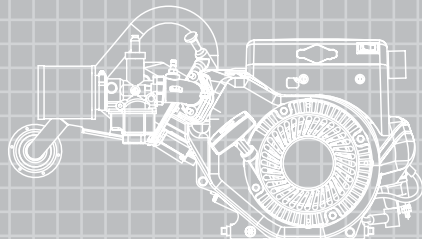




Performance GUIDE & Racing Log



English

Spanish

French

Briggs & Stratton
World Formula Racing Engine

WARNING

- **DEATH, SERIOUS INJURY OR PROPERTY DAMAGE CAN OCCUR WHEN ENGINE IS OPERATED AND DURING RACING EVENTS.**
- Do not change, modify, alter or detach any engine parts. Engine changes or modifications can result in failure; causing death, serious injury or property damage.
- This engine does not have a Governor. Before operating this engine a Return to Idle Spring must be attached to the throttle linkage and/or cable.
- Do not disconnect or modify the installed rev limiter. Engine overspeeding can result in flywheel failure or part failure, causing death, serious injury or property damage.
- This engine is equipped with a stock flywheel. Follow Briggs & Stratton's Repair Manual (P/N **272147**) instructions when removing or installing the flywheel.
- Special mechanical skills and knowledge are required to prepare the engine for competitive racing events. All replacement parts should be genuine Briggs & Stratton with the same part number as the original part.




This guide is only intended to provide a basic overview on the Briggs & Stratton World Formula racing engine. All final setup and competition details are the sole responsibility of the consumer to be in compliance to the CIK organizational guidelines. This engine is intended for sanctioned CIK racing only and is not designed nor intended to be used in any form or vehicle outside of "racing kart" as defined by CIK.

IT IS VITAL THAT YOU READ, UNDERSTAND AND FOLLOW ALL SAFETY INSTRUCTIONS SUPPLIED ON THE ENGINE, IN THE ILLUSTRATED PARTS LIST, WITH THE ACCOMPANYING COMPONENT SUPPLIERS' PRODUCTS (PREMIER CLUTCH), AND ALSO RESTATED AS PART OF THIS GUIDE. FAILURE TO DO SO COULD LEAD TO SERIOUS INJURY AND/OR DEATH.





BEFORE OPERATING ENGINE


- Read entire Guide AND the instructions for the equipment this engine powers.*
- Failure to follow instructions could result in serious injury or death.

The safety alert symbol () is used to identify safety information about hazards that can result in personal injury.

A signal word (DANGER, WARNING, or CAUTION) is used with the alert symbol to indicate the likelihood and the potential severity of injury. In addition, a hazard symbol may be used to represent the type of hazard.

 **DANGER** Indicates a hazard which, if not avoided, **will result in death or serious injury.**

 **WARNING** Indicates a hazard which, if not avoided, **could result in death or serious injury.**

 **CAUTION** Indicates a hazard which, if not avoided, might result in minor or moderate injury.

CAUTION, when used **without** the alert symbol, indicates a situation that **could result in damage to the engine.**

THESE INSTRUCTIONS CONTAIN SAFETY INFORMATION TO

- Make you aware of hazards associated with engines
- Inform you of the risk of injury associated with those hazards, and
- Tell you how to avoid or reduce the risk of injury.



WARNING



The engine exhaust from this product contains chemicals known to the State of California to cause cancer, birth defects, or other reproductive harm.

* Briggs & Stratton does not necessarily know what equipment this engine will power. For that reason, you should carefully read and understand the operating instructions for the equipment on which your engine is placed.

HAZARD SYMBOLS & MEANINGS



Fire



Explosion



Toxic Fumes



Hot Surface



Moving Parts



Kickback



Shock



WARNING



Engines give off carbon monoxide, an odorless, colorless, poison gas.

Breathing carbon monoxide can cause nausea, fainting or death.

- Start and run engine outdoors.
- Do not start or run engine in enclosed area, even if doors or windows are open.



WARNING



Rapid retraction of starter cord (kickback) will pull hand and arm toward engine faster than you can let go.

Broken bones, fractures, bruises or sprains could result.

- When starting engine, pull cord slowly until resistance is felt, then pull rapidly.
- Remove all external equipment/engine loads before starting engine.
- Direct coupled equipment components such as, but not limited to, sprockets, etc., must be securely attached.



WARNING



Gasoline and its vapors are extremely flammable and explosive.

Fire or explosion can cause severe burns or death.

WHEN ADDING FUEL

- Turn engine OFF and let engine cool at least 2 minutes before removing gas cap.
- Fill fuel tank outdoors or in well-ventilated area.
- Do not overfill fuel tank. Fill tank to approximately 1-1/2 inches below top of neck to allow for fuel expansion.
- Keep gasoline away from sparks, open flames, pilot lights, heat, and other ignition sources.
- Check fuel lines, tank, cap, and fittings frequently for cracks or leaks. Replace if necessary.

WHEN STARTING ENGINE

- Make sure spark plug, muffler, fuel cap and air cleaner are in place.
- Do not crank engine with spark plug removed.
- If fuel spills, wait until it evaporates before starting engine.

WHEN OPERATING EQUIPMENT

- Do not tip engine or equipment at angle which causes gasoline to spill.
- Do not choke carburetor to stop engine.

WHEN TRANSPORTING EQUIPMENT

- Transport with fuel tank EMPTY or with fuel shut-off valve OFF.

WHEN STORING GASOLINE OR EQUIPMENT WITH FUEL IN TANK

- Store away from furnaces, stoves, water heaters or other appliances that have pilot light or other ignition source because they can ignite gasoline vapors.



WARNING



Unintentional sparking can result in fire or electric shock.

Unintentional start-up can result in entanglement, traumatic amputation, or laceration.

BEFORE PERFORMING REPAIRS OR ADJUSTMENTS

- Disconnect spark plug wire and keep it away from spark plug.
- Disconnect battery at negative terminal (only engines with electric start).

WHEN TESTING FOR SPARK

- Use approved spark plug tester.
- Do not check for spark with spark plug removed.



WARNING



Running engines produce heat. Engine parts, especially muffler, become extremely hot.

Severe thermal burns can occur on contact.

Combustible debris, such as leaves, grass, brush, etc. can catch fire.

- Allow muffler, engine cylinder and fins to cool before touching.
- Remove accumulated combustibles from muffler area and cylinder area.
- Install and maintain in working order a spark arrester before using equipment on forest-covered, grass-covered, brush-covered unimproved land. The state of California requires this (Section 4442 of the California Public Resources Code). Other states may have similar laws. Federal laws apply on federal land.



WARNING



Rotating parts can contact or entangle hands, feet, hair, clothing, or accessories.

Traumatic amputation or severe laceration can result.

- Operate equipment with guards in place.
- Keep hands and feet away from rotating parts.
- Tie up long hair and remove jewelry.
- Do not wear loose-fitting clothing, dangling drawstrings or items that could become caught.



WARNING



Starting engine creates sparking.

Sparking can ignite nearby flammable gases.

Explosion and fire could result.

- If there is natural or LP gas leakage in area, do not start engine.
- Do not use pressurized starting fluids because vapors are flammable.



WARNING



Replacement parts for fuel system (cap, hoses, tanks, filters, etc.) must be the same as original parts, otherwise fire can occur.



WARNING

DO NOT strike the flywheel with a hammer or hard object because the flywheel may later shatter during operation.

CONGRATULATIONS on your purchase of a Briggs & Stratton World Formula Racing Engine. This engine has been designed for sanctioned racing only and for use at only sanctioned tracks. It is vital for the longevity and dependability of this product that you read the following, as the initial usage of this engine will affect its life overall.

WE RECOMMEND that all modifications and setup of this engine be done by a reputable source of supply with the proper knowledge needed to work on a racing engine.



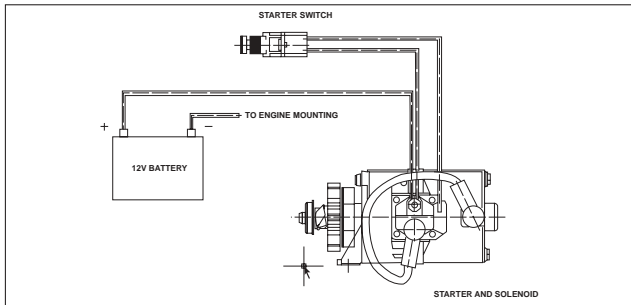
CAUTION: This engine is shipped without oil.

ELECTRICAL SCHEMATIC

This system is designed for a 12-volt power supply. For most racing applications, a high-quality, gel cell battery (determined by your authorized sanctioning body) with at least an 8-amp hour rating is recommended. An 8mm positive battery cable is required between the battery and starter solenoid.

The rocker switch, Part #555564, will turn the ignition OFF, and is located on the plastic engine cover, Part #555570.

See starter wiring schematic for starter switch and battery cable connections.



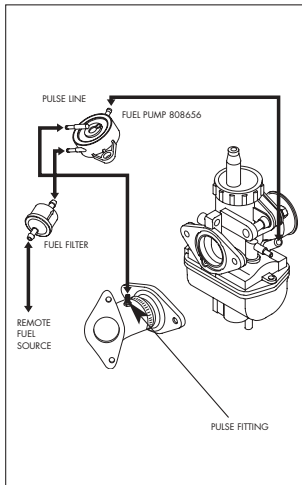
Electric Starter Wiring Schematic

FUEL PUMP

The following diagram shows the recommended layout for attaching the fuel pump to your World Formula racing engine.

A Mikuni fuel pump is supplied. The fuel pump should be installed as recommended by your local CIK organization. We recommend that this fuel pump be placed in a location that isn't affected by heat. The pulse line is marked with a "P" on the fuel pump. This should be connected with a non-collapsible fuel line (specifically made for fuel applications) to the fitting on the top of the intake manifold. The other two fittings on the fuel pump have arrows to show the inlet and outlet of the pump. Please refer to the accompanying diagram.

CAUTION: WE HIGHLY RECOMMEND THAT YOU USE A 75 MICRON FUEL FILTER. THIS SHOULD BE PLACED IN-LINE BETWEEN THE TANK AND THE FUEL PUMP.

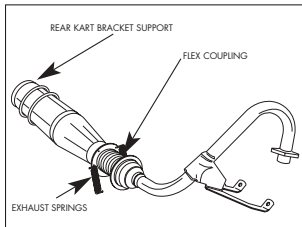


Fuel Pump

EXHAUST SYSTEM

The header pipe has been tuned and designed to be run with the following parts:

- A) 50 mm diameter x 57 mm length flex coupling (not included)
- B) CIK approved 50/90 "2-stroke" muffler (not provided)
- C) Three (3) exhaust springs (not provided)



Exhaust System

**FOR LONG ENGINE LIFE AIR
FILTER MAINTENANCE IS
ESSENTIAL FOR YOUR RACING
PERFORMANCE GREEN FILTER.**

**(Special maintenance required for your
Green Air Filter.)**

- There is a difference in technology with a standard paper air filter and your new Green High Performance Air Filter.
- Paper filters stop dirt by being made up of small holes which allow the air to pass but not the dirt. Unfortunately this is very restrictive to your engine. After each particle of dirt is stopped the filter becomes that much more restrictive, until air flow is halted to almost nothing, starving your engine of air. This drastically decreases your engine's performance.

For best performance it is recommended your Green Filter be cleaned and oiled between each race.

- Green Filter is made of woven cotton that

MUST be oiled. A Green Filter stops dirt differently than a paper air filter. Green High Performance Air Filters are designed to be oiled. The oil creates a positive (+) magnetic charge with the stainless steel mesh, which attracts the negatively (-) charged dust particles. The dust and dirt builds around the mesh to form a tunnel. This allows the cotton to remain cleaner for maximum air flow, but still stops the dirt. That is why it is important to keep your Green Air Filter properly oiled.

- Your Green Filter comes pre-oiled from the factory, but after each 5-10 hours of racing the filter should be checked for clogging and re-oiled. (This is based on normal race conditions. If racing is on a dirt track or in dirty conditions the filter must be cleaned more frequently. Extreme cases clean every 1-2 hrs. of race time).

Cleaning instructions:

1. Remove as much dirt from the filter as

possible by tapping it on a hard surface.

2. Using the Green Filter Cleaning & Re-Oil Kit (Part #2000), spray the filter with Green Filter cleaner. Allow the solution to soak into the filter for about 15 minutes. Or dilute the cleaner in a bucket of water and soak the filter.

CAUTION: Never use strong detergents, high pressure water, or gasoline.

3. Rinse the filter with warm water, inside first and then outside. (Let the water run from the clean side to the dirty side.)
4. Allow the filter to dry completely. It is best to allow the filter to dry naturally. Don't use heat, this might shrink the cotton.
5. Re-oil the filter using Green Filter oil ONLY (kit #2000). Don't use other cotton filter oils, the color is different (Green oil is colored green and is specially formulated for Green Filters).

- * You will know when the filter is correctly

oiled by the cotton changing from white to Green. (It will look wet.)

* **CAUTION:** Be sure not to over oil your filter, which can damage your sensors and engine.

Allow filter to dry for 1/2 hour. If you place your Green Filter on a piece of cardboard for 10 minutes and it leaves oil stains, you have over oiled your filter. Clean and start over.



WARNING: Never use motor oil, transmission fluid, WD 40. Failure to follow instructions can cause fires resulting in death, bodily injury or property damage.

The Green Filter cleaning and re-oil kit is Part #2000. For more information and/or questions, please visit www.greenfilterusa.com.

ENGINE MOUNTING

This engine is designed to be mounted FLAT on the kart. Because of the carburetor setup and oiling system, we DO NOT recommend mounting the engine with any degree of angle.



OIL

Oil is the lifeline of any engine and using good quality oil is a must! We recommend running no less than 18 ounces of SAE-rated, synthetic 30-weight oil. It is important that oil is changed and monitored on a regular basis as dirt and other contaminants such as fuel, etc. will adversely affect the life of this engine.

NOTE: For your engine break-in period use ONLY a high grade SAE-rated non-synthetic 30 weight oil. Use of synthetic oil during this process could prevent proper "seating" of the piston rings, etc.

ENGINE BREAK-IN (RUNNING IN)

The first 30 minutes of this engine's life are the most important to ensure trouble-free racing. After mounting to the kart, we recommend that the engine be broken in using any high grade non-synthetic SAE-rated 30 weight oil. Run the engine, no load, at idle (800-1,200 rpm) to allow the engine to reach normal operating temperature (5-8 minutes). Shut the engine off and allow to return to room temperature.

Again start up the engine and bring up to temperature (5-8 minutes). Shut off engine and change the oil. Replace the oil (18-20 ounces) and it is time to place 'load' on the engine. To apply a load on the engine the easiest way to

CAUTION: It is important that during break-in that the engine clutch remain engaged. Clutch engagement begins at 4,300 RPM. Repeated locking and unlocking of the clutch will lead to excessive heat build-up in the clutch, possibly leading to premature failure.

do this is to run the engine on the track. Running not higher than 6,000 rpm, take several laps (depending on course length). With the oil still warm drain and replace the oil...repeat and slowly begin to bring the engine up to speed.

CLUTCH

Your World Formula engine is equipped with a Premier racing clutch. For proper assembly and warnings, please refer to the instructions provided by Premier that are contained with the clutch packaging. If this information is lost or you need additional support, please refer to www.premierindustriesltd.com.

Premier Performance, Inc.
2151 Hwy 175 / PO Box 213
Richfield, WI 53076
Ph: (262) 628-1680
Fax: (262) 628-1780

TORQUE SPECIFICATIONS

Bowl Screws	17 – 20 in-lbs
Pilot Jet	9 – 12 in-lbs
Needle Jet	14 – 16 in-lbs
Main Jet	9 – 11 in-lbs

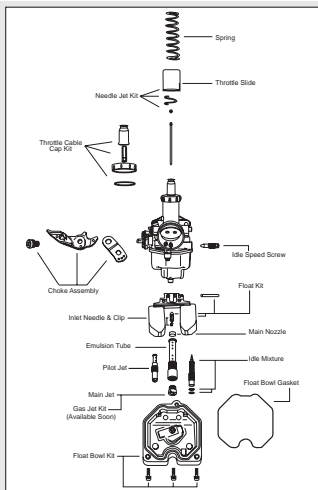
PZ 26 CARBURETOR GENERAL SPECIFICATIONS

Gasoline

Main Jet	#96
Pilot Jet	(Slow Jet) #38
Jet Needle	CDB 3rd notch
Main Nozzle Diameter	2.6 mm
Idle Mixture Screw turns out	1-1/2
Float Height*	14.0 mm

*To check float height:

1. Remove float bowl.
2. Tilt carburetor so that the float is resting on the inlet needle, but not depressing the spring under the inlet valve pin.
3. Measure from the fuel bowl mating surface to the bottom edge of the float.
4. Bend tab where it makes contact with the inlet needle as needed to obtain the correct float height.



PZ 26 Carburetor Parts Diagram

WALBRO PZ CARBURETOR

The Walbro PZ 26 has been specifically calibrated for this application. The following guide should help you with set-up and maintenance. Replacement components are available through your authorized source of supply. An additional jet kit is also available at 557012 – This kit was specifically designed to cover the majority of your gasoline jetting requirements.

CAUTION: After connecting the throttle cable to the throttle slide valve or after EVERY TIME the throttle slide is removed, always remove air filter and visually check that the throttle slide closes fully and moves freely in the bore.

STARTING

This carburetor is equipped with a choke valve for starting. When the engine is cold, lift choke lever to start engine. As engine warms push choke lever down to open choke for normal operation.

FLOAT HEIGHT

The float height controls the fuel level in the float bowl, which can also affect carburetor performance. Set float height according to specification before any other tuning.

IDLE / LOW SPEED

Tuning of the engine at idle and low speeds is accomplished by adjusting the Idle Mixture Screw or changing the size of the Pilot Jet (also called Slow Jet). The jet size or diameter in millimeters is stamped on the jet (38 = .38mm orifice). The Idle Mixture Screw is a fuel adjustment, so closing the screw or turning it clockwise will lean the fuel mixture, and opening the screw or turning it counterclockwise will richen the fuel mixture.

To adjust the Idle Mixture Screw proceed as follows. Turn the Idle Mixture Screw in until it lightly seats or stops. Back the Screw out the specified number of turns. Warm the engine and set the Idle Speed Screw

slightly higher than the desired idle rpm. Turn the Idle Mixture Screw in or out to obtain the highest rpm. Turn the Idle Speed Screw to the desired idle rpm. A slightly rich idle mixture is usually better for acceleration.

If a smooth idle cannot be obtained with the Idle Mixture screw between 1/4 – 2 turns out from closed, a different size Pilot Jet may be needed. The proper size Pilot Jet will allow for smooth acceleration from an idle and steady engine speed up to 1/4 throttle opening.

MIDRANGE / PART THROTTLE

The Jet Needle primarily controls fuel flow between 1/4 and 3/4 throttle opening. The Jet Needle has five notches and a C-clip on the top of it. To richen the part throttle operation, move the clip to the next lower notch. This will hold the needle farther out of the nozzle. To lean the part throttle operation, move the clip to the next

higher position. The highest notch (farthest from the narrow tip) is considered the 1st position. Needle taper reference letters are stamped on the needle for identification.

HIGH SPEED / FULL THROTTLE

The Main Jet controls the fuel flow at throttle positions of 1/2 to full throttle. The jet size or diameter in millimeters is stamped on the jet. Altitude and weather conditions can affect the engine operation enough to require changing the size of the Main Jet. High air temperature, humidity, or altitude could require a smaller Main Jet. Low temperature, humidity, or altitude would require a larger diameter Main Jet.

CAUTION: Running the engine with an improper Main Jet could result in a loss of power, high engine temperatures, or engine damage.



This engine was designed for 98 Octane (RON) or 93 Octane (RON+MON/2) pump gas. The use of lower octane fuels could cause engine detonation and/or adversely affect your engine's life.

MAXIMUM RECOMMENDED RPM

Your engine has been equipped with a governor system that will limit the RPM of this engine to around 7,100 RPM \pm 50 RPM. This does not take away from the need to have a return to idle mechanism. Removal or tampering of this system could lead to reduced engine life, and/or serious injury, possibly even death. Also, we do not recommend repetitive use of the rev limiter as a limiting factor of RPM. This rev limiter works by actively 'shorting' the ignition system of your engine. In repetitive situations fuel

loading as well as increased internal stress load of the engine can occur, greatly reducing engine life.

REV LIMITER – PART #555700



WARNING

Do not disconnect or modify the installed rev limiter. Engine overspeeding can result in flywheel failure or part failure, causing death, serious injury or property damage.

Oil Capacity:	18-20 fl. oz. (.5-.6 liters)
Armature Air Gap	.006/.014 in. (.15/36mm)
Compression ratio	9.7 to 1
Factory Timing	29.5 degrees BTDC
Starter battery requirements	At least 12 Volt, 8 Amp Hour Rating is Recommended
Exhaust system requirements	50 mm x 57 mm flex coupling / 50/90 2-cycle canister muffler
Fuel requirements	98 Octane (RON)
Filter specs	GREEN Filter
Rev limiter specs	7100 ± 50 RPM
Torque Specifications:	
Flywheel nut	55 - 75 ft. lbs. (74.5 - 101 Nm)
Flywheel holder	Part #19372
Starter clutch tool	Part #19244
Cylinder Head	180 - 220 in. lbs. (20 - 25 Nm)
Connecting Rod	90 - 110 in. lbs. (10 - 12 Nm)
Crankcase Cover or Sump	95 - 125 in. lbs. (11 - 14 Nm)
Cylinder Head Plate (Fig. 1)	70 - 90 in. lbs. (8 - 10 Nm)
Rocker Arm Stud	70 - 110 in. lbs. (8 - 12.5 Nm)
Valve Cover	30 - 60 in. lbs. (3.5-7 Nm)
Spark Plug	95 - 145 in lbs. (11-16 Nm)
Valve Lash (Cold)	
Both Intake and Exhaust	.005 - .007 in. (.127 - .178 mm)
• Measure when piston is between TDC or 22.76 degrees ATDC (Piston is down .103 in. or 2.62 mm)	
Spark Plug	95 - 145 in lbs. (11-16 Nm)

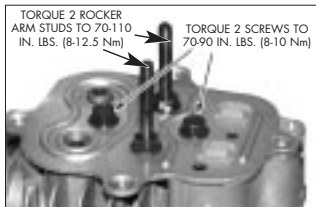


Fig. 1 - Installing Cylinder Head Plate

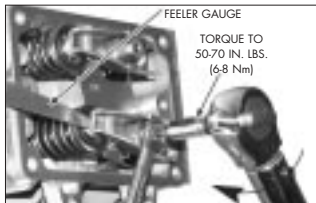


Fig. 2 - Adjusting Valve Clearance

Torque Specifications

RACING LOG

Date	Notes	Hours
------	-------	-------

EUROPE & AFRICA**1) Austria**

Briggs & Stratton
Austria GmbH
Wals

2) Bahrain

Bhatia & Co. (Bahrain)
W.L.L.
Manama

3) Belgium

Denserco S.A.
Bruxelles

4) Cyprus

Nemitsas Ltd.
Limassol

5) Czech Republic

Briggs & Stratton
Czech Republic s.r.o.
Praha 5

6) Denmark

Axel Ketner Brødby
A/S
Brødby

7) Egypt

Gisco
Cairo

8) Finland

Oy. Promotor AB
Helsinki

9) France

Briggs & Stratton
France, S.A.R.L.
Quentin en Yvelines
Cedex

10) Germany

Briggs & Stratton
Germany GmbH
Viernheim

11) Ghana

Agria Machinery
Services and Company
Ltd.
Accra

12) Greece

Technellas, SA
Athens

13) Israel

Trigon Trading &
Engineering (1998)
Ltd.
Holon

14) Italy

RAMA MOTORI S.p.A.
Reggio Emilia

15) Jordan

Al Ghanem Trading &
Contracting Co., Ltd.
Amman

16) Kenya

Car & General (Kenya)
Ltd.
Nairobi

17) Kuwait

Agricultural Supplies &
Equipment Co.
Safat

18) Lebanon

Michel Andraas & Co.
S.A.L.
Beirut

19) Luxembourg

Denserco S.A.
Bruxelles

20) Mauritius

DDS Energy & Services
Ltd.
Port Louis

21) Morocco

LeMonde du Jardin
Casablanca

22) The Netherlands

Motor Snelco, B.V.
Emmeloord

23) Nigeria

Boulos Enterprises
Lagos

24) Norway

Safe Motor A/S
Oslo

25) Portugal

Equipamentos
Industriais e Agricolas,
Lda.
Batalha Codex

26) Qatar

Mona Trading
Doha

27) Romania

Motor Center SRL
Bucuresti

28) Russia

Briggs & Stratton AG
Moscow

29) Saudi Arabia

Kutbi For Petroleum &
Industrial Equip.
Jeddah

30) Slovakia

Briggs & Stratton
Czech Republic s.r.o.
Praha 5

31) South Africa

Briggs & Stratton RSA
Pty. Ltd.
Strydon Park

32) Spain

Industrias Fita, S.A.
Figueras

33) Sri Lanka

Hayley's Engineering
Co. Ltd.
Colombo

34) Sweden

Briggs & Stratton
Sweden AB
Skaerholmen

35) Switzerland

Klaus-Haeblerlin A.G.
Uster

36) Syria

Al-Cham Trading &
Contracting Co.
Damascus

37) Tunisia

Espace Vert SARL
Tunis

38) Turkey

Silkar Otomotiv Sanayi
Ve Ticaret AS
Istanbul

39) United Arab**Emirates****BRIGGS &
STRATTON****CORPORATION-
DUBAI****AFRICA/MID EAST
REGIONAL OFFICE
DUBAI****40) United Kingdom
& England**

Briggs & Stratton U.K.
Ltd.
Romford

41) Zimbabwe

G. North & Son (Pvt.)
Ltd.
Harare

LATIN AMERICA**42) Argentina**

Sociedad Industrial
Argentina S.I.A.
Buenos Aires

**43) Barbados, West
Indies**

Charles McEneaney &
Co., Ltd.
Bridgetown

44) Belize

Power Plus, Ltd.
Belize City

45) Bermuda

Masters Ltd.
Hamilton

46) Bolivia

Hansa, Ltda., Division
Industrial
La Paz

47) Brazil

Dimor Comercial E
Industrial Ltda.
Sao Paulo

**48) Cayman Islands,
W.I.**

Scott's Industries, Ltd.
George Town

49) Chile

Commercial TGC
Santiago

50) Colombia

Consorcio Industrial
Ltda.
Medellin

51) Costa Rica

Ortiz y Cia., S.A.
San José

**52) Dominican
Republic**

Ferreteria Americana
Santo Domingo

53) Ecuador

Ivan Bohman, C.A.
Guayaquil

54) Guadeloupe

SAD
Baie Mahault

55) Honduras

Maquinas y
Servicios Tecnicos
S. de R.L. de
San Pedro

56) Jamaica

Will's Battery Co.
Kingston

57) Mexico

Briggs & Stratton
Mexico S.A. de
C.V.
Tlalnepantla

58) Paraguay

Fabrica Paraguaya
de Sierras S.A.
Asunción

59) Peru

Cia. Importadora
Derteano &
Stucker, S.A.
Lima

**60) Puerto Rico,
Leeward &
Windward
Islands**

Grekory Equipment
Corporation
San Juan

**61) Republica de
Panama**

Cardoze & Lindo,
S.A.
El Dorado

62) Trinidad

West Bend Sales
Ltd.
Port of Spain

63) Uruguay

Roxymar S.A.
Montevideo

64) Venezuela

Ferrelago, C.A.
Maracaibo

ASIA

65) Indonesia

P.T. Pioneer
Trading Co., Ltd.
Jakarta

66) Japan

Yanase & Co.,
Ltd., Trading
Division
Tokyo

67) Malaysia

Semplice Sdn.
Bhd.
Kuala Lumpur

68) Philippines

Allied Machinery
Products, Inc.
Cupang

**69) Republic of
Korea**

Yurah Corporation
Seoul

70) Taiwan

Wing Hwa
Development Co.
Ltd.
Taipei

71) Thailand

Nova Machinery
Co. Ltd.
Bangkok

72) Vietnam

Apcie, Inc.
HAI DUONG, LTD.
Ho Chi Minh City

AUSTRALASIA

73) Australia

Briggs & Stratton
Australia Pty. Ltd.
Victoria

74) New Zealand

Briggs & Stratton
New Zealand Ltd.
Auckland

NORTH AMERICA

**75) British
Colombia**

Briggs & Stratton
Canada Inc.
Delta

76) Oregon

Brown & Wiser,
Inc.
Tualatin

77) California

Power Equipment
Company
Visalia

78) Hawaii

Small Engine
Clinic, Inc.
Aiea (Honolulu)

79) Montana

Original
Equipment, Inc.
Billings

80) Utah

Frank Edwards
Company
West Valley City

81) Arizona

Power Equipment
Company
Phoenix

82) Colorado

Pacific Power
Equipment Co.
Englewood

83) Nebraska

Midwest Engine
Warehouse of
Omaha
Omaha

84) Kansas

Diamond Engine
Sales
Edwardsville

85) Oklahoma

Engine
Warehouse, Inc.
Norman
(Oklahoma City)

86) Texas

Grayson
Company, Inc.
Dallas

87) Texas

Engine
Warehouse, Inc.
Houston

88) Minnesota

Wisconsin
Magneto, Inc.
Anoka

89) Wisconsin

Wisconsin
Magneto, Inc.
Milwaukee

90) Illinois

Midwest Engine
Warehouse
Elmhurst (Chicago)

91) Tennessee

Engine Power
Distributors
Memphis

92) Louisiana

Grayson Company
Kenner
St. Rose

93) Kentucky

Commonwealth
Engine, Inc.
Louisville

94) Ohio

Central Power
Systems
Columbus

95) Pennsylvania

Three Rivers
Engine Distributors,
Inc.
Pittsburgh

96) Ontario

Briggs & Stratton
Canada Inc.
Mississauga
(Toronto)

97)

Massachusetts
Atlantic Power
Castleton

98) Virginia

RBI Corporation
Ashland
(Richmond)

**99) North
Carolina**

Preferred Power,
Inc.
Charlotte

100) Georgia

Sedco, Inc.
Norcross (Atlanta)

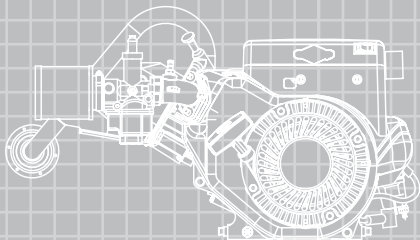
101) Florida

Central Power
Systems of Florida
Tampa



GUIA DE Funcionamiento

& Registro de Carreras



English

Spanish

French

Briggs & Stratton
Motor de Carreras World Formula



ADVERTENCIA

- **PUEDA OCURRIR LA MUERTE, LESIONES GRAVES O DAÑOS A LA PROPIEDAD CUANDO ESTA FUNCIONANDO EL MOTOR O DURANTE EVENTOS COMPETITIVOS.**
- No cambie, modifique, altere ni desmonte ninguna de las partes del motor. Los cambios o las modificaciones en el motor pueden producir fallas y ocasionar la muerte, lesiones graves o daños a la propiedad.
- Este motor no tiene un Regulador. Antes de operar este motor un Retorno al Resorte de Ralentí debe sujetarse a la varilla y/o al cable del acelerador
- No desconecte ni modifique el limitador de revoluciones instalado. El exceso de velocidad en el motor puede dar lugar a una falla en la volante o en otra parte y ocasionar la muerte, lesiones graves o daños a la propiedad.
- Este motor viene equipado con una volante usual. Siga las instrucciones del Manual de Reparación de Briggs & Stratton (P/N 272147) cuando remueva o instale la volante.
- Se requieren habilidades y el conocimiento mecánico para preparar el motor para eventos competitivos. Todas las partes para cambio deben ser partes originales marca Briggs & Stratton y se debe utilizar el mismo número de parte que tenía la parte original.



Esta guía tiene como único propósito suministrar una descripción básica del motor de carreras World Formula de Briggs & Stratton. Todos los detalles finales para el ajuste y la competencia son responsabilidad única del consumidor para cumplir con las pautas de organización de CIK. Este motor tiene como fin correr en eventos competitivos autorizados por la CIK y no está diseñado ni se piensa ser utilizado en alguna otra forma o vehículo que no sea un "kart para carreras" según lo definido por CIK.


ES IMPRESCINDIBLE QUE USTED LEA, COMPRENDA Y SIGA TODAS LAS INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD SUMINISTRADAS CON EL MOTOR, CON LA LISTA DE PARTES ILUSTRADAS, CON LOS PRODUCTOS QUE ACOMPAÑAN EL COMPONENTE (EMBRAGUE PREMIER), Y TAMBIEN LO EXPUESTO EN FORMA MODIFICADA COMO PARTE DE ESTA GUIA. DEJAR DE HACERLO PODRIA CONDUCIR A GRAVES LESIONES Y/O INCLUSO A LA MUERTE.




ANTES DE OPERAR EL MOTOR


- Lea la Guía completa Y las instrucciones para el equipo acoplado a este motor.*
- Dejar de seguir las instrucciones podría ocasionar lesiones graves o incluso la muerte.


El símbolo del aviso de seguridad

() es usado para identificar información de seguridad concierne a los peligros que pueden producir lesiones personales.

Una palabra señalizada (PELIGRO, ADVERTENCIA o PRECAUCION) es usada con el símbolo de aviso para indicar la probabilidad de una herida y su gravedad potencial. Además, un símbolo de peligro puede ser utilizado para representar el tipo de peligro.

 **PELIGRO** indica un peligro que si no es evitado, **ocasionará la muerte o serias lesiones.**

 **ADVERTENCIA** indica un peligro que si no es evitado, **podría ocasionar la muerte o serias lesiones.**

 **PRECAUCION** indica un peligro que si no es evitado, podría ocasionar lesiones menores o moderadas.

PRECAUCION, cuando es usado **sin** el símbolo de aviso, indica una situación que **podría ocasionar daños en el motor.**

ESTAS INSTRUCCIONES CONTIENEN INFORMACION DE SEGURIDAD PARA

- Hacer que usted tome conciencia de los peligros asociados con los motores
- Informarlo a usted del riesgo de las lesiones asociado con aquellos peligros, y
- Contarle como evitar o reducir el riesgo de una lesión.



La descarga de escape que expele este motor por este producto contiene químicos conocidos para el Estado de California que pueden ocasionar cáncer, defectos de nacimiento u otros daños que pueden ser perjudiciales para la reproducción.

SÍMBOLOS DE PELIGRO & SIGNIFICADOS



Fuego



Explosión



Gases Tóxicos



Superficie Caliente



Partes en Movimiento



Contragalpe



Descarga Eléctrica

* Briggs & Stratton no conoce necesariamente el equipo que va a acoplar este motor. Por esta razón, usted debe leer cuidadosamente y comprender las instrucciones de operación para el equipo en el cual es colocado su motor.



ADVERTENCIA



Los motores emiten monóxido de carbono, un gas venenoso que carece de olor y de color.

Respirar monóxido de carbono puede ocasionar náuseas, desmayos o la muerte.

- De arranque al motor y opérela en exteriores.
- No de arranque al motor ni lo opere en un área encerrada, aun cuando las puertas o las ventanas se encuentren abiertas.



ADVERTENCIA



La retracción rápida de la cuerda de arranque (contragolpe) le halará la mano y el brazo hacia el motor más rápido de lo que usted la pueda dejar ir.

Podrían ocasionarse roturas de huesos, fracturas, moretones o torceduras.

- Cuando de arranque al motor, hale lentamente la cuerda hasta que se sienta resistencia, después hale la cuerda rápidamente.
- Remueva todas las cargas externas del equipo/motor antes de dar arranque al motor.
- Los componentes de acople directo del equipo tal como, pero no limitados a, cuchillas, impulsores, poleas, dientes de piñones, etc., se deben asegurar firmemente.



ADVERTENCIA



La gasolina y sus vapores son extremadamente inflamables y explosivos.

El fuego o una explosión pueden causar graves quemaduras o la muerte.

CUANDO AÑADA COMBUSTIBLE

- APAGUE el motor y deje que se enfríe por lo menos 2 minutos antes de remover la tapa de gasolina.
- Llene el tanque de combustible en exteriores o en un área bien ventilada.
- No llene demasiado el tanque de combustible. Llene el tanque aproximadamente 1-1/2 pulgadas por debajo de la parte superior del cuello para permitir la expansión del combustible.
- Mantenga la gasolina a distancia de chispas, llamas abiertas, testigos piloto, calor y otras fuentes de encendido.
- Compruebe con frecuencia si existen grietas o fugas en los conductos de combustible, el tanque, la tapa y en los accesorios. Cámbielos si es necesario.

CUANDO DE ARRANQUE AL MOTOR

- Asegúrese que la bujía, el mofle, la tapa de combustible y el filtro de aire estén en su lugar.
- No haga girar el motor si removió la bujía.
- Si se derramó combustible, espere hasta que se haya evaporado antes de dar arranque al motor.

CUANDO OPERE EL EQUIPO

- No incline el motor ni el equipo a un ángulo que pueda ocasionar derrames de gasolina.
- No ahogue el carburador para detener el motor.

CUANDO TRANSPORTE EL EQUIPO

- Transpórtelo con el tanque de combustible VACIO o con la válvula de cierre de combustible en la posición OFF.

CUANDO ALMACENE GASOLINA O EL EQUIPO CON COMBUSTIBLE EN EL TANQUE

- Almacene a distancia de hornos, estufas, calentadores de agua u otros aparatos que utilicen testigos piloto u otras fuentes de encendido ya que estos pueden encender los vapores de gasolina.



ADVERTENCIA



Un chispeo involuntario puede producir fuego o una descarga eléctrica.

Una puesta en marcha involuntaria puede ocasionar un enredo, una amputación traumática o una laceración.

ANTES DE HACER REPARACIONES O AJUSTES

- Desconecte el cable de la bujía y manténgalo a distancia de bujía.
- Desconecte la batería en la terminal negativa (únicamente motores con arranque eléctrico).

CUANDO COMPRUEBE CHISPA

- Utilice un probador de bujías aprobado.
- NO compruebe chispa si removió la bujía.



ADVERTENCIA



El funcionamiento de los motores produce calor. Las partes de los motores, especialmente el mofle, se calientan demasiado.

Pueden ocurrir graves quemaduras a causa de su contacto.

Desechos combustibles, tal como hojas, grama, maleza, etc. pueden alcanzar a encenderse.

- Deje que el mofle, el cilindro y las aletas del motor se enfríen antes de tocarlos.
- Remueva los combustibles acumulados en el área del mofle y en el área del cilindro.
- Instale y mantenga en orden de funcionamiento un atrapachispas antes de utilizar el equipo en una zona con vegetación tupida o en terrenos agrestes con grama. El Estado de California lo exige (Sección 4442 del Código de Recursos Públicos de California). Otros estados pueden tener leyes similares. Las leyes federales se aplican en tierras federales.



ADVERTENCIA



Las partes rotantes pueden tener contacto o enredar las manos, los pies, el cabello, la ropa o los accesorios.

Puede producirse una traumática amputación o una grave laceración.

- Opere el equipo con los protectores en su lugar.
- Mantenga las manos y los pies a distancia de las partes rotantes.
- Recójase el cabello y quítese las joyas.
- No use ropa floja, tiras que cuelguen o artículos que puedan ser agarrados.



ADVERTENCIA



Dar arranque al motor crea chispeo.

El chispeo puede encender los gases inflamables cercanos.

Podría presentarse fuego o una explosión.

- Si hay una fuga de gas natural o LP en el área, no de arranque al motor.
- No use líquidos de arranque presurizado ya que los vapores son inflamables.



ADVERTENCIA



Los repuestos para el sistema de combustible (tapones, mangueras, tanques, filtros, etc.) deben ser iguales a las partes originales, de lo contrario puede ocurrir un incendio.



ADVERTENCIA

NO golpee la volante con un martillo ni con un objeto pesado ya que la volante podría astillarse más adelante durante la operación.

FELICITACIONES por la compra de su motor de Carreras World Formula de Briggs & Stratton. Este motor ha sido diseñado únicamente para eventos competitivos aprobados y para uso exclusivo en pistas autorizadas. Es imprescindible para la longevidad y confiabilidad de este producto que usted lea lo siguiente, ya que el uso inicial de este producto afectará su vida en conjunto.

SE RECOMIENDA que todas las modificaciones y ajustes que se hagan en este motor sean hechas por un proveedor acreditado el cual tenga el conocimiento apropiado necesario para trabajar en un motor de carreras.



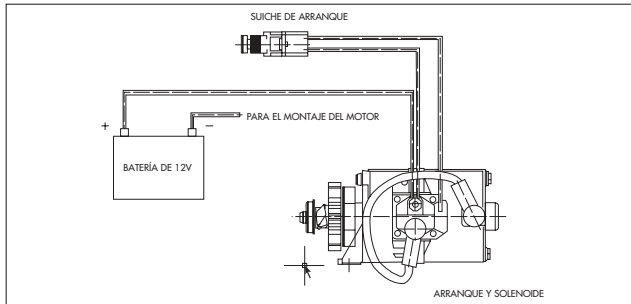
PRECAUCION: Este motor es despachado sin aceite.

ESQUEMA ELECTRICO

Este sistema está diseñado para un suministro de energía de 12-voltios. Para la mayoría de aplicaciones de eventos competitivos se recomienda una batería de alta calidad, con celdas de gel (determinada por su cuerpo de aprobación autorizado) con una clasificación de por lo menos 8 amperios hora. Se requiere un cable positivo de batería de 8mm entre la

batería y el solenoide de arranque. El suiche de apagado, Parte #555564, apagará el encendido, y se encuentra localizado en la tapa plástica del motor, Parte #555570.

Consulte el esquema del cableado del arranque para las conexiones del suiche de arranque y el cable de la batería.



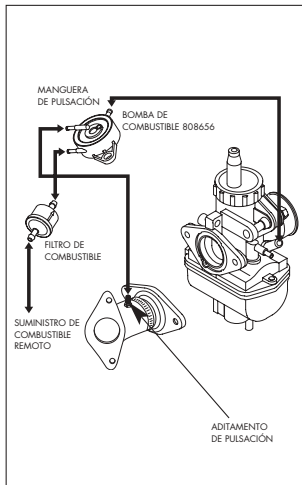
Esquema del Sistema de Cableado del Arranque Eléctrico

BOMBA DE COMBUSTIBLE

El siguiente diagrama muestra la disposición recomendada para sujetar la bomba de combustible a su motor de carreras World Formula.

Se suministra una bomba de combustible Mikuni. La bomba de combustible debe ser instalada según lo recomendado por su organización local CIK. Recomendamos que esta bomba de combustible sea colocada en una localización que no se vea afectada por el calor. La manguera de pulsación está marcada con una letra "P" en la bomba de combustible. Esta debe ser conectada con una manguera de combustible no-plegable (fabricada especialmente para aplicaciones de combustible) al accesorio en la parte superior del múltiple de admisión. Los otros dos aditamentos en la bomba de combustible tienen flechas que muestran la entrada y la salida de la bomba. Por favor refiérase al diagrama que lo acompaña.

PRECAUCION: RECOMENDAMOS ALTAMENTE USAR UN FILTRO DE COMBUSTIBLE DE 75 MICRONES. ESTE DEBE SER COLOCADO EN LINEA ENTRE EL TANQUE Y LA BOMBA DE COMBUSTIBLE.

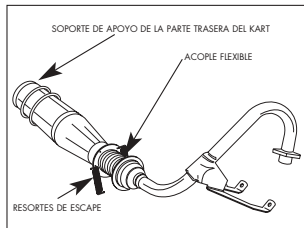


Bomba de Combustible

SISTEMA DE ESCAPE

El tubo de salida ha sido calibrado y diseñado para funcionar con las siguientes partes:

- A) acople flexible de 50 mm de diámetro x 57 mm de longitud (no incluido)
- B) mofle de "2-tiempos" 50/90 aprobado por CIK (no suministrado)
- C) tres (3) resortes de escape (no suministrados)



Sistema de Escape

PARA LARGA VIDA DEL MOTOR EL MANTENIMIENTO DEL FILTRO DE AIRE ES ESENCIAL PARA SU FILTRO VERDE DE ALTO RENDIMIENTO.

(Se requiere un mantenimiento especial para su Filtro de Aire Verde.)

- Existe una diferencia en tecnología con el filtro de aire de papel estándar y con su nuevo Filtro de Aire Verde de Alto Rendimiento.
- Los filtros de papel atrapan la suciedad por estar compuestos de agujeros pequeños los cuales permiten que pase el aire pero no la suciedad. Desafortunadamente esto es muy restrictivo para su motor. Después de que cada partícula de suciedad queda atrapada el filtro se vuelve mucho más que restrictivo, hasta que el flujo de aire atrapa casi nada, haciendo que su motor le haga falta aire. Esto disminuye drásticamente el desempeño de su motor.

Para un mejor desempeño se recomienda que su Filtro Verde sea limpiado e impregnado de aceite entre cada competencia.

- El Filtro Verde está compuesto por algodón tejido el cual DEBE ser impregnado de aceite. Un Filtro Verde atrapa la suciedad de manera diferente a un filtro de aire de papel. Los

Filtros de Aire Verdes de Alto Rendimiento son diseñados para ser impregnados de aceite. El aceite crea una carga magnética positiva (+) con una malla de acero inoxidable, la cual atrae las partículas de polvo cargadas negativamente (-). El polvo y la suciedad se acumulan alrededor de la malla como formando un túnel. Esto permite al algodón permanecer más limpio para un flujo máximo de aire, y continuar atrapando la suciedad. Este es el por qué es tan importante mantener su Filtro de Aire Verde impregnando de aceite apropiadamente.

- Su Filtro Verde viene pre-impregnado de aceite de fábrica, pero después de cada 5-10 horas de competencia se debe revisar el filtro, comprobar que no presente obstrucciones y si es necesario volver a impregnarlo de aceite. (Esto basándose en unas condiciones de competencia normales. Si la competencia es en una pista sucia o en condiciones de mucho polvo se debe limpiar el filtro con mayor frecuencia. Para casos de extrema suciedad limpiar cada 1-2 horas de tiempo de competencia).

Instrucciones de Limpieza:

1. Remueva tanta suciedad del filtro como le sea posible golpeándolo ligeramente sobre una superficie dura.

2. Use el Kit de Limpieza y Re-impregnación de Aceite del Filtro Verde (Parte #2000), rocíe el filtro con el limpiador para Filtro Verde. Deje que la solución empape el filtro durante aproximadamente 15 minutos. O diluya el limpiador en un balde con agua y remoje el filtro.

PRECAUCION: Nunca use detergentes fuertes, agua a alta presión ni gasolina.

3. Enjuague el filtro con agua tibia, la parte interna primero y luego la parte externa. (Deje que el agua fluya del lado limpio al lado sucio.)
 4. Deje que el filtro se seque completamente. Es mejor dejar que el filtro se seque naturalmente. No utilice calor, ya que este podría encoger el algodón.
 5. Vuelva a impregnar de aceite el filtro usando UNICAMENTE el aceite del Filtro Verde (kit #2000). No use otros aceites para filtros de algodón, el color es diferente (El aceite verde es de color verde y es especialmente formulado para Filtros Verdes).
- * Usted sabrá cuando se ha impregnado correctamente de aceite el filtro si el algodón cambia de blanco a Verde. (parecerá mojado.)

* **PRECAUCION:** Asegúrese de no impregnar demasiado su filtro con aceite, ya que puede ocasionar daños en los sensores y en el motor.

Deje que el filtro se seque durante 1/2 hora. Si usted coloca su Filtro Verde sobre un pedazo de cartón durante 10 minutos y este deja manchas de aceite usted ha impregnado demasiado su filtro con aceite. Límpielo y comience de nuevo.



ADVERTENCIA: Nunca use aceite para motor, fluido para transmisión, WD 40. Dejar de seguir las instrucciones puede causar incendios lo que podría ocasionar la muerte, lesiones corporales o daños a la propiedad.

El Kit para Limpieza y Re-impregnación de Aceite del Filtro Verde es la Parte #2000. Para mayor información y/o preguntas, por favor visite www.greenfilterusa.com

MONTAJE DEL MOTOR

Este motor está diseñado para ser instalado EN POSICIÓN HORIZONTAL en un kart. Debido a la instalación del carburador y al sistema de lubricación, NO recomendamos instalar el motor a un ángulo de cualquier grado.



ACEITE

El aceite es la vida de todo motor y usar uno de buena calidad es un deber! Se recomienda operar con no menos de 18 onzas de aceite sintético grado 30 de clasificación SAE. Es importante que el aceite sea cambiado y monitoreado regularmente ya que la suciedad y otros contaminantes tales como el combustible, etc. afectarán desfavorablemente la vida de este motor.

NOTA: Para el periodo de despegue de su motor use **UNICAMENTE un aceite SAE no-sintético grado 30 de alta clasificación. El uso de un aceite sintético durante este proceso podría impedir el "asentamiento" apropiado de los anillos del pistón, etc.**

DESPEGUE DEL MOTOR (FUNCIONAMIENTO)

Los primeros 30 minutos de vida de este motor son los más importantes para garantizar una competencia sin problemas. Después de instalar el kart, recomendamos que el motor sea despegado usando cualquier aceite de alto grado no sintético grado 30 de clasificación SAE. Opere el motor sin carga en ralentí (800-1,200 rpm) para permitir que el motor alcance la temperatura normal de operación (5-8 minutos). Apague el motor y deje que retorne a la temperatura ambiente.

Vuelva a dar arranque al motor y permita que alcance la temperatura de operación (5-8 minutos). Apague el motor y cambie el aceite. Reponga aceite (18-20 onzas) y es el momento de colocar 'carga' en el motor. Para aplicar una carga en el motor la forma más fácil para hacerlo

PRECAUCION: Es importante que durante el despegue del motor el embrague permanezca engranado. El engrane del embrague comienza a 4,300 RPM. La fijación y la liberación del embrague conducirán a una acumulación excesiva del calor en el embrague, conduciendo posiblemente a una falta prematura.

es operar el motor en la pista. A una operación no más alta de 6,000 rpm, de varias vueltas (dependiendo de la longitud del recorrido). Con el aceite aún caliente drene y cambie el aceite...repita y comience lentamente a que el motor alcance velocidad.

EMBRAGUE

Su motor World Formula viene equipado con un embrague Premier para eventos competitivos. Para un montaje apropiado y advertencias, por favor refiérase a las instrucciones suministradas por Premier las cuales vienen en el empaque del embrague. Si pierde esta información o si necesita soporte adicional, por favor refiérase a: www.premierindustriestd.com.

Premier Performance, Inc.
2151 Hwy 175 / PO Box 213
Richfield, WI 53076
Ph: (262) 628-1680
Fax: (262) 628-1780

ESPECIFICACIONES DE TORQUE

Tornillos Taza	17 - 20 libras.pulgada
Boquerel Piloto	9 - 12 libras.pulgada
Boquerel Aguja	14 - 16 libras.pulgada
Boquerel Principal	9 - 11 libras.pulgada

ESPECIFICACIONES GENERALES DEL CARBURADOR PZ 26

Gasolina

Boquerel Principal	#96
Boquerel Piloto	(Slow Jet) #38
Aguja del Boquerel	3ra muesca CDB
Diámetro del Boquerel Principal	2.6 mm
Giro hacia fuera del Tornillo de Mezcla de Ralentí	1-1/2
Altura del Flotador*	14.0 mm

*Para comprobar la altura del flotador:

1. Remueva la taza del flotador
2. Incline el carburador de forma que el flotador descanse sobre la aguja de entrada, pero sin presionar el resorte que está por debajo del pin de la válvula de entrada.
3. Mida desde la taza de combustible acoplando la superficie con el borde de la parte de abajo del flotador.
4. Doble la lengüeta donde ésta hace contacto con la aguja de entrada según lo requerido para obtener la altura correcta del flotador.

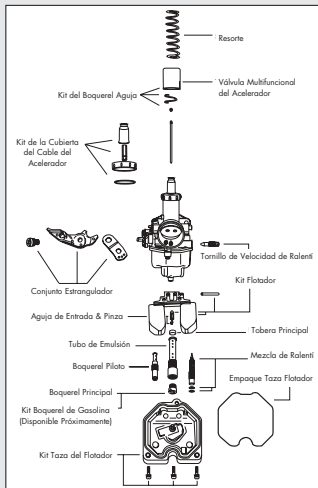


Diagrama de las Partes del Carburador PZ 26

CARBURADOR WALBRO PZ

El Walbro PZ 26 ha sido específicamente calibrado para esta aplicación. La siguiente guía lo ayudará en el ajuste y el mantenimiento. Los componentes de repuesto están disponibles a través de su distribuidor autorizado. Se dispone de un kit adicional de boquerel en el kit #557012 – Este kit fue específicamente diseñado para cubrir la mayoría de los requerimientos de los boquereles de gasolina.

PRECAUCION: Después de conectar el cable del acelerador con la válvula multifuncional del acelerador o después de CADA VEZ que se remueva la válvula multifuncional del acelerador, remueva siempre el filtro de aire y compruebe visualmente que la válvula multifuncional del acelerador cierre completamente y se mueva con libertad en el trayecto.

ARRANQUE

Este carburador está equipado con una válvula de estrangulador para el arranque. Cuando el motor esté frío, levante la válvula del estrangulador para dar arranque al motor. A medida que se caliente el motor presione la palanca del estrangulador para abrir el estrangulador para una operación normal.

ALTURA DEL FLOTADOR

La altura del flotador controla el nivel de combustible en la taza del flotador, lo cual puede afectar también del desempeño del carburador. Ajuste la altura del flotador de acuerdo a la especificación antes de hacer cualquier otro ajuste.

RALENTÍ / BAJA VELOCIDAD

La afinación del motor para velocidad de ralenti y velocidades mínimas viene acompañada por el ajuste del Tornillo de Mezcla de Ralenti o por el cambio del tamaño del Boquerel Piloto (conocido también como el Boquerel de Baja Velocidad). El tamaño del boquerel o el diámetro en milímetros viene grabado en el boquerel (38 = orificio de .38mm). El Tornillo de Mezcla de Ralenti es un ajuste de combustible, de manera que si se cierra el tornillo o se gira en sentido de las agujas del reloj se empobrecerá la mezcla de combustible, y si se abre el tornillo o se gira en sentido contrario al de las agujas del reloj se enriquecerá la mezcla de combustible.

Para ajustar el Tornillo de Mezcla de Ralenti proceda como se indica a continuación. Gire el Tornillo de Mezcla de Ralenti hacia adentro hasta que este ligeramente se asiente o se detenga. Devuelva el Tornillo hacia fuera el

número de giros especificados. Caliente el motor y ajuste el Tornillo de Mezcla de Ralenti hacia adentro o hacia fuera para obtener las rpm más altas. Gire el Tornillo de Mezcla de Ralenti a las rpm de ralenti deseadas. Una mezcla de ralenti ligeramente rica es usualmente mejor para la aceleración.

Si no se puede obtener una velocidad de ralenti uniforme con el Tornillo de Mezcla de Ralenti entre 1/4 – 2 giros hacia afuera desde la posición cerrado, puede requerirse un Boquerel Piloto de diferente tamaño. El Boquerel Piloto del tamaño adecuado le permitirá una aceleración suave desde una velocidad constante y de ralenti con una abertura de 1/4 del acelerador.

RANGO MEDIO / ACELERACIÓN PARCIAL

La aguja del boquerel controla principalmente el flujo de combustible entre 1/4 y 3/4 de abertura del acelerador. La aguja del boquerel tiene cinco muescas y una pinza en C en la parte superior de esta. Para enriquecer la operación parcial del acelerador, mueva el clip a la siguiente muesca que se encuentra más abajo. Esto sostendrá la aguja que se encuentra más lejos a distancia de la tobera. Para empobrecer la operación parcial del acelerador, mueva el clip hacia la siguiente posición más alta. La muesca más alta (la que

se encuentra más lejos de la punta) es considerada como la 1a. posición. Las letras de referencia del ahusamiento de la aguja vienen grabadas en la aguja para su identificación.

ALTA VELOCIDAD / ACCELERACIÓN TOTAL

El boquerel principal controla el flujo de combustible en las posiciones de 1/2 acelerador y aceleración total. El tamaño del boquerel o el diámetro en milímetros viene grabado en el boquerel. La altitud y las condiciones climáticas pueden afectar la operación del motor lo suficiente para requerir el cambio del tamaño del Boquerel Principal. La alta temperatura del aire, la humedad, o la altitud podrían requerir un Boquerel Principal más pequeño. La baja temperatura, la humedad, o la altitud podrían requerir un Boquerel Principal con un diámetro más grande.

PRECAUCION: Operar el motor con un Boquerel Principal incorrecto podría ocasionar pérdida de potencia, altas temperaturas en el motor, o daños en el motor.



COMBUSTIBLE

Este motor ha sido diseñado para una bomba de gasolina de 98 Octanos (RON) o 93 Octanos (RON+MON/2). El uso de combustibles de más bajo octanaje podrían ocasionar detonación del motor y/o afectar desfavorablemente la vida de su motor.

MÁXIMAS RPM RECOMENDADAS

Su motor ha sido equipado con un sistema de regulador que limitará las RPM de este motor a alrededor de 7,100 RPM \pm 50 RPM. Este no eliminará la necesidad de tener un retorno al mecanismo de ralentí. La remoción o la manipulación de este sistema podría conducir a reducir la vida del motor, y/o a ocasionar lesiones graves, incluso la muerte. Tampoco se recomienda el uso repetitivo del limitador de revoluciones como un factor limitativo de RPM. Este limitador de revoluciones trabaja activamente "acortando" el sistema de encendido de su motor. En situaciones repetitivas puede presentarse carga por combustible así como también un incremento en la carga de presión interna del motor, reduciendo enormemente la vida del motor.

LIMITADOR DE REVOLUCIONES – PARTE #555700



ADVERTENCIA

No desconecte ni modifique el limitador de revoluciones instalado. El exceso de velocidad en el motor puede dar lugar a una falla en la volante o en otra parte y ocasionar la muerte, lesiones graves o daños a la propiedad.

Capacidad de Aceite:	18-20 onzas líquidas (.5-.6 litros)
Entrehierro del Inducido	.006/.014 pulgadas (.15/36mm)
Relación de Compresión	9.7 a 1
Calibración de Fábrica	29.5 grados BTDC
Requerimientos de la batería para el arranque	Se recomienda una batería de por lo menos 12 Voltios, con una clasificación de 8 Amperios Hora
Requerimientos del sistema de escape	Un mofle canister de 2-tiempos 50/90 / acople flexible de 50 mm x 57 mm
Requerimientos de combustible	98 Octanos (RON)
Especificaciones del Filtro	Filtro VERDE
Especificaciones del limitador de revoluciones	7100 ± 50 RPM
Especificaciones de Torque	
Tuerca de la Volante	55 - 75 libras.pie (74.5 - 101 Nm)
Soporte Volante	Parte #19372
Herramienta del Embrague de Arranque	Parte #19244
Cabeza del Cilindro	180 - 220 libras.pulgada (20 - 25 Nm)
Biela	90 - 110 libras.pulgada (10 - 12 Nm)
Tapa Cárter o Colector de Aceite	95 - 125 libras.pulgada (11 - 14 Nm)
Platina de la Cabeza del Cilindro (Fig. 1)	70 - 90 libras.pulgada (8 - 10 Nm)
Tornillo Balancín	70 - 110 libras.pulgada (8 - 12.5 Nm)
Tapa Válvula	30 - 60 libras.pulgada (3.5-7 Nm)
Bujía	95 - 145 libras.pulgada (11-16 Nm)
Juego de la Válvula (En Frío)	
Ambas Válvulas de Admisión y Escape	.005 - .007 pulgadas (.127 - .178 mm)
• Mida cuando el pistón esté entre el PMS o 22.76 grados ATDC (El pistón está abajo a .103 pulgadas o 2.62 mm)	
Bujía	95 - 145 libras.pulgada (11-16 Nm)



Fig. 1 - Instalación de la Platina de la Cabeza del Cilindro



Fig. 2 - Ajuste de la Tolerancia de la Válvula

Especificaciones de Torque

REGISTRO DE CARRERAS

Fecha

Notas

Horas

REGISTRO DE CARRERAS

Fecha

Notas

Horas

REGISTRO DE CARRERAS

Fecha

Notas

Horas

EUROPA & AFRICA**1) Austria**

Briggs & Stratton
Austria GmbH
Wals

2) Bahrain

Bhatia & Co. (Bahrain)
W.L.L.
Manama

3) Bélgica

Densserco S.A.
Bruxelles

4) Chipre

Nemitsas Ltd.
Limassol

5) República Checa

Briggs & Stratton
Czech Republic s.r.o.
Praha 5

6) Dinamarca

Axel Kethner Brødby
A/S
Brødby

7) Egipto

Gisco
Cairo

8) Finlandia

Oy. Promotor AB
Helsinki

9) Francia

Briggs & Stratton
France, S.A.R.L.
Quentin en Yvelines
Cedex

10) Alemania

Briggs & Stratton
Germany GmbH
Viernheim

11) Ghana

Agria Machinery
Services and Company
Ltd.
Accra

12) Grecia

Technellas, SA
Atenas

13) Israel

Trigon Trading &
Engineering (1998)
Ltd.
Holon

14) Italia

RAMA MOTORI S.p.A.
Reggio Emilia

15) Jordania

Al Ghanem Trading &
Contracting Co., Ltd.
Amman

16) Kenia

Car & General (Kenya)
Ltd.
Nairobi

17) Kuwait

Agricultural Supplies &
Equipment Co.
Safat

18) El Líbano

Michel Andraas & Co.
S.A.L.
Beirut

19) Luxemburgo

Densserco S.A.
Bruxelles

20) Isla Mauricio

DDS Energy & Services
Ltd.
Port Louis

21) Marruecos

LeMonde du Jardin
Casablanca

22) Los Países Bajos

Motor Snelco, B.V.
Emmeloord

23) Nigeria

Boulos Enterprises
Lagos

24) Noruega

Safe Motor A/S
Oslo

25) Portugal

Equipamentos
Industriais e Agricolas,
Lda.
Batalha Codex

26) Qatar

Mona Trading
Doha

27) Rumania

Motor Center SRL
Bucuresti

28) Rusia

Briggs & Stratton AG
Moscú

29) Arabia Saudita

Kutbi For Petroleum &
Industrial Equip.
Jeddah

30) Eslovaquia

Briggs & Stratton
Czech Republic s.r.o.
Praha 5

31) Sudáfrica

Briggs & Stratton RSA
Pty. Ltd.
Strydon Park

32) España

Industrias Fita, S.A.
Figueras

33) Sri Lanka

Hayley's Engineering
Co. Ltd.
Colombo

34) Suecia

Briggs & Stratton
Sweden AB
Skaerholmen

35) Suiza

Klaus-Haerlin A.G.
Uster

36) Siria

Al-Cham Trading &
Contracting Co.
Damascus

37) Túnez

Espace Vert SARL
Tunis

38) Turquía

Silkar Otomotiv Sanayi
Ve Ticaret AS
Istanbul

39) Emiratos Árabes

**BRIGGS &
STRATTON
CORPORATION-
DUBAI
AFRICA/OFICINA
REGIONAL MEDIO
ORIENTE
DUBAI**

40) Reino Unido & Inglaterra

Briggs & Stratton U.K.
Ltd.
Romford

41) Zimbabwe

G. North & Son (Pvt.)
Ltd.
Harare

LATINOAMERICA**42) Argentina**

Sociedad Industrial
Argentina S.I.A.
Buenos Aires

43) Barbados, Las Indias Occidentales

Charles McEneaney &
Co., Ltd.
Bridgetown

44) Belice

Power Plus, Ltd.
Belize City

45) Islas Bermudas

Masters Ltd.
Hamilton

46) Bolivia

Hansa, Ltda., Division
Industrial
La Paz

47) Brasil

Dimor Comercial E
Industrial Ltda.
Sao Paulo

48) Islas Cayman, W.I.

Scott's Industries, Ltd.
George Town

49) Chile

Commercial TGC
Santiago

50) Colombia

Consorcio Industrial
Ltda.
Medellin

51) Costa Rica

Ortiz y Cia., S.A.
San José

52) República Dominicana

Ferretería Americana
Santo Domingo

53) Ecuador

Ivan Bohman, C.A.
Guayaquil

54) Guadalupe

SAD
Baie Mahault

55) Honduras

Maquinas y
Servicios Tecnicos
S. de R.L. de
San Pedro

56) Jamaica

Will's Battery Co.
Kingston

57) México

Briggs & Stratton
Mexico S.A. de
C.V.
Tlalnepantla

58) Paraguay

Fabrica Paraguaya
de Sierras S.A.
Asunción

59) Perú

Cia. Importadora
Derteano &
Stucker, S.A.
Lima

**60) Puerto Rico,
Leeward &
Windward
Islands**

Grekory Equipment
Corporation
San Juan

**61) Republica de
Panamá**

Cardoze & Lindo,
S.A.
El Dorado

62) Trinidad

West Bend Sales
Ltd.
Port of Spain

63) Uruguay

Roxymar S.A.
Montevideo

64) Venezuela

Ferreлаго, C.A.
Maracaibo

ASIA

65) Indonesia

P.T. Pioneer
Trading Co., Ltd.
Jakarta

66) Japón

Yanase & Co.,
Ltd., Trading
Division
Tokyo

67) Malasia

Semplice Sdn.
Bhd.
Kuala Lumpur

68) Filipinas

Allied Machinery
Products, Inc.
Cupang

**69) República de
Korea**

Yurah Corporation
Seoul

70) Taiwan

Wing Hwa
Development Co.
Ltd.
Taipei

71) Tailandia

Nova Machinery
Co. Ltd.
Bangkok

72) Vietnam

Apcie, Inc.
HAI DUONG, LTD.
Ho Chi Minh City

AUSTRALASIA

73) Australia

Briggs & Stratton
Australia Pty. Ltd.
Victoria

**74) Nueva
Zelanda**

Briggs & Stratton
New Zealand Ltd.
Auckland

NORTEAMERICA

**75) British
Colombia**

Briggs & Stratton
Canada Inc.
Delta

76) Oregon

Brown & Wiser,
Inc.
Tualatin

77) California

Power Equipment
Company
Visalia

78) Hawaii

Small Engine
Clinic, Inc.
Aiea (Honolulu)

79) Montana

Original
Equipment, Inc.
Billings

80) Utah

Frank Edwards
Company
West Valley City

81) Arizona

Power Equipment
Company
Phoenix

82) Colorado

Pacific Power
Equipment Co.
Englewood

83) Nebraska

Midwest Engine
Warehouse of
Omaha
Omaha

84) Kansas

Diamond Engine
Sales
Edwardsville

85) Oklahoma

Engine
Warehouse, Inc.
Norman
(Oklahoma City)

86) Texas

Grayson
Company, Inc.
Dallas

87) Texas

Engine
Warehouse, Inc.
Houston

88) Minnesota

Wisconsin
Magneto, Inc.
Anoka

89) Wisconsin

Wisconsin
Magneto, Inc.
Milwaukee

90) Illinois

Midwest Engine
Warehouse
Elmhurst (Chicago)

91) Tennessee

Engine Power
Distributors
Memphis

92) Louisiana

Grayson Company
Kenner
St. Rose

93) Kentucky

Commonwealth
Engine, Inc.
Louisville

94) Ohio

Central Power
Systems
Columbus

95) Pennsylvania

Three Rivers
Engine Distributors,
Inc.
Pittsburgh

96) Ontario

Briggs & Stratton
Canada Inc.
Mississauga
(Toronto)

97)**Massachusetts**

Atlantic Power
Castleton

98) Virginia

RBI Corporation
Ashland
(Richmond)

99) North**Carolina**

Preferred Power,
Inc.
Charlotte

100) Georgia

Sedco, Inc.
Norcross (Atlanta)

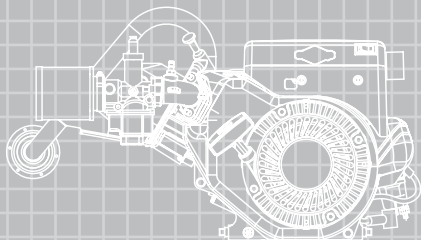
101) Florida

Central Power
Systems of Florida
Tampa



GUIDE DE Performance

et registre des courses



English

Spanish

French

Briggs & Stratton
Moteur de course World Formula



ATTENTION

- **L'UTILISATION DE CE MOTEUR EN COMPÉTITION PEUT ENTRAÎNER LA MORT, DES BLESSURES GRAVES OU DES DÉGÂTS MATÉRIELS.**
- Ne pas changer, modifier, altérer ou détacher les pièces de ce moteur. Des changements ou modifications de ce moteur peuvent entraîner des défaillances à l'origine de blessures graves ou mortelles ou de dégâts matériels.
- Ce moteur n'a pas de régulateur. Avant de le faire fonctionner, il faut attacher un ressort de rappel de ralenti à la biellette ou au câble d'accélérateur.
- Ne pas débrancher ou modifier le limiteur de régime. Un surrégime peut entraîner une défaillance du volant ou d'une autre pièce, entraînant la mort, des blessures graves ou des dégâts matériels.
- Ce moteur est équipé d'un volant moteur de série. Suivre les instructions du manuel de réparation Briggs & Stratton (Réf. 272147) pour déposer et remonter le volant moteur.
- Il faut des connaissances et des compétences mécaniques spéciales pour préparer le moteur pour des compétitions. Toutes les pièces de rechange doivent être des pièces d'origine Briggs & Stratton portant la même référence que la pièce utilisée à l'origine.



Ce guide ne peut que procurer une vue générale et élémentaire du moteur de course World Formula de Briggs & Stratton. Tous les réglages finaux et les détails de la compétition sont de la seule responsabilité du client et doivent être conformes aux directives organisationnelles de la CIK. Ce moteur a été conçu uniquement pour des courses autorisées par la CIK et n'est pas conçu ni prévu pour une utilisation sous quelque forme que ce soit ou sur un véhicule autre qu'un « kart de course »

selon la définition de la CIK.


IL EST VITAL DE LIRE, DE COMPRENDRE ET DE SUIVRE TOUTES LES INSTRUCTIONS DE SÉCURITÉ FOURNIES AVEC LE MOTEUR, DANS LA LISTE DES PIÈCES DE RECHANGE, AVEC LES PRODUITS DES FOURNISSEURS QUI ACCOMPAGNENT LE MOTEUR (EMBRAYAGE PREMIER) ET ONT ÉTÉ REFORMULÉS COMME FAISANT PARTIE DE CE GUIDE. LE FAIT DE NE PAS S'Y CONFORMER PEUT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES ET, OU, LA MORT.



AVANT DE DÉMARRER LE MOTEUR


- Lire le guide en entier ET les instructions de l'équipement entraîné par ce moteur.*
- Un non-respect de ces instructions peut entraîner des blessures graves ou même mortelles.


Le symbole d'alerte de sécurité

() est utilisé pour signaler les informations de sécurité relatives aux risques pouvant entraîner des blessures corporelles.

Un mot indicatif (DANGER, AVERTISSEMENT ou ATTENTION) est utilisé avec le symbole d'alerte pour signaler la possibilité et la gravité potentielle d'une blessure. De plus, un symbole de danger peut être utilisé pour indiquer le type de risque encouru.

 **DANGER** indique un risque qui, s'il n'est pas éliminé, **entraînera la mort ou des blessures très graves.**

 **AVERTISSEMENT** indique un risque qui, s'il n'est pas éliminé, **pourrait entraîner la mort ou des blessures très graves.**

 **ATTENTION** indique un risque qui, s'il n'est pas éliminé, pourrait entraîner des blessures mineures ou légères.

ATTENTION, lorsqu'il est utilisé **sans** le symbole d'alerte, indique une situation qui **pourrait endommager le moteur.**

CES INSTRUCTIONS CONTIENNENT DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ POUR

- Que vous preniez bien connaissance des risques liés à l'utilisation de moteurs
- Vous informer sur les blessures pouvant être causées par ces risques, et
- Vous dire comment éviter ou réduire au maximum les risques de blessures.



Les gaz d'échappement de ce moteur contiennent des substances chimiques pouvant causer des cancers, des malformations fœtales ou d'autres problèmes de fécondation.

SYMBOLES DE DANGER ET LEUR SIGNIFICATION



Incendie



Explosion



Fumées toxiques



Surface très chaude



Pièces en mouvement



Retour brutal



Choc

* Briggs & Stratton n'est pas nécessairement au courant de l'application pour laquelle ce moteur est utilisé. Dès lors, nous vous recommandons de lire attentivement le mode d'emploi de l'équipement entraîné par ce moteur.



ATTENTION



Les moteurs produisent du monoxyde de carbone, qui est un gaz toxique inodore et invisible.

L'inhalation de monoxyde de carbone peut provoquer des nausées, un évanouissement et entraîner la mort.

- Démarrer le moteur et le faire fonctionner à l'extérieur.
- Ne pas démarrer ou faire fonctionner le moteur dans un local fermé, même si les portes et les fenêtres sont ouvertes.



ATTENTION



La rétraction rapide de la corde de lanceur (retour brutal) tirera votre main et votre bras vers le moteur beaucoup plus vite que vous ne pourrez les laisser partir.

Ceci pourrait entraîner des fêlures, des fractures, des ecchymoses ou des foulures.

- Lors du démarrage du moteur, tirer lentement sur la corde jusqu'à sentir une résistance, puis tirer rapidement.
- Retirer tout équipement extérieur ou charge avant de démarrer le moteur.
- Les composants directement couplés à l'équipement, tels que les lames, turbines, poulies, engrenages, etc. sans que cette liste ne soit limitative, devront être fermement arrimés.



ATTENTION



L'essence et les vapeurs d'essence sont extrêmement inflammables et explosives.

Un incendie ou une explosion peut entraîner des blessures très graves ou même la mort.

POUR FAIRE LE PLEIN

- Couper le moteur et le laisser refroidir au moins 2 minutes avant d'ouvrir le bouchon du réservoir.
- Remplir le réservoir de carburant à l'extérieur ou dans un local extrêmement bien ventilé.
- Ne pas trop remplir le réservoir. Laisser environ 4 cm sous le haut du col pour permettre la dilatation du carburant.
- Tenir l'essence à l'écart des étincelles, des flammes directes, des veilleuses, de la chaleur et des autres sources d'étincelles.
- Contrôler que les Durits, le réservoir, le bouchon et les raccords de carburant ne présentent ni fissures ni fuites. Remplacer si nécessaire.

POUR DÉMARRER LE MOTEUR

- S'assurer que la bougie, le silencieux, le bouchon du réservoir et le filtre à air sont bien en place.
- Ne pas lancer le moteur quand la bougie est retirée.
- Si du carburant a été renversé, attendre son évaporation complète avant de démarrer le moteur.

LORS DE L'UTILISATION DE L'ÉQUIPEMENT

- Ne pas faire basculer le moteur ou l'équipement au-delà d'un angle qui provoquerait le renversement de l'essence.
- Ne pas utiliser le starter pour arrêter le moteur.

POUR TRANSPORTER L'ÉQUIPEMENT

- Transporter avec le réservoir de carburant VIDE ou avec le robinet de carburant en position FERMÉE.

POUR STOCKER DE L'ESSENCE OU L'ÉQUIPEMENT AVEC UN RÉSERVOIR PLEIN

- Les ranger loin des chaudières, cuisinières, chauffe-eau ou tout autre appareil comportant une veilleuse ou une source susceptible de produire une étincelle, car ils pourraient enflammer les vapeurs d'essence.



ATTENTION



Une étincelle accidentelle peut provoquer un incendie ou un choc électrique.

Un démarrage accidentel peut causer un étranglement, l'amputation ou la lacération d'un membre.

AVANT D'EFFECTUER DES RÉPARATIONS OU DES RÉGLAGES

- Débrancher le fil de la bougie et le tenir à l'écart de la bougie.
- Débrancher le câble Négatif de la batterie (seulement pour les moteurs à démarrage électrique).

CONTRÔLE DE L'ÉTINCELLE

- Utiliser un testeur de bougie homologué.
- Ne pas contrôler l'étincelle en retirant la bougie.



ATTENTION



Un moteur en marche produit de la chaleur. Les pièces du moteur, et plus particulièrement le silencieux, deviennent extrêmement chaudes.

Les toucher peut provoquer des brûlures sévères.

Les débris combustibles comme les feuilles, l'herbe, les broussailles peuvent s'enflammer.

- Laisser le silencieux, le cylindre du moteur et les ailettes refroidir avant de les toucher.
- Retirer les débris combustibles accumulés autour du silencieux et du cylindre.
- Monter un pare-étincelles en parfait état de marche avant d'utiliser l'équipement sur un terrain en friche recouvert de bois mort, d'herbe ou de broussailles. Ceci est obligatoire dans l'État de Californie (Chapitre 4442 du California Public Resources Code). D'autres états peuvent avoir des lois similaires. Les lois fédérales s'appliquent sur le territoire fédéral.



ATTENTION



Les pièces en rotation peuvent toucher ou saisir les mains, les pieds, les cheveux, les vêtements ou les accessoires.

Le résultat peut en être une amputation ou une lacération grave.

- Faire fonctionner l'équipement avec les écrans de protection en place.
- Tenir les mains et les pieds éloignés des pièces en rotation.
- Attacher les cheveux longs et retirer les bijoux.
- Ne pas porter de vêtements amples, de ceintures larges pendantes ou tout vêtement pouvant être saisi.



ATTENTION



Le démarrage du moteur produit des étincelles.

Les étincelles peuvent enflammer les gaz inflammables à proximité.

Ceci pourrait provoquer une explosion ou un incendie.

- S'il y a une fuite de gaz naturel ou de GPL à proximité, ne pas démarrer le moteur.
- Ne pas utiliser de liquides de démarrage sous pression car leurs vapeurs sont inflammables.



ATTENTION



Les pièces de rechange du système d'alimentation (bouchons, Durits, réservoirs, filtres, etc.) doivent être d'origine, sous peine de provoquer un incendie.



ATTENTION

NE PAS taper sur le volant moteur avec un marteau ou un objet dur cela pourrait entraîner une rupture ultérieure du volant pendant que le moteur fonctionne.

FÉLICITATIONS pour votre achat d'un moteur World Formula Briggs & Stratton. Ce moteur a été conçu pour ne fonctionner que lors de compétitions approuvées sur des circuits approuvés. Il est vital pour la longévité et la fiabilité de ce produit de lire ce qui suit car l'utilisation initiale de ce moteur influera sur sa durée de vie.

NOUS RECOMMANDONS que les modifications et les réglages de ce moteur soient effectués par des techniciens réputés ayant les connaissances suffisantes pour travailler sur un moteur de course.

SCHÉMA



ATTENTION: Ce moteur est livré sans huile.

ÉLECTRIQUE

Ce système est conçu pour fonctionner à partir d'une source électrique de 12 volts. Pour la plupart des utilisations en compétition, nous recommandons d'utiliser une batterie à gel d'acide, (définie par l'autorité de vérification) d'au moins 8 Ah de capacité. Un câble positif de batterie de 8 mm² est nécessaire pour raccorder la batterie au démarreur. Le

contacteur à bascule, Réf. 555564, situé sur le capot moteur en plastique, Réf. 555570, permet de couper le contact.

Voir le contacteur de démarrage et les raccordements de la batterie dans le schéma de câblage du démarreur.

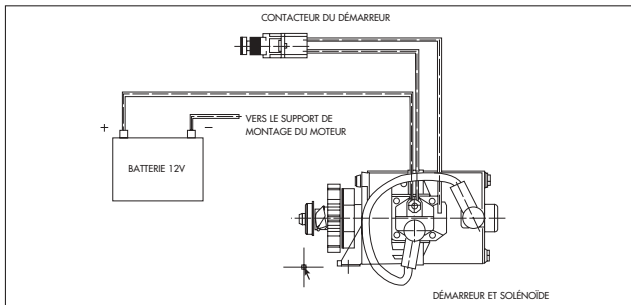


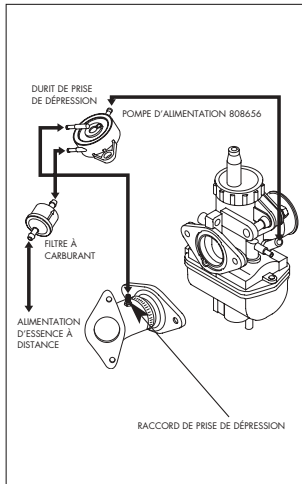
Schéma de câblage du démarreur électrique

POMPE D'ALIMENTATION

Le schéma suivant donne la disposition recommandée pour raccorder la pompe à essence au moteur de course World Formula.

Une pompe à essence Mikuni est fournie avec le moteur. La pompe doit être installée selon les recommandations de votre organisation CIK locale. Nous recommandons de placer cette pompe à essence à un endroit où elle ne sera pas affectée par la chaleur. La ligne de refoulement est indiquée par un P sur la pompe. Cette sortie doit être raccordée par une Durit (spécialement fabriquée pour utilisation avec de l'essence) au raccord sur le dessus du collecteur d'admission. Les deux autres raccords de la pompe ont des flèches qui indiquent l'entrée et la sortie de la pompe. Veuillez vous référer au schéma joint.

ATTENTION : NOUS RECOMMANDONS FORTEMENT D'UTILISER UN FILTRE À ESSENCE DE 75 MICRONS ET DE LE METTRE EN LIGNE ENTRE LE RÉSERVOIR ET LA POMPE À ESSENCE.

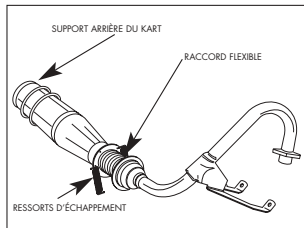


Pompe d'alimentation

SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Le tuyau du collecteur a été conçu et mis au point pour fonctionner avec les pièces suivantes :

- A) Un raccord flexible de 50 mm de diamètre et 57 mm de long (non fourni)
- B) Un silencieux « 2 temps » de 50/90 approuvé par la CIK (non fourni)
- C) Trois (3) ressorts d'échappement (non fournis)



Système d'échappement

POUR PROLONGER LA VIE DE VOTRE MOTEUR ET CONSERVER SES PERFORMANCES DE COURSE, IL EST ESSENTIEL D'ENTREtenir LE FILTRE À AIR, FILTRE VERT.

(Entretien spécial de votre filtre à air, Filtre Vert.)

- Il y a une grande différence de technique entre un filtre à air standard en papier et votre nouveau Filtre Vert haute performance.
- Les petits trous des filtres en papier arrêtent la poussière et laissent passer l'air. Malheureusement, ils restreignent beaucoup les capacités du moteur. Chaque particule de poussière arrêtée bouche un peu plus le filtre jusqu'à ce que le débit d'air devienne très faible, empêchant le moteur de respirer. Ceci réduit considérablement les performances du moteur.

Pour conserver les performances au meilleur niveau, il est recommandé de nettoyer et d'huiler le Filtre Vert entre chaque course.

- Le Filtre Vert est fait de coton tissé qui DOIT être huilé. Il n'arrête pas la poussière comme

un filtre en papier. Les Filtres Verts haute performance sont conçus pour être huilés. L'huile crée une charge magnétique positive (+) avec la grille en acier inoxydable qui attire les particules de poussière chargées négativement (-). La poussière et la saleté se concentrent autour de la grille pour former un tunnel. Cela permet au coton de rester plus propre et de laisser passer un débit d'air maximum, tout en arrêtant la poussière. C'est pourquoi il est important de toujours huiler correctement le Filtre Vert.

- Votre Filtre Vert a été huilé en usine, mais il faut vérifier son encrassement toutes les 5 à 10 heures de course et l'huiler de nouveau. (Cela tient compte des conditions normales de course. Lorsque l'on court sur terre ou dans des conditions poussiéreuses, il faut nettoyer le filtre plus souvent. Dans les cas extrêmes, il faut le nettoyer toutes les 1 à 2 heures de course).

Instructions de nettoyage :

1. Retirer autant de poussière que possible en tapant le filtre sur une surface dure.

2. Avec le kit de nettoyage et d'huilage du Filtre Vert (Réf. 2000), vaporiser le filtre de nettoyant. Laisser la solution s'imprégner dans le filtre pendant 15 minutes environ. Ou diluer le nettoyant dans un baquet d'eau et laisser tremper.

ATTENTION : Ne jamais utiliser de détergent puissant, d'eau sous pression ni d'essence.

3. Rincer le filtre à l'eau chaude, de l'intérieur vers l'extérieur. (Laisser l'eau couler du côté propre vers le côté sale.)
 4. Laisser le filtre sécher complètement. Il vaut mieux le laisser sécher naturellement. Ne pas le chauffer, cela pourrait faire rétrécir le coton.
 5. Huiler le filtre **UNIQUEMENT** avec l'huile pour Filtre Vert (kit Réf. 2000). Ne pas utiliser d'autres huiles pour filtre en coton, la couleur est différente (L'huile verte est colorée en vert et est spécialement formulée pour les Filtres Verts).
- * Un filtre est correctement huilé lorsque le

coton blanc prend une couleur verte (le filtre paraît humide).

*** ATTENTION :** S'assurer de ne pas mettre trop d'huile sur le filtre, cela peut endommager les capteurs et le moteur.

Laisser le filtre sécher pendant 1/2 heure. Si on laisse le Filtre Vert sur un morceau de carton pendant 10 minutes et qu'il y a des taches d'huile, c'est qu'il est trop huilé. Le nettoyer et recommencer.



AVERTISSEMENT : Ne jamais utiliser de l'huile de transmission, WD 40. Le fait de ne pas respecter les instructions peut entraîner un incendie qui peut provoquer la mort, des blessures corporelles ou des dégâts matériels.

La référence du kit de nettoyage et d'huilage du Filtre Vert est 2000. Pour obtenir plus d'informations et les réponses à vos questions, visiter le site : www.greenfilterusa.com.

MONTAGE DU MOTEUR

Ce moteur a été conçu pour être monté à PLAT dans le kart. En raison des réglages et du système de graissage du carburateur, nous NE recommandons PAS de monter le moteur selon un angle quelconque.



HUILE

L'huile est la survie de tout moteur et il est absolument nécessaire d'utiliser une huile de bonne qualité. Nous recommandons d'utiliser au moins 0,5 l (18 onces) d'huile synthétique SEA 30. Il est important de changer et de surveiller l'huile de façon régulière car la poussière et d'autres contaminations (essence, etc.) affectent la durée de vie de ce moteur.

NOTE : Pendant le rodage du moteur, n'utiliser QUE de l'huile non synthétique SAE 30 de bonne qualité. L'utilisation d'une huile synthétique pendant le rodage pourrait empêcher le bon « rodage » des segments, etc.

RODAGE DU MOTEUR

Les trente premières minutes de la vie de ce moteur sont les plus importantes pour son avenir en course. Après l'avoir monté sur le kart, nous recommandons de roder le moteur avec une huile non synthétique SAE 30 de bonne qualité. Faire tourner le moteur, à vide, au ralenti (800 à 1 200 tr / mn) et le laisser atteindre sa température normale de fonctionnement (5 à 8 minutes). Arrêter le moteur et le laisser refroidir à la température ambiante.

Le démarrer de nouveau et l'amener à sa température de fonctionnement (5 à 8 minutes). L'arrêter et changer l'huile. Remplir d'huile neuve 0,5 à 0,6 l (18 à 20 onces) et commencer à le mettre en « charge ». Pour le mettre en charge, la meilleure solution est de l'utiliser sur la piste. Ne pas le faire tourner à plus de 6 000 tr / mn, faire plusieurs tours (selon la longueur de la piste). Pendant que le moteur est encore chaud, vidanger

ATTENTION : Pendant le rodage, il est important que l'embrayage reste embrayé. L'embrayage se produit à 4 300 tr/min. Le fait d'embrayer et de débrayer souvent entraîne un échauffement excessif de l'embrayage ce qui peut entraîner une défaillance prématurée.

et remplacer l'huile. Recommencer et commencer lentement à monter les régimes.

EMBRAYAGE

Ce moteur World Formula est équipé d'un embrayage de compétition Premier. Pour le monter correctement et pour connaître les avertissements, lire les instructions fournies par Premier dans l'emballage de l'embrayage. Si ces informations sont perdues ou si vous avez besoin d'aide supplémentaire, veuillez vous référer au site www.premierindustriesltd.com.

Premier Performance, Inc.
2151 Hwy 175 / PO Box 213
Richfield, WI 53076
Tél. : (262) 628-1680
Fax : (262) 628-1780

COUPLES DE SERRAGE

Vis de la cuve	1,9 à 2,2 Nm (17 à 20 in-lbs)
Gicleur de ralenti	1 à 1,2 Nm (9 à 12 in-lbs)
Gicleur du boisseau	1,4 à 1,8 Nm (14 à 16 in-lbs)
Gicleur principal	1 à 1,1 Nm (9 à 11 in-lbs)

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES DU CARBURATEUR PZ 26

Essence	
Gicleur principal	#96
Gicleur de ralenti	Réf. 38
Gicleur du boisseau	CDB 3ème encoche
Diamètre du gicleur principal	2,6 mm
Nombre de tours pour dévisser la vis de mélange de ralenti	1 à 1/2
Hauteur du flotteur*	14,0 mm

*Pour vérifier la hauteur du flotteur

- Déposer la cuve de flotteur
- Basculer le carburateur pour que le flotteur repose sur le pointeau, mais ne comprime pas le ressort sous le pointeau.

- Mesurer la distance entre le plan de joint de cuve et la face supérieure du flotteur.
- Tordre les pattes qui sont au contact du pointeau pour obtenir la hauteur correcte du flotteur.

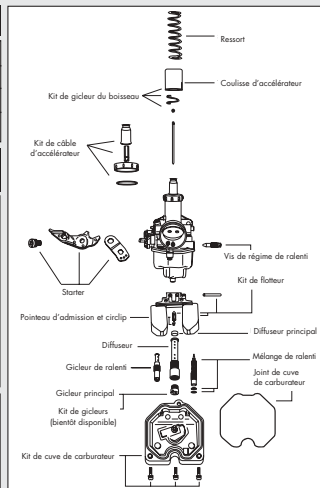


Schéma des pièces du carburateur PZ 26

CARBURATEUR WALBRO PZ

Le carburateur Walbro PZ 26 a été spécialement calibré pour cette utilisation. Le guide suivant doit vous aider pour les réglages et l'entretien. Les pièces de rechange sont disponibles auprès de votre fournisseur autorisé. Un jeu de gicleurs supplémentaires est aussi disponible sous la réf. 557012 – Ce kit a été spécialement conçu pour couvrir la majorité des besoins de gicleurs à essence.

ATTENTION : Après avoir raccordé le câble d'accélérateur à la guillotine d'accélération ou CHAQUE FOIS que la guillotine est démontée, déposer le filtre à air et vérifier visuellement que la guillotine se ferme complètement et se déplace sans frottement dans ses coulisses.

DÉMARRAGE

Ce carburateur est équipé d'un starter pour le démarrage. Quand le moteur est froid, tirer le starter pour le démarrer. Au fur et à mesure du réchauffement du moteur, repousser le starter jusqu'au bout pour un fonctionnement normal.

HAUTEUR DU FLOTTEUR

La hauteur du flotteur détermine le niveau de carburant dans la cuve, ce qui influe sur les performances du carburateur. Régler la hauteur du flotteur selon les spécifications avant d'entreprendre tout autre réglage.

RALENTI, BASSE VITESSE

Le réglage du moteur au ralenti et à basse vitesse se fait en réglant la vis de mélange de ralenti ou en changeant la taille du gicleur de ralenti. La taille du gicleur ou son diamètre en millimètres est marqué sur le gicleur (38 = trou de 0,38 mm). La vis de mélange de ralenti règle la quantité de carburant de la façon suivante : fermer la vis (la tourner dans le sens horaire) appauvrit le mélange et l'ouvrir (la tourner dans le sens contraire) enrichit le mélange.

Pour régler la vis de mélange de ralenti, procéder comme suit. Fermer la vis de mélange jusqu'à ce qu'elle bute légèrement ou qu'elle ne puisse plus tourner. Dévisser la vis du nombre de tours spécifié. Faire chauffer le moteur et régler la vis pour que le régime de ralenti soit un peu plus élevé que celui que vous voulez obtenir. Un mélange légèrement

trop riche donne normalement de meilleures accélérations.

S'il n'est pas possible d'obtenir un ralenti correct quand la vis de mélange est dévissée entre 1/4 et 2 tours depuis sa position fermée, il faut changer la taille du gicleur de ralenti. Un bon gicleur de ralenti permet une accélération progressive depuis le ralenti jusqu'à un régime stabilisé du moteur correspondant à 1/4 de l'ouverture de l'accélérateur.

RÉGIME INTERMÉDIAIRE, ACCÉLÉRATEUR EN PARTIE OUVERT

L'aiguille du boisseau contrôle principalement le débit de carburant entre 1/4 et 3/4 d'ouverture de l'accélérateur. Cette aiguille dispose de cinq encoches et d'une agrafe en C à son extrémité supérieure. Pour enrichir le mélange quand l'accélérateur est partiellement ouvert, déplacer l'agrafe pour la mettre sur l'encoche suivante vers le bas. Cela éloigne l'aiguille du diffuseur. Pour appauvrir le mélange quand l'accélérateur est partiellement ouvert, déplacer l'agrafe sur l'encoche suivante vers le haut. L'encoche la plus haute (la plus éloignée de la pointe) est la 1ère position. L'identification du cône de l'aiguille

se fait grâce aux lettres de référence de l'angle de la pointe.

HAUT RÉGIME, ACCÉLÉRATEUR À FOND

Le gicleur principal contrôle le débit de carburant pour une position d'accélérateur entre ouverture à 1/2 et accélérateur à fond. La taille du gicleur ou son diamètre en millimètres est marqué sur le gicleur. L'altitude et les conditions climatiques peuvent suffisamment influencer sur le fonctionnement du moteur pour nécessiter un changement de taille du gicleur principal. Une température élevée, l'humidité ou l'altitude peuvent nécessiter un gicleur principal plus petit. Une température basse, l'humidité ou l'altitude peuvent nécessiter un gicleur principal de plus grand diamètre.

ATTENTION : Le fait de faire fonctionner le moteur avec un gicleur principal incorrect peut entraîner une perte de puissance, une élévation de la température de fonctionnement du moteur ou même endommager le moteur.



Ce moteur a été conçu pour fonctionner avec de l'essence du commerce à 98 Octane (RON) ou 93 Octane (RON+MON/2). L'utilisation d'un indice d'octane plus faible peut entraîner une détérioration du moteur et influencer sur la durée de vie du moteur.

RÉGIME MAXIMUM RECOMMANDÉ

Ce moteur est équipé d'un système de régulateur qui limite le régime à environ 7 100 tr/min \pm 50 tr/min. Cela n'empêche pas d'avoir un mécanisme de retour au ralenti. La dépose ou une modification de ce système peut réduire la durée de vie du moteur et un risque de blessure grave, voire même la mort. Nous ne recommandons donc pas d'utiliser en permanence le limiteur de régime comme moyen d'atteindre le régime maximum. Ce limiteur de régime fonctionne en « coupant » le système d'allumage du moteur. L'utilisation répétitive à plein gaz ainsi que des tensions internes, accroissent la charge du moteur et réduisent fortement sa durée de vie.

LIMITEUR DE RÉGIME, RÉF. 555700



ATTENTION

Ne pas débrancher ni modifier le limiteur de régime installé. Un sursrégime peut entraîner une défaillance du volant moteur ou d'autres pièces, entraînant la mort, des blessures graves ou des dégâts matériels.

Capacité d'huile :	0,5 à 0,6 litre
Jeu de l'induit	0,15 à 0,36 mm
Taux de compression	9,7 à 1
Réglage d'allumage d'usine	29,5 degrés avant le PMH
État de la batterie de démarrage	Au moins 12 V, 8 Ah recommandé
Système d'échappement	Raccord flexible de 50 mm x 57 mm / silencieux 50/90 pour 2 temps
Qualité d'essence	98 Octane (RON)
Spécifications du filtre	Filtre Vert
Spécifications du limiteur de régime	7100 ± 50 tr/min
Couples de serrage :	
Écrou du volant moteur	74,5 à 101 Nm
Support du volant moteur	Réf. 19372
Outil d'engrenage du démarreur	Réf. 19244
Culasse	20 à 25 Nm
Bielle	10 à 12 Nm
Carter d'huile	11 à 14 Nm
Plaque de culasse (Fig. 1)	8 à 10 Nm
Goujon de culbuteur	8 à 12,5 Nm
Couvre-culbuteur	3,5 à 7 Nm
Bougie	11 à 16 Nm
Jeu des soupapes (à froid)	
Admission et échappement	0,127 à 0,178 mm
• Mesurer quand le piston est entre le PMH ou 22,76 degrés après le PMH (le piston est redescendu de 2,62 mm)	
Bougie	11 à 16 Nm

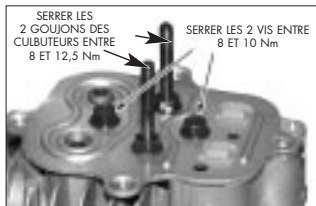


Fig. 1 – Montage de la plaque de culasse



Fig. 2 – Réglage du jeu des soupapes

REGISTRE DES COURSES

Date

Notes

Heures

EUROPE & AFRIQUE**1) Autriche**

Briggs & Stratton
Austria GmbH
Wals

2) Bahreïn

Bhatia & Co. (Bahrain)
W.L.L.
Manama

3) Belgique

Denserc S.A.
Bruxelles

4) Chypre

Nemitsas Ltd.
Limassol

5) République tchèque

Briggs & Stratton
Czech Republic s.r.o.
Pragues 5

6) Danemark

Axel Ketner Brødby
A/S
Brødby

7) Égypte

Gisco
Le Caire

8) Finlande

Oy. Promotor AB
Helsinki

9) France

Briggs & Stratton
France, S.A.R.L.
Saint Quentin en
Yvelines Cedex

10) Allemagne

Briggs & Stratton
Germany GmbH
Viernheim

11) Ghana

Agria Machinery
Services and Company
Ltd.
Accra

12) Grèce

Technellas, SA
Athènes

13) Israël

Trigon Trading &
Engineering (1998)
Ltd.
Holon

14) Italie

RAMA MOTORI S.p.A.
Reggio Emilia

15) Jordanie

Al Ghanem Trading &
Contracting Co., Ltd.
Amman

16) Kenya

Car & General (Kenya)
Ltd.
Nairobi

17) Koweït

Agricultural Supplies &
Equipment Co.
Safat

18) Liban

Michel Andraos & Co.
S.A.L.
Beyrouth

19) Luxembourg

Denserc S.A.
Bruxelles

20) Île Maurice

DDS Energy & Services
Ltd.
Port Louis

21) Maroc

Le Monde du Jardin
Casablanca

22) Pays-Bas

Motor Snelco, B.V.
Emmeloord

23) Nigeria

Boulos Enterprises
Lagos

24) Norvège

Safe Motor A/S
Oslo

25) Portugal

Equipamentos
Industriais e Agrícolas,
Lda.
Batalha Codex

26) Qatar

Mona Trading
Doha

27) Roumanie

Motor Center SRL
Bucaresti

28) Russie

Briggs & Stratton AG
Moscou

29) Arabie Saoudite

Kulbi For Petroleum &
Industrial Equip.
Jeddah

30) Slovaquie

Briggs & Stratton
Czech Republic s.r.o.
Pragues 5

31) Afrique du Sud

Briggs & Stratton RSA
Pty. Ltd.
Strydon Park

32) Espagne

Industrias Fita, S.A.
Figueras

33) Sri Lanka

Hayley's Engineering
Co. Ltd.
Colombo

34) Suède

Briggs & Stratton
Sweden AB
Skaerholmen

35) Suisse

Klaus-Haeberlin A.G.
Uster

36) Syrie

Al-Cham Trading &
Contracting Co.
Damas

37) Tunisie

Espace Vert SARL
Tunis

38) Turquie

Silkar Otomotiv Sanayi
Ve Ticaret AS
Istanbul

39) Émirats Arabes Unis

**BRIGGS &
STRATTON
CORPORATION-
DUBAI
BUREAU
RÉGIONAL
AFRIQUE,
MOYEN-ORIENT
DUBAI**

40) Royaume-Uni et Angleterre

Briggs & Stratton U.K.
Ltd.
Romford

41) Zimbabwe

G. North & Son (Pvt.)
Ltd.
Harare

AMÉRIQUE LATINE**42) Argentine**

Sociedad Industrial
Argentina S.I.A.
Buenos Aires

43) Barbade, Caraïbes

Charles McEneaney &
Co., Ltd.
Bridgetown

44) Belize

Power Plus, Ltd.
Belize City

45) Bermudes

Masters Ltd.
Hamilton

46) Bolivie

Hansa, Ltda., Division
Industrial
La Paz

47) Brésil

Dimor Comercial E
Industrial Ltda.
Sao Paulo

48) Îles Caïman, Antilles

Scott's Industries, Ltd.
George Town

49) Chili

Commercial TGC
Santiago

50) Colombie

Consorcio Industrial
Ltda.
Medellin

51) Costa Rica

Ortiz y Cia., S.A.
San José

52) République dominicaine

Ferreteria Americana
Santo Domingo

53) Équateur

Ivan Bohman, C.A.
Guayaquil

54) Guadeloupe

SAD
Baie Mahault

55) Honduras

Maquinas y
Servicios Tecnicos
S. de R.L. de
San Pedro

56) Jamaïque

Will's Battery Co.
Kingston

57) Mexique

Briggs & Stratton
Mexico S.A. de
C.V.
Tlalnepantla

58) Paraguay

Fabrica Paraguaya
de Sierras S.A.
Asunción

59) Pérou

Cia. Importadora
Derteano &
Stucker, S.A.
Lima

**60) Puerto Rico,
Îles au Vent et
Sous Le vent**

Grekory Equipment
Corporation
San Juan

**61) République
de Panama**

Cardoze & Lindo,
S.A.
El Dorado

62) Trinidad

West Bend Sales
Ltd.
Port of Spain

63) Uruguay

Roxymar S.A.
Montevideo

64) Venezuela

Ferrelogo, C.A.
Maracaibo

ASIE

65) Indonésie

P.T. Pioneer
Trading Co., Ltd.
Jakarta

66) Japon

Yanase & Co.,
Ltd., Trading
Division
Tokyo

67) Malaisie

Semplice Sdn.
Bhd.
Kuala Lumpur

68) Philippines

Allied Machinery
Products, Inc.
Cupang

**69) République
de Corée**

Yurah Corporation
Seoul

70) Taiwan

Wing Hwa
Development Co.
Ltd.
Taipei

71) Thaïlande

Nova Machinery
Co. Ltd.
Bangkok

72) Vietnam

Apcie, Inc.
HAI DUONG, LTD.
Ho Chi Minh City

AUSTRALASIE

73) Australie

Briggs & Stratton
Australia Pty. Ltd.
Victoria

**74) Nouvelle
Zélande**

Briggs & Stratton
New Zealand Ltd.
Auckland

**AMÉRIQUE DU
NORD**

**75) Colombie
britannique**

Briggs & Stratton
Canada Inc.
Delta

76) Oregon

Brown & Wiser,
Inc.
Tualatin

77) Californie

Power Equipment
Company
Visalia

78) Hawaii

Small Engine
Clinic, Inc.
Aiea (Honolulu)

79) Montana

Original
Equipment, Inc.
Billings

80) Utah

Frank Edwards
Company
West Valley City

81) Arizona

Power Equipment
Company
Phoenix

82) Colorado

Pacific Power
Equipment Co.
Englewood

83) Nebraska

Midwest Engine
Warehouse of
Omaha
Omaha

84) Kansas

Diamond Engine
Sales
Edwardsville

85) Oklahoma

Engine
Warehouse, Inc.
Norman
(Oklahoma City)

86) Texas

Grayson
Company, Inc.
Dallas

87) Texas

Engine
Warehouse, Inc.
Houston

88) Minnesota

Wisconsin
Magneto, Inc.
Anoka

89) Wisconsin

Wisconsin
Magneto, Inc.
Milwaukee

90) Illinois

Midwest Engine
Warehouse
Elmhurst (Chicago)

91) Tennessee

Engine Power
Distributors
Memphis

92) Louisiane

Grayson Company
Kenner
St. Rose

93) Kentucky

Commonwealth
Engine, Inc.
Louisville

94) Ohio

Central Power
Systems
Columbus

95) Pennsylvanie

Three Rivers
Engine Distributors,
Inc.
Pittsburgh

96) Ontario

Briggs & Stratton
Canada Inc.
Mississauga
(Toronto)

97)**Massachusetts**

Atlantic Power
Castleton

98) Virginie

RBI Corporation
Ashland
(Richmond)

**99) Caroline du
Nord**

Preferred Power,
Inc.
Charlotte

100) Georgie

Sedco, Inc.
Norcross (Atlanta)

101) Floride

Central Power
Systems of Florida
Tampa



www.briggsracing.com

Additional information on the World Formula engine can be obtained at www.Briggsracing.com.

Additional air filter information: www.greenfilterusa.com

For additional clutch information please contact Premier Industries, Ltd.: www.premierindustriesltd.com.

Puede encontrar información adicional del motor World Formula en www.Briggsracing.com

Información adicional del filtro de aire: www.greenfilterusa.com

Para información adicional del embrague por favor contacte Premier Industries, Ltd.: www.premierindustriesltd.com

Vous pouvez obtenir d'autres précisions sur le moteur World Formula sur le site www.Briggsracing.com.

Informations supplémentaires sur le filtre à air : www.greenfilterusa.com

Pour obtenir davantage d'informations sur l'embrayage, veuillez contacter : Premier Industries, Ltd. : www.premierindustriesltd.com.