

HOW TO HANDLE A NEW MODEL

新型車の取扱い方

55年4月0

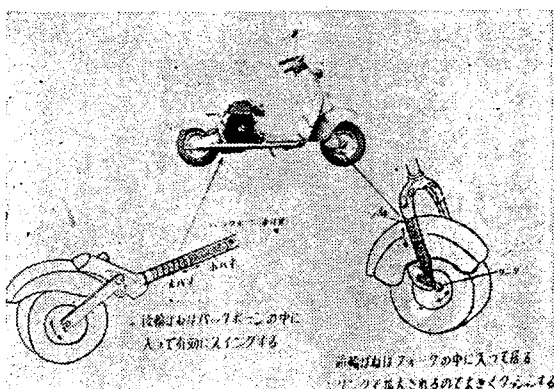
ラビット S-61型

ラビット S-61 型の特長

富士工業ではラビット 55 年モデルとして S-61 型及び S-48-4 型の両車種を発表したが、61 型はデラックス版、48-4 型は普及版とも云うべきものであろう。ここでは新たにニューモデルとして登場した 61 型について述べることにする。同社では従来 S-43 型及び S-55 型の 2 種を生産して来たが、今度の 61 型は両者の長所を生かした上に新たに独自の機構をとり入れ発表したものである。

ボデー ボデースタイルは従来のものと一変し、先ず一番大きな特長は燃料タンクを前面カバー内側に設けたことである。燃料タンクを前方に移したことによりボデーカバーの高さを低くすることができ、且つ荷物室のスペースを大きくとることができる。又重量分布の点から云つても好ましいことであろう。ステップ前方は延長して脚元をおおうカバーとなり、下方彎曲部附近に設けられた空気取入口からはエンジン部に通風するようになっている。スベアタイヤは取付具を介して荷台後方部に取付けられるようになっている。

フレーム S-55 型にみられるバックボーンタイプであ

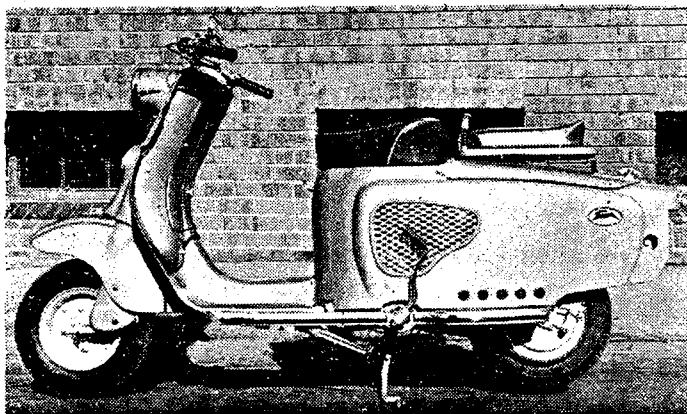


る。

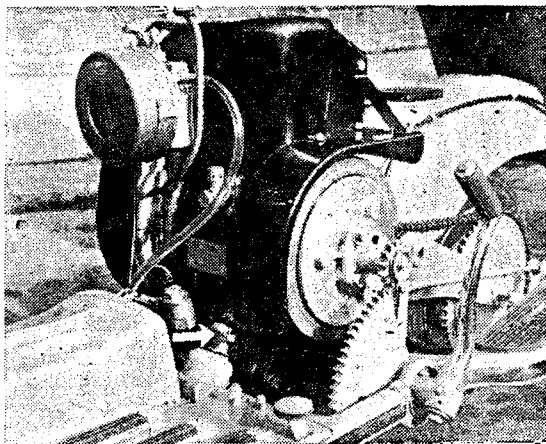
懸架方式は前輪はシーソー式に作用するボトムリンク式が用いられ、後輪はスイングアーム式で、上下の振動を L 型のアームにより縦方向前後の振幅に変え、ダンパー内の二

重スプリングによりショックを吸収する仕組である。

エンジン はファンによる強制通風冷却の側弁式で従来と同様であるが、排気量は 225 cc にパワーアップされている。車体との取付けは緩衝用ラバーを介してフレームに取



付けられているため、両者は非連成の状態にあり振動が車体へ伝わるのを防止している。



〔エンジン部 (矢印の部分が防振用ラバー)〕

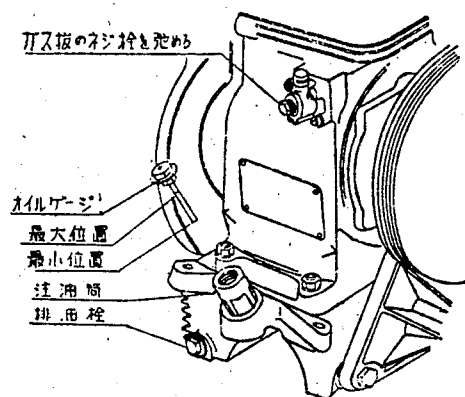
取扱いと整備

新車のうちの注意は毎回述べることだが、その適不適は後々の車の調子寿命に著しく影響を与えるから注意しなければならない。

最初の 10 時間位 (延走行時間) は時速 30km 以下とし、いきなり高速を出さないこと。300km 走行位までは車の馴し選

転であることを念頭におき、無理な使用は避けなければならない。モビール油は走行約20時間毎にエンジンが暖まっているうちに排出して全部新しいものと交換すること、これは特に大切であるから必ず実行すること。モビール油は春夏#40~50 秋冬SAE#20~30を使用する、一回の分量は約0.85lで、注油筒のオイルゲージは最大位置と最小位置の間に保つようにし不足した時は給油を忘れずに行う、最小位置での運転は絶対禁物である。

オイルの補給ならびに排油の際はガス抜の所についてるネジ栓を弛めケース内と大気が通じると給排油が容易である。なお作業が終つたら必ず元通り締めることを忘れないように。



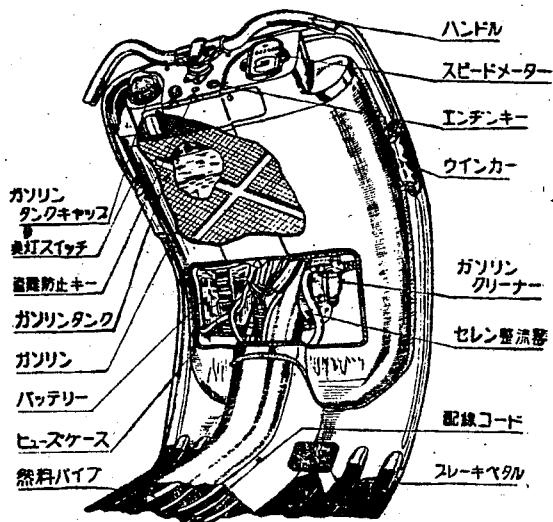
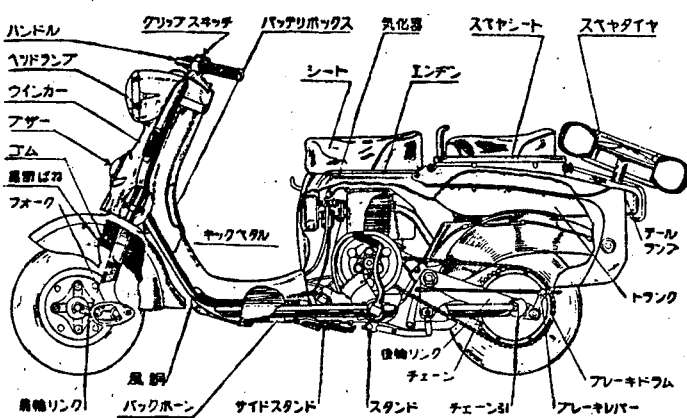
ガソリンはなるべく良質のものを使用することはない。

タンクは満タンにして6l入り、燃費は使用条件、道路状況、車の整備状態等によつてずい分異なるが、満タンで250~300km位は走行可能である。

タイヤは4.00×8 19吋バルーンタイヤが装備してあるが、空気圧は前輪16~18ポンド平方吋(1.5気圧)後輪28~30ポンド平方吋(2気圧)である。

空気圧が不足するとタイヤの寿命を短縮させ又燃費も増加し、圧力が高すぎてもバウンドがひどく、常に正規の圧力を保持するよう心掛ける。大体空車の状態で前輪12mm 後輪8mm位凹む程度が適当である。

ブレーキの調整は空車で且つ制動をかけない状態の場合、ブレーキシューがブレーキドラムに触れず約1mm位の隙間を有しているようにする。ブレーキロッドの長さを調節ナットで調節し、車輪が上方に緩衝した際にもブレーキがかからないように、又ブレーキ操作板その他のリンク部にガタが生じて踏代が大きすぎる場合は適当な位置を見出して調節する。



燃料系統では次の諸点に注意する

燃料ストレーナーの洗滌は、まず燃料コックを右へ廻して閉じ締付金具を外すとストレーナーボウルが濾網と一緒に外れるから良く洗滌すること。

気化器のフロートチェンバーの洗滌は、ドレン栓を外し室内の燃料を流出させれば水や土砂は一緒に流出する。終つたらドレン栓を充分締付けて燃料コックを開き燃料が洩れないことを確かめること。

濾網も時々洗滌してやる必要があり、燃料管を取外し盲栓を抜いて燃料管接手を取外すと濾網が現れるからよく洗滌してやる。

燃料タンク及びパイプは大体100時間運転後に手入れする程度で充分であるが、燃料洩の有無を特に注意すること。

燃料に混入した水や塵埃が溜り易く往々にしてこれが原因となり故障することがある。これは燃料補給の際に注意することが第1であるが、必要に応じては気化器からパイプを取外しタンクに一杯燃料を入れてコックを開き多量の燃料で洗い流すといふ。

エアークリーナーはエンジンに入る空気のマスクである訳だから常にきれいでなければならない。これによりエンジンの寿命も長くなり燃料も経済的となるから度々清掃することが望ましい。特に埃の多い道を長距離走つて来たような場合は是非実行したい。エアークリーナー本体の止金を外すと本体は底蓋から容易に分離するから、フィルターをついたまま分解し濾過体

抑え板のビスを弛めるとフィルターが外れる、フィルターは上下のクリップを外すと一枚の帯状になるからこれを石油かガソリンに浸して刷毛で両面を丁寧に洗ってから元の様に取付ける。なおこの際に完全に乾かして使用するよりも石油又はガソリンにモビール油10%程度を混合したものに浸してから使用すると乾燥状態の時より防塵効果は向上する。

起動装置は従来の形式と異り、S-61型では発動機本体に取付けられており、クランク先端の起動車は3本のボルトでクラッチシュー取付板に取付けられている。噛合クラッチ及び歯車には注油を要する、又取付台についている起動装置の軸にはグリースを注入すること。

マグネト不調の原因はコンタクトによる場合が多い。コンタクトを開いて接触面を調べ、この接点が油で汚れていたり焼損していたりすることが不調のもとになる。汚れている時は油気をよく拭きとり、又当る面が滑らかでない場合は油砥石で磨いて滑らかにしてやる。同時にコンタクトのかしめがゆるんでいた、アームのベークライトの部分の磨耗したり緩んでいたかも知れないと良い。

クランク軸を回転させるとコンタクトは開閉するが、開いている時の間隔は0.3mmが正しく、この間隔の過大過小は点火不調の原因となる、この調整にはコンタクト間隙調整用ビスを弛め、隙間ゲージで間隙を測定し固定接点のついてある接続子台を動かして調整する。

点火栓は使用中にカーボンが溜り、或いは電極間隙部が焼損して、この為起動不良、出力低下、燃費増大等の結果を招くから手入れを要する。カーボンはワイヤーブラシ又はサンドペーパーで磨きとり、ガソリンで洗い乾燥し間隙は0.7mmに調整する。プラグはNGK MB-50 S型(ネジ径14mm)を使用しており、焼損したり先端の磨耗が甚だしい場合は交換する。

クラッチの点検は次の順序で行う

分解 (イ)起動歯車取付ボルト①を外し (ロ)締付ナット、バネ座金を外して (ハ)クラッチ取付板②とクランクシャフトの間に入っているキー③を抜いてクラッチ・ドラムを取り外す。

点検 分解したらまずクラッチ・ドラムの内側及びクラッ

チライニング④についている泥や油をよく清掃する。(ニ)クラッチドラムの当り具合 (ホ)クラッチ・ドラムのベアリング、特にスプロケット側の側面の状況及びブッシュ⑤の当り具合 (ヘ)クラッチライニングの磨耗状況。

組立 (イ)クラッチ・ドラムをクランク・シャフトに取付け、此の時ベアリング⑤には清掃後グリースを平均に塗布する (ロ)キー③を入れ (ハ)取付板のキー溝とキーを合せて取付板をクランクシャフトに押しこみ (ニ)確実に入つたら折曲座金⑥を入れ締付ナット⑦にて締付け (ホ)起動歯車を取付ボルト①にて取付ける。

チェーンは使用中に次第に伸びてくるから時々張りの強さを調べる必要がある。チェーンの張りは中央部で上下に約15mmの動きがあるようにする。張りの調節には車軸締付ナットを弛め車軸を移動させチェーン調整金具の番号順に半丸溝に調整しつつ止め棒に挿し込む。この際車輪が車の進行方向に真直になるよう左右の調節金具の番号を合せて調節すること。車軸の孔に余裕がなくなつて車軸が移動出来ないときはチェーンを1組(2駒で1組)外してつめる。調整がすんだら元通り車軸取付ナットを締付ける。

マフラーも長期間運転していると中にカーボンが堆積して性能が低下してくるから、2ヶ月毎にはカーボンを落してやる必要がある。

電気装置はバッテリーとセレン整流器を装備し、マグネトの交流を直流に直して充電するようになっている。バッテリーはブザーとスピードメーターライト及びフラッシャーライトの電源として使用してある。ヘッドライト、テールライト、ストップライト、は直接マグネトから点灯する様になっているが発電コイルの性能が良いので低速でも充分明るい。

電球は規定されたもの以外を使用すると断線したり、バッテリーの消費を早めたりすから注意を要する。

ヘッドライト用電球 A6V-24WDダブルフライメントテールライト及びス A6~8V-8W, A12~14V-10W
トップライト W

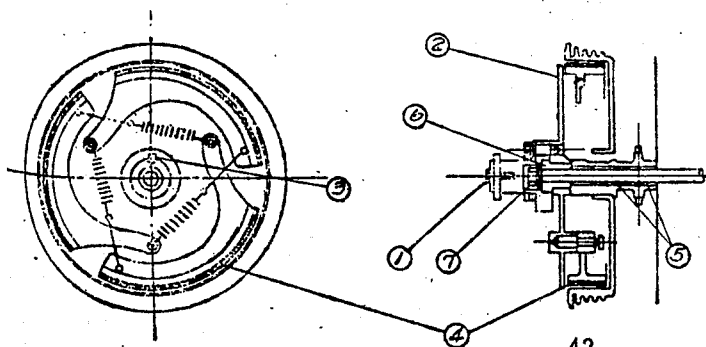
スピードメーター 6.5V-1.5W

フラッシャー 6V-8W

クラクションブザーはバッテリーを電源として左ハンドル上にある切換スイッチの押ボタンにより操作する。

セレン整流器は鉄又はニッケルの上にセレンニウムを塗着したもので、一方向だけに電流を通し交流を直流にするものである。機械的強度が強く消耗部分もなく、手入れする必要は何等ないが、水がかかたり分解して塗料が剥脱したりすることのないように気をつけられたい。

充電電流はエンジン(又はマグネト)の回転速度(又は車の走行速度)によつて異



るが、時速約37kmの時に次のような値になる。

昼間走行 約1.1A 夜間走行 約0.7A

消費電流は昼間ではブザー 1.2A フラッシャーライト 1.3A 夜間は之にメーターライト 0.2Aが加わるが、昼間と夜間同一割合で走行すればバッテリーの消費はほとんどない訳である。

スイッチの操作は、計器板の右側にあるエンジンスイッチはキーの抜ける状態ではマグネトの点火線をアースさせるのでエンジンを停止させると共にバッテリーの自然放電を防止するためにバッテリーのアースを取去る様になつてゐる。左側にある連動スイッチはエンジンのマグネトを電源とするヘッドライト、テールライトと、バッテリーを電源とするスピードメーターライトを同時に点灯出来るようになってゐる。従つてキーをエンジンスイッチに差し込んで右側に廻すと走行可能な状態になる。

電気回路の点検 バッテリー①側端子に10Aヒューズを装着し、回路の異常の場合は自動的に危険が防止されるようになってゐる。ヒューズが熔断した場合はすぐ新しいヒューズを装着せずに、結線の異常を確認（特にバッテリー④側からの線）その後ヒューズを装着すること。又この場合に針金等で代用することなく安全性のために規定のヒューズを装着することが望ましい。

又これらの作業をする際には、前もつてバッテリー④側のターミナルを外してから行うこと。バッテリー①側のジョイント、切換スイッチとヘッドライト、フラッシャーライト等との接続は差込式コネクターになつてゐるが、コネクターの導体部分がフレームに触れることのないように注意し、附属しているゴム筒及びバンドで充分に覆つておく。なお注意すべきこととして、セレン整流器は必ず向つて左側（整流板の中央から出ている端子）の端子をバッテリーの④側に結線すること、これを誤るとバッテリー、整流器、マグネトを共に損傷させることになる。

定期検査と手入

①(1)運転15時間毎に点検すべきこと（走行距離約400 杆）

タイヤ——空気圧が適正かどうか

オイル——オイルの量を点検補給する（新車のうちは運転時間10時間走行距離約250 杆毎に）

エアークリーナー——取外して清掃する

燃料ストレーナー——必要に応じて洗滌

各部の締付具合——前後車軸締付ナット、クラッチ取付板締付ナット、エンジン取付部及びハンドル締付部等

バッテリー——液面が規定のところより低下していたら蒸溜水を補給する。

②(2)運転20時間毎に点検すべきこと（走行距離約500 杆）

オイル——交換

クラッチ——ドラム軸受の給油

チェーン——張り具合の点検調整、塵埃で汚れている際は清掃し給油する。

③(3)運転80時間毎に点検すべきこと（走行距離約2000 杆）

気化器——必要に応じ分解して内部を洗滌

マグネト——コンタクトブレーカーの点検

シリンダー——シリンダーヘッドを取外し、シリンダー頭部のカーボン除去、エンジンがノッキングを起したり圧縮がなくなつたり、出足の悪くなつたような場合には吸排気弁のすり合せ、ピストン・リングの交換を行う。

点火栓 ——取外してカーボンを除去し間隙を調整する

④(4)運転200 時間毎に行うべきこと（走行距離約5000 杆）

走行する道路の状況、運転の仕方、毎日の走行距離によつても一概に云えないが、半年に一度位は販売店にもつて行き全部の分解点検をうけることが望ましい。

ラビット S-61 型仕様

エンジン型式 空冷（送風冷却式）4 サイクル単気筒側弁式

内径×行程 65mm×67mm 気筒容積 225cc

圧縮比 5.6:1 出力 6 HP/4000 rpm

クラッチ自動遠心式 減速比 1:5.8

車両寸法 全長 1890mm 全巾 730mm 全高 960 mm

軸距 1300mm 最低地上高 130mm

タイヤ寸法 4.00×8 前後共

車両重量 130 kg

タンク容量 6 l

主要性能 最高速度 75km/h 登坂能力 9° 燃料消費量 45km/l