

MONTAGGIO KIT CARBURATORE POLINI PWK 24

Smontare il vecchio filtro aria, il carburatore e il collettore. Montare il nuovo collettore in gomma senza la guarnizione, poiché la tenuta è garantita dalla gomma stessa. Il collettore può essere montato in due sensi; verificare che sia montato in posizione corretta confrontandolo con la foto 1. A questo punto posizionare la fascetta piccola e inserire il carburatore all'interno del collettore esercitando la forza necessaria. Chiudere la fascetta, collegare il cavo del gas e verificare che la corsa dello stesso sia sufficiente per avere una completa apertura della valvola del carburatore. Montare il filtro nuovo fissandolo con la fascetta grande. Ora collegare l'impianto di alimentazione carburante; la pompa va fissata sull'apposita piastra fornita e posizionata come in foto 2. La posizione della pompa è importante e va mantenuta come in foto 2. Eventualmente può essere posta più in alto; se, al contrario, la si posiziona più in basso può succedere che dell'olio incombusto all'interno del carter motore trafilati all'interno della pompa pregiudichino il funzionamento. Collegare il connettore A al raccordo decompressore posto sul carter motore utilizzando il tubo nero in dotazione. Collegare il connettore C al carburatore utilizzando il tubo trasparente in dotazione. Assicurare tutti i tubi con le apposite fascette. Il connettore B va collegato al tubo proveniente dal serbatoio.

Il carburatore è provvisto di due troppi pieni a cui sono collegati due tubetti di sfogo. E' normale, soprattutto quando il motore è al minimo e appoggiato a terra, che un po' di benzina fuoriesca da detti tubetti, per evitare lo spargimento del carburante consigliamo di prolungare i tubi e raccordarli al serbatoio in modo che la benzina in eccesso ritorni all'interno del serbatoio.

AVVIAMENTO MOTORE - Per effettuare l'avviamento a freddo azionare la leva dello starter tirandolo (F in foto 1) e, SENZA ACCELERARE, tirare la fune di avviamento. Non appena il motore è partito, riposizionare la leva dello starter. Se il motore è caldo non è necessario azionare lo starter per l'avviamento.

REGOLAZIONE DEL MINIMO - La regolazione del minimo si effettua agendo sulle 2 viti indicate in foto 1:

E – vite regolazione minimo

D – vite regolazione aria minimo

ATTENZIONE: La regolazione del minimo si effettua con il motore acceso, per ragioni di sicurezza è dunque necessario smontare l'elica. Accendere il motore, agire sulla vite E portando il regime del motore al minimo a circa 1500 rpm, a questo punto si può agire sulla vite D. La regolazione standard di questa vite si ottiene avvitandola tutta e successivamente svitando di un giro. Partendo dalla posizione standard si può avvitare la vite di ¼ di giro o svitare di ¼ di giro, non andare oltre tali parametri.

Avvitando la vite si arricchisce la carburazione al minimo, di conseguenza si avvertirà una tendenza del motore ad abbassarsi di giri. Al contrario, svitando la vite, si smagrisce la carburazione e si noterà una tendenza del motore ad aumentare i giri.

Si deve trovare la posizione della vite che garantisce la migliore stabilità del motore al minimo e un ritorno veloce e preciso del motore al regime di minimo dopo un'accelerata. Quando si è trovata la giusta posizione della vite D, ricontrollare il regime di rotazione del motore ed eventualmente agire sulla vite E per riportare il regime a 1500 rpm.

ASSEMBLING INSTRUCTIONS FOR POLINI CARBURETOR KIT PWK 24

Remove the air filter, carburetor and manifold. Fit the new rubber manifold without a gasket, the seal is achieved by the rubber face of the manifold. Fit the manifold so that the carburetor is angled upwards, see photo 1.

Fit the smaller jubilee clip (steel band clamp) over the rubber manifold and push the carburetor into the manifold ensuring that it is fully home and tighten the clamp. Connect the throttle cable and ensure that the throttle slide has full movement.

Fit the new filter and jubilee clip. Now fit the fuel pump to the supplied plate, see photo 2. The pump needs to be higher than the crankcase end of the vacuum pipe to ensure that oil doesn't drain into the pump impairing operation.

Connect the crankcase vacuum pipe to the pump union A using the supplied black tube. Connect the pump output union C to the carburetor using the supplied transparent tube and clips. The pump input union B is then connected to the fuel feed from the petrol tank.

The carburetor is provided with two overflows to which two air hoses are connected. It's usual, especially when the engine idles and leans on the ground, that some fuel comes out the mentioned hoses. To avoid fuel shedding, lengthen the hoses and connect them with the petrol tank, so that the exceeding fuel comes back to the tank.

STARTING PROCEDURE - When starting from cold the choke plunger should be lifted up, see F in photo 1. WITH THROTTLE CLOSED, start the engine. Once started close choke. Choke is not required when the engine is warm.

IDLE ADJUSTMENT - The idle is set using the 2 screws shown in photo 1

E – throttle stop adjustment.

D – pilot air screw adjustment.

WARNING: Idle adjustment must only be carried out with the propeller removed from the machine to avoid serious injury.

Start the engine and adjust screw E until about 1500 rpm is achieved. Then set the pilot air screw D.

This is achieved by screwing the pilot air screw fully in, then unscrewing it one turn for the standard setting. The pilot air screw can be adjusted ¼ of a turn in or out from this setting. Do not go further than these parameters as you could cause harm to the engine.

Screwing the pilot air screw in reduces the air and richens the mixture. Unscrewing it increased the air and weakens the mixture increasing the rpm. The idle should be set to give an even idle, a quick throttle response and return to an even idle.

When the pilot air screw D has been set, adjust the throttle stop E again to give an idle of 1500rpm.

MONTAGE KIT CARBURATEUR POLINI PWK 24

Démonter le vieux filtre à air, le carburateur et le collecteur. Monter le nouveau collecteur en caoutchouc sans le joint, parce que la tenue est assurée par le caoutchouc lui-même. Le collecteur peut se monter en deux sens, vérifier qu'il soit monté dans la position correcte, en le comparant à la photo N° 1. A ce point positionner le collier et insérer le carburateur à l'intérieur du collecteur, en exerçant la force nécessaire. Serrer le collier, connecter le câble du gaz et vérifier que la course de celui-ci soit suffisante pour avoir une complète ouverture de la soupape du carburateur. Monter le nouveau filtre en le fixant avec le collier. Maintenant connecter le système d'alimentation carburant; la pompe doit être fixée sur la plaque ad hoc et positionnée comme sur la photo N° 2.

La position de la pompe est importante et doit être maintenue comme sur la photo N°2. Eventuellement elle peut être mise plus en haut. Si, au contraire, on la positionne plus bas il se peut que l'huile non brûlée dans le carter moteur repasse à l'intérieur de la pompe et puisse perturber le bon fonctionnement. Assembler le connecteur A au raccord décompresseur sur le carter moteur en utilisant la durite noire fournie.

Assembler le connecteur C au carburateur en utilisant la durite transparente fournie. Maintenir toutes les durites avec les colliers de serrage.

Le connecteur B doit être connecté au tuyau provenant du réservoir. Le carburateur est pourvu de deux trop-pleins auxquels sont connectés deux tuyaux de sortie. C'est normal, surtout quand le moteur est au ralenti et est appuyé sur le terrain, que un peu de mélange écoule des deux tuyaux sous mentionnés. Pour éviter quel le mélange s'écoule, il faut prolonger les tuyaux et les connecter au réservoir afin que le mélange excédent retourne au réservoir.

DEMARRAGE MOTEUR - Pour effectuer le démarrage à froid actionner le levier du starter en le tirant (F sur la photo N° 1) et, SANS ACCELERER, tirer la corde de lanceur. Dès que le moteur est parti, retirer le levier du starter. Si le moteur est chaud il n'est pas nécessaire d'actionner le starter pour le démarrage.

REGLAGE DU RALENTI - Le réglage du ralenti s'effectue en agissant sur les 2 vis indiquées sur la photo N° 1:

E - vis réglage ralenti

D - vis réglage air ralenti

ATTENTION: le réglage du ralenti s'effectue avec le moteur qui tourne, pour une question de sureté il faut donc démonter l'hélice. Démarrer le moteur, régler la vis E en portant le régime du moteur au ralenti à environ 1500 tr/mn, à ce point régler la vis D. Le réglage standard de cette vis s'obtient en la vissant complètement et, puis, en la dévissant d'un tour. En commençant par la position standard on peut visser la vis de 1/4 de tour ou la dévisser de 1/4 de tour. Ne pas aller au-delà de ces paramètres. En vissant la vis, la carburation devient plus riche au ralenti et on remarquera la tendance du moteur à diminuer ses tours. Au contraire, en dévissant la vis, le moteur devient plus pauvre et on remarquera la tendance du moteur à augmenter ses tours. Il faut trouver la position de la vis qui assure la meilleure stabilité du moteur au ralenti et un retour rapide et précis du moteur au régime du ralenti après une accélération. Lorsqu'on trouve la position la plus correcte de la vis D, re-contrôler le régime de rotation du moteur et, éventuellement, régler la vis E pour obtenir le régime à 1500 tr/mn.

