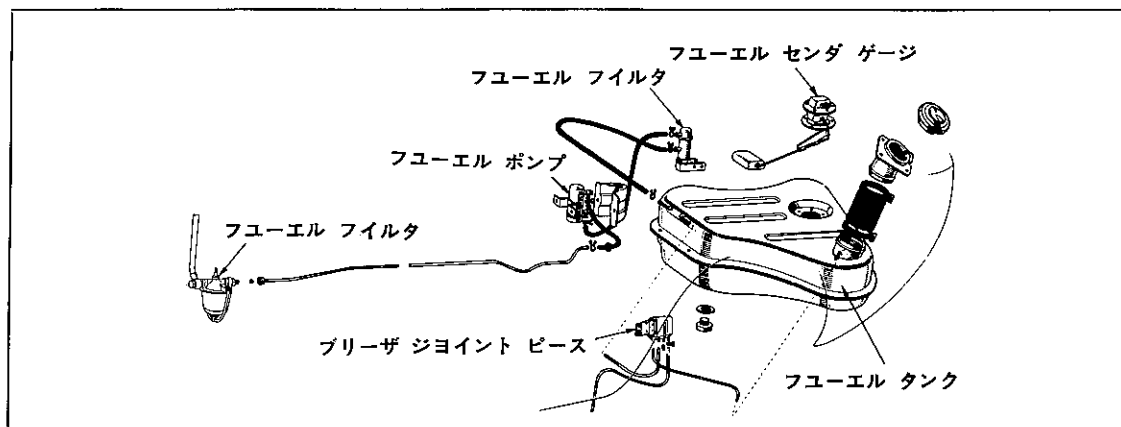


## フューエル システム

概 説 .....	3-2
フューエル タンク.....	3-2
フューエル フィルタ.....	3-2
フューエル ポンプ.....	3-3
キャブレタ .....	3-6

## 概 説



第3-1図 フューエル システム

Y5201

## フューエル タンク

## 取りはずし

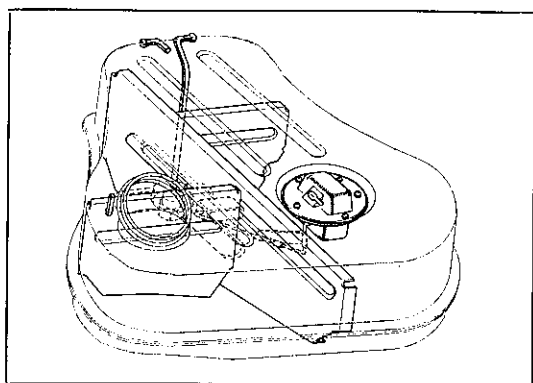
- 1 パースル フロア パネル RH および LH を取りはずす。
- 2 スペア ホイールを取りはずす。
- 3 テール ランプ カバー LH, フューエル タンク インレット パイプ カバーを取りはずす。
- 4 フューエル センダ ゲージのワイヤリングを取りはずす。
- 5 フューエル インレット パイプ ジョイント, アウトレット用 ホースおよび各ブリーザ ホースを取りはずす。
- 6 フューエル ポンプのインレット用およびアウトレット用ホースを取りはずし, フューエル ポンプ本体をブラケットとともに取りはずす。
- 7 フューエル タンク 取り付けボルトを取りはずし, フューエル タンク を横にずらしてから上に持ち上げるようにして取りはずす。

## 点 検

き裂, 損傷等を点検し, 不具合があれば修理または交換する。

## 取り付け

取りはずし作業の逆に行なう。



第3-2図 フューエル タンク透視図

Y5202

## フューエル フィルタ

## 取りはずし

フィルタ サポートから, フィルタ 本体を取りはずす。

## 点 検

破損, 汚損, 変形等を点検し, 不具合があれば交換する。

## 取り付け

取りはずし作業の逆に行なう。

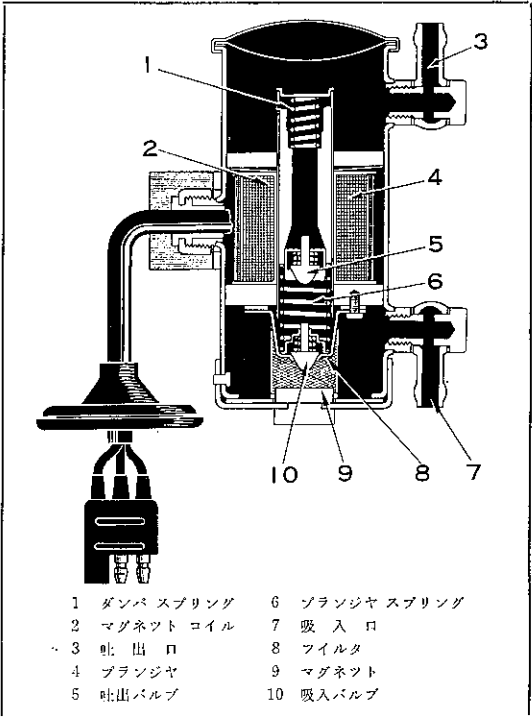
注 各部より空気漏れのないことを確認する。

フューエル ポンプ

概説、仕様

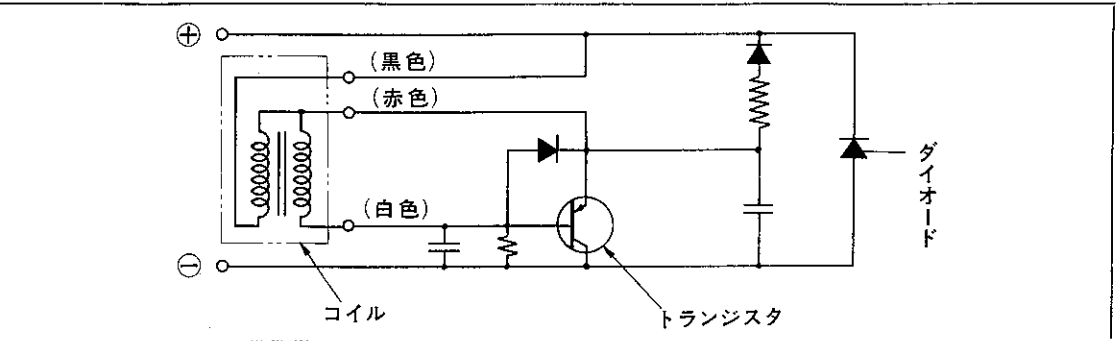
第3-1表 フューエル ポンプ仕様

型 式		電 磁 式
使 用 電 圧		8～16V
最 大 吐 出 圧		0.36kg/cm <sup>2</sup>
吐 出 量		1000 cc/min (0.2 kg/cm <sup>2</sup> 時)
所 要 電 流		2.3 A
プランジャ スプリング	自 由 長	43mm
	取り付け長	28mm (取り付け荷重 0.616kg)
ダンパ スプリング	自 由 長	16mm
	取り付け長	16mm (バネ定数 2kg/mm)
チェック バルブ スプリング	自 由 長	6.5mm
	取り付け長	4.0mm (取り付け荷重15g)
コンデンサ容量 (リレー部)		1μF (1個)
		5μF (1個)
レジスタ抵抗値 (リレー部)		470Ω (1個)
		180Ω (1個)



第3-3図 フューエル ポンプ断面

G0321



第3-4図 フューエル ポンプ電気回路

G0322

トラブル シューティング

現 象 お よ び 推 定 原 因	処 置
電流が流れず、フューエル ポンプも作動しない。	
1 ヒューズの熔断または接触不良	ヒューズ交換または修正
2 リード線の断線、またはコネクタの接触不良	電気回路点検修正
3 マグネット コイルの断線	フューエル ポンプ交換
4 発振コイルの断線	フューエル ポンプ交換
5 トランジスタの破損	フューエル ポンプ交換

現象および推定原因	処置
<p>電流は流れるが、フューエル ポンプが作動しない。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 マグネット コイルのショート</li> <li>2 発振コイルのショート</li> <li>3 トランジスタの破損</li> <li>4 コンデンサの不良</li> </ol>	<p>フューエル ポンプ交換</p> <p>フューエル ポンプ交換</p> <p>フューエル ポンプ交換</p> <p>フューエル ポンプ交換</p>
<p>フューエル ポンプは作動するが、燃料を圧送しない、または吐出量が少ない。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 吸入バルブまたは吐出バルブに異物のかみ込み</li> <li>2 吸入バルブまたは吐出バルブの当たり不良</li> <li>3 バルブ スプリングの破損またはへたり</li> <li>4 ラバー パッキン部より空気吸い込み</li> <li>5 吸入側フューエル ホースより空気吸い込み</li> <li>6 フィルタの目つまり</li> <li>7 フューエル ホースまたはフューエル チューブのつまり</li> <li>8 電圧降下または配線不良</li> <li>9 アース不良</li> </ol>	<p>不良バルブの清掃</p> <p>不良バルブの交換</p> <p>不良バルブ スプリング交換</p> <p>キャップ増し締め、またはラバー パッキン交換</p> <p>フューエル ホース増し締めまたは交換</p> <p>フィルタ清掃または交換</p> <p>フューエル ホース、フューエル チューブ清掃または交換</p> <p>電気回路点検修理</p> <p>アース部点検修理</p>

## 車上試験

フューエルポンプが車両に取り付いた状態で試験する場合

### 最大吐出圧力

キャブレタ No. 3 のフューエル フィルタ側のフューエル ホースを取りはずし、圧力計を取り付けてフューエル ポンプを作動させ、圧力計の指示を測定する。

最大吐出圧力 0.36 kg/cm<sup>2</sup> 以下

### 吐出量

フューエル ポンプ作動時にフューエル ホースから流出する燃料をメスシリンダで受け、単位時間あたりの吐出量を測定する。

吐出量 1000 cc/min 以上(吐出圧0.2kg/cm<sup>2</sup>時)

このときフューエル ポンプに流れる電流値は 2.3 A以下でなければならない。

## ベンチ テスト

テスト ベンチにフューエル ポンプを正規の取り付け方向に取り付け、燃料は白灯油を使用する。

### 最大吐出圧力

フューエル ポンプを作動させ、バルブを全閉にしたときの、プレツシャ ゲージの吐出圧を測定する。

最大吐出圧力 0.3 kg/cm<sup>2</sup> 以下

### 吐出量

フューエル ポンプを作動させ、バルブを調整して、プレツシャ ゲージの吐出圧指示が 0.25kg/cm<sup>2</sup>のときの吐出量をメスシリンダで測定する。

吐出量 1000 cc/min 以上

## 電流値

吐出量の測定中にフューエルポンプに流れる電流を電流計で測定する。

電流値 2.3 A以下

## 気密試験

吐出量および最大吐出圧力の試験中に気泡の発生の有無を点検する。

## 取りはずし

- 1 スペア ホイールを取りはずす。
- 2 フューエルポンプのインレットおよびアウトレットのフューエルホースを取りはずす。
- 3 フューエルポンプを取りはずす。
- 4 フューエルポンプ リレーを取りはずす。
- 5 フューエルフィルタアツセンブリを取りはずす。

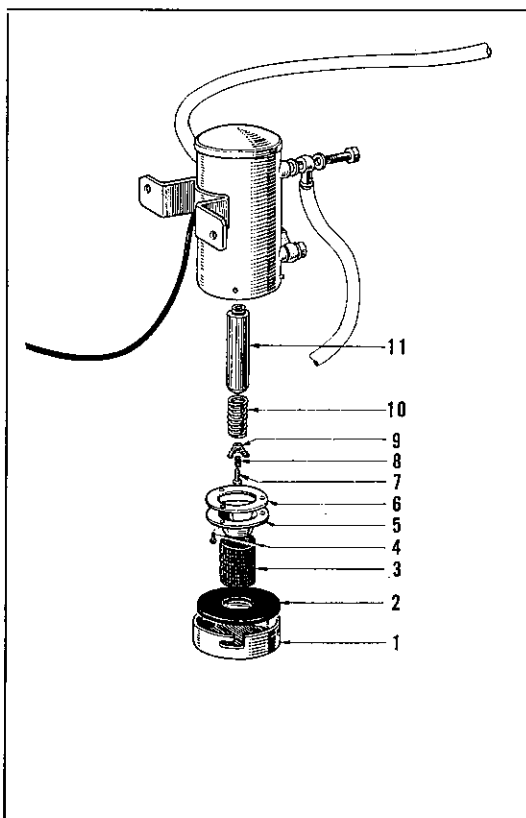
## 分解

- 1 カバー(1)を取りはずし、ラバーパツキン(2)フューエルポンプフィルタ(3)を取りはずす。(第3-5図)
- 2 3本のスクリュ(4)を取りはずし、バルブストツパ(5)、ラバーパツキン(6)、スプリングガイド(9)、チェックバルブスプリング(8)およびチェックバルブ(7)を取りはずす。
- 3 ブランジャスプリング(10)を取りはずし、ブランジャ(11)を抜き出す。
- 4 インレットおよびアウトレット側のニツプルジョイントを取りはずし、スィーベリングニツプルをワツシャとともに取りはずす。

## 点検

分解した部品は洗浄点検し、不具合があれば交換する。

- 1 ボデー；き裂、変形、ねじ山の損傷、ブランジャしゅう動部の摩耗。
- 2 ブランジャ；摩耗、損傷、吐出バルブの作動。
- 3 ブランジャスプリング；衰損、変形、さび。
- 4 チェックバルブスプリング；衰損、変形。



第3-5図 フューエルポンプ分解

Y5203

5 チェックバルブ；シート当たり面の損傷。

6 フィルタ；破損、汚損。

注 フィルタは 20000 km 走行ごとに清掃する。

7 フューエルフィルタ；20000 km 走行ごとに交換する。

## 組み付け

分解作業の逆に行なう。

### 注

- 1 ラバーパツキンは新品と交換すること。
- 2 ブランジャの組み付け方向に注意すること。
- 3 スィーベリングニツプルの取り付け方向に注意すること。

## 取り付け

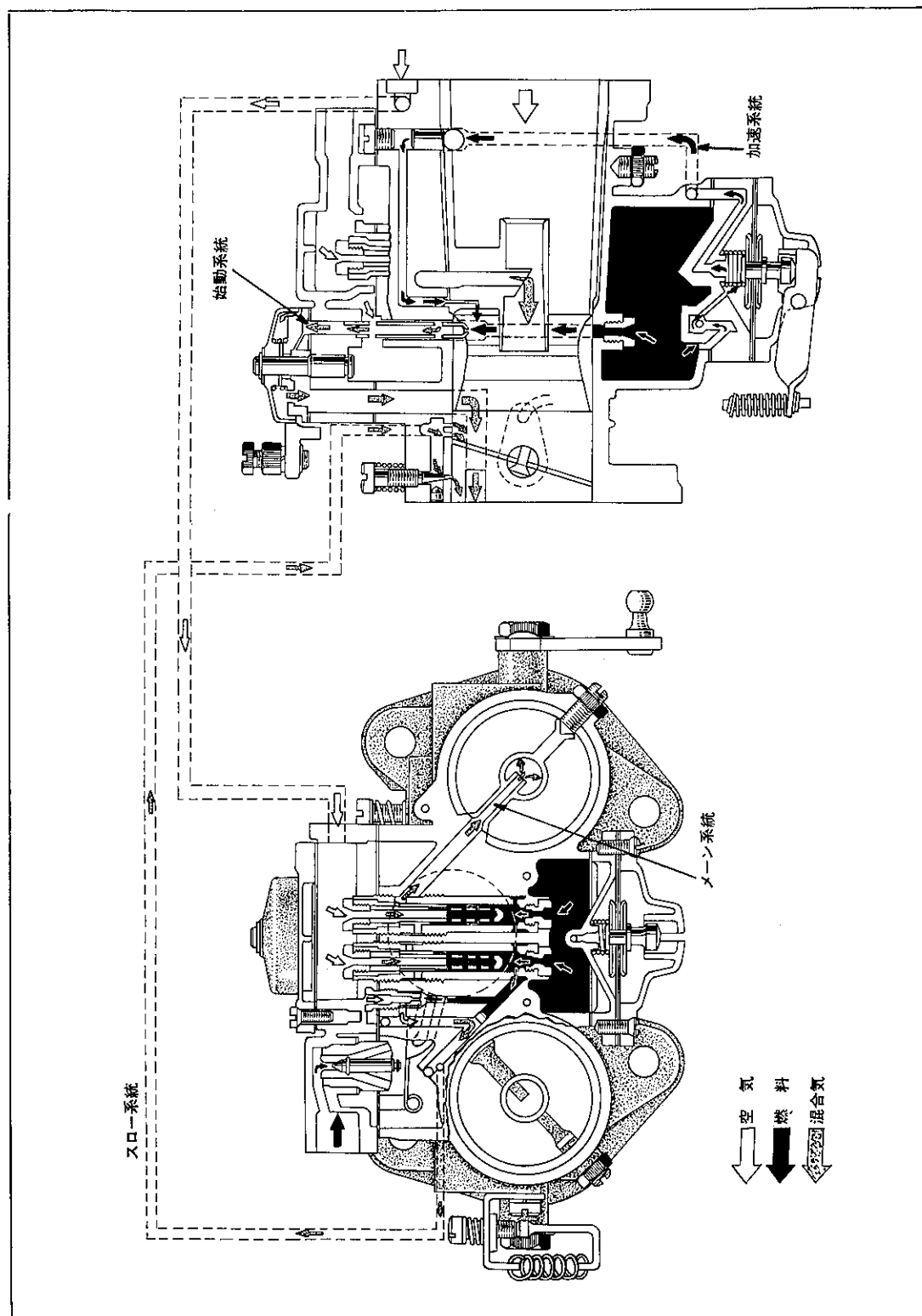
取りはずし作業の逆に行なう。

### 注

- 1 取り付け方向は吐出側を上にし、吸入側を下に向けて取り付ける。
- 2 吸入側フューエルホースからエアがはいらないように確実に取り付ける。

## キャブレタ

## 概 説



第3-6図 キャブレタ系統図

Y5204

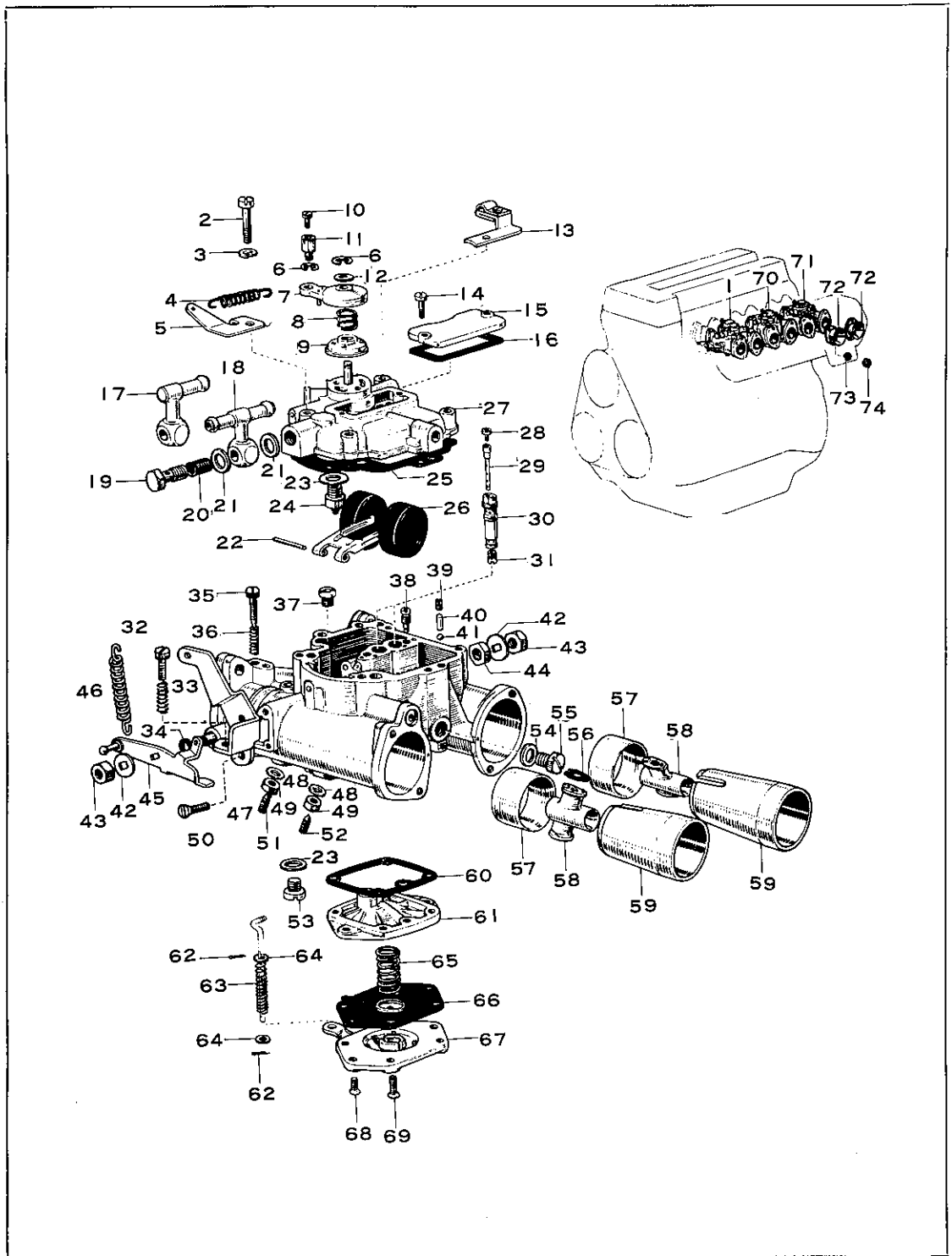
## 仕 様

第 3-2 表 キャブレタ仕様

型 式		三 國 ソ レ ッ ク ス 40-PHH-2型
ス ロ ッ ト ル ボ ア 径		40 mm
ラ ー ジ ベ ン チ ュ リ 径		32 mm
スモール ベンチュリ	内 径×外 径 吐 出 孔 形 状	8.5 × 14 mm 7 × 2.2 mm
メ ー ン ジ ェ ッ ト メ ー ン エ ア ブ リ ー ド ジ ェ ッ ト ス ロ ー ジ ェ ッ ト ス ロ ー エ ア ブ リ ー ド ジ ェ ッ ト ス ロ ッ ト ル バ ル ブ ベ ン チ ュ リ リ ー ク バ イ パ ス ポ ー ト ス ロ ー ポ ー ト ス リ ー ブ 内 径 ス タ ー タ エ マ ル ジ ョ ン チ ュ ー ブ ア イ ド ル ア ジ ャ ス テ イ ン グ ス ク リ ュ ピ ッ チ ニ ー ド ル バ ル ブ シ ー ト 外 径		130 # 150 # 60 # 0.8 mm 165 # 1.0 mm 1.2-1.1-1.0-1.0mm 0.9mm20° テーパ 38 mm × 43 mm 1.0-1.0-2.0 mm 0.5 mm 1.8 mm
フ ロ ー ト 位 置	ボア中心より キャブレタ ボデー上面より	20.0mm 上 17.0mm 下 (ゲージ測定)
加 速 ポ ン プ	ジェット内径 ロッド位置 吐 出 量	0.3 mm 3 孔のうち上段に設定 0.8~0.9CC (1 ストローク)
スタータ ディスク ラージ	A 孔 B 孔	3.5 mm 1.4 mm
ブリーダ チューブ	A 孔 B 孔 C 孔	1.0 mm 1.0 mm 2.0 mm
スロットル レバー リターン スプリング (引張方向レバーと直角方向)	全 閉 時 全 開 時	0.6 kg 1.2 kg
スタータ ディスクとカバーのすき間		0.64~0.66 mm

3

構成部品



第3-7図 キャブレタ構成部品

Y5205



- 1 キヤブレタ アッセンブリ, No.1
- 2 スクリュ
- 3 ワッシヤ, スプリング
- 4 スプリング, スタータ バック
- 5 ストップ, スタータ バック スプリング
- 6 リング, スナツブ
- 7 カバー, スタータ
- 8 スプリング, スタータ デイスク
- 9 デイスク, スタータ
- 10 スクリュ
- 11 サポート, ワイヤ
- 12 ワッシヤ, セット
- 13 クランタ サブ アッセンブリ, チョーク ワイヤ  
(キヤブレタNo.3用)
- 14 スクリュ
- 15 カバー, ジェット チャンバ
- 16 ガスケット, チャンバ カバー
- 17 ニツブル, フューエル ユニオン No.1  
(キヤブレタNo.1用)
- 18 ニツブル, フューエル ユニオン, No.2  
(キヤブレタNo.2, No.3用)
- 19 ボルト, フューエル ユニオン ニツブル
- 20 ストレーナ
- 21 ガスケット, ユニオン ボルト
- 22 ビン, フロート レバー
- 23 ガスケット, ニードル バルブ
- 24 バルブ サブ アッセンブリ, ニードル
- 25 ガスケット, ボウル カバー
- 26 フロート サブ アッセンブリ
- 27 カバー アッセンブリ, ボウル
- 28 ジェット, メーン エア ブリード
- 29 チューブ, メーン エア ブリード
- 30 ホルダ, メーン ジェット
- 31 ジェット, メーン
- 32 スクリュ, スロットル アジャステイング
- 33 スプリング, スロットル アジャステイング
- 34 シール
- 35 スクリュ, アイドル アジャステイング
- 36 スプリング, スロットル アジャステイング スクリュ
- 37 ジェット, スタータ
- 38 ジェット, スロー
- 39 ブラダ, ポンプ パツセージ, No.1
- 40 ウェイト, ポンプ バルブ
- 41 ボール, ポンプ バルブ チェツク
- 42 ワッシヤ, ロック, No.1
- 43 ナツト, セツト
- 44 カラー, セツト ナツト
- 45 レバー サブ アッセンブリ, スロットル
- 46 スプリング, スロットル レバー リターン
- 47 ストップ, スロットル リターン スプリング
- 48 ワッシヤ, ロック, No.2
- 49 ナツト
- 50 スクリュ
- 51 スクリュ, セツト
- 52 スクリュ, セツト
- 53 ブラダ, スロー パツセージ
- 54 ガスケット, ブラダ
- 55 ブラダ, ポンプ パツセージ, No.2
- 56 ガスケット, スモール ベンチュリ
- 57 ベンチュリ, ラージ
- 58 ベンチュリ, スモール
- 59 スリーブ
- 60 ガスケット, ダイアフラム ハウジング
- 61 ハウジング サブ アッセンブリ, ダイアフラム
- 62 ビン, コツタ
- 63 スプリング, ポンプ
- 64 ワッシヤ
- 65 スプリング, ダイアフラム
- 66 ロッド サブ アッセンブリ, ダイアフラム
- 67 レバー サブ アッセンブリ, ポンプ
- 68 スクリュ
- 69 スクリュ
- 70 キヤブレタ アッセンブリ, No.2
- 71 キヤブレタ アッセンブリ, No.3
- 72 ホーン, エア
- 73 ワッシヤ, スプリング
- 74 ナツト

## トラブル シューテイング

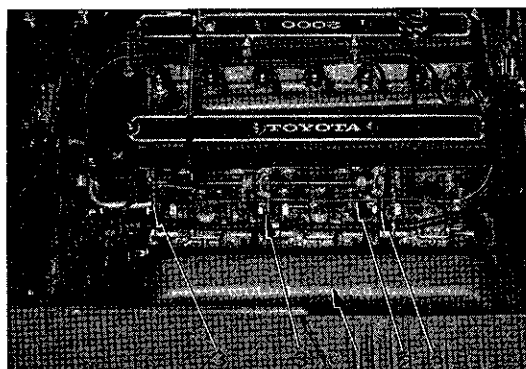
キャブレタ点検の前に、まずコンプレッション、点火系統を充分点検する。

現 象 お よ び 推 定 原 因	処 置
<b>アイドリング不調</b> <b>(エンスト、エンジン回転不円滑)</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 キャブレタ取り付け面からの漏れ</li> <li>2 アイドリング アジャスティング スクリューの調整不良</li> <li>3 スロットル開度の不均一</li> <li>4 スロー ジェット、スロー エア ブリード ジェットのつまり</li> <li>5 フロート レベル高すぎ (メイン ノズルより漏れ)</li> <li>6 スタータからの漏れ</li> </ol>	<p>パツキン点検、締め付けナットの増し締め          キャブレタ フランジ面の平行度の点検          アイドリング調整基準で再調整</p> <p>アイドリング調整基準で再調整          スロー ジェットを取りはずし、圧縮空気で清掃</p> <p>フロート レベル調整</p> <p>スタータ ディスクとボデーの当たり面清掃、またはスタータ ディスク交換</p>
<b>一般走行中の不調</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 アイドリング調整不良</li> <li>2 リンク系統の調整不良</li> <li>3 オーバーフロー</li> <li>4 メイン ジェット、メイン エア ブリード ジェットの脱落</li> </ol>	<p>アイドリング調整基準で再調整</p> <p>リンク系調整基準で調整</p> <p>フロート レベル調整</p> <p>メイン エア ブリード ジェット、メイン ジェット点検</p>
<b>高速走行 (高速道路サーキット)</b> <b>または登坂時の不調</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 メイン ジェット、メイン エア ブリード ジェットの脱落</li> <li>2 スモール ベンチュリの脱落</li> <li>3 フロート レベル不良</li> <li>4 ストレーナにごみの付着</li> <li>5 メイン ジェット、メイン エア ブリード ジェットのつまり</li> <li>6 スロットル バルブ開度不足</li> </ol>	<p>メイン エア ブリード ジェット、メイン ジェット点検</p> <p>スモール ベンチュリの再セット</p> <p>フロート レベル調整</p> <p>ストレーナを圧縮空気で清掃</p> <p>清掃</p> <p>開度調整</p>
<b>加速時の不調</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 加速系統のつまり</li> <li>2 加速ポンプ ダイアフラムの破損</li> <li>3 スモール ベンチュリの脱落</li> <li>4 スロー系統の調整不良、スロー ジェット、スロー エア ブリード ジェットのつまり</li> <li>5 フロート レベル低すぎ</li> <li>6 スロットル バルブ開度不均一</li> </ol>	<p>加速ポンプ系統を圧縮空気で清掃</p> <p>ダイアフラムの交換</p> <p>スモール ベンチュリの再セット</p> <p>スロー系統調整、ジェット類清掃</p> <p>フロート レベル調整</p> <p>開度調整</p>

現 象 お よ び 推 定 原 因	処 置
<b>燃料消費量の増大</b> 1 アイドリングの調整不良 2 リンク系統の調整不良 3 スタータからの漏れ 4 加速ポンプ吐出量過多 5 各ジェット類のゆるみ 6 フロート レベルが高すぎる 7 ガスケット類の損傷	アイドリング調整 リンク系統調整 スタータ ディスクとキャブレタ ボデーの発たり面清掃またはスタータ ディスク交換 加速時息つきの出ないよう、ポンプ ロッドの調整 ジェット類締め付け フロート レベル調整 ガスケット交換
<b>始動不良</b> 1 スタータからの漏れ 2 スタータ ディスク、各ジェット部のつまり 3 スタータ ジェットのつまり 4 オーバーフロー	スタータ ディスクとキャブレタ ボデーの当たり面清掃、掃またはスタータ ディスク交換 圧縮空気に清掃 圧縮空気にて清掃 フロート レベル調整
<b>オーバーフロー</b> 1 ニードル バルブ、シート面にごみの付着 2 ニードル バルブの摩耗 3 フロート アームの変形 4 フロート レベル調整不良 5 フューエル ポンプ吐出量の高すぎ 6 ガスケット類の損傷	圧縮空気で清掃 ニードル バルブ交換 ニードル バルブ交換 フロート レベル調整 ポンプ点検、調整 ガスケット交換

### 取りはずし

- 1 インテーク エア コネクタ, No.1 (1)を取りはずす。
- 2 インテーク エア コネクタ No.2および各キャブレタのエア ホーンを取りはずす。
- 3 チョーク ロッド(2)を取りはずす。
- 4 各キャブレタからフューエル ホースを全部取りはずす。
- 5 アクセルレータ リンク コネクティング ロッド(3)と各キャブレタの連結を切り離す。
- 6 インテーク マニホルドから各キャブレタを取りはずす。



第3-8図 キャブレタ取りはずし

V1262

## 分 解

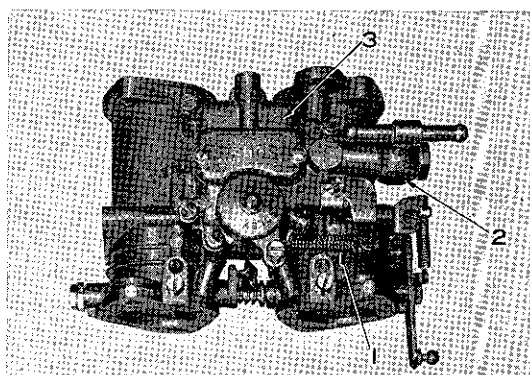
- 1 スタータ バック スプリング(1)を取りはずす。
- 2 フューエル ユニオン ニツプル アツセンブリ(2)を取りはずす。

## ボウル カバー部

- 3 ボウル カバー(3)を取りはずす。
- 4 スナツプ リング(4), ワツシヤ(5)を取りはずし, スタータ カバー(6), スタータ ディスク スプリング(7)およびスタータ ディスク(8)を取りはずす。
- 5 ニードル バルブ サブ アツセンブリおよびワツシヤを取りはずす。

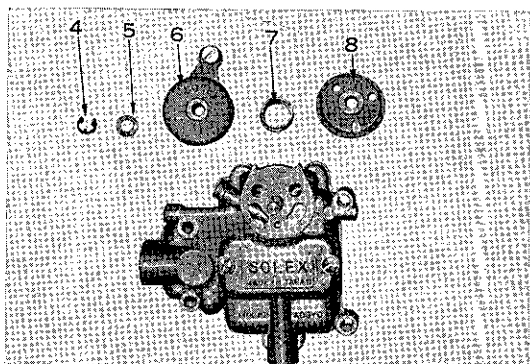
## ボデー部

- 6 フロート(9)を取りはずす。  
注 フロート アームは曲げないように注意する, とくに油面を変化させるために曲げることは, 性能が変わる可能性がある, 絶対に避けること。
- 7 メーン ジェット ホルダ アツセンブリ(10)をスパナで取りはずす。
- 8 スタータ ジェット(11), スロー ジェット(12)およびポンプ パツセージ プラグ(13)を取りはずし, ポンプ バルブ ウェイトおよびポンプ バルブ チェック ボールを取りはずす。
- 9 メーン ジェット ホルダ(14)より, メーン エア ブリード ジェット(15), メーン エア ブリード チューブ(16)およびメーン ジェット(17)を取りはずす。



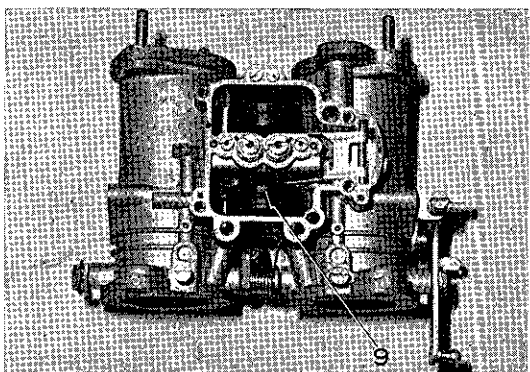
第3-9図 バック スプリング取りはずし

V1575



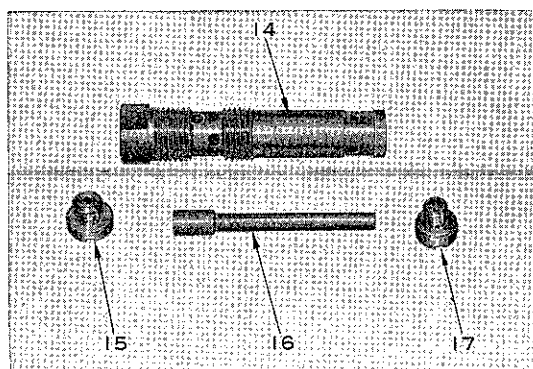
第3-10図 スタータ ディスク取りはずし

V1576



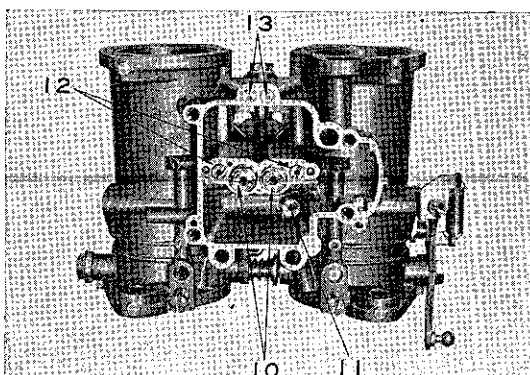
第3-11図 フロート取りはずし

V1577



第3-13図 メーン ジェット取りはずし

V1574



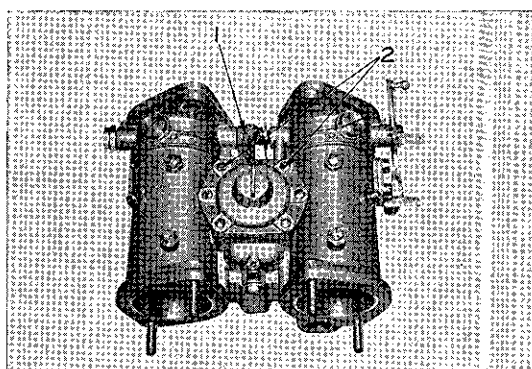
第3-12図 ジェット類取りはずし

V1578

## 加速ポンプ関係

- 10 コッタ ピン(1)およびスクリュ(2)を取りはずして、加速ポンプをアッセンブリで取りはずす。

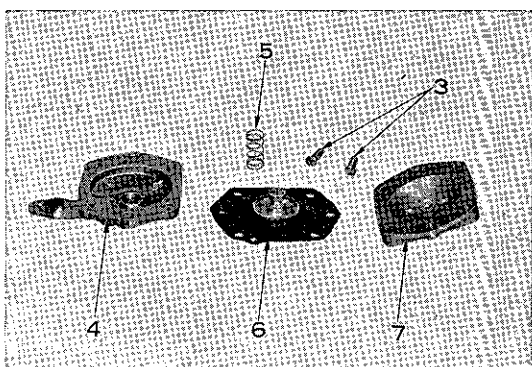
注 加速ポンプ ロッドにコッタ ピンがはいついた位置を覚えておくこと。



第3-14図 加速ポンプ取りはずし

V1579

- 11 スクリュ(3)を取りはずし、ポンプ カバー(4)、ダイヤフラム スプリング(5)、ダイヤフラム(6)およびダイヤフラム ハウジング(7)を取りはずす。



第3-15図 ダイアフラム取りはずし

V1580

## 各スクリュ、ベンチュリ関係

- 12 アイドル アジャスティング スクリュ No. 1, No.2 を取りはずす。

注 左右を混同しないように注意する。

- 13 セット スクリュ(1)を取りはずして、スリーブ(2)、スモール ベンチュリ(3)およびラージ ベンチュリ(4)を取りはずす。

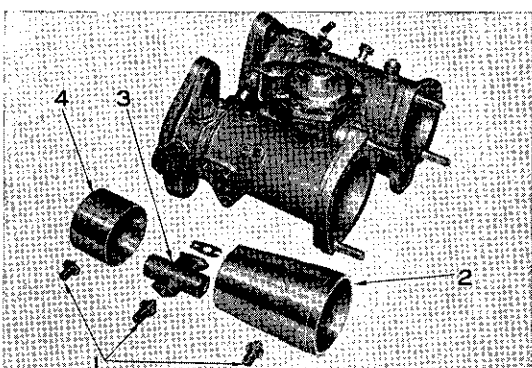
## スロットル シャフト関係

- 14 スロットル アジャスティング スクリュおよびスロットル リターン スプリング ストップを取りはずす。

- 15 スロットル バルブ(2)(4)およびスロットル シャフト(10)を右図の番号順に従って取りはずし、シャフトをスロットル レバー付きで抜き、ゴム製のシール(14), (15)を取りはずす。

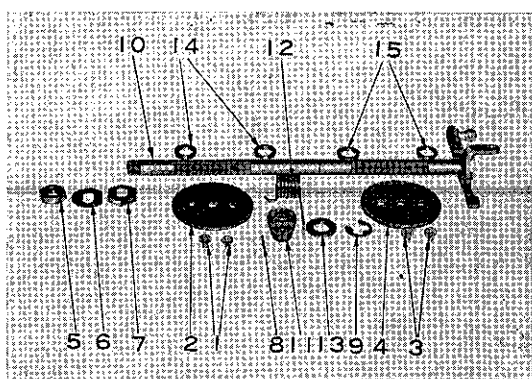
注

- 1 この作業は、最悪の場合を除いてはできるだけ避けること。いつたん分解してしまうと、組み付け後の左右のバルブ開度に僅かな差を生じ、アイドリングその他に大きな悪影響をおよぼす。
- 2 セット スクリュをゆるめるときは、スロットル シャフトを曲げないように充分注意する。



第3-16図 ベンチュリ取りはずし

V1581



第3-17図 スロットル シャフト取りはずし

V1582

## 点 検

第3-3表 点 検

個 所	点 検 内 容	注 意 事 項
フューエル ユニオン ニツプル	フィルタのごみのつまり、さび、破損の状態。	分解後は、必ず新しいパツキンを使用のこと。
スタータ ディスク	しゅう動面の損傷、摩耗の有無。	この面に損傷箇所があると、アイドリング時にリークして、不調になる。
ニードル バルブ	バルブ シート面との当たり面の良否、損傷、ごみのつまり、およびガスケットの損傷。	ニードル バルブ ガスケット厚さ 1.5 mm 基準値 1 mm, 0.5 mm
フロート	変形、フロート レバー ピン穴の摩耗、フロートアームの変形、曲がり。	
各ジェット類	1 締め付け面、ねじ面、ドライバみぞの損傷、ジェット穴のつまり。 2 キャブレタ ボデーに径0.8mmのスロー エア ジェットの穴があるので、見落としのないよう清掃する。	各ジェット類はガソリンで洗浄し、圧縮空気で異物を取り除く。針金等でジェット穴を細工しないこと。
加速ポンプ	1 ポンプ レバーの作動状態、ダイアフラムの損傷の有無を点検する。 2 ポンプ ボデーを振つて、内部のチェック ボールの作動を確認する。	ダイアフラム ストローク 4 mm ポンプ吐出量 0.8~0.9 cc/ 1 ストローク
アイドリング アジャスト スクリュ	1 先端部のカーボン付着、テーパ部およびねじ部の損傷 2 スプリングの衰損および変形 3 パイロット アウトレット穴のつまり	スクリュ テーパ角度 20°
スリーブ	損傷、変形の有無を点検する。	内径 38×43 mm
スモール ベンチュリ	損傷、変形、加速ポンプ ノズル穴のつまりを点検する。	メイン吐出口形状 7×2.2 mm ポンプ ノズル穴 0.3 mm ノズル部最小径 10 mm
ラージ ベンチュリ	損傷、変形、カーボンの付着の有無。	ベンチュリ径 32 mm
スロットル バルブ	摩耗、変形、およびボア部との密着性、カーボン付着の有無。	スロットル バルブ戻しバネ 全 閉 時 0.6 kg/cm 全 開 時 1.2 kg/cm
スロットル シャフト	摩耗、曲がり、ねじれ、およびハウジング内での作動を点検する。	

## 組み付け

組み付け作業は、以下の事項に注意しながら、分解作業の逆に行なう。

### ベンチュリ関係

- 1 ラージ ベンチュリ (1) の内径の刻印のある方がクリーナ側になるようにそう入し、ロック エア スクリュの先端が、必ずベンチュリの凹部に合うようにしてスクリュを固定する。

注 インナ ベンチュリのスクリュの方が長いから混同しないようにすること。

- 2 スモール ベンチュリ (2) はポンプ ノズル穴径(0.3mm)のある方をインテーク マニホールド側にして、パッキンを介してスクリュをきつく締め付ける。

注 パッキンをあらかじめインナ ベンチュリ側に付けて入れると組み付け易い。

- 3 スリーブ (3) のロック スクリュは軽くスリーブを固定する程度でよい。

### 加速ポンプ関係

- 1 ダイアフラム スプリングとダイアフラムの方向に注意する。
- 2 各部品の接触面およびパッキンに傷のないことを確認し締め付ける。

## 取り付け

取りはずし作業の逆に行なう。

注 インテーク エア コネクタ No.1 は調整の後に取り付ける。

### フロート関係

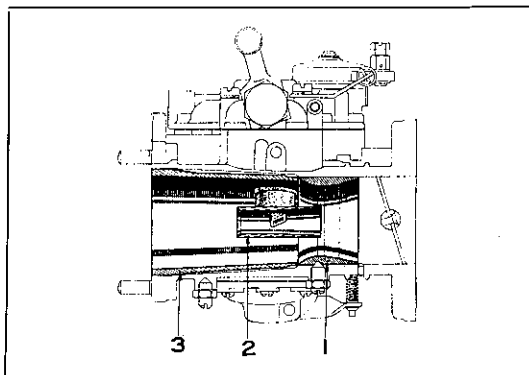
- 1 フロート レベルの測定は、キャブレタ本体を車上に取り付け、電磁ポンプを作動させ燃圧をかけた状態で、メイン ジェット ホルダをはずして、フロート レベル ゲージ〔09240-43010〕を使用して行なう。

フロート レベル ゲージを使用した場合

キャブレタ ボデー上面より  $17^{+2.5}_{-1.0}$ mm下

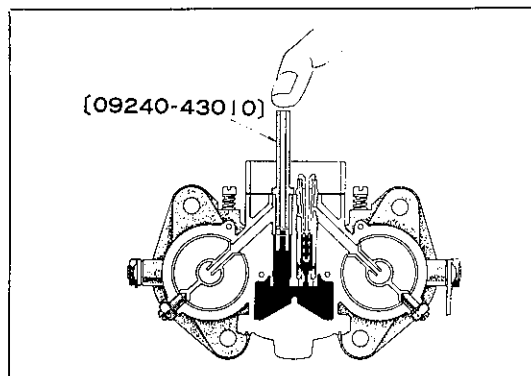
(メイン ポア中心より  $20 \pm 1$ mm上)

- 2 フロート レベル調整はニードル バルブ ガasketの厚さを変えて行なう。



第3-18図 ベンチュリ関係図

G0323



第3-19図 フロート レベル測定

G0324

ガスケットの種類 0.5mm, 1.0mm, 1.5mm

ガスケットを薄くすると 油面上昇  
厚くすると 油面下降

注 ガスケット厚さを0.5mm変えると油面は約2.0mm変化する。

## 調整

調整の要点は、アクセルレータ リンク系に対する各スロットル バルブ開度の差を調整した後、アイドリング時におけるスロットル開度および消費燃料流量の調整を行なう。

### 必要計器

バキューム ゲージ (3個)

キャブレタ バランサ (1個)

燃料流量計 (1セット)

注 バキューム ゲージはマノメータが望ましいが、普通のバキューム ゲージの場合、途中のバキューム ホースを絞って測定する。

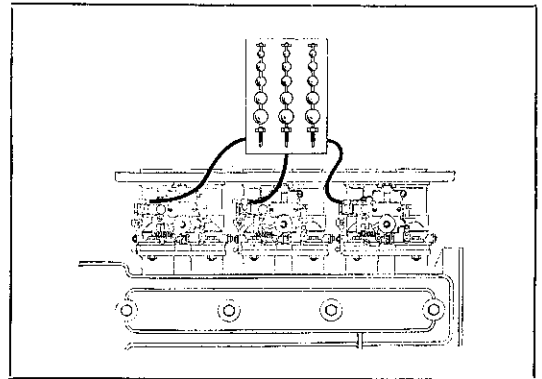
## 準備

- 1 バキューム ゲージを第1気筒, 3気筒, 5気筒のインテーク マニホールドに接続する。
- 2 各キャブレタのフューエル パイプを取りはずし右図のように燃料流量計を接続する。
- 3 各キャブレタのアイドル アジャステイング スクリュを一ばい締め込んでから約 $\frac{1}{8}$ 回転もどし, キャブレタ ボデー上の打刻マークの中心とスクリュの矢印を合わせる。

注 スクリュ先端およびシート部を損傷させないように軽く操作する。

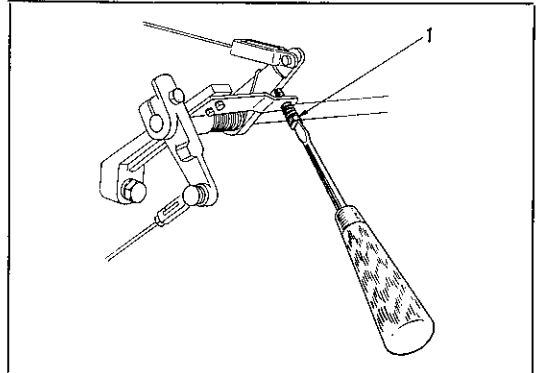
- 4 エンジンを始動し, アイドル アジャステイング アーム No.1 (1)のアジャスト スクリュで, エンジン回転数を1700~1900rpmにして暖機運転を行ない, エンジン油温を60°C以上に上げる。

注 エンジン油温が50°C 以下では要求燃料流量が濃くなる傾向にある。



第3-20図 燃料流量計の接続法

Y5206



第3-21図 アイドル アジャステイング

G0325

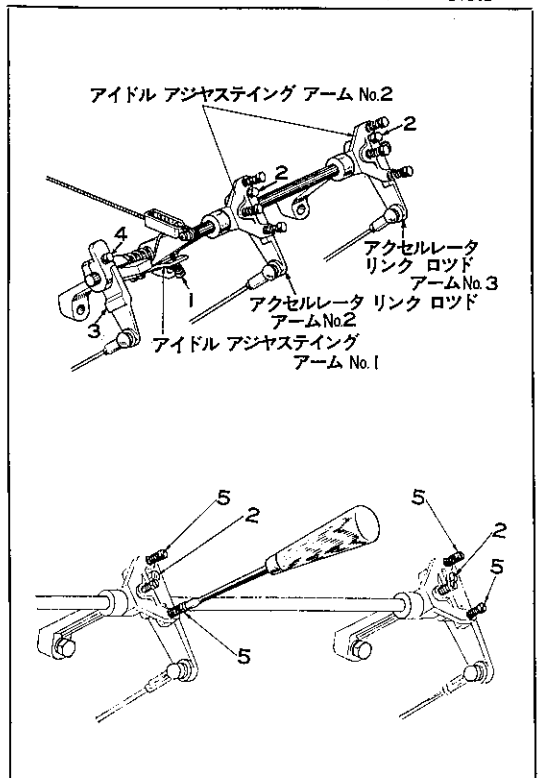
アーム No.1

## リンク系とスロットル バルブ開度の調整

- 5 アクセルレータ リンク ロッド アーム No.2, No.3のアーム ロック ボルト (2)をゆるめ, アイドル アジャステイング アーム No.1 のアジャスト スクリュ (1)でエンジン回転数を1750~1850 rpm にする。
- 6 キャブレタ No.1のアクセルレータ リンク ロッド アーム (3)がスクリュ(4)で固定してあることを確認する。
- 7 第1気筒のバキュームを測定し, 第3気筒および第5気筒のバキュームが第1気筒の値の $\pm 5$  mmHg以内にはいるように, アイドル アジャステイング アーム No.2 のアジャスト スクリュ(5)で調整し, アーム ロック ボルト(2)で締め付け固定する。

注

- 1 この場合のバキュームは各キャブレタとも290~340 mmHg の範囲になければならない。
- 2 各キャブレタ間のバキューム 差 $\pm 5$ mmHg 以内。



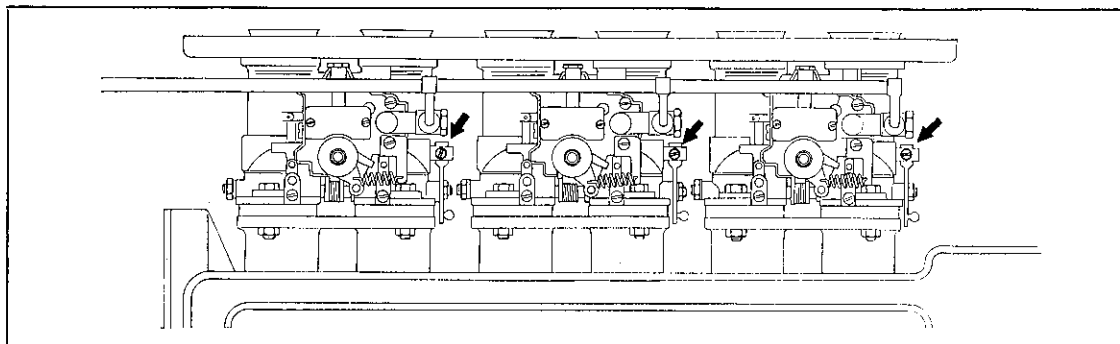
第3-22図 スロットル バルブ開度調整 G0326 G0327



- 3 第3-23図のアジャスト スクリュで調整中にエンジン回転数が変化して1750~1850 rpm の範囲からはずれるようであれば、必要に応じてアイドル アジャステイング アーム No.1のアジャスト スクリュで上記範囲にはいるよう適時調整する。
- 4 上記調整をキャブレタ バランサで行なう場合

は、キャブレタ バランサのフロートの上下範囲が $\pm 5 \text{ mm}$ 以内にはいるようにアイドル アジャステイング アームを調整する。

- 5 キャブレタ バランサによる測定は短時間で行なうこと。測定に時間をかけすぎるとフロート室に負圧がかかり、オーバーフローする恐れがある。



第3-23図 スロットル アジャステイング スクリュの調整

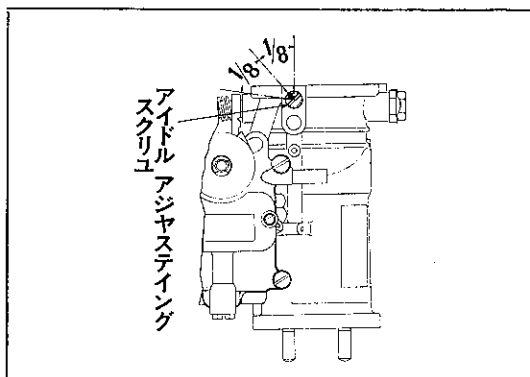
Y5207

### アイドルリングの調整

- 8 第7項の調整が終わつたらアイドル アジャステイング アーム No.1のアジャスト スクリュをフリーの状態まで充分もどす。
- 9 エンジン回転数が700~800rpmで、かつ各気筒のパキユーム値が250mmHg 以上になるようにスロットル アジャステイング スクリュでスロットル開度を調整する。

#### 注

- 1 各キャブレタ間のパキユーム差は $\pm 5 \text{ mmHg}$ 以内でなければならない。
  - 2 上記調整をキャブレタ バランサのみで行なう場合は、キャブレタ バランサのフロートの上下範囲を $\pm 7 \text{ mm}$ 以内にはいるようにスロットル アジャステイング スクリュで調整する。
  - 3 アイドリング時のパキユームの変動が激しく測定が困難な場合は、パキユーム ホースの途中に0.3 $\phi$ 程度の絞りをいれる。マノメータの場合は問題はない。
  - 4 アイドリング パキユームが大きいほど、調整状態は良好である。
- 10 アイドル アジャステイング スクリュをいっぱい締めこんでから3%回転もどす。
  - 11 燃料流量計を使用して各キャブレタの燃料流量を測定する。



第3-24図 アイドル アジャステイング スクリュ G0328

キャブレタ 1 個	0.36~0.43 $\ell/h$
全キャブレタ	1.10~1.30 $\ell/h$
各キャブレタ間の差	0.04 $\ell/h$ 以内

- 12 消費燃料流量が上記範囲にない場合は、アイドル アジャステイング スクリュをキャブレタ ボデーの打刻マークの範囲内で回転させ、燃料流量を基準値内にはいるように調整する

#### 注

- 1 アイドル アジャステイング スクリュを締め込めば燃料流量は少なくなり、戻せば増加する。
- 2 燃料流量計がない場合は、アイドル アジャステイング スクリュの矢印とキャブレタ ボデーの打刻マークの中心とを合わせたまにプラグの焼けぐあいを見て流量の多少を判断する。

## 最終調整

- 13 調整状態を判断するために、アイドリング運転を10～15分断続してエンジン回転数の変動を調べ、700～800 rpm でムラなく回転することを確認する。

**注** 回転数が不円滑な場合には、再度アイドリングの調整からやり直す。ただし、燃料流量の各キャブレタ間の差が基準値以内である場合は、スロットル開度とバキューム値を考慮に入れながら調整することによって解決する。

- 14 アイドリングで10～15分間の断続運転が可能の場合、エンジンを停止しプラグ電極の焼けぐあいを見て、焼けぐあいが同じ程度でない気筒はアイドル アジャステイング スクリュで調整する。

(1) 焼けぐあいが同じ場合

各キャブレタ間の燃料流量差が0.02 ℓ/h 以内であるから調整は良好である。

(2) 焼け過ぎのプラグがある場合

該当キャブレタの燃料流量が少なすぎるからアイドル アジャステイング スクリュをその程度により打刻マークの範囲内でゆるめる。

(3) くすぶつたプラグがある場合

該当キャブレタの燃料流量が多すぎるから、アイドル アジャステイング スクリュ

をその程度により打刻マークの範囲内で締め込む。

**注**

- 1 プラグの電極判断では燃料流量の各キャブレタ間の差が0.02 ℓ/h 以上であれば判別が可能である。
- 2 プラグは焼けぐあいが同じものか、または新品を使用する。

- 15 各キャブレタより測定器機を取りはずし、フューエル パイプを接続する。

- 16 インテーク エア コネクタ No.1 を取り付ける。

**注** 取り付け個所からエアが漏ることのないように各部を確実に取り付ける。

- 17 走行テストを行ない、エンジンの低速、中速、高速および加速状態を点検し、エンジンの調子が最高の状態で作業を終了する。

**最終諸元**

1	アイドリング回転数	700～800 rpm
2	マニホールド バキューム	
	アイドリング時	250 mmHg 以上
	各キャブレタ間の差	±5mmHg 以内
	(キャブレタ バランサ使用)	±7 mm 以内)
3	燃料流量	
	キャブレタ 1 個	0.36～0.43 ℓ/h
	全キャブレタ	1.10～1.30 ℓ/h
	各キャブレタ差	0.04 ℓ/h 以内