

- C. Push hose with rubber grommet on the gauge and secure it with fem. swivel (5) open end wrench 19 mm. or 1/16". Take care that thread hole M6 of the fem. swivel faces you. Eventually turn the fem. swivel somewhat more or backwards.
- D. Put the ball (6) in the thread hole of the fem. swivel and secure it with the knurled screw (7) and you are ready to go.
- E. For decal (9) read manual.

MANUAL

Before you can adjust the barrels take care the engine reached its working temperature, that the ignition is on time, the spark plugs have the right gap and the valves are properly adjusted.

With many motors it is necessary to take off the petrol tank in order to reach the barrels. That is why we supplied some hoses with Y-connectors so you can keep your engine running with a disassembled petrol tank.

On all newer multi barrel engines you'll find a little screwplug between the throttle and cylinder, in the carburator or in the intake port. This has to be screwed out and replaced by the hose adaptors either with M5 thread or with a 6 mm. adaptor. The hoses must be connected to these adaptors. On several motor engines there are already direct connectors on which the hoses can be mounted (f.i. Yamaha).

ATTENTION !! On engines equipped with direct tube connectors for the hoses and where they have a larger inside diameter than 3 mm. \varnothing (1/8"), our hose adaptors M5 with inside diameter of 3 mm. must be mounted in between. (Cut the hose and mount the adaptor). This to prevent that in rare cases the tap ball can be sucked into the engine.

The other end of the hoses are already fitted to the gauges. Let the engine idle and now screw the knurled screw (7) tight by hand. Probably the gauges will not show any reading so slowly unscrew the knurled screw (7) till the needle moves without vibration, otherwise tighten it again. At this point stick the decal (9) with line facing upwards on the front side of the knurled screw (7). While the engine idles adjust the barrels in such a way that the gauges reach the same pressure (mostly between 0,2 and 0,35 bar or 2,9 and 5,10 lbs inch²). Let the engine run between 2000 and 3000 rpm. and check if the gauges read the same, if not adjust the carburators. After this check then again at idle. The idle rpm. should be as specified by the manufacturer. On each barrel you'll find an adjusting screw for idle.

If you cannot adjust the barrels properly at idle and at fast idle you probably have to check jet needles and or jets.

We wish you good luck and a fine tuned engine.

ATTENTION !! After use knurled screw has to be opened.

If you need more information ask us.

F

SYNCHRONISEUR EFKA

Nous vous félicitons de l'achat de ce synchroniseur.

Le mode d'emploi en est très simple et on en a besoin pour régler les moteurs avec poly carburateurs.

Pour l'usage normal son emploi apportera beaucoup de satisfaction pendant de nombreuses années.

MONTAGE

- A. Glissez le mètre (1) par le trou du standard (3) et le fixez bien avec l'écrou plat (4) avec la clef à tube 17 mm. et 14 mm. pour le mètre.
- B. Glissez le raccord (5) sur le tuyau-plastique (8) et glissez le caoutchouc (2) sur l'extrémité de ce tuyau plastique.
- C. Montez le tuyau avec le caoutchouc et le fixer avec le raccord (5). Clef à tube 19 mm. Attention au trou avec le filet de vis du raccord. Eventuellement tournez le raccord plus ou moins.
- D. Mettez la boule (6) dans le trou du filet de vis M6 du raccord (5) et la fixer avec la vis moletée (7) et voilà c'est prêt.
- E. Le montage de la rondelle (9) est exposé dans le mode d'emploi.

MODE D'EMPLOI D'EFKA SYNCHRONISEUR

Avant que vous puissiez commencer à synchroniser, le moteur doit être à température de marche et l'allumage doit être mis au point et les bougies doivent être parfaitement nettoyées et les soupapes bien réglées.

Avec la plupart de moteurs il est nécessaire de démonter le réservoir à essence pour atteindre les carburateurs. C'est pourquoi nous avons ajouté quelques tubes avec des pièces en Y, pour s'assurer de l'arrivée continue de l'essence dans les carburateurs pendant que le réservoir se trouve démonté.

Sur tous les nouveaux moteurs polycylindriques il y a une vis entre le tiroir à gaz et le cylindre dans le carburateur ou dans l'embranchement que l'on doit démonter et dans lequel on tourne le serpentin M5 x 0.8 ou éventuellement l'élément de contrainte M6 x 1. Sur ces serpentins sont glissés les tubes qui montent vers les vacuomètres. Avec la plupart de Yamaha on a déjà des raccords, si bien que l'on n'a pas besoin d'adaptateurs.

ATTENTION !! Moteurs avec des raccords directs et où le trou est - à 3 mm. de diamètre, c'est nécessaire d'utiliser notre tube de raccordement M5 avec trou de 3 mm. de couper les tuyaux et de monter les raccords entre les 2 pièces de tuyaux. Ainsi on prévoit qu'une des boules de robinets soit aspirée dans le moteur.

Faites tourner le moteur au ralenti et maintenant fixez bien les vis moletées (7) à la main, probablement le vacuomètre n'indique rien, donc on devisse les vis

