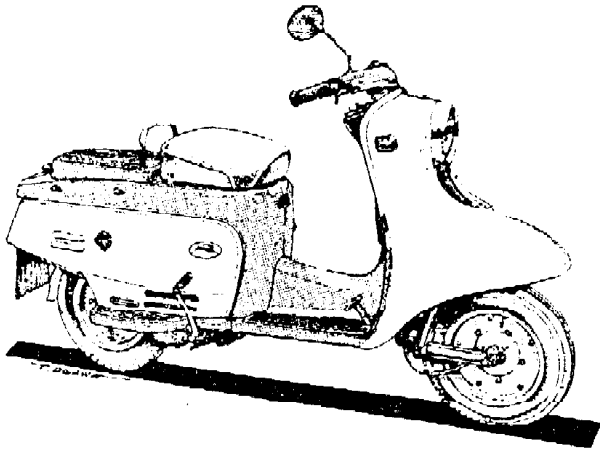


ラビットジュニア S30IA型 の整備分解図

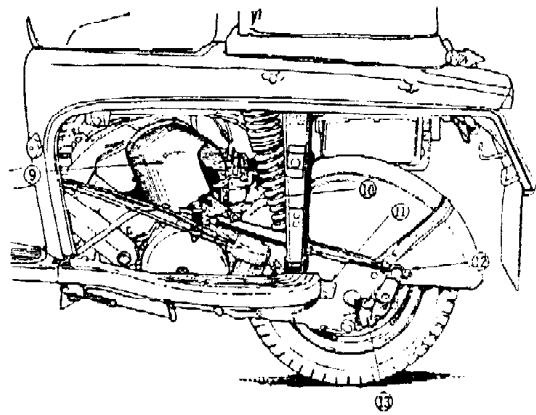
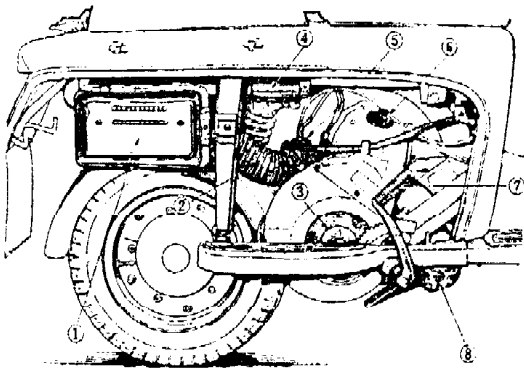


昨年9月に発表後、直ちに市販に移された富士重工業の125cc スターター。前期S82・K型とはがらりと変り、ナエンジンは油槽式の完全密閉ケースに、後輪駆動は片持式のユニットスイングに、前輪はテンションゴムを履し左側のみ油圧式に、重垂式の追心クラッチは接断可能な定容最型の自動クラッチに、変速は2段から3段に……など各所に改良充実がはかられたものである。

またエンジンカバーは開閉型からサイドカバー脱着式となり、点検、整備は一段と容易化されている。

エンジンはS82・K型と基本的には変りないが、やや出力アップされて最高出力は7.1PS/5,800 r. p. m. 最高速度90km/h、燃費35km/hにて55km/lという性能は、各所に盛り込まれた新機構と相まって高い信頼度がよせられているものである。

エンジン部



左右開閉式のサイドカバー

点検整備は左右両側のサイドカバーを外すことによって行なえるようになっており、各部の点検の容易化がはかられている。したがって、積荷したままでも点検できる。

プラグの点検、キャブレターの調整、エアクリナー、後輪ブレーキの調整、ミッション・ケーブルの点検、後輪タイヤの脱着など、すべてこのサイドカバーを外せばできるから、手軽に点検するよう心がけたいものである。

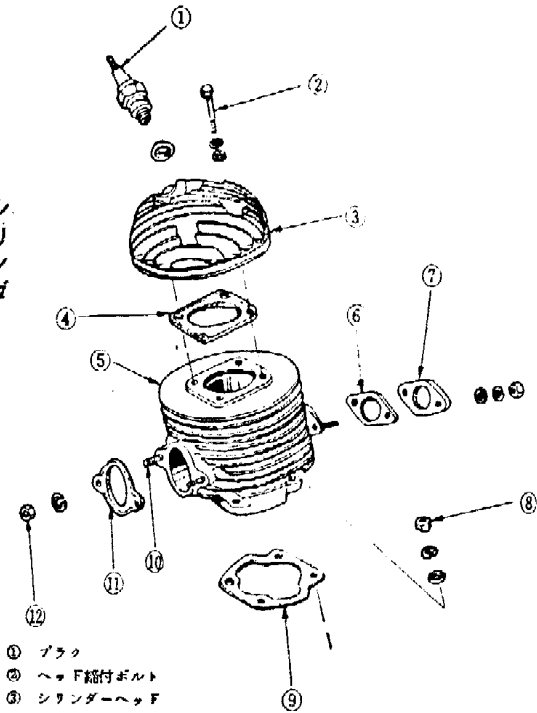
- ① エアクリナー
- ② ゴムダクト
- ③ 冷却ファン
- ④ レギュレーター
- ⑤ キャブレター
- ⑥ フラックバルブ用キャップ
- ⑦ ネット クラック
- ⑧ マフラー
- ⑨ 冷却吸風カバー
- ⑩ ミッション アーブル
- ⑪ ナエンジン ケース
- ⑫ 後輪ブレーキ調整ナット
- ⑬ ドレン ボルト

シリンダーヘッドとシリンダー

エンジンは内径52mm×行程58mmの2ストローク単気筒123ccで、シリンダーヘッドとシリンダーは冷却導風カバーに被われている。プラグはカバー点検孔から取外すことができるが、シリンダーヘッドとシリンダーを取外す場合には、冷却導風カバーを外してシリンダーヘッド締付ボルトをゆるめ、キャブレターとエキゾーストパイプを取外さなければならない。

点検は主に燃焼室や排気口まわりのカーボン除去であるが、5000キロ走行ごとに点検するよう指示されている。なおプラグは500キロ走行ごとに点検するのが理想的とされている。

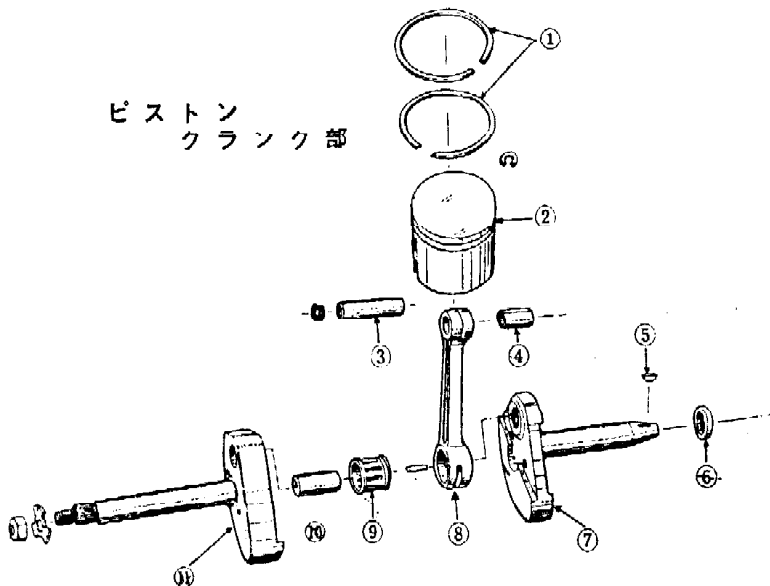
シリンダー・ヘッド



- ① ピストンリング
- ② ピストン
- ③ ピストンピン
- ④ ロッド小端部軸受
- ⑤ 半月キー
- ⑥ コードルバアライナー
- ⑦ 右クランクシャフト
- ⑧ コンロッド大端部
- ⑨ クランピン ローラー
- ⑩ クランピン
- ⑪ 左クランク シャフト

- ① プラグ
- ② ヘッド締付ボルト
- ③ シリンダーヘッド
- ④ シリンダーヘッドガスケット
- ⑤ シリンダー
- ⑥ パッキン(断熱板)
- ⑦ キャブレター パッキン(断熱板)
- ⑧ ナット(8mm)
- ⑨ シリンダー パッキン
- ⑩ 締付ボルト
- ⑪ エキゾーストパイプ ガスケット
- ⑫ エキゾーストパイプ締付ナット

ピストン クランク部



ピストンとクランク部

ピストン、ピストンリングの摩耗状態はゲージを用いなければ分らないし、コンロッドの振れも一般ユーザーには測定しにくい。長期間使用して他の個所が完全なのに、どうも力がないという場合には、まずシリンダーやピストン、ピストンリングの摩耗とみてよい。

クランク部を分解することは、一般にはちよっと無理であり、また大仕事になるから、口角は焼付きを起すような手荒な運転はさけないものである。

もし異音を発生した場合には、直ちに専門家に相談すべきである。

チェーンケースと駆動関係

チェーンケースは完全密閉のオイルバス式で、一次駆動と二次駆動のチェーンは、ミッションギヤ関係とともに、このオイルの中で作動している。このため、チェーンの寿命は半永久的といわれているので、分解して点検整備の必要はないが、ミッションオイル（チェーンと共用）はマメに点検したいものである。

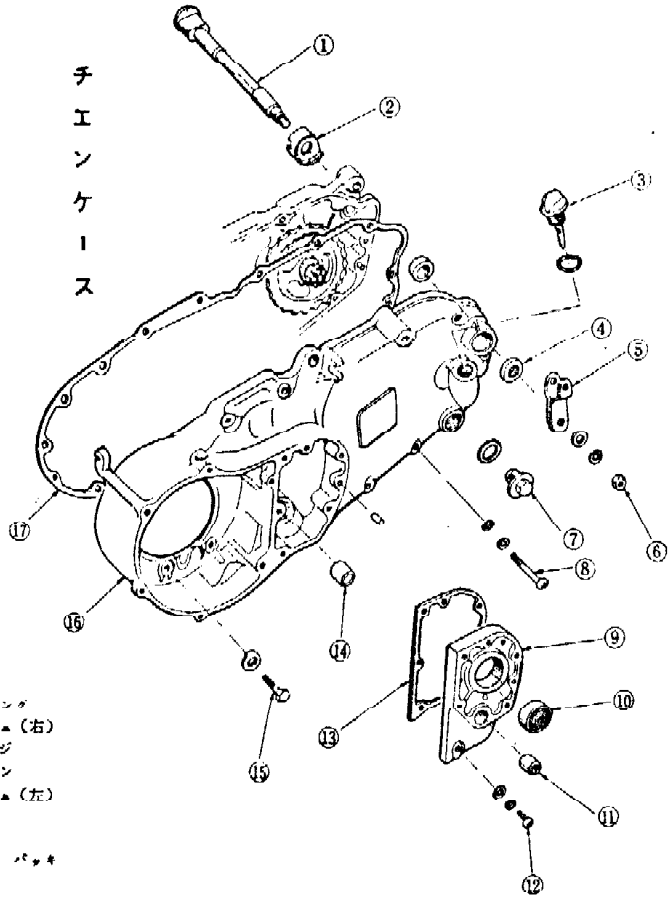
汚れたオイルを使っていると、円滑な作動が得られないから、その場合はドレン盲栓を抜いてオイルを排出し、新しいオイルを最高油面まで注入すること。

なお、このチェーンおよびミッション用のオイルは、最初の500kmで交換、2000kmごとに点検するのが基準となっており、オイル銘柄は四季を通じてモビール油のSAE#30が指定されている。

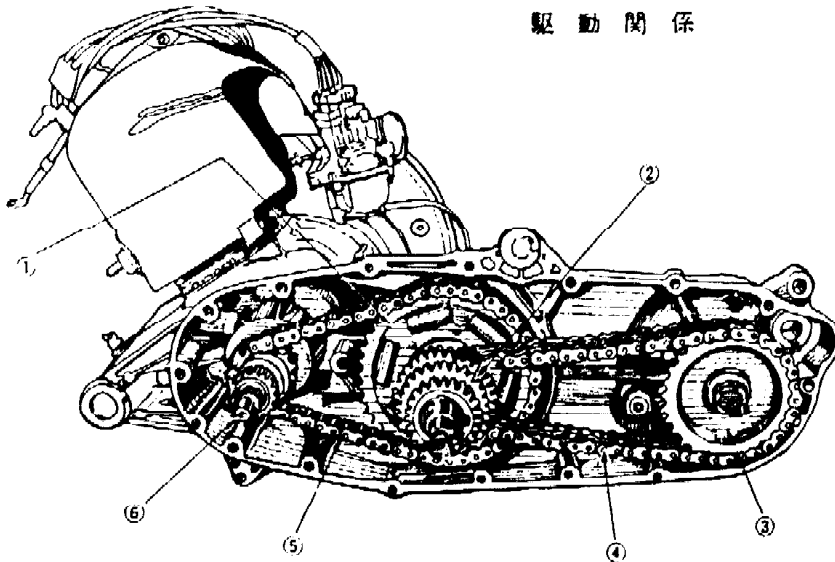
点検の場合に注意したいことは、ゲージ（ドレン盲栓）のネジ部をねじ込まないで、ネジ部下面をケースに当てた状態で計ることが肝要である。

- | | |
|-------------|---------------|
| ① ブレーキカム軸 | ⑪ ボールベアリング |
| ② ブレーキカム受座 | ⑫ 中間軸ブッシュ（右） |
| ③ ドレンボルト | ⑬ プラス丸小ネジ |
| ④ ブレーキ軸ブッシュ | ⑭ 軸交差パッキン |
| ⑤ ブレーキレバー | ⑮ 中間軸ブッシュ（左） |
| ⑥ ナット | ⑯ 六角ボルト |
| ⑦ 盲栓 | ⑰ チェーンケース |
| ⑧ プラスなべ小ワジ | ⑱ チェーンケースパッキン |
| ⑨ 軸交差 | |

チェーンケース



駆動関係



- | |
|--------------|
| ① 一次駆動スプロケット |
| ② ミッションギヤ |
| ③ 二次駆動スプロケット |
| ④ 二次チェーン |
| ⑤ 一次チェーン |
| ⑥ クランクシャフト |

ミッションギヤ関係

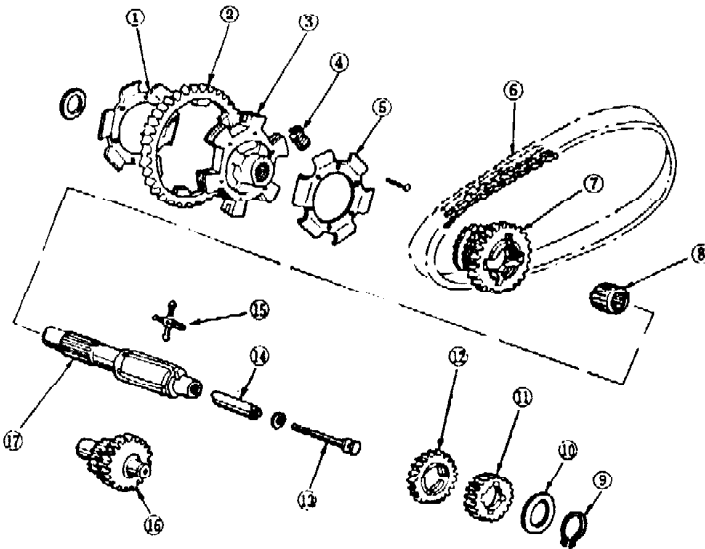
ミッションギヤ

変速機は常時噛合3段で、操作は手動のグリップ回転式である。

ロー、セコンド、中間ギヤはミッション主軸をスライドするようになっていて、伝動ギヤと噛合ってエンジンの回転を伝えるようになっている。

これらミッション関係の各ギヤのトラブルはまず無いとみてよい。それよりもミッショングリップの作動不具合やミッション・コントロールケーブルの伸びなどに注意することががのぞましい。

なお万が一ギヤ欠けとかシフト機構が故障した場合には専門店に依頼しなければならぬ。



- ① ばね押え板
- ② 一次駆動スプロケット
- ③ 一次駆動スプロケット受板
- ④ ばね (ダンパー)
- ⑤ ばね押え板
- ⑥ 二次チエン
- ⑦ 伝動ギヤ

- ⑧ ニードルベアリング
- ⑨ サークリップ
- ⑩ 間座 (ミッションロー側)
- ⑪ ローギヤ
- ⑫ セカンドギヤ
- ⑬ シフターロック
- ⑭ シフター間隔
- ⑮ シフター爪
- ⑯ 中間ギヤ
- ⑰ ミッション主軸

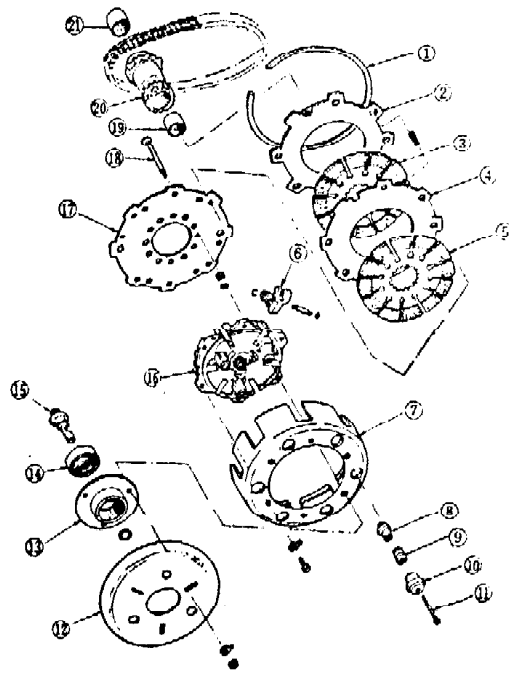
クラッチ

クラッチは定容量型自動接断式といわれるもので、エンジン回転に比例して増えるクラッチ容量を、ある一定のところで抑える機構になっている。つまり、エンジン回転が上昇して遠心力が働き重錘が作用すると、クラッチ・パネはパネ受を介してクラッチ・プレートを押すつけるが、その際、遠心力はある一定のところ、必要以上にクラッチ・パネに加わらないようになっている。

クラッチ板は5枚からなっており、一次チエンの受動側には、変速時のショックを吸収するための、コイルパネを使ったダンパーが設けられている。

この車の特長は従来のスクーターの自動遠心式とは異なりオートパイと同じようにハーフ・クラッチが使える、発進、加速に有利となっている。なお摩擦板の摩耗や焼損の場合には専門店に依頼するのが賢明の策である。

クラッチ

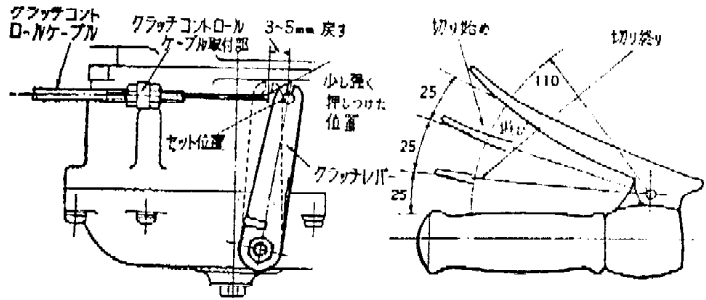


- ① クラッチ
- ② クラッチプレート (B)
- ③ 摩擦板
- ④ クラッチプレート (C)
- ⑤ 摩擦板
- ⑥ 歯輪
- ⑦ クラッチドラム
- ⑧ パネ受 (B)
- ⑨ クラッチばね
- ⑩ パネ受 (A)
- ⑪ パネ受軸
- ⑫ 重錘カバー
- ⑬ 球軸受結合
- ⑭ 球軸受
- ⑮ レリーズベース
- ⑯ 重錘取付板
- ⑰ クラッチプレート (A)
- ⑱ レリーズボルト
- ⑲ プライマリーギヤ プッシュ
- ⑳ 一次駆動スプロケット
- ㉑ 一次駆動スプロケット プッシュ

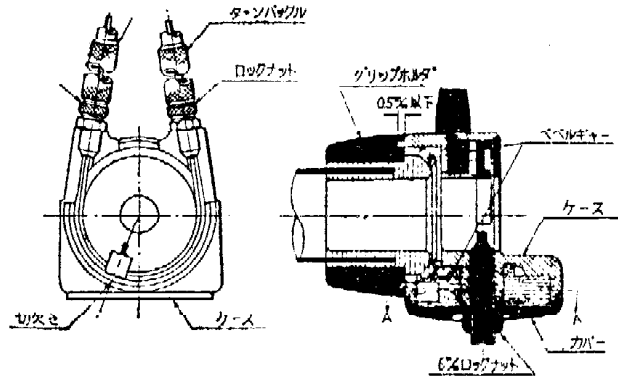
クラッチ操作とミッション操作の調整

クラッチ操作とミッション操作の調整

クラッチが切れない場合には、まず変速機をニュートラル(0)にし、チェーンケース上のクラッチ・コントロールケーブルのロックナットをゆるめ、クラッチワイヤーを外す。エンジンを2000~3000回転に上げて、図左上のようにクラッチレバーを前方に少し押しつけた位置から3~5mm戻してセットする。その際ハンドル側のクラッチレバーの作動具合は図右上のようになればよい。



ミッション・グリップの構造は、一本のワイヤーが井戸のつるべ式に行ったり戻ったりする機構で、グリップ裏面の回転部は図右下のようにベベルギヤを用いている。調整は左右のターンバックルで行なえばよいが、ローの入りが浅い場合は図左のターンバックルを縮め、反対側のターンバックルを伸ばすとよい。また逆にトップの入りが浅い場合は、その反対に調整する。それでも調整不能あるいは節度不良の場合は、チェーンケース上のシフターケース・カバーを外して、節度板とワイヤーの符号が一致しているかどうか調べなければならない。

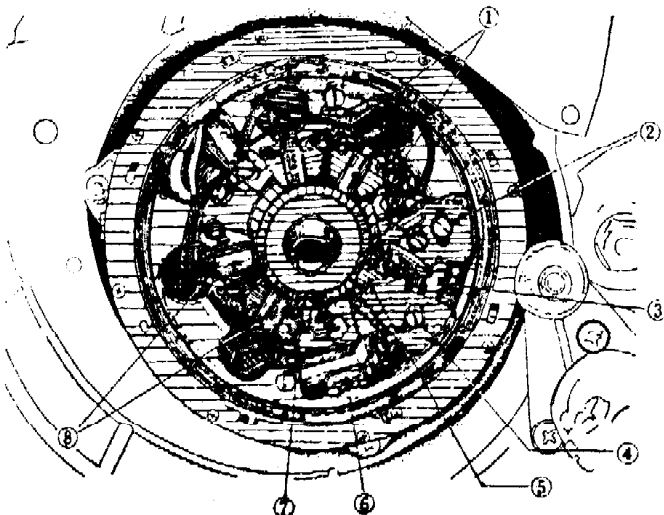


点火時期の調整と整備事項

スターター・ダイナモは飯田マグネト製が用いられている。

スターター・ダイナモ

点火時期やポイント間隔は5000キロまでは手つけずでよいと言われている。点検する場合は防塵カバー(冷却ファン)を取外さなければならないが取外した場合はブレーカーポイントの接点面の汚れや焼損がないか、またポイント間隔が0.3~0.4mmかどうかを点検することが大切である。

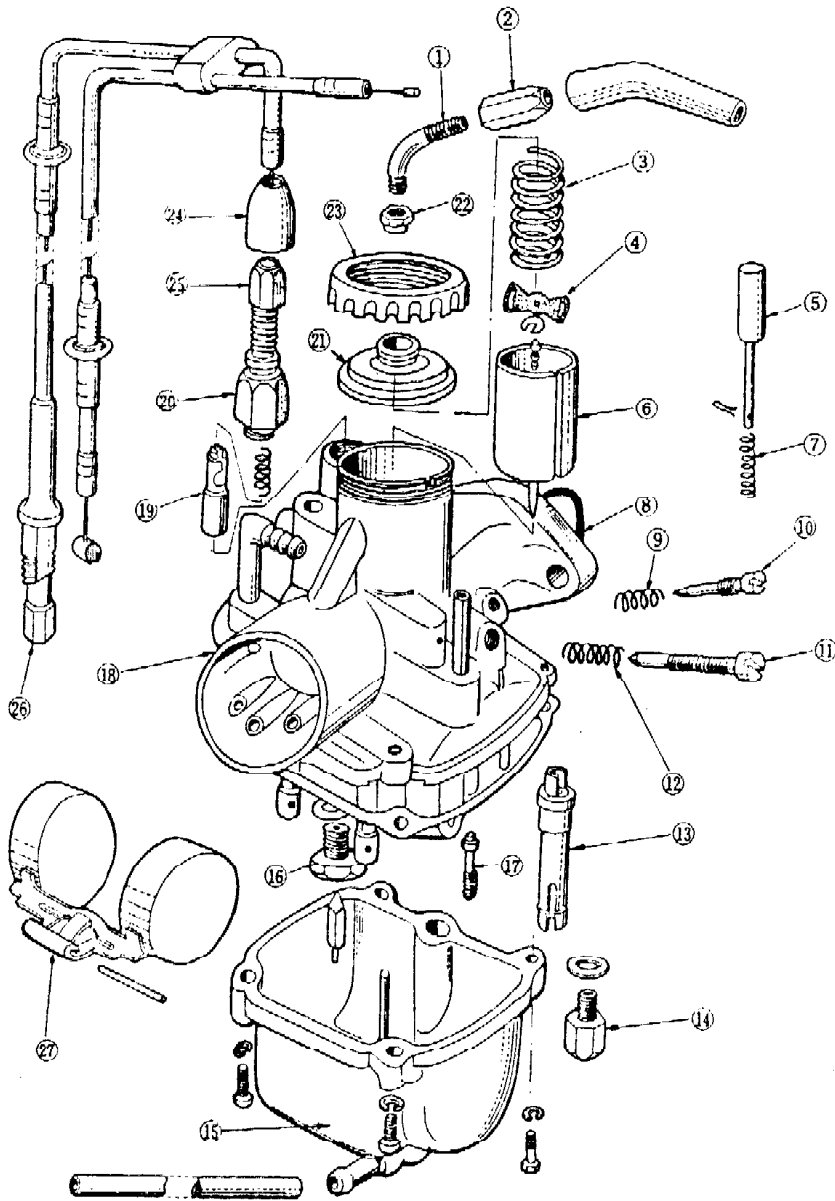


ポイント接点面が汚損している場合にはオイルストーンで平滑に磨き、ポイント間隔は接点台締付ネジをゆるめて調整する。点火時期は上死点前18°が正規とされている。

なおブレーカーのスリッパ部が磨耗すると火花性能が低下するから、給油フェルトには良質のグリス油をすり込むことが大切である。

- ① ブラシ スプリング
- ② 換点台締付ネジ(1)
- ③ 点火時期調整
- ④ 換点台締付ネジ(2)
- ⑤ コンタクトブレーカー
- ⑥ コンデンサー
- ⑦ 給油フェルト
- ⑧ カーボンブラシ

キャブレター



- ① ケーブルガイド
- ② ケーブル アジャスター
- ③ スロットルバルブ スプリング
- ④ サークリップ
- ⑤ ティクラー
- ⑥ スロットル バルブ
- ⑦ ティクラー スプリング
- ⑧ キャップ パッキン
- ⑨ スロットル ストップスクリュー スプリング
- ⑩ パイロット エアスクリュー
- ⑪ スロットル ストップスクリュー
- ⑫ スロットル アジャスター スプリング
- ⑬ ニードルジェット
- ⑭ インジェット
- ⑮ フロントチャンバー ボデー
- ⑯ バルブシート
- ⑰ パイロットジェット
- ⑱ キャブレター本体
- ⑲ ケーブルアジャスター
- ⑳ スプリングガイド
- ㉑ ミキシングチャンバー トップ
- ㉒ ロック ナット
- ㉓ ミキシングチャンバー キャップ
- ㉔ ゴム キャップ
- ㉕ ケーブルアジャスター
- ㉖ スターバルブ ケーブル
- ㉗ フロント

キャブレターの調整

キャブレターは三昌工業製のVM-20SH型を用いている。長期間使用しなければ内部各部の摩耗はないし、分解整備の必要はまず無いとみてよい。したがって、日頃は良好なスロー回転が得られるよう調整すればよい。

アイドリングはスロットル・グリップを全閉にした時のスロー回転を調整するもので、スロットル・ストップスクリューを右に回すとスロー回転は高くなり、左に回すと低

くなる。このネジだけで調整しきれない場合は、気化器上部のゴムカバーを外して、調整ネジによってスロットルワイヤーの長さを変えればよい。

エア・スクリューは右に一杯おじ込んだ位置から、1 $\frac{1}{4}$ 回転戻しが標準とされているが、冬は1回転戻しにすれば、始動がよくなるといわれている。なおエア・スクリューは、戻す回数が多くなるほど低速走行での混合ガスが薄くなり、燃費も良くなるが、あまり多く戻すと始動やスローのつながりが悪くなるから注意したいものである。

エアクリーナー

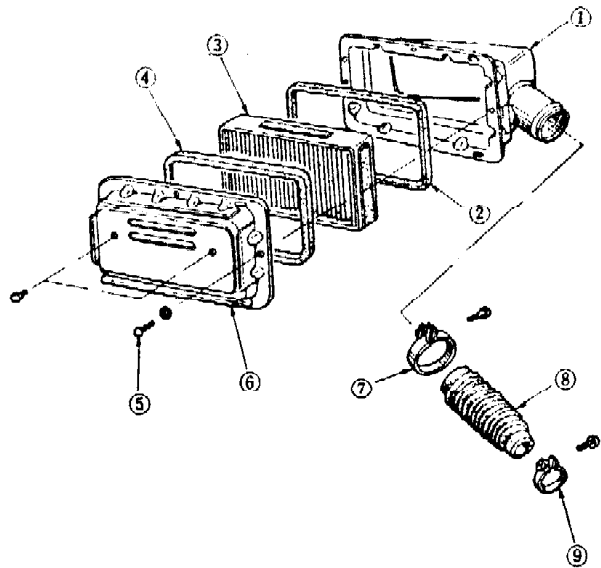
エアクリーナーの濾過面積はかなり広く、吸気サイレンサーの役目も果している。

エレメントが汚れると燃費が増大して出力低下を招き、シリンダーの寿命に影響するから、500キロ走行ごとに分解清掃するよう指示されている。

取外す場合には、ゴムダクトの取付バンド外し、次にフレームに取り付けてある2本のプラスねじと、クリーナー表面のプラスねじを取外せば分解できる。

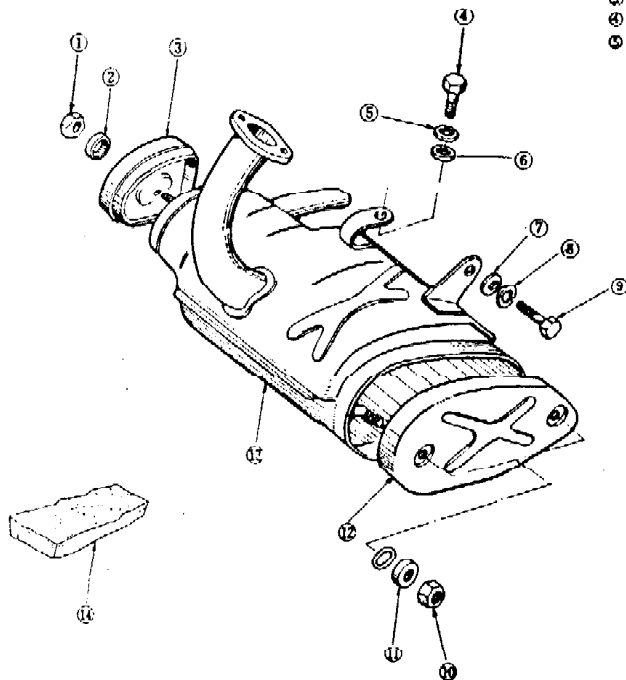
エレメントは軽く叩くかコンプレッサーで吹付けてホコリを除けばよいが、エレメントは古いものを何回も清掃して使うよりも、新品と交換するのが理想的である。その際ゴムダクトが破れていたりすると、シリンダーの摩耗が増大したり、プラグ・ブリッジを発生するから注意を要する。

エアクリーナー



- | | |
|----------------|----------------|
| ① クリーナーケース (A) | ⑥ クリーナーケース (B) |
| ② シールパッキン | ⑦ 取付バンド (A) |
| ③ クリーナー エレメント | ⑧ ゴムダクト |
| ④ シールパッキン | ⑨ 取付バンド (B) |
| ⑤ クリーナー締付ボルト | |

マフラー



マフラーの掃除

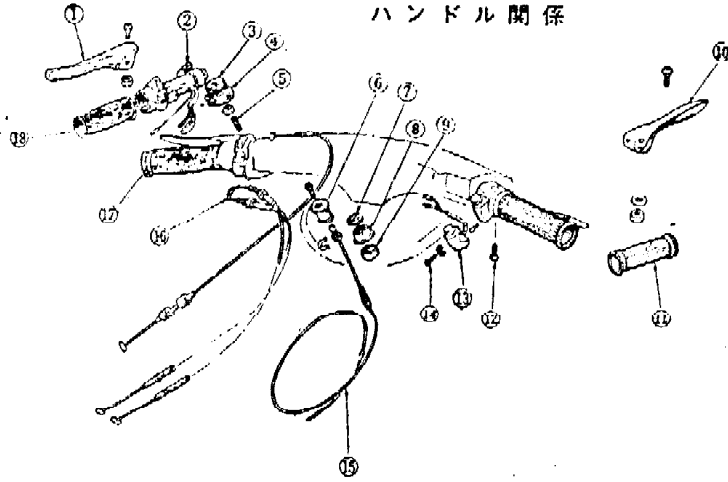
マフラーは吸収拡張共鳴型といわれるもので、マフラー内部には孔のあいた共鳴管、隔壁および約45gのグラスウールがおさめられている。

マフラーを取外すには、まずエンジンのシリンダー排気口部に締付けてあるナット2個を外し、次にクランクケース下部に取り付けてあるボルト2本を外せば、マフラーは前下方に取外すことができる。

グラスウールは排気煙を濾過するものでなく、消音の効果を行なうものであるが、交換する場合は代理店に用意されている。マフラーの掃除は、熱して油分を除き、排気口側からワイヤーブラシ等を挿入してカーボンを除去するとよい。

- | | |
|-----------------|-----------------|
| ① ナット | ⑤ スプリング ワッシャー |
| ② ワッシャー | ⑥ マフラー取付ボルト |
| ③ マフラー キャップ (A) | ⑦ ナット |
| ④ マフラー取付ボルト | ⑧ ワッシャー |
| ⑤ スプリング ワッシャー | ⑨ マフラー キャップ (B) |
| ⑥ ワッシャー | ⑩ マフラー コンプリート |
| ⑦ * | ⑪ グラスウール |

ハンドル関係



- ① ミッションケーブル
- ② グリップホルダー ユニット
- ③ ベベルギヤ
- ④ カバー
- ⑤ ボルト
- ⑥ ノブ (スターターバルブ ケーブル)
- ⑦ ナット
- ⑧ ワッシャー
- ⑨ ゴムワッシャー
- ⑩ ブレーキレバー
- ⑪ スロットル グリップスクリーン
- ⑫ セットスクリーン
- ⑬ スターター スイッチ
- ⑭ スクリューねじ
- ⑮ スターターバルブ ケーブル
- ⑯ ミッション コントロールケーブル
- ⑰ ミッション グリップ
- ⑱ ミッション グリップスクリーン

ハンドル関係の点検

ハンドルバーはパイプ製で、その上にポリエチレン製のカバーが被せられている。ハンドル左側にはミッション切換グリップ、クラッチレバー、ホーンボタン、右側にはスロットルグリップ、フロントブレーキ・レバー、スターター・ボタンが装着されている。

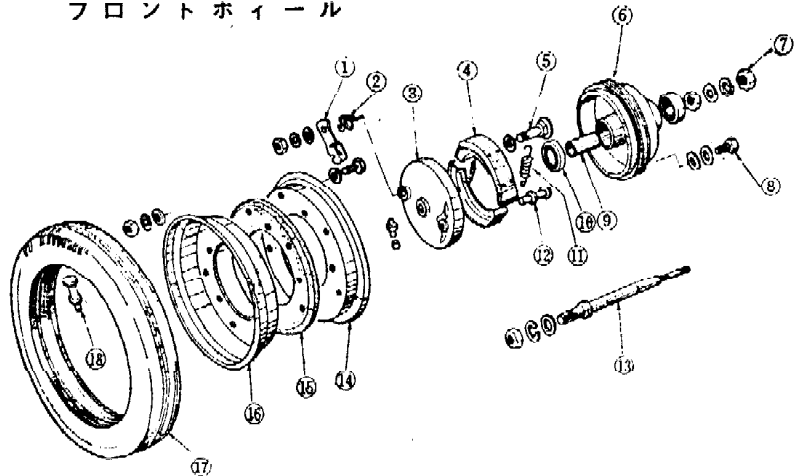
このハンドル部分は走行保安上きわめて重要な部分であ

るから、衝撃を受けたりガタを生じた場合には、直ちに専門店で点検修理することがのぞましい。

またクラッチ・レバーやブレーキ・レバーの作動が不円滑な場合は、レバー基部はもとよりワイヤーの注油を行なうこと。各部のスイッチ、ミッション切換グリップやスロットル・グリップなどの作動具合にも注意し、その作動状態に応じて注油することがのぞましい。

フロントホイール

- ① ブレーキレバー
- ② ブレーキレバー リターンスプリング
- ③ ディスクプレート
- ④ ブレーキシュー
- ⑤ ブレーキカム
- ⑥ ホイールハブ
- ⑦ アクスル取付ナット
- ⑧ ボルト
- ⑨ スパワー
- ⑩ ラジアル ボールベアリング
- ⑪ ブレーキシュー リターンスプリング
- ⑫ ヒールピン
- ⑬ ホイール アクスル
- ⑭ ラム
- ⑮ リム パッキン
- ⑯ ラム
- ⑰ タイヤ
- ⑱ バルブ ユニット



フロント・ホイール

タイヤは前後ともチューブレス・タイヤを用いているので走行中に釘その他の異物が刺ってもすぐパンクすることはないが、なるべく早く点検・修理することが肝要である。

このチューブレス・タイヤの修理具は代理店にて用意されているから(価格は約600円)、自分でやるのも得策といえる。

車軸はラジアル・ボールベアリング2個で支持されており、ブレーキ機構を内蔵する軽合金製のハブにはプレス製のリムが左右から取付けられている。

ハブの分解を要するときは、ブレーキ・ライニングの摩耗やブレーキ・カムが摩耗した場合であるが、偏摩耗している場合はライニングの片当りを修正し、摩耗が激しい時はライニングを交換しなければならない。なおその際、ハブ内の塵りを除去することが大切である。