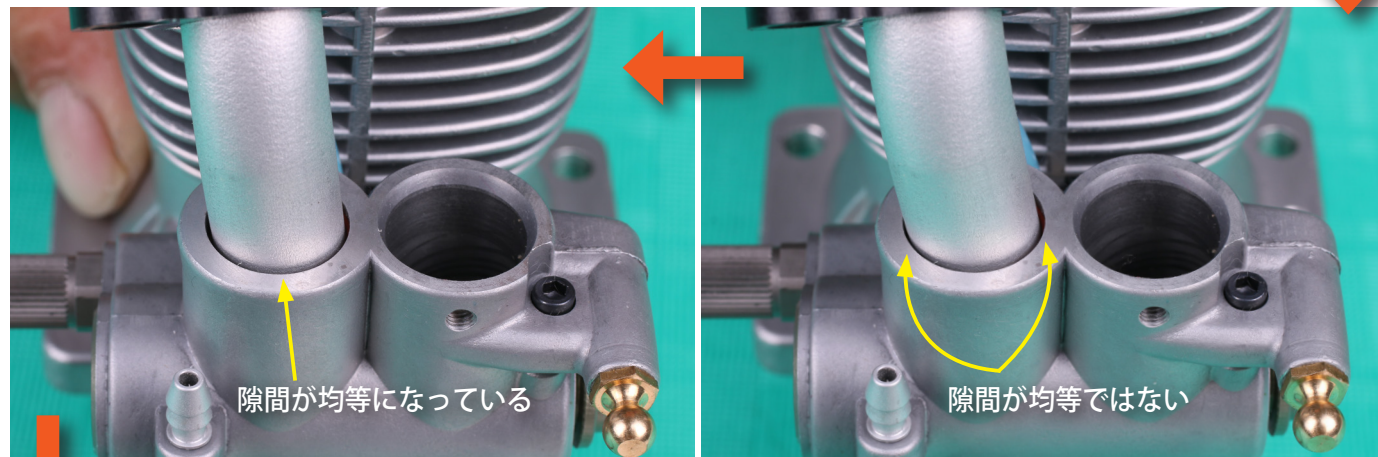
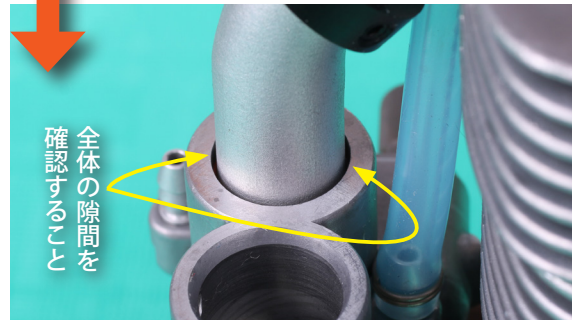


6本のボルトを均等に締めしていくこと。また、強く締め過ぎるとケースが歪み、キャブレターのローターも歪んで動きが渋くなってしまいますので必要以上に締めすぎない。



隙間が均等になっている

隙間が均等ではない

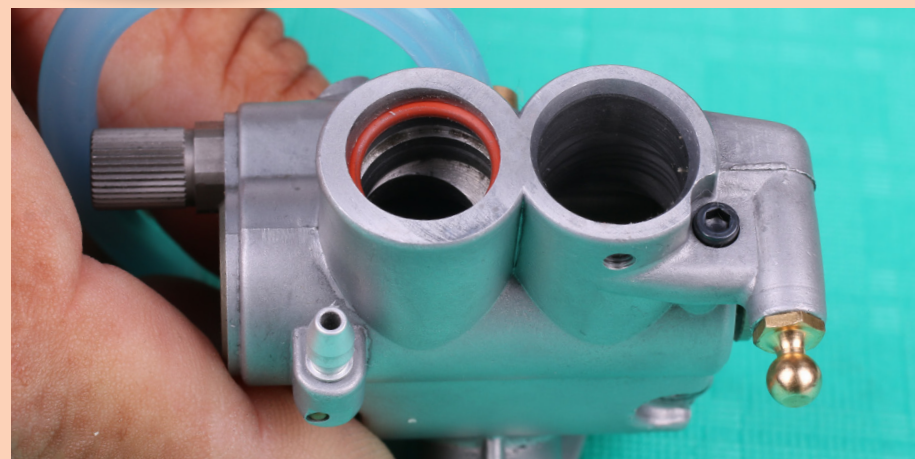


全体の隙間を確認すること

キャブレター本体のセンターに「送気パイプ」を挿し込むことが重要！これは隙間を作らないための処置である

キャブの中側には2本の「赤いOリング」が入っており、「送気パイプ」が真っすぐに入っていると気密性は保たれるが、斜めに挿し込まれると隙間ができてしまい、調子が悪くなることがあるので要注意だ。

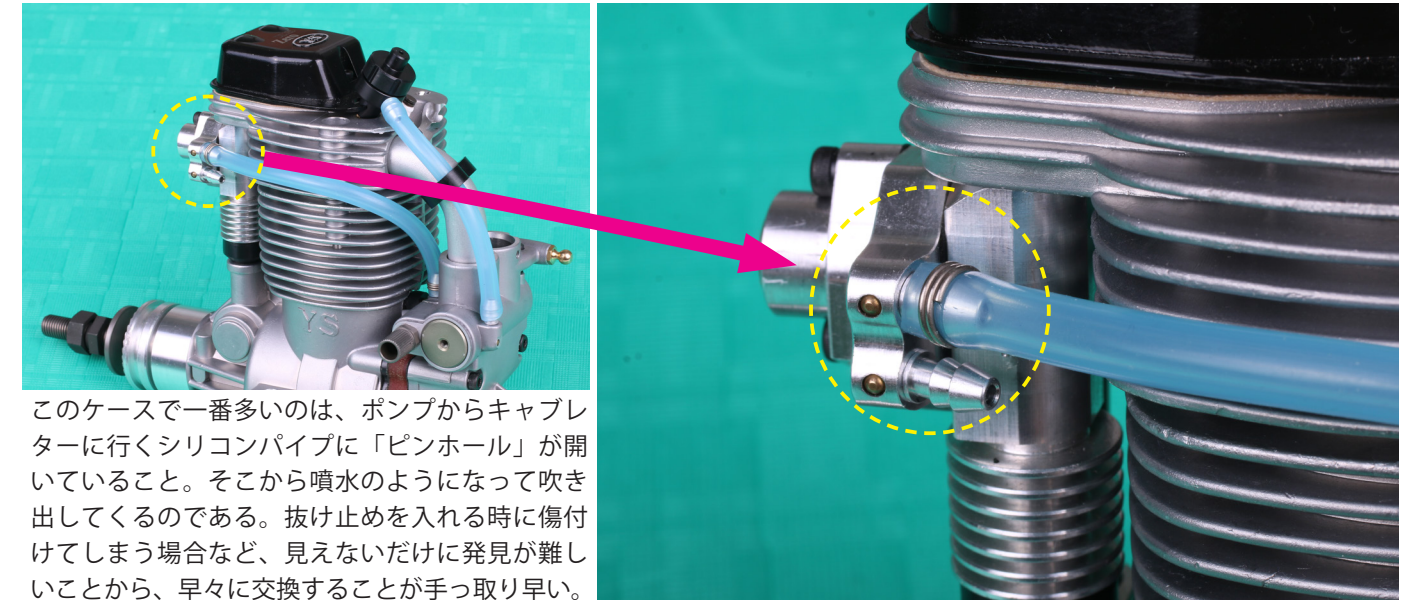
赤いOリング シリコン製の「赤いOリング」は動きもの…!?



頻繁にエンジンの分解をすることはないと思うが、メンテナンスなどで分解することがあるとしたら、「パッキン」と「Oリング」に関しては、その都度交換することが望ましい。特に「赤いOリング」はバラす度に取り替えるくらいが、エンジンの性能を維持するためにはちょうど良いとのことだ。その理由は、「赤いOリング」がエンジンの振動を常に受けているためである。

シリコンチューブの落とし穴 見えないから「気付かない」こともある

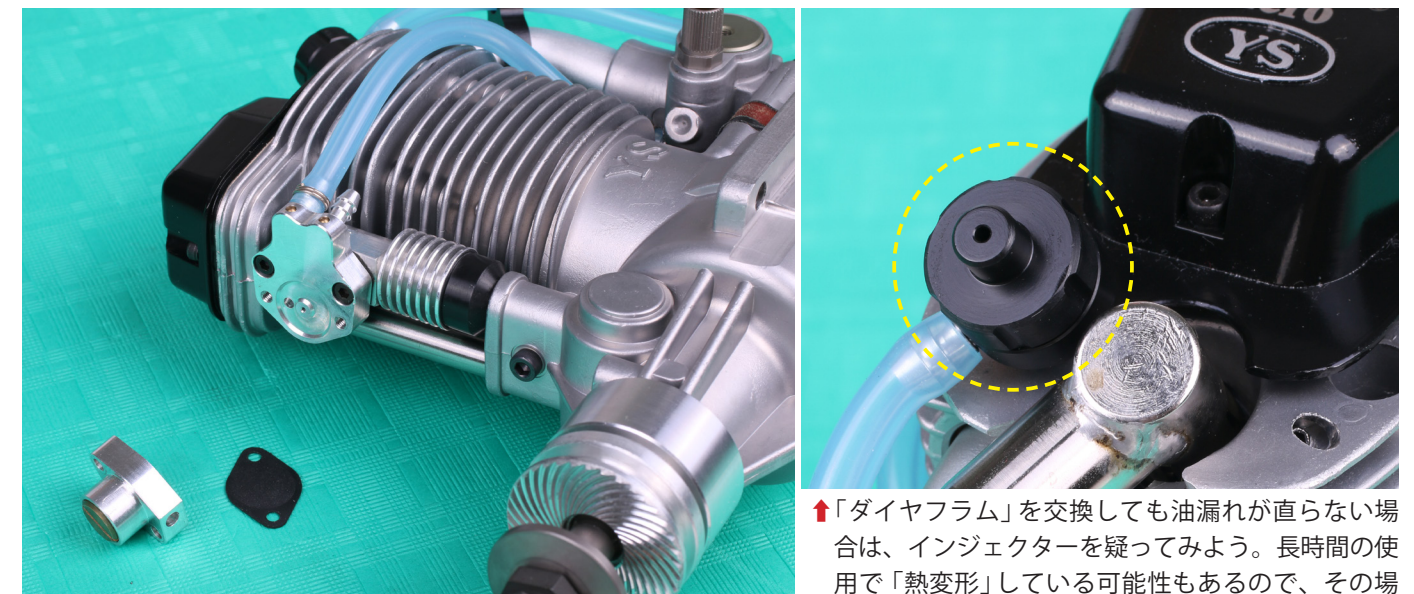
エンジンルームが燃料で「ベタベタ」になってしまう場合は、圧力がかかるポンプ以降の「シリコンパイプ～機器」にかけて、どこかに問題がある。



このケースで一番多いのは、ポンプからキャブレターに行くシリコンパイプに「ピンホール」が開いていること。そこから噴水のように吹き出してくるのである。抜け止めを入れる時に傷付けてしまう場合など、見えないだけに発見が難しいことから、早々に交換することが手取り早い。

さらに油漏れを疑うところとは？ ダイアフラムとインジェクターを疑う

ダイアフラムが不良になると、ここから油漏れする可能性がある。これを交換しても止まらない場合は、インジェクターを疑って交換してみよう。



↑長く使っていると「ダイアフラム」が不良になる場合がある。ここから漏れている場合は、新しい「ダイアフラム」に交換すればいいだけである。さらに疑うとすれば、レギュレーターを固定している2本のネジが緩んでしまっていること。このネジが緩むと燃料が漏れる原因になることがある。そのため増し締めを適度に行うべきである。

↑「ダイアフラム」を交換しても油漏れが直らない場合は、インジェクターを疑ってみよう。長時間の使用で「熱変形」している可能性もあるので、その場合は交換となる。全体を取り外すときはマイナスドライバーからラジオペンチを使って「テコの要領」で抜き取り(布などで傷付かないように)、入れる時は、ドライバーの柔らかいグリップなどを使って軽く叩き、インジェクターが底に当たるまで圧入していく。