

- 左右の爆発が切等になる様にスロットルストップスクリューにて調整
(回転計を使用するのが最も良い方法であるが無の場合は排気音、排気圧力等で判断する)

② 左、右のスロットルバルブが同時に作動するようにする。

- a. 左右のスロットルワイヤーBの遊びを0にする。

調整はスロットルワイヤーアジャストスクリューにて行う。(図2-3-2)

スロットルワイヤーBを指でつまみ、上下に上げ下げしながら0調整を行う。この時ワイヤーを張りすぎるとアイドル回転が高くなりますから、ワイヤーを張り過ぎ無い様に調整して下さい。また左、右のスロットルバルブは同時に作動する様に調整すること。

- b. 次にハンドルグリップ部のスロットルワイヤーA部に遊びが0.5~1.0%なる様にする。

(図2-3-3)

調整はワイヤーガイドパイプ部の調整ナットにて行う。

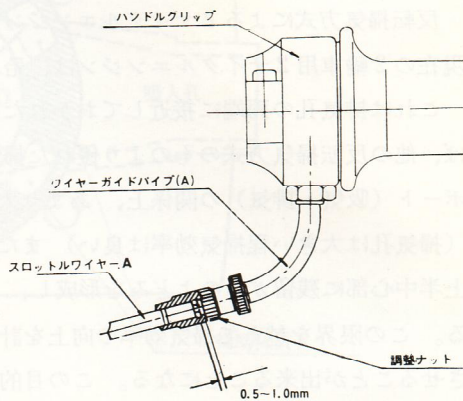


図2-3-3

③ キャブレターのワイヤー調整後ポンプのセッティングを行う。

- a. アクセルグリップを徐々に開いて行き、スロットルワイヤーA部の遊びが0になった時(遊びが0になった時はグリップが多少重く感じます)ポンプのアジャストプリー合マークとアジャストプリーガイドピンが一致する様にポンプワイヤーを調整する。(図2-3-4)

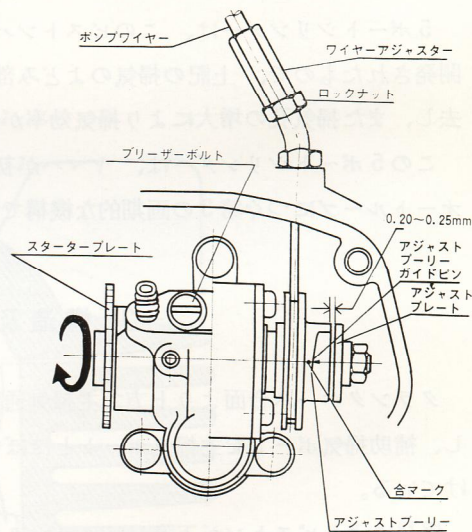


図2-3-4

3. 3. ポンプ最小ストロークの点検 (2-3-5)

- ① エンジン停止状態で
- ② アクセルグリップを全閉にする
- ③ スタータープレートを矢印(プレートの印)の方向に回してポンプを作動させてその時のストロークを最大値にしてその間隙をシクネスゲージ又はサービゲージで測定する。

a. 修正基準

○ 修正限度 0.15mm

○ 修正基準 0.20~0.25mm

限度以下の場合はアジャストプレートを外して0.1mmの調整座金(アジャストシム)を入れて規定値にする。

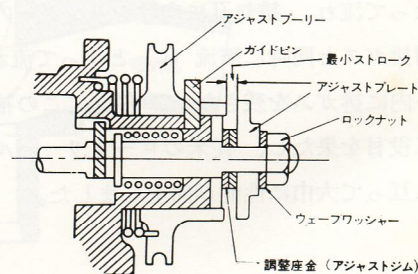


図2-3-5