

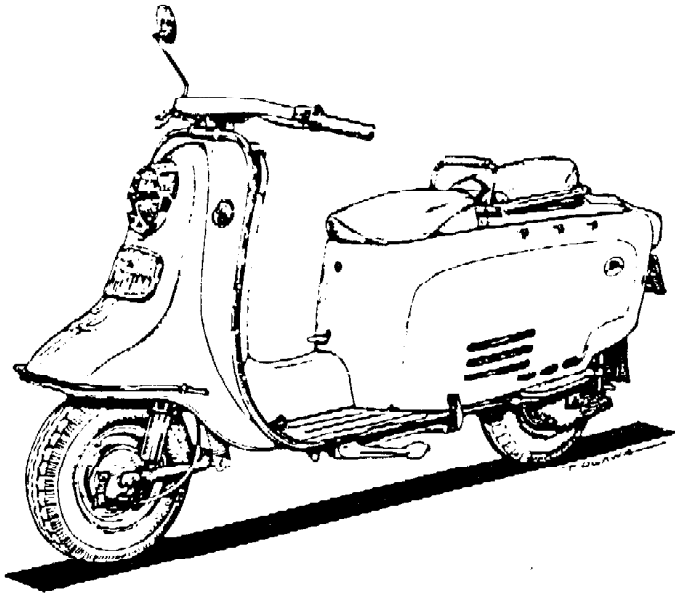
ラビットスーパーフロ- S601B型 整備分解図

ラビット S 601 型が市販されたのは34年7月であるが、長年大型スクーターに用いてきたサイドバルブ・エンジンを廃し、2サイクル・エンジンを採用してひとつの変革をどけたものである。

そのほか、すでに数年来好評を得てきたトルコンの性能向上もさることながら、密閉オイルバス式チェーンドライブ、後輪緩衝に油圧併用の空気バネを採用する等その新機構は当初大いに注目されたものである。

以後35年6月にいたり電装品の一部を改装してS 601 B型に呼称を変えたが、その安定した性能は定評高いものがある。

エンジンは2サイクル前傾単気筒の199ccで、シリンダー内径65mm、ピストン行程60mmのショートストローク型。6.5:1の圧縮比をとって最高出力は毎分5,500回転にて11馬力を出す。最大トルクは毎分4,000回転にて1.9kg-m。変速は液体トルコンによる自動無段で、最高速度は100km/hをマークする高速スクーターである。



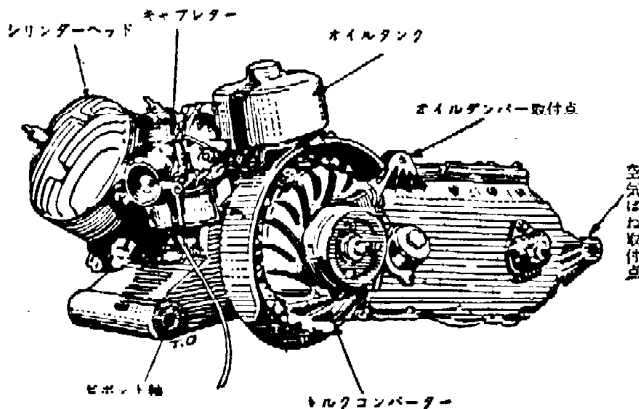
エンジン

2サイクル単気筒199ccのエンジンは、クランク軸上右側にスターターダイナモ（シロッコ型冷却ファン付）、左側にトルクコンバーターが装着され、クランクケース左側に密閉チェーンケースが組付けられている。

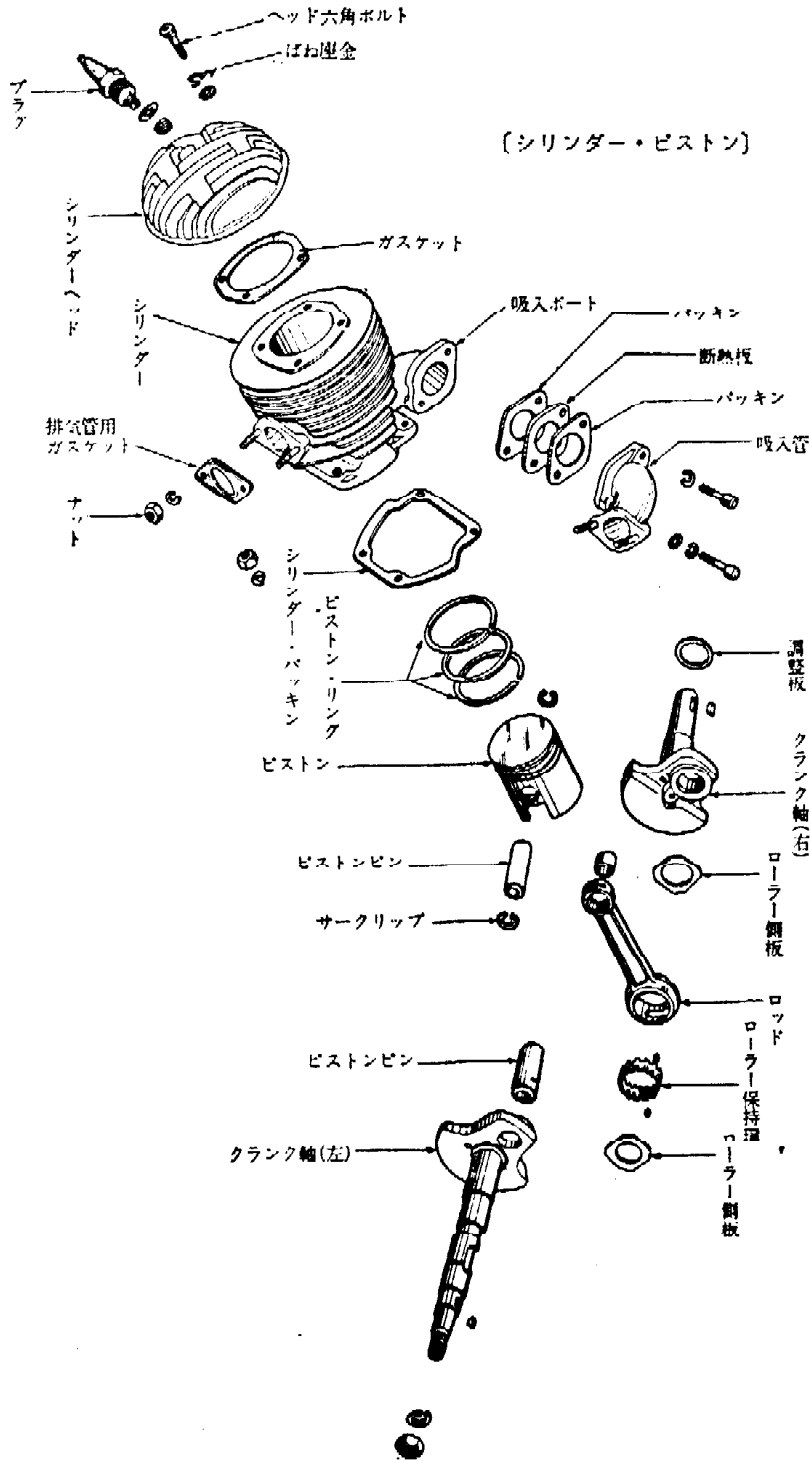
エンジンはクランクケースと一体のマウンティング・ボスにより、車体ピボット軸に取り付けられて、チェーンケースと一体となってピボット軸を中心に上下するユニット・スイング方式をとっている。

エンジン本体は防塵カバーで覆われているが、シリンダーヘッド部は開けられているので、プラグの点検等にはさしつかえない。なお、キャブレター、トルコンオイル、バッテリー、エアクリナー、電装関係はメインフレーム下に納められているので、エンジンカバーを開ければ容易に点検できるようになっている。

(エンジン部)



空気ばね取付点



シリンダー、ピストン
クランク

前傾49°に取付けられているシリンダーは耐摩耗性の高い特殊鋼鉄製を用いており、シリンダー内面は進行方向側に排気口、後側に吸入口が設けられている。

シリンダーヘッドの燃焼室は半球型であるが、シリンダー中心に対し進行方向後側に10mmオフセットした特殊のものを用いている。

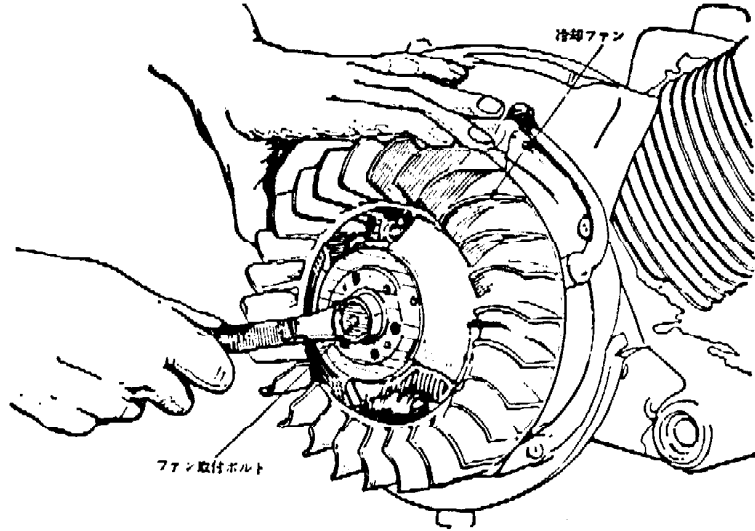
ピストンは楕円形、トップリングは硬質クロームメッキを施したうえ、さらに初期のなじみをつき易くするためウエットメッキされている。セカンドとサードリングはパーカーライジング処理がなされている。

2サイクル車であるからとくに排気口やシリンダーヘッド部にはカーボンが堆積しやすいので、或る程度使用した場合には点検整備する必要がある。その場合、キャブレターと排気管を外し、シリンダーヘッドの六角ボルトおよびシリンダー取付ボルトをゆるめて引きぬけばよい。

コンロッド大端部のベアリングは複列ニードルローラーを用いており、クランク軸はロッドを中央にはさみ、クランクピンで圧入結合されている。

クランクケースはシリンダー中心線上で左右に分れクランクシャフトは2個のボールベアリングで支えられている。このクランク軸はほとんど故障がないとされているが、トラブルを生じた場合には専門店に依頼するのが得策である。なおピストンは0.25とびのもの5種類が用意されており、またシリンダーが極度に摩耗した場合でも、ボアアップするよりシリンダーの交換をするのがぞまいとされている。

〔スターター・ダイナモ〕



スターター・ダイナモ

スターター・ダイナモは510 IS型と同様の、平出マグネット工業製を用いている。アマチュア-の先端には自動進角装置を内蔵した冷却ファン（シロッコファン）が付いており、ファンは10mmのボルトでクランク軸に取付けられている。

分解を要する場合は、特殊工具（分解ボルト）をネジ部にねじ込んで行き、ボルトを引抜けばファンは取外せる。

アマチュア-はほとんど修理を要することはないとされているが、点火時期は定期的に点検するのがのぞましい。

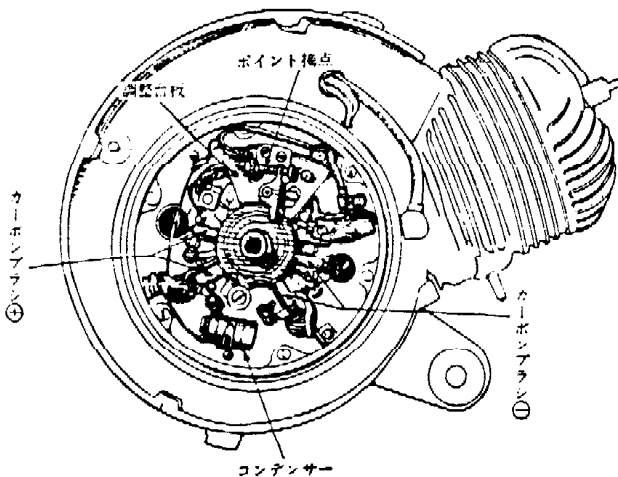
なおアマチュア-の点検を必要とする場合は、カーボンブラシをホルダーの中に引き込み、スターター取付ねじをゆるめればよい。

点火時期の調整

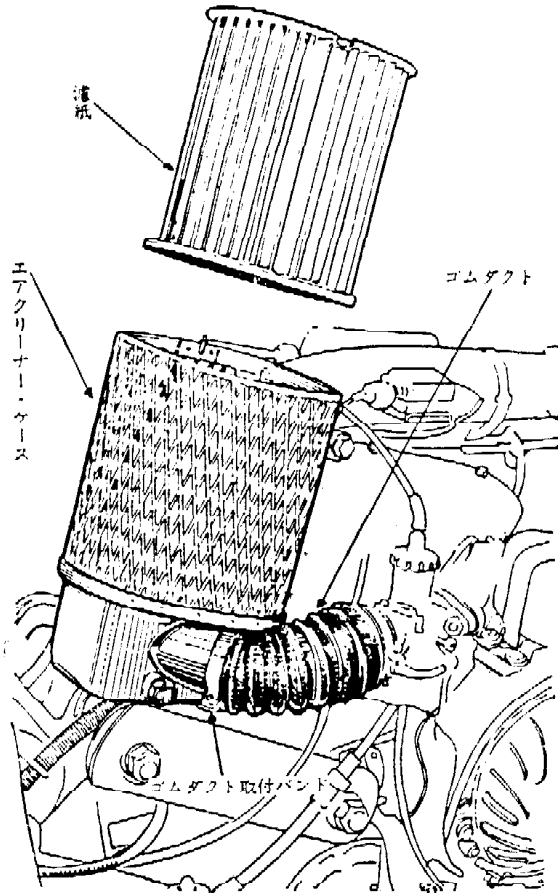
調整するにはファンを取外せば接点台が現われるから、ポイント開時にファンのマーク（赤色線、T印でない側）とスターターのマークとを一致させる。合っていない場合には調整台板の締付ねじをゆるめて調整すればよい。なお点火角度は上死点前5°が正規とされている。

その際ポイント間隔は0.3~0.4mmに調整し（0.2mm以下では高速ミスと起動不良を招く）、接点面の焼けは紙ヤスリかオイルストーンで修正することがのぞましい。またカーボンブラシの抑えバネがへたっているか否かブラシが極度に摩耗していないかを調べ、不良の場合は交換する必要がある。なお点検後は、各部をきれいな布で拭いてから組付けることが大切である。

〔点火時期〕



〔エアクリーナー〕



エアクリーナー

エアクリーナーはエンジンのマスクであるから、常に清潔を保ち、ホコリの異物等の吸入をさけることが大切である。これが不健全であると、出力低下や燃費の増大はもとよりエンジンの摩耗を早めて寿命を益しく短くするから、日頃よく点検することがのぞましい。点検するにはエンジンカバーを開ければクリーナーエレメントが見られる。

エレメントは濾紙を用いて、クリーナー・ケース内に納められている。取外す場合はエレメント上部の蝶ナットをゆるめれば引出せるが、エレメントの清掃は軽く叩くかコンプレッサーを吹付けてホコリを取り去るようにすることが肝要である。

しかし、それでも落ちない場合はガソリンに浸してきれいに洗い、内側からエアを吹込んだのち、確干しにして十分乾燥させることが大切である。

なおその際、エアクリーナーとキャブレターを連絡しているゴムダクトの取付が完全であるかを確かめること。

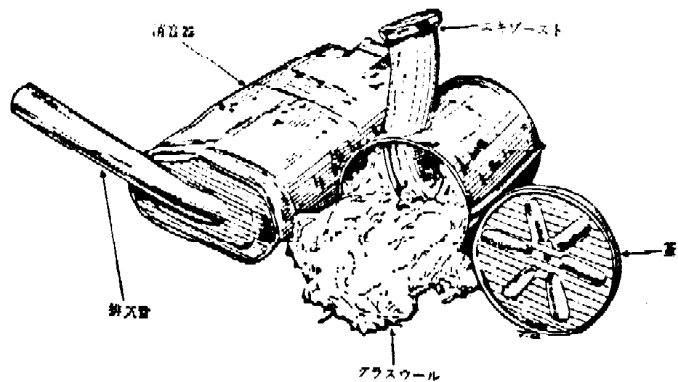
マフラー

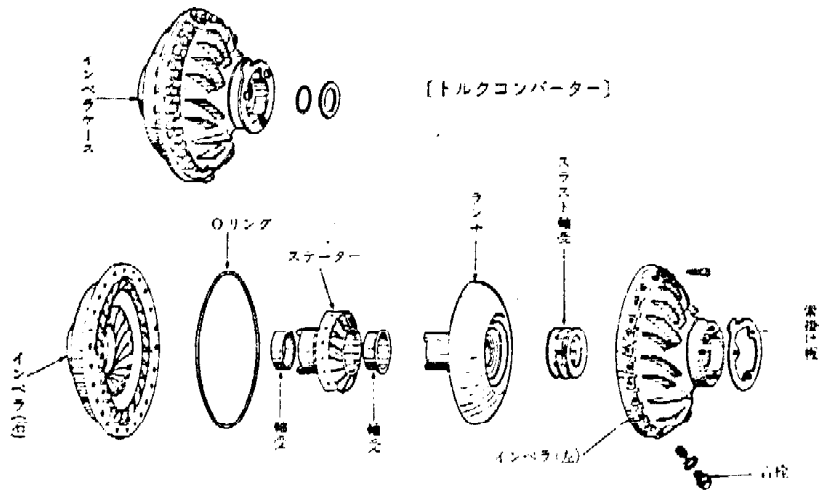
マフラーはシリンダー前方の排気口に廻付されており、消音器は2つに分れていて、エンジンにマウントされている。

とくにエキゾースト部分はカーボンが溜りやすいから、定期的に点検・整備することが大切である。取外す場合はエキゾースト取付口の2本のボルトをゆるめて、もう一方の消音器に付いているステーを取外せばよい。

消音器内部にはグラスウールが詰められていて、消音効果と排気ガスをうけとめている。このグラスウールがひどく汚れている場合は新しいものと交換する必要がある。なお、このグラスウールはラビットの代理店に用意されているとのことである。

〔マフラー〕





〔トルクコンバーター〕

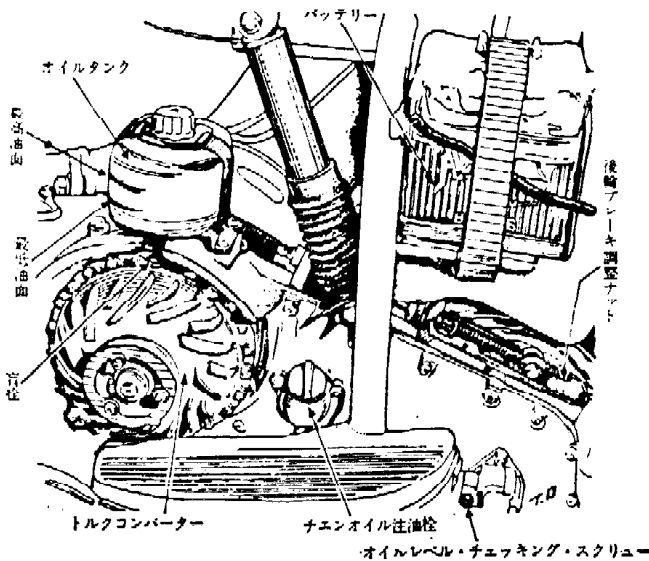
トルクコンバーター

変速機は自動無段の流体トルクコンバーターを用いている。これはオイルの流体を利用してエンジンの動力を伝達するもので機構的には、クランク軸に取付けられたポンプの回転による遠心力により、流体オイルにエネルギーを与え、その流体エネルギーに従動軸につけられたタービンに流れ込ん

で、タービンを回転するようになっている。なおポンプとタービンの中間にはスターター（案内板）が取り付けられていて流体をポンプトルクより大きくシタービンに出る役目を果たしており、流体を無駄なく生かしている。

このトルクコンバーターのトラブルは、まず皆無とされているし、かりに故障を起した場合でも特殊な引抜き工具が必要であるから、専門家に依頼すべきである。

〔トルコン・オイルと後輪ブレーキ〕



トルコンオイルの点検と後輪ブレーキの調整

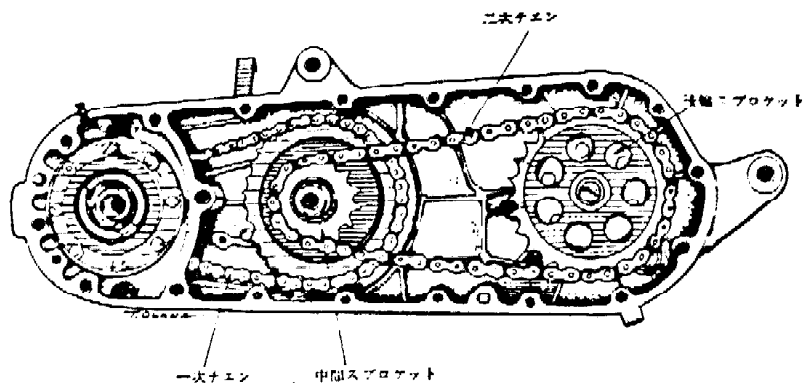
トルコン内のオイルは適当な量を保たないと十分な性能が得られないから、タンク内のトルコンオイルが最低油面以下になった場合には必ず補給しなければならない。

この場合、オイルタンクの注油口からオイルを注入しただけでは、トルコンケース内の空気が抜けないので、オイルを完全に充填させることはできない。したがってケースに設けてある個の首栓のいずれかを可上にして外し、油を溢れ出させ、完全に気泡を排出してから栓を閉め、タンクオイルを補給することが肝要である。なお最低油面以上ある場合の補給は首栓を外す必要はない。

初期のうちはトルコン各部の首栓がとれ、オイルが汚れるので約3,000km 走行したら一両首栓を外して軸を抜き、新しいオイルと交換するよう指示されている。なおオイルは「スーパーフロー・トルコンオイル」が指定されている。

後輪ブレーキの調整はチェーンケース後端上部の後輪制動調整装置カバー（141頁の下図も参照のこと）を外して、アジャスターナットによって行なう。その際めじ込めばブレーキ・ペダルの踏代は浅くなり、ゆるめれば踏代は深くなるが、空車状態でペダルの踏代が、30mm くらいになるよう調整するのが適当とされている。

〔チェーン組付図〕



〔チェーンケース〕

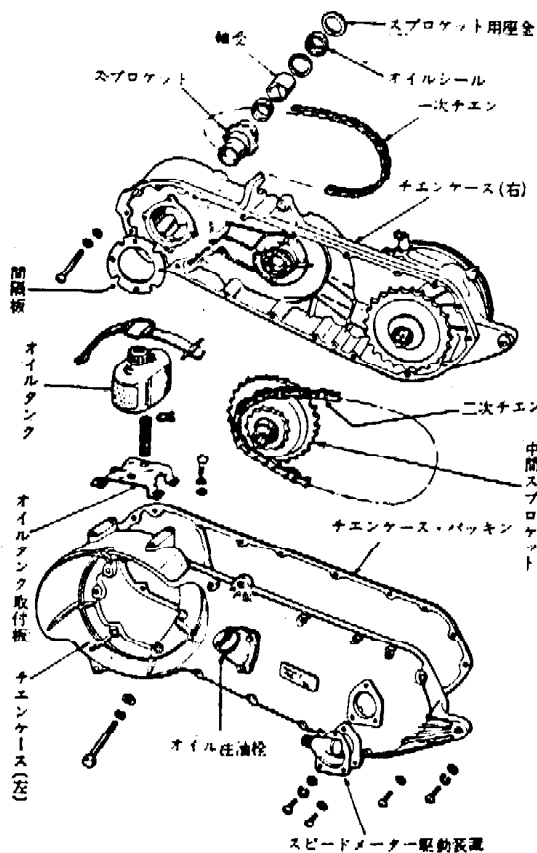
チェーンオイルの点検

伝導装置は一次および二次もチェーンである。これはオイルバス式の密閉ケース内に納められていて、ユニットスイング方式をとっており、ケース後端は空気ばねに、ケース中央はオイルダンパーに支持されている。なお後輪駆動は片持式のスイングアームとなっている。

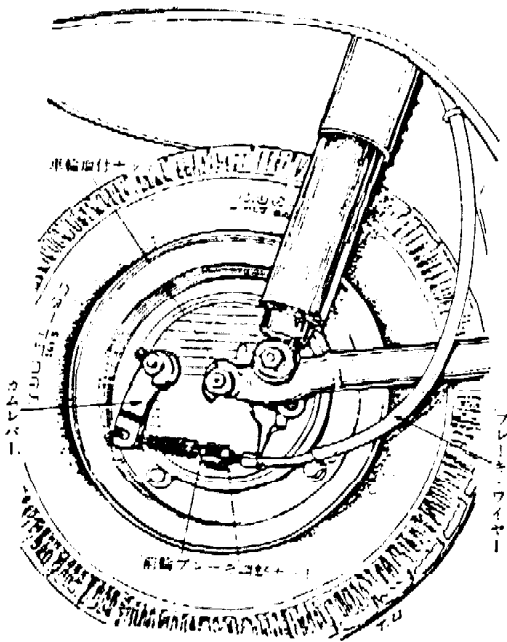
このためチェーンおよびスプロケットの寿命は半永久化し、チェーンの調整は不要とされている。事実メーカーのテスト結果では50,000キロまで保証できたとのことであるが、オイルを欠かさなにかぎり、まず30,000キロは絶対保証できるといわれている。

チェーンケースのオイルはエンジン・オイルSAR#30を使用するよう指示されている。オイルの有無または汚染度を調べるには、(159頁下図を参照し)オイル・チェックングスクリューを外して点検し、不足の場合はチェーン・オイル注油栓を外して補給すればよい。なおオイルは1,500キロごとに交換するのがのぞましいとされており、300cc〜400ccが適量とされている。

交換する場合はチェックング・スクリュー真下のスクリューを外してオイルを抜きとればよい。



〔前輪ブレーキ〕



前輪および前輪ブレーキ

タイヤは前後とも、4.00—8吋4Pのチューブレス・タイヤを用いている。このタイヤの特性は走行中釘その他の異物が刺さっても直ぐ空気が抜けないことであるが、走行後は必ず点検し、刺さっていたら抜いてリペア・ガンを用いて修理することが肝要である。またタイヤの空気圧は走行性能を大きく左右するから、常に適正な空気圧を保つことが大切である。常用空気圧は前輪1.2気圧（15～18ポンド/平方吋）後輪2気圧（28～30ポンド/平方吋）が正規とされているが、預荷時や二人乗りの場合は、それに適応した空気圧にするよう工夫したいものである。

前輪ブレーキは使用中にブレーキ・レバーの作動範囲が大きくなっているようでは、満足な制動能力を発揮できない。したがって定期的に点検し、レバーの遊びが大きくなりすぎた場合は、前輪のブレーキ調整ナットでケーブル・ワイヤーの長さを調整することが肝要である。その際、ワイヤーの油切れに気をつけて、またワイヤーの傷んでいるものは新品と交換するようにしたい。

空気ばね気圧の点検

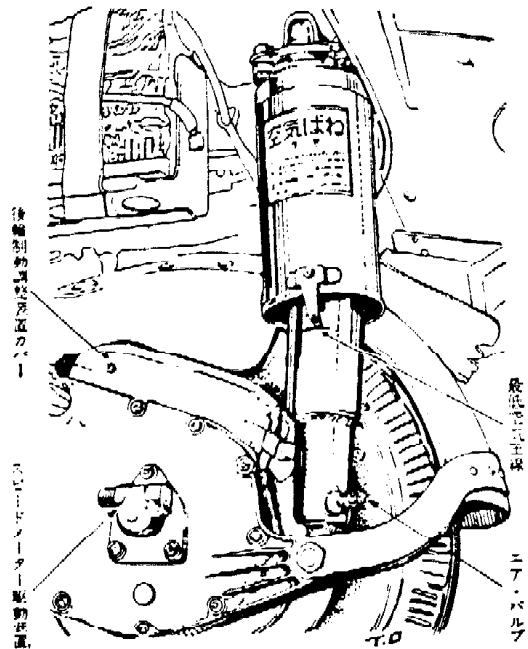
二輪車界で空気ばねを採用したのは501型が最初である。その意味では画期的なもので、乗心地の向上をはかっている。これはタイヤと同様、適正内圧を保つことによって快適な乗心地が得られるものである。

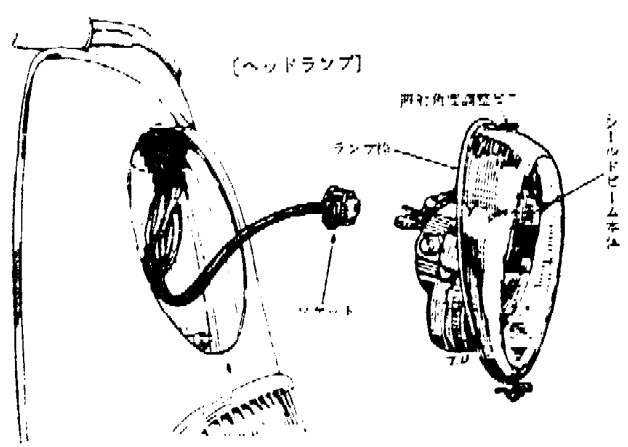
一人乗りの標準空気圧は1.75気圧（25ポンド/平方吋）、二人乗りまたは預荷時の空気圧は約2.0気圧（28～30ポンド/平方吋）とされているが、空車時で最低空気圧線以下になった場合は、直ちに空気を充填しなければならない。指針が最低空気圧線以下になると、乗心地が悪くなるばかりでなく、寿命にも大きく影響するから絶対に走行しないよう指示されている。

空気の補充は自転車用ポンプでも可能であるから、その場合エアバルブ部のヘッドキャップだけを外して充填すればよい。なお、その際ムシのパッキン部に埃が附着していると、その部分から空気がもれていることがあるから、あらかじめポンプを空押しして埃を除去することが肝要である。

なお補充が終わったら必ずバルブからの空気もれがないかを確認することが大切である。バルブのムシはタイヤのものと共用になっている。

〔空気ばね〕





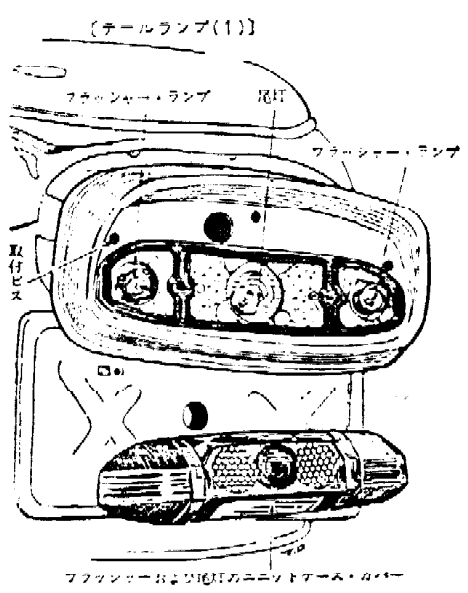
ヘッドランプ

ヘッドランプはオールガラス式シールドビームを用いている。したがって各部品と光源とは一体のユニットになって組付けられており、電球式のものに比べて寿命は3倍以上といわれている。

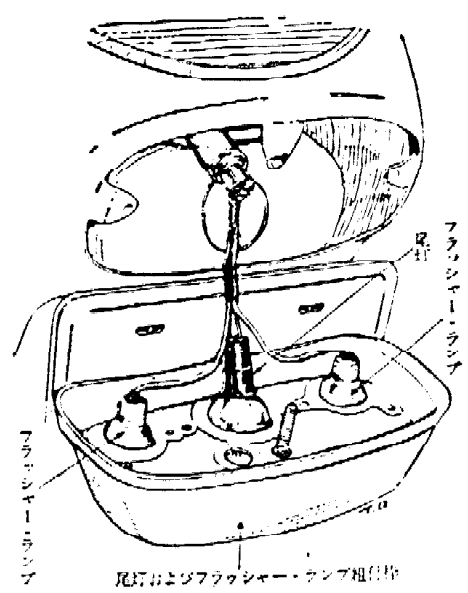
ライトの照射角度の調整はランプ上の調整ビスをゆるめて、シールドビームを前後に動かして調節すればよい。

照射角度は、1人乗りの場合ランプから15m前方で地上50cmの位置を照射できるように調整する。

なお2人乗りまたは積荷時には照射角度が変化するので、再度調整することが好ましい。



[テールランプ(2)]



テールランプ

テールランプのフラッシャー・ランプが切れていると、走行の保安が確保できない。

テールランプやフラッシャー・ランプが点灯しない場合は、まず組付け時の取付ビス5mmの+ボルト3本を外し、ユニットケース・カバーを外して電球を点検する。

その際、コードの断線もしくは傷み、ソケット結線部の接触不良等がないかを点検することが大切である。

テールランプは制動灯と共用であるが、点灯しない場合は必ずブレーキペダルを踏んで調べ、またストップ・スイッチの作動具合も合わせて点検することが大切である。

なお、フラッシャーが不良の場合も電球および結線の不良を調べ、もし不良個所がない場合はウインカー・リレー作動部の摩耗による接触不良、もしくは内部の結線不良が考えられる。