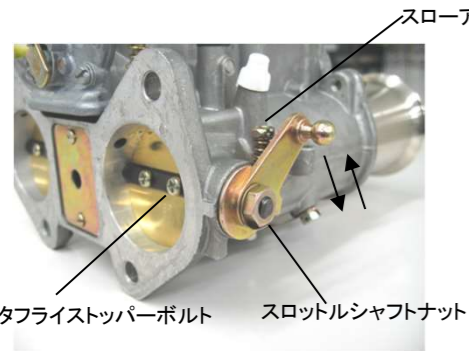


WEBER50φ 取付説明書-1

取付前準備

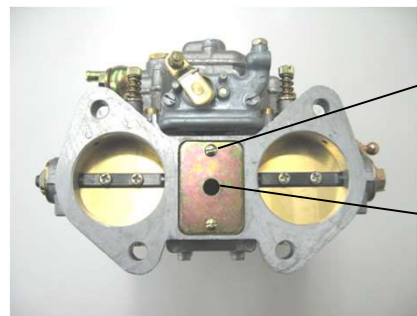
1. サイドレバーの動きチェック



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. インシュレーター加工



このボルトが面より突起していてインシュレーターに干渉する場合があります。ご確認ください。

WEBER50φは穴が無くポンプ室の中が負圧になることがあります。それによりガソリンがポンプ室内に溜り漏れてくることまれにあります。その際は穴あけ加工を施しポンプ室を大気圧にします。同時に、下記のインシュレーターパッキン加工が必要になります。



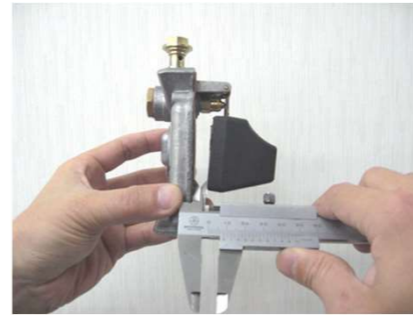
加工前



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=9.0mm

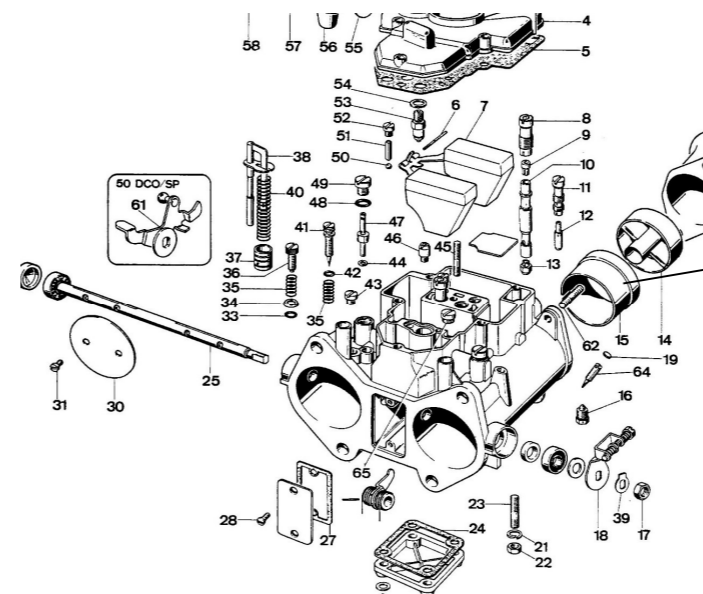
注意: 斜めの状態ではフロートがチャンバーカバーから離れてしまったり、逆にニードルバルブを押してしまうなどで違う値が出る場合があります。必ず画像のように真っ直ぐに立てて測定してください。



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応じ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。

		(推奨サイズ)
WEBER50φ	6気筒	アウターベンチュリーサイズ*
	・3000~3100cc	41~43φ
	・3100~3500cc	43~46φ
WEBER50φ	4気筒	アウターベンチュリーサイズ*
	・2000~2200cc	39~43φ
	・2200~2400cc	43~46φ

WEBER50φ 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。

「アイドル時燃圧」

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」

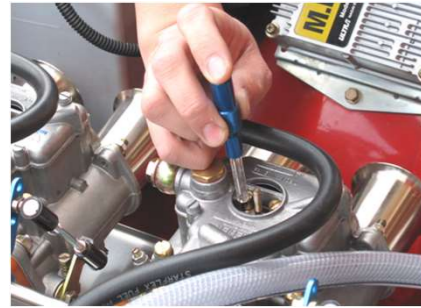
高回転を回しても燃圧が変化しないのが望ましい。

高回転時の燃圧がアイドル時燃圧より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秒位アイドル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。

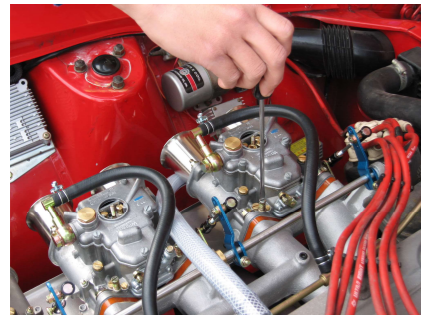
注記)油面ゲージの場合、ニギス計測と誤差が出る場合があります。

誤差を予め確認し、その数値を考慮のうえ油面調整を行ってください。

「油面高さ」

ストリート、ゼロヨン	峠、サーキット
26～28mm	28～30mm

3. アイドルスクリュー調整 (分解図41番)



エンジンを始動せず予めスクリューをある程度合わせておくと調整が楽にできます。

まずスクリュ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**1回転戻**します。

各々所をそれぞれ1回転戻して揃えたらエンジン始動です。

スローアジャストスクリュー(分解図36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。

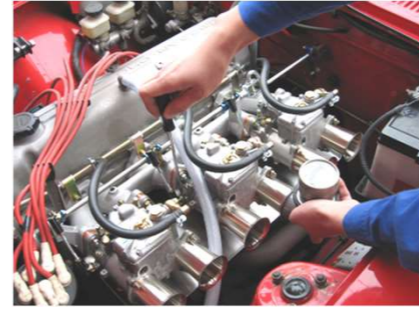
エンジン始動後はアイドルをスローアジャストスクリューで1000回転ぐらいに合わせてアイドルスクリューの微調整を行います。

一気筒ごとにアイドルスクリューを多少開け閉めしてアイドルが最も上がる場所を見つけ出しその位置で止めます。

アイドルが上がってきたら、その都度1000回転にもどし次の場所を同じ要領で調整していきます。

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。キャブバランサ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ューを調整します。その時にアイドル回転数も同時に合わせていきます。

アイドル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ューの絞り過ぎが考えられます。1/4から1/2回転ぐらいスクリューを開けて再度試してください。

・2000～2200cc	39～43φ	#200	F9	#200～220	#230～250	65F9/8/11	#45
・2200～2400cc	43～46φ	#200	F9	#210～230	#230～250	65～70F	#45

セッティング参考値

WEBER50φ	6気筒	アウターベンチュリー	ニードルバルブ	エマルジョン	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
・L28改 3000～3200cc								
		41φ	#200	F7	#190～210	#210～230	65F9/8/11	#45
		41φ	#200	F9 F4	#190～220	#230～250	65F9/8/11	#45
		41φ	#200	F2	#180～200	#240～260	65F9/8/11	#45
		43φ	#200	F7	#200～210	#210～230	65F9/8/11	#45
		43φ	#200	F9 F4	#200～220	#230～250	65F9/8/11	#45
		43φ	#200	F2	#190～200	#240～260	65F9/8/11	#45
		46φ	#200	F9 F4	#210～230	#230～250	65F～70F	#45
		46φ	#200	F2	#200～210	#240～260	65F～70F	#45

WEBER50φ	アウターベンチュリー	ニードルバルブ	エマルジョン	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
出荷時セッティング							
	46φ	250	F7	#180	#160	65F8	#45

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。

・エマルジョンチューブの変更や油面高さにより、ジェットの番号が大幅に変わる場合があります。

・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