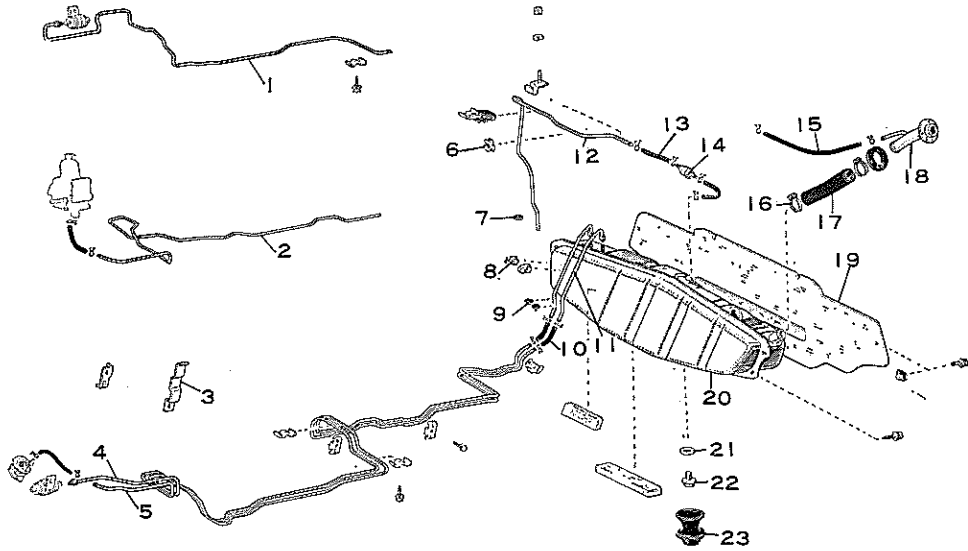


フューエル

フューエル タンク, フューエル パイプ	3-2
フューエル ポンプ	3-4
6 R, 18R, Mエンジン用キャブレタ	3-7
18R-Bエンジン用キャブレタ	3-13

フューエル タンク, フューエル パイプ

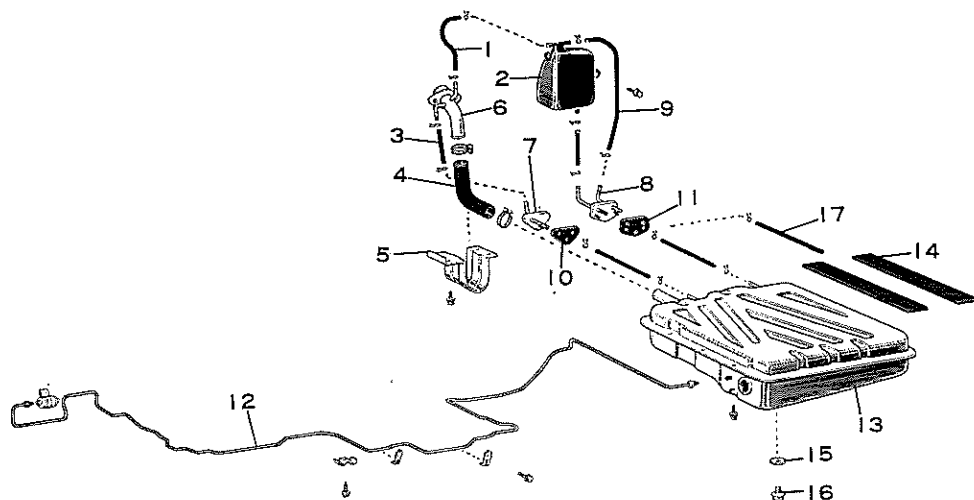
構成部品



- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 チューブ, フューエル メーン (6R, 18R系) | 13 ホース |
| 2 チューブ, フューエル リターン
(18R-B, 18R-BR) | 14 バルブ, チェック |
| 3 クランプ | 15 ホース |
| 4 チューブ, フューエル メーン (M) | 16 クランプ, ホース |
| 5 チューブ, フューエル リターン (M) | 17 ホース, フューエル タンク サブ インレット |
| 6 クランプ | 18 パイプ サブ アッセンブリ, フューエル
タンク インレット |
| 7 グロメット | 19 プロテクタ, フューエル タンク |
| 8 クランプ | 20 タンク アッセンブリ, フューエル |
| 9 グロメット | 21 ガスケット |
| 10 ホース, フューエル | 22 プラグ, ドレイン |
| 11 チューブ, フューエル リヤ | 23 シールド, フューエル タンク ドレイン プラグ |
| 12 チューブ, プリーザ No.2 | |

第3-1図 フューエル タンク, フューエル パイプ構成部品 (セダン, ハードトップ系)

S1454



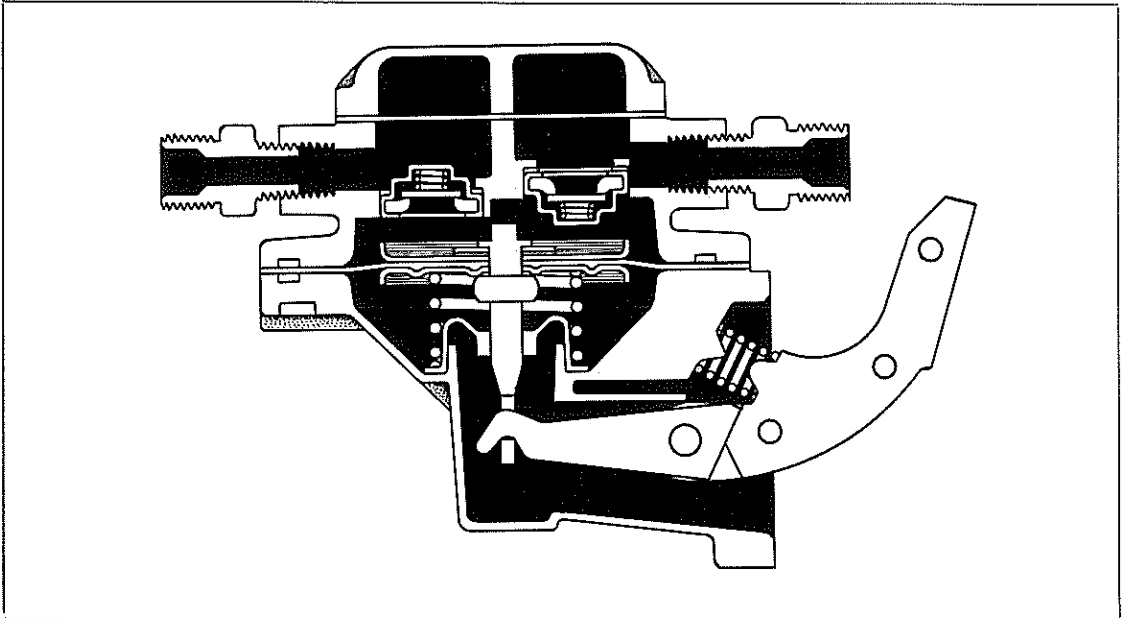
- | | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| 1 ホース, プリーザ | 9 ホース, プリーザ |
| 2 タンク, フューエル エクステンション | 10 パッキング |
| 3 ホース, プリーザ | 11 パッキング |
| 4 ホース, フューエル インレット ジョイント | 12 チューブ, フューエル メーン |
| 5 プロテクタ, インレット チューブ | 13 タンク アッセンブリ, フューエル |
| 6 パイプ サブ アッセンブリ, フューエル
インレット | 14 パッキング, フューエル タンク アツバ |
| 7 チューブ サブ アッセンブリ, プリーザ
ジョイント フロント | 15 ガasket |
| 8 チューブ サブ アッセンブリ, プリーザ
ジョイント リヤ | 16 プラグ, ドレイン |
| | 17 ホース, プリーザ |

第3-2図 フューエル タンク, フューエル パイプ構成部品 (バン, ワゴン系)

S1455

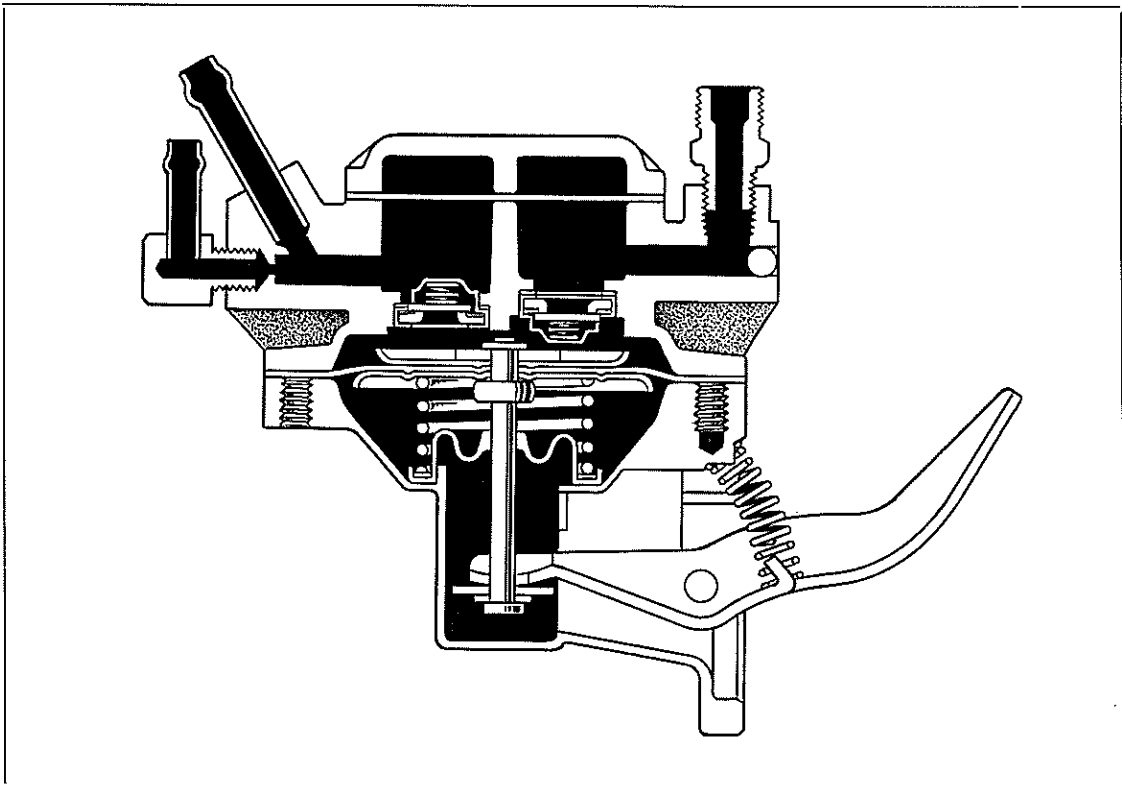
フューエル ポンプ

概 説



第3-3図 6R, 18R系エンジン用フューエル ポンプ断面図

G8788



第3-4図 Mエンジン用フューエル ポンプ断面図

S1096

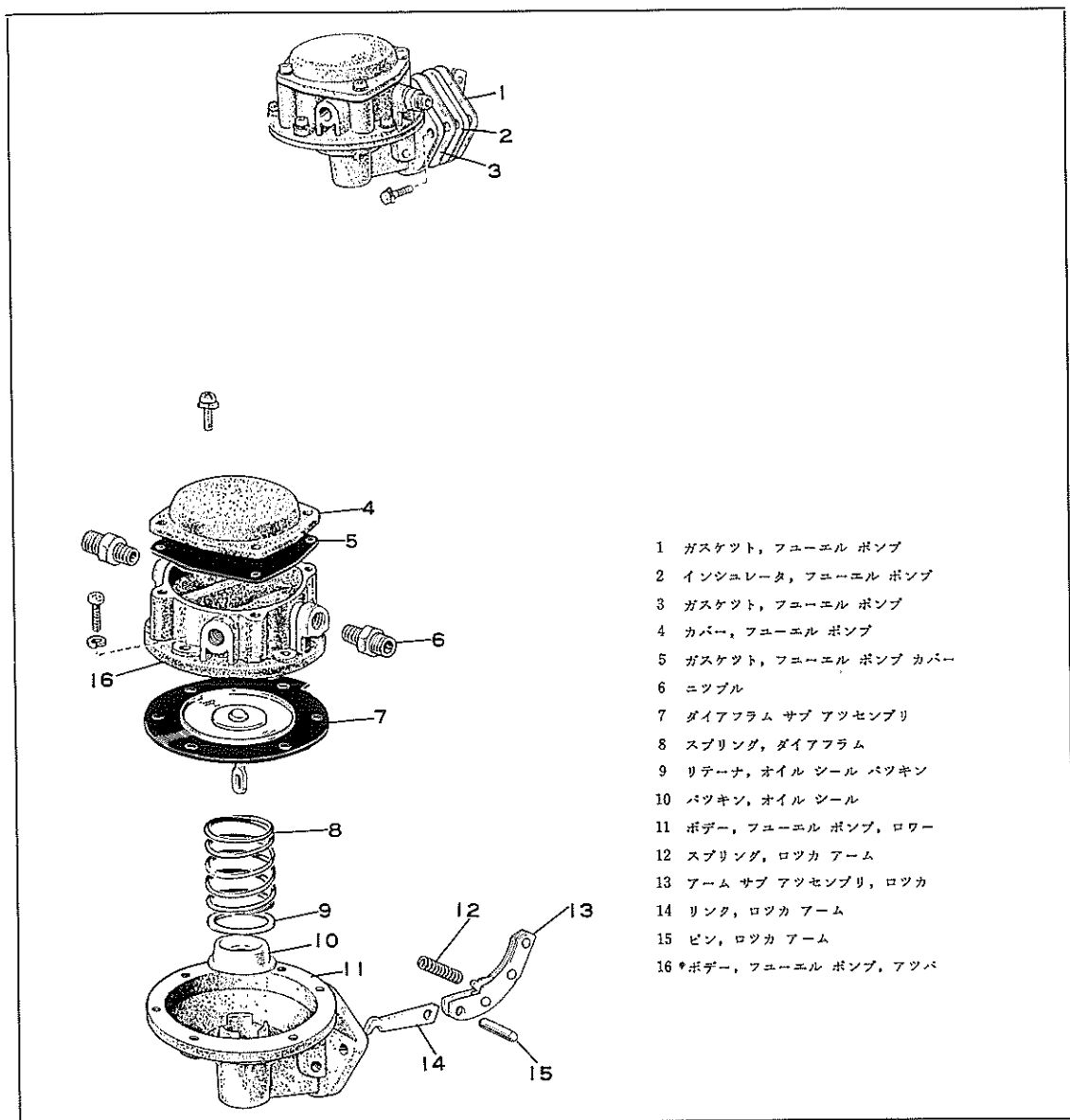
仕 様

第3-1表 フューエル ポンプ仕様

エンジン型式	6 R, 18R系	M
型 式	ダイヤフラム式	ダイヤフラム式
吐出量 (cc/min)	1500以上(カムシャフト回転 2500 rpm)	900以上(カムシャフト回転 4000 rpm)
吐出圧 (kg/cm ²)	0.20~0.30	0.24~0.32 (リターン開放時)
吸入圧 (mmHg)	- 300	- 300

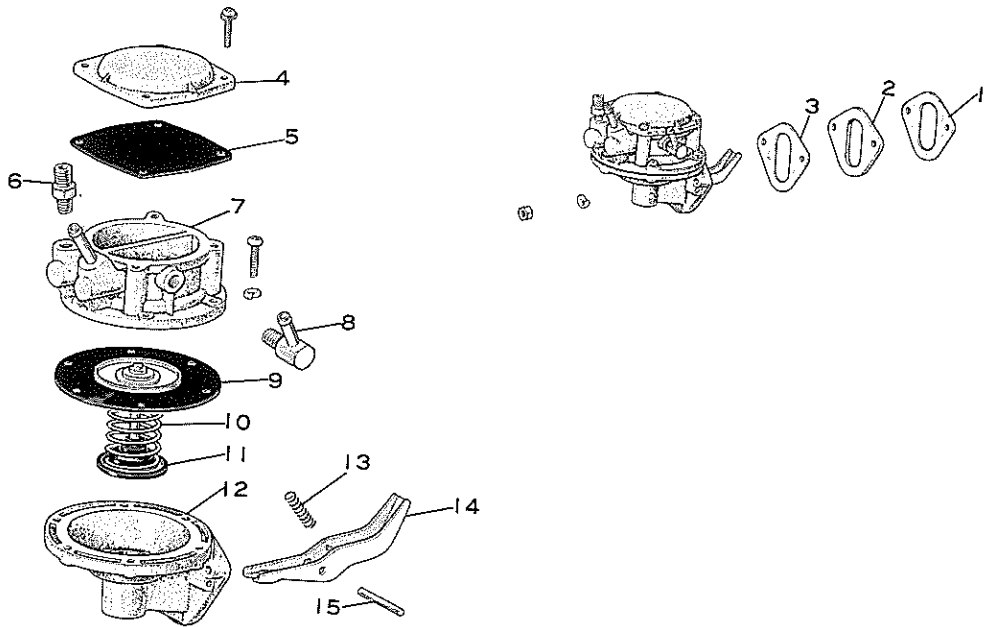
3

構成部品



第3-5図 フューエル ポンプ構成部品 (6R, 18R系)

S1456



- | | | | |
|---|----------------------|----|--------------------|
| 1 | ガスケット, フューエル ポンプ | 9 | ダイヤフラム サブ アッセンブリ |
| 2 | インシレータ, フューエル ポンプ | 10 | スプリング, ダイヤフラム |
| 3 | ガスケット, フューエル ポンプ | 11 | リテーナ, オイル シール パツキン |
| 4 | カバー, フューエル ポンプ | 12 | ボデー, フューエル ポンプ, ロー |
| 5 | ガスケット, フューエル ポンプ カバー | 13 | スプリング, ロツカ アーム |
| 6 | ユニオン | 14 | アーム, ロツカ |
| 7 | ボデー, フューエル ポンプ, アツバ | 15 | ピン, ロツカ アーム |
| 8 | ユニオン | | |

第3-6図 フューエル ポンプ構成部品 (M)

S1457

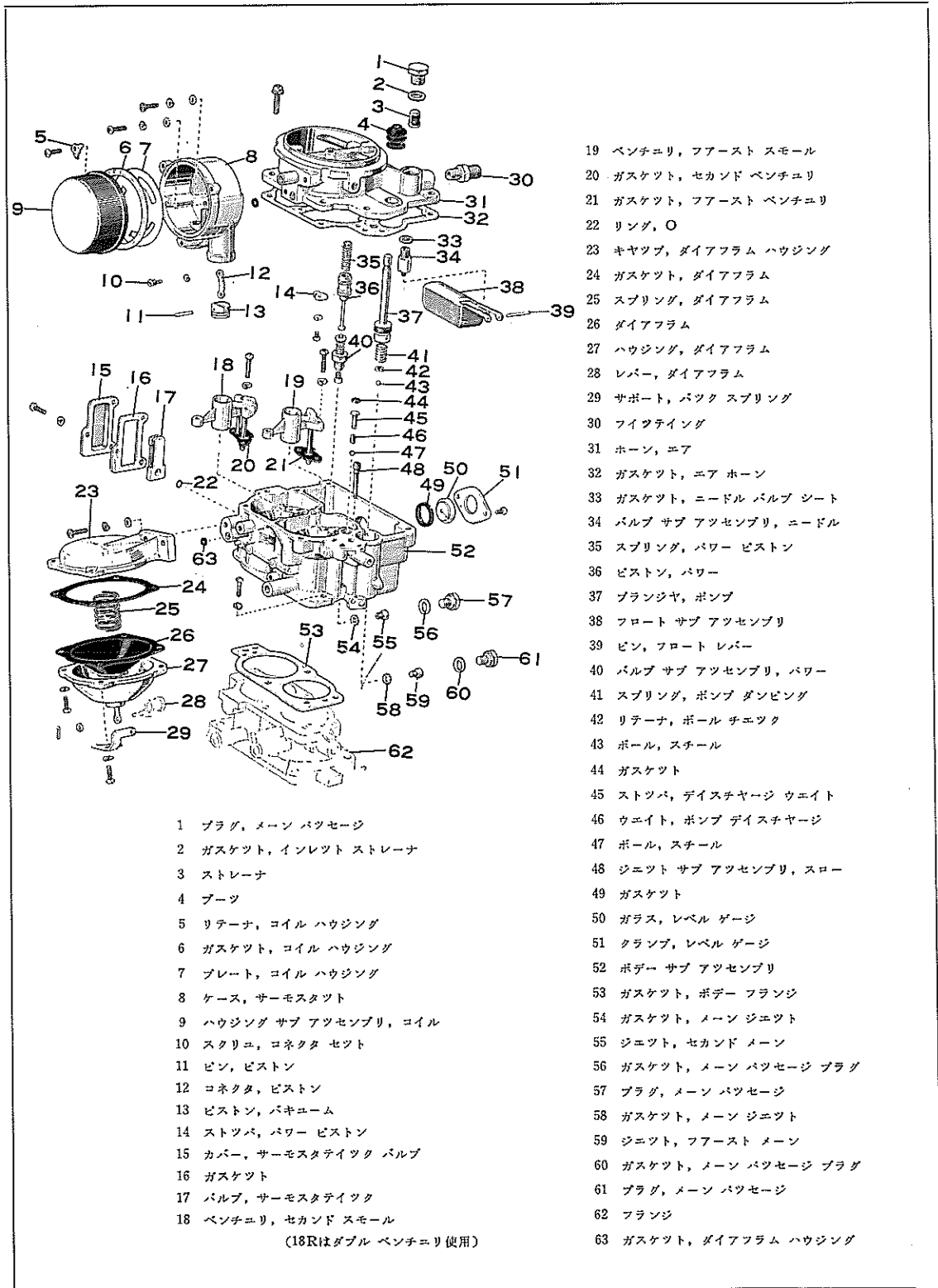
6R, 18R, Mエンジン用キャブレタ

仕 様

第3-2表 キャブレタ仕様

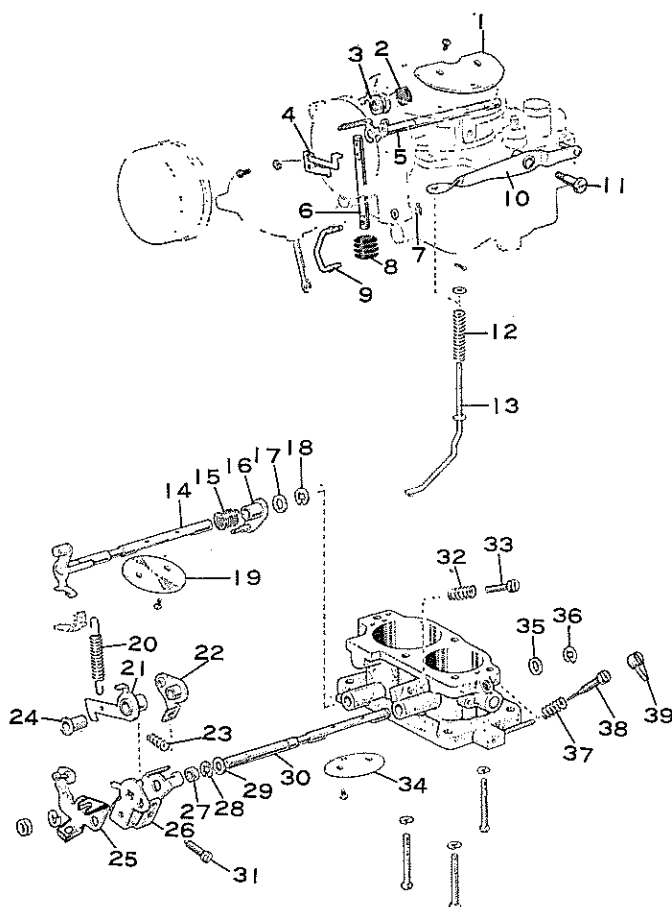
エ ン ジ ン 型 式		6 R	18R	M	
ベン チ ユ リ 関 係	エア ホーン外径 (mm)	63	72	←	
	ラーシ ベンチユリ径 (mm)	フ ァ ー ス ト	23	←	←
		セ カ ン ド	28	29	←
	スモール ベンチユリ径 (大×小) (mm)	フ ァ ー ス ト	8	9	7.0×14.5
セ カ ン ド		9	7.0×15.5	7.0×15.6	
スロットル ボア径 (mm)	フ ァ ー ス ト	30	34	35	
	セ カ ン ド	34	36	35	
ジ エ ツ ト 関 係	メーン ジェット径 (mm)	フ ァ ー ス ト	1.05	1.13	1.01
		セ カ ン ド	1.62	1.68	1.71
	スロー ジェット径 (mm)	フ ァ ー ス ト	0.50	0.55	0.48
		セ カ ン ド	0.65	0.85	0.65
	パワー ジェット径 (mm)	0.5	0.6	0.47	
	ポンプ ジェット径 (mm)	0.5	←	0.55	
	エコノマイザ ジェット径 (mm)	1.0	0.9	0.975	
	メーン エア ブリード径 (mm)	フ ァ ー ス ト	0.5	←	0.5 0.525
セ カ ン ド		0.5	←	←	
スロー エア ブリード径 (mm)	フ ァ ー ス ト	0.80 1.3	0.85 1.30	0.80 1.30	
セ カ ン ド	0.5	←	0.7		
パワー ピストン作用バキューム (mmHg)		130	←	100	
フューエル レベル (ボデー上面から) (mm)		20	22	20	
フロート 調整値	上昇時 (エア ホーン下面から) (mm)	約 3.5	約 5.0	約 10	
	下降時 (フロート リップすき間)(mm)	0.9	1.0	1.0	
フ ァ ー ス ト ス ロ ッ ト ル バ ル ブ	全 閉 角 度 (度)	7	9	←	
	セコタッチ (全閉角度から) (度)	50	←	55	
	全 開 角 度	90	←	←	
セ カ ン ド ス ロ ッ ト ル バ ル ブ	全 閉 角 度 (度)	20	←	←	
	全 開 角 度 (度)	90	←	77	
キック アップ	ファースト スロットル バルブ55° (全閉角度から)以上のときセカンド スロットル バルブとボデーのすき 間(Mは60°以上)	約 0.2	←	約 0.6	
ファースト アイドル	チョーク バルブ全閉時のスロットル バルブ角度 (全閉角度から)	13	12	14	
アンローダ	スロットル バルブ全開時のチョーク バルブ開度(度)	27	←	20	
アイドル アジャステイング スクリュー セット		全閉から 約2回転戻し	全閉から 約2½回転戻し	全閉から 約2¼回転戻し	
オートマティック チョーク バイメタル セット		25°C	25°C	30°C	
サーモスタティック バルブ作動温度 (°C)		60~75	←	65~80	
ダ ッ シ ュ ポ ッ ト		—	—	ファースト ア イドル カム 3 段目 から作動開始しス ロットル バルブ 全閉まで3~4秒で アイドル回転にな ること。(車上)	

構成部品



第3-7図 キャブレタ構成部品(6 R, 18 R)

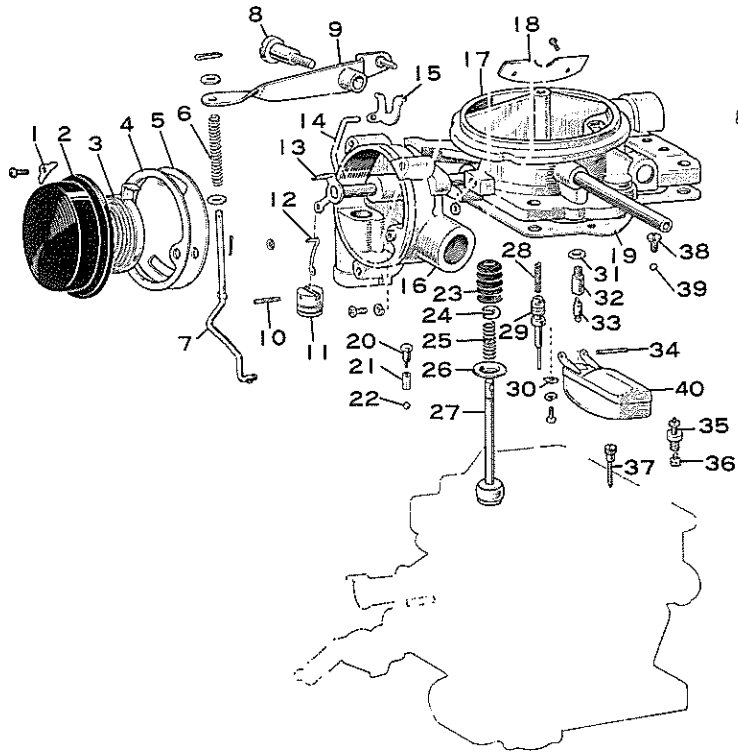
S1458



- | | | | |
|----|----------------------|----|---------------------------|
| 1 | バルブ, チョーク | 21 | レバー, セカンド キック |
| 2 | スプリング, ファースト アイドル カム | 22 | レバー, ファースト アイドル アジャスティング |
| 3 | カム, ファースト アイドル | 23 | スプリング, ファースト アイドル アジャスト |
| 4 | フロワ, ファースト アイドル カム | 24 | カラー |
| 5 | シャフト, チョーク | 25 | レバー, ファースト スロットル |
| 6 | ロッド, スライディング | 26 | アーム, ファースト スロットル シャフト |
| 7 | リング, スナップ | 27 | カラー |
| 8 | ブーツ | 28 | リング, リテーナ |
| 9 | リンク, コネクティング | 29 | シム, ファースト スロットル シャフト |
| 10 | レバー, ポンプ | 30 | シャフト, ファースト スロットル |
| 11 | スクリュ, ポンプ アーム セット | 31 | スクリュ, ファースト アイドル アジャスティング |
| 12 | スプリング, ポンプ | 32 | スプリング |
| 13 | リンク, ポンプ コネクティング | 33 | スクリュ |
| 14 | シャフト, セカンド スロットル | 34 | バルブ ファースト スロットル |
| 15 | スプリング, ダイアフラム リリーフ | 35 | シム ファースト スロットル シャフト |
| 16 | レバー, ダイアフラム リリーフ | 36 | リング, リテーナ |
| 17 | シム, セカンド スロットル | 37 | スプリング, アイドル アジャスティング |
| 18 | リング, リテーナ | 38 | スクリュ, アイドル アジャスティング |
| 19 | バルブ, セカンド スロットル | 39 | キヤツプ, アイドル リミット |
| 20 | スプリング, バック | | |

第3-8図 キャブレタ構成部品(6R, 18R)

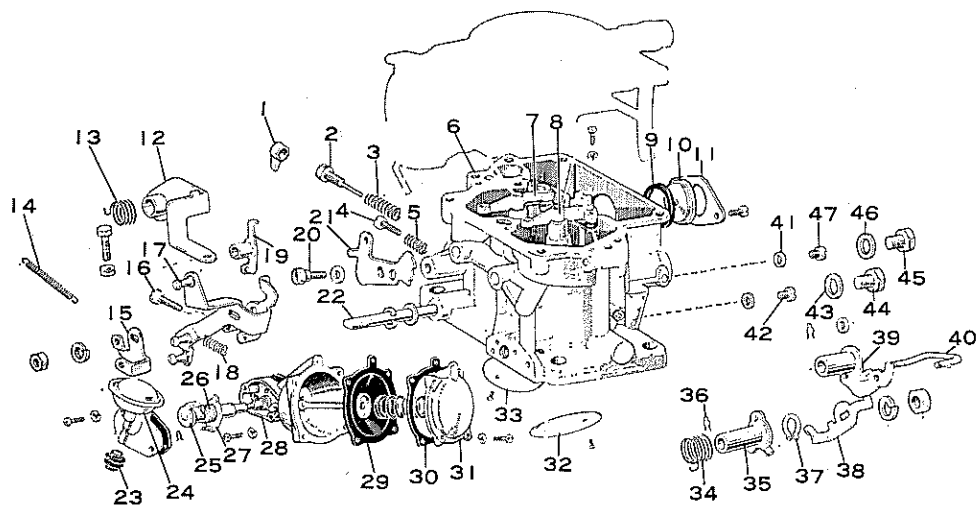
S1459



- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| 1 リテナー, コイル ハウジング | 21 ウェイト, ディスチャージ |
| 2 ハウジング, コイル | 22 ボール, スチール |
| 3 バイメタル, サーモスタティック | 23 プーツ |
| 4 ガasket, コイル ハウジング | 24 リング, リテナー |
| 5 プレート, コイル ハウジング | 25 スプリング, ポンプ ダンピング |
| 6 スプリング, ポンプ コネクティング | 26 リテナー, ポンプ スプリング |
| 7 リンク, ポンプ コネクティング | 27 ブラジヤ, ポンプ |
| 8 スクリュー, ポンプ レバー リンク | 28 スプリング, パワー ピストン |
| 9 レバー, ポンプ | 29 ピストン, パワー |
| 10 ビン, バキユーム ピストン | 30 ストツバ, パワー ピストン |
| 11 ピストン, バキユーム | 31 ガasket, ニードル バルブ シート |
| 12 ロッド, バキユーム ピストン コネクティング | 32 シート, ニードル バルブ |
| 13 シヤフト, チョーク | 33 バルブ, ニードル |
| 14 リンク, チョーク レバー | 34 ビン, フロート レバー |
| 15 レバー, ファースト アイドル カム | 35 バルブ, パワー |
| 16 ケース, サーモスタティック | 36 ジェット, パワー |
| 17 ホーン, エア | 37 ジェット, セカンド スロー |
| 18 バルブ, チョーク | 38 プラグ, ナット |
| 19 ガasket, エア ホーン | 39 ボール, スチール |
| 20 ストツバ, ディスチャージ ウェイト | 40 フロート |

第3-9図 キャブレタ構成部品(M)

S1460



- | | | | |
|----|-------------------------------|----|-----------------------|
| 1 | キャップ, アイドル アジャスティング | 24 | ダツシユ ポツト |
| 2 | スクリユ, アイドル アジャスティング | 25 | シヤフト, セカンド スロツトル |
| 3 | スプリング, アイドル アジャスティング スクリユ | 26 | スプリング, ダイアフラム リリーフ |
| 4 | スクリユ, スロツトル アジャスティング | 27 | レバー, ダイアフラム リリーフ |
| 5 | スプリング, スロツトル アジャスティング
スクリユ | 28 | ハウジング, ダイアフラム |
| 6 | ボデー, キャブレタ | 29 | ダイアフラム |
| 7 | ベンチユリ, ファースト スモール | 30 | ガスケット, ダイアフラム |
| 8 | ベンチユリ, セカンド スモール | 31 | キャップ, ダイアフラム ハウジング |
| 9 | ガスケット, レベル ゲージ | 32 | バルブ, セカンド スロツトル |
| 10 | ガラス, レベル ゲージ | 33 | バルブ, ファースト, スロツトル |
| 11 | クランプ, レベル ゲージ | 34 | スプリング, セカンド スロツトル バツク |
| 12 | レバー | 35 | レバー, セカンド キツク |
| 13 | スプリング | 36 | リング, スナツプ |
| 14 | スプリング, テンション | 37 | リング, リテーナ |
| 15 | レバー | 38 | アーム, セカンド キツク |
| 16 | スクリユ, ファースト アイドル アジャスティング | 39 | レバー, ファースト キツク |
| 17 | レバー, ファースト スロツトル | 40 | リンク, コネクティング |
| 18 | スプリング, ファースト アイドル アジャスト | 41 | ガスケット, メーン ジェツト |
| 19 | レバー, ファースト アイドル アジャスティング | 42 | ジェツト, セカンド メーン |
| 20 | スクリユ, ファースト アイドル カム セツト | 43 | ガスケット, メーン バツセージ |
| 21 | カム, ファースト アイドル | 44 | ブラヅ, メーン バツセージ |
| 22 | シヤフト, ファースト スロツトル | 45 | ブラヅ, メーン バツセージ |
| 23 | ブーツ | 46 | ガスケット, メーン バツセージ |
| | | 47 | ジェツト, ファースト メーン |

第3-10図 キャブレタ構成部品 (M)

S1461

取りはずし

- 1 エア クリーナを取りはずす。
- 2 ホース(1)を取りはずす。
- 3 アウトレット パイプ(2)を取りはずす。
- 4 ホース(3)を取りはずす。
- 5 フューエル パイプ(4)を取りはずす。
- 6 アクセルレータ トルク ロッド(5)を取りはずし、キャブレタ取り付けナット(6)を取りキャブレタ アッセンブリを取りはずす。

注

- 1 トヨグライド付き車はコネクティング ロッドを取りはずすこと。
- 2 キャブレタ取りはずし後、インテーク マニホールド内に異物がはいらないようにウエス等でおおいをすること。

分解, 点検, 組み付け

各車共通編 第4章「フューエル」のキャブレタの項参照。

取り付け

取りはずし作業の逆に行なう。

調 整

各車共通編 第1章「エンジン調整」の項参照。

アイドル回転数

第3-3表 エンジン アイドル回転数

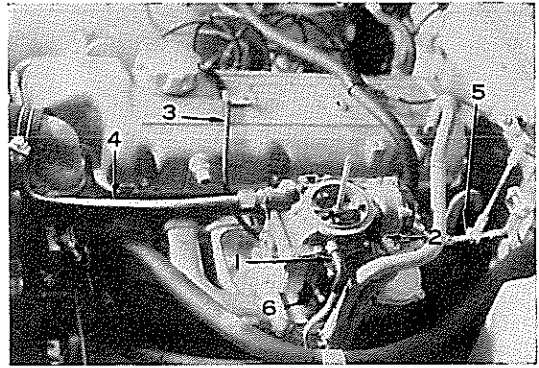
	マニュアル トラン ミッション (rpm)	トヨグライドD レンジ (rpm)
6 R	600	←
18R	600	←
M	600	←

CO濃度点検

CO濃度調整値 4.5 %以下

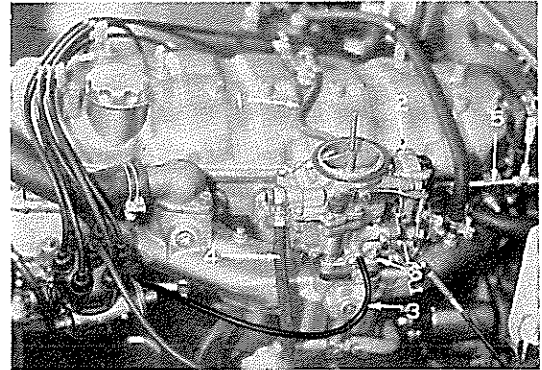
注

- 1 キャブレタのサーモスタティック バルブは閉じていること。
- 2 測定前に必ずレーシングを行なうこと。
約2000回転で 30~60秒
- 3 測定はレーシングした後1~3分の間に行なうこと。
- 4 アイドルCO値がリミッタ キャップの可動範囲外の場合はリミッタ キャップをノーズ プライヤなどで破壊してははずし、調整を行なう。取り付けの際は熱湯であらかじめ熱し、手で右図の位置に取り付ける。



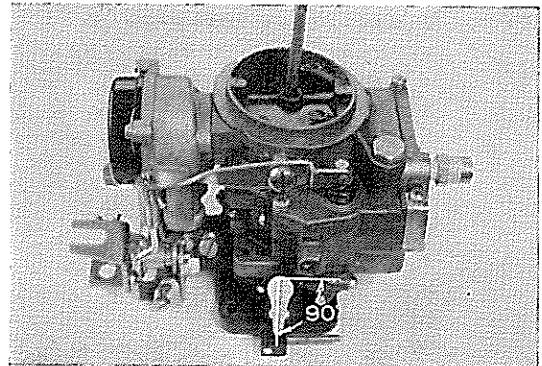
第3-11図 キャブレタ取りはずし(6 R)

B9938



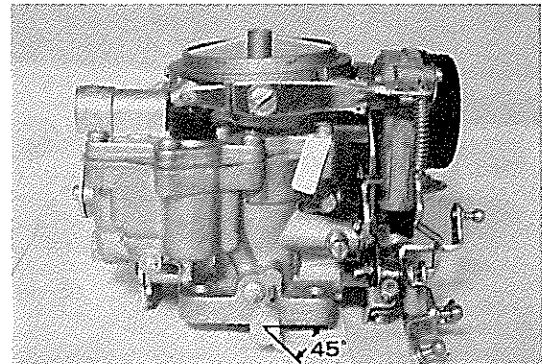
第3-12図 キャブレタ取りはずし(M)

B9939



第3-13図 アイドル リミッタ キャップ
取り付け位置 (6R, 18R)

B9940

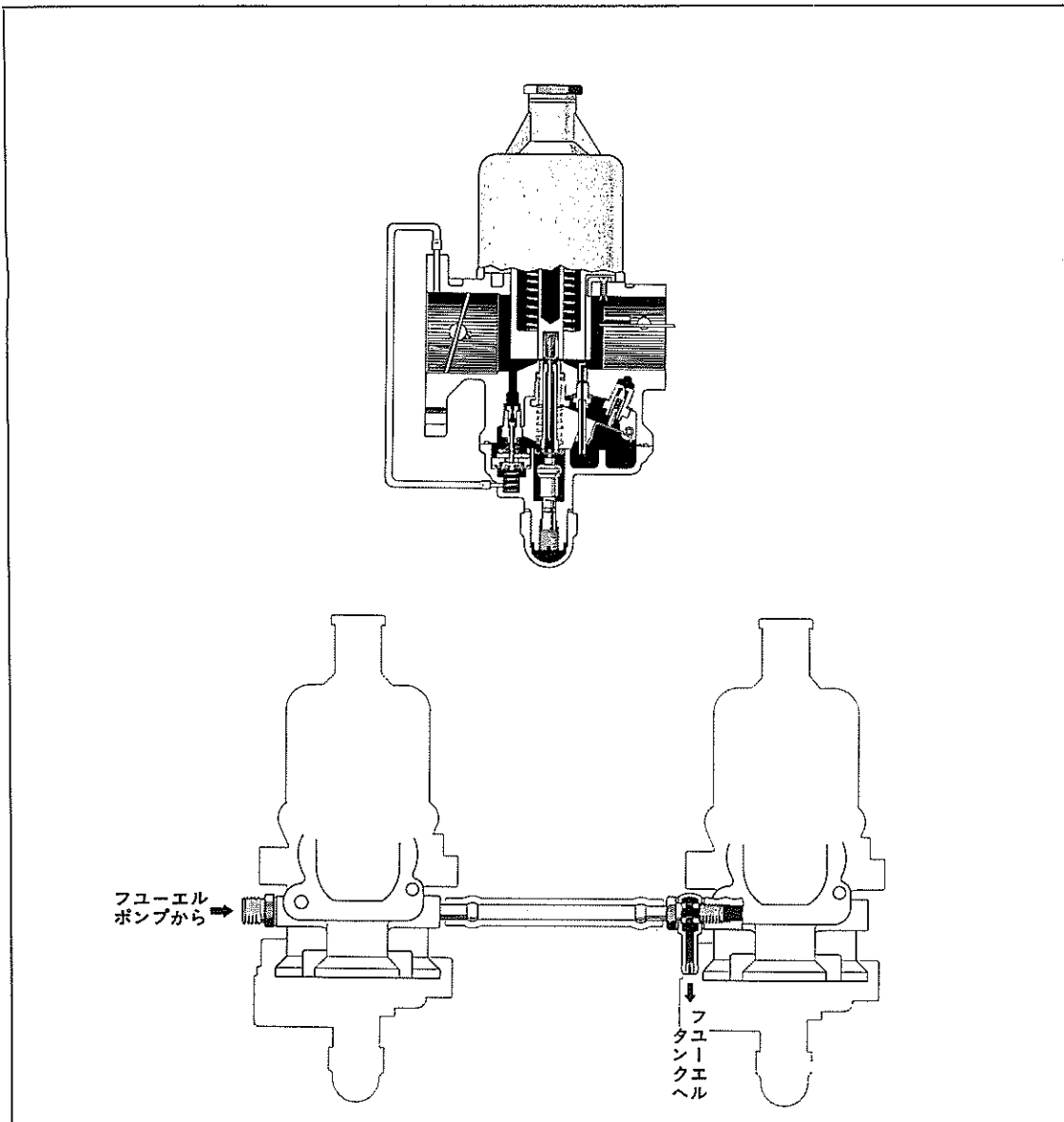


第3-14図 アイドル リミッタ キャップ
取り付け位置 (M)

B9941

18R-Bエンジン用 キャブレタ

概 説



第3-15図 SUキャブレタ断面図

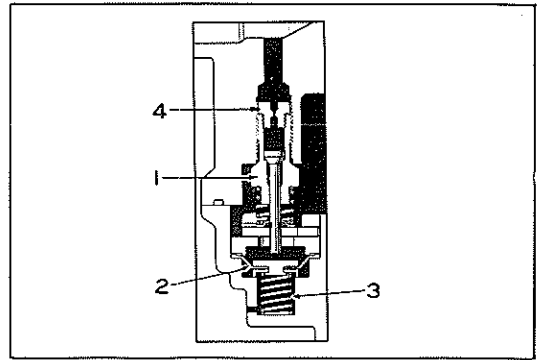
S1098 S1097

18R-B エンジン用 キャブレタにはフューエルリターン装置を採用し、この装置はフューエルポンプから圧送された燃料が No. 2 キャブレタの入口部分から分かれ、フューエルタンクに戻されるもので、長時間のアイドル回転状態、苛酷な使用条件等によりエンジンルーム内のフュー

エルポンプ、キャブレタ、燃料配管等は加熱されますが、フューエルリターン装置の採用により循環している燃料に冷却されベーパーロックおよびパーコレーション等の不具合を防止します。

パワー系統

パワー系統は、加速性能を向上させるためにフロート室内にパワーバルブ(1)が設けられています。その作動は部分負荷すなわち、スロットルバルブの開度が小さい場合にはマニホールド内の負圧によりダイヤフラム(2)が引っぱられているため、パワーバルブ(1)は閉じた状態にあります。スロットルバルブが開くとマニホールド内の負圧が弱くなり、ダイヤフラムはスプリング(3)に押し戻れるため、パワーバルブ(1)が開き燃料がパワージェット(4)を通り流出し出力混合気を作られます。

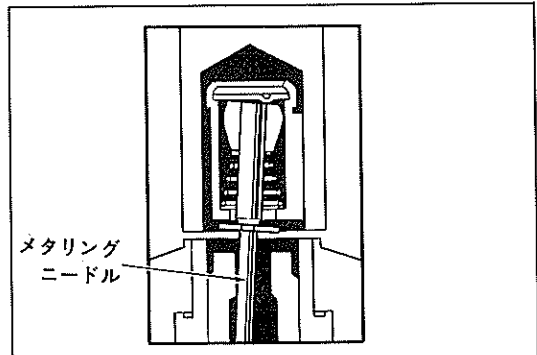


第3-16図 パワー系統

S1098

揺動式メタリング ニードル

メタリングニードルは揺動式になっており、これは自由状態において3°傾くようになっていますので取り付け状態においてはメインジェットのスロットル側に接触しています。そのため位置の変動による燃料流量の変化がなくなると同時にメインジェットに対するニードルのセンタリングが良好となっています。



第3-17図 揺動式ニードル

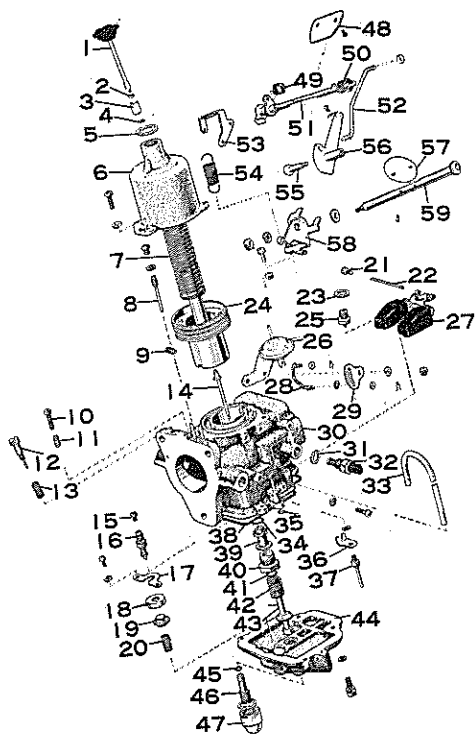
S1098

仕 様

第3-4表 キャブレタ 仕様

キャブレタ アッセンブリ	全 高 長	242 mm 124 mm (チョークバルブを含む)
スロットル ボア径		40mm
サクシヨン ピストン径		大 66mm 小 40mm
アンチ ショック ピン高さ		1.1~1.2 mm
メイン ジェット径		2.46 mm
サーモスタット作動リフト量		2.5mm/-20°C~80°C
スロー ジェット径		0.4 mm
スロー エア ブリード径		2.0 mm
スタータ ジェット径		1.2 mm
スタータ ノズル径		1.8 mm
バキューム ポート径		1 mm
パワー ジェット径		0.4 mm
パワー クツシヨン ジェット径		0.55 mm
ニードル シート径		1.6 mm
フューエル リターン ジェット径		1.5 mm

構成部品



- 1 ダンパ
- 2 バルブ, ダンパ
- 3 ピストン, ダンパ
- 4 リング, リテーナ
- 5 ガasket, ダンパ
- 6 チヤンバ, サクシヨウ
- 7 スプリング, サクシヨウ チヤンバ ピストン
- 8 ジェット, スロー
- 9 スクリュ, セツト
- 10 スクリュ, スロットル アジャスタイング
- 11 スプリング, アイドル アジャスタイング スクリュ
- 12 スクリュ, アイドル アジャスタイング
- 13 スプリング, アイドル アジャスタイング スクリュ
- 14 ニードル, メタリング
- 15 ジェット, パワー
- 16 バルブ, パワー
- 17 ストツバ
- 18 カバー, ダイアフラム アツバ

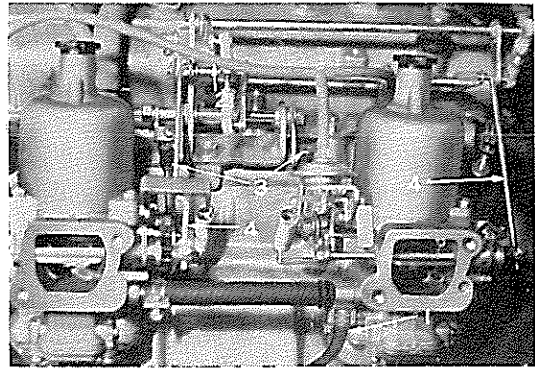
- 19 ダイアフラム
- 20 スプリング, ダイアフラム
- 21 プラグ, ポンプ ジェット
- 22 ピン, フロート レバー
- 23 ガasket, ニードル バルブ シート
- 24 ピストン, サクシヨウ チヤンバ
- 25 バルブ サブ アツセンブリ, ニードル
- 26 オープナ サブ アツセンブリ, チョーク
- 27 フロート サブ アツセンブリ
- 28 コネクタ, チョーク オープナ
- 29 アーム, チョーク
- 30 ボデー, キャブレタ
- 31 ガasket, インレット ストレーナ
- 32 ストレーナ
- 33 パイプ, コネクタイング
- 34 リング, O
- 35 リング, O
- 36 ストツバ
- 37 ジェット, スタータ
- 38 ガasket, ボウル
- 39 ガイド, メーン ジェット
- 40 ナット, セツト
- 41 リング, O
- 42 スプリング
- 43 ジェット, メーン
- 44 カバー, ボウル
- 45 リング, O
- 46 スクリュ, アジャスタイング
- 47 ナット
- 48 バルブ, チョーク
- 49 スプリング, チョーク バルブ リリフ
- 50 スプリング, チョーク バツク
- 51 シヤフト, チョーク
- 52 コネクタ, ファースト アイドル アジャスト レバー
- 53 サポート, バツク スプリング
- 54 スプリング, バツク
- 55 スクリュ
- 56 レバー, ファースト アイドル アジャスタイング
- 57 バルブ, スロットル
- 58 レバー, スロットル
- 59 シヤフト, スロットル

第3-18図 キャブレタ構成部品 (18R-Bエンジン用)

S1462

取りはずし

- 1 エア クリーナおよびフューエル リターン
ホース(1)をはずす。
- 2 ホース(2), バキューム ホースを取りはずす。
- 3 ロッド(3), (4), フューエル パイプを取りはずす。
- 4 キャブレタ 取り付け用ナットを取りはずし,
キャブレタ アッセンブリを取りはずす。



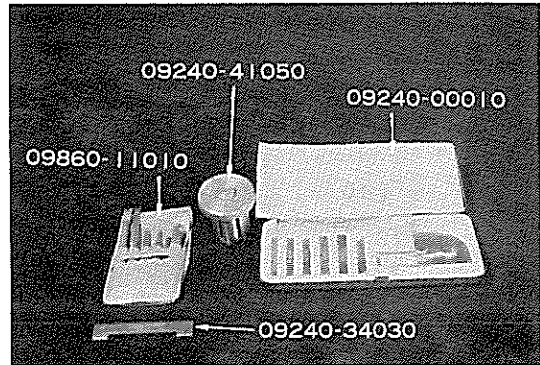
第3-19図 取りはずし

B9964

分 解

注

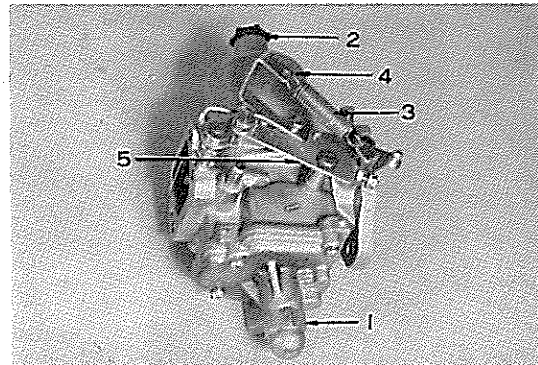
キャブレタ分解, 組み付け作業には,
 S S T (09860-11010)
 S S T (09240-00010)
 S S T (09240-41050)
 S S T (09240-34030) を使用すること。



第3-20図 S S T

B9943

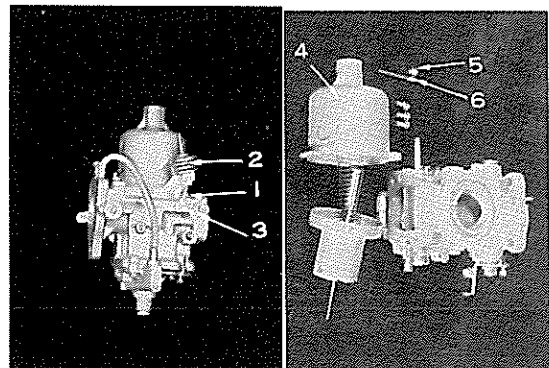
- 1 ナット(1)を取りはずす。
- 2 ダンパ(2)を取り, オイルを抜き取る。
- 3 スプリング(3)を取り, サポート(4)を取りはずす。
- 4 レバー(5)を取りはずす。



第3-21図 ダンパ取りはずし

B9944

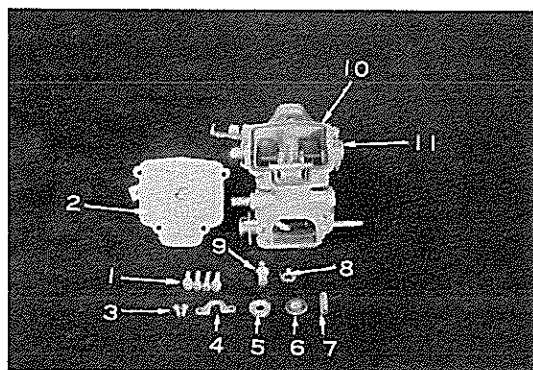
- 5 コネクタ(1)およびオープナ(2)を取り, アーム
(3)を取りはずす。
- 6 サクシヨン チャンバ(4)を取りはずし, ピス
トンを取りはずす。プラグ(5)をはずし, スロ
ージェット(6)を取りはずす。



第3-22図 オープナ, アーム取りはずし

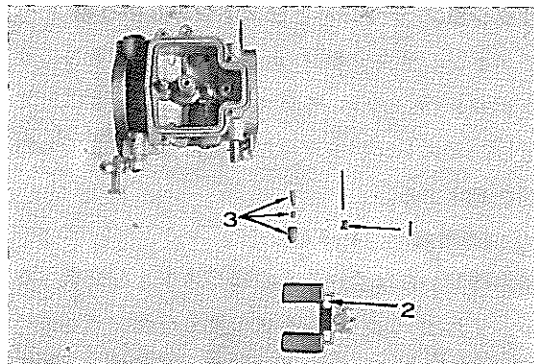
B9945 B9952

- 7 スクリュ(1)を取りカバー(2)を取りはずす。
- 8 スクリュ(3)を取り、ストツバ(4)、カバー(5)、ダイヤフラム(6)、スプリング(7)を取りはずす。
- 9 リテーナ(8)を取り、エレメント(9)を取りはずす。



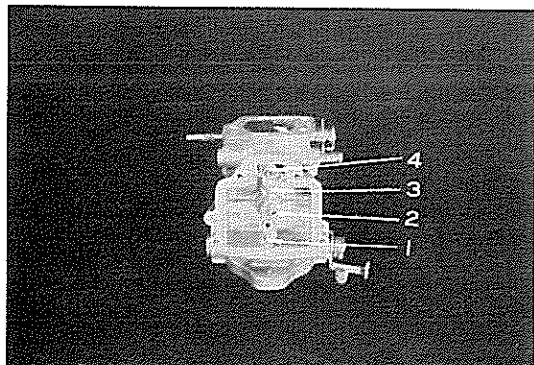
第3-23図 サーマー エレメント, ダイアフラム 取りはずし B9946

- 10 プラグ(1)を取りピンを抜き取る。
- 11 フロート(2)を取り、ニードル バルブ(3)を取りはずす。



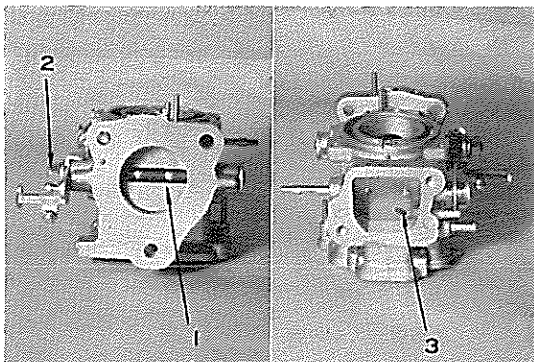
第3-24図 フロート取りはずし B9948

- 12 パワー バルブ(1)、スタータ ジェット(3)を取りはずす。
- 13 メーン ジェットおよびスプリングを抜き取り、セット ナット(2)をゆるめ、メーン ジェット ガイドを取りはずす。
- 14 バルブ シート(4)を取りはずす。



第3-25図 フロート室内取りはずし B9948

- 15 スクリュ (1)を取り、スロットル バルブを取りはずす。
- 16 ナット(2)を取りシャフトを抜き取る。
- 17 スクリュ(3)を取りはずし、シャフトを抜き取る。



第3-26図 スロットル シャフト, チョーク シャフト取りはずし B9949 B9950

点 検

分解部分を洗浄後、下記項目について点検し、不良の場合は修正または交換する。

フロート室

- 1 フロート レバー変形、レバー ピン穴の摩耗
- 2 ニードル バルブ、ニードル シートとの当たりの良否

サクシヨン チャンバとピストンのしゅう動

ピストンのサクシヨン ホールにプラグをしてサクシヨン チャンバとピストンを同じ高さにして放し、ピストンがチャンバの底に達するまでの時間を測定する。

基準時間 4~8 秒

基準時間からはずれるものはピストンを交換するか、または リング みぞ状の部分をサンドペーパー (# 200) にエンジン オイルをつけてすり、修正する。

注

- 1 ダンパ部の穴はふきがないこと。
- 2 各しゅう動面はガソリン等で洗浄し、油等のついていない状態で測定すること。

ダイヤフラム点検

バキューム通路から口でふき、ダイヤフラム部から漏れないことを確認すること。

注

ダイヤフラムが破損するのでエア圧力は $1\text{kg}/\text{cm}^2$ 以上にしないこと。

調 整

フロート レベル

- 1 上昇位置

キャブレタを反対方向にし、ボデー下面からフロートまでの寸法を測定する。

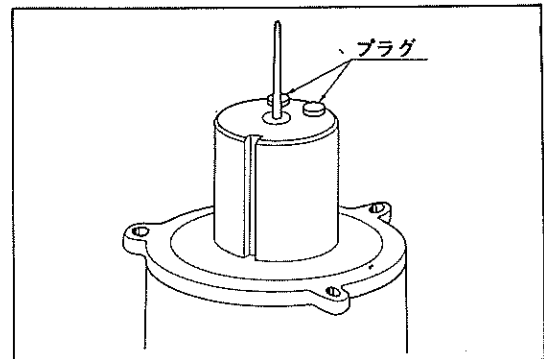
基準値 0 mm (調整は(A)部で行なう)

ボデー

- 1 ボデーのき裂、取り付け面の傷、ネジ部の損傷、シャフトかん合部の摩耗
- 2 アイドル アジャステイング スクリュ先端の当たり面、ネジ部の損傷、スプリング衰損および変形

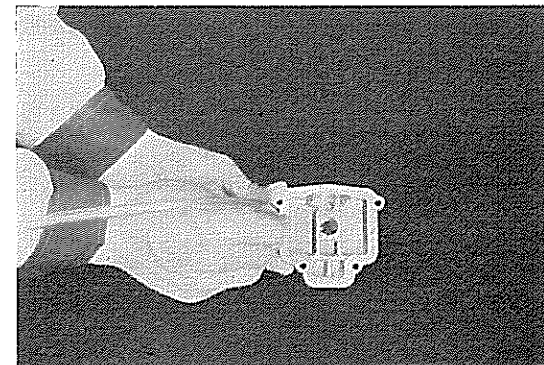
アンチ ショック ピンとび出し高さ

1.1~1.2 mm



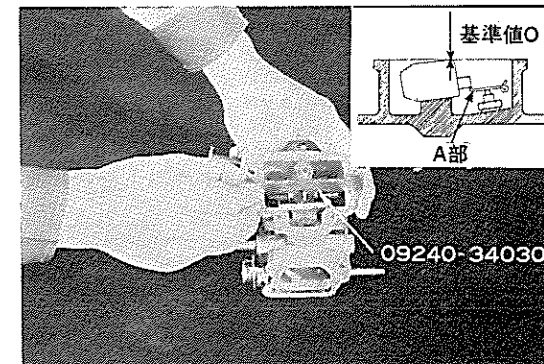
第3-27図 ピストンのしゅう動点検

G0593



第3-28図 ダイアフラム点検

B9951



第3-29図 上昇位置測定

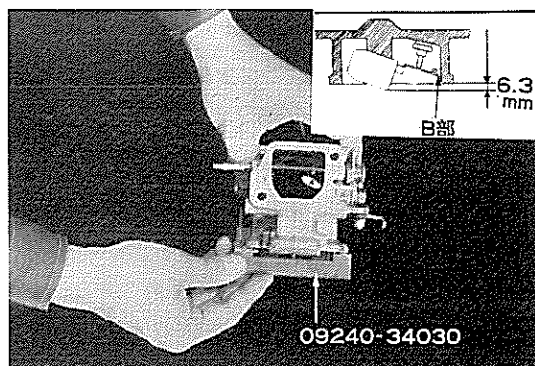
B9953 G8789

2 下降位置

フロートの自重によりフロートがボデー下面から突き出る寸法を測定する。

基準値 6.3 mm

(調整はB部を曲げて行なう)



第3-30図 下降位置

B9954 G8790

メイン ジェットの高さ調整

サーモ エレメントは温度によつてメイン ジェットの高さを自動調節する働きをする。したがつてメイン ジェットの高さを調整する場合はその時のキャブレタ温度に合わせて調整する必要がある。

- 1 メイン ジェットのブリッジ面からの下がり量(Hmm)とキャブレタ温度(t)とは次式の関係がある。

$$H\text{mm} = 3.6 - 0.025 t$$

測定して基準値にない場合はフロート ボウル カバー下部のナットをはずし、メイン ジェット高さ調整ネジで調整する。

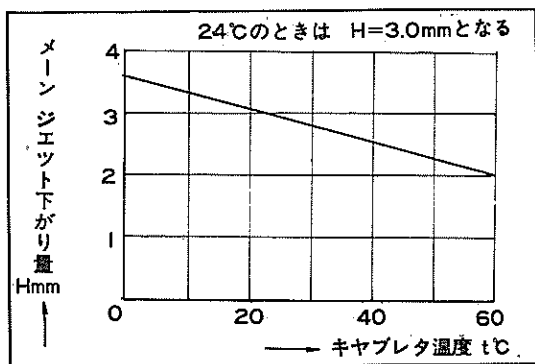
ファースト アイドル調整

- 1 チョーク バルブ全開、スロットル バルブ全閉時ファースト アイドル カム(1)のマークとファースト アイドル アジャスト スクリュの中心線とが合致するようにコネクタ(2)を曲げて調整すること。
- 2 チョーク バルブ全開、スロットル バルブ全閉時カム(1)とスクリュ(3)の頭部とのすき間を調整する。

基準値 0~0.15 mm

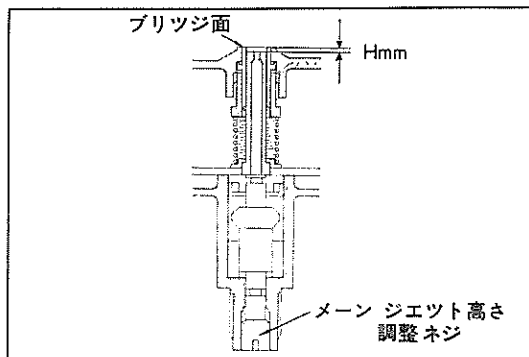
注

- 1 チョーク バルブ全閉時、スロットル バルブが約5°開く。
- 2 調整後スロットル バルブを閉じた時、全閉となることを確認する。
- 3 ナット固定時に調整が狂わないようにすること。



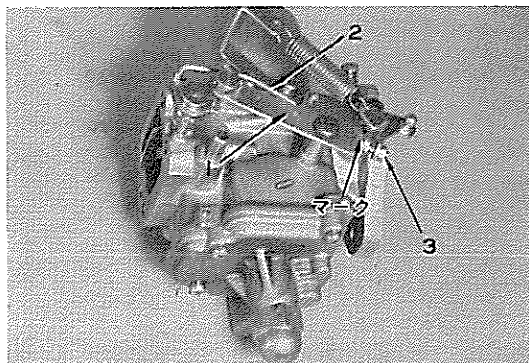
第3-31図 メイン ジェット調整表

G8792



第3-32図 メイン ジェット調整

G8791



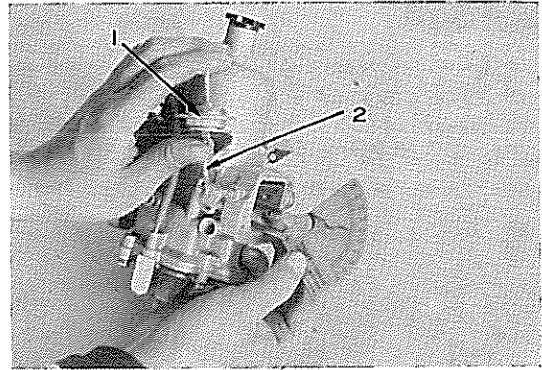
第3-33図 ファースト アイドル調整

B9944

チョーク オープナ引き角調整

ファースト アイドル レバーを一杯作動させた状態で (チョーク バルブ全閉) チョーク オープナ (1) を指でいつばいに作用させたとき、チョーク バルブがわずかに開くようリンク (2) を曲げて調整すること。

バルブ開度	36°30'~38°30'
作用圧	140~160 mmHg



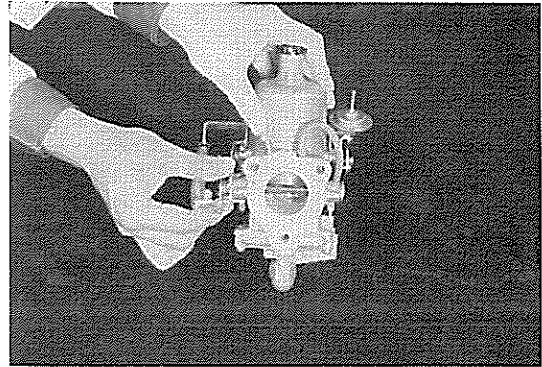
第3-34図 チョーク オープナ調整

C0578

スロットル バルブ全開角度

基準値 90°

調整はレバーのストツパを曲げて調整する。

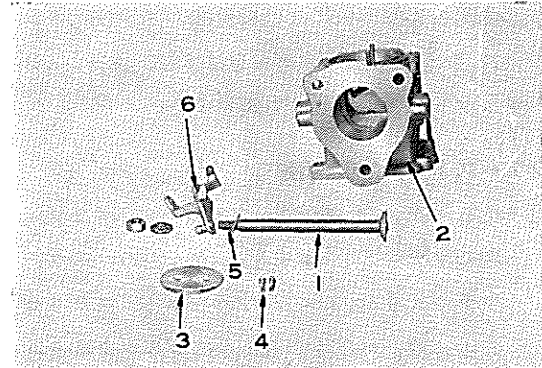


第3-35図 スロットル全開点検

B9955

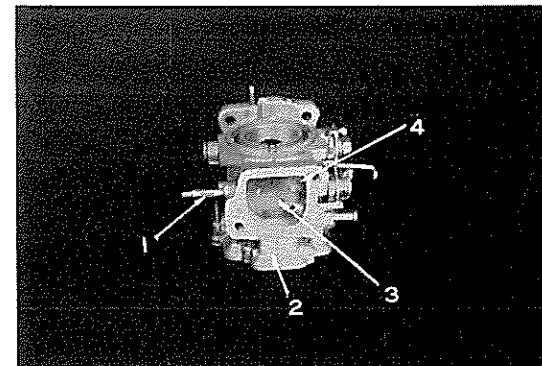
組み付け

- スロットル バルブを組み付ける。
 - シャフト(1)をボデー(2)に組み込み、バルブ(3)を組み付け、スクリュ(4)をかきめる。
 - シム(5)、レバー(6)、スプリング ワッシャ、ナットの順に取り付ける。
- チョーク バルブを組み付ける。
 - シャフト(1)をボデー(2)に組み込み、バルブ(3)を組み付け、スクリュ(4)をかきめる。
 - スプリングをアームに引つかける。



第3-36図 スロットル バルブ組み付け

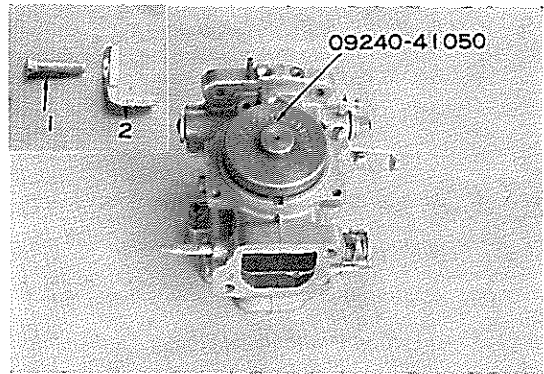
C0579



第3-37図 チョーク バルブ組み付け

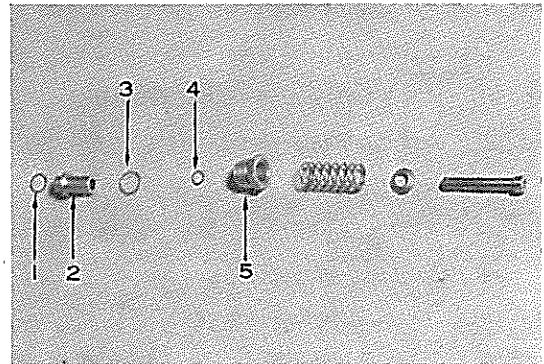
B9956

- 3 メーン ジェットを組み付ける。
- (1) スクリュ(1)のロックをとき、ガイド(2)を取りはずす。
 - (2) SST [09240-41050] を入れナットを締め込み SST をロックする。



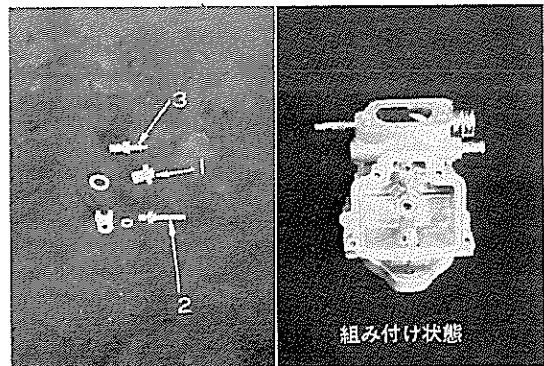
第3-38図 メーン ジェット組み付け C0580 B9156

- (3) ボデーを反転し O リング (1), (4) を取り付けガイド(2)を取り付ける。
- (4) ガasket(3)を介しナット(5)を締め付ける。



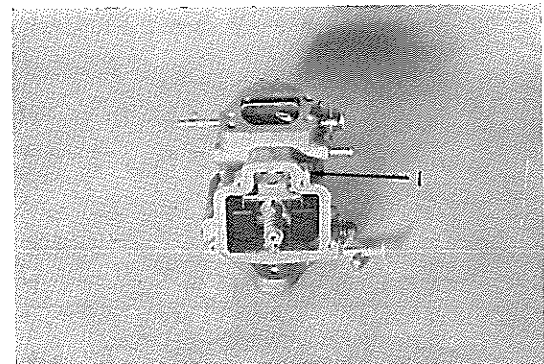
第3-39図 ガイド組み付け B9957

- 4 バルブ シート (1) をガasketを介して組み付ける。
- 5 ジェット(2)をガasketを介して組み付ける
- 6 パワー バルブ(3)を組み付ける。



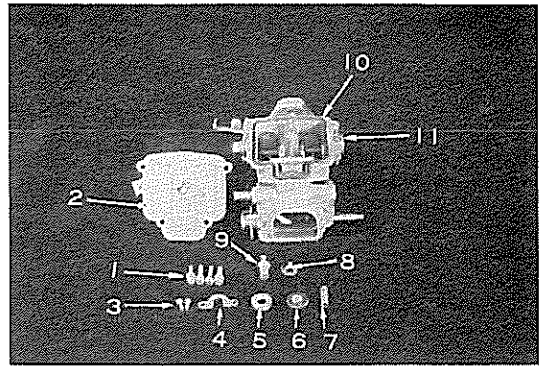
第3-40図 バルブ シート, ジェット 組み付け B9958 B9959

- 7 フロートを組み付ける。
ニードル バルブを組み付けフロートを組み込み、フロート調整を行なう。
- 8 プラグ(1), スプリング, メーン ジェットを取り付ける。



第3-41図 フロート組み付け B9960

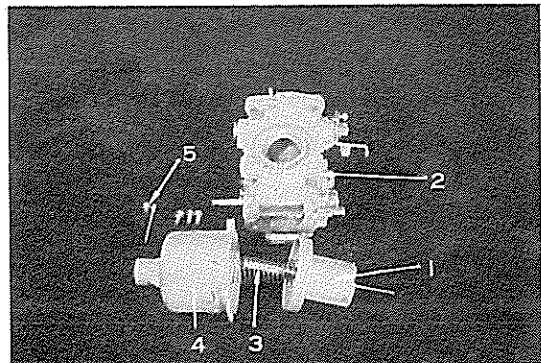
- 9 ボウル カバーを組み付ける。
 - (1) カバーにスプリング(7), ダイアフラム(6), カバー(5), ストツパ(4)を組みスクリユ(3)で締め付ける。
 - (2) サーモ エレメント(9), リテーナ(8)を組み付ける。
 - (3) ボウル カバー(2)をガスケット(10), (11)を介してボデーに組み付ける。



第3-42図 ボウル カバー組み付け

B9946

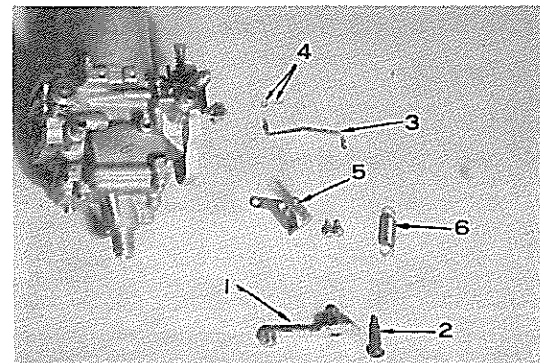
- 10 メーン ジェットを調整する。(P3-19参照)
- 11 ピストン および サクシヨン チャンバを組み付ける。
 - (1) ピストン(1)をボデー(2)に組み込む。
 - (2) スプリング(3), チャンバ(4)をボデーに組み付ける。
- 12 スロー ジェット(5)およびアイドル アジャスト スクリユを組み付ける。
- 13 カム レバーを組み付ける。



第3-43図 ピストン組み付け

B9952

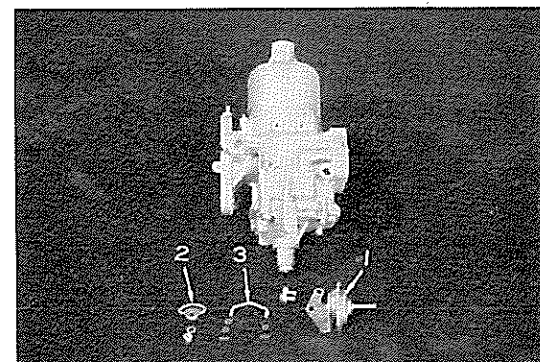
- (1) レバー(1)を介し, スクリユ(2)でボデーに組み付ける。
- (2) コネクタ (3)をレバーおよびチヨーク アームの穴に差し込み, ワツシヤおよびリング(4)でロックする。
- (3) サポート(5)をボデーに組み付け, スプリング(6)を取り付ける。
- (4) カム と アジャステイング スクリユのすき間を調整する。(P3-19参照)



第3-44図 カム レバー取り付け

B9961

- 14 チヨーク オープナを組み付ける。
 - (1) オープナ(1)をボデーに組み付ける。
 - (2) アーム (2)をチヨーク シャフトに組み付ける。
 - (3) コネクタ(3)をオープンおよびアームに取り付け, ワツシヤおよびリングでロックする。



第3-45図 チヨーク オープナ取り付け

B9962

注

ワツシヤをアーム側に2枚使用する。

- (4) チヨーク バルブ開度を調整する。

(P3-20参照)

15 ダンパを組み付ける。

(1) オイルをダンパ シリンダに注入する。

オイル量 3.5 cc

注

注入オイルは、キャツスル モータ オイル スペシャルただし外気温 -10°C 以下のときは、キャツスル オート フルード スペシャルを注入のこと。

(2) ダンパ(1)をガスケットを介してチャンバに組み付ける。

(3) ナット(2)をガスケットを介して組み付ける。

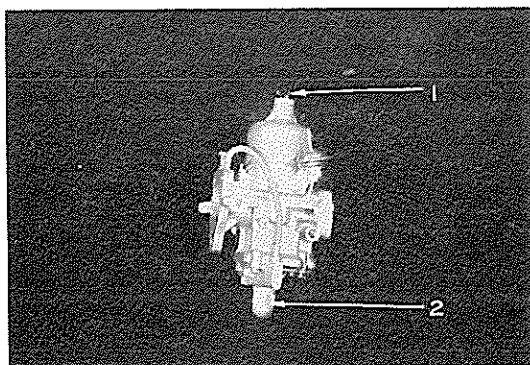
取り付け

取りはずし作業の逆に行なう。

調整

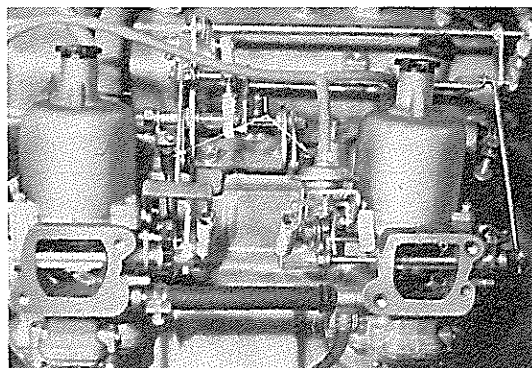
アイドル回転調整

- 1 エンジンを暖機する。
- 2 エア クリーナ ケースを取りはずす。
- 3 ロッド(1)を切り離す。
- 4 サクシオン ピストンを強制的に上げ、ダンパ作用がきいていることを確認する
- 5 スロットル アジャスティング スクリュがスロットル シャフトのストツパ部に接触して(レバーが動き始める位置)から約1回転締め込む。
- 6 エンジンを始動して、前後のキャブレタのスロットル アジャスティング スクリュを同量ずつ回してエンジン回転数を 700 ± 50 rpmに調整する(トヨグライド車はD レンジで行なう)。
- 7 キャブレタ バランサを使用して前後のキャブレタの吸入空気量が同一になるようにスロットル アジャスティング スクリュを微調整する。この場合エンジン回転数は 700 ± 50 rpmであること。



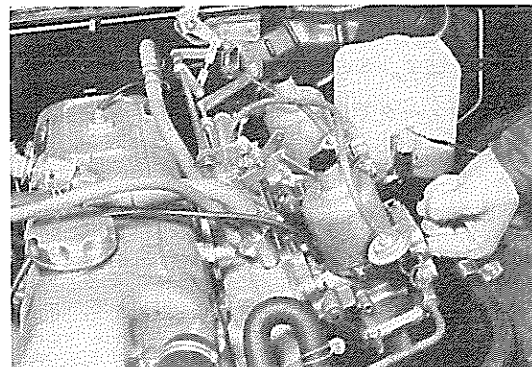
第3-46図 ダンパ組み付け

B9963



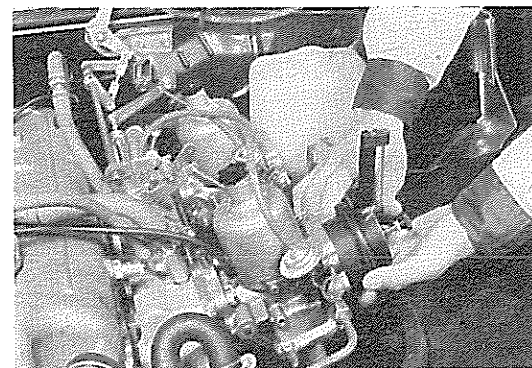
第3-47図 ロッド切り離し

B9964



第3-48図 ダンパ作用点検

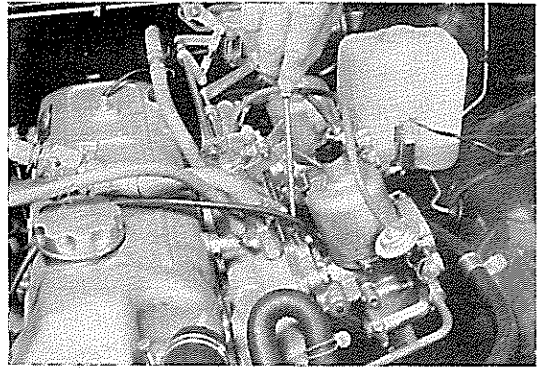
B9965



第3-49図 吸入空気量点検

C0581

- 8 回転計をみながら前側キャブレタのアイドル アジャスティング スクリュを回してエンジン回転数が最も高くなつた状態から少しづつ締め込み、回転の落ちる前でセットする。
- 9 後側キャブレタについても8項の作業を行なう。前側を再度点検調整する。

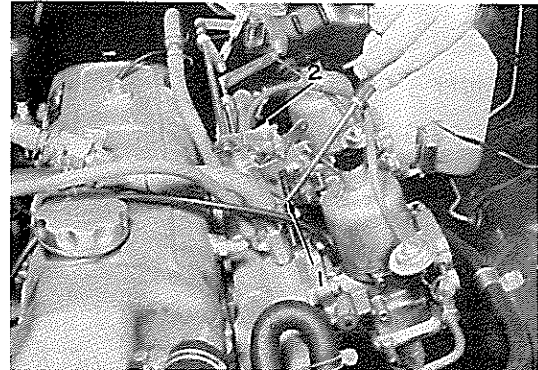


第3-50図 アイドル アジャスティング スクリュ調整 C0582

- 10 ロッドを接続し前後のスロットル バルブが同時に開き始めるようにアジャスティング スクリュ(1)で調整する。

注

前後のスロットル バルブが同時に開き始めているかを点検するにはリンク(2)でスロットル バルブを開いた状態約(1400rpm)で前後のキャブレタの吸入空気量をキャブレタ バランサで点検する。前後のキャブレタの吸入空気量が同一であればよい。

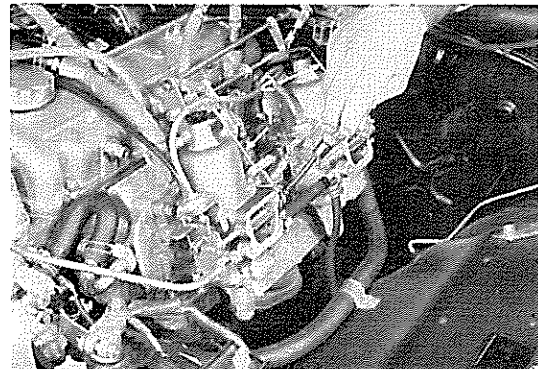


第3-51図 スロットル開度調整 B9966

- 11 エンジン回転数を測定し 700 ± 50 rpm 以外であれば7, 8の作業を繰り返す。
- 12 COメータでCO濃度を点検する。
アイドルCO濃度 4.5% 以下

チヨーク バルブ調整

- 1 前側キャブレタの レバーに ロッド(1)のストツパが当たるまでいつばいに差し込み、スクリュでロックする。
- 3 ロッド(2)を後側キャブレタのレバーに差し込み、フロント キャブレタのチヨーク バルブと同作動するように調整する。



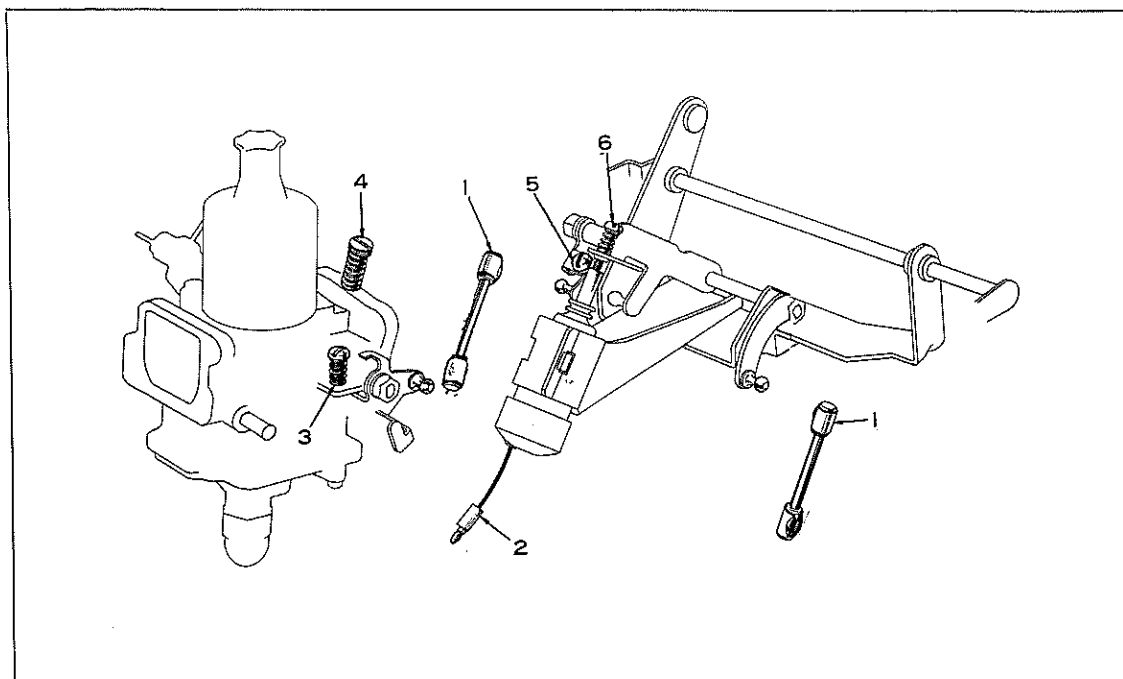
第3-52図 チヨーク ロッド取り付け調整 B9967

- 3 チヨーク オープナ引き角を調整する。

(P3-20参照)

ファースト アイドル調整

調整要領は P3-19を参照する。



第3-53図 18R-BR, アイドル回転調整

S1368

18R-BRアイドル回転調整

- 1 エンジンを暖機する。
- 2 エア クリーナ ケースを取りはずす。
- 3 前後のロッド(1), 配線(2)を切り離す。
- 4 キャブレタ バランサ を使用して前後のキャブレタの吸入空気量が同一になるようにスロットル アジャスト スクリュ(3)により調整する。

アイドル回転数 $700 \pm 50 \text{rpm}$

- 5 回転計をみながら前側キャブレタのアイドルアジャステイング スクリュ(4)でエンジン回転数が最も高くなった状態から少しずつ締め込み、回転の落ちる前でセットする。
- 6 後側キャブレタについても5項の作業を行なう。前側を再度点検調整する。
- 7 回転計をみながらスロットル アジャスト スクリュ(3)を前後とも同量ずつゆるめて $450 \pm 50 \text{rpm}$ (ロー アイドル回転数)に調整する。

注

エンジンが停止してもよい。

- 8 ロッド(1), 配線(2)を取り付ける。
- 9 前後のスロットル バルブ が同時に開き始めるようにアジャステイング スクリュ(5)で調整する。(P 3-24の10項参照)
- 10 スロットル アジャステイング スクリュ(6)で $700 \pm 50 \text{rpm}$ に調整する。

注

- 1 前後キャブレタのバランスがとれていることを確認すること。
- 2 スロットル アジャスト スクリュ(6)の締め込み量が極端に多すぎたり、少ない時にはソレノイド取り付けボルトをゆるめてソレノイドの位置調整を行なうこと。

MEMO