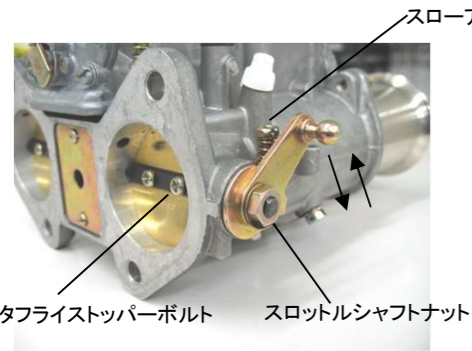


WEBER45φ 取付説明書ー1

取付前準備

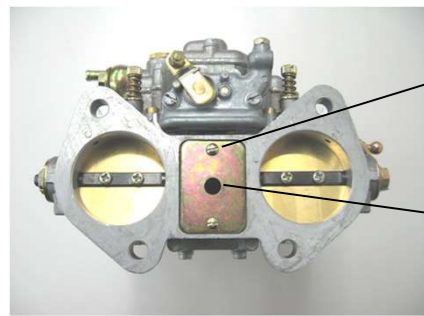
1. サイドレバーの動きチェック



スローアジャストスクリューは予めレバーを押さないところまで戻しておきます。

サイドレバーを指で10mmぐらい押し下げて見る。次にバネの力だけでバタフライが全閉するかどうかレバーをゆっくり戻してをチェックします。全閉手前で止まってしまう場合は調整が必要です。戻りの悪い原因としてスロットルシャフトの寄りが考えられます。一度バタフライストッパーボルトを4本緩めた状態でスロットルレバーを10mmぐらい開け閉めを何度か繰り返すことによってスロットルシャフトのセンターが出てきます。レバーの戻りの最もよいところで、バタフライストッパーボルトを固定します。それでも、戻りが悪い場合はスロットルレバーがボディに接触している可能性があります。スロットルシャフトナットの締め付け具合を微調整してください。

2. インシュレーターの加工



このボルトが面より突起しているためインシュレーターに干渉します。

大気圧にするための穴です。インシュレーターパッキンでふさいでしまうと、この部屋にガソリンが溜まり、たれて来ることがあります。



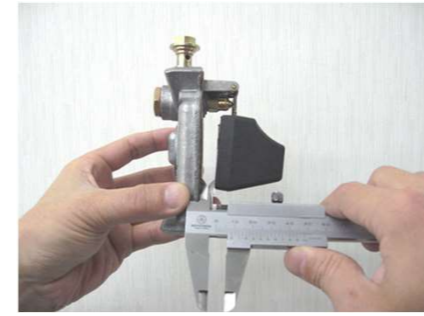
加工前



加工後

ウエーバー用のインシュレーターは本来メガネ型でなく左右分割しています。日本で売られているインシュレーターはSOLEXと共用タイプのため多少の加工が必要となります。左の画像のようにインシュレーターパッキンの中央部を切り取りキャブのポンプ室を大気圧にすると共にボルトの逃げをつくります。それでもボルトがまだインシュレーターに当たるようでしたら、部分的にインシュレーターを削ってください。

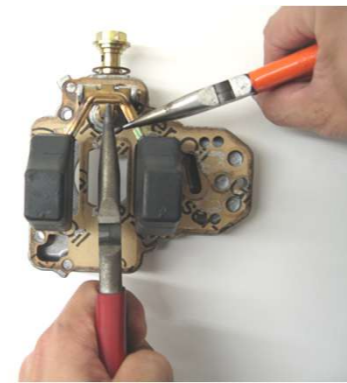
3. フロート調整



チャンバーカバーを外しバンジョウボルト側を上にしてフロートが重みで下に垂れ下がった状態にします。この時のフロート先端部からパッキン面までの間隔をノギスで測定します。メーカー出荷時は約10~11mmになっています。

基準値=8.5mm

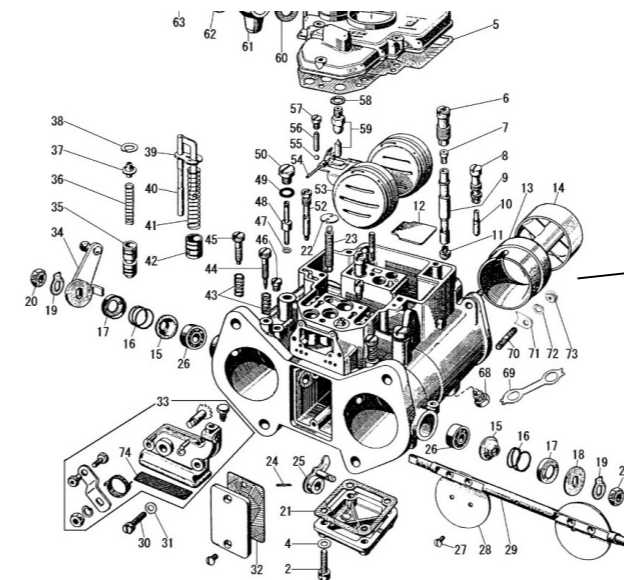
注意: 斜めの状態ではフロートがチャンバーカバーから離れてしまったり、逆にニードルバルブを押してしまうなどで違う値が出る場合があります。必ず画像のように真っ直ぐに立てて測定してください。



フロートのニードルバルブ当たり面とフロートのアーム部をラジオペンチで挟みアームを曲げて基準値になるよう調整します。

注記: フロート左右の高さのバラツキは0.5mm以内にしてください。

4. アウターベンチュリー交換



アウターベンチュリーは標準で36φが付いています。排気量やエンジン仕様に依りてサイズ変更が必要な場合があります。キャブレターをエンジンに装着してからでは作業が大変なので予めサイズを検討し必要であれば交換しておきましょう。

WEBER45φ	6気筒	アウターベンチュリーサイズ*
・2400cc		36φ
・2800cc		36~38φ
・3000~3100cc		38~40φ
WEBER45φ	4気筒	アウターベンチュリーサイズ*
・1600~1800cc		36~40φ
・2000~2200cc		38~40φ

WEBER45φ 取付説明書-2

キャブ調整

1. 燃圧調整



・燃料ポンプからキャブレターに流れ込む燃料の吐出圧力を燃圧計を見ながら、フューエルレギュレーターで調整します。

「アイドリング時燃圧」

4気筒・・・0,25～0,30kg/cm² (0,0247～ 0,0294MPa)

6気筒・・・0,30～0,35kg/cm² (0,0294～ 0,0343MPa)

「最高回転時燃圧」

高回転を回しても燃圧が変化しないのが望ましい。

高回転時の燃圧がアイドリング時燃圧より0,05kg/cm² (0,049MPa)以上さがる場合は吐出量不足や配管不良等の原因が考えられるため見直しが必要。

2. 油面調整



・エマルジョンチューブを抜きエンジンを15秒位アイドリングさせてキャブレターに入っているガソリンの量(高さ)を油面ゲージで測定します。測定後下記データ内に入らない時は前準備のフロート調整の要領で再度微調整ください。

「油面高さ」

ストリート、セロヨン	峠、サーキット
26～27mm	27～28mm

3. アイドルスクリー調整 (分解図44番)



エンジンを始動せず予めスクリーをある程度合わせておくと調整が楽にできます。

まずスクリーを右回転させていくと、底付きして硬くなる場所があります。硬くなったのを感じたらそれ以上無理に締め込んではいけません。今度は、その位置から下記回転数を戻します。

(DCOE152 2回転半戻し)

(DCOE 9 スペイン製 2回転半戻し)

(DCOE 9 イタリア製 1回転半戻し)

各々所をそれぞれ揃えたらエンジン始動です。

スローアジャストスクリー(分解図45番)はスロットルレバーに多少さわる程度にセットしておきます。

エンジン始動後はアイドリングをスローアジャストスクリーで1000回転ぐらいに合わせてアイドルスクリーの微調整を行います。一気筒ごとにアイドルスクリーを多少開け閉めしてアイドリングが最も上がる場所を見つけ出してください。

アイドリングが一番上がる場所を見つけたら、そこから半回転程度スクリーを開けてください。

その都度アイドリングを1000回転に合わせてながら次の場所を同じ要領で調整していきます。

(注記:スペイン製キャブは2回転以下にするとエンジン不調になります)

エンジンの温度によって多少調整が変わってきます。水温が適温に達した後に最終的な微調整を行ってください。

4. 同調



同調は各キャブレターのスロットル開度を揃えるための調整です。キャブバランスーを用いて各キャブレターが同じ吸い込み量を指すようにスローアジャストスクリーを調整します。その時にアイドリング回転数も同時に合わせていきます。

アイドリング時の同調が揃ったら次に2000回転時の同調を合わせます。押しレバーのロックを緩めてレバーの傾き量を微調整します。調整レバーの付いているインマニは押しレバーの微調整が楽にできます。

各同調が揃ったらアクセルを軽く踏んでエンジン回転がアクセル開度に連動して反応するかチェックします。反応が鈍い場合アイドルスクリーの絞り過ぎが考えられます。1/4から1/2回転ぐらいスクリーを開けて再度試してください。

セッティング参考値

WEBER45φ 6気筒	アウターベンチュリー	ニードルバルブ	メインジェット	エアージェット	スロージェット	ポンプジェット
・2400cc	36φ	175	#145～165	#210～230	55F9/8/11	#4,0
・2800cc	36～38φ	200	#165～185	#220～240	55F9/8/11	#4,0
・3000～3100cc	38～40φ	200～225	#175～195	#220～240	60F9/8/11	#4,0～4,5
WEBER45φ 4気筒	アウターベンチュリー	ニードルバルブ	メインジェット	エアージェット	スロージェット	ポンプジェット
・1600～1800cc	36～40φ	175	#155～175	#210～230	55F9/8/11	#4,0
・2000～2200cc	38～40φ	175～200	#175～195	#210～230	55F9/8/11	#4,0～4,5
WEBER45φ 出荷時セッティング	アウターベンチュリー	ニードルバルブ	メインジェット	エアージェット	スロージェット	ポンプジェット
	36φ	200	#145	#155	55F8	#4,0

注記 ・上記データは参考値です。エンジン仕様や走行目的、気温、気圧等で異なります。

・ジェットのセッティングは燃圧、油面調整を終わらせてから行ってください。

・ニードルバルブサイズを変更すると場合油面が変化します。再度、油面調整が必要です。

・ニードルバルブは消耗品です。油面が不安定になってきたら新しく交換してください。

・アウターベンチュリー径を変更するとジェットのセッティングが変わります。再度、セッティングを行ってください。



発売元 : 埼玉県八潮市緑町3-1-16

= AUTO MECHANICAL ENGINEERING =

株式会社 亀有エンジンワークス

TEL 048-998-2323 FAX 048-997-9085