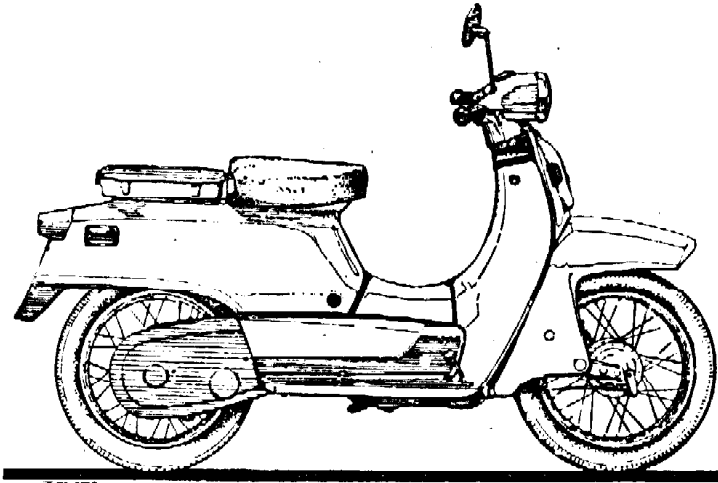


# ラビット型 整備分解図



この車の前身であるラビット・マイナーが生れたのは34年のことであるが、その後37年12月に至り主に外装の変更とやや性能アップしてラビット90に変わったもの。したがって、2ストローク水平単気筒88.6ccのエンジン機構はもとより、マイナーの特長である独特な過心可断クラッチと手動3段変速機構はそのまま受けつがれ、大径車輪のもつ安定した走行性と相まって、多分にオートバイ的なその操縦性は定評高いものがある。

シリンダ・ボア47.5mm、ピストン・ストローク50mm、エンジン圧縮比は6.3で、出力は5馬力/毎分6200回転から5.5馬力/6500回転に、トルクは0.67kg-m/毎分3500回転から0.75kg-m/毎分3800回転に向上されているが、両車の機構は基本的に同一といえてよく、整備面もほとんど共通といえる。

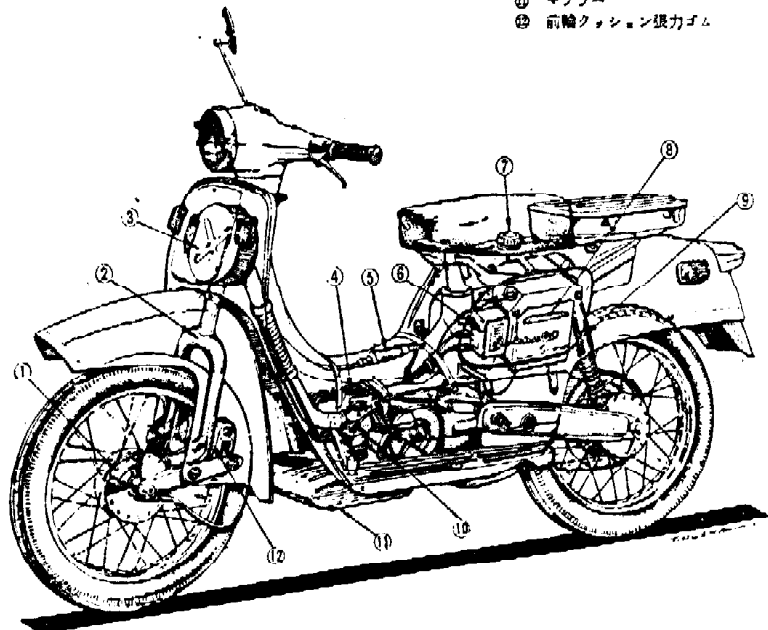
## 整備にあたって

### 整備にあたって

主要フレームは1本のメインパイプをオープン型に配したもので、その下にエンジンが装着されており、サドル下が燃料タンク、左カバー内にバッテリーおよびレギュレータ、フロントカバー内にエアクリナーが装着されている。シリンダ部、気化器、ミッション・オイルやミッション・ケーブル、ポイント関係の点検は、左右のサイドカバーを外し、さらにエンジン・カバーを取外せば簡単にできるようになっている。

なおシリンダは水平配置であるが、下部に翼型マフラーが位置しているので泥の飛散による被害は少いといえるが、ラップ形状の前面風防から入る空気は、エンジンカバーと翼型マフラーのなす一種の風洞部をぬけてエンジンを冷却するので、塵の付着はまぬがれない。したがって冷却効果はそこなわずようエンジン回りは常に清潔にしておくことが第一といえる。

- |               |               |
|---------------|---------------|
| ① 前輪ブレーキライニング | ⑥ レギュレータ      |
| ② 前輪フォーク      | ⑦ 燃料タンクキャップ   |
| ③ エアクリナーエレメント | ⑧ バッテリー       |
| ④ シリンダ部       | ⑨ 後輪クッション     |
| ⑤ イグニッションコイル  | ⑩ キャブレター      |
|               | ⑪ マフラー        |
|               | ⑫ 前輪クッション張力ゴム |

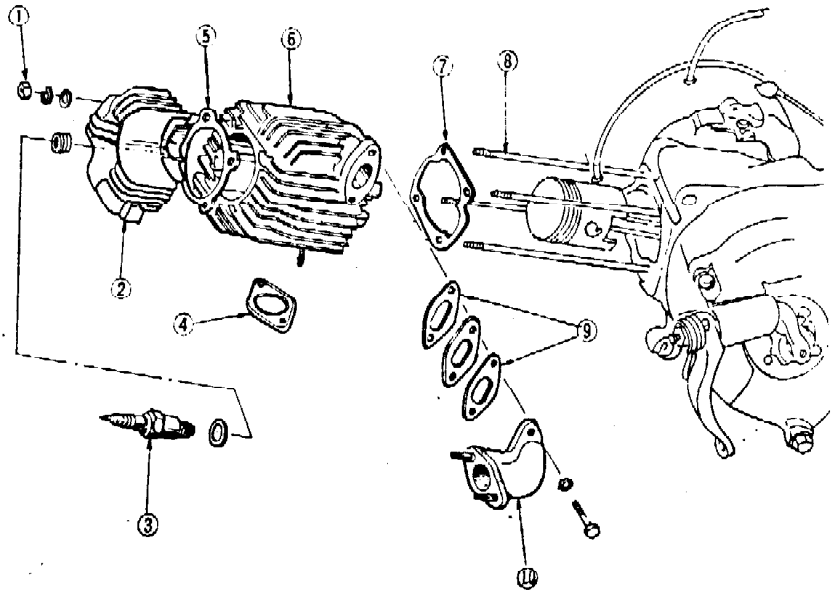


### シリンダ部

シリンダおよびピストンリングの摩耗は長期間使用しなれば生じないが、使っているうちには燃焼室内やピストン頂部にカーボンが付着し、ひどくなれば圧縮が高くなったり放熱を妨げたりして、さまざまなトラブルの要因となる。そのため5000km毎にカーボン除去を行なうよう指示されているが、使用条件によっては適当な時期を見計らって除去することがのぞましい。日頃はせいぜい適正な混合比を守ることはもちろんのこと、エアクリーナーの清掃を心掛け、気化器は最良の調子にしてカーボンを発生させないことが大切といえる。なおシリンダヘッドを組付ける場合フィンの短い方を気化器側に向けることが肝要である

### シリンダ部

- |                            |                 |
|----------------------------|-----------------|
| ① シリンダヘッド セットナット           | ⑤ シリンダヘッド ガスケット |
| ② シリンダヘッド                  | ⑥ シリンダ          |
| ③ スパークプラグ (NGK-B6または電装W17) | ⑦ シリンダ パッキン     |
| ④ ガスケット (排気管用)             | ⑧ スタッフホルト       |
|                            | ⑨ パッキン (吸入管用)   |
|                            | ⑩ インレットパイプ      |

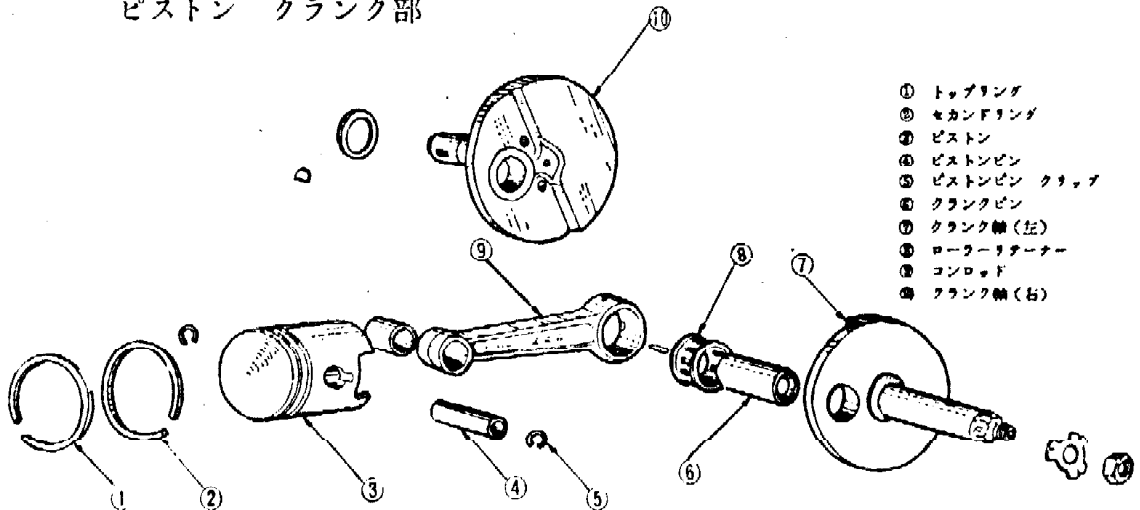


### ピストン クランク部

ピストンを点検する場合はカーボン除去、および焼け付きを起した場合とみてよいが、その場合はシリンダヘッドとシリンダを外せばエンジン本体を装着のままピストンは点検できる。ピストン頂部のカーボンを除去するには

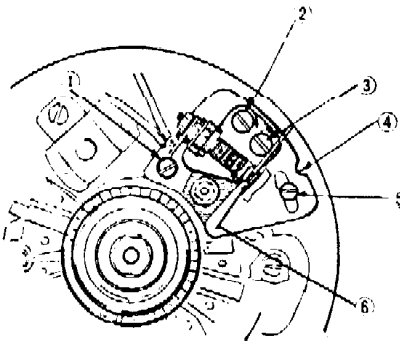
クランクケースにカーボンを落さぬよう、ケース穴にウェスをつめて作業することが肝要である。なおピストンリングの溝にカーボンが付着しているとリングの膠着を起す因になるから、必ず点検して除去することを忘れてはならない。クランク部のトラブルは専門店でクランクケースを分割してもらう必要がある。

### ピストン クランク部

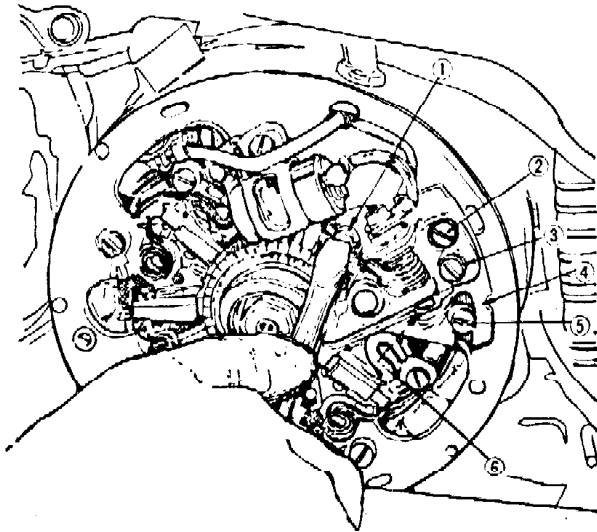


- |               |
|---------------|
| ① トップリング      |
| ② セカンダリング     |
| ③ ピストン        |
| ④ ピストンピン      |
| ⑤ ピストンピン クリップ |
| ⑥ クランクピン      |
| ⑦ クランク軸 (左)   |
| ⑧ ローラーリターナー   |
| ⑨ コンロッド       |
| ⑩ クランク軸 (右)   |

ポイント間隙と点火時期の調整



- ① 台板締付けネジ
- ② ポイント調整ネジ
- ③ 接点台板締めネジ
- ④ 調整溝
- ⑤ 台板締付けネジ
- ⑥ ポイント接点



ポイント間隙と点火時期の調整

ポイント間隙は3000~5000kmごとに調整するのが理想的とされており、その場合クランク軸を右に回して、カムに打ってあるマークと給油フェルト保持板に打ったマークが合う位置から接点は開き始めるから、この位置からさらに右へ回して接点が完全に開いたところでシックネスゲージを用いて間隙を計る。間隙は0.3~0.4mmが適正值であるが、狂っている場合は接点台板締め付けネジをゆるめ、ポイント調整ネジを右または左に回して調整すればよい。

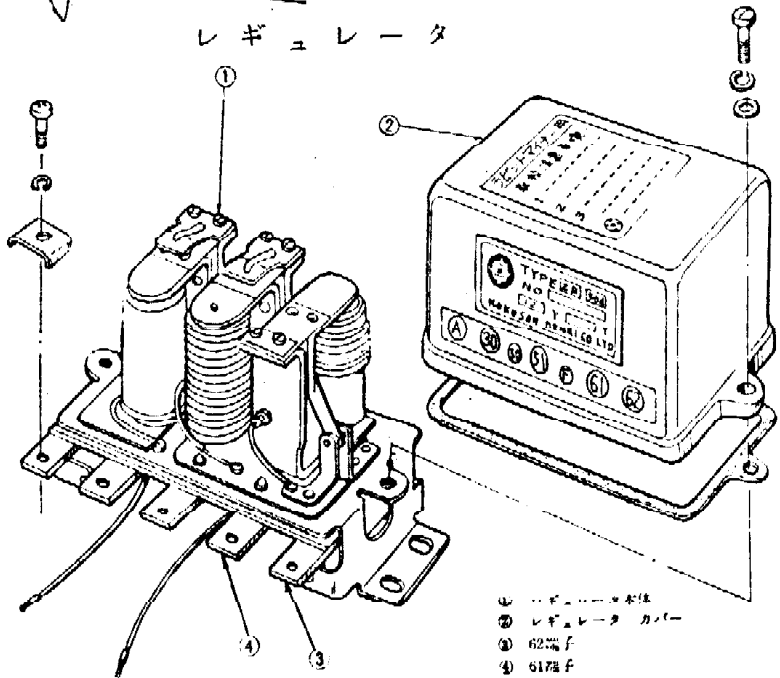
点火時期を調整する場合もポイントの調整と同様にクランク軸を回して接点を開き、接点に0.4mmのシックネスゲージか薄紙をはさみ、この位置からクランク軸を逆に左に回すとシックネスゲージが接点間に強くはさまれる。次にクランク軸をゆっくり右に回してカムと給油フェルト保持板のマークを一致させる。このとき接点間からシックネスゲージが抜けるよう、台板の締め付けネジ2本をゆるめ、台板の調整溝をドライバーでこじって調整すればよい。

なおこの際、断続子軸のガタの有無を点検し、この軸部にマグネット用グリス #250 を塗布してオイルフェルトにも良質のグリス油を少量塗布し、接点部をきれいにしておくことが大切である。

レギュレータ

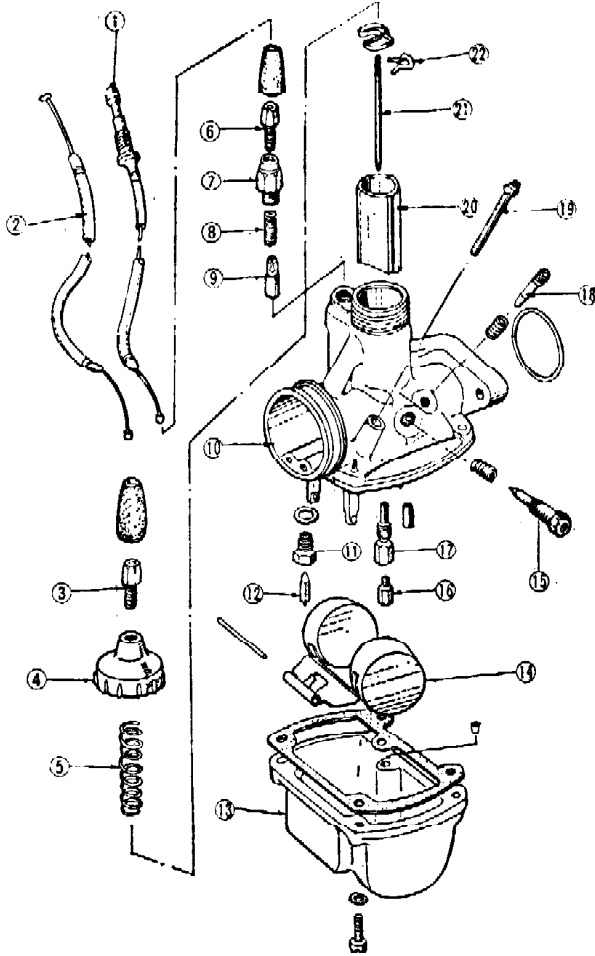
レギュレータ

バッテリーはダイナモより充電されるが、ダイナモの発生電圧は回転数によって広範囲に変化する。そのためレギュレータはダイナモとバッテリーの中間にあって、電圧を自動的に調整する役目を果たしているが、走行状態によっては(高速走行や昼間走行が多い場合)バッテリーが過充電気味になり、液の減りかたが激しい場合は62端子に接続してある線を61端子につなぎかえるとよい。それでも過充電気味の場合や逆に放電気味の場合は、必ず専門店で調整してもらうこと。なおレギュレータに手を付ける場合は危険防止のためバッテリーのどちらかの端子を外してから行なうことが肝要である。



- ① ...ダイナモ本体
- ② レギュレータ カバー
- ③ 62端子
- ④ 61端子

(図説)



気化器の  
機構と  
その調整

- ① スタートバルブ ケーブル
- ② スロットル ケーブル
- ③ ケーブル アジャスター
- ④ ミキシングチャンパー トップ
- ⑤ スロットルバルブ スプリング
- ⑥ ケーブル アジャスター
- ⑦ スプリング ガイド
- ⑧ プランジャー スプリング
- ⑨ プランジャー
- ⑩ ミキシングチャンパー ボディ
- ⑪ フロート レート
- ⑫ ニードル
- ⑬ フロートチャンパー ボディ
- ⑭ フロート
- ⑮ スロットル ストップスクリーン
- ⑯ メインジェット
- ⑰ ニードルジェット
- ⑱ パイロット エアスクリーン
- ⑲ フューエルパイプ
- ⑳ スロットルバルブ
- ㉑ ジェットニードル
- ㉒ ジェットニードル クリップ

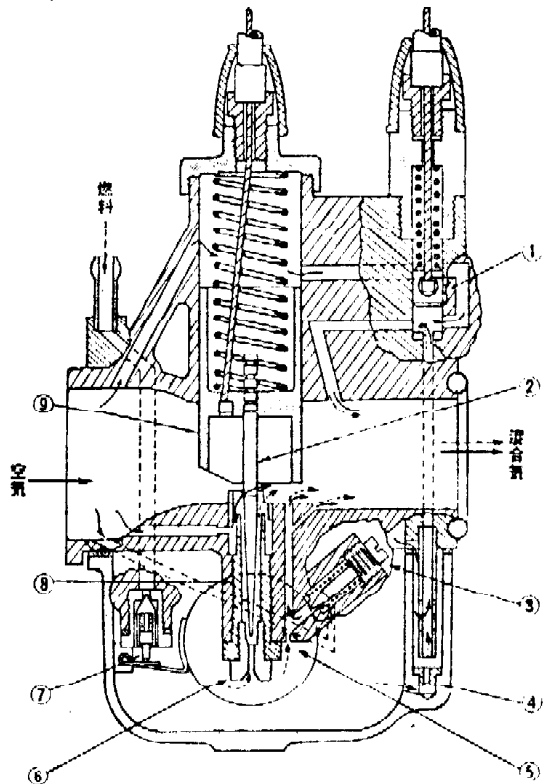
- ① スタートバルブ
- ② ジェットニードル
- ③ エアスクリーン
- ④ スタートジェット
- ⑤ パイロットジェット
- ⑥ メインジェット
- ⑦ ニードルバルブ
- ⑧ ニードルジェット
- ⑨ スロットルバルブ

### 気化器の機構とその調整

気化器はスタータ付の三國工業製 VM10S H<sub>2</sub> 型を用いており、始動時メイン系路とは別個のスタータ系路で適切な混合ガスが作られるようになっているが、このスタータの作動の不具合はスタータ・バルブにゴミが引っ掛かることが多い。混合気が濃くて燃費の増大や出力の低下、カーボンの堆積がひどいなどの場合はジェットニードルの位置を1段下げるとか、逆に混合気が薄くてノックしたり焼け気味の場合はジェットニードルの段数を1段上げるとかするのの一法であるが、混合気の調整は低・中・高速に関連するから不具合を生じたら専門店に依頼するのが無難である。

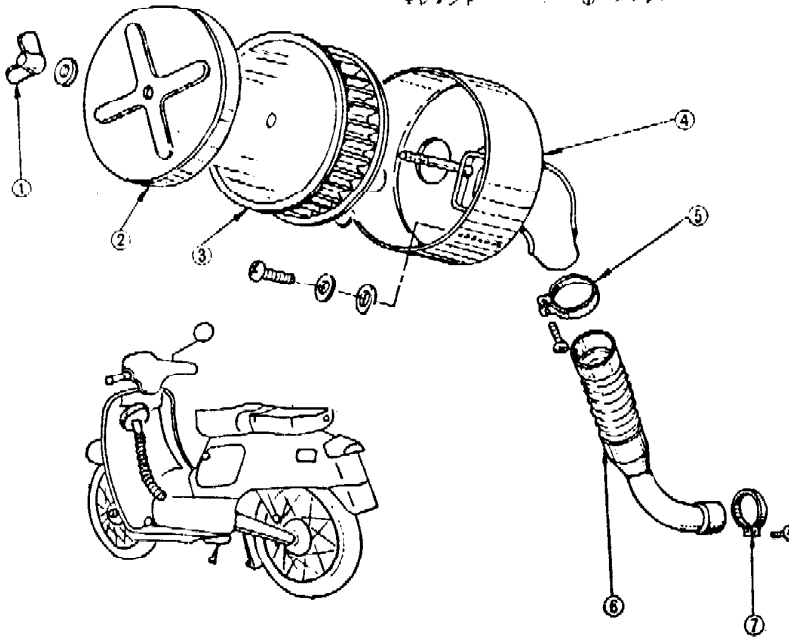
したがって、日頃はアイドルリングの調整にとどめ、常に良好なスロー回転を得るようにすることがのぞましい。スロットル・ストップスクリーンは右に回すと回転が高くなり、左に回すと低くなるが、これで良好なスロー回転が得られない場合は気化器上部のゴムカバーを外してスロットル・ワイヤーで調整すればよい。エアスクリーンは右にねじ込めば低速時の混合気が濃くなり、左に回せば薄くなるが、右に一杯ねじ込んだ位置から左へ1/4回転戻しが標準値。

なお冬期は1〜1/4回転戻しの間で調整すれば、始動性やスロットルのつながりが良くなる。



### エアクリーナー の清掃

- |                    |            |
|--------------------|------------|
| ① ナット              | ④ クリーナーケース |
| ② クリーナーカバー         | ⑤ クリーン     |
| ③ エアクリーナー<br>エレメント | ⑥ ホース      |
|                    | ⑦ クリップ     |



### エアクリーナーの清掃

エアクリーナーはS201型ではシリンダ部の斜め上位置にあったが、S202型ではヘッドランプ下の前面風防カバー内におさめられている。形状も長方形のものから丸型に変ったが清掃の度合いは変わりなく、1000kmごとに外して埃りを落とすことがのぞましい。

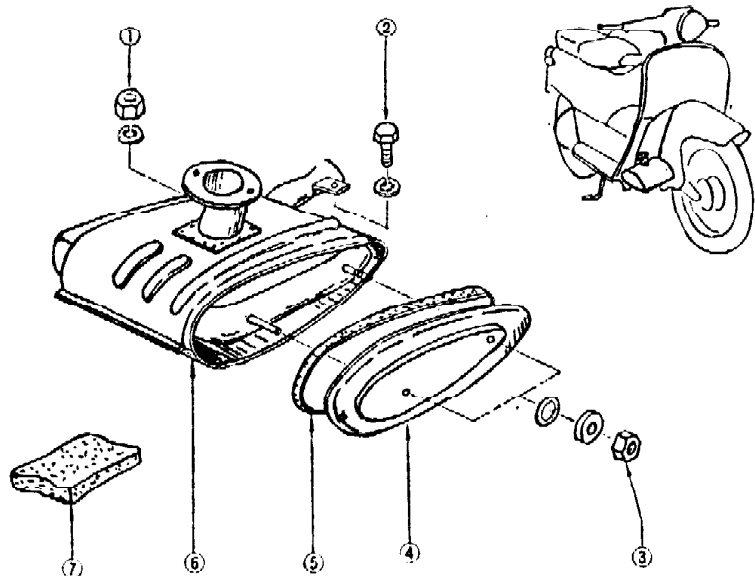
汚れたまま使用していると、燃費の増大、シリンダの摩耗を促進し、カーボンの堆積などの原因になるから、取外してエレメントを軽く叩くか、内側から圧縮空気を吹き付けて埃りを落とすとよい。なお汚れがひどい場合は新品と交換するのが理想的である。

### マフラーの清掃

マフラーは5000kmごとに清掃するよう指示されているが、汚れが目立つようになったら清掃することがのぞましい。しかしあまりに汚れ（オイルの付着など）がはげしい場合は混合気の濃すぎとみて、専門店で気化器の調整をしてもらい、適切な処置を講じたい。まずシリンダのエキゾースト部分に締付けてある2個のナットを外し、次にフレームに取付けてあるボルトを外してマフラーを取外す。そしてマフラーのキャップを止めてあるナット2個を外して、マフラー内につまっているグラスウールを取除いたのち、マフラー全体を熱して油分を蒸発させる。そして、排気管からワイヤーブラシを入れてカーボンを落し、シリンダ排気口も掃除する。なおグラスウールは代理店に用意されているから50〜60g挿入しパッキンは新しく替える。

### マフラーの清掃

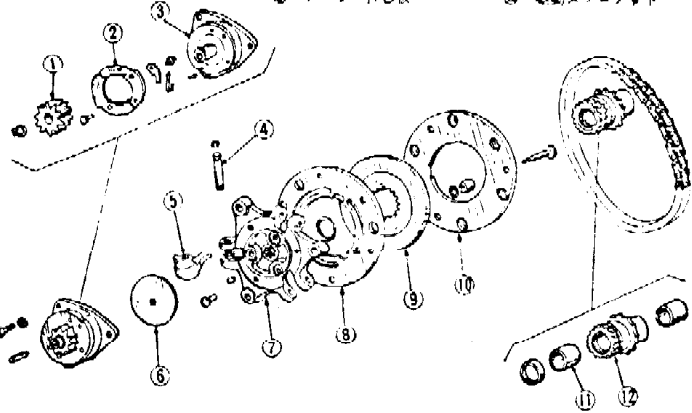
- |        |          |
|--------|----------|
| ① ナット  | ⑤ パッキン   |
| ② ボルト  | ⑥ マフラー   |
| ③ ナット  | ⑦ グラスウール |
| ④ キャップ |          |



クラッチ機構

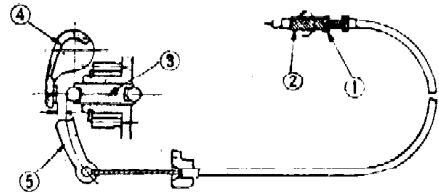
クラッチは重錘を用いた自動遠心式で、エンジンの回転が1500回転ぐらいになると遠心力により重錘がクラッチ板を押し、これ以上の回転になるとクラッチ板は完全に摩擦板に圧着されて動力が伝達するようになっている。またこの自動遠心式クラッチに組合わされた変速機は、左グリップ操作の3段であるが、遠心クラッチのため始動時ミッションギヤがローに入っているハイに入っているでも始動は可能で、取扱上の利点にもなっている。なお図には示していないが S202 型ではグリップ・チェンジおよびスロットル・グリップの操作機構にセンターブリーク機構（井戸のつるべ式にワイヤーを操作する方法）を採用し操作力の軽減をはかっている。これらの諸機構のトラブルはまず無いとみてよいが、日頃は各ワイヤーを調整しておくべきである。

クラッチ機構



- ① ヲックピンオン
- ② フラット面
- ③ ヲックピンオン支持具
- ④ 重錘取付ピン
- ⑤ クラッチ重錘
- ⑥ クラッチ押し板
- ⑦ 重錘取付爪
- ⑧ クラッチ板（外側）
- ⑨ 摩擦板
- ⑩ クラッチ板（内側）
- ⑪ スプリング付ピン
- ⑫ 駆動スプロケット

- ① ロックナット
- ② 調整ネジ
- ③ クラッチ押しピン
- ④ クラッチ リリース
- ⑤ リリースレバー



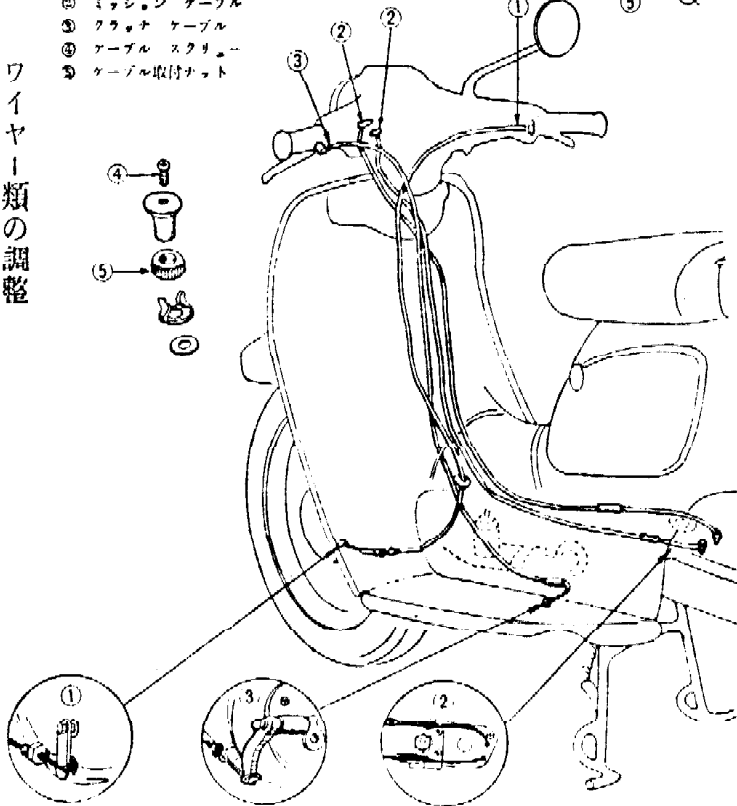
クラッチワイヤーの調整

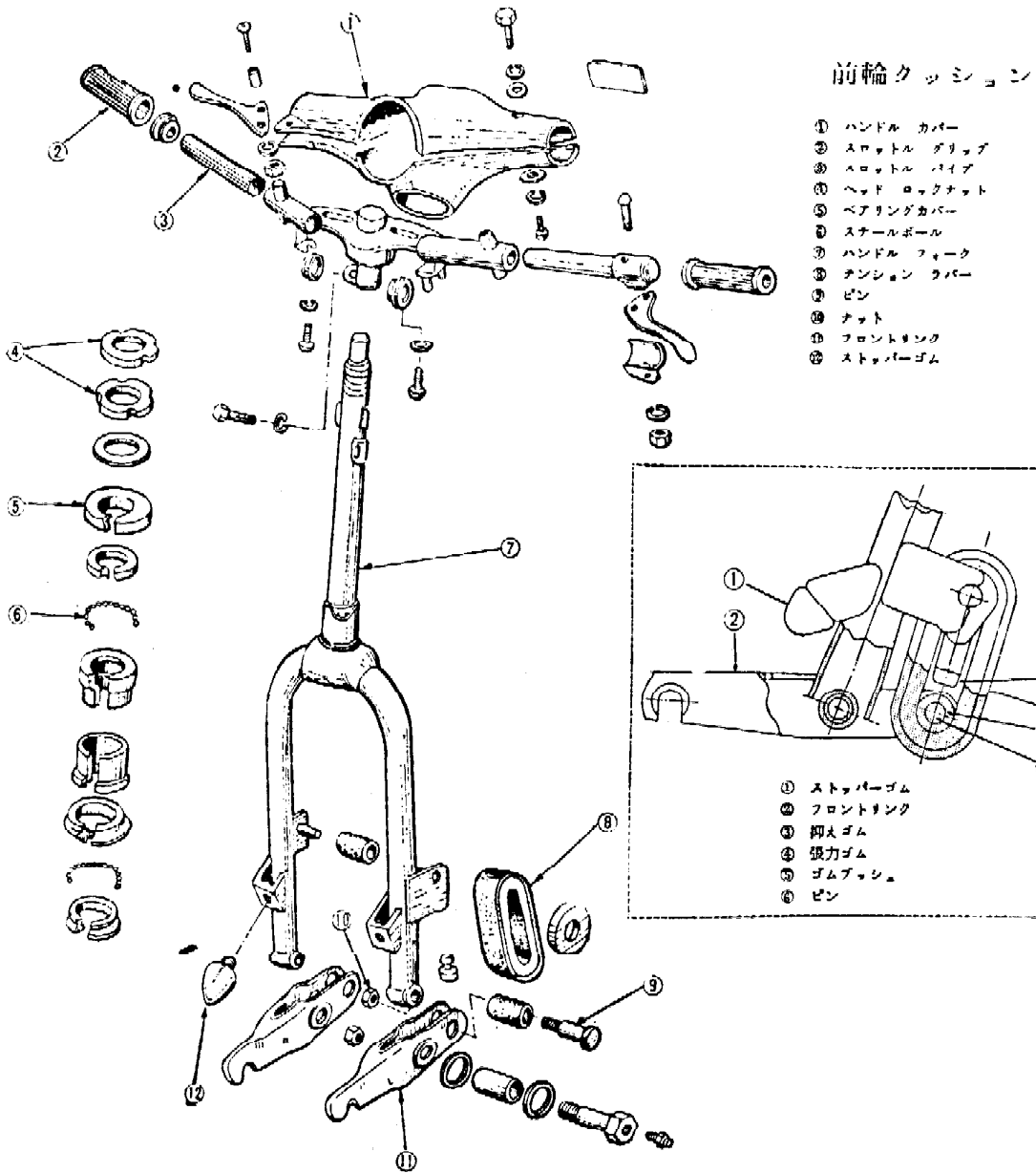
ワイヤー類の保守と調整

ワイヤー類は注油を怠るぬことが大切であるが、ワイヤー自体が摺り切れたりした場合にはなるべく早く交換するようにしたい。その場合は図のケーブル・スクリュー④とケーブル取付ナット⑤を外せば、ケーブルは下方に抜ける。図中①は前ブレーキ・ケーブル、②はミッション・ワイヤーであるが、ミッション・グリップに遊び（回転方向のガク）が多くなったら、サイドカバーとエンジンカバーを外して2本のワイヤーの調整ネジを均等に調整すること。なおローの入りが浅い場合は左側のケーブルを縮め、右側のケーブルを伸ばすようにし、トップの入りが浅い場合は逆に調整するとよい。クラッチ・ワイヤーの場合はスタンドを立て、ミッションをローに入れてエンジンをフカし気味（約3000回転）にし、クラッチレバーを半分引いた位置で後輪が回らなくなるよう、ワイヤーのロックナットをゆるめる調整ネジを動かせばよい。

ワイヤー類の調整

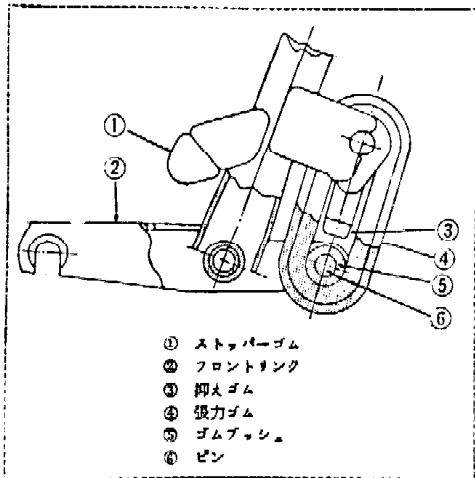
- ① ブレーキ ケーブル
- ② ミッション ケーブル
- ③ クラッチ ケーブル
- ④ ケーブル スクリュー
- ⑤ ケーブル取付ナット





前輪クッション

- ① ハンドル カバー
- ② スロットル グリップ
- ③ スロットル バイア
- ④ ヘッド ロックナット
- ⑤ ベアリングカバー
- ⑥ ステールボール
- ⑦ ハンドル フォーク
- ⑧ タンション ラバー
- ⑨ ピン
- ⑩ ナット
- ⑪ フロントリンク
- ⑫ ストッパーゴム



- ① ストッパーゴム
- ② フロントリンク
- ③ 抑えゴム
- ④ 張力ゴム
- ⑤ ゴムプッシュ
- ⑥ ピン

前輪クッション

前輪緩衝は引っ張りゴム式のボトムリンク式で、後輪は圧縮ゴムとオイルダンパーの併用を用いている。

前輪緩衝の機構は図のように2枚の張力ゴムがゴムプッシュを介してピンで支持されており、衝撃を受け止めるゴム・ストッパー、緩衝時リンクの戻りを制限する抑えゴムなどからなっている。これはゴム自体のもつ粘性とゴム間の摩擦により緩衝にダンピングを与えるもので、ゴムは耐

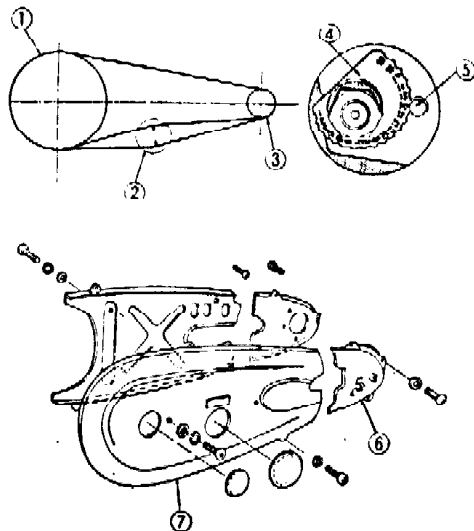
久性の高いものを用いているといわれている。

この2枚の張力ゴムのうち内側のものは外側のものより損耗の度合いが大きいから、時どき位置を動かして使用するのが理想的。なお、この張力ゴムの耐久度はかなり大きい筈であるが、緩衝がやわらかくなり過ぎた場合は代理店で新品と交換してもらうこと。自分で交換する場合は車軸両端のナットをゆるめて前車輪を外し、ゴムを支えている上方のピンの内側にあるナットを外して、皿状の特殊座金を取除き、ゴムを一枚ずつピンから外せばよい。

### チェーンの調整

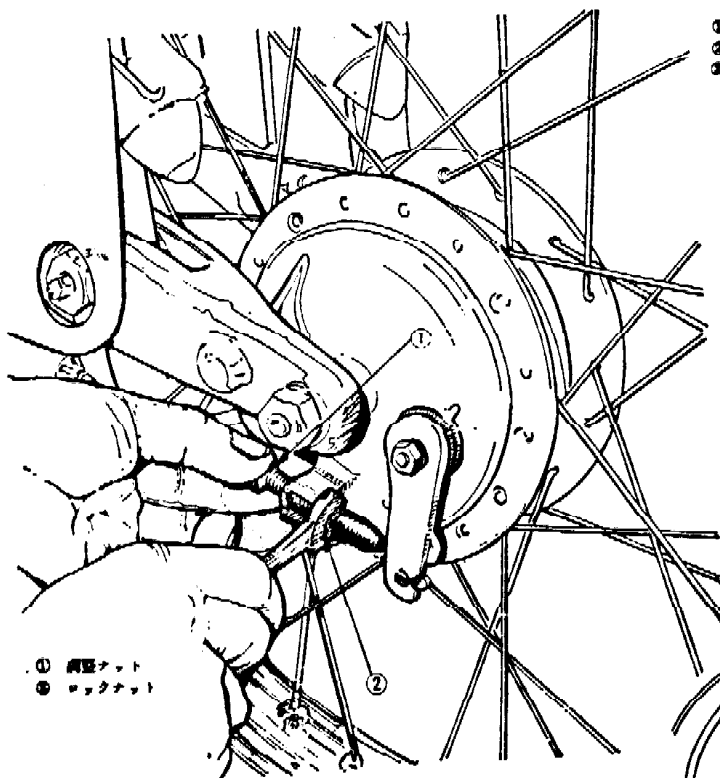
チェーンの張りは乗車状態でチェーン・ケース点検窓の中央部のタルミが上下約20mmが適正値であるが、ゆるみすぎても張りすぎても好ましくない。したがって張りを調整する場合は、後車軸両端のナットをゆるめて後輪を後方に移動させ、チェーン・アジャスターを適当の位置に回す。この際、左右のアジャスターの番号を必ず合せて、アジャスターをストッパーに押し当てて車軸ナットを締付ける。なお調整後は必ず後輪ブレーキの調整を行なうことを忘れてはならない。定期的にはチェーンのアウト・ケースを外し、チェーンのクリップを外してチェーンを抜き取り、ガソリンで洗滌したのち、しばらくオイルに浸して組付けると長保ちする。

### チェーンの調整



- ① 後輪スプロケット
- ② 点検窓 (張り20mm)
- ③ エンジン スプロケット
- ④ チェーン アジャスター
- ⑤ ストッパー
- ⑥ 前部チェーンケース
- ⑦ チェンケース (アウト)

### 前輪ブレーキの調整



- ① 調整ナット
- ② ロックナット

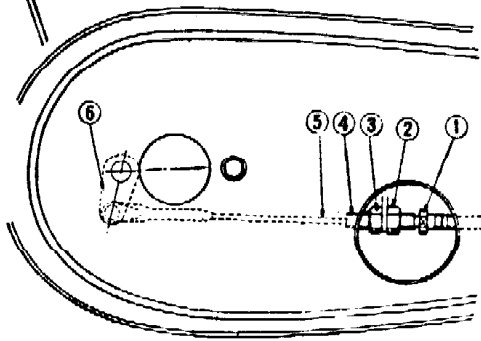
### 前後のブレーキ調整

前輪ブレーキの調整はブレーキ・レバーを引いてロックしたとき、グリップとレバーの隙間が15mm程度になるよう、ロックナットをゆるめて調整ナットを動かせばよい。

後輪ブレーキはチェーンケースの点検窓からロックナットをゆるめ、ブレーキ・ペダルの踏代が30~40mmになるよう調整金具が回らぬよう抑えて、調整ナットで調整金具の位置を移動させる。これによりブレーキ・アウトが押され、インナー・ワイヤーが引っ張られてブレーキ・レバーの操作角度が変化するわけであるが、調整する場合は必ず空車状態で行うことが肝要である。

### 後輪ブレーキの調整

- ① 調整金具
- ② ロックナット
- ③ 調整ナット
- ④ ブレーキ アウター
- ⑤ インナーワイヤー
- ⑥ 後輪ブレーキレバー





# S202AE型ラビット・90配線図

