

Correcties en aanvullingen Werkplaatshandboek *Alle Modellen Yamaha 650 Twin*

Met dank aan Jerry van der Heiden, Henk Lulof, Antoni van Ginneken en Fried Anepool
Eindredactie Fried Anepool

Aangepaste model-identificatie lijst

A MODEL- CODE	B MODEL- NAAM	C BOUW- JAAR	D						E SPECIFIEK LAND	F FRAME/ MOTOR- NUMMER	G KRUKAS- TYPE	H KLEUR(EN)
			U S A	C A N	A U S	J A P	E U R	O T N				
256	XS1	1970	+	+	+	+	+	+		S650-000101	256	CG
	XS1B	1970	+	+	+	+		+		S650-007101	256	CG / CO
	XS1F	1970						+		S650-020101	256	CO
306	XS2	1971	+	+	+	+	+	+		S650-100101	306	PYG / BRw / BRb
366	TX650	1973	+	+				+		S650-200101	306	MFB / PYG
447	TX650	1973					+			447-	447	CBW
	TX650A	1974	+	+				+		447-000101	447	VGE / CBW
	XS650A(B)	1974	+	+	+			+		447-100101	447	SBM / SAB
	TX650	1974					+			447-	447	CBW
476	TX650	1974						+		476-200101	306	MFB / PYG
533	XS650	1975						+		447-500101	533	SBM / SAB
536	XS650	1975										
584	TX650	1975					+			447-	447	CBW / SAB
	XS650C	1976	+	+	+			+		447-200101	447	BR / FBL
1E1	XS650	1976						+		447-300101	533	SAB / SLD / BR
1E5	XS650P	1975			+			+		1E5-000101		YB / PLW
	XS650P	1977			+			+		1E5-100101	447	YB / PLW
1H1	XS650	1976							Frankrijk	1H1-000101	533	SAB / SLD / BR
1T3	XS650D	1977	+	+	+			+		447-700101	447	BFB / MM
	TX650	1977					+			447-		BFB
	TX650	1979					+			447-		BFB
	XS650	1979								447-400101	447	
1U3	XS650	1977						+		447-600101	533	BFB / CSL
	XS650	1978						+		447-850101	533	YB / VB
	XS650	1979						+		447-855101	533	YB / MM
	XS650	1980						+		447-450101	533	CDR
	XS650	1981						+		447-460101	533	BR
1V2	XS650	1977							Frankrijk	1H1-100101	533	BFB / CSL
	XS650	1978							Frankrijk	1H1-200101	533	YB / VB
	XS650	1979							Frankrijk	1H1-300101	533	YB / MM
	XS650	1980							Frankrijk	1H1-310101	533	CDR
	XS650	1981							Frankrijk	1H1-315101	533	BR
2FO	XS650E	1977	+							2F0-000101	447	SAB / SGM
	XS650E	1978	+							2F0-006501	447	SAB / SGM
	XS650F	1979	+							2F0-020101	447	CBL / MM
2G6	XS650E	1978		+	+			+		447-800101	447	SAB / SGM
	XS650F	1979		+	+			+		447-805101	447	CBL / MM
2M0	XS650SE	1978	+							2F0-100101	447	SAB / SGM
	XS650SF	1979	+							2F0-150101	447	CBL / MM

A	B	C	D						E	F	G	H
			U S A	C A N	A U S	J A P	E U R	O T H				
MODEL- CODE	MODEL- NAAM	BOUW- JAAR							SPECIFIEK LAND	FRAME/ MOTOR- NUMMER	KRUKAS- TYPE	KLEUR(EN)
2M1	XS650SE	1978		+				+		447-900101	447	VB / NMB
	XS650SF	1979		+	+			+		447-910101	447	BG
2Y8	XS650SE	1978							Frankrijk	2Y8-000101	533	NMB
3G0	XS650g	1980	+							3G0-000101		BG
3G1	XS650SG	1980	+							3G1-000101		NYB / CDR
	XS650SG	1980	+							2F0-200101		NYB / CDR
3G5	XS650P	1979					+			3G5-000101	447	NMB / VB
3L1	XS650SE	1979						+		3L1-000101	533	BG
3N0	XS650SF	1979	+							2F0-250101		NYB
3N1	XS650SF	1979		+						447-860101	447	NYB
3T4	XS650	1980								3T4-000101		
3U6	XS650G	1980		+				+		3U6-000101		NYB / CDR
3W6	XS650SG	1980			+					3W6-000101	447	CDR
4E3	TX650	1980					+			447-455101	447	BLR
4E4	XS650SPEC	1980					+			3G5-457101	447	BLR / LGM
4G7	XS650SE	1980						+		3L1-020101	533	NYB / NRR
4M4	XS650SH	1981	+							4M4-000101		NYB / FRS
4N9	XS650H	1981	+							4N9-000101	447	IB / NRR
	XS650	1983								4N9-030101		
4T6	XS650SH	1981		+						4T6-000101		NYB / FRS
	XS650	1983								4T6-050101		
4T7	XS650	1981								4T7-000101		
5A9	XS650SH	1981			+					5A9-000101		NYB
5E6	XS650SP	1981						+		3L1-040101	533	NYB / SPB
	XS650	1982						+		3L1-050101	533	
5V4	XS650K	1982	+							5V4-000101	447	NYB
	XS650K	1983	+							5V4-100101	447	NYB / NRR
5V5	XS650SJ	1982								5V5-000101		
	XS650SK	1983		+						5V5-030101	447	NYB / NRR
	XS650SL	1984								5V5-040101	447	NYB / LGM
	XS650	1985								5V5-042101		

Verklaring:

A: Modelcode zoals die door Yamaha gehanteerd wordt.

B: Modelnaam zoals die door Yamaha gehanteerd wordt.

C: Jaar waarin betreffende model(len) gefabriceerd zijn.

D: Aanduiding voor land(en) waarin model(len) door Yamaha zijn uitgebracht:

* USA: Verenigde Staten

* CAN: Canada

* AUS: Australië

* JAP: Japan

* EUR: Europa

* OTH: overige landen

E: Aanduiding dat betreffende model voor een specifiek Europees land geproduceerd is.

F: Frame- en motornummer. In de tabel is het volledige nummer vermeld van het eerste exemplaar dat onder de betreffende modelcode geproduceerd is. Bij motoren in originele staat zijn frame- en motornummer identiek

G: Type krukas dat in het betreffende model gemonteerd is

H: Code voor de kleur(en) waarin het betreffende model leverbaar is geweest.

BFB	00J3	Bountiful Blue
BG	00H9	Black Gold
BLR	002J	Black Red
BR	0063	Brilliant Red
BRw	0063	Brilliant Red/White
BRb	0063	Brilliant Red/Black
CBL	002E	Cobalt Blue
CBW	00N1	Cinnamon Brown
CDR	004H	Cardinal Red
CG	0064	Candy Green
CMR	00E9	Carmine Red
CO	0052	Candy Orange
CR	0022	Candy Red
CSL	0020	Crystal Silver
FBL	00G3	French Blue
FRS	009G	Frost Silver
IB	004E	Indigo Blue
LGM	008J	Legato Maroon
MFB	00F5	Metallic Flake Blue
MAM	00W2	Macho Maroon
MM	00U8	Maxi Maroon
NMB	00J9	New Midnight Blue
NYB	006G	New Yamaha Black
NRR	007J	New Ruby Red
PLW	00Y5	Shirobai White(Patrol White)
PYG	0011	Pearl Yellow Gold
SAB	00R7	Star Black
SBM	00E4	Spanish Burgundy Metallic
SGM	00T4	Spruce Green Metallic
SLD	00Y1	Silver Dust
SPB	005J	Sapphire Blue
VB	00H7	Vintage Burgundy
VGE	00K2	Vegas Green
YB	0033	Yamaha Black

Algemeen

Yamaha heeft voor bijna elk onderdeel verschillende uitvoeringen gebruikt in de loop der jaren. Let dus altijd goed op dat het vervangingsonderdeel identiek is aan een defect onderdeel.

Yamaha 650 Twin onderhoudsysteem

- Blz. 41, par. 15:
 - De papieren luchtfilterelementen voor de XS1 zijn dieper, waardoor ze niet in de luchtfilterhuizen van de XS2 en TX650 passen. Omgekeerd passen de elementen van XS2 en TX650 wel in de huizen van de XS1.
 - Het schuimrubber van de luchtfilterelementen van de overige modellen kan van ouderdom vergaan. Dat geldt ook voor het schuimrubber dempingmateriaal in sommige luchtfilterhuizen. Dit kan verstopping van de carburateurs tot gevolg hebben omdat het materiaal de luchtinlaatkanalen wordt binnen gezogen. Luchtfilterelementen en dempingmateriaal moeten in dat geval uiteraard vervangen worden.
 - Bij goedkope imitatie K&N luchtfilters kunnen de Inlaat kanalen van de carburateurs gedeeltelijk afgedekt worden. Het blok gaat er beroerd door lopen en een goede afstelling is onmogelijk [zie ook blz. 141, par. 9].



De Inlaatkanalen van de carburateurs worden gedeeltelijk afgedekt door de basis van imitatie K&N filters

- Blz. 42, par. 17 (en blz. 154, par. 9): Niet de lichthoogte maar het ontstekingstijdstip moet leidend zijn.
- Blz. 43, par. 19: nylon = teflon
- Blz. 44, par. 20: gescheurd onderste oliefilter vervangen door verstevigd exemplaar.
- Blz. 45, par. 22: speling kan ook veroorzaakt worden doordat er vulringen [shims] ontbreken (zie blz. 180, fig. 4.6)!
- Blz. 45, par. 23: Klepspeling [Zie ook blz. 55 en blz. 117]
 - Eerste generatie: XS1, XS2 en TX650: inlaat 0,10 [i.p.v. 0,15]; uitlaat 0,20 [i.p.v. 0,30]
 - Latere types: inlaat 0,05; uitlaat 0,10 [i.p.v. 0,15]

¹ paragraaf

- Blz. 46, par. 24: er zijn heel veel verschillende uitvoeringen van de nokkenskettingspanner. Onderdelen worden soms verwisseld bij revisie. Het loont de moeite de spanner te demonteren om te onderzoeken of de verschillende onderdelen wel bij elkaar horen of er een demperring ontbreekt. Soms wordt een dik, van rubber voorzien, demperringetje toegepast: zorg ervoor dat de spanpen nog net beweegt [valt dan een beetje terug!]. Draai de nokkenskettingspanner nooit te strak aan om geratel of ander lawaai weg te krijgen. Als na het op spanning brengen er nog steeds lawaai te horen is, ga dan op zoek naar de oorzaak [zie ook blz. 90, par. 26].



Resultaat van een te strak aangedraaide nokkenskettingspanner. Bovenzijde geleider is helemaal weggevreten

- Blz. 48, par. 26: bij gebruik van een onderhoudsvrije (gel)accu aantal beschreven zijn problemen veroorzaakt door accuzuur verleden tijd. Koop nooit een goedkope accu maar investeer in een krachtige accu. Dat zorgt ervoor dat het blok beter loopt en ook dat elektrisch starten eenvoudiger gaat. Zo moet de zgn. cold cranking performance [koude start stroom] van een 14 Ah accu minimaal 130 A zijn; 210 A is pas echt goed.
- Blz. 48, par. 28: de Onderdelenbank van de Yamaha 650 Twin Klub Nederland levert prima vervangingskoolborstels. Bij het verwijderen/vervangen van de schroeven van de koolborstelhouder opletten dat ze niet te lang zijn (= de rotor raken)

Hoofdstuk 1

Motor, koppeling en versnellingsbak

- Blz. 65, par. 6.7: het is aan te bevelen om voordat het cilinderkopdeksel verwijderd wordt, klepstelbouten in de kleptuimelaars helemaal los te draaien. Daardoor drukken de klepveren niet meer via de tuimelaars tegen de nokkenas. Het cilinderkopdeksel wordt daardoor niet meer scheefgedrukt bij het losmaken. Ook de montage van het cilinderkopdeksel gaat eenvoudiger als de klepstelbouten losgedraaid zijn [Zie ook blz. 114, par. 41.1]
- Blz. 75, par. 15: binnenste tandwiel [fig. 15 2b] is haast altijd versleten. Dat zorgt voor doorratelen bij elektrisch starten. Vervangen zorgt er meestal voor dat elektrisch starten weer zonder vreselijk geratel mogelijk is.



Een 23-tands starttandwiel [links] is een goede vervanging voor het originele 25-tands tandwiel. Door het geringere aantal tanden oefent de startmotor bij elektrisch starten meer kracht uit op de krukas



Het uitstekende vergrendelingsdeel van de veer van het 23-tands tandwiel past niet meer in de uitsparing in het ondercarter maar past er gelukkig keurig naast. Probeer nooit de veer plat te knijpen om hem toch te laten passen!

- Blz. 93, par. 27: In fig. 1.17 worden de onderdelen met nummer:
 - 3 en 4 worden achtereenvolgens 'lager' en 'drukplaat' genoemd. Op blz. 106 in de tekst worden 'ring', 'drukklager' en 'drukkring' genoemd en op blz. 107 onder foto 36.1D 'ringen' en 'drukklager'. Op de tekening ontbreekt een ring. In onderstaande foto staan de ringen zoals ze achtereenvolgens op de versnellingsbak-as gemonteerd moeten worden als de koppelingsnaaf geplaatst is.

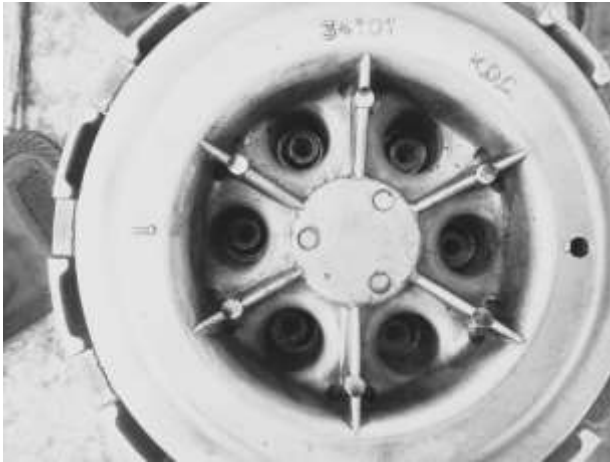


Aanvulling fig. 39.1D: v.l.n.r. ring, drukklager (3) en drukkring (4)

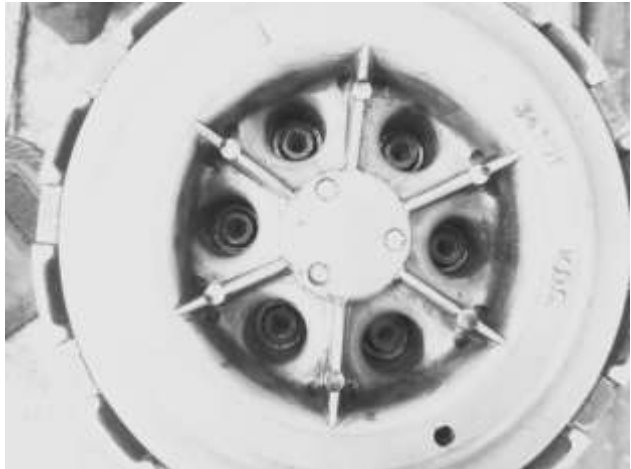
- 20 en 21 worden achtereenvolgens 'drukplaat' en 'drukkring' genoemd. Op blz. 106 onder de foto 36.1A worden de onderdelen 'shim' en 'drukkring' en op blz. 106 in de tekst 'kleine platte ring' en 'grote drukkring'. Ondanks de verschillende benamingen gaat het uiteraard om dezelfde onderdelen: 'drukplaat / shim / kleine platte ring' en 'drukkring / grote drukkring'.
- Blz. 96, par. 28: er zijn verschillende soorten tandwielen in omloop. Zorg er altijd voor dat een vervangingstandwiel identiek is aan het defecte tandwiel.
- Blz. 103, par. 30: let goed op de richting waarin de splitpennen voor demontage gemonteerd zijn. Vervangingssplitpennen moeten identiek gemonteerd worden. Verkeerd om monteren geeft schakelproblemen.

- Blz. 104, par. 32: mocht de aandrijving van de startmotor verwijderd zijn, dan moeten die onderdelen [zie blz. 220, fig. 6.3] na het samenvoegen van de carterhelften weer gemonteerd worden.
- Blz. 106, par.36: Van koppelingsplaten die nog goed lijken en nog wel dik genoeg zijn, kan de frictielaag verglaasd zijn. Ze moeten dan toch vervangen worden. Het hele systeem moet in goede staat zijn. Vooral het druklagertje [fig. 36.1D] en wormwiel in het linker carterdeksel.

LET OP: Het koppelingsdeksel heeft 6 boutgaten en kan daarom in principe op 6 verschillende manieren op de koppelingsnaaf worden gemonteerd. Slechts één manier is de juiste; bij de andere 5 zijn de boutgaten in het huis niet goed uitgelijnd met de gaten in het deksel. Bij koppelingen van latere modellen is dat aangegeven door middel van een gaatje in het deksel, dat moet corresponderen met een merkteken op de naaf.



36.2.F1 Verkeerd gemonteerd deksel: schroefgaten van naaf zitten scheef ten opzichte van deksel.

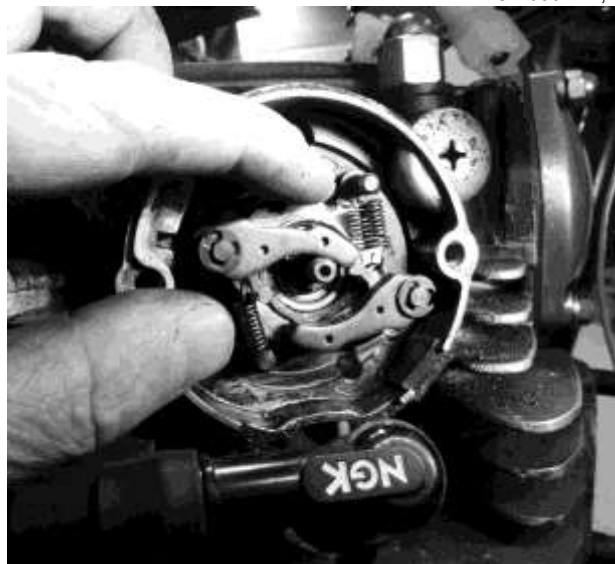


36.2.F2 Juist gemonteerd deksel: schroefgaten van naaf zitten recht ten opzichte van deksel

- Blz. 110, par. 38: gebruik eventueel vloeibare siliconenpakking aan beide zijden van het tandwiel om lekkage van olie via de spiebanen te voorkomen. De moer moet met het juiste moment [100 Nm] aangedraaid zijn. Zo niet dan kan olie lekkage gaan optreden doordat de olie achter het tandwiel langs gaat kruipen!
- Blz. 110, par. 39.1: Vergeet niet de los/vast gedraaide bouten die de nokkenaskettinggeleider vasthouden, later goed vast te zetten [zie blz. 114, par. 40.8]
- Blz. 110, par. 39: zorg ervoor dat de pasvlakken en de voetpakking kurkdroog zijn en er zeker geen olie op komt voor montage. Komt er wel olie op dan is de kans op een lekkende voetpakking erg groot.
- Blz. 111, par. 39.9: De, op elke zuigertop opgegoten, pijl moet naar voren wijzen, niet naar boven!
- Blz. 112, par. 40.2: Als de nokkenasketting ongedeeld is gebleven, moet de nokkenas er onderdoor worden geschoven vanaf de linkerkant van de cilinderkop.
- Blz. 112, par. 40: Meet voor het monteren van een nieuwe sluitschakel de hartafstand en de diameter van de pennen en vergelijk die met de originele sluitschakel [vooral bij DID kettingen] [fig. 40.5A]. Het monteren van een onjuiste sluitschakel kan het breken van de nokkenasketting tot gevolg hebben. Te dunne pennetjes geven bovendien een vreemd zingend geluid!
- Blz. 114, par. 40: als de nokkenas juist gemonteerd is, staat het de paspen voor de vervroeger loodrecht omhoog wanneer de zuigers in het bovenste dode punt staat. Dit kan gecontroleerd worden bij twijfel [zie blz. 116, fig. 41A].
- Blz. 115, par. 41: De borgmoer van de vervroeger moet vastgezet worden met borgvloeistof [Loctite].
- Blz. 116, par. 41: foto's 41.4B en 41.5a en 41.5b vervangen: vervroegergewichtjes ontbreken



41.4A Druk de aandrijfpen op zijn plaats



41.4B Monteer het vervroegingmechanisme op de as



41.4A Druk de meenemer op zijn plaats, zorg ervoor dat de paspen in de as niet er uit valt



41.4B Monteer de moer op de as.

- Blz. 119, par. 44: In geval van een kaal frame, kan dat op zijn kant gelegd worden, waarna het monteren van het motorblok een stuk eenvoudiger kan gebeuren. De koppelingsspenkeerring [afdichting drukstang] lekt soms [blz. 92, fig. 1.16-21]. Die keerring moet vervangen worden voordat het linker carterdeksel gemonteerd wordt. Het is daarbij van belang dat de scherpe randen van het carter met een schraapstaaltje afgeschuind worden. Zo niet dan wordt de keerring bij het monteren beschadigd en zal de keerring meteen weer gaan lekken. De keerring kan natuurlijk gemakkelijker gemonteerd worden als het carter gedeeld is [zie blz. 102, par. 31.2]

Hoofdstuk 2

Brandstofsysteem en smering

- Blz. 123 / 124: De tabel 'Karbureteurs' is gewijzigd. Zie bladzijde 11 van dit document.
- Blz. 132, par. 6: inspectie: moderne benzine kan eenvoudig indrogen en kleine kanaaltjes verstopen. Ultrasoon reinigen kan een oplossing bieden. Als de motor langere tijd niet gebruikt wordt is het aan te raden de benzine af te tappen. Tank vooral ethanolvrije super benzine (RON 98 of 102) zoals Shell V Power, BP Ultimate of Aspen.
- Blz. 139, par. 8: bij het monteren van open uitlaten en/of open of geen luchtfilters moet de sproeierbezetting door experimenteren aangepast worden. Bij een meer open systeem moeten altijd grotere hoofdsproeiers gemonteerd worden. Een 10% te arm mengsel betekent al gauw een gat in een zuiger. Bij het monteren van alleen K&N filters moet al een 10% grotere hoofdsproeier gemonteerd worden. Probeer het mengsel nooit aan te passen door de sproeiernaald [zie blz. 138, fig. 2.10-6] hoger of lager te hangen!

Hoofdstuk 4

Frame, voor- en achtersvork

- Blz. 181, par. 9: de stuurpen mag ook 8 mm draadeind zijn met carrossereringen [zie ook blz. 181, fig. 4.7].

Hoofdstuk 5

Wielen, remmen en banden

- Blz. 194, par. 6: het kan voorkomen dat het terugvoergaatje van de remolie in de rempomp verstopt zit. Remolie verwijderen en het terugvoergaatje met perslucht schoonblazen. In uitzonderlijke gevallen kunnen zelf de remslangen verstopt raken. Doorprikken met dun ijzerdraad is dan de remedie.
- Blz. 195, par. 7: originele remleidingen worden in de loop der jaren flexibel waardoor ze gemakkelijk uitzetten. Dat is soms zelfs voel- en / of zichtbaar. Remkracht gaat daardoor dan verloren en remmen voelen 'weker' aan. Vervanging door nieuwe (stahlflex) remleidingen is dan noodzakelijk.
- Blz. 201, par. 16: Het losse busje in het linker lager in het achterwiel [zie blz. 206, fig. 5.12-6] moet van binnenuit in het lager gemonteerd.
- Blz. 207, par. 22: Banden kunnen aanzienlijk verouderen [hard rubber, scheuren en craquelé]. Vervangen is dan de enig mogelijke oplossing.

Hoofdstuk 6

Elektrische installatie

- Blz. 214, par. 5.1: Verwijder eventuele corrosie met een messing borsteltje, vooral bij de gelijkrichter aan de onderkant van de accubak omdat de corrosie lekstroom kan veroorzaken waardoor de accu langzaam leeg loopt. Smit de aansluitingen op de gelijkrichter in met tectyl, conserveringswas of ander corrosiewerend middel om verdere corrosie tegen te gaan.
- Blz. 215, par. 7: Wisselstroombdynamo: demontage van rotor en stator
LET OP: Er zijn twee verschillende dynamo's. Het type van de oude modellen dat wordt geregeld door een (elektro-)mechanische spanningsregelaar en het nieuwe type dat door een elektronische spanningsregelaar wordt geregeld. Onderdelen van de twee types dynamo zijn niet zonder meer uitwisselbaar.
Allereerst de rotor. Yamaha is tegelijkertijd met de overgang naar een elektronische spanningsregelaar ook overgegaan op een elektronische ontsteking. Daarom is de rotor van het nieuwe type dynamo voorzien van een magneetje om de elektronische ontsteking aan te sturen en zijn de weekijzeren polen van de rotor anders gevormd om storing van het ontstekingsstelsel door het magnetisch veld van de rotor te vermijden.
Een nieuw type rotor is wel toepasbaar in de oude dynamo, andersom echter niet. Ook wanneer men voor de elektronische ontsteking een magneetje monteert in een oud type rotor, zal de ontsteking niet goed functioneren door storingen, opgewekt door het magnetisch veld van de rotor.
Ook de stator is verschillend. Het nieuwe type bevat extra montagegaten voor de pick-upspoelen die de elektronische ontsteking aansturen. In het oude type zit een koolborstelhouder, waarin één koolborstel verbonden is met de massa van de stator; in het nieuwe type rotor zijn beide koolborstels geïsoleerd ten opzichte van de massa van de stator. Dat komt doordat de elektromechanische spanningsregelaar van het oude type de plusspanning naar de rotor zo nodig onderbreekt, terwijl in het nieuwe type de elektronische spanningsregelaar juist de massa-aansluiting van de rotor onderbreekt. Om die reden kan de stator van het nieuwe type wel gebruikt kan worden in een oud type dynamo, maar andersom (oud type rotor in nieuw type dynamo) niet.
Omdat ook de werking van de spanningsregelaar is verschillend is, kan een mechanische spanningsregelaar niet vervangen worden door de elektronische spanningsregelaar van latere modellen.
Wel zijn er elektronische spanningsregelaars te koop die bedoeld zijn om de mechanische spanningsregelaar te vervangen.

Controle: In de meeste gevallen is de oorzaak van het defect raken van de rotor het door ouderdom bros worden van het isolatiemateriaal in de rotor, waardoor geleidelijk kortsluiting in de winding van de rotor ontstaat. Echter, wanneer een relatief nieuwe rotor stuk is gegaan kan het defect ook veroorzaakt worden door een niet goed functionerende stator. Wanneer één der drie segmenten van de stator kortsluiting maakt met de massa van de stator, doet dat segment niet mee en moet de rotor ook bij hogere toerentallen gemagnetiseerd blijven om voldoende spanning op te wekken. Het gevolg daarvan is dat de rotor warmer wordt dan normaal en daardoor oververhit kan raken. Controleer daarom bij vervanging van de rotor of de statorspoelen geen contact met massa maken door de stekker van de dynamo los te trekken (ook de gele aansluiting buiten het stekker blok) en de weerstand te meten tussen één der witte aansluitdraden en massa. Die weerstand moet meer dan 1 kilo-ohm bedragen.

Karburateurs

Model	256 (1970)	256 (1971)	306 366 476	447 533 1E5	584 1E1 1H1 1T3 1U3 1V2	2Fo 2G6 2M0 2M1 3N0 3N1	3G0 3G1 3G5 3U6 3W6 4E3 4E4 4M4 4N9 4T6 5A9	3L1	4G7 5E6	5V4 5V5
Merk	Mikuni (Solex)	Mikuni (Solex)	Mikuni (Solex)	Mikuni	Mikuni	Mikuni	Mikuni	Mikuni	Mikuni	Mikuni
Type	BS38	BS38	BS38	BS38	BS38	BS38	BS34	BS34	BS34	BS34
Identificatiecode					1E1	2F0-00	*3G1-00 *3U6-00 *4E4-00	3L1-00	3U6-00	5V4-00
Doorsnede venturi (mm)	38	38	38	38	38	38	34	34	34	34
Hoofdsproeier	120	130	*130 (306) *120	*127.5 (447) *120	*122.5 (584/1T3) * 117.5 * 112.5	135	*130 (3G5/4E4) *132.5	132.5	132.5	132.5
Naaldsproeier	Z-6	Z-6	Z-6	Z-6	Z-8	Z-2	Y-0	Y-0	Y-0	Y-0
Sproeiernaald	4JN15	4JN19	4JN-19	4N08	4M1	502	5HX12	5HX13	5IX11	5HX12
Naaldstand (van bovenaf)	3	4	4	4	3	*3 *4 (3N1)	vast	3	3	vast
Stationairsproeier	45	42.5	42.5	45	25	27.5	42.5	42.5	42.5	42.5
Startsproeier *GS1 *GS2	0.6 -	0.6 -	0.7 -	0.7 -	80 0.5	80 0.5	30 -	30 -	30 -	30 -
Vlotterhoogte (mm)	25	25	25 ± 2.5	24 ± 2.5	25 ± 2.5	24 ± 1	27.3 ± 0.5	24 ± 1	27 ± 0.5	22 ± 1
Stationairstelschroef (slagen uit)	1	1/2	3/4	3/4 ± 1/2	1 1/4	*2 ¼ (2F0) *vast	vast	vast	1 3/4	vast
Hoofdlichtsproeier (mm)	-	-	-	1.0	1.0	1.0	85	85	85	85
Stationaire luchtsproeier	-	-	-	1.0	1.4	1.4	130	-	-	135
Gasklep (nr.)	120	125	125	120	120	120	135	135	135	?
Vlotternaaldzitting	1.5	1.5	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
Stationair toerental / minuut	1000	1000	1000	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200 ± 50