

推薦接着剤, シーリング剤, グリス等

用途	製品名	特性	メーカー名
天然ゴム, 合成ゴム, フェルト, ビニール, 厚紙等をボデーパネルに接着	BOSTIK 1400	粘着質, 淡い無色, 乾燥後は粘着性なし。 乾燥時間 15~20分	BOSTIK
	EC 1099	粘着質, 淡い 乾燥時間 3~10分	MINNESOTA
	Neoflex 1015	無色 乾燥時間 15秒~5分	MIPLACOL
	Colfix 550	粘着質, 半透明, 乾燥後無色 乾燥時間 5~8分	SCHULTZ
ビニール, スポンジ, ポリウレタン, 綿等をアルミ部品に接着	BOSTIK 1410	粘着質, 淡い 乾燥時間 20~30分 硬化剤 8200を加えると耐熱性増加	BOSTIK
	EC 1236	粘着質, こはく色 乾燥時間 3~10分	MINNESOTA
	Colfix 180	粘着質, クリーム色 乾燥時間 5時	SCHULTZ
機械部品のグリス除去	OIL AND GREASE REMOVER		MULLER and Cie
	PROTOLAN 3D	そのまま塗布した後, 水で洗い流し可	Ets. N. BREGER
	RAVITOL X		Ets. RAVICOLOR
ハーフハウジング又はカバーのシーリング	CURTYLON	変性アルコール (メチル9, エチル1の混合) で洗浄	CEFILAC Dept. Joints CURTY
	LOCTITE 572 (AUTOFORM)	E/Gハーフハウジングのシーリング用	Replacement Parts
多孔性鋳物のシーリング	DEVCON F	アルミベースのペースト	COMET
	METALIT		DISIMPEX
	METOLUX A	軽金属ベースのペースト	METOLUX
	SILASTIC 733 RTV	乾燥後も軟性	DOW CORNING S.A.R.L.
インタークマニホールドからのヒーターチューブのシーリング	Refractory adhesive compound Ref 1500 (COLLAFEU)		Ets. BARTHELEMY
サスペンションアームのブッシュ「フルイドブロック」の取付	ST. 33 RHONE-POULENC Graisse 33 (Medium)	シリコンベースグリス	LAMBERT RIVIERE DOW CORNING S.A.R.L. S.A.R.L.

用 途	製 品 名	特 性	メ ー カ ー 名
キャブレターガasket のシーリングコンパウンド	Pate LOWAC (Paste)	耐 hidroカーボン性	S. E. B. I. S.
E/Gハウジングスタッド 用シーリングコンパウンド	PASTISOL D.C. 625		SYNTHESIA
「リルサン」パイプ (ナイ ロン) 補修用	Colle RILSAN (Adhesive)	直接皮膚に触ると有害	BOYRIVEN
LHMパイプ洗浄時のすす ぎ	TOTAL HYDRAURINCAGE		C. F. R.

## LOCTITE

下記のLOCTITE製品はシトロエン部品部にて販売している。

	部 品 番 号
LOCTITE 572 (洗浄剤と組で) .....	No ZC. 9851 106 U
LOCTITE 270 .....	No 5 458 320 R
LOCTITE OLEOETANCHE .....	No GX. 01 459 01 A
LOCTITE 40 .....	No GX. 01 460 01 A
LOCQUIC-T (活性剤) .....	No GX. 01 461 01 A

I. テクニカルデーター

	G10 (1015)	G12 (1220)	G12 (1220)	(51年規制車) G12 (1220)
エンジン型式	G10 (1015)	G12 (1220)	G12 (1220)	G12 (1220)
エンジン番号	G10/612 マニアル G10/611 トルコン	G12/612 マニアル G12/611 トルコン	G12/619 マニアル	G12/632 マニアル
シリンダー数	水平 4	水平 4	水平 4	水平 4
仏国税率区分	6 C V	7 C V	7 C V	7 C V
総排気量	1015cc	1221 cc	1221 cc	1221 cc
ボア×ストローク	74 × 59 mm	77 × 65.6 mm	77 × 65.6 mm	77 × 65.6 mm
圧縮比	9 : 1	8.2 : 1	8.7 : 1	7.5 : 1
最高出力 DIN	56HP/6500rpm	60HP/5750 rpm	65HP/5750 rpm	54HP/5500 rpm
最大トルク DIN	6.9kg-m/3500rpm	8.9kg-m/3250rpm	9.3kg-m/3500rpm	8.5kg-m/3250rpm
使用燃料	プレミアム	プレミアム	プレミアム	無鉛

冷却：ダクトとファンによる空気冷却

潤滑：全圧送式、タイミングベルト駆動のオイルポンプ

オイルフィルターカートリッジはPURFLUX又はFRAM型

燃料系統：一復合式デュアルチョークキャブレター：SOLEX又はWEBER製

一エアクリーナー：エレメント脱着可能の乾燥式

一フラップとサーモスタットに依る吸入空気温度調整器

一使用燃料オクタン価 97~99 (プレミアム)

51年規制のG12/632エンジンは91 (無鉛)

イグニッション：

一ディストリビューターは左側カムシャフトにより駆動

一メーカー：SEV-MARCHAL又はDUCELLIER

一スパークプラグ……テクニカルノート参照

注：G10の前期はショートプラグ、あとはすべてロングプラグ

一点火順序は1-4-3-2

バルブ機構：

一左右に各1本ずつの

オーバーヘッドカム

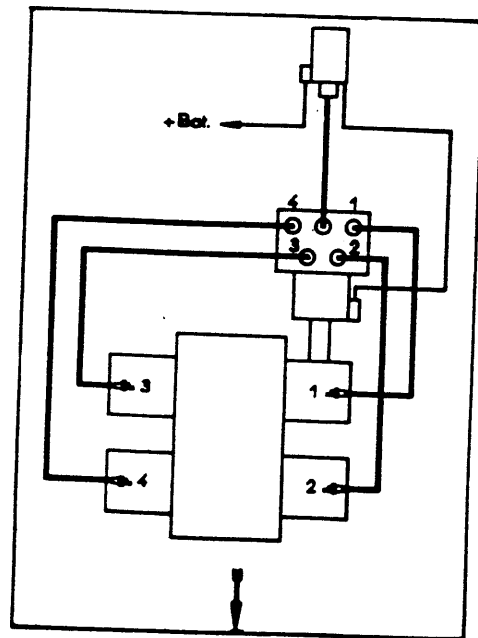
シャフト

一張力調整機構付きツ

ースドベルト駆動

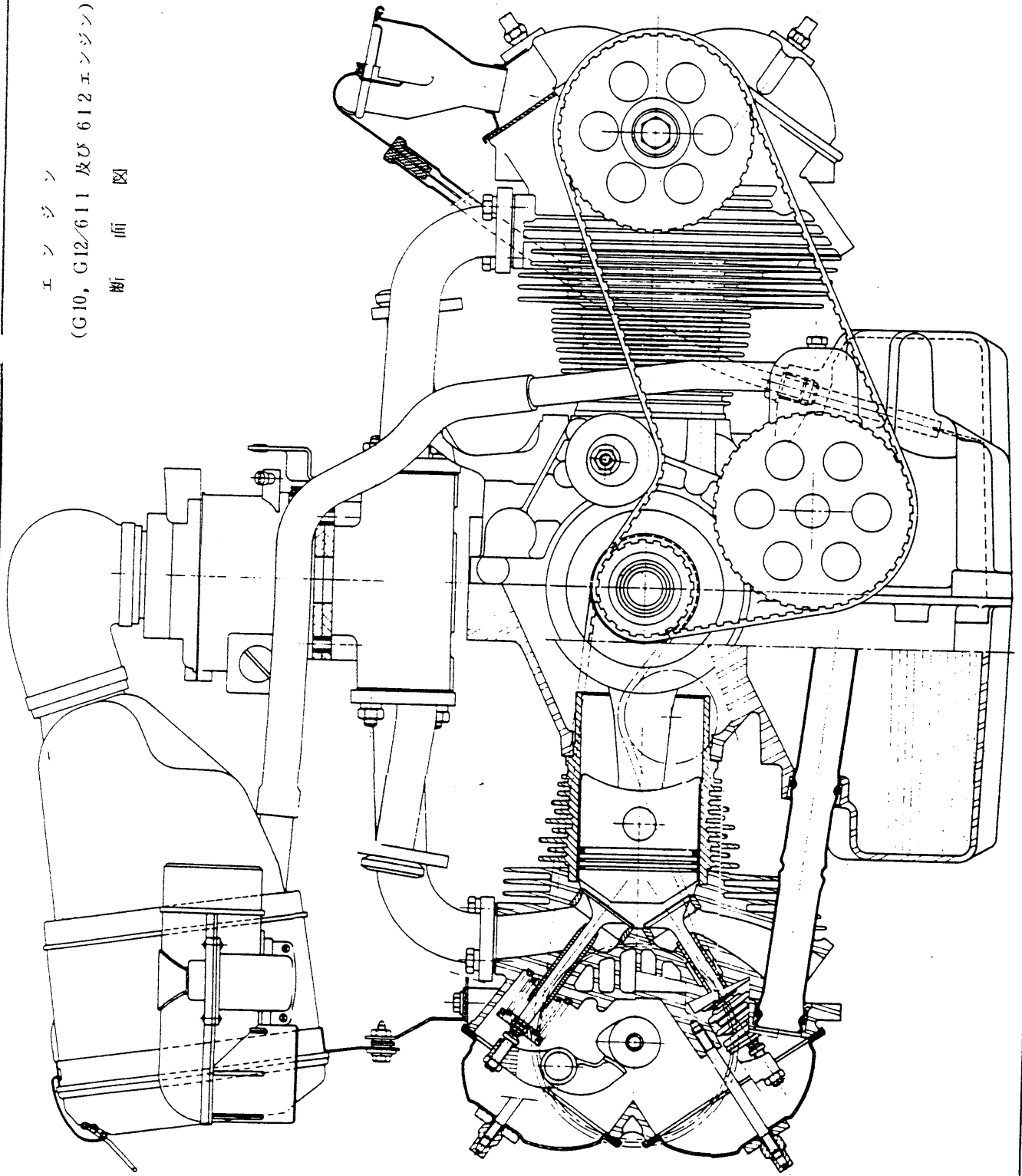
(2本)

シリンダーの配列

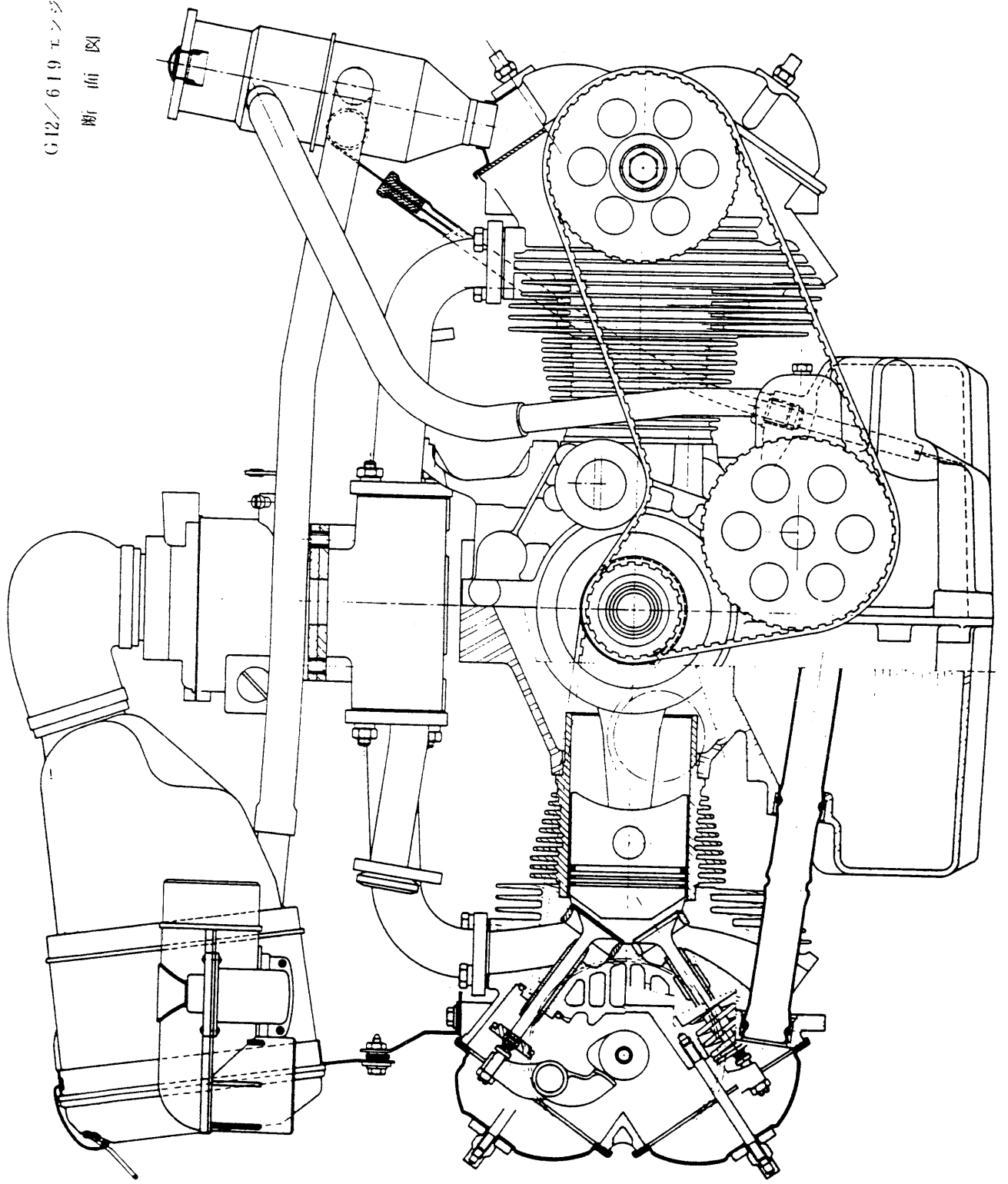


前

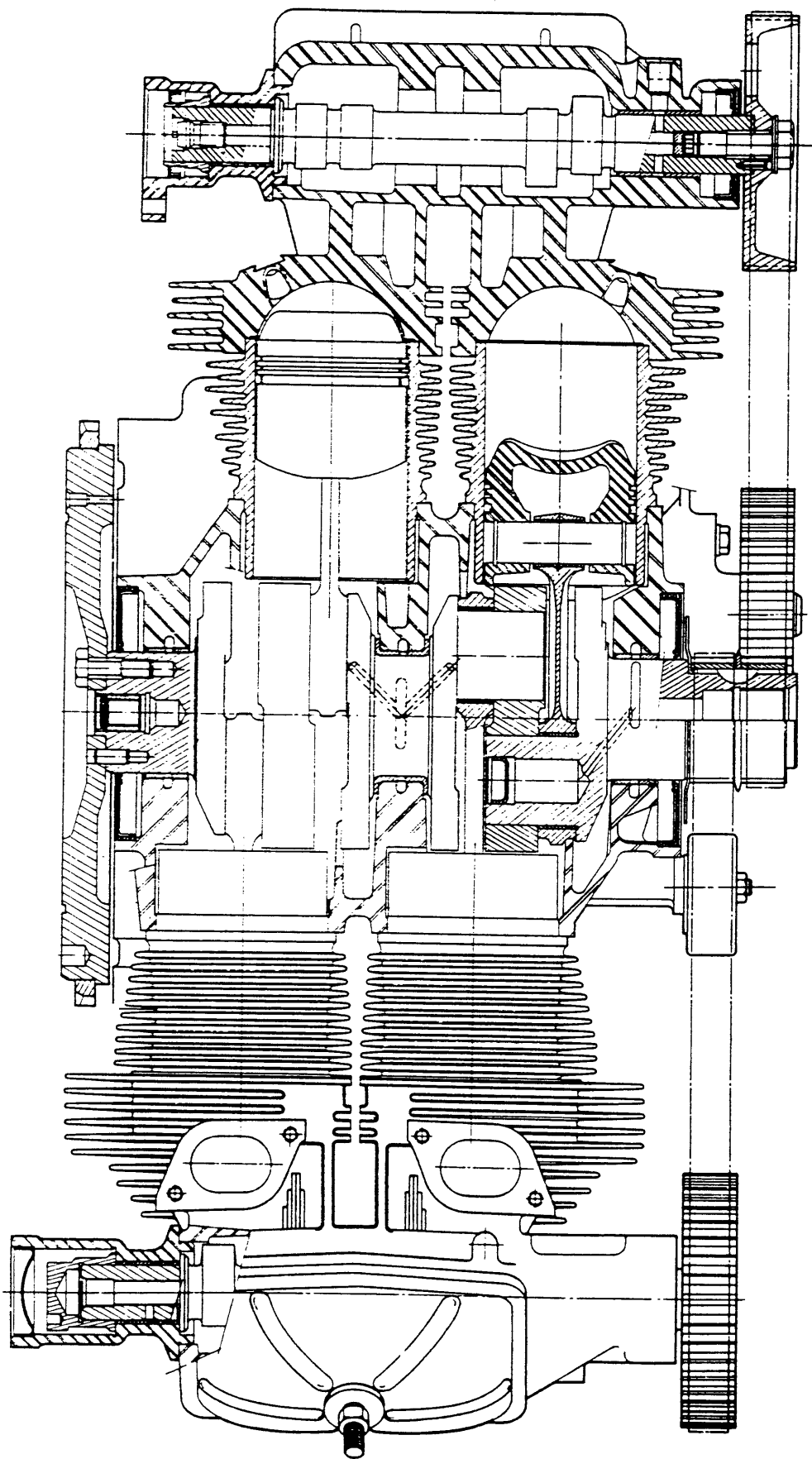
エンジン  
(G10, G12/611 及び 612 エンジン)  
断面図



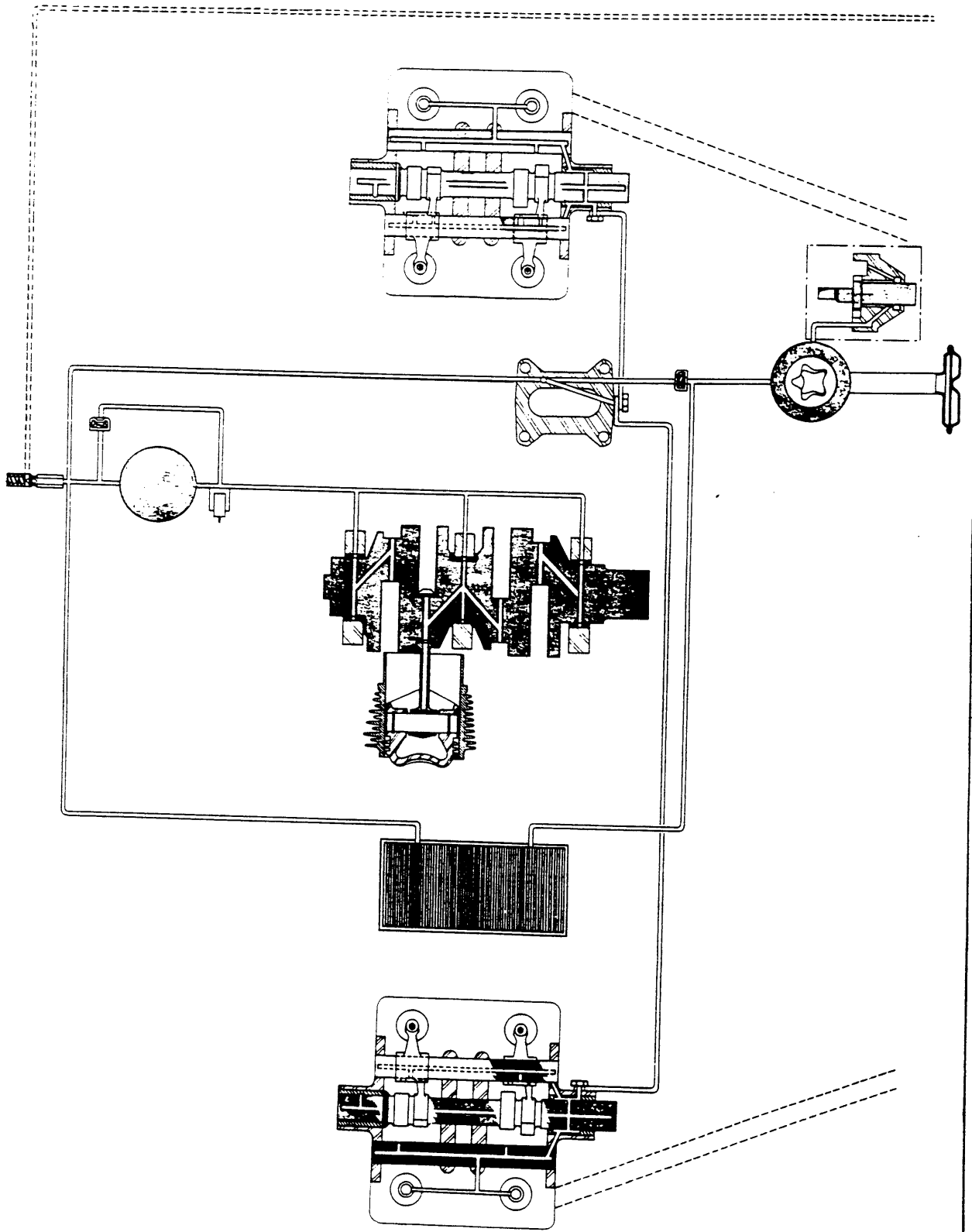
G12/619 エンジン  
断面図



エンジン  
水平断面図

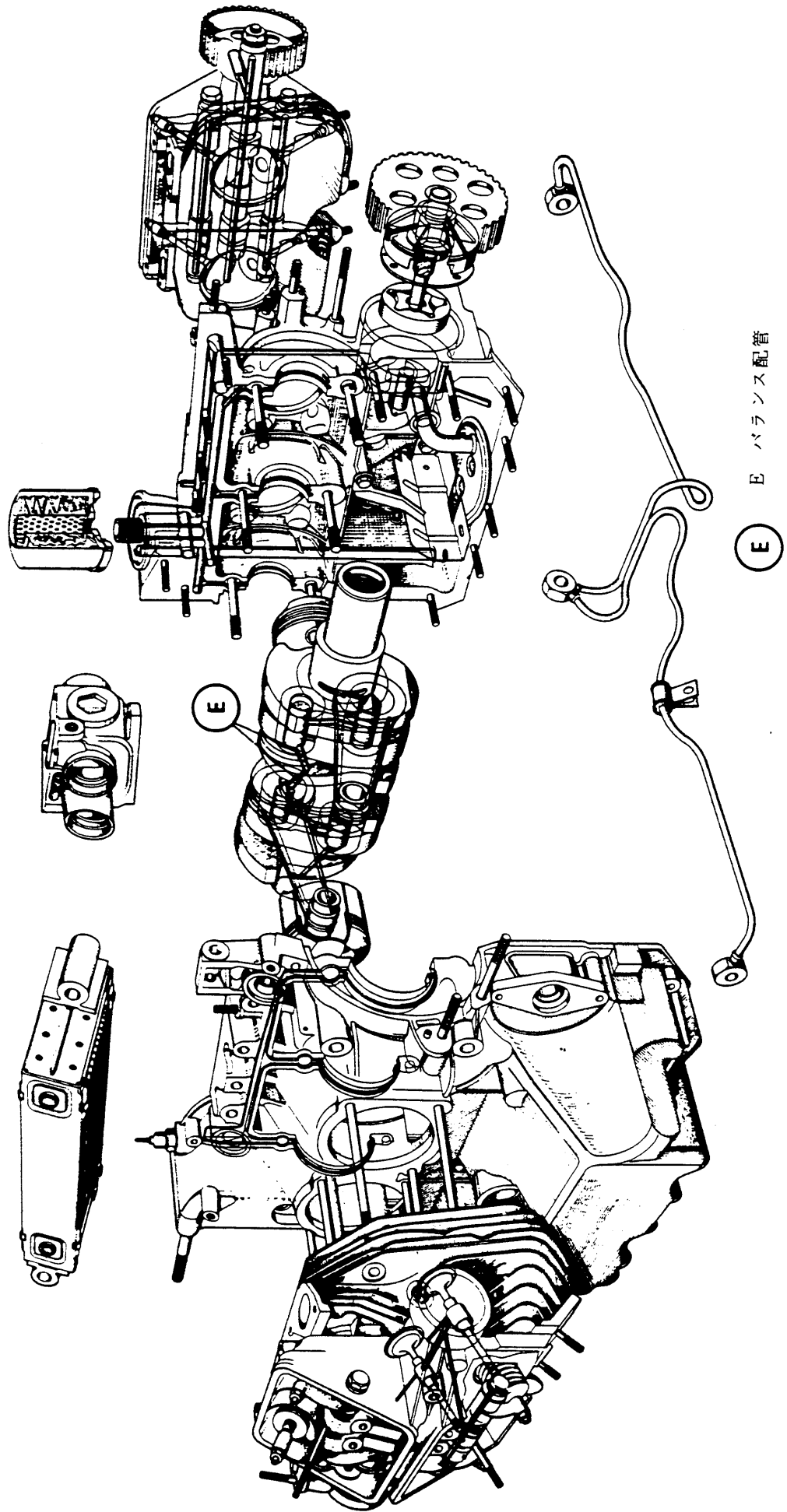


潤滑系統図  
(1971年9月までの全G.S車)



潤滑系統図

(1971年9月~1972年8月の全GS車)

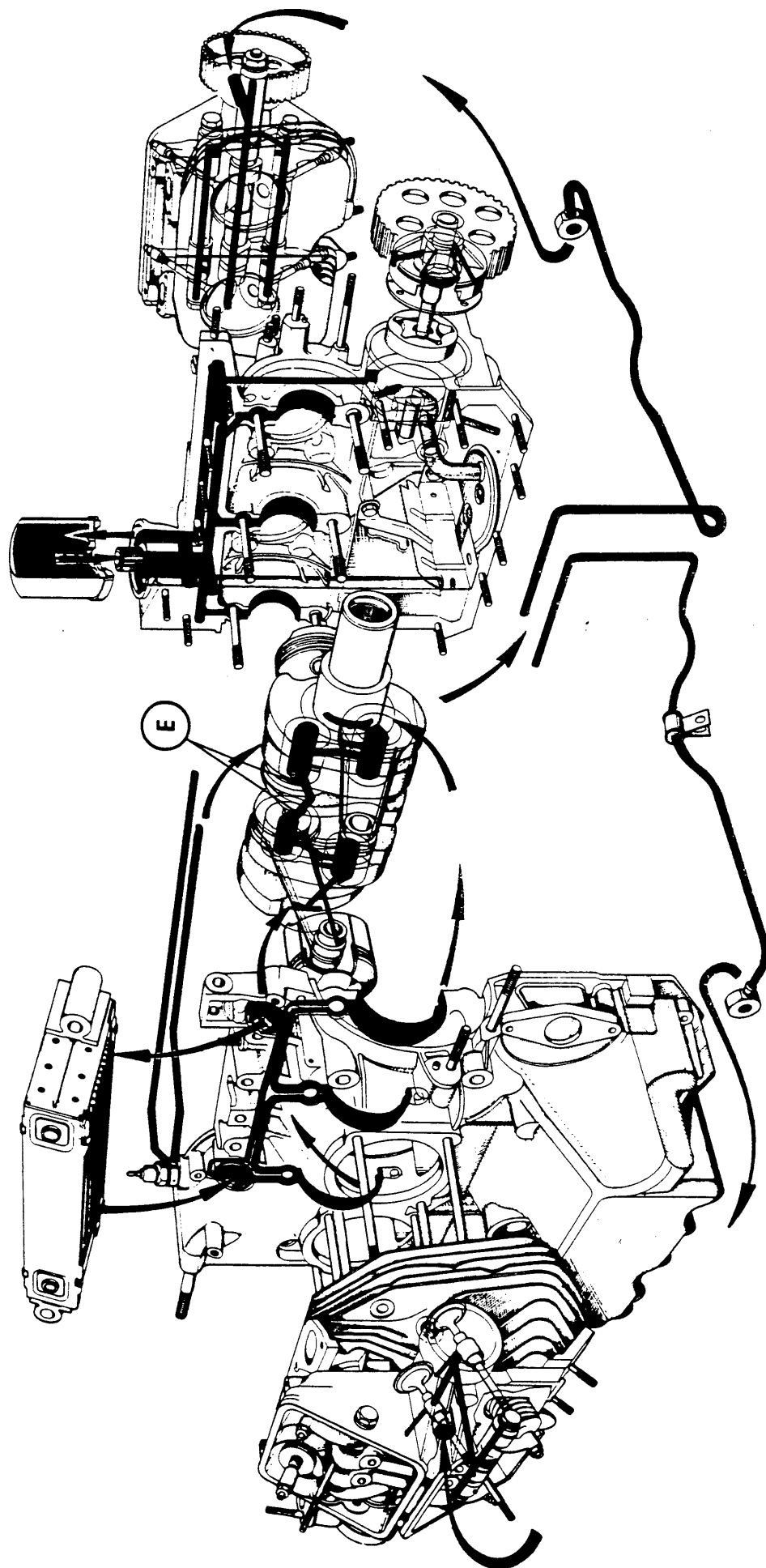


E バランス配管

E



潤滑系統図  
(1972年8月以降全GS車)



○ E バランス配管

II. スペシャルポイント

クランクケース

締付けトルク

クランクケースナット	1.2 ~ 1.5 kg-m
ベアリングナット	3.4 ~ 4.5 kg-m
クランクケースのエンジンサポート	5 ~ 6 kg-m
レベルゲージチューブナット	3 ~ 4 kg-m
ドレンプラグ	3.5 ~ 4 kg-m
オイルポンプベアリングスクリュー	1.5 ~ 1.8 kg-m
インテークマニホールドスクリュー又はナット	1.8 kg-m
シリンダーヘッドスタッド	0.6 ~ 0.8 kg-m
オイルストレナースクリュー	1.4 kg-m

クランクケースのオイルシーリングにはロックタイト572-P/N. ZC 9851 106Uを使用

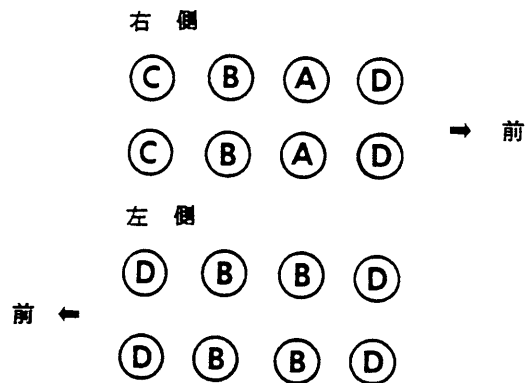
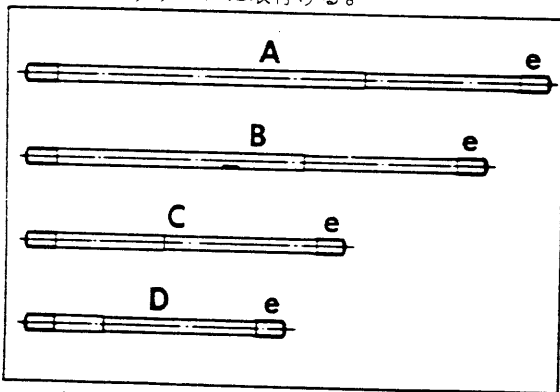
シリンダーヘッドスタッド:

(注意) スタッドを取替える場合はエンジンの型式及び生産年月に注意。

a) スタッドの長さは4種類:

e 端 (ネジ部分が短い側) を  
クランクケースに取付ける。

b) クランクケース上のスタッドの取付け位置



クランクシャフトとコンロッド

ーセンターベアリング (フランジ付き) : 内	径	5 7.5 mm マークなし (1st ポジビリティ)
		5 7.4 mm 赤マーク (2nd ポジビリティ)
	全	幅 2 5.9 + 0.0 5 mm
		- 0
	ベアリング幅	1 5.3 mm
ーフロント及びリヤベアリング:	内	径 5 7.5 mm マークなし (1st ポジビリティ)
		5 7.4 mm 赤マーク (2nd ポジビリティ)
	全	幅 2 0.8 + 0.0 5 mm
		- 0
	ベアリング幅	1 6.0 5 mm

ークランクシャフトエンドフロート (調整なし) 0.09 ~ 0.20 mm

クランクシャフト前後ベアリングの表面はマイクロタービン仕上げに付き、傷を付けないこと。

ーコンロッド小端ブッシュ径 (1015cc) 2 0.0 0 5 + 0.0 1 1 mm

ーコンロッド小端ブッシュ径 (1220cc) 2 2.0 0 5 + 0.0 1 1 mm

ーコンロッド小端エンドフロート 0.13 ~ 0.18 mm

フライホイール

ースターターリングギヤの振れ 0.3 mm 以下

ーリングのギヤは、ギヤボックス側に向けて取付ける。

締付けトルク

ーフライホイール取付けボルト 6.4 ~ 6.9 kg-m

ネジ部にはオイル塗布し、ボルトとボルトの間の取付け面にロックタイトを塗布する。

組付け時には必ず新しいボルトを使用する。

ーコンバーター (ロックタイト GX01 460 01A) 1 0.5 ~ 1 1.5 kg-m

ークラッチカバー 1.8 kg-m

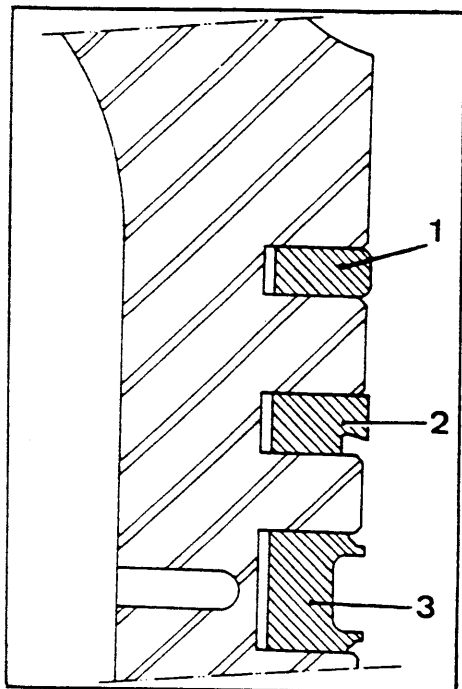
シリンダー

ーシリンダーの高さ

	G 10 エンジン	全 G 12 エンジン
赤マーク	7 5.7 8 ~ 7 5.8 0 mm	8 6.8 8 ~ 8 6.9 0 mm
緑マーク	7 5.8 0 ~ 7 5.8 2 mm	8 6.8 9 ~ 8 6.9 2 mm

注 意: 片側の2個のシリンダーは、必ず同じものを取付けること。

ピストンリング



ピストン：

—正しい取付け方法

- a) ピストンヘッドに矢印のないもの  
圧縮比を示す数字が上になるように取付ける。
- b) ピストンヘッドに矢印のあるもの  
(ピストンピンがオフセットされているもの)  
矢印がタイミングベルト側を向いているように取付ける。

—ピストンピンは押込んで取付ける。

ピストンリング

—マークの付いている側を上にして取付ける。

—ピストンリングの取付け位置 (上から)

1. コンプレッションリング
2. スクレーパーリング
3. スクレーパーコレクターリング

締付けトルク

—シリンダーヘッドナット：

1回目……………0.8～1 kg-m

2回目……………1.6～1.8 kg-m

—12mm A/Fナット……………1.6～1.8 kg-m

—13mm A/Fナット……………2.0～2.5 kg-m

—ロッカーカバーナット……………0.8～1 kg-m

—ロッカーシャフトプラグ……………1.7～1.8 kg-m

(ロックタイト使用)

—エキゾーストクランプナット……………1.5 kg-m

—カムシャフトベアリングスタッド……………0.3～0.5 kg-m

(ロックタイト使用 GX01 459 01 A)

—オイルコネクションスクリュー……………1.8～2.0 kg-m

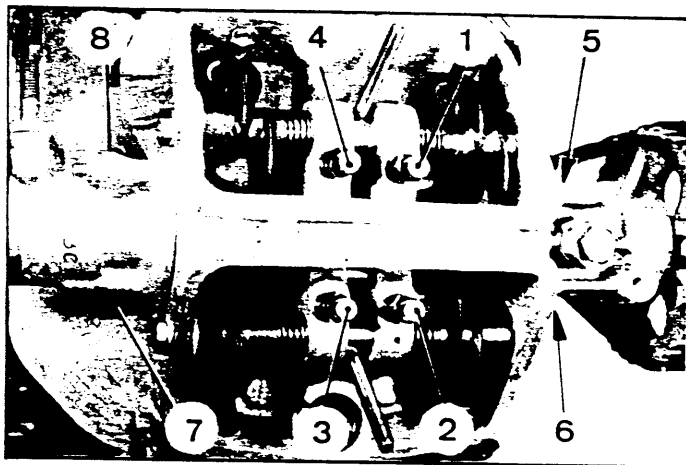
—ロッカーストップスクリュー……………3 mm アレンスパナ

(ロックタイト使用 GX01 459 01 A)

—インレットフランジナット……………1.8 kg-m

—カムシャフトベアリングナット……………1.5～1.8 kg-m

締付け順序



バルブ TEVES型回転バルブ

G10 (1015), G12/611及びG12/612 (1220)

バルブ	角度 °	ヘッド径 mm	ステム径 mm	長さ mm
吸入	120	39	8 <sup>-0.005</sup> 8 <sup>-0.020</sup>	97.4
排気	90	34	8.5 <sup>-0.021</sup> 8.5 <sup>-0.046</sup>	96.3

G12/619 (1220)

バルブ	角度 °	ヘッド径 mm	ステム径 mm	長さ mm
吸入	90	38	8 <sup>-0.005</sup> 8 <sup>-0.020</sup>	94.6
排気	90	35.7	8 <sup>-0.021</sup> 8 <sup>-0.036</sup>	93.8

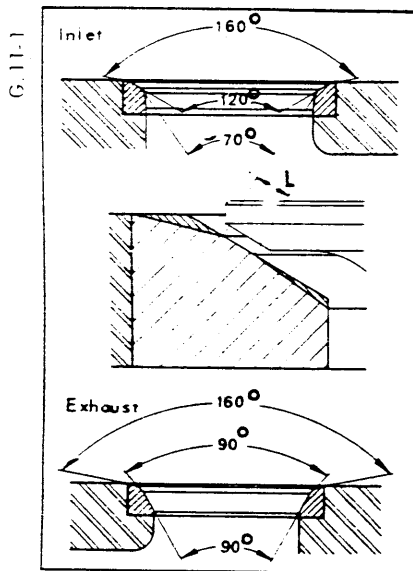
7979

バルブスプリング

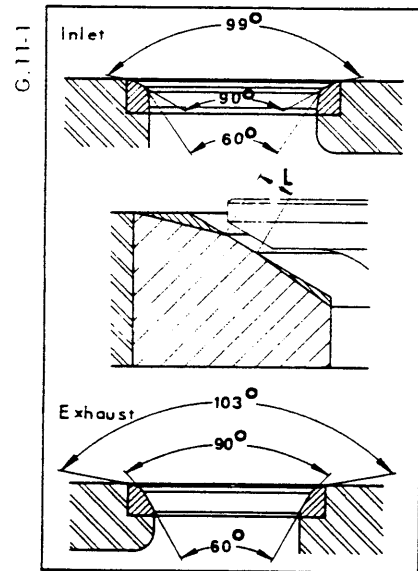
スプリング	長さ mm	その時の負荷 kg	長さ mm	その時の負荷 kg	巻方向
G10エンジン 1972年6月まで ダブルスプリング	内側	32	24.5	4.13 ± 1	左右
	外側	26.8	19.3	2.11 ± 1	
1972年6月以降の 全エンジン シングルスプリング	32	25.4 ± 2.5	24	59.6 ± 2	左

シート及びガイド

G10 (1015), G12/611及びG12/612 (1220)



G12/619 (1220)



全エンジン	バルブガイドの内径 mm	バルブ当り幅 mm
吸入	8 +0.030 +0.005	1.3以下
排気	8.5 +0.015 -0.010	1.8以下

バルブギヤ

—カムシャフトエンドフロート ..... 0.05 ~ 0.15 mm

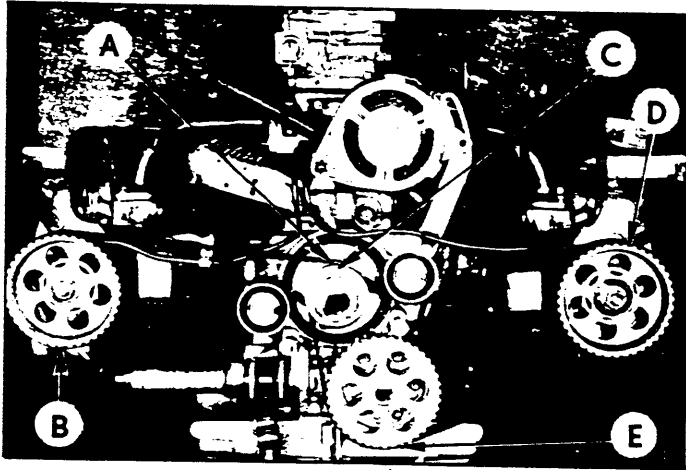
—バルブタイミング調整

A—理論上のセッティング

バルブクリアランス 1 mm時に於いて

バルブ作動	G10 (1015)	G12/611及び612 (1220)	G12/619 (1220)
吸入始め	2° ± 1° 30'	4° 10' ± 1° 30'	5° 30' ± 1° 30'
吸入終り	34° ± 1° 30'	31° 50' ± 1° 30'	34° 30' ± 1° 30'
排気始め	34° ± 1° 30'	36° 10' ± 1° 30'	32° ± 1° 30'
排気終り	2° 30' ± 1° 30'	0° 20' ± 1° 30'	4° 30' ± 1° 30'

10965



B-ベルトの合マーク点検

G10エンジン (1015 cc)

右側ツースドベルト:

全長 ..... 866.775 mm  
 歯数 ..... 91  
 白マーク A, B間の歯数 ..... 42  
 (テンショナー側で)

左側ツースドベルト:

全長 ..... 981.075 mm  
 歯数 ..... 108  
 白マーク C, D間の歯数 ..... 32  
 黄マーク Eはオイルポンプ  
 E, C間の歯数 ..... 25

C-ベルトの合マークの点検

全G12エンジン (1220 cc)

右側ツースドベルト:

全長 ..... 885.825 mm  
 歯数 ..... 93  
 白マーク A, B間の歯数 ..... 43  
 (テンショナー側で)

左側ツースドベルト:

全長 ..... 1000.125 mm  
 歯数 ..... 105  
 白マーク C, D間の歯数 ..... 33  
 黄マーク Eはオイルポンプ  
 E, C間の歯数 ..... 25

締付けトルク:

-テンショナーローラーナット ..... 1.8 kg-m  
 -カムシャフトホイールナット ..... 8.2 kg-m  
 -テンショナースタッド (ロックタイトGX0145901A使用) ..... 0.3 ~ 0.5 kg-m

バルブロッカー:

-バルブクリアランス (エンジン冷間時のロッカーとカム間の隙間)

吸入及び排気 ..... 0.20 mm

各ロッカーは、カムが反対側にある時に点検調整する。

ロッカーシャフトの確認

-左側インレットシャフトは右側エキゾーストシャフトと同一 ..... 合マークなし  
 -右側インレットシャフトは左側エキゾーストシャフトと同一 ..... シャフトの中央にめくら穴あり

## 潤滑システム:

- オイルの等級 ..... TOTAL マルチグレード GTS 20W50又は20W40
- オイル容量 一組立て時 ..... 4 ℓ
  - オイル交換時 ..... 3.5 ℓ
  - マークminとMAX間 ..... 0.5 ℓ
- 油圧 (油温80 ± 5℃に於いて)
  - 2000 rpm ..... 4.7 kg/cm<sup>2</sup>以上
  - 6000 rpm ..... 6.2 ~ 7 kg/cm<sup>2</sup>
- 油圧スイッチ作動圧 ..... 0.5 ~ 0.8 kg/cm<sup>2</sup>
- 油温スイッチ作動温度 ..... 135 ± 3℃
- リリーフバルブスプリング:
  - 自由長 ..... 51.6 mm (13巻き)
  - 9 ± 0.5 kg 加圧時 ..... 33 mm
- バイパスバルブの作動:
  - オイルフィルター用 (白マーク) ..... 0.9 ~ 1.15 kg/cm<sup>2</sup>
  - オイルクーラー用 (緑マーク) ..... 1.8 ~ 2.5 kg/cm<sup>2</sup>
- オイルフィルターの塗色:
  - 1000km まで ..... 赤色のものを使用
  - 1000km 以降 ..... 白色のものを使用
- オイルサクションパイプをクランクケースに取付ける場合はロックタイトG×0146001Aを使用する。

## 締付けトルク:

- オイルフィルター取付けスタッド (ロックタイトGX0145901A使用) ..... 1.3 ~ 2.2 kg-m
- オイルクーラー取付けスクリュー ..... 1.8 kg-m
- オイルクーラー用バイパスバルブプラグ (ロックタイトGX0145901A使用) ..... 4.5 ~ 5 kg-m
- オイルパイプ用ユニオンスクリュー ..... 1.8 ~ 2 kg-m
- オイルギャレリー用めくらプラグ (ロックタイトGX0145901A使用) ..... 3.5 ~ 4 kg-m
- オイルフィルターカートリッジ: (ガスケットにオイルを付けて)  
クランクケースに接したところから1/2~3/4回転締めこむ。
- 油圧スイッチ ..... 2.2 kg-m
- 油温スイッチ用ユニオン ..... 5 ~ 5.5 kg-m
- 油温スイッチ ..... 2.5 kg-m

## ファン:

- 外 径 ..... 290 mm
- 羽根枚数 ..... 9

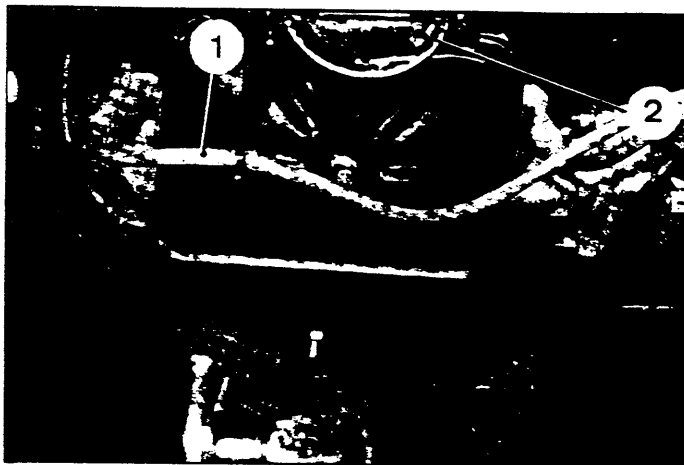
## -スタータードッグの調整:

- a) ナットをいっぱいゆるめておいて、クランクシャフトとナットの間約5mm隙間を作る。
- b) スタータードッグのノッチ部を水平に合わせる。

- ロックナットの締付けトルク (ナット面にオイルを付けて) ..... 17~20kg-m

## ロッカーの調整

8360



1. 排気マニホールドに布をかぶせる。  
左側 No.2 のプラグコード(1)を外す。  
- ロッカーカバーを外す。

## 2. バルブクリアランスの調整

(註) エンジン冷間時に行なうこと。

ロッカーを1個ずつ次のように調整する。

- a) 調整するロッカーのヒールがカムの裏側になるところまでエンジンを回す。(バルブは完全に閉じる。)

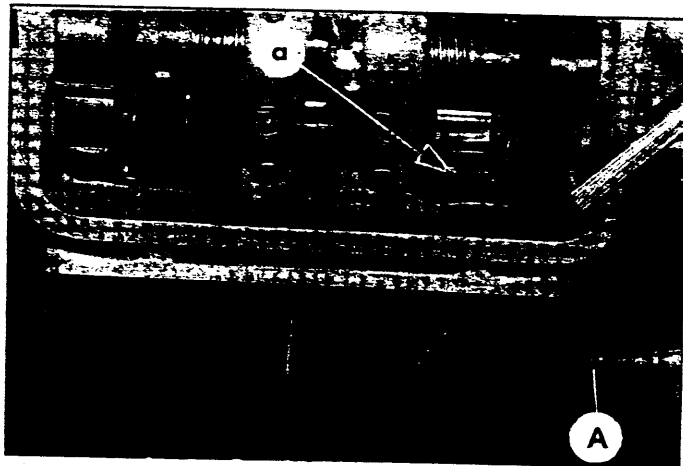
- b) バルブロッカーのクリアランスを調整する:

ロッカーのヒールとカムシャフトのカムの裏側との間(a)で吸入及び排気共 0.20 mm に調整する。

(註) エンジンを降さないで調整する場合はクランク型に曲げたスクレュードライバー(A)を使用する。

なお、寒冷時の始動を良くしたい時は、バルブクリアランスを、吸排気共 0.20 ~ 0.25 mmにする。

8364



## 3. ロッカーカバーの取付け

- 取付面に傷がないを点検し、洗浄して乾燥させておく。

- ガスケットをカバー内側に接着する。

(接着材使用)

(註) アッパーとローワーのカバーは異なるので注意して正しく取付ける。

- オイル注入口は左側に取付ける。

(注意) ガスケットの取付けを誤ると、カバーが正しく取付かず、取付ナットも正しいトルクで締められないのでオイル洩れの原因になる。

- ナットを 0.8 ~ 1.0 kg-m のトルクで締付ける。

- 左側のプラグコードを取付ける。

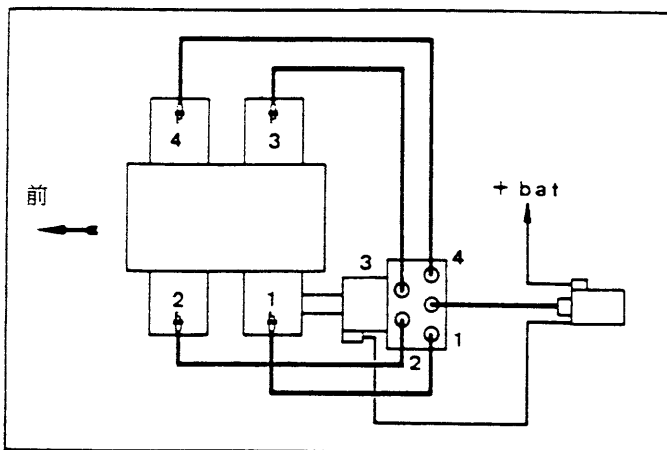
## 4. エンジンを始動し、暖まるまでスロー回転させ次のところを点検する。

- ガスケット部他の油洩れ

- オイルレベル

バルブタイミングの点検

G 21-1



重要：この作業は、エンジン冷間時に行なう。

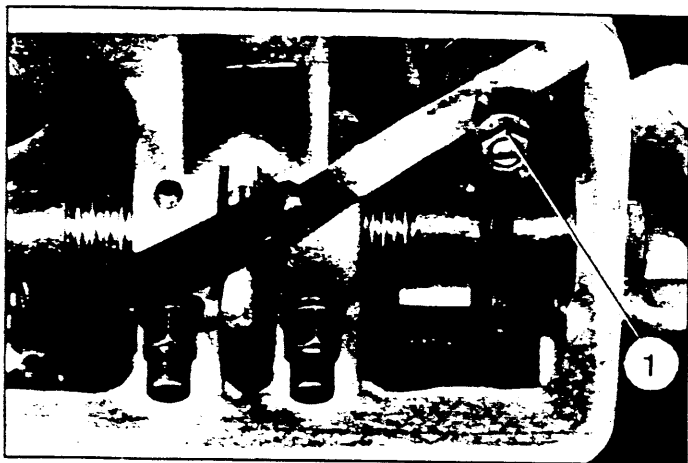
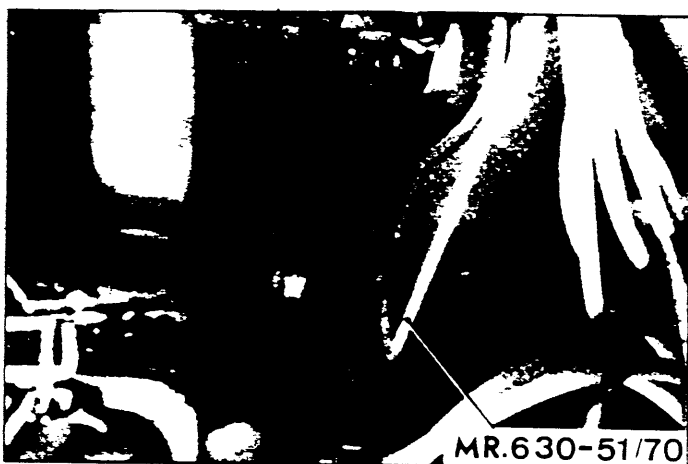
1. 左右共、上側のロッカーカバーを外す。
2. クランクケース左側のタイミング用孔に特殊工具 (MR630-51-70 50 mmφ) のロッドを挿入する。  
 タイミングスケールのあるエンジンの場合：  
 エンジンを回してフライホイールのV型溝を次の度に合せる。

- |     |      |                      |
|-----|------|----------------------|
| 10° | {    | G 10 (1015) エンジン     |
|     |      | G 12/611 (1220) エンジン |
|     |      | G 12/612 (1220) エンジン |
| 15° | ---- | G 12/619 (1220) エンジン |

3. 左側カムシャフトのタイミング点検

註：左右どちらを先に行なってもよい。

- a) エンジンを回転方向に回し：
  - No 1 シリンダーの両バルブをオーバーラップの位置にする。(排気終り, 吸入始め)
  - 点検ロッドをフライホイールの孔に挿入する。  
(タイミングスケールのないエンジン)
- b) No 1 シリンダーの吸入ロッカー：
  - ロックナット(1)をゆるめ、その位置でバルブクリアランスが0で且つ押しでもないように調整し、ロックナットを軽く締める。
- c) ロッドをフライホイールの孔から抜き、エンジンを回転方向に1回転し、再び点検ロッドをフライホイールの孔に挿入する。  
(No 1 シリンダーは圧縮終りとなる。)又は、10°, 15° にそれぞれ合せる。
- d) 吸入側ロッカーのバルブクリアランスを測定する。このクリアランスが0.50 ~ 1 mmであること。



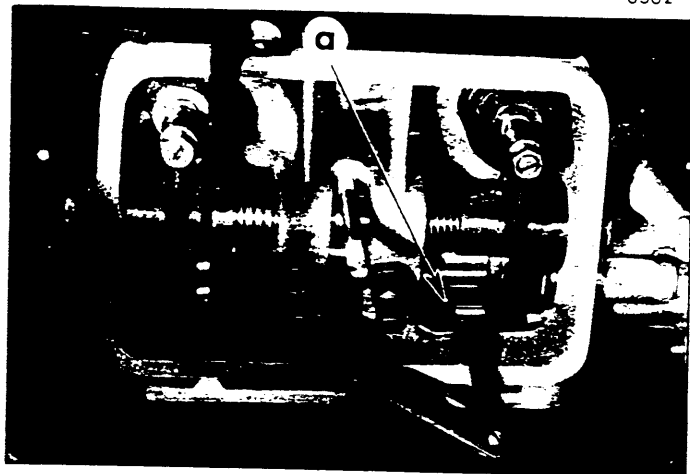
4. 右側カムシャフトのタイミング点検

No 3 シリンダーで点検を行なう。  
 点検方法は左側と同じ。

5. 点検ロッドMR 630-51/70を外す。



8362



## 6. バルブクリアランスの調整

吸入、排気共同じ方法で行なう。

a) 調整するロッカーのヒールがカムの裏側になるところまでエンジンを回す。

b) ロッカーのヒールとカムシャフトの間(a)で測定調整する。

吸入排気共 0.20 mm

又は 0.20～0.26 mm

## 7. ロッカーカバーの取付け

a) 取付け面に傷がないことを点検し洗浄して乾燥させる。

b) ガasketをカバー内側に接着する。

(接着剤使用)

c) ロッカーカバーを取付けるときは、正しい位置であることを確認する。

註： アッパーローワーのカバーは異なるので正しく取付ける。

－オイル注入口は左側にある。

－カバー取付ナットを0.8～1.0 kg-mのトルクで締付ける。

注意： ガasketの取付が正しくないとカバーの位置が正しく取付かなくなり、ナットも正しく締められないのでオイル洩れの原因になる。

8. エンジンオイルのレベルを点検する。

9. エンジンを始動し、ガasketからのオイル洩れの有無を点検する。

アイドルスピードを調整する。

I-キャブレター：ソレックス28CIC 1972年9月まで

諸元：

デュアルチョークキャブレター " SOLEX " 複合型 1972年9月まで

メカニカルディファレンシャルリンケージによるセコンダリーバタフライ開き装置付き。

型式：28 CIC

認識番号：(アルミニウム板)

- CIT 118 1970年12月まで

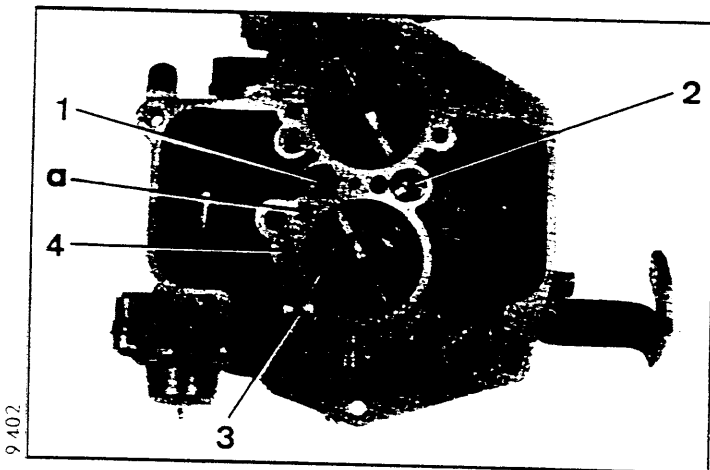
- CIT 118<sup>1</sup> 1970年12月以降：補修用アイドリドングジェットaはなくなり、めくらプラグが取付けられた。  
1971年3月以降は穴もなくなった。

- CIT 118<sup>2</sup> 1971年5月以降：チョークコントロールの形状とセコンダリーバタフライの開き方の変更、(これにより寒冷時始動性が向上した。)

- CIT 118<sup>3</sup> 1971年6月以降：スロットルレバーの変更

- CIT 133 1971年7月以降：新セッティング

- CIT 133<sup>1</sup> 1971年10月から1972年9月まで：新セッティング



セッティングの位置

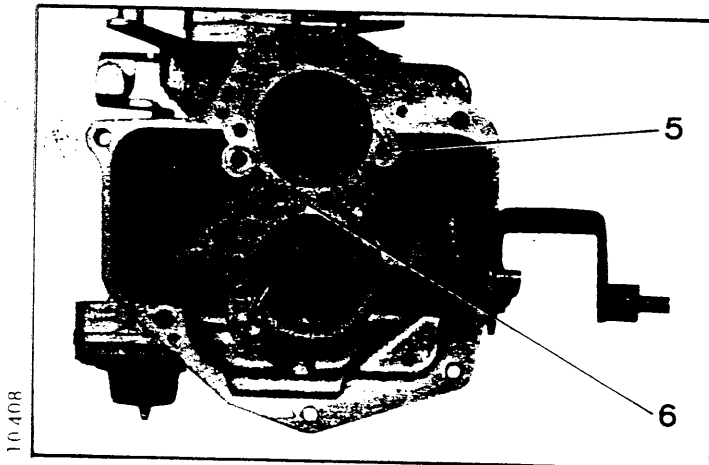
a) マークCIT118, 118<sup>1</sup>, 118<sup>2</sup>, 133<sup>1</sup> 付きのキャブレター

- 1) プライマリー側エアコレクションジェット
- 2) セコンダリー側エアコレクションジェット
- 3) アクセラレーターポンプインjekター
- 4) スロージェット

メインジェットは、それぞれエアコレクションジェット(1)及び(2)の下部にある。

b) マークCIT133又は133<sup>1</sup> 付きキャブレター

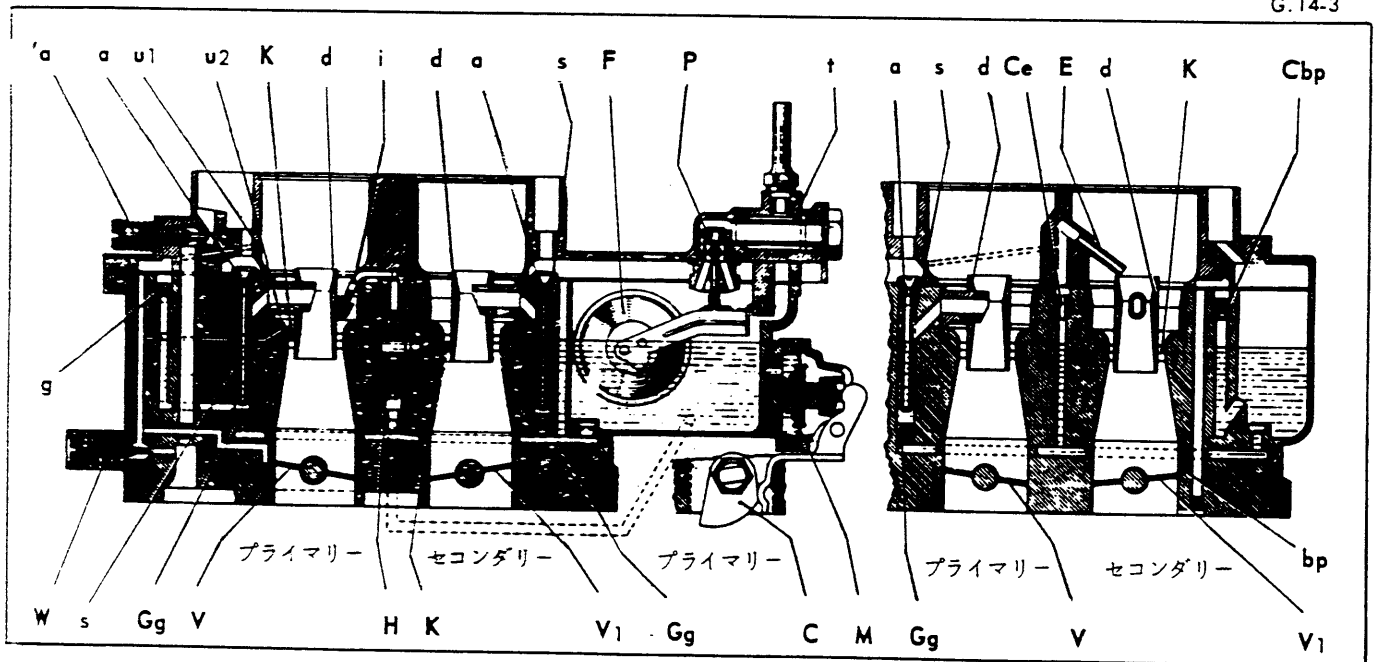
- 5) セコンダリー側バイパスジェット
- 6) セコンダリー側エコノスタットジェット  
(CIT133ではめくらプラグ)



セッティング

項 目	CIT118-CIT118 <sup>1</sup> CIT118 <sup>2</sup> -CIT118 <sup>3</sup>		CIT 133		CIT 133 <sup>1</sup>	
	プライマリー	セコンダリー	プライマリー	セコンダリー	プライマリー	セコンダリー
ベンチュリー径 .....	21	21	19	19	19	19
メインジェット .....	110	90	100	90	100	70
ニマルジョンチューブ .....	1P1	2U1	1P1	2P2	1P1	2P2
スロージェット .....	50	-	50	-	50	-
ポンプインジェクター .....	35	-	35	-	45	-
バイパスジェット .....	-	-	-	40	-	40
ニコノスタットジェット .....	-	-	-	40	-	40
ニードルバルブ (スプリング付)						
プラスチックダブルフコート .....	1.7		1.7		1.7	

G.14-3



記号

- a : ニアコレクションジェット
- bp : バイパスジェット (セコンダリー側)
- C : ポンプカム
- Cbp : バイパスジェット
- d : メインノズル
- E : エコノスタット
- Ce : エコノスタット
- F : フロート
- g : スロージェット
- Gg : メインジェット
- H : ポンプインレットバルブ
- i : ポンプインジェクター
- K : チョークチューブ
- M : ポンプダイヤフラム
- P : スプリング付きニードルバルブ
- s : エマルジョンチューブ
- t : フィルターエレメント
- u1 : アイドリングエアオリフィス
- u2 : カリブレーションオリフィス
- V : スロットル (プライマリー)
- V1 : スロットル (セコンダリー)
- Va : エア調整スクリュー
- W : CO調整スクリュー

II-キャブレター : ウェバー30DGS (W. 50-00) 1972年9月以降  
(アンチポリューションシステム付)

諸元 :

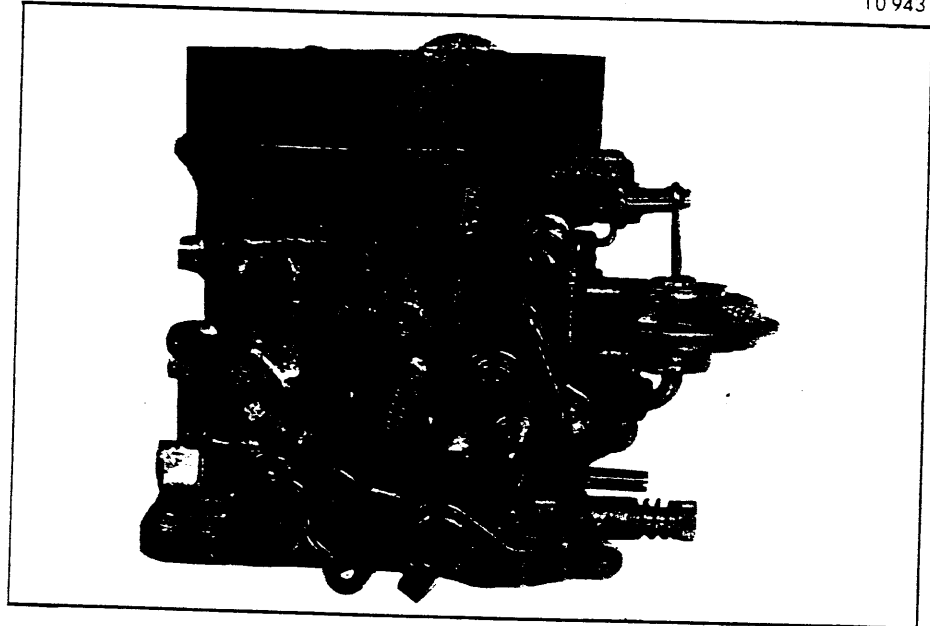
デュアルチョークキャブレター複合型, セコンダリースロットルはメカニカルコントロール

型式 : 30 DGS

マーク : W50-00 (アルミニウム板)

プライマリー側にチョークバタフライ付き

10943

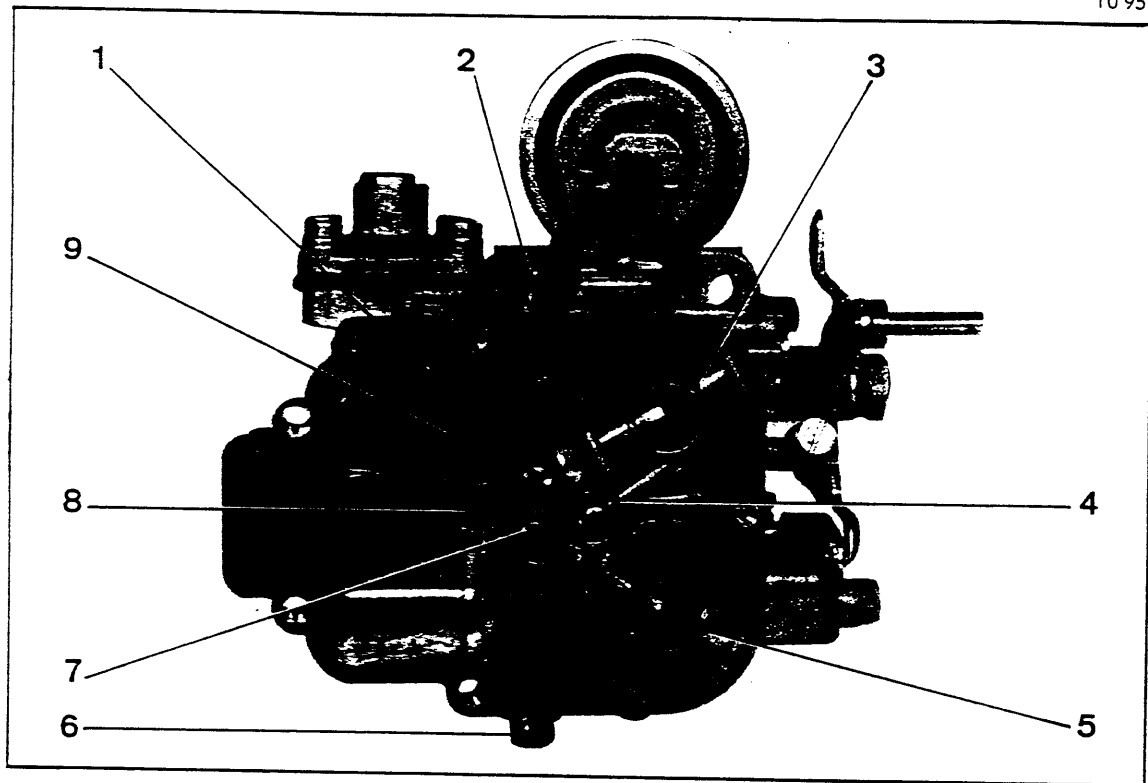


セッティング

項 目	プライマリー	セコンダリー
ベンチュリー径.....	20	20
メインジェット.....	100	100
エアコレクションジェット.....	AD1	AD2
エマルジョンチューブ.....	F20	F20
スロージェット.....	45	45
アクセラレーターポンプインジェクター.....	50	-
メインノズル.....	4.5	4.5
ニードルバルブ.....	内径 = 1.5	
フロート (真ちゅう) 重量.....	11g	
チョークバタフライが閉じた時のプライマリースロットルの開き (ボアとバタフライの隙間).....	1.25 ~ 1.35 mm	

各機構の配置

10 951



- 1) エアコレクションジェット (プライマリー側)
- 2) アイドルジェット (プライマリー側)
- 3) ミキシングジェット (プライマリー側)
- 4) アクセラレーターポンプインジェクター
- 5) ミクスチュアジェット (セコンダリー側)
- 6) アイドリングジェット (セコンダリー側)
- 7) エアコレクションジェット (セコンダリー側)
- 8) メインジェット (セコンダリー側)
- 9) メインジェット (プライマリー側)

Ⅲ-キャブレター : ソレックス 28 C I C<sup>2</sup> (C I T 137) 1972年以降  
(アンチポリューションシステム付き)

諸元 :

キャブレター SOLEX アンチポリューション

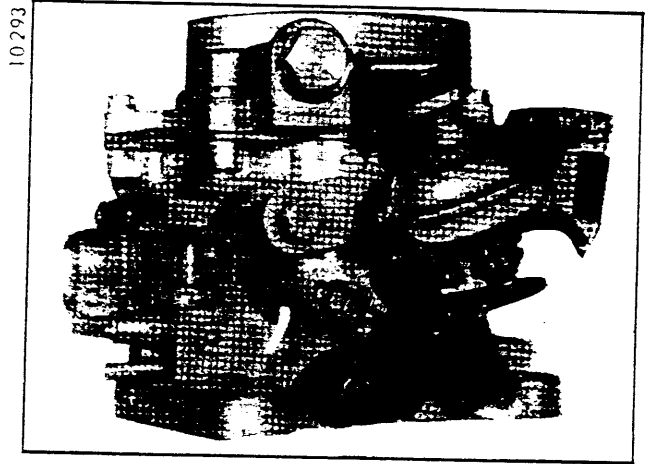
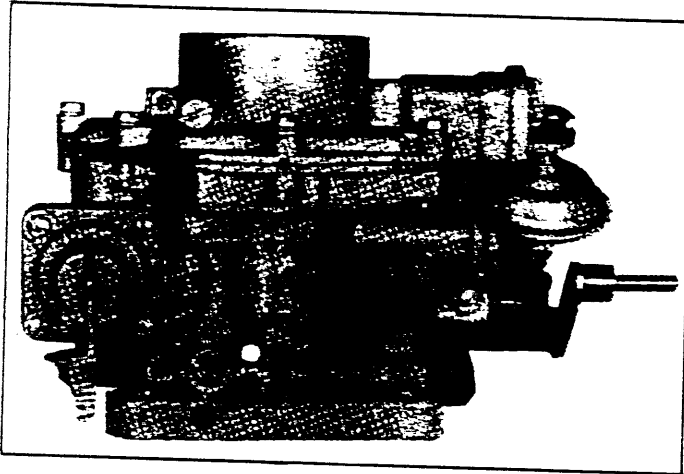
型式 : 28 C I C<sup>2</sup>

マーク : (アルミニウム板) C I T 137

デュアル チョーク複合型, セカンダリースロットルはメカニカルコントロール

チョークと加速ポンプはメカニカルコントロール

スロットルダッシュポット付き



セッティング

項 目	プライマリー	セカンダリー
ベンチュリー径 .....	19	19
メインジェット .....	100	75
エマルジョンチューブ .....	1P2	2P3
マイドリングジェット .....	45	-
コンスタントリッチネスアイドリングジェット...	35	-
アクセラレーションポンプインjekター .....	50	-
バイパスジェット .....	-	50
エコノスタットジェット .....	-	160
セカンダリーバタフライの孔径 .....	-	2
ニードルバルブ .....	1.7	
フロート (プラスチック製ダブル) 重量 .....	11.4 g	

I. キャブレター : ウェバー 30 DGS' (W 51-00)

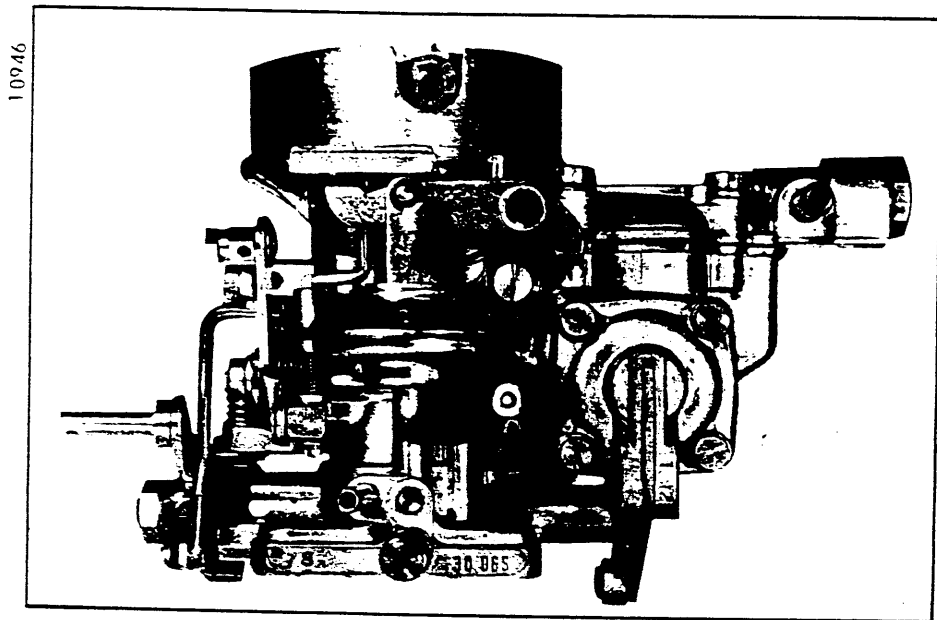
諸元 :

デュアルチョークキャブレター複合型, セコンダリースロットルはメカニカルコントロール

型式 : 30 DGS<sup>1</sup>

マーク : W 51-00 (カバーに取付けられたプレートに記載)

チョークバタフライはプライマリー側



セッティング

項 目	ライマリー	セコンダリー
ベンチュリー径 .....	20	20
メインジェット .....	100	107
エアコレクションジェット .....	AD1	AD2
エマルジョンチューブ .....	F20	F20
アイドリングジェット .....	40	40
アクセラレーションポンプインジェクター .....	50	-
ミクスチュアジェット (ノズル) .....	45	4.5
フロートニードル .....	内径 = 1.5	
フロート (真ちゅう) 重量 .....	11 g	
チョークバタフライが閉じた時のプライマリー ..		
スロットルの開き (ボアとバタフライの隙間) .....	1 ~ 1.1 mm	

註 : 各機構の配置はキャブレターマーク W 50.00 と同じ

(作業 No. 142-00 参照)

II. キャブレター: ソレックス 28CIC3 (CIT131<sup>4</sup>)

(→9/1974) ◆

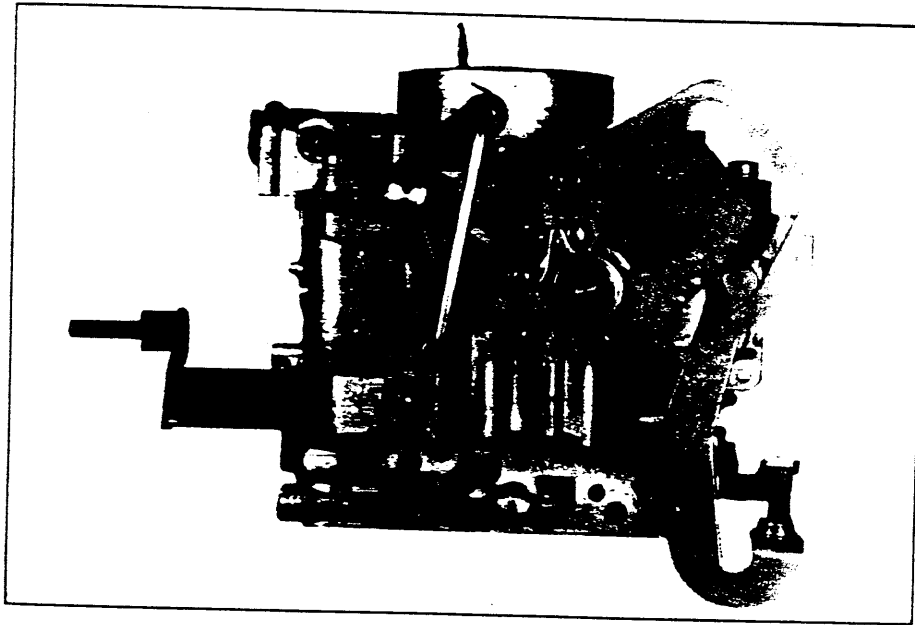
諸元:

SOLEX キャブレター(アンチポリューション)

型式: 28CIC<sup>3</sup>

マーク: CIT 134<sup>4</sup> (アルミニウム板)

デュアルチョーク キャブレター複合型, セカンダリースロットルはメカニカルコントロール, 板バルブ式チョーク装置, セカンダリー側にチョークバタフライ付き.

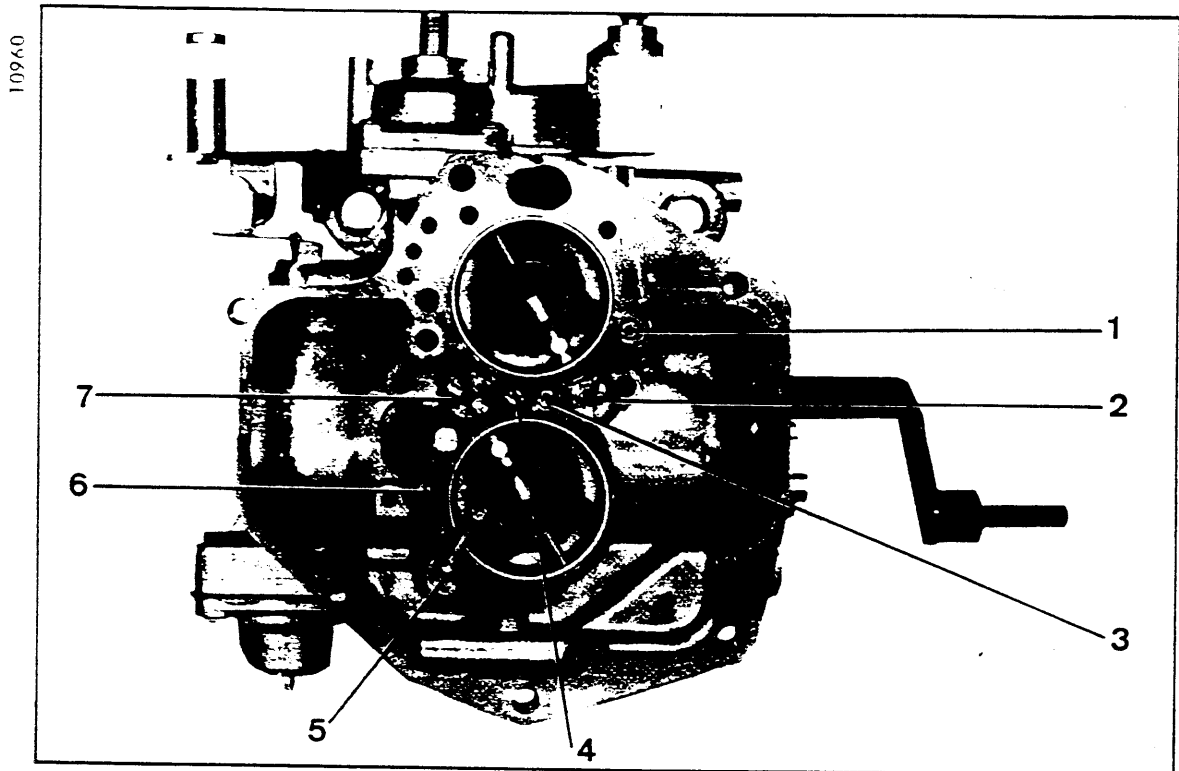


セッティング

項	目	プライマリー	セカンダリー
ベンチュリー径	.....	19	19
メインジェット	.....	100	80
エアコレクションジェット	.....	1P3	2PA
アイドリングジェット	.....	50	-
コンスタントリッチネスアイドリングジェット	...	35*	-
アクセラレーターポンプインjekター	.....	50	-
エコノスタットジェット	.....	-	130
バイパスホール	.....	-	40
スロットルバルブの孔径	.....	-	200
ニードルバルブ(スプリング付き)	.....	1.7	
フロート(ダブル, プラスチック製)重量	.....	11.5 g	

\* 12/1972以降は30



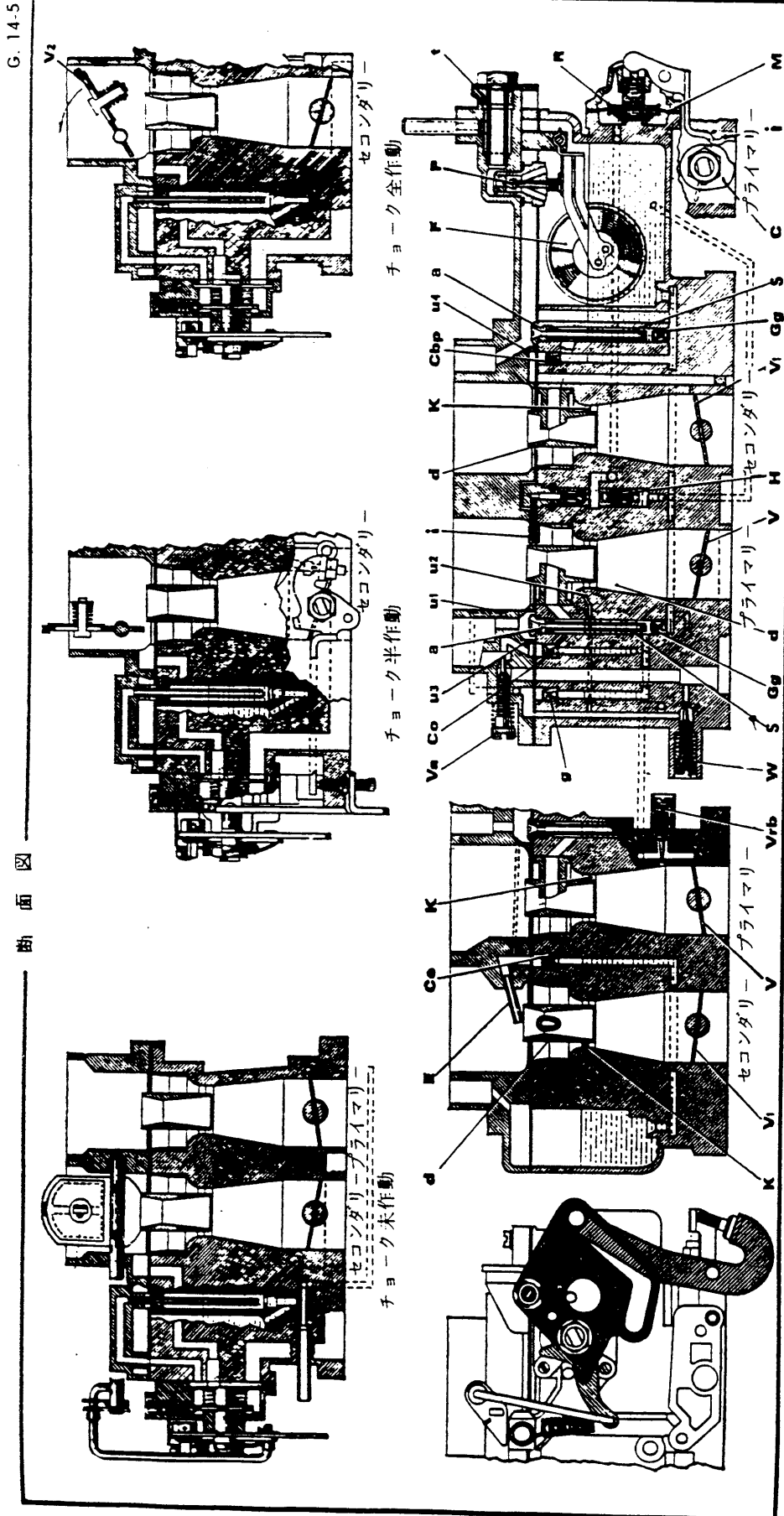


- 1) バイパスジェット (セコンダリー側)
- 2) エアジェット (セコンダリー側)
- 3) エコノスタット (セコンダリー側)
- 4) コンスタントリッチネスアイドリングジェット (プライマリー)
- 5) アクセラレーションポンプインジェクター
- 6) アイドリングジェット (プライマリー側)
- 7) エアジェット (プライマリー側)

プライマリー側メインジェット： ジェット(7)の下部にあり

セコンダリー側メインジェット： ジェット(2)の下部にあり

SOLEX 28 C I C 3 (CIT131<sup>4</sup>) キャブレターの作動図



記号

- |     |                          |    |                    |  |                     |
|-----|--------------------------|----|--------------------|--|---------------------|
| a   | : エアコレクションジェット           | g  | : アイドリリングジェット      | u <sup>1</sup>                               | : アイドリリングエアオリフィス    |
| C   | : ポンプカム                  | Gg | : メインジェット          | u <sup>2</sup> u <sup>3</sup> u <sup>4</sup> | : カリブレーションジェットオリフィス |
| Cbp | : バイパスジェット               | H  | : ポンプバルブ           | v  | : プライマリ-バタフライ       |
| Ce  | : ミックスチュアジェット            | i  | : ポンプインジェクター       | v  | : セコンダリー-バタフライ      |
| Co  | : コンスタントリッチネスアイドリリングジェット | K  | : チョークチューブ         | Va   | : チョークバタフライ         |
| d   | : デフューザー (メインノズル)        | M  | : ポンプダイヤフラム        | Vrb  | : エア調整スクリーン         |
| E   | : エコノスタットジェット            | P  | : ニードルバルブ (スプリング付) | w  | : バイパススクリーン         |
| F   | : フロート                   | S  | : エマルジョンチューブ       |  |                     |

Ⅲ. ソレックス 28 C I C 4 (C I T 131<sup>5</sup>) キャブレター

9 / 1974 →

諸元 :

アンチポリューションキャブレター

型式 : 28 C I C 4

マーク : CLT 131<sup>5</sup>

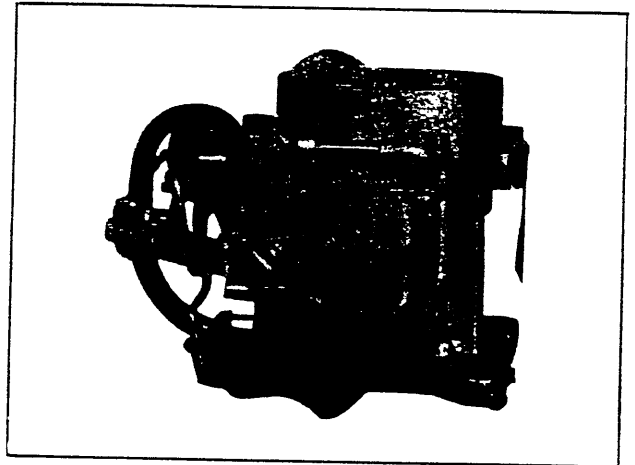
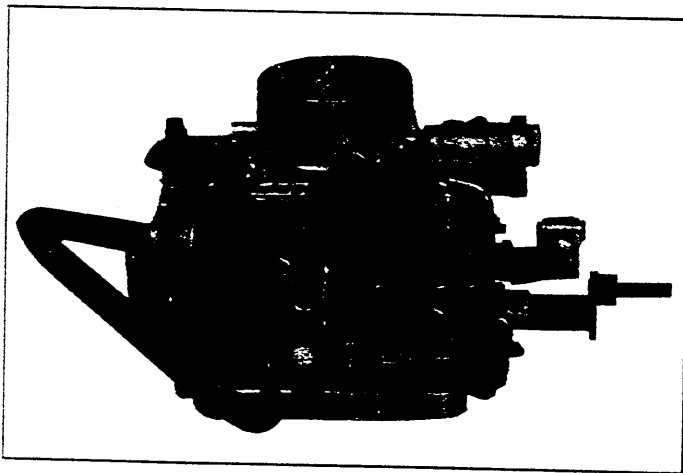
デュアルチョークキャブレター複合型、セコンドスロットルはメカニカルコントロール

プライマリー側にチョークバタフライ付き、手動式

コンスタントリッチネス アイドリング ジェット

カム作動のアクセラレーション ポンプ

エコノスタット



項 目	プライマリー	セコンダリー
ベンチュリー径.....	19	19
メインジェット.....	100	100
エアコレクションジェット.....	1P3	2P4
アイドリングジェット.....	50	—
バイパスジェット.....	—	40
コンスタントリッチネス アイドリング ジェット.....	30	—
エコノスタット ジェット .....	—	130
アクセラレーション ポンプ インjekター.....	50	—
ニードルバルブ (ボール作動) .....		1.8
フロート重量.....		1.14g
チョーク作動時のプライマリーバタフライ開度.....	1.30 ± 0.05 mm	
負圧 250 mm 水銀時のプライマリー バタフライの開度.....	3.5 ± 0.2 mm	

註 : 各機構の配置は 28 C I C 3 (C I T 131<sup>4</sup>) キャブレターと同一。

GS1220（マニュアルギヤボックス付き）

排 出 ガ ス 浄 化 装 置

（51年度排ガス規制適合車）

GS1220 (マニュアルギヤボックス付き)

排出ガス浄化装置 日本仕様

(運輸省型式・B-GXGB)

本システムは、排気ガス中に含まれる不完全燃焼の炭化水素 (HC) と一酸化炭素 (CO), 及び窒素酸化物 (NOx) を、主として次の装置により減少させ、51年度排気ガス規制に適合している。

- 二次空気噴射装置 (A. I. R.)

- 酸化触媒コンバーター (キャタライザー)

- 排気ガス再循環装置 (E. G. R.)

なお次の装置も装着されている。

- フュエルタンク内に発生する、ガソリン蒸気発散抑止装置

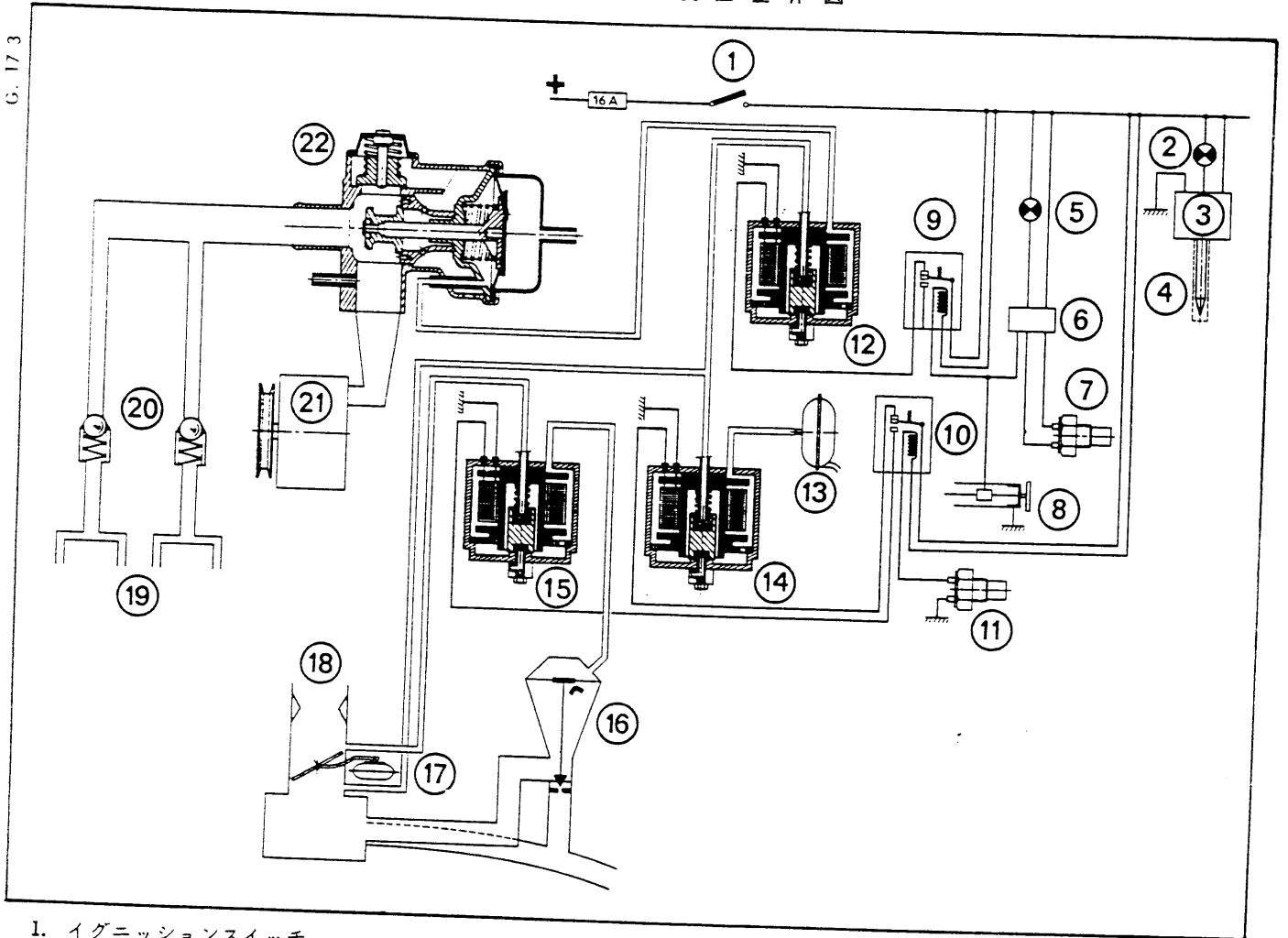
- エンジンのブローバイガスを再循環させる、クランクケースベンチレーション装置

- 急減速時、混合気の濃厚化を防止する、キャブレターのダッシュポット装置

使用燃料は、無鉛ガソリンです。

排出ガス浄化装置全体図

6. 173



1. イグニッションスイッチ
2. 触媒コンバータ排気温警告灯
3. 排気温警告灯アンプリファイア（サーマルスイッチ）
4. ヒートセンサ……警告灯(2)の点滅開始  $780^{\circ} \pm 50^{\circ} \text{C}$ , 点灯開始  $830^{\circ} \pm 50^{\circ} \text{C}$
5. チョーク開放警告灯
6. チョーク開放警告灯アンプリファイヤ（サーマルスイッチ）
7. エアクリナー上の吸入空気温センサー……警告灯(5)の点灯  $35^{\circ} \text{C}$  以上
8. チョークボタン
9. チョークリレー
10. EGR及びバキウム進角用リレー
11. オイル温度スイッチ……  $45^{\circ} \text{C}$  以上で接点开
12. AIR用エレクトロバルブ（チョークボタンにより作動）
13. ディストリビューターのバキウム進角カプセル（エンジンオイル温度  $45^{\circ} \text{C}$  以下の時進角）
14. バキウム進角カプセル用エレクトロバルブ
15. EGR用エレクトロバルブ
16. EGRバルブ
17. ダッシュポット
18. キャブレター（WEBER 30 DSG, 8/250）
19. AIR用インジェクター（エキゾーストマニホールド内, ステンレス製, 直径 5 mm）
20. チェックバルブ（GMタイプ）
21. エアポンプ（サギノ-製ペーンタイプ吐出量 142 cc）
22. デバーターバルブ（GM又はLUCAS）

註 ここに使用されているエレクトロバルブは、電流が流れるとバキウム回路を閉じます。

## 1. 二次空気噴射装置

排気マニホールド内に一定量の空気を噴射させることにより、排気ガス中に含まれる不完全燃焼の炭化水素（HC）及び一酸化炭素（CO）を酸化燃焼させ、HC、COを減少させる。

チョークボタンが引かれた状態にある場合は、エアポンプから送られる空気は大気中に放出され、排気ガス中には、噴射されない。チョークボタンが引かれている時は混合気が濃厚となり排気ガス中の不完全燃焼のHCとCOが非常に多くなるため、触媒コンバータを含む排気系装置の過熱を防止するために、排気ガス中への空気の噴射をカットする。

この装置は次の部品により構成されている。（次頁の図参照）

- 吸入空気温センサ(6)
- サーマルスイッチ(5)
- チョーク開放警告灯(4)
- 電気接点付きチョークボタン(7)
- チョークリレー(3)
- エレクトロバルブ(2)
- デバーターバルブ(12)
- エアポンプ(11)
- チェックバルブ2個(10)
- 排気管中のインジェクター(9)
- キャブレター(8)にあるマニホールド負圧取出口

### 作 動

#### 1) チョークが引かれている時（図-1）

エンジン回転中は、リレー(3)のコイルにはチョークボタン(7)の接点を通じて電流が流れている。

リレー(3)は、エレクトロバルブ(2)への電流をカットする。エレクトロバルブ(2)のピストンはスプリングによって押し下げられ、バキューム回路が開いてマニホールドバキュームはエアポンプのデバーターバルブ(12)のダイヤフラムに作用する。これによってバルブは閉じてインジェクター(9)への空気吐出口を閉じ、ポンプからの空気は、大気中に放出される。

吸入空気が35℃に達すると、エアクリーナー上のセンサ(6)からの信号灯により、サーマルリレー(5)が作用してチョーク開放警告灯が点灯する。この時点でチョークボタンを完全に戻すこと。

#### 2) チョークが押されている時（図-2）

チョーク接点が開いているので、リレー(3)のコイルには電流は流れない。

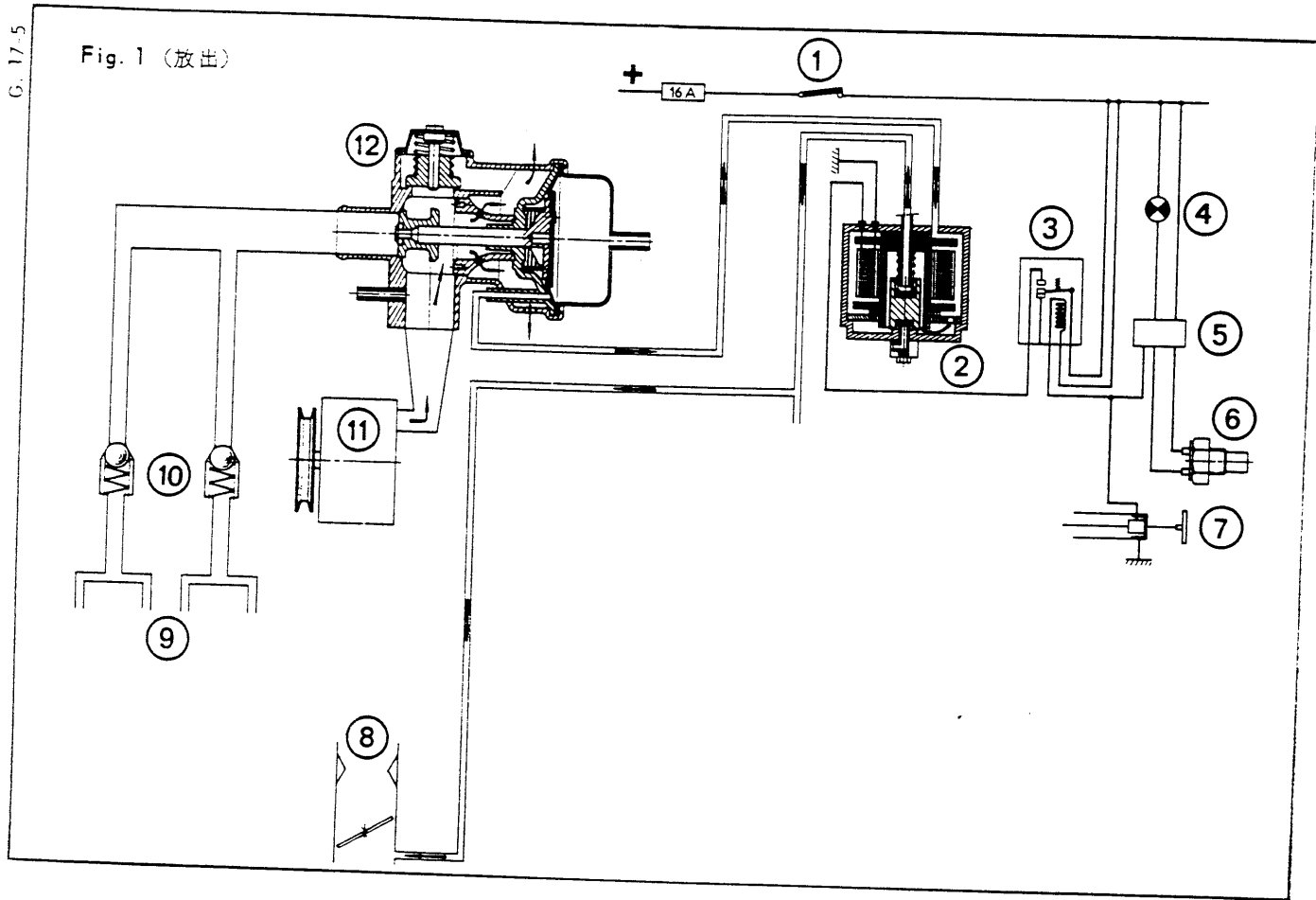
リレー(3)からの電流は、エレクトロバルブ(2)へ流れ、エレクトロバルブのピストンは引上げられてバキューム回路の吸入口を閉じる。従ってエアポンプのデバーターバルブ(12)にはバキュームが作用しなくなってバルブが開き、エアポンプからの空気はインジェクター(9)から排気マニホールドのエキゾーストバルブの近くに噴射される。

チェックバルブ(10)は排気ガスの逆流を防止している。

二次空気噴射装置

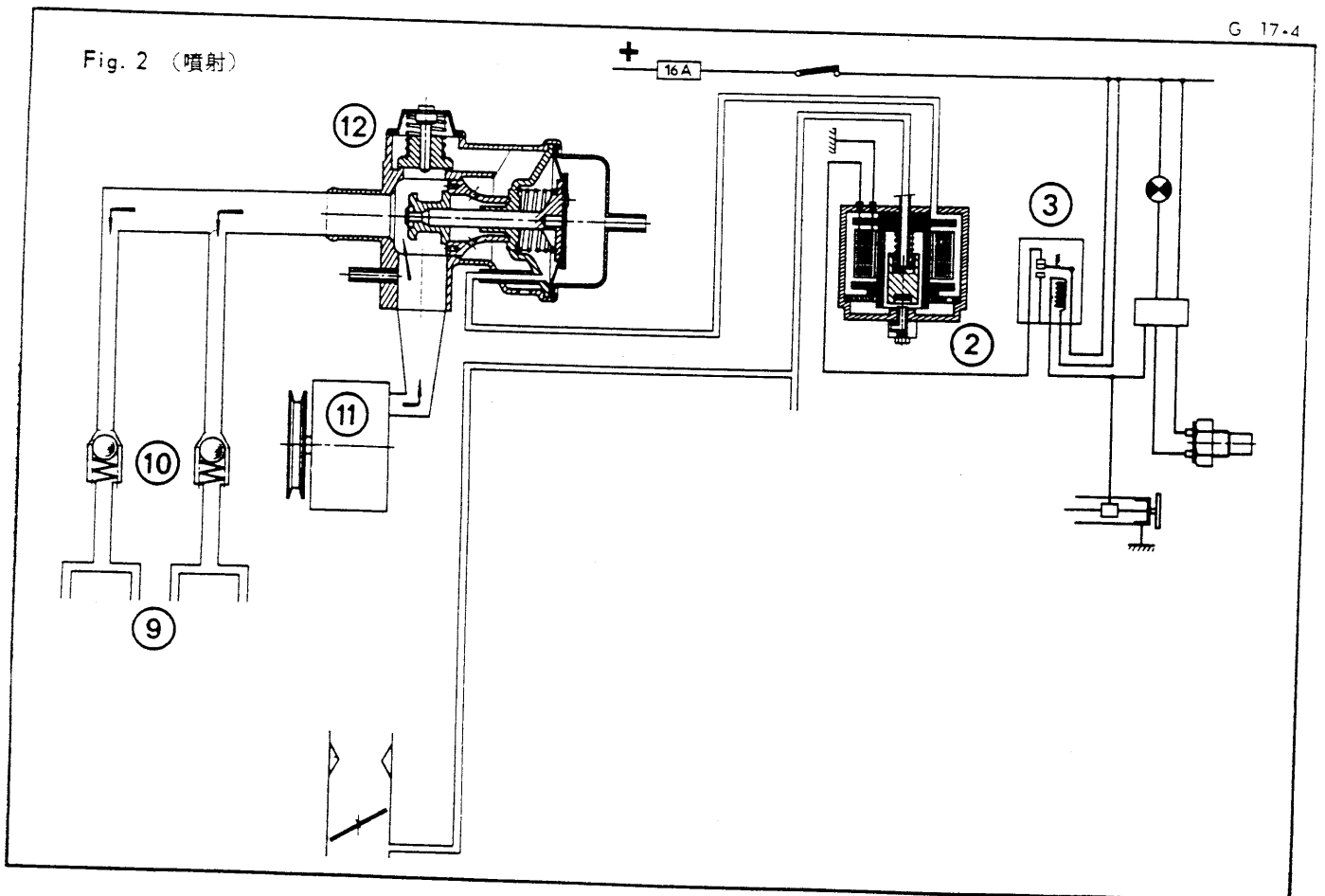
G. 17-5

Fig. 1 (放出)



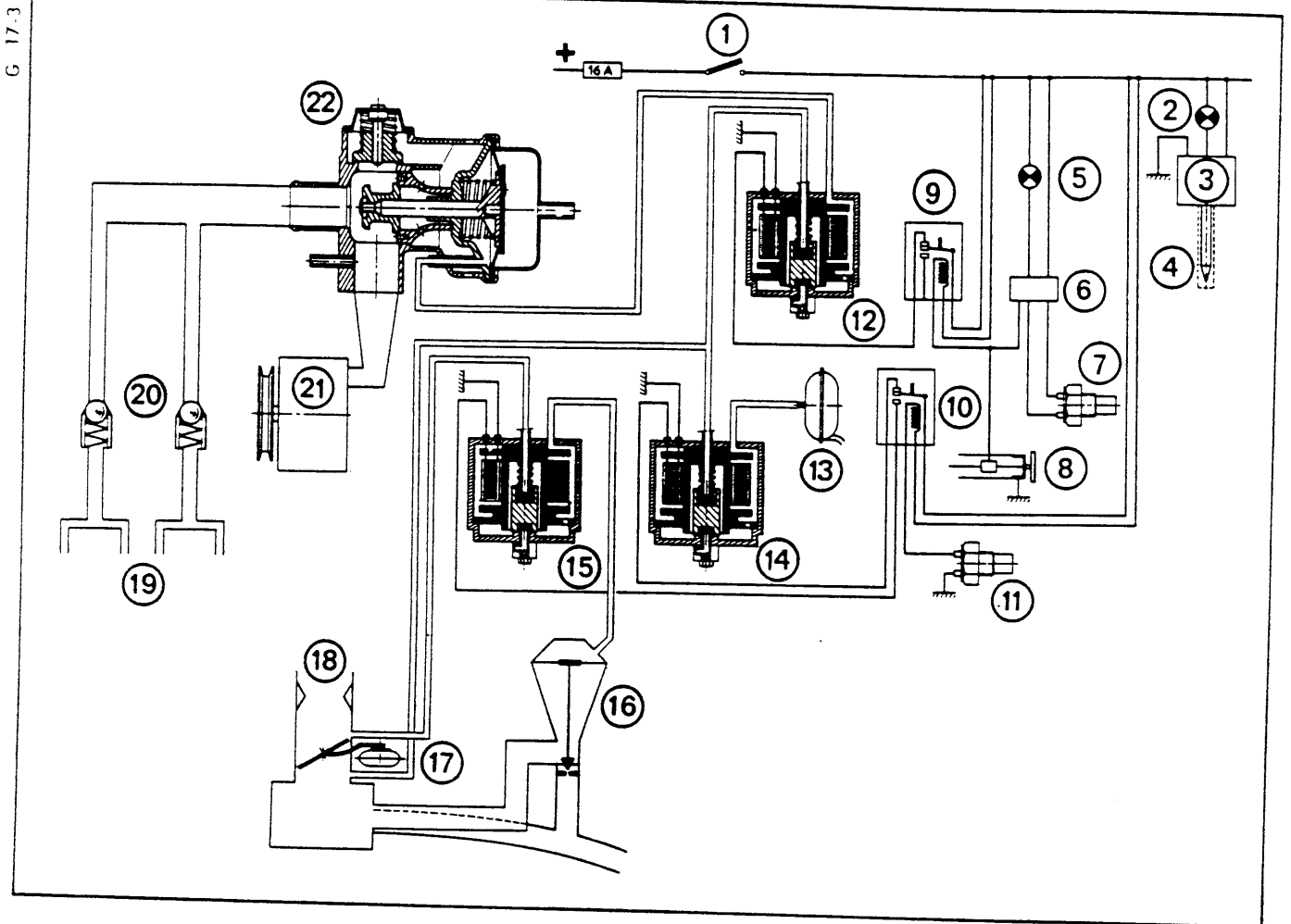
G 17-4

Fig. 2 (噴射)

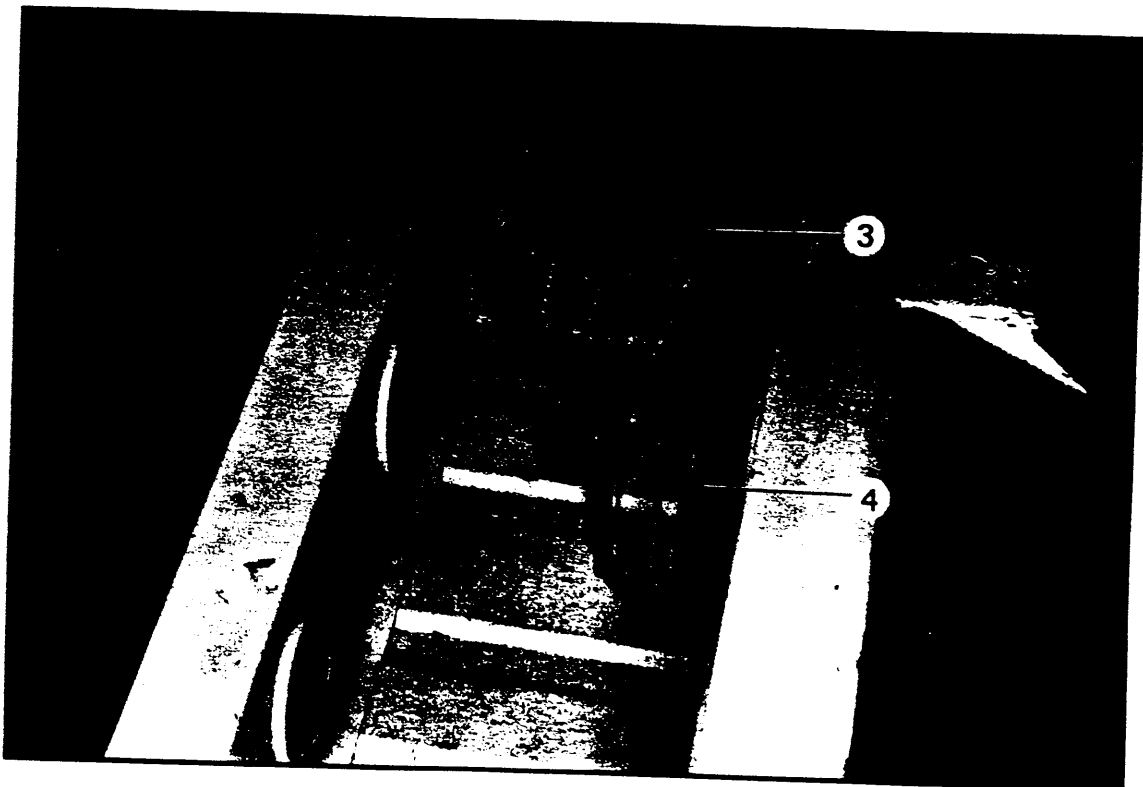




排出ガス浄化装置全体図



排気温アンプリファイヤ(3)とヒートセンサ(4)



## II. 酸化触媒コンバーター（キャタライザー）

キャタライザーは、触媒活性エレメントにより、排気ガス中の不完全燃焼の一酸化炭素（CO）と炭化水素（HC）を酸化燃焼させる作用を持っている。

排気温度警告装置は、キャタライザーを通過する排気ガスの温度を検出し、危険な温度になると、ハンドブレーキのグリップ上のパネルにある警告灯を点灯させる。

この装置は次の部品により構成されている。

- ヒートセンサ(4)……キャタライザーに取付けられ、排気温度を検出し、シールド線によってアンプファイヤに信号を送る。
- アンプリファイヤ(3)……運転席下のフロアに取付けられ、ヒートセンサからの電気信号を増幅し警告灯の点灯をコントロールする電気回路部である。

### 作 動

イグニッションスイッチを入れると警告灯(2)は、一旦点灯し、数秒後に消える。

これにより電球の切れの点検ができる。

排気ガスの温度が点滅設定温度（780°～830°）になると事前警告信号である警告灯の点滅を行う。この場合、ランプが消えるまでは車のスピードを半分以下にして走行すること。なお、できるだけ早く点検を受けること。

排気ガスの温度が点灯設定温度（830°～880°）に達すると警告信号である警告灯の連続点灯を行なう。この場合は、すみやかに停車してエンジンを停止させ冷却させた上で低速走行し、指定工場での点検を受けること。

センサの回路が断線すると警告灯は連続点灯するシステムになっている。

注意： センサへの回路部への接触不良により点灯する場合は、走行中次のような場合には排気温度が上昇して点灯しやすくなる。

#### 1) エンジン不調

- スパークプラグのミスファイヤ又はくすぶり
- 点火時期又は進角の遅れ
- 濃厚混合気

#### 2) 高負荷時

- 高速連続走行時
- 急加速を繰り返した時
- 高負荷連続登坂時

#### 3) 高気温時

- エンジンがオーバーヒート気味の時

#### 4) 強い電波の影響を受けた場合

以上のような場合は警告灯装置の故障ではない。

### Ⅲ. 排気ガス再循環装置 (E・G・R)

窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) は、エンジンの燃焼室に於いて良好混合気の多量の吸入、高い圧縮比、高い雰囲気温度等の状態により最高燃焼温度が非常に高くなる結果、空気中の窒素が酸化して成生する。

この装置は、この燃焼温度を下げて窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) を減少させる。

エンジンの吸気時に、混合気の中に排気ガス (中性ガス) を導入することにより、混合気の燃焼によって発生した熱量の一部は、この排気ガスを同時に再加熱するために最高燃焼温度は低下する。従って窒素酸化物の発生が抑止される。

このEGR装置は、キャブレターのポートバキウム(a)によってコントロールされ、次の場合は作動が止まる。

- エンジンアイドリング時 (スロットルバルブが閉じている時)
- エンジンオイルの温度が45℃以下の時
- 最高負荷時 (スロットルバルブが全開の時)

なお、バキウム進角装置は、エンジンオイルの温度が45℃以下の時のみマニホールドバキウム(b)によってディストリビューターの点火時期を約14°進角させる。

この装置の部品は次の通り (次頁の図参照)

オイルサーモスイッチ(1) (45℃以上で接点閉)

- リレー(2)
- エレクトロバルブ2個、(4)……バキウム進角用、(5)……EGRバルブ用
- EGRバルブ(6)

#### 1) エンジンオイルの温度が45℃以下の場合 (図1)

エンジンの始動直後の暖機運転を良好にするために、EGR作動は停止し、バキウム進角は作動する。サーモスイッチ(1)の接点が閉じているためリレー(2)のコイルに電流が流れ、リレーの上の接点は開き、下の接点は閉じる。

- エレクトロバルブ(5)へは電流が流れ、ピストンは引上げられてEGRバルブ(6)へのポートバキウムは遮断され、キャブレター下のミックスチャンバー(7)への排ガス通路は閉じる。
- エレクトロバルブ(4)への電流は止り、ピストンは下ったままでバキウム進角カプセル(3)へマニホールドバキウム(b)がかかり、点火時期が進角する。

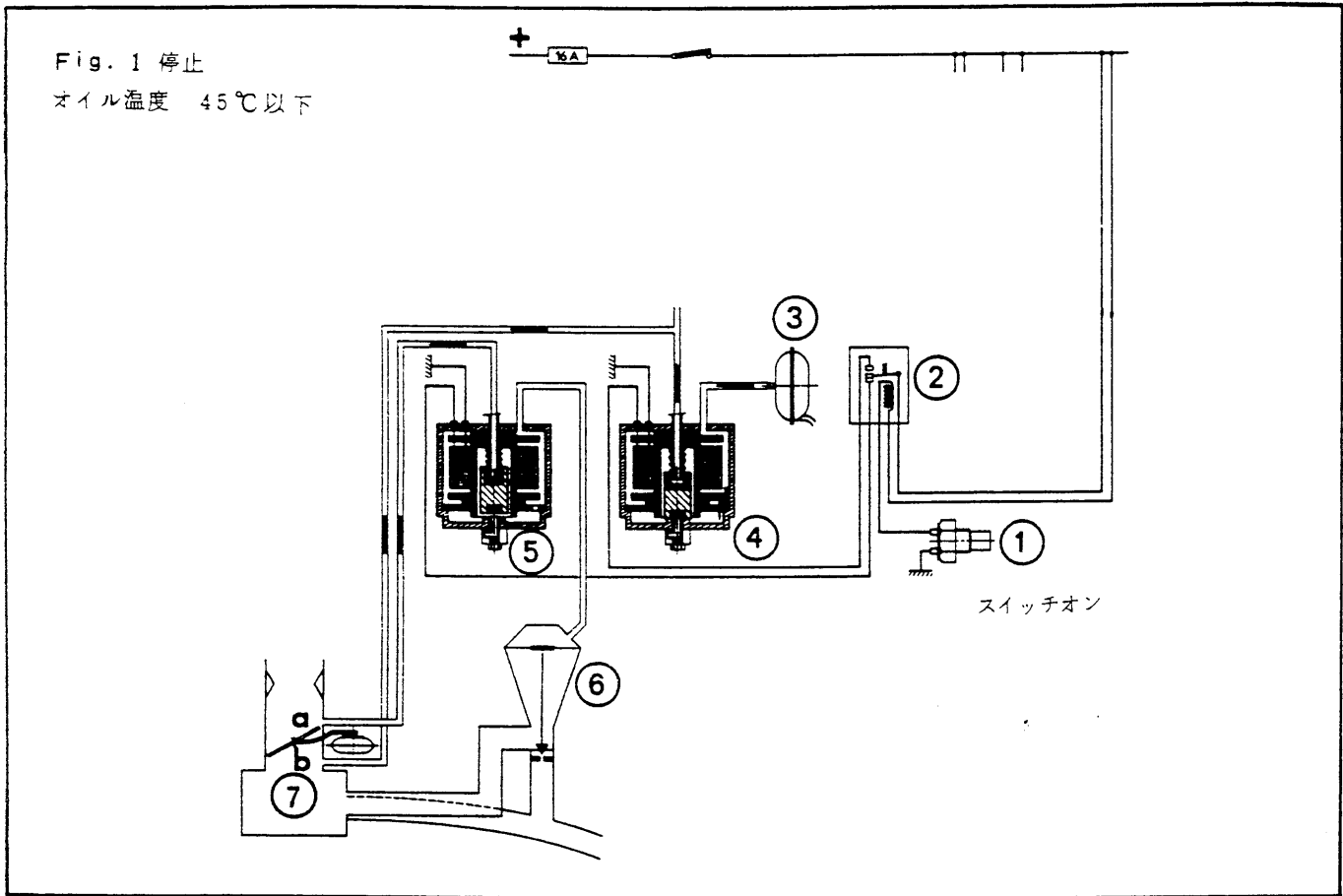
#### 2) エンジンオイルの温度が45℃以上の場合

エンジンオイルの温度の上昇につれてサーモスイッチ(1)の接点が開き、リレー(2)のコイルへの電流が止まり、リレーの上の接点は閉じ、下の接点は開く。

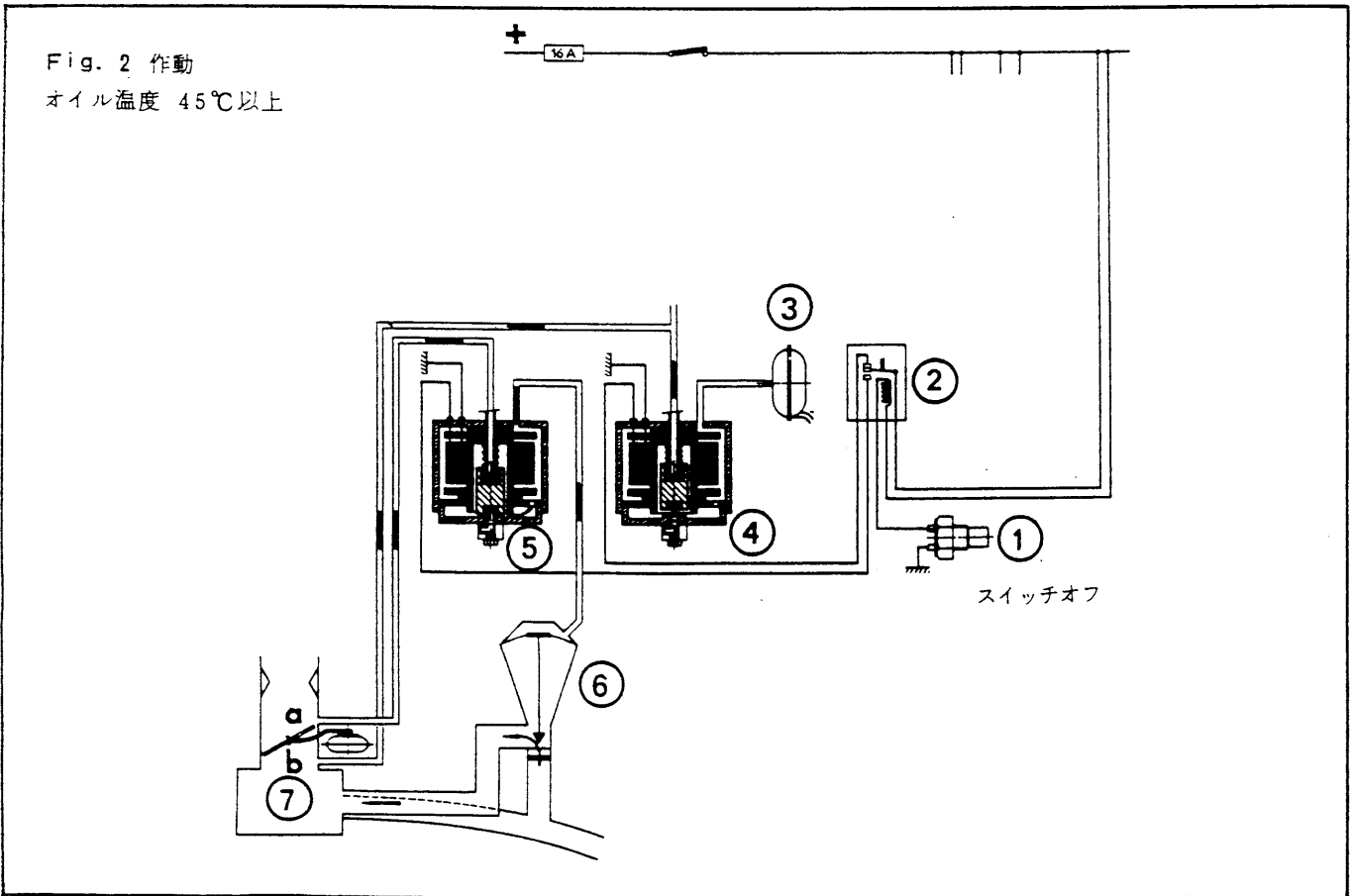
- エレクトロバルブ(5)への電流は止り、ピストンは下って、ポートバキウム(a)はEGRバルブ(6)のダイヤフラムに作用する。この作用によりEGRバルブは開き、キャブレター加熱パイプからの排気ガスは、計量オリフィスを通してミックスチャンバー(7)に送りこまれます。
- エレクトロバルブ(4)へは電流が流れ、ピストンは引上げられてバキウム進角カプセルへのマニホールドバキウム(b)を遮断する。

アイドリング時とフルスロットル時には、スロットルバタフライa部のポートバキウムはなくなるので、EGRは作動しない。

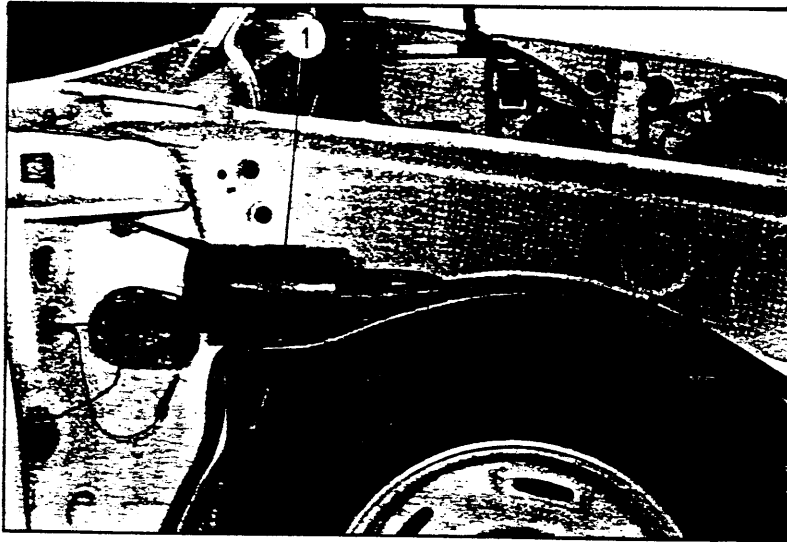
E G R 作 動 図



G. 17-6

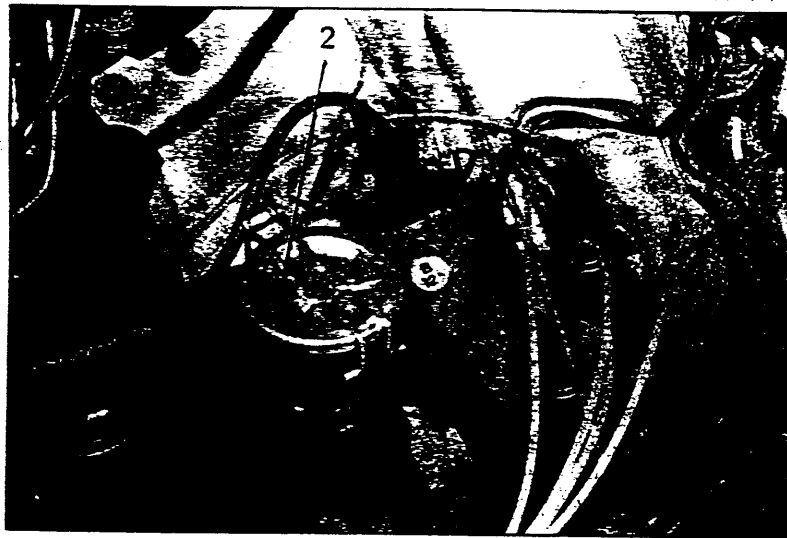


77-416



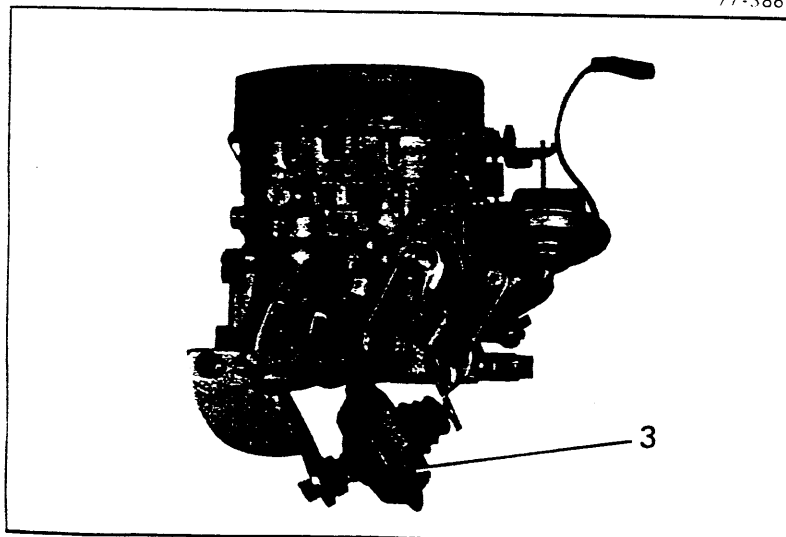
(1) キャニスター

77-417



(2) クランクケース  
ベンチレーション  
パイプ  
取付け部

77-388



(3) ダッシュポット

#### IV. フュエルタンクのガソリン蒸発ガス発散抑止装置

フュエルタンク内上部で発生したガソリンの蒸発ガスは、一旦蒸気収集タンクに集められ一部は冷却液化してタンクに戻り、一部の蒸発ガスを含んだ空気はホースを通して活性炭のキャニスターカートリッジ(1)を通過し、蒸発ガスはキャニスターカートリッジ(1)を通過し、キャニスターに吸着される。

エンジンを始動すると、キャニスターに吸着されたガソリンは、エアクリーナーを通してエンジンに吸入され、燃焼する。蒸気収集タンクは右後方フェンダー内に取付けてある。

使用燃料は《無鉛》ガソリン。

#### V. エンジンのクランクケースベンチレーション

クランクケース内のブローバイガスは、左シリンダーヘッドカバーに取付けられたオイルフィルターパイプ(2)内のストレーナを通して、ホースによってエアクリーナーからエンジンに吸入され燃焼する。

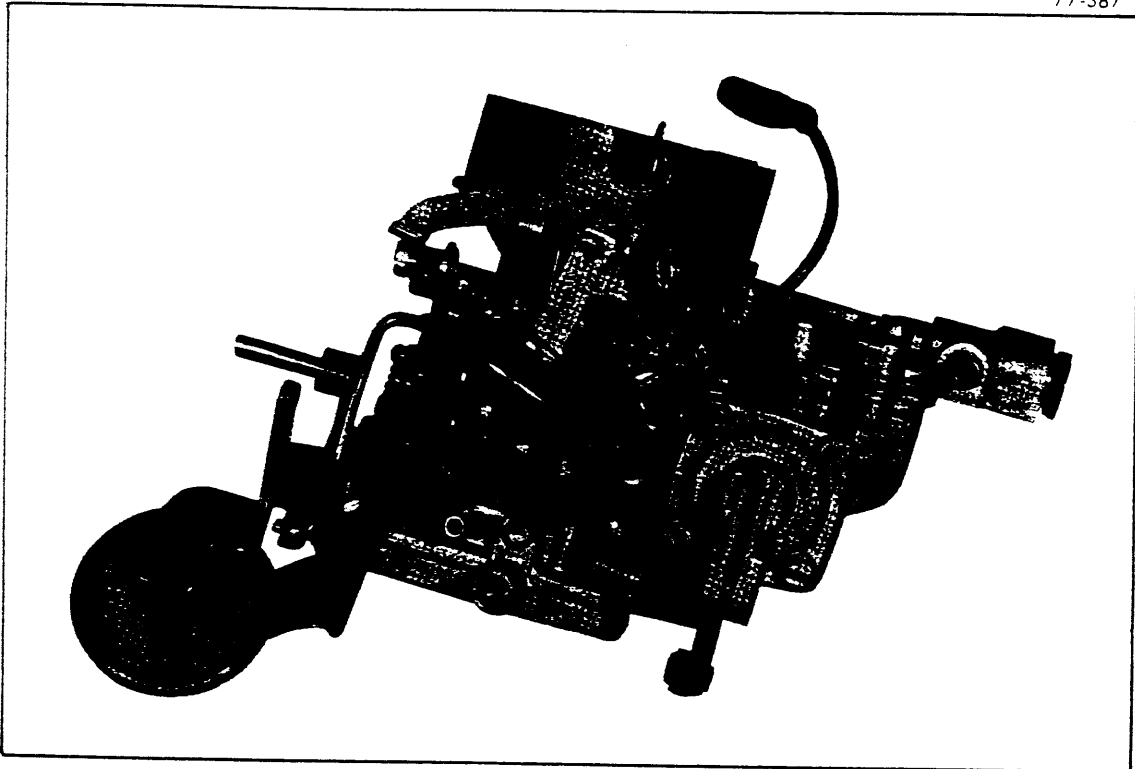
従ってクランクケース内の圧力は大気圧より少し低い状態になっている。

#### VI. ダッシュポット

キャブレターに取付けられたダッシュポット(3)は、キャブレターのスロットルバルブの急激な戻りを抑止してゆるやかに戻し、エンジンの急減速時の濃厚混合気の発生を防止し、排気ガス中の不完全燃焼ガスを減少させる。

WEBRE 30 DGS 8/250 マークW 83-50 の諸元

77-387



名 称	プライマリー	セコンダリー
ベンチュリー径 .....	20	20
メインジェット .....	107	103
エアレクションジェット .....	190	197
ニマルジョンチューブ .....	F71	F20
アイドルジェット .....	45	45
エアジェット .....	110	100
エコノスタット .....	-	65
ポンプインジェクター .....	50	-
ニードルバルブ .....	ボール : 1.5φ	
フロート重量 .....	11 g	
フロートレベル (カバーを垂直にして) .....	6.5 mm	
チョーク形式 .....	バタフライバルブ	
オーバーチョーク防止装置 .....	バキウム カプセル	
アイドルカット装置 .....	電気式ソレノイドバルブ	
アイドリング速度 .....	900 $\begin{matrix} +50 \\ -0 \end{matrix}$ rpm	

GS1220（アニマルギヤボックス付）

排 出 ガ ス 浄 化 装 置

日 本 仕 様

（51年度排ガス規制適合車）

点 検 と 調 整



## 排出ガス浄化装置の点検

## 注意:

エレクトロバルブのパキムの接続は、キャブレターからのバキウムホースを必ずエレクトロバルブの中央コネクターに接続すること。

## 1. 二次空気噴射装置 (AIR) (次頁の図参照)

エアポンプのデバーターバルブは吐出側のホース(1)をT型コネクション部で外す。

エンジンが冷えている時:

— チョークを引いてエンジンを起動する。

— チョークランプは点灯してはならない。

— 外したデバーターバルブ吐出ホースから空気が圧送されてはならない。

エンジンが暖まっている場合: (吸入空気温度センサー部が 35℃以上)

— チョークランプが点灯していること。

— チョークボタンを完全に押し込む。

— チョークランプは消える。

— 外したデバーターバルブ吐出ホースから、空気が圧送される。

— ホース(1)を取付ける。

## 取付け位置

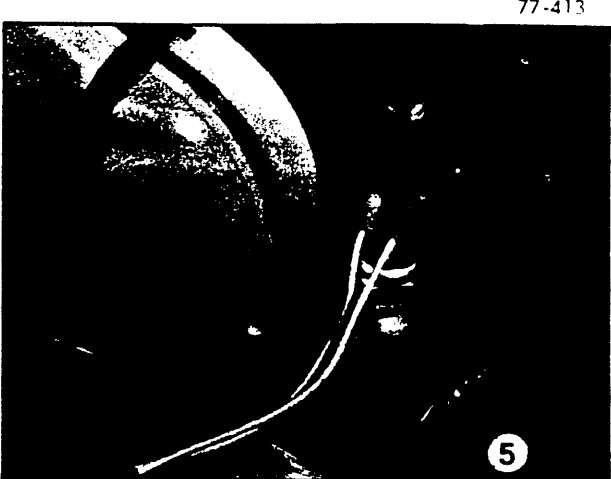
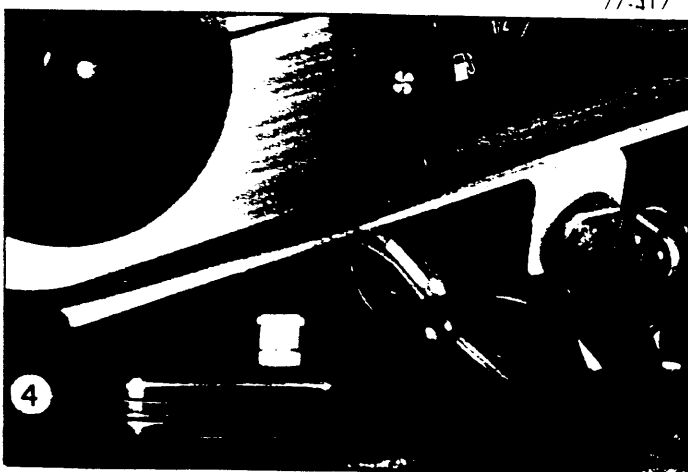
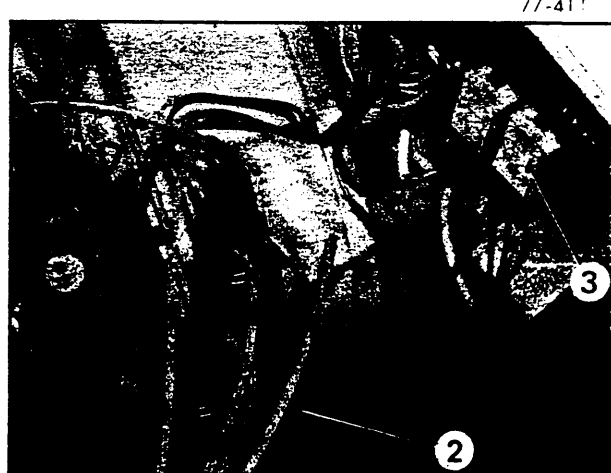
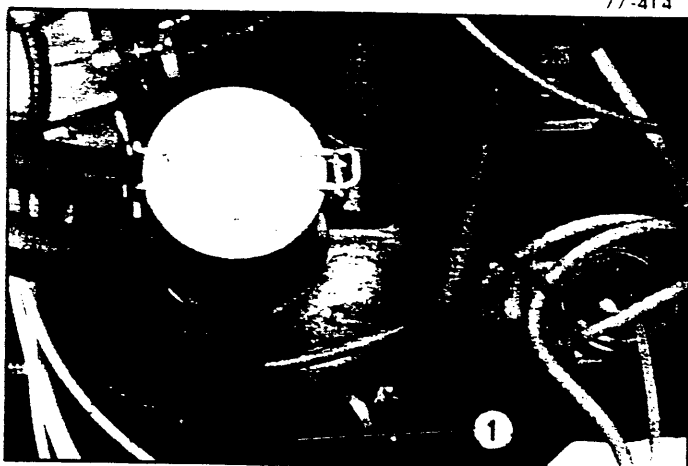
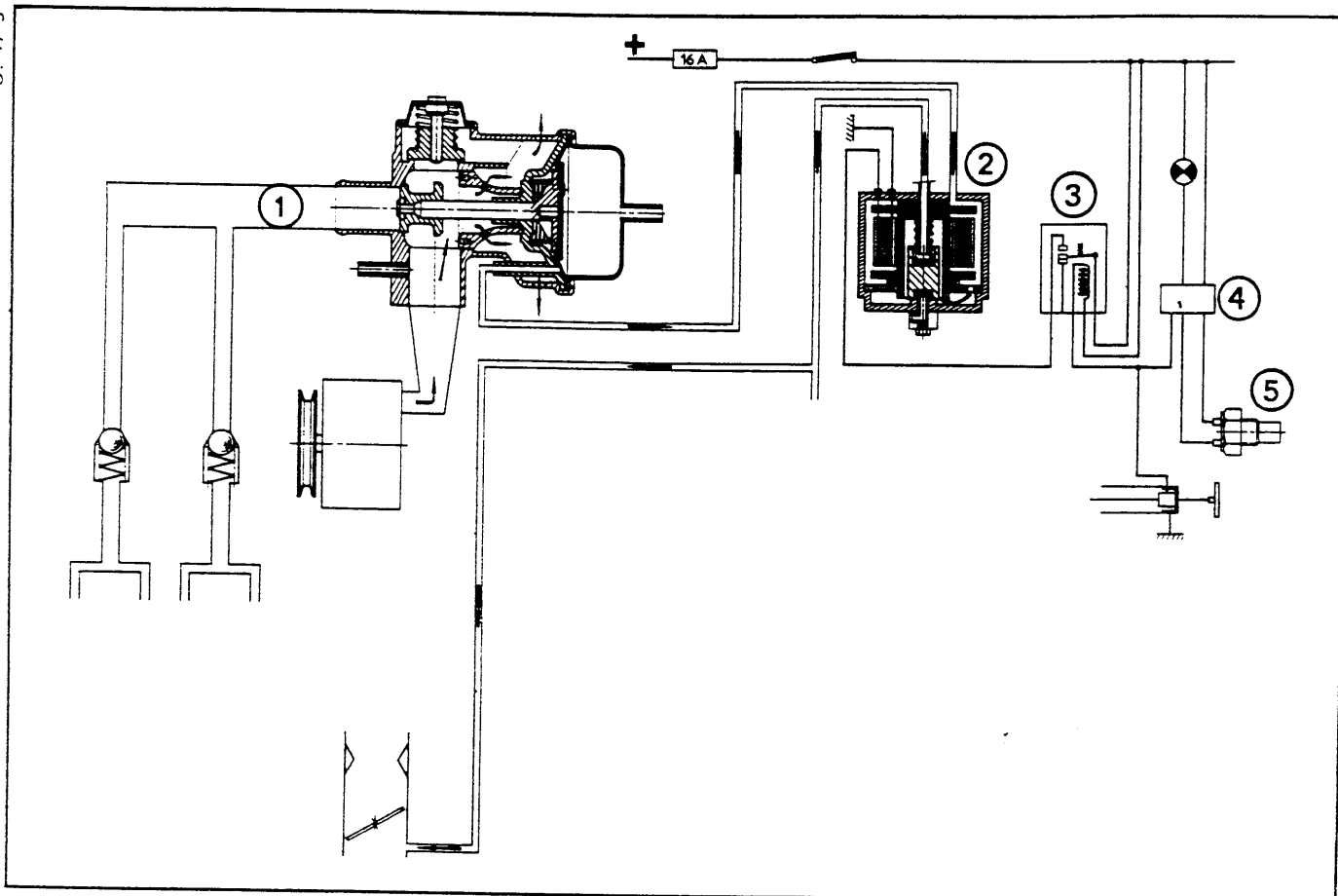
エアポンプ及びデバーターバルブ .....	エンジン上部
チョークランプ サマールリレー .....	ダッシュボード内部
チョークランプ用吸気温サミスター .....	エアクリーナー上部
リレーとエレクトロバルブ .....	エンジンルーム内側左側

註: エアポンプ用のリレーはコード4本側。このリレーを外すとエアインジェクションは止まる。

EGRとバキウム進角用のリレーはコード5本側。このリレーを外すとEGRとバキウム進角の両方が作動する。

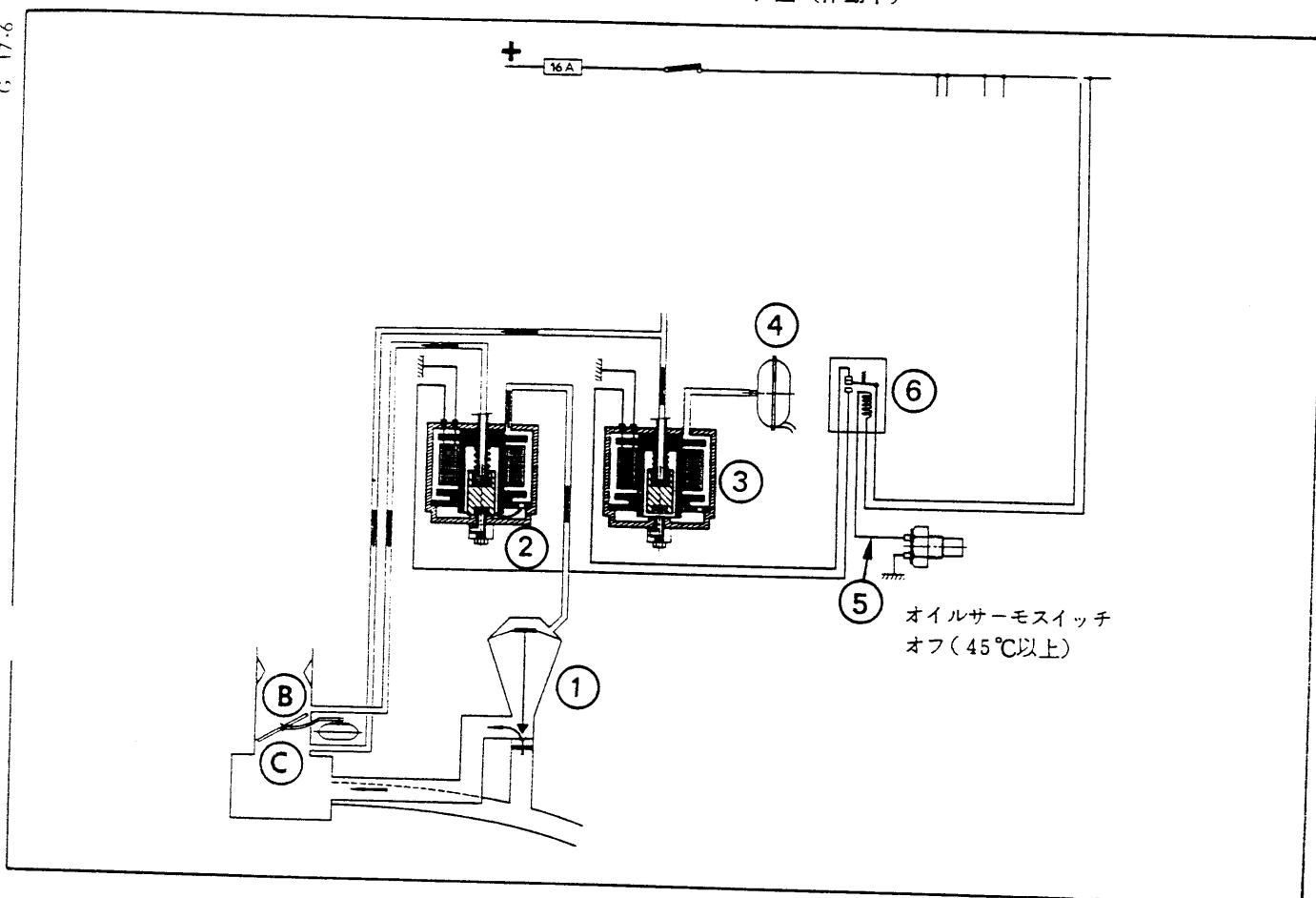
二次空気噴射装置図

G. 17-5

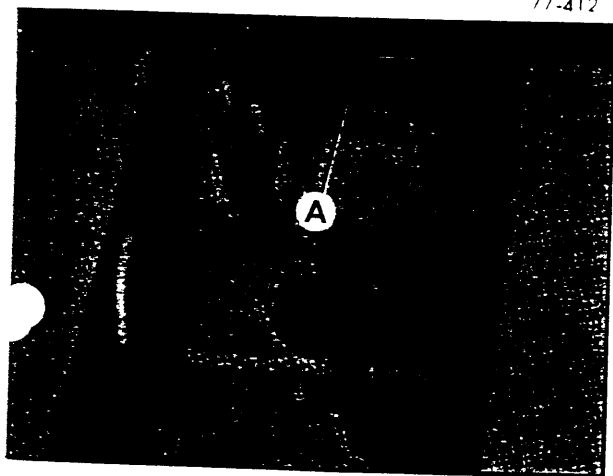


排気ガス再循環装置 (EGR) 図 (作動中)

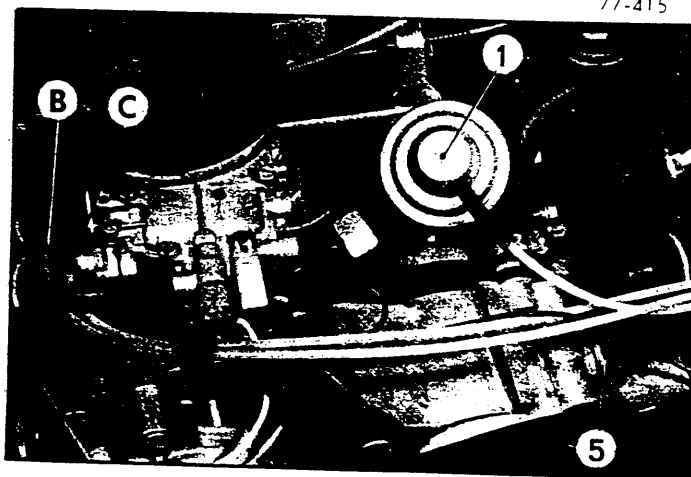
G 17-6



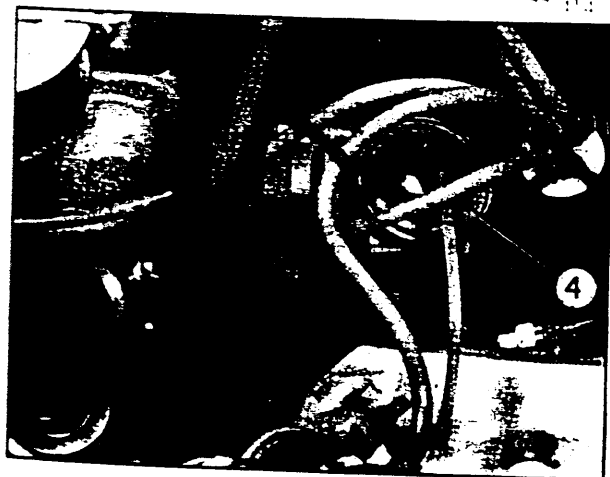
77-412



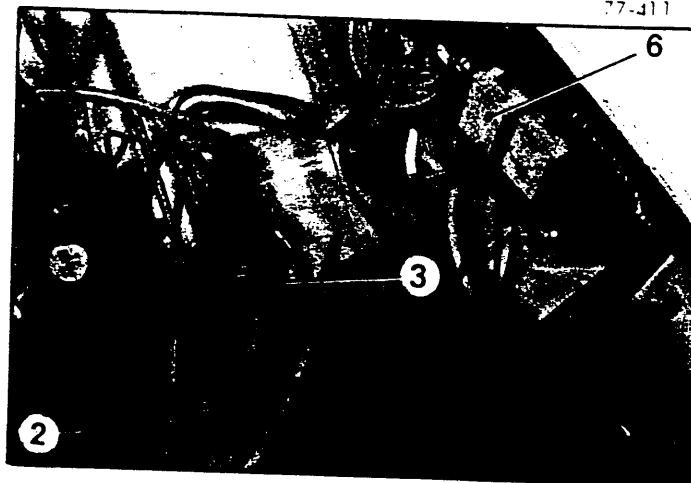
77-415



77-414



77-411



## II. 融媒コンバーター（キャタライザー）

### 排気温警告灯の点検

イグニッションスイッチを入れた時、ハンドブレーキグリップの上、ダッシュボード上の警告灯は数秒間点検すること。  
ランプが点灯したまま消えない場合は、運転席下のサーマルスイッチ（アンプリファイヤ）(A)の接続状態とセンサコードの断線を点検する。

## III. 排出ガス再循環装置（EGR）とバキウム回路（前頁の図参照）

### 1) バキウム進角装置の点検

- エンジンが暖まっている場合は、エンジンオイルサーモスイッチの配線を外す。
  - ディストリビューターのバキウム進角カプセル(4)のホースを外す。
  - エンジンを始動する。
  - ーサーモスイッチの配線をアースさせる。（これは温度 45℃以下に相当）
    - ー外したホースの先端にマニホールドバキウムが作用する。
  - ーサーモスイッチの配線を絶縁する。（これはオイル温度 45℃以上に相当）
    - ー外したホースの先端にはバキウムは作用しない。
  - ーサーモスイッチの配線を元の通りに接続して作用を確かめる。
- バキウム進角のホースを接続する。

### 2) EGR装置の点検

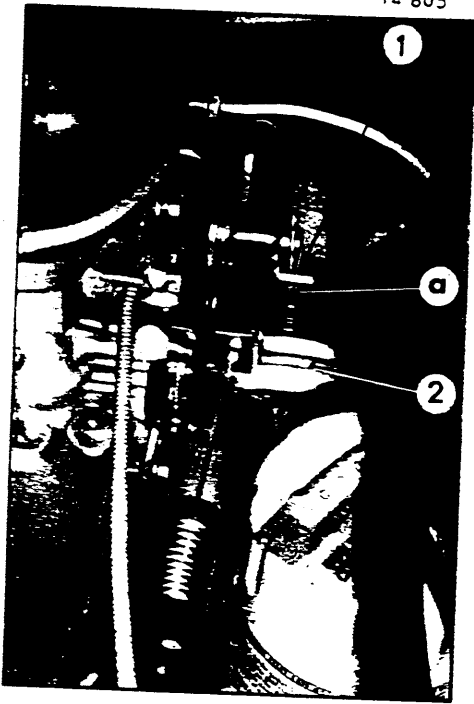
- EGRバルブ(1)のホースを外し、エンジンを 1100 rpm 以上の回転に保つ。
- ーサーモスイッチの配線(5)を外して絶縁する。
  - ーEGRバルブ(1)のホースにポートバキウムが作用する。
- ーサーモスイッチのコード(5)をアースさせる。
  - ーEGRバルブ(1)のホースにはバキウムが作用しない。
- ーサーモスイッチのコード(5)を元の通りに接続して作用を確かめる。

作動状態が正常でない場合は、リレー(6)、バキウム進角用エレクトロバルブ(3)、及びEGRバルブ用(3) 及び EGRバルブ用エレクトロバルブ(2)と電流の流れを点検する。

註： EGRコントロール用のリレー(6)はコード5本である。

バキウムホースとその接続状態を点検する： キャブレターからのバキウムホースは、確実にエレクトロバルブの中央コネクタに接続されていること。

14 805



#### IV. ダッシュポット

エンジンを始動し、オイル温度を  $85 \pm 5^{\circ}\text{C}$  にする。

エンジン回転数を  $4250 \pm 250 \text{ rpm}$  にした時、圧縮されていないダッシュポットの先端(a)がアーム(1)に接触するようにダッシュポット(2)の取付け位置を調整する。

#### アクセラレーターリタンスプリングの調整

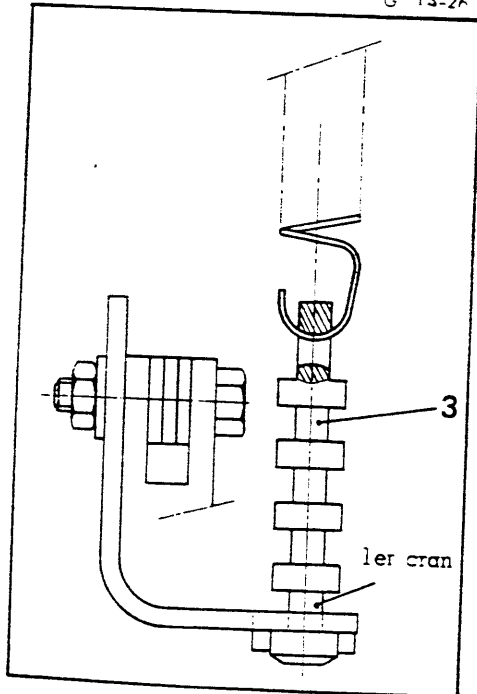
コントロールロッド(3)のNo 1 ノッチにかける。

アクセルを一旦上げて離し、エンジン回転数が  $4500 \text{ rpm}$  から  $1200 \text{ rpm}$  に落ちる時間を測定する。

この時間が2～3秒になるようにコントロールロッド(3)のノッチの位置を変える。

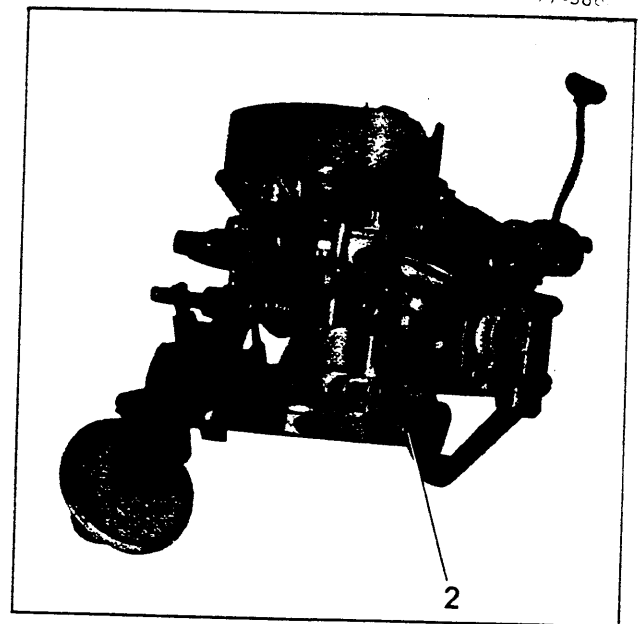
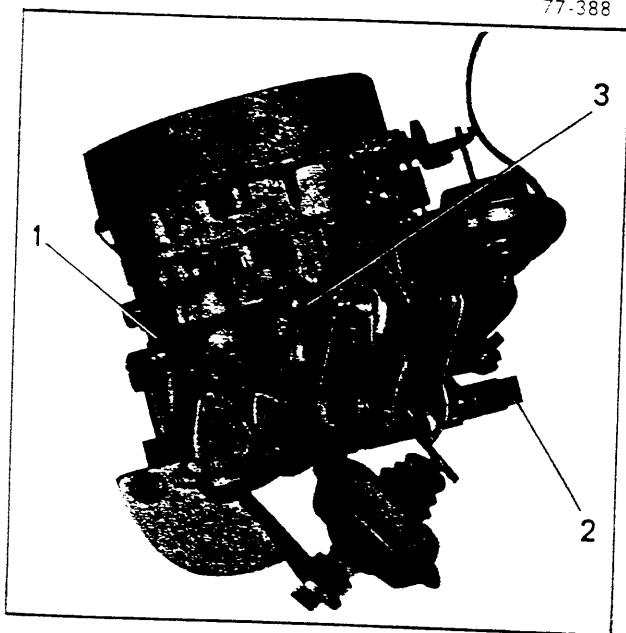
コントロールロッド(3)のノッチの位置がどこにあっても、時間が2秒以下の場合にはダッシュポット(2)を取替える。

G 14-26



註：ダッシュポットの作用が強すぎるとアイドリング回転数が不安定となり減速時にエンジン回転がなかなか落ちない。

アイドリングCOの調整  
 (1220GS日本仕様 マニュアルギヤボックス車)



重要：セコンダリーのバタフライバルブストッパー(1)は、製作工場で精密に調整されているので動かしてはならない。

この車には次のものが装着されている。

—ディストリビューター DUCELLIER 4411B

- ドエルアングル……………  $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$
- ポイントクリアランス……………  $0.4 \pm 0.05 \text{ mm}$
- コンデンサ容量……………  $0.25 \sim 0.35 \mu\text{F}$
- ガバナ進角番号…………… GA3
- バキウム進角番号…………… GA4 (但し冷間時のみ全作動)
- スタチックアドバンス……………  $10^{\circ} \text{ BTDC}$  ( $5^{\circ} \text{ BTDC}$ )
- 進角……………  $35^{\circ} / 2500 \text{ rpm}$  ( $28^{\circ} / 2500 \text{ rpm}$ )

—キャブレター WEBER 30 DGS 8/250 マークW 83-50

—スーパープラグ CHAMPION-N7Y, MARCHAL-GT34-2H, EYQUEM-755LS  
 MARELLI-CW89LP, BOSCH-W200T, (NGK-BP-6ES)

点火間隙……………  $0.7 \pm 0.05 \text{ mm}$

—エンジン圧縮比…………… 7.5 : 1

—バルブクリアランス……………冷間時 吸排共  $0.20 \sim 0.25 \text{ mm}$

COの調整

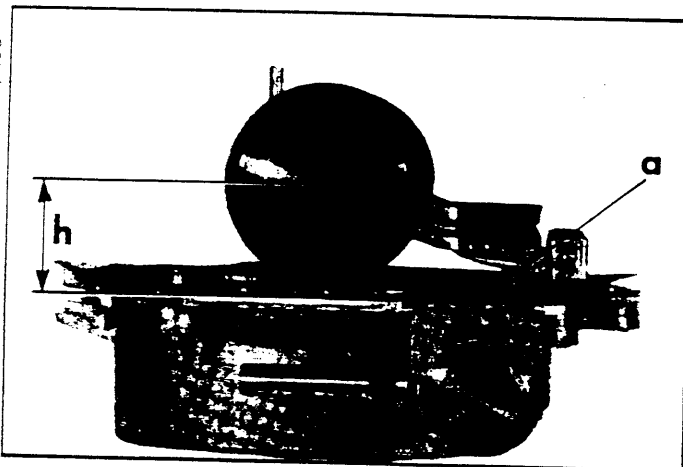
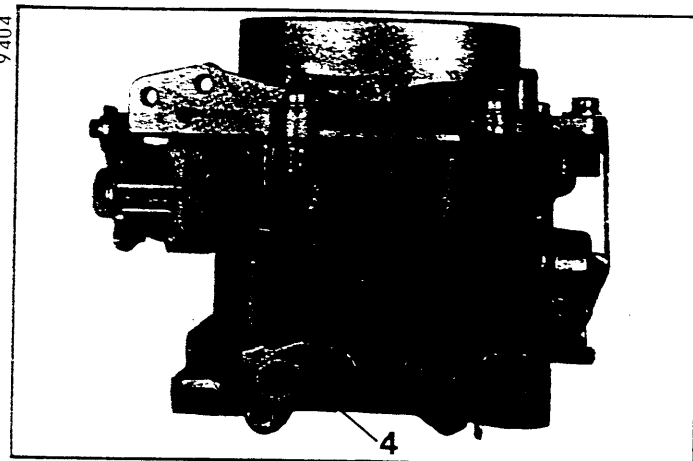
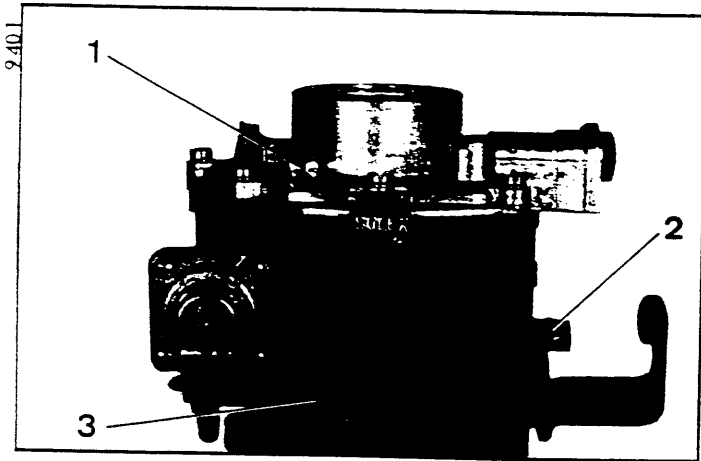
エアインジェクションをカットして行なう。(エアインジェクションリレーを外すか又はエアポンプのホースを外す。)

1. エンジンオイルの温度を  $85^{\circ} \pm 5^{\circ}\text{C}$  にする。
2. プライマリー側のアイドル調整スクリュー(3)でアイドリングスピードを調整する。  $900 \pm 50_0 \text{ rpm}$
3. CO調整スクリュー(2)でCO値を調整する。CO = 2.0 ~ 3.5 %
4. エアインジェクションを元に戻してアイドルスピードを再調整する。

1. キャブレターの調整 : ソレックス 28 C I C 1972年9月まで  
(CIT 118及びCIT 133シリーズ)

注意 :

- キャブレターは製作工場でセットされている。  
プライマリーとセコンダリーのバタフライストッパー (2)と(4)は、精密測定装置によりセットされているので、これらのスクリューは動かさないこと。  
アイドリングスピードを調整する場合は、アイドリングエアスクリュー(1)だけで行なう。  
エンジン不調の場合は、キャブレターの作業の前に次の個所を必ず点検する。
- バルブクリアランス
- 点火系統、特にスパークプラグ
- イグニッションタイミング
- キャブレターの洗浄 (燃料の通路に圧縮空気を通す。)



A. フロートレベルの点検と調整

1. 燃料供給ホースを外す。
2. キャブレターアッパーカバーを外す。
3. フロートレベルを点検する。

フロートの中心とカバーのガスケット面との寸法を測定する。(ガスケットを取付けたまま)

a) CIT 118 シリーズ

$$h = 20 \pm 1 \text{ mm}$$

b) CIT 133 シリーズ

$$h = 18 \pm 1 \text{ mm}$$

この範囲にない時は、突出部(a)を動かして調整する。

註 : h寸法は両フロート共同であること。

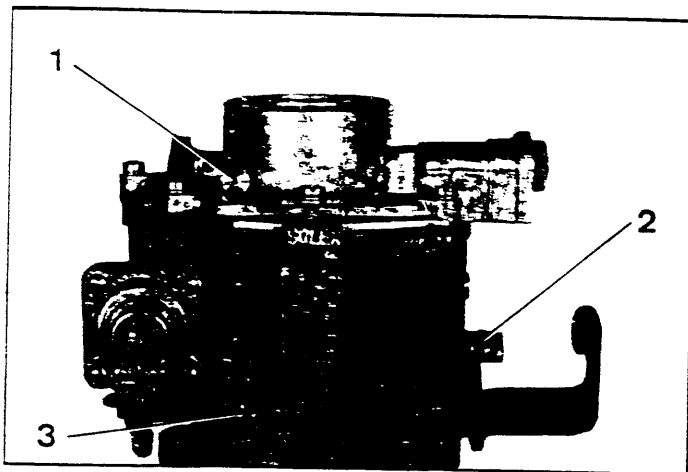
(誤差 1 mm 以内)

4. カバーを取付ける時、フロートがチャンバーのボデーに接触していないこと。
  5. フュエルホースを接続する。
- 註 : h寸法が正しくセットされている時はフロートチャンバーの燃料液面は、カバー面から  $26 \pm 1 \text{ mm}$  となる(カバーを外した時)。でなければ再調整する。

B. アイドリングの調整

1. プライマリーとセコンダリーのバタフライが正常に閉じていることを確認する。
2. プレッシャーレギュレーターのブリードスクリューをゆるめる。
3. プレセッティング
  - a) ボリュームコントロールスクリュー (3)を一旦軽くいっぱい締めこみ、6回転戻す。
  - b) エアスクリュー(1)を一旦軽くいっぱい締めこみ、4回転戻す。

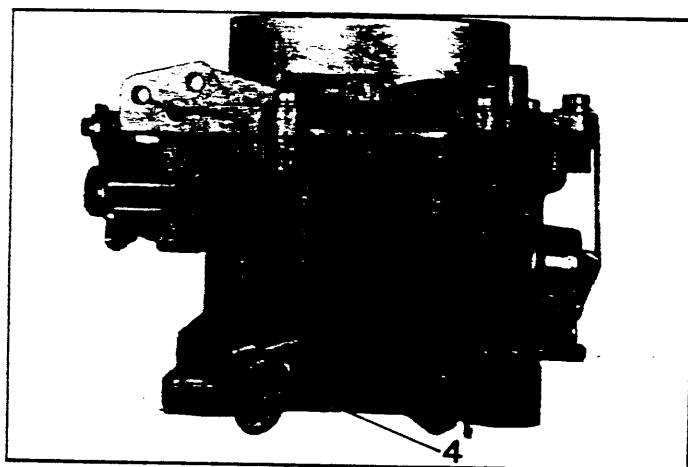
9401



## 4. 調整 (タコメーター使用)

- a) エアスクリュー(1)でアイドリングスピードを調整する。  
 $-850 \begin{smallmatrix} +50 \\ -0 \end{smallmatrix} \text{ rpm}$  (コルクコンバーター付)  
 $-900 \begin{smallmatrix} +50 \\ -0 \end{smallmatrix} \text{ rpm}$  (マニュアルギヤボックス付)
- b) ポリュームコントロールスクリュー(3)を締めたりゆるめたりして最高回転のところにする。
- c) そこからエンジンスピードが10~20 rpm 下るまでスクリュー(3)を締めこむ。
- d) アイドリングスピードがa)表の範囲になるまでa)b)c)の調整を繰り返す。

9404



註: 数回繰返しても正しいアイドリングスピードが得られない場合はプライマリーとセコンダリーのスロットルバタフライのストッパーが規定通りかどうか検討する。

- e) プライマリーとセコンダリーのバタフライストッパー(2)と(4)の位置が分るようマークを付ける。
- f) 両方共、ロックナットをゆるめて、バタフライが完全に閉じるころまでスクリューをゆるめる。
- g) そこから続けて:

- スクリュー(2)をレバーに当るまで締めこむ。
- スクリュー(4)をフロートチャンバー下部のストッパーに当るまで締めこむ。

- h) 次にスクリューを締めこむ。

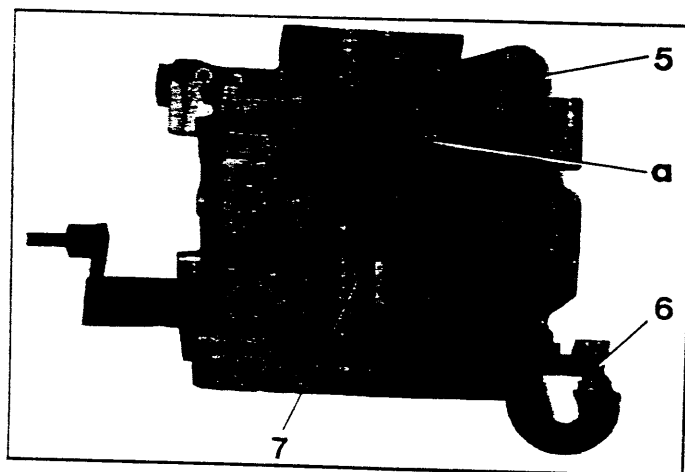
- スクリュー(2)を  $\frac{3}{4}$  回転締めこむ。
- スクリュー(4)を1回転締めこむ。

この時最初に付けたマークの位置に来るはずである。

- 両方のロックナットを締付ける。

- i) B項に従ってアイドリングスピードを再調整する。

10135



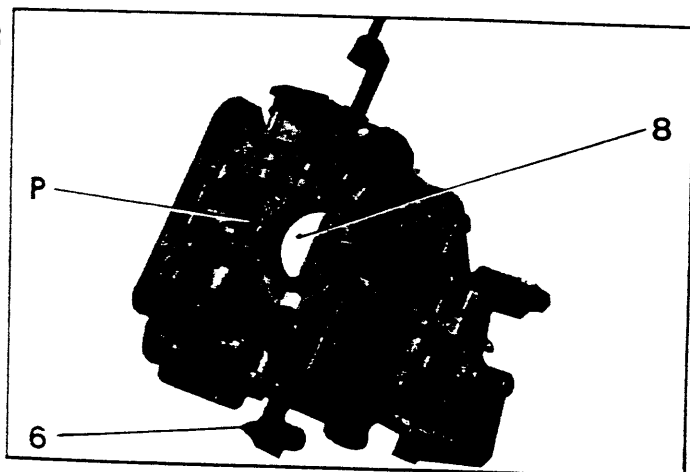
## C. チョークコントロールの調整

(キャブレターマーク CIT118<sup>2</sup>, CIT118<sup>3</sup>, CIT133及びCIT133<sup>1</sup>)

チョークレバーを引いて図のようにベッグ(a)がレバー(7)に確実に当たった位置にした場合、セコンダリースロットルバタフライ(8)とキャブレターボデーの隙間は、0.5mmのロッド(p)がキッチリと通る隙間である。

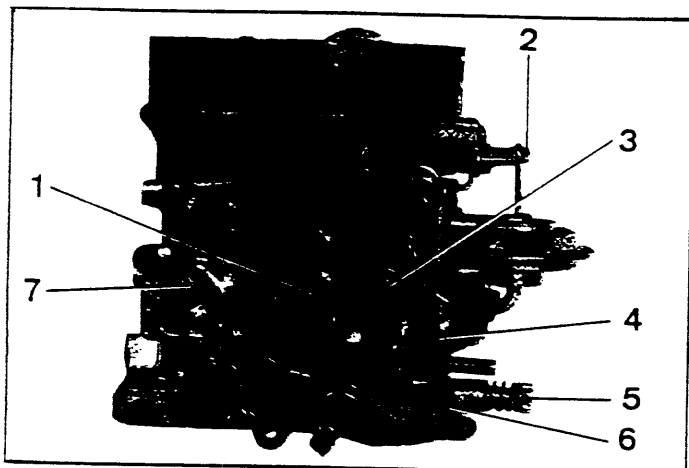
そうでない場合は、スクリュー(6)でこの状態になるよう調整する。

10138





II-キャブレターの調整 : ウェバー30 DGS (50-00) 1972年9月まで  
(アンチポリューションシステム)



10943

A. アイドリングの調整

注意 :

- セカンダリーバタフライのストッパー(7)は、製作工場で精密に調整されているので、回してはならない。
- アイドリングスピードの調整は、バルブクリアランスとイグニッション系統が正しくセットされた上で行なう。

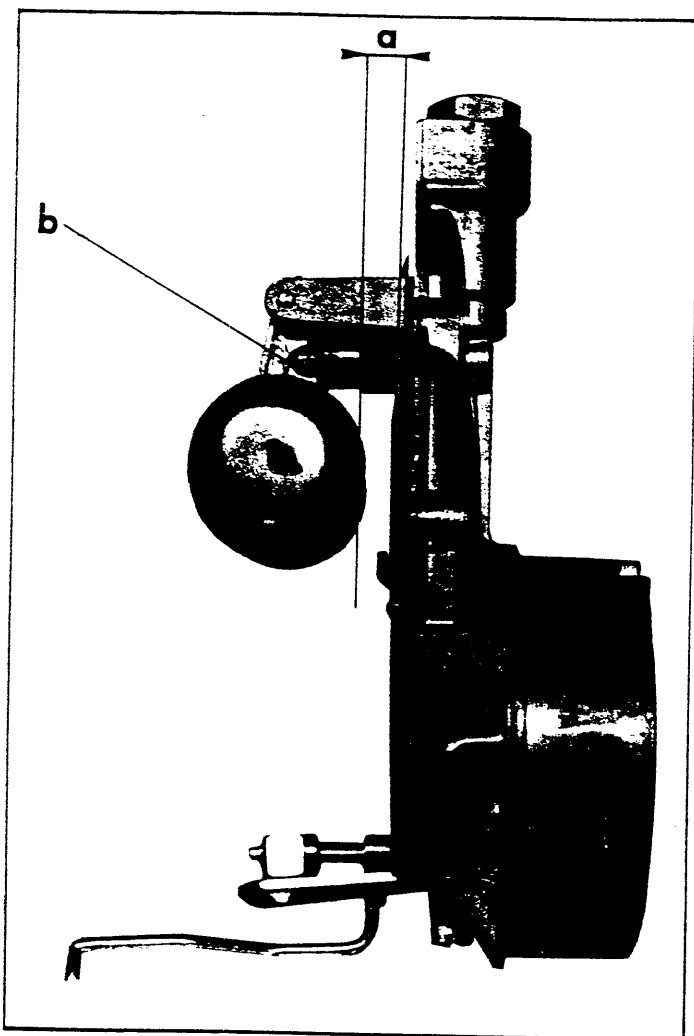
1. プライマリーとセカンダリー両方のバタフライバルブが正しく閉じているか確認する。
2. プレッシャーレギュレーターのリリースクリューをゆるめる。
3. エンジンオイルの温度が70°~80°に達したことを確かめる。
4. スクリュー(1)でアイドリングスピードを調整する。
  - a) 850~900 rpm (トルクコンバーター車)
  - b) 900~950 rpm (マニュアルギヤボックス車)
5. スクリュー(5)でCO値を調整する。

註 : 1) アイドリングスピードとCO値が同時に規定路囲になるように調整する。  
2) このCO値は外気温15°~30°C時の規定値である。

B. フロートレベルの調整

1. キャブレターカバーを次のようにして外す :
  - クリップ(6)とそのラバーワッシャを外し、リンケージロッド(4)をスロットルコントロールレバーから外す。
  - スクリュー(3)とスプリングを外して、キャブレターボデーからチョークレバーを外す。
  - サークリップ(2)を外してバキュームカプセルからコントロールレバーを外す。
  - カバー取付スクリュー5本を外し、カバーを持ち上げて外す。
2. 図のようにカバーを水平に保つ。(ニードルバルブボールは圧縮されていない状態)  
フロート上面と、カバーガスケット面との間隙(a)を測定する。(ガスケットは取付けたままで)
 
$$a = 6.5 \pm 0.25 \text{ mm}$$

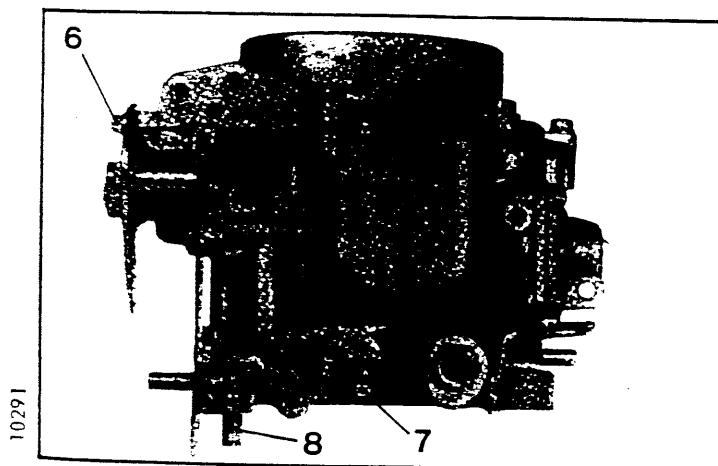
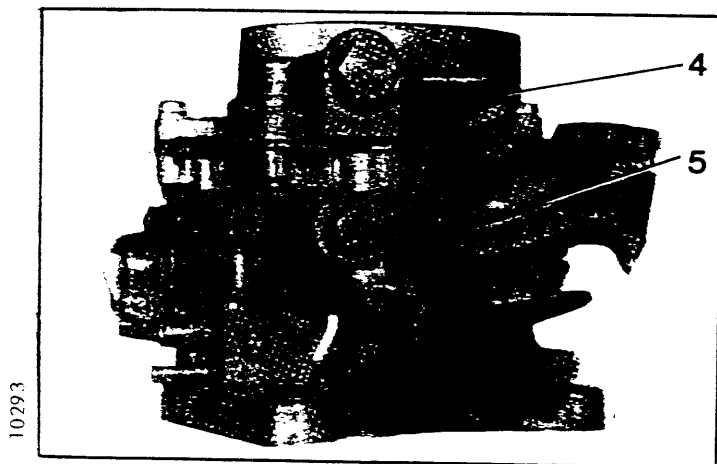
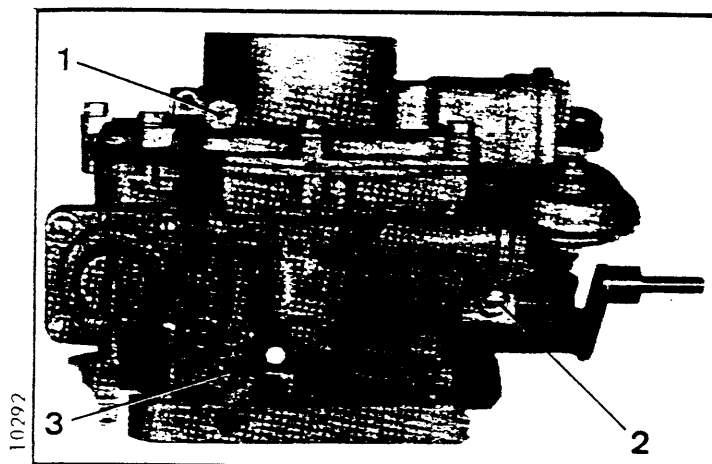
6.5 mmのロッド又はシムで測定する。  
調整は突出部(b)で行なう。
3. ガバーを取付ける。  
1及び2の項を逆に行なう。



10950

Ⅲ. キャブレターの調整: ソレックスCIT137 1972年9月まで

(アンチポリューションシステム)



A. アイドリングの調整

注意: プライマリーとセコンダリーのスロットルバタフライストッパー(2)と(7)の位置は、製作工場で精密に調整されているので、動かしてはならない。

—アイドリングスピードの調整は、バルブクリアランスとイグニッション系統が正しく調整された後で行なう。

アイドリングスピードとCO値の調整

COテスター使用

1. プライマリーとセコンダリーのバタフライバルブが正しく閉じているか確認する。
2. プレッシャーレギュレーターのブリードスクリューをゆるめ。
3. エンジンの油温が70°~80°になってから調整を始める。
4. アイドリングスピードはスクリュー(1)で調整する。
  - a) 850~900rpm (トルクコンバーター車)
  - b) 900~950rpm (アニマルギヤボックス車)
5. CO値はスクリュー(3)で調整する。  
CO = 2~3.5%

註: 1) アイドリングスピードとCO値が同時に規定範囲になるよう調整する。

2) この調整値は外気温15°~30°Cに於ける規定値である。

B. スロットルダンパー(ダッシュポット)の点検と調整

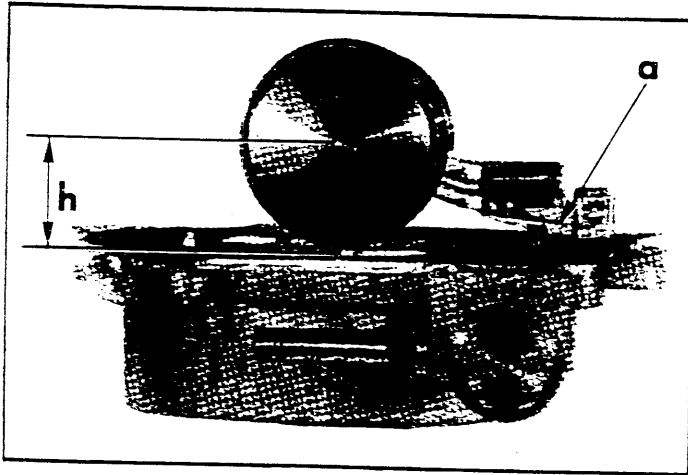
1. 閉じ遅れの点検  
2500rpm から1000rpmまでエンジンスピードが下る時間は2~5秒であること。
2. 閉じ遅れの調整  
ナット(4)をゆるめる。  
スロットルダンパーを締めこむと遅れる時間は長くなり、ゆるめると短くなる。  
規定の時間が得られたら、ナット(4)を締める。

C. チョークコントロールの調整

チョークが完全に戻された位置から、チョークコントロール(6)を引いて最初のノッチの位置にした時、セコンダリースロットルバタフライとキャブレターのボデー間の隙間は0.35mmのロッドがキッチリと通る間隔であること。

そうでない場合はスクリュー(8)で調整する。

9403



## D. フロートレベルの点検と調整

1. フュエルホースを外す。
2. キャブレターカバーを外す。
3. フロートレベルの点検：

図のように水平にして、フロート中心点とカバーのガスケット面、(ガスケットは取付けたまま)との距離を測定する。

$$H = 18 \pm 1 \text{ mm}$$

両フロート共同じ高さであること。

(誤差 1 mm 以内)

このフロートレベルの調整は突出部(a)を曲げて調整する。

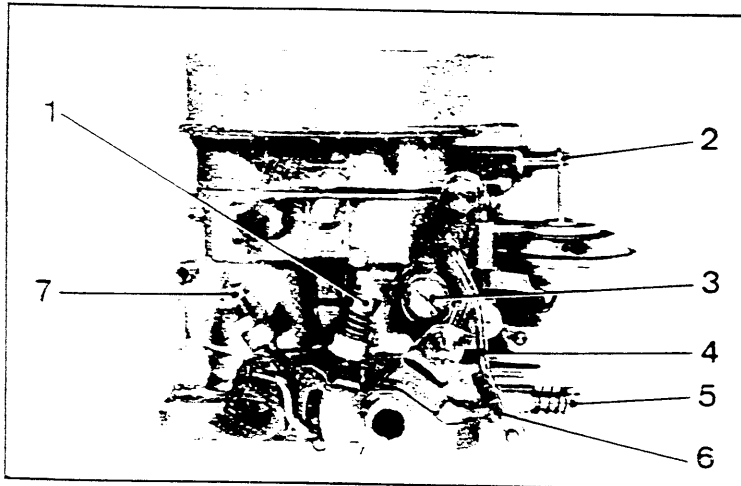
4. キャブレターカバーを取付ける時は、フロートがフロートチャンバーの壁に接触していないことを確認する。
5. フュエルホースを取付ける。

註：フロートの高さ(h)が正しくセットされた場合フロートチャンバー内のフュエルレベル(カバーを外した時)は液面からフロートチャンバーのガスケット面までの高さは  $26 \pm 1 \text{ mm}$  となる。

そうでない場合は再調整。

# I - キャブレターの調整 ウェバー30 DGS (W50-00) (アンチポリューションシステム)

10943



## A. アイドリングの調整

注意：

- センダリーバタフライのストッパー(7)は、製作工場にて精密に調整されているので、回してはならない。
- アイドリングスピードの調整は、バルブクリアランスとイグニッション系統が正しくセットされた上で行なう。

COテスター使用

1. プライマリー-セカンダリー両方のバタフライバルブが正しく閉じているか確認する。
2. プレッシャーレギュレーターのリリースクリューをゆるめる。
3. エンジンオイルの温度が70°~80°に達したことを確認する。
4. スクリュー(1)でアイドリングスピードを調整する。
  - a) 850~900rpm (トルクコンバーター車)
  - b) 900~950rpm (マニュアルギヤボックス車)
5. スクリュー(5)で、CO値を調整する。  
CO……2~3.5%

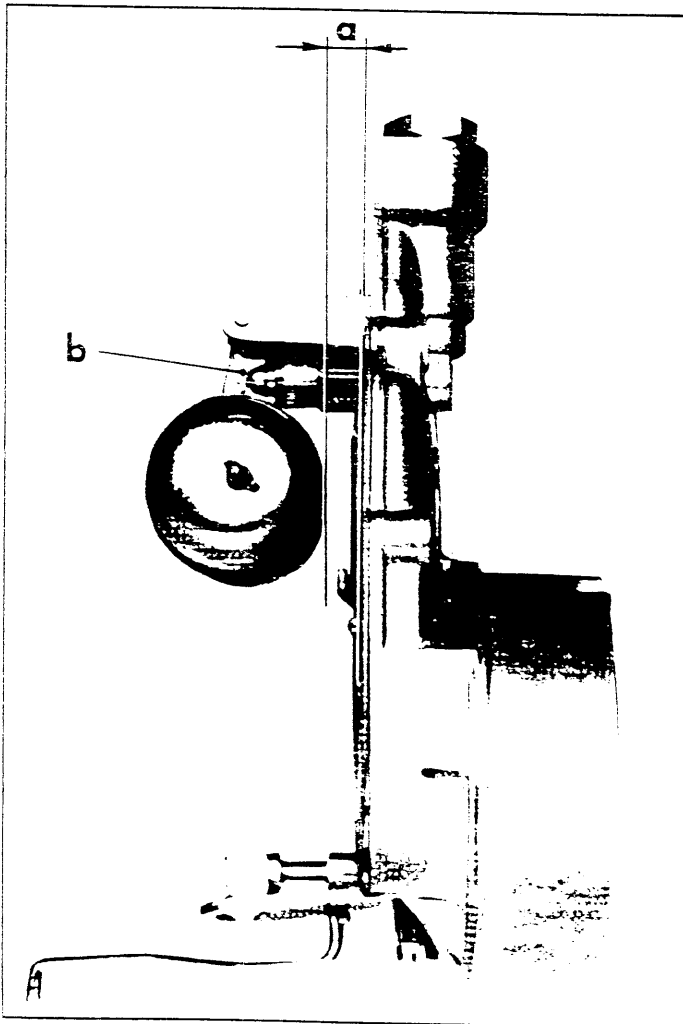
註： 1) アイドリングスピードとCO値が同時に規定範囲になるように調整する。

2) このCO値は外気温15°~30℃時の規定値である。

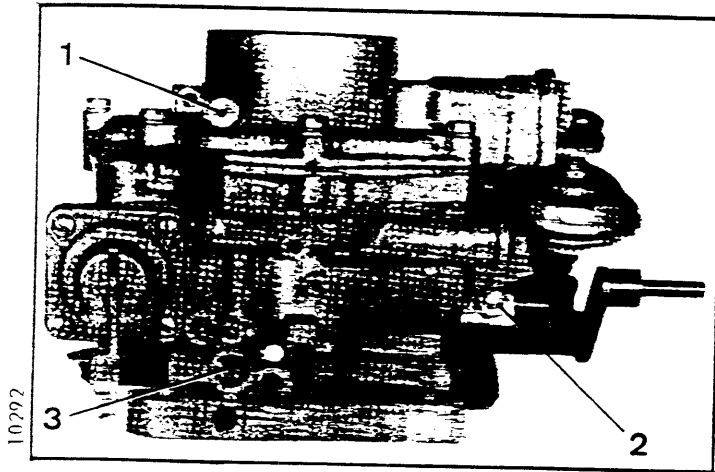
## B. フロートレベルの調整

1. キャブレターカバーを次のようにして外す：
  - クリップ(6)とそのラバーワッシャーを外し、リンクageロッド(4)をスロットルコントロールレバーから外す。
  - スクリュー(3)とスプリングを外して、キャブレターボデーからチョークレバーを外す。
  - サークリップ(2)を外してバキュームカプセルからコントロールレバーを外す。
  - カバー取付スクリュー5本を外し、カバーを持ち上げて外す。
2. 図のようにカバーを水平に保つ。(ニードルバルブボールは圧縮されていない状態)フロート上面とカバーガスケット面との間隔(a)を測定する。(ガスケットは取付けたままで)
  - a =  $6.5 \pm 0.25$  mm
  - 6.5 mmのロッド又はシステムで測定する。
  - 調整は突出部(b)で行なう。
3. カバーを取付ける。
  - 1及び2の項を逆に行なう。

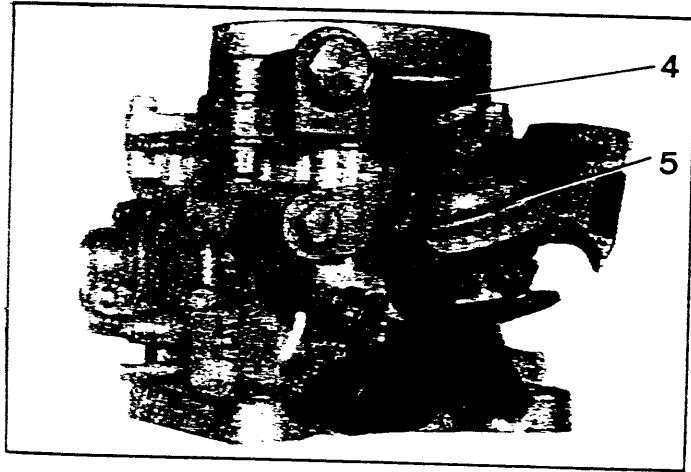
10950



II - キャブレターの調整 : ソレックス 28 C I C<sup>3</sup> (C I T 1 3 1<sup>4</sup>)  
(アンチポリューションシステム)



10292



10293

A. アイドリングの調整

注意 : プライマリーとセカンダリーのスロットルバタフライストッパー(2)と(7)の位置は製作工場で精密に調整されているので動かしてはならない。  
- アイドリングスピードの調整は、バルブクリアランスとイグニッション系統が正しく調整された後で行なう。

アイドリングスピードとCO値の調整  
COテスター使用

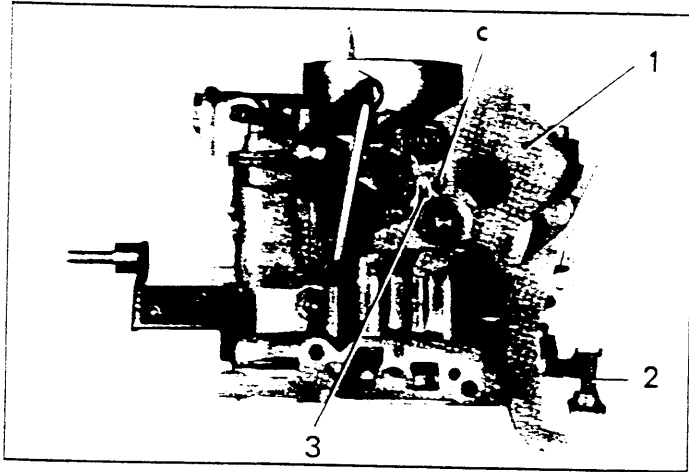
1. プライマリーとセカンダリーのバタフライバルブが正しく閉じているか確認する。
2. プレッシャーレギュレーターのブリードスクリューをゆるめる。
3. エンジンの油温が70°~80°になってから調整を始める。
4. アイドリングスピードはスクリュー(1)で調整する。
  - a) 850~900rpm (トルクコンバーター車)
  - b) 900~950rpm (アニマルギヤボックス車)
5. CO値はスクリュー(3)で調整する。  
CO=2~3.5%

註 : 1) アイドリングスピードとCO値が同時に規定範囲になるよう調整する。  
2) この調整値は外気温15°~30°Cに於ける規定値である。

B. スロットルダンパー (ダッシュポット) の点検と調整

1. 閉じ遅れの点検  
2500rpm から1000rpm までエンジンスピードが下る時間は2~5秒であること。
2. 閉じ遅れの調整  
ナット(4)をゆるめる。  
スロットルダンパーを締めこむと遅れる時間は長くなり、ゆるめると短くなる。  
規定の時間が得られたら、ナット(4)を締める。

チョークコントロールの調整



1. 1973年6月までの車でチョークレバーが(A)タイプのキャブレター

チョークレバー(1)を引いて図のようにベグCがレバー(3)に確実に当たった位置にした場合、セカンダリースロットルバタフライとキャブレターボデー間の隙間は直径0.35~0.4 mmのロッドがキッチリと通る隙間であること。

そうでない場合はスクリュー(2)でこの状態になるように調整する。

2. 1973年6月以降の車で、チョークレバーが(B)タイプのキャブレター

チョークレバー(1)を引いて図のようにベグCがレバー(3)に確実に当たった位置にした場合、セカンダリースロットルバタフライとキャブレターボデー間の隙間は直径0.25~0.35 mmのロッドがキッチリと通る隙間であること。

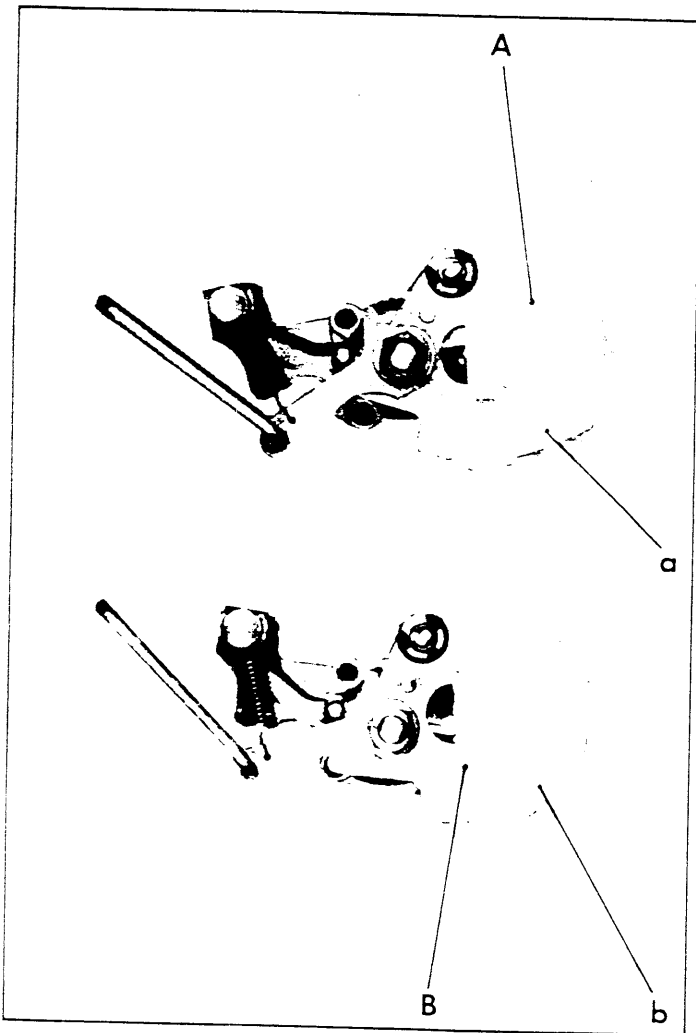
そうでない場合はスクリュー(2)で調整する。

註： チョーク Assy(A)は、(B)に取替えた方が良い。

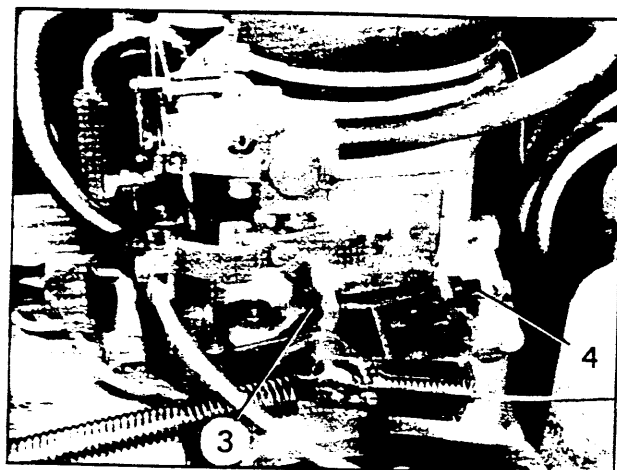
注意： チョークコントロールの調整又は取替を行なう場合は、チョークレバーの溝の形状が異なる事に留意すること。

a 溝はAレバー…調整は1項

b 溝はBレバー…調整は2項



Ⅲ. キャブレターの調整：ソレックス 28 CID4 (CIT 131<sup>5</sup>)



ドリングスピードの調整

重要：プライマリーとセコンダリーのバタフライストップスクリュー(3)と(4)は、製作工場では精密調整されているので、基本的には動かしてはならない。

a) アイドリングスピード

900 ~ 950 rpm (アニマルクラッチ車)

850 ~ 900 rpm (トルクコンバーター車) ギヤを入れた時

CO値..... 0.20 ~ 3.5%

CO<sub>2</sub>値..... 10 ~ 03%

b) 必要機器

- タコメーター

- COテスター

- CDA 3 点検ユニット又はチューンナップテスター

これらの機器は工具及び機器ノート (グリーンノート) に記載されている。

c) 調整時のコンディション

- エンジンが正常、エアフィルターは洗浄され、バルブクリアランス及びタイミングは正しく調整済みであること。

- エンジンオイルの温度が 70° ~ 80 °C にウォーミングアップされていること。

- 両バタフライバルブは、正しく閉じていることを確認する。

d) アイドリングスピードとCO値の調整

- アイドリングスピードコントロールスクリュー(1)とミクスチャー(2)を繰り返し調整して上記規定値に調整する。

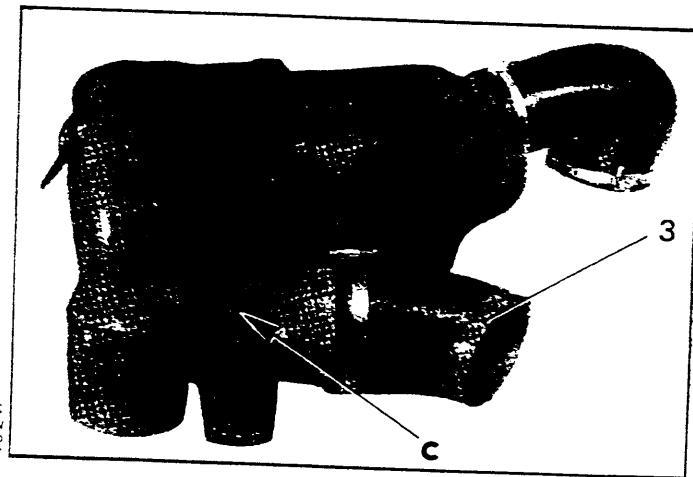
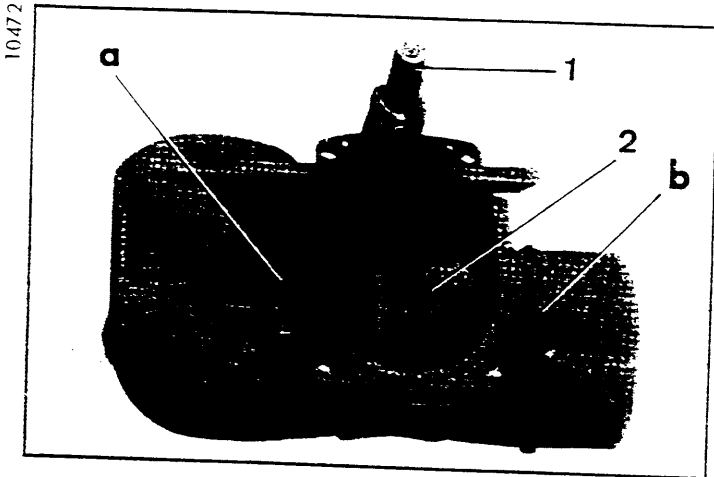
註：COとCO<sub>2</sub>値は外気温 15° ~ 30°C で規定値にあること。

フロートレベルの調整

この調整はCIT 131<sup>4</sup> キャブレターと同一である。(前頁参照)

吸入空気予熱装置

サーモスタチックコントロールの点検



点検方法

- 外気が  $36^{\circ}\text{C}$  以下の時は外気吸入のダクト (b) はフラップ (2) で閉じられる。
- サーモスタット (1) を冷水に浸す。
- 水温を徐々に上げて行く。
- 水温が  $39^{\circ} \pm 3^{\circ}\text{C}$  に達すると、フラップ (2) は温風の吸入ダクト (a) を完全に閉じてしまう。
- 水を冷やして水温が  $30^{\circ} \pm 3^{\circ}\text{C}$  になると、フラップ (2) は外気吸入のダクト (b) を閉じる。

註： エンジンをウォーミングアップしている時に点検する場合は、フラップの軸 (C) にマークを付けるとか、ゴムの吸入ホース側から細い棒を差しこんで、フラップの動きを点検する。

◆ フラップの軸が見えない時はホース (3) を外してフラップ (2) の作動を点検する。



14130



フュエルポンプ

1. 諸元 :

右側カムシャフト後端のカムにより駆動され、ダイヤフラムによって吸入及び吐出が行われる。

製作者	G U I O T	AC DELCO
記号	5 6 7 / B	6 9 3 0

2. 吐出圧力の点検

フュエルプレッシャーゲージ (4005-T) 使用  
 - 図のようにプレッシャーゲージをT型コネクションを使ってフュエルホースに接続する。

- つまみ(1)を約1回半ゆるめる。
- エンジンを始動する。

a) 吐出量を0にしての点検

- つまみ(1)を締める。
- ゲージの針が安定したら指度を読む。その時の圧力は :

約 0.25 kg/cm<sup>2</sup> (3.5 PSI)

b) 吸入バルブの気密の点検 :

- エンジン停める。
- 圧力が急激に下らないこと。

c) キャブレターのニードルバルブの気密の点検 :

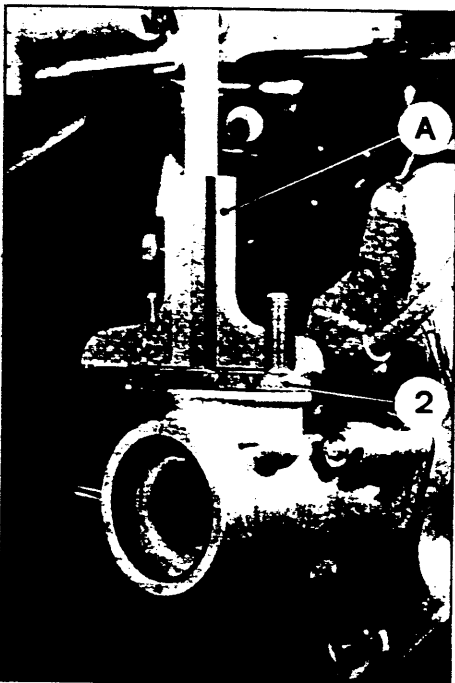
- つまみ(1)をゆるめる。
  - エンジンを始動する。
  - 数秒でエンジンを停める。
  - 圧力が急激に下らないこと。
- ゲージを外し、ホースを元に戻す。

3. ポンププッシュロッドの点検

- a) エンジンをクランクハンドル又はフライホイールのリングギヤで回して、スペーサ(2)の上面からカムまでの距離をデプスゲージ(A)で測定する。

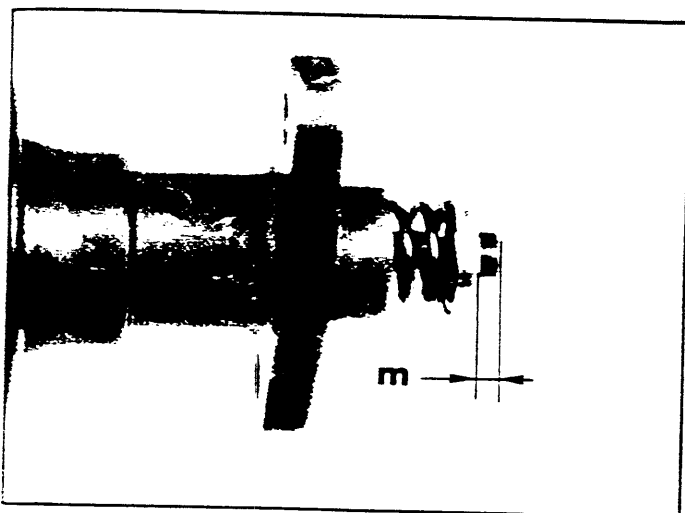
カム最高位置で 21.5 ~ 22 mm

カム最低位置で 26.5 ~ 27 mm



8654

8680



b) スプリングキャップとポンプ軸との間隔(m)を測定する。この間隔は少なくとも4mmであること。

4. 漏れの点検

外したフュエルポンプの吐出パイプをふさぎ、吸入パイプ側から0.8 kg/cm<sup>2</sup>の圧縮空気を送り、ポンプ全体をガソリンの入った容気に浸して漏れの有無を点検する。

フュエルゲージセンディングユニットのフィルターの洗浄  
取外し

5. バッテリーのアースケーブルを外す。
6. トランクルームから次のようにして外す。
  - 床のカバープレートを外す。
  - センディングユニットからコード2本とフュエルホース(2)を外す。
  - ロックリング(1)を1/4回転左に回して取外す。
  - 傷付けないよう注意してユニットをタンクから引き出す。
  - フィルターエレメント(a)をガソリンで洗浄し、圧縮空気で乾かす。

取付け

7. センディングユニットの取付け
  - 先にフロート部をタンクに挿入し、吸入パイプを挿入する。
  - ガasketを正しい位置に置く。
  - ロックリング(1)を入れ、右へ1/4回転回す。
  - コードとフュエルホースを接続する。
  - カバープレートを取付ける。
8. バッテリーのアースケーブルを取付けガソリンゲージの作動を点検する。

フュエルフィルター

マーク: GUIOT-番号: G 20

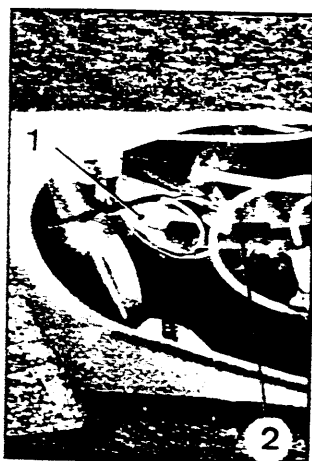
又はAC-DELCO番号: E/OF 16103

1972年2月よりフュエルタンクとポンプの間にフィルター(4)が取付けられました。

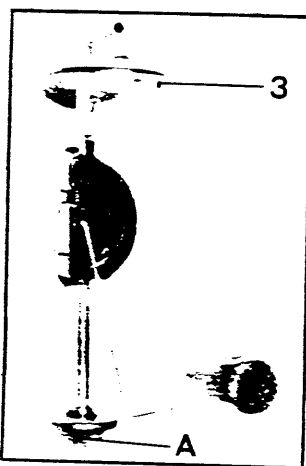
註: フュエルフィルターは20,000 km毎に必ず取替えること。

燃料の流れる方向を示す矢印に注意してその通りに取付ける。

8472



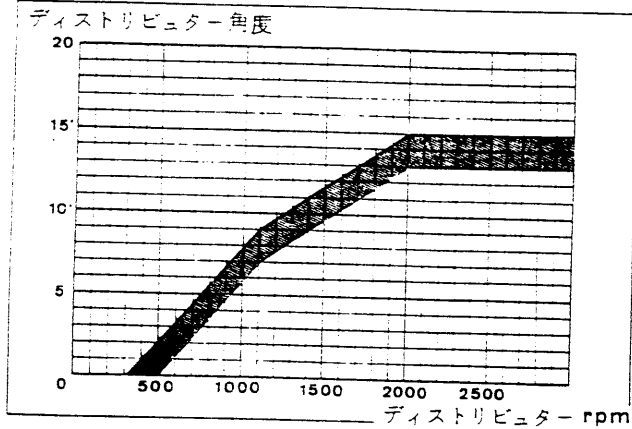
8701



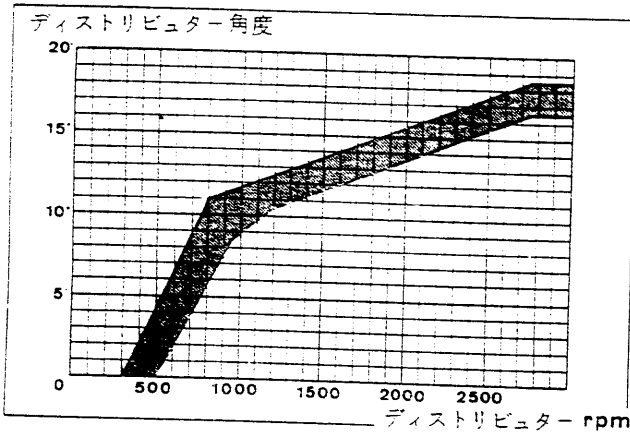
10661



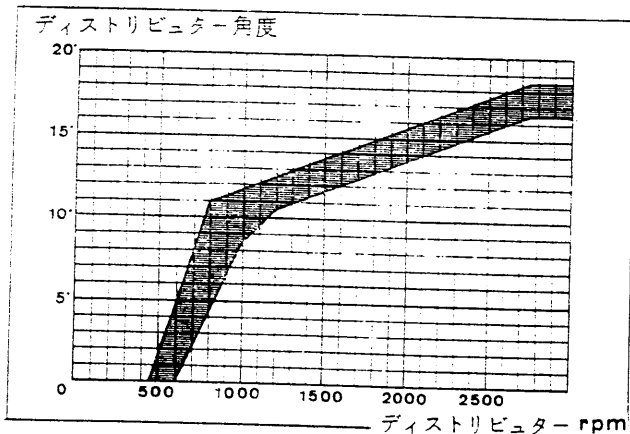
遠心進角曲線 GA1



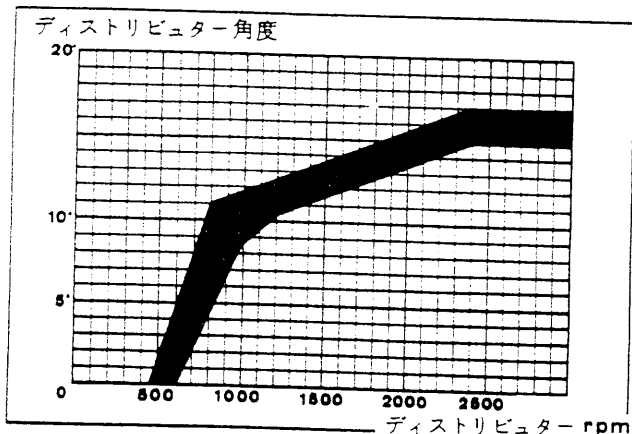
遠心進角曲線 GA2



遠心進角曲線 GA4



遠心進角曲線 GA5



諸元

ディストリビューター

マーク及び型式記号 (本体に打刻)

SEV - マーシャル (カセット式):

41310002 → 1/1971

41301002 1/1971~12/1972

41301202 12/1972~9/1972

41301302 9/1972→

デュセリヤ:

4310A 1/1971~12/1972

4431A 12/1971~9/1972

4451A 9/1972→

上記ディストリビューターは、遠心、真空進角装置付き

回転方向 (駆動側から見て): 右回り

点火順序: 1-4-3-2

コンタクトポイント隙間:  $0.4 \pm 0.05$  mm

ドワエルアングル:  $57^\circ \pm 2^\circ$

イニシャルタイミング:  $10^\circ$  BTDC

フライホイールのマーク:

a) 1971年10月までの車

ロッド捜入用孔...  $10^\circ$  BTDC

b) 1971年10月以降の車

フライホイールに切込みマークがあり、クランクケースにクランク角を表示したプレートが取付けられている。

注意: フライホイールのマークがプレートの  $0^\circ$  マークに合った位置は、シリンダーNo.1とNo.3の上死点である。

イグニッション進角特性の記号 (ディストリビューターに打刻)

a)

	→ 1/1971	記号	SEV	DUCELLIER
遠心進角	GA1	A 270		
真空進角	GD1	C 100		

b)

	1/1971~11/1971	記号	SEV	DUCELLIER
遠心進角	GA2	A 283		4310A
真空進角	GD1	C 100		

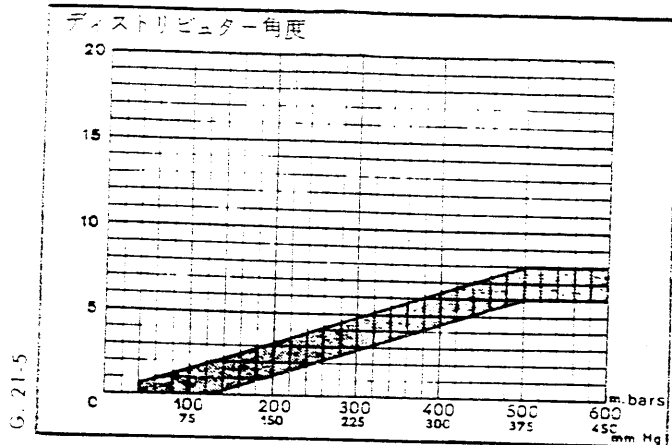
c)

	12/1971~9/1972	記号	SEV	DUCELLIER
遠心進角	GA4	A 296		4431A
真空進角	GD1	C 100		

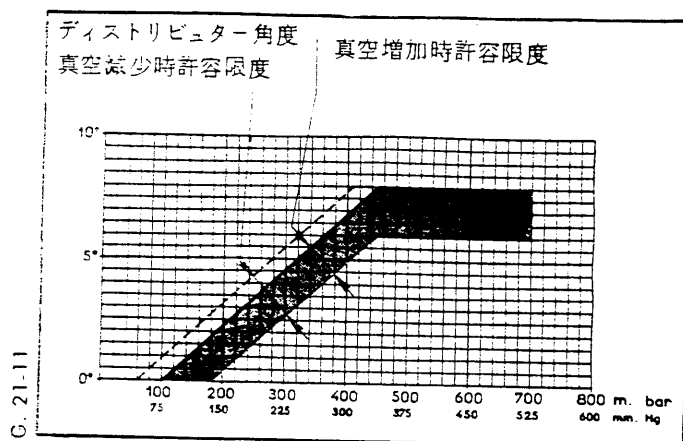
d)

	9/1972→	記号	SEV	DUCELLIER
遠心進角	GA5	A 314		4451A
真空進角	GD4	C 114		

真空進角曲線 GD1



真空進角曲線 GD4



テストランプによるディストリビューターのセット

ディストリビューター 記号	GA1又は GA1-GD1	GA2 - GD1 → 10/1971	GA4-GD1 GA5-GD4
セッティング (スタチック タイミング)	15° BTDC ピンが合う前 リングギョ2コマ	10° BTDC (ピンが穴に入る)	10° BTDC (クランク角度表示プレート付)

タイミングライトによる進角状態の点検 (バキュームホースを外して測定)

進角特生	エンジン回転 rpm	進角 (クランク角)		ディストリビューター のセット進角
		全進角度	遠心進角度	
GA1又は GA1-GD1	2000	29°	19°	10°
GA2-GA1 → 10/1971	2500	33°	23°	10°
GA2-GD1 10/1971 →	2500	33°	23°	10°
GA4-GD1 GA5-GD4	2500			

スパークプラグ

プラグ間隙

0.6 ~ 0.7 mm → 4 / 1972  
 0.65 ~ 0.8 mm 5 / 1972 →

締付トルク

2 ~ 2.5 km-m

註：スーパープラグの型式については技術情報を参照  
 のこと。  
 (ショートリーチとロングリーチあり)

イグニッションコイル

外部抵抗器付き

記号

DUCELLIER ..... 2777B → 7 / 1971  
 DUCELLIER ..... 2777C 7 / 1971 →

又は

SEV ... E44910312

又は

MARELLI ..... EZR206A  
 6 / 1972 →

コンデンサー

容量 ..... 0.25 ~ 0.30 μF

プラグコード

ELECTRICFIL BOUGICORD製

記号 ..... 400RTF 33-0

コードの抵抗値 (20℃ 時)

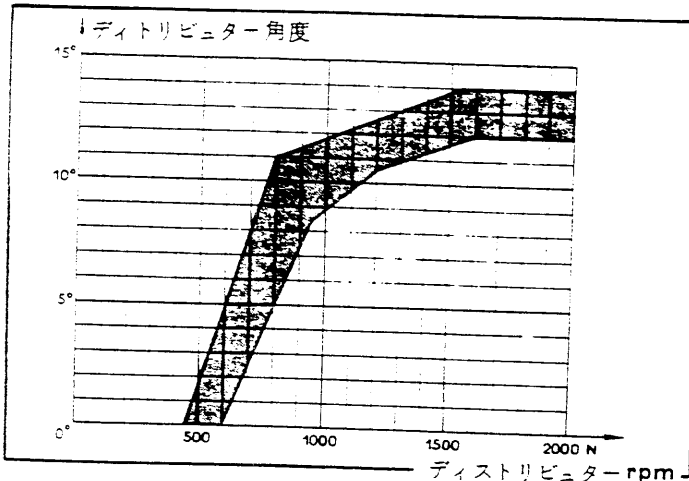
コイル～ディストリビューター

160 ~ 250 Ω → 9 / 1971  
 420 ~ 720 Ω 9 / 1971 →

No.1 ..... 370 ~ 570 Ω  
 No.2 ..... 650 ~ 990 Ω  
 No.3 ..... 1200 ~ 1820 Ω  
 No.4 ..... 1430 ~ 2160 Ω

諸 元

遠心進角曲線 GA 3



ディストリビューター

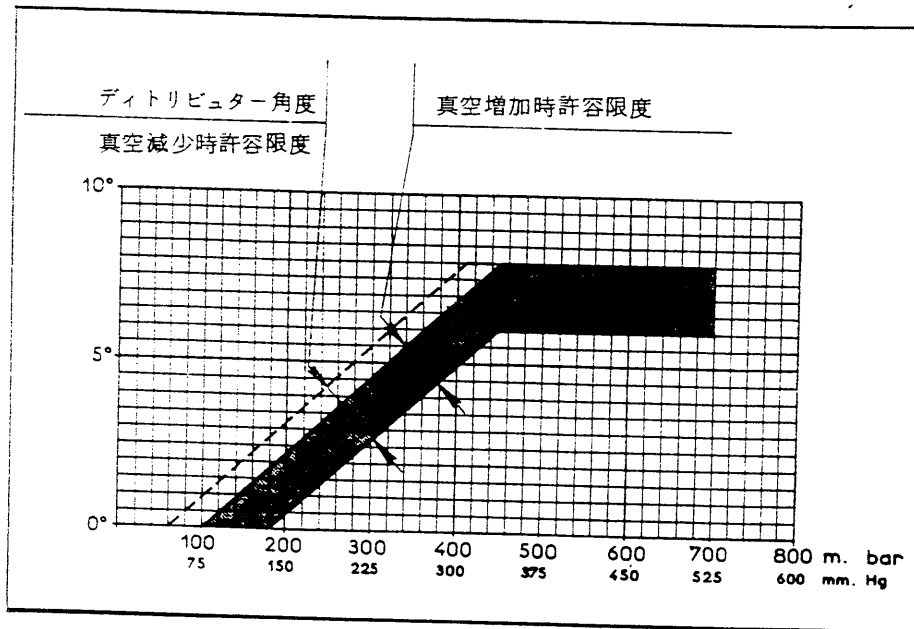
記号 (本体に打刻)

- DUCCELLIER 4411B
  - SEV-MARCHAL 41301402(カセット式)
- 上記ディストリビューターは遠心真空進角装置付き、  
 回転方向 (駆動側から見て) : 右回り  
 点火順序 : 1-4-3-2  
 コンタクトポイント間隙 :  $0.4 \pm 0.05 \text{ mm}$   
 ドウエルアングル :  $57^\circ \pm 2^\circ$   
 イニシャルタイミング :  $10^\circ \text{ BTDC}$   
 (フライホイールの切込みマークをクランクケースの角度表示プレートの $10^\circ$ マークに合わせる。)  
 進角 :  $33^\circ / 2500 \text{ rpm}$  角度表示プレートで  
 (バキュームを外して)

進角特性記号

- CITROEN : GA3-GD4  
 DUCCELLIER : 4411B  
 SEV-MARCHAL : A312-C114

真空進角曲線 GD 4



スパークプラグ (ロングリーチ)

プラグ間隙 :  $0.65 \sim 0.80 \text{ mm}$

締付けトルク (エンジン冷間時)

$2 \sim 2.5 \text{ kg-m}$

註 : スパークプラグの形式については、技術情報を参照のこと。

イグニッションコイル : 外部抵抗器付き

記号

- DUCCELLIER ..... 2777C
- SEV-MARCHAL ..... E44910312
- MARELLI ..... BZR206A

コンデンサー

容量 :  $0.25 \sim 0.30 \mu F$

ハイテンションコード

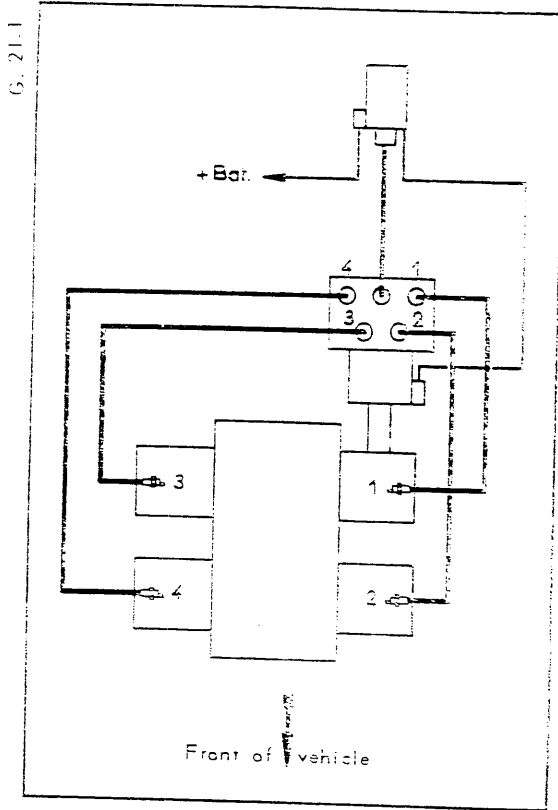
ELECTRICFIL-BOUGICORD製

記号 : 400RTF 33-0

プラグコードの抵抗 (20°C時)

コイル~ディストリビューター	420 ~ 720 Ω
No.1	370 ~ 570 Ω
No.2	650 ~ 990 Ω
No.3	1200 ~ 1820 Ω
No.4	1430 ~ 2160 Ω

I. コンタクトポイントギャップの点検



1. ドウエルアングルメーター又はオシロスコープ使用  
エンジン回転中、ドエルアングルは安定して  $57^\circ \pm 2^\circ$  であること。

この数値が得られない場合は、ディストリビューターのキャップを外してから本体を外し、ディストリビューターテスターで調整する。

註：SEV-マーシャルのカセットタイプのポイントは  $3\text{ mm}$  のホローレンチを使用して、本体を取付けたままでポイントギャップの調整が可能。

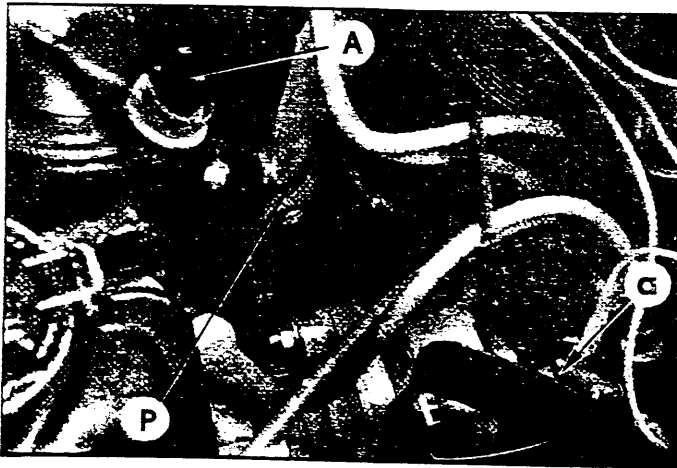
2. フィラーゲージ使用

ディストリビューターを外し、シャフトを回してポイントギャップが最大となる位置にして間隙を点検調整する。

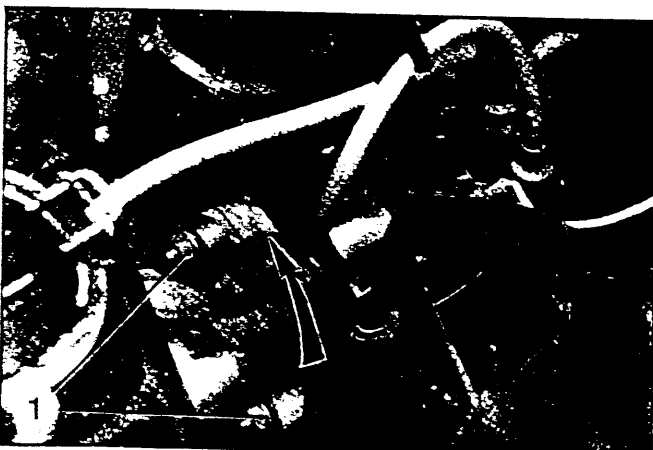
ポイントギャップは  $0.40 \pm 0.05\text{ mm}$

ディストリビューターを取付けたらドウエルアングルを確認する。

II. ディストリビューターのセッティングと進角点検



8356



8358

1. 1971年10月までの車で、GA1, GA1-GD1, 又はGA2-GD1のディストリビューター

A. テストランプ (又は導通テスター) 使用

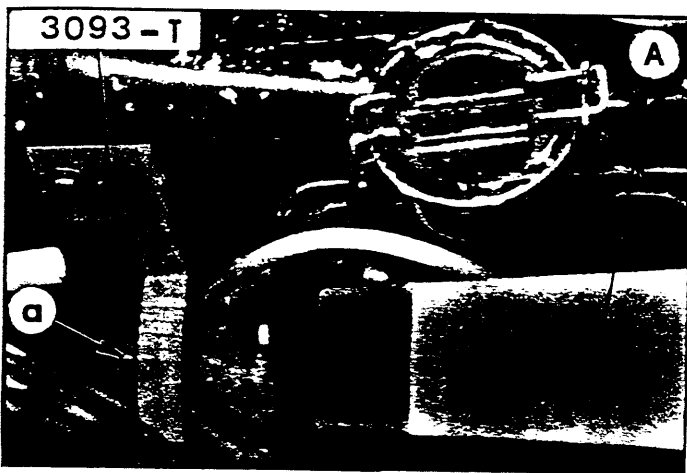
- a) No.1 シリンダーを圧縮上死点直前にする。
- b) スタチックタイミング点検用の  $5\text{ mm}$  径のピン(P) をクランクケース左側の点検孔に挿入する。
- c) 静かにクランクを回す。  
-GA1又はGA1-GD1 ( $15^\circ$  BTDC)  
フライホイールの孔にピンが入った位置からリングギヤの歯2枚分戻ったところ。  
-GA2-GD1 ( $10^\circ$  BTDC)  
ピンがフライホイールの孔に入ったところ。

以上がスタチックタイミングの位置である。

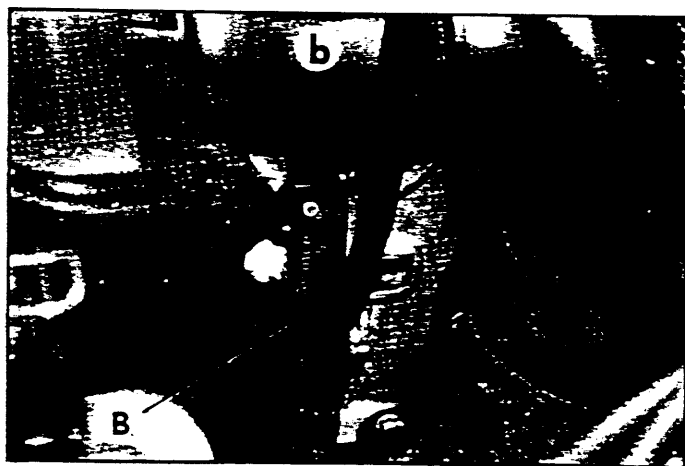
- d) 点検用のピンを引抜く。
- e) テストランプ(A)をディストリビューターのコンデンサーターミナル(a)とアース間に接続する。
- f) イグニッションスイッチを入れる。
- g) ディストリビューター取付ナット(1)をゆるめ、一旦逆方向に戻してから、ゆっくりと矢印の方向にディストリビューターを回す。

テストランプが点灯した時がポイントの開き始めた点であり、ここでナット(1)を締付ける。

- h) イグニッションスイッチを切る。



8390



10.394

## B. 進角の点検 (ストロボタイミングランプ使用)

**重要 :** この作業は先のスタチックセッティングに引き続いて行なうこと。

- a) ピンをクランクケースの孔からフライホイールの孔に挿入してスタチックタイミングの位置にする。  
但し、GA 1又はGA 1-GD 1はリングギヤ2枚分戻ったところとする。
- b) 進角度表示プレート (3093-T) を図のように取付ける。
- c) 左側カムシャフトホイール上の0点に合ったところに鮮明な白線を付ける。
- d) バキウムホースを外す。
- e) 回転計を接続する。
- f) No.1 シリンダーのハイテンションコードにタイミングランプのセンサー部を接続する。
- g) エンジンを始動し、角度表示プレートをランプで照らし、エンジン回転を上げる。

カムシャフトホイール上の白マークは、動いて見える。

### h) 進角度測定点 :

- ディストリビューターGA 1又はGA 1-GD 1の進角  
角度プレート上で  $9^{\circ}30' \pm \frac{10}{0}$  /  $2000 \pm 50 \text{ rpm}$
- ディストリビューターGA 2-GD 1の進角  
角度プレート上で  $11^{\circ} \pm \frac{10}{0}$  /  $2500 \pm 50 \text{ rpm}$

**重要 :** 万一この点検で進角が正規の範囲にない場合はディストリビューターを外してテストベンチで進角特性の調整を行なうこと。決してディストリビューターのスタチックセッティングを変えてはならない。

- i) イグニッションスイッチを切り、タイミングランプと角度プレートを取外す。

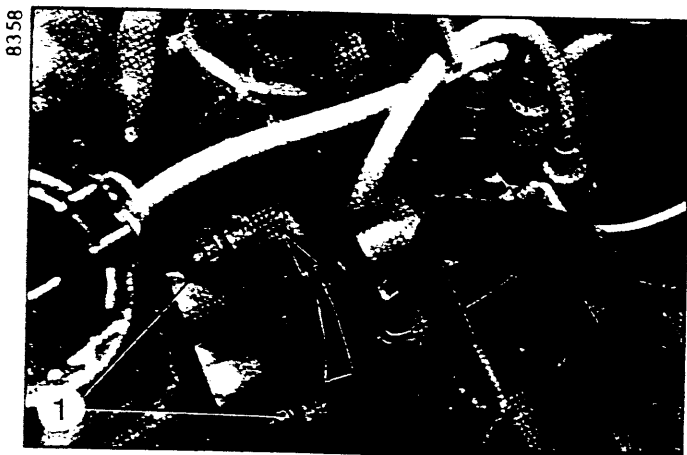
## 2. 1971年10月以降の車で次のディストリビューターを装着しているエンジン :

- GA 2-GD 1 → 11/1971
- GA 4-GD 1 → 9/1972
- GA 5-GD 2 9/1972 → (1015 cc)
- GA 3-GD 4 9/1972 → (1220 cc)

**註 :** 上記の車には、フライホイールにマーク (b) が刻まれており、クランクケースにクランクシャフト角度を示す角度表示プレートが取付られている。

フライホイールのマーク (b) が表示プレートの (0) に合致した位置は、No.1 と No.3 シリンダーの上死点である。





A. テストランプを使用してのセッティング

- a) No.1 シリンダーを圧縮上死点近くにする。
- b) フライホイールの マーク(b) が角度表示プレートの10° の位置に合わせる。(鏡使用)
- c) イグニッションスイッチを入れ、イグニッションコイルのターミナル(RUP) とアース間にテストランプを接続する。
- d) ディストリビューター取付けナットをゆるめ、一旦戻してから、テストランプが点灯するところまで矢印方向へディストリビューターを回す。  
 テストランプが点灯した位置がスタチックセッティングの位置である。
- e) 取付ナット(1)を締め、イグニッションスイッチを切り、テストランプを外す。

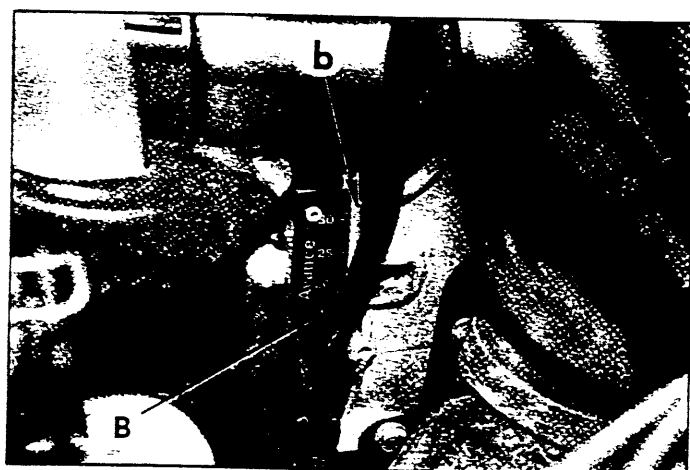
B. 進角の点検 (ストロボタイミングランプ使用)

重要： この作業は、先のスタチックセッティングに引続いて行なうこと。

- a) バキウムホースを外す。
- b) 回転計を接続する。
- c) タイミングライトをセットし、センサNo.1 シリンダーのプラグコードにクランプする。
- d) エンジンを始動し、回転を上げ、角度表示プレートをタイミングライトで照らす。  
 マーク(b)は動いて見えるはずである。
- e) 進角度の測定点：  
 エンジン回転  $2500 \pm 50 \text{ rpm}$  で  $33^\circ \pm 2^\circ$  である。

重要： 進角が規定値にない場合はディストリビューターを外してテストベンチで進角特性の調整を行なう。  
 進角時のタイミングを合わせるためにディストリビューターを動かしてはならない。(スタチックセッティングが変わってしまうから。)

- f) スイッチを切り、テスト機器を外す。
- g) バキウムホースを元のように接続する。

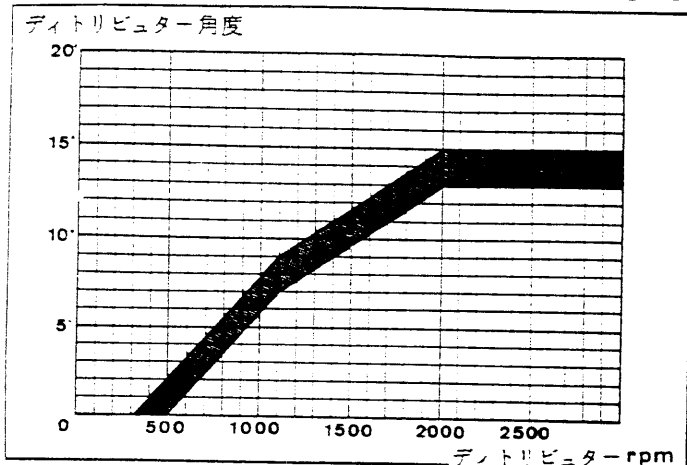


Ⅲ. ディストリビューターテストベンチによる進角特性の点検

真空進角特性曲線

GA 1

G. 21-2



1. 遠心進角特性の点検 :

GA 1, GA 2, GA 3, GA 4, GA 5

バキウムホースは外して点検する。

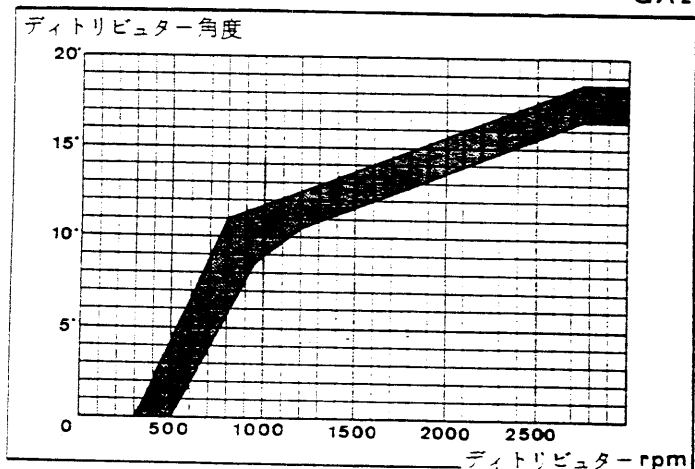
ディストリビューターの回転を、1000 rpm から 3000 rpm へ徐々に上げて行って数点で点検する。

一旦停止させ最後にもう一度 0 から 1000 rpm に上げて点検する。

各点に於ける進角度がグラフの範囲にない場合は、進角装置のスプリングの張力を調整する。又は新しいスプリングに取替える。

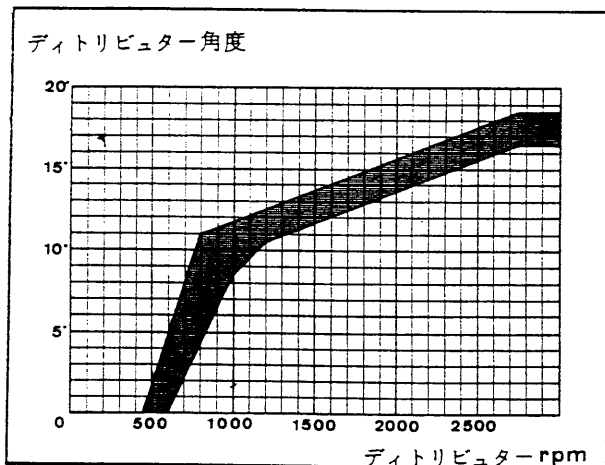
GA 2

G. 21-4



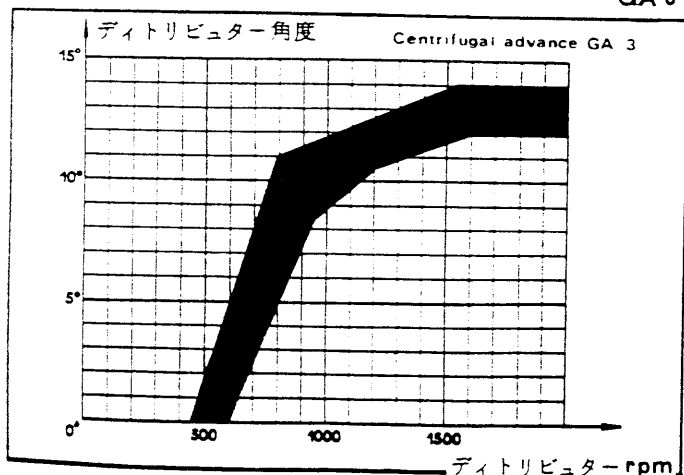
GA 4

G. 21-8



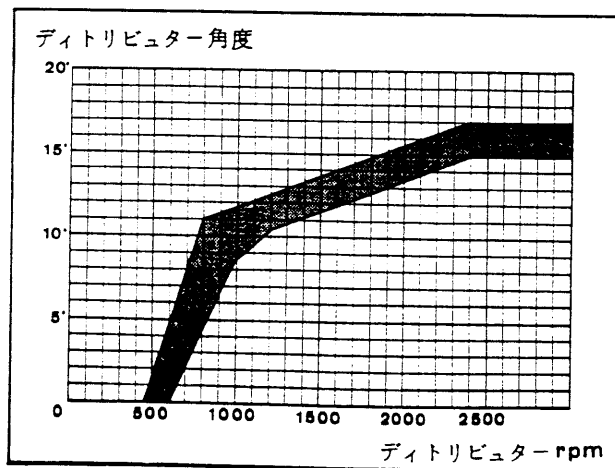
GA 3

G. 21-10

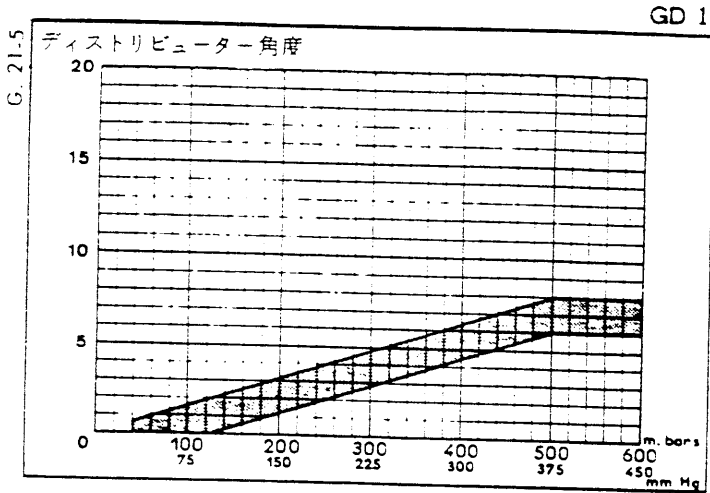


GA 5

G. 21-7 a



真空進角特性曲線



2. 真空進角特性の点検

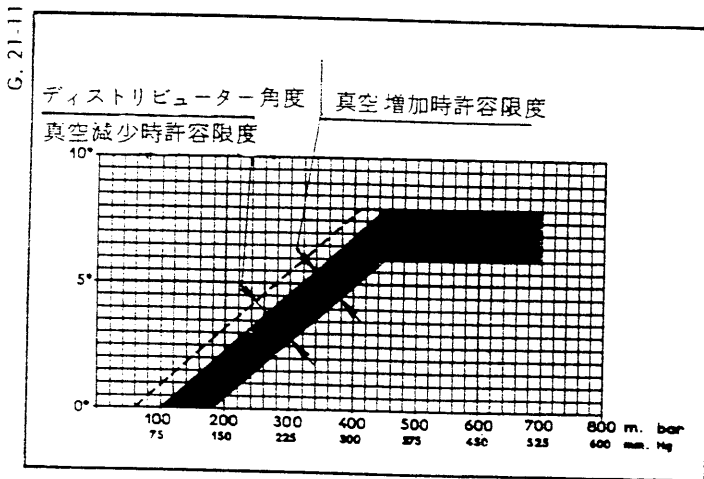
GD 1, GD 4

遠心進角が働かない  $200 \pm 50$  rpm の一定速度で回して点検する。

**重要：** DUCCELLIERのディストリビューターでは、バキウムカプセルの小孔を塞いで測定すること。

バキウムを0から600ミリバール(450mm/Hg)に徐々に上げながら数点で点検する。

各点に於ける進角度がグラフの範囲にない場合はバキウムカプセルのコントロールロッドを調整する。又は新しいバキウムカプセルに取替える。



IV. イグニッションコイルの点検

イグニッションコイル： DUCCELLIER 2777B, 2777C  
 SEV- MARCHAL E 449103 12  
 MARELLI BZR 206A

1. 1次巻線の点検：

a) 導通テスターをコイルのBATターミナルとケーシングに接続して1次巻線の絶縁状態を点検する。

抵抗値は無限大でなければならない。

b) 導通テスターをBATターミナルとRURターミナルに接続して巻線の抵抗値を測定する。

設定抵抗値は次の通り (20°C時)

DUCCELLIER  $1.32 \Omega \pm 5\%$

SEV- MARCHAL  $1.50 \Omega$ 以上

MARELLI  $1.35 \Omega \pm 4\%$

c) 一次巻線の直列抵抗値を測定する。

設定抵抗値は次の通り (20°C時)

DUCCELLIER  $0.68 \pm 0.02 \Omega$

SEV- MARCHAL  $1.1 \sim 1.2 \Omega$

MARELLI  $0.8 \Omega \pm 10\%$

## 2. 2次巻線の点検 :

導通テスターをRUPターミナルとコイルのハイテンションターミナルに接続して2次巻線抵抗を測定する。

測定値は次の通り (20℃時)

DUCELLIER	$7500 \pm 1000 \Omega$
SEV-MARCHAL	$6000 \Omega \pm 5 \%$
MARELLI	$7500 \Omega \pm 10 \%$

## 3. テストベスタでのコイルの点検

コイルと外部抵抗器を直列に接続しテストベンチに取り付けて図のように配線する。

a) ディストリビューターを500 rpmで回転させる。  
火花間隙を15 mm以上にする。

可動針 A をゆっくり近付け最初の火花が飛んだ位置で止める。

この時の d 寸法を測定する。

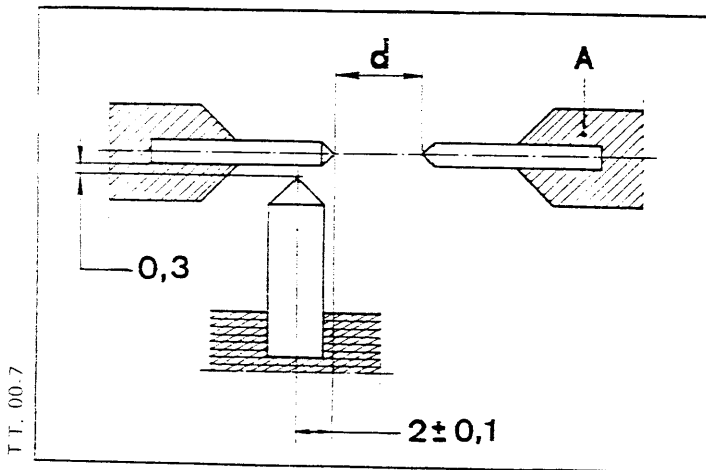
3回以上この測定を繰り返し、平均値を出す。

火花間隙 9 mm 以上

b) ディストリビューターを3000 rpmで回転させ

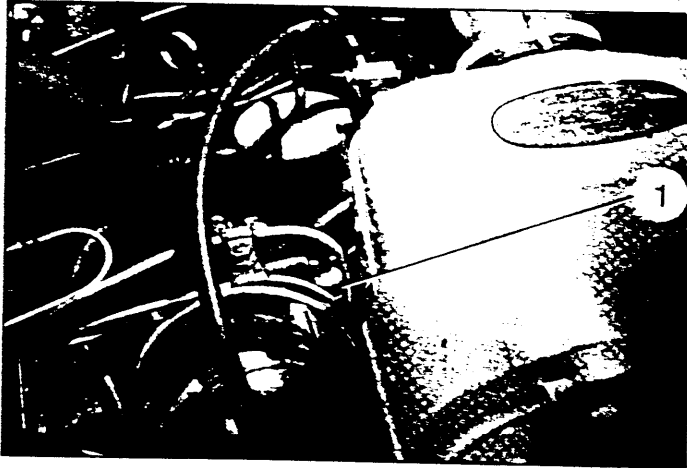
(a)と同じ測定を行なう。

火花間隙 5 mm 以上



車 上 での 油 圧 の 点 検

8379



1. スペアホイールを外す。

- オイルレベルを点検し、補充する。
- エンジンを始動し、ウォーミングアップする。(80°Cまで)

2. オイルプレッシャースイッチ(1)を外し、かわりに工具 3099

- Tのユニオンを銅ワッシャを使って取付ける。  
油圧計 2279-T (0~10 kg/cm<sup>2</sup>) にフレキシブルホース(A)で接続する。

3. エンジンを始動し油圧を測定する。

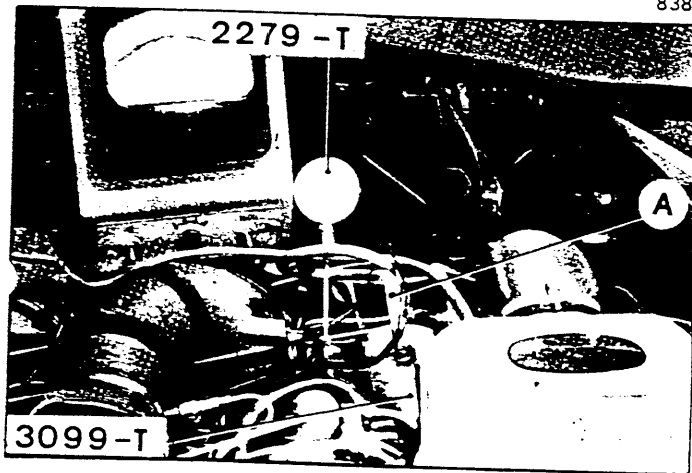
80° ± 5° Cの時

- 2000 rpmで 4.7 kg/cm<sup>2</sup>以上
- 6000 rpmで 6.2~7.0 kg/cm<sup>2</sup>

4. 油圧が正常でない場合は、リリーフバルブを点検し、リリーフバルブスプリングを取替える。

註：リリーフバルブスプリングを取替えても油圧が正常にならない場合は、オイルフィルター、オイルクーラー、オイルポンプ及び潤滑システム全体を点検する。

8382



5. 油圧計とユニオンを外す。

6. 新しい銅ワッシャを使ってオイルプレッシャースイッチを取付け、コードを接続する。

締付けトルク 2.2 kg·m

7. オイルレベルを点検し、スペアホイールを取付ける。