driving for 10 minutes is sufficient.
3. Attach a tachometer according to the manufacturer's instructions.
4. Adjust the idle speed with the throttle stop screw.
5. Turn each pilot screw 1/2 turn out from the initial setting.
6. If the engine speed increases by  $50 \text{ min}^{-1}$  (rpm) or more, turn each pilot screw out by a continual 1/2 turn until engine speed drops by  $50 \text{ min}^{-1}$  (rpm) or less.
7. Adjust the idle speed with the throttle stop screw.
8. Turn the No. 1 carburetor pilot screw in until the engine speed drops  $50 \text{ min}^{-1}$  (rpm).
9. Turn the No. 1 carburetor pilot screw 1 turn out from the position obtained in step 8.
10. Adjust the idle speed with the throttle stop screw.
11. Perform steps 8, 9 and 10 for the No. 2 carburetor pilot screw.
12. Drive new pilot screw plugs into the pilot screw bores with a 7 mm valve guide driver (P/N 07942-8230000).  
When fully seated the plug surfaces will be recessed 1 mm.



PROCEDURE PAR CHUTE DE RALENTI  
(Type SW seulement)

## NOTE

- Les vis de richesse sont ajustées en usine et ne doivent être retirées que si elles sont remplacées.
- Utiliser un tachymètre ayant des graduations de 50 tr/mn ou plus petites pouvant indiquer avec précision un changement de 50 tr/mn.

1. Tourner les vis de richesse dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elles viennent légèrement en butée et les dévisser à la spécification indiquée ci-dessous.  
Ceci est un réglage initial avant le réglage final de la vis de richesse.

## OUVERTURE INITIALE: 1-3/4 tours dévissés

- (1) VIS DE RICHESSE
- (2) VIS DE BUTÉE DES GAZ

## PRECAUTION

- Ne pas serrer la vis de richesse contre son siège car cela l'endommagerait.
2. Faire chauffer le moteur à sa température de fonctionnement. 10 minutes de conduite entrecoupées d'arrêt suffisent.
  3. Raccorder un tachymètre en suivant les instructions du fabricant.
  4. Ajuster le régime de ralenti avec la vis de butée des gaz.
  5. Dévisser Tourner les vis de richesse d'un 1/2 tour à partir du réglage initial.
  6. Si le régime du moteur augmente de 50 tr/mn ou plus, dévisser les vis de richesse d'un 1/2 tour supplémentaire jusqu'à ce que le régime du moteur chute de 50 tr/mn ou moins.
  7. Ajuster le régime du moteur avec la vis de butée des gaz.
  8. Visser la vis de richesse du carburateur N° 1 jusqu'à ce que le régime du moteur chute de 50 tr/mn.
  9. Dévisser la vis de richesse du carburateur N° 1 de 1 tour à partir de la position obtenue à l'étape 8.
  10. Ajuster le régime de ralenti avec la vis de butée des gaz.
  11. Effectuer les étapes 8, 9 et 10 pour la vis de richesse du carburateur N° 2.
  12. Mettre des nouveaux bouchons de vis de richesse en place dans les alésages de vis de richesse avec un chassoir de guide de soupape de 7 mm (N/P 07942-8230000).  
Lorsque le bouchon est bien assis, sa surface est encastrée de 1 mm.

- (1) BOUCHON DE VIS DE RICHESSE

## LEERLAUFEINSTELLUNG (NUR BEI MODELL SW)

## ZUR BEACHTUNG

- Die Gemischregulierschraube ist werkseitig voreingestellt. Eine Einstellung ist daher nicht erforderlich, es sei denn, die Schrauben werden ersetzt.
- Einen Drehzahlmesser mit einer Einteilung von 50 min<sup>-1</sup> oder kleiner benutzen, mit dem eine Veränderung von 50 min<sup>-1</sup> genau registriert werden kann.

1. Jede Gemischregulierschraube im Uhrzeigersinn drehen, bis sie leicht aufsitzt; dann entsprechend der untenstehenden Spezifikation wieder herausdrehen.  
Dies ist die Anfangseinstellung; die endgültige Einregulierung wird später vorgenommen.

## ANFANGSÖFFNUNG: 1-3/4 Umdrehungen herausdrehen

- (1) GEMISCHREGULIERSCHRAUBE
- (2) DROSSELKLAPPEN-ANSCHLAGSCHRAUBE

## VORSICHT

- Der Sitz der Gemischregulierschraube wird beschädigt, wenn diese gegen den Sitz angezogen wird.
2. Den Motor warmlaufen lassen, bis er Betriebstemperatur erreicht hat.  
Dazu genügt im allgemeinen 10 Minuten Kurzstreckenverkehr.
  3. Einen Drehzahlmesser nach Anweisungen des Herstellers anbringen.
  4. Die Leerlaufdrehzahl mit der Drosselklappen-Anschlagsschraube einstellen.
  5. Jede Gemischregulierschraube 1/2 Drehung herausdrehen, beginnend mit der Anfangseinstellung.
  6. Wenn sich die Leerlaufdrehzahl um 50 min<sup>-1</sup> oder mehr erhöht, jede Gemischregulierschraube um eine weitere 1/2 Drehung herausdrehen, bis die Leerlaufdrehzahl um 50 min<sup>-1</sup> oder weniger abfällt.
  7. Die Leerlaufdrehzahl mit der Drosselklappen-Anschlagsschraube einstellen.
  8. Die Gemischregulierschraube Nr. 1 hineindrehen, bis die Leerlaufdrehzahl um 50 min<sup>-1</sup> abfällt.
  9. Die Gemischregulierschraube Nr. 1 nun 1 Umdrehung von der in Punkt 8 erhaltenen Position herausdrehen.
  10. Die Leerlaufdrehzahl mit der Drosselklappen-Anschlagsschraube einstellen.
  11. Die Schritte 8, 9 und 10 für die Gemischregulierschraube Nr. 2 vornehmen.
  12. Die neuen Gewindestopfen mit einem 7-mm-Ventilführungs-eintreiber (T/N 07942-8230000) in die Bohrungen eintreiben. Wenn die Gewindestopfen aufsitzen, liegt die Stopf-oberfläche etwa 1 mm tiefer.

- (1) GEWINDESTOPFEN DER GEMISCHREGULIERSCHRAUBE