

エンジン チューナツプ

バッテリー点検	1-2
エンジン オイルの点検	1-2
冷却水の点検	1-2
“V”ベルトの点検	1-2
スパーク プラグの点検	1-2
ディストリビュータの点検, 調整	1-2
イグニツション タイミングの点検, 調整	1-2
バルブすき間点検, 調整	1-3
チェーンの伸び点検	1-3
キャブレタ点検, 調整	1-4
コンプレツション測定	1-4

バッテリー点検

全充電時の比重 1.260(20℃)

エンジン オイルの点検

オイル全容量 7.4ℓ (フィルタ, クーラ付き)

オイルパン容量 Full 6.0ℓ Low 4.5ℓ

冷却水の点検

ラジエータは密閉式のため冷却水が不足することはないが, 点検時不足しているようであればキャツスル ロング ライフ クーラントと軟水の30%混合液を作成して補充する。

冷却水全容量 14ℓ

注 四季を通じてキャツスル ロング ライフ クーラント(30%混合液)を使用する。

“V”ベルトの点検

“V”ベルトの張りを点検し, 不良の場合は調整する。

“V”ベルトのたわみ

張力10kgにて 8~10mm

注 オールタネータ プーリとウォーター ポンプ プーリの中間にて測定する。

スパーク プラグの点検

プラグ ギヤツプ 0.7~0.8 mm

デISTRIBUTORの点検, 調整

1 次の各部を点検し, 不良の場合は調整, 修理または交換する。

(1) ポイント ギヤツプ

基準値 0.4~0.5 mm

(2) ポイント接点圧

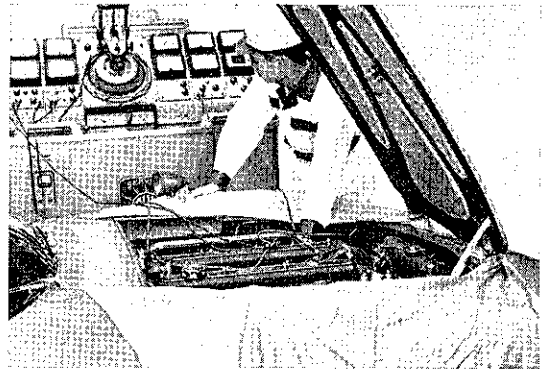
基準値 510~690 g

(3) コンデンサ容量

基準値 0.135~0.165 μ F

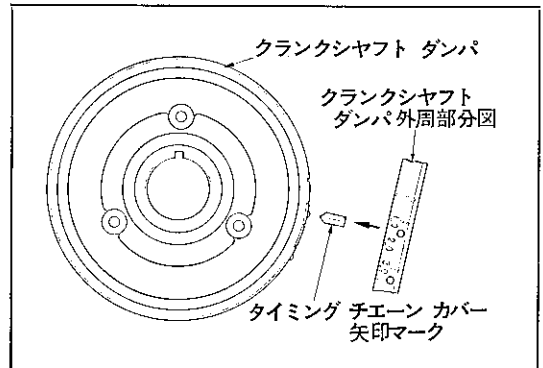
(4) カム クロージング アングル

基準値 39~43°



第1-1図 エンジン チューナツプ

V1295



第1-2図 イグニツション タイミング調整

G0779

(5) ガバナ, バキューム アドバンサの作動状態

2 デISTRIBUTOR各部の給油を行なう。

イグニツション タイミングの点検, 調整

1 エンジンをアイドリングの状態にして, タイミング ライトを使用してタイミングを点検する。

イグニツション タイミング

BTDC 15°(バキューム アドバンサ否作動時)

BTDC 35°(バキューム アドバンサ作動時)

注

1 クランクシャフト ダンパの目盛りをタイミング チェーン カバーの“V”印と合わせる。

2 デISTRIBUTORのオクテン セレクタは標準位置にしておく。

2 調整はデISTRIBUTORハウジングを回して行なう。

バルブすき間点検、調整

- 1 シリンダ ヘッド回りのボルト、ナットを締め付ける。
- 2 車両前部をジャッキ アップしスタンドでささえる。ラジエタ ロー シュラウドを取りはずす。
- 3 32 mmのソケット レンチをクランクシャフト ダンパの取り付けボルトに掛けクランクシャフトおよびカムシャフトを回しながら、シツクネス ゲージを使用してバルブすき間を点検する。

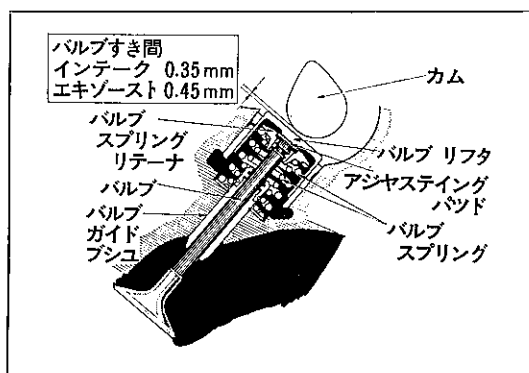
バルブすき間 (冷間時)

インテーク 0.35 mm

エキゾースト 0.45 mm

注 以下各調整においてクランクシャフトを回す必要がある場合は上記要領で32mmのソケット レンチを使用して回す。

- 4 上記値以外のバルブすき間の場合には、クランクシャフトを No.1 ピストンの圧縮上死点から左へ35°回して、クランクシャフト ダンパのBTDC 35°のマークとタイミング チェーン カバーのマークを合わせてからカムシャフトを取りはずす。



第1-3図 バルブすき間

G0318

注 No.1ピストンをBTDC 35°にセットしたら、以後バルブ タイミングの調整までクランクシャフトを動かさぬこと。チェーンをはずした場合、いずれかのピストンが上死点にある状態でカムシャフトを回すとバルブとピストンが接触し損傷する。

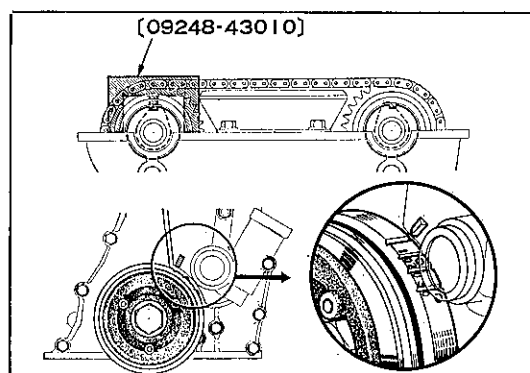
- 5 アジャスティング パッドの厚さを変えてバルブすき間の調整を行なう。
- 6 バルブすき間の調整終了後、バルブ タイミングの調整を行なう。

注

- 1 点検、調整はともに冷間 (常温) で行なう。
- 2 バルブすき間の調整の詳細はエンジン本体の項 (P2-19) 参照のこと。

チェーンの伸び点検

- 1 No.1 ピストンを圧縮上死点にして、バルブ タイミング ゲージ [09248-43010] を使用してカムシャフト No.1, No.2 のチエツク スリットがともに真上に来ているかどうかを点検する。真上に来ていればバルブ タイミングは正規でありチェーンの伸びもない。
- 2 チエツク スリット が真上にない場合は、タイミング ギヤの取り付けボルトを取りはずし、ストレイト ピンを取り、バルブ タイミング アジャスト レンチ [09225-43010] を使用してカムシャフトを単体で回転させ、正規の位置に調整する。



第1-4図 バルブ タイミング調整

Y2335

注

- 1 チェーンの伸びはバルブ タイミングの遅れとして現われる。
- 2 バルブ タイミングの調整の詳細はエンジン本体の項 (P2-21) または (P2-23) を参照する。

キャブレタ点検, 調整

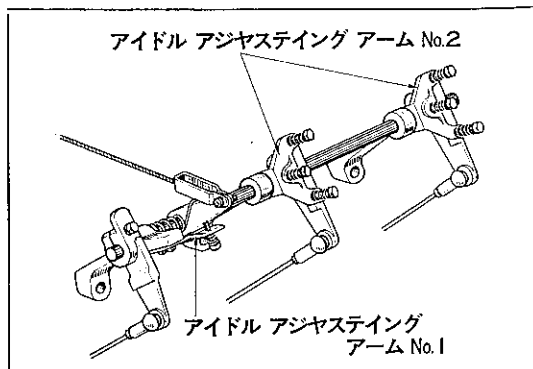
- 1 インテーク エア コネクタ No.1 を取りはずし, バキューム ゲージを第1気筒, 3気筒, 5気筒のインテーク マニホールドに接続する。
- 2 エンジン ウォーム アップを行ない, エンジン油温を 60°C 以上まで上げる。
- 3 アイドル アジャスティング アーム No.1 のアジャスト スクリュでエンジン回転数を $1750\sim 1850\text{rpm}$ に上げる。
- 4 第1気筒のバキュームを測定し, この値に第3気筒, 第5気筒のバキュームを $\pm 5\text{mmHg}$ になるようにアイドル アジャスティング アーム No.2 のアジャスト スクリュで各キャブレタのスロットル バルブ開度を調整する。

注

- 1 この場合のバキュームは $290\sim 340\text{mmHg}$ でなければならない。
 - 2 キャブレタ バランサを使用する場合は, キャブレタ バランサのフロートの上下範囲が, 各気筒とも 7mm 以内に調整する。
 - 3 バキューム測定はマノメータが望ましい。
- 5 アイドル アジャスティング アーム No.1 のアジャスト スクリュを戻し, エンジン回転数を $700\sim 800\text{rpm}$ にするためにスロットル アジャスティング スクリュでスロットル バルブ開度を調整する。

注

- 1 この場合のバキューム値は各気筒とも 250mmHg 以上で, 各気筒差は $\pm 5\text{mmHg}$ 以内でなければならない。
 - 2 キャブレタ バランサを使用する場合は キャブレタ バランサのフロートの上下範囲が各気筒とも 7mm 以内に調整する。
- 6 アイドル アジャスティング スクリュの矢印の方向がキャブレタ ボデーの打刻マーク範囲内にあることを確認し, はいつていない場合はアジャスティング スクリュを1ばい締め込んだ位置から $7/8$ 回転戻し, 打刻マークの中心に合わせる。



第1-5図 アクセルレタ リンク関係

G0326

- 7 エンジンを始動後, アイドリング運転を $10\sim 15$ 分間継続し回転数が $700\sim 800\text{rpm}$ にあることを確認して, プラグの電極の焼けぐあいを判断する。

焼けぐあいが同じでない気筒はアイドル アジャスティング スクリュでキャブレタ ボデーのマーク打刻範囲内で調整する。

注

- 1 キャブレタ調整の詳細はエンジン フューエル システムの項 (P3-15) から (P3-18) までを参照のこと。
 - 2 スクリュを締めると燃料が薄くなりプラグの電極が焼け過ぎ, ゆるめると燃料が濃くなりプラグがくすぶる。
(消費燃料流量差が $0.02\ell/\text{h}$ 以上であればプラグの焼けぐあいで判別が可能である)
- 8 以下に示す最終諸元でエンジンがムラなく回転することを確認し, スムーズな回転が得られない場合は最初から調整をやり直す。

アイドルリング回転数 $700\sim 800\text{rpm}$

アイドルリング バキューム

各気筒 250mmHg 以上

気筒差 $\pm 5\text{mmHg}$ 以下

消費燃料流量 (アイドルリング時)

キャブレタ1個 $0.39\sim 0.45\ell/\text{h}$

全キャブレタ $1.15\sim 1.35\ell/\text{h}$

キャブレタ間の流量差 $0.04\ell/\text{h}$ 以内

- 9 インテーク エア コネクタ No.1 を取り付けバキューム ゲージを取りはずす。

コンプレッション測定

基準値 $13\text{kg}/\text{cm}^2 (250\text{rpm})$