

各位

ジャパンカート4月号64～65ページの内容について
お詫びとご報告

この度、弊社の発行するジャパンカート4月号に掲載した「エンジンメンテマニュアル」において、SLカートミーティングのレギュレーションに抵触する内容を記載していました。

読者の皆様ならびに関係各位におかれましては、信頼を損なうと共に多大なご迷惑をおかけいたしました事、深くお詫び申し上げます。

今後は再発防止に努め、記事内容の精査に努めてまいります。
誠心誠意信頼の回復に取り組んでまいります所存でございます。
ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

2017年3月10日
株式会社 イーステージ
ジャパンカート出版部

エンジン前後方向のメンテナンス

ここまでエンジンの左右方面を中心としたメンテナンスを解説してきたが、お次は前後方面を見ていこう。まずはキャブレター取り付け部をチェック。

キャブ自体のメンテナンスは今後、詳しく行っていく予定なので、ここではキャブは外した状態で作業していくぞ。

キャブを稼働させる負圧パイプとその取り付け部(ニップル)がエンジンのクランクケースに付いている。ここで負圧ホースが簡単にスポスポと抜けるなら、必ず負圧ホースを交換すること。また、抜けない場合でも万が一に備えてクリップやバンドで縛って予防するのも有効な方法といえる。

キャブを取り付けるマニホールドとその後ろのジョイント(インシュレーター部)との段付きは吸入抵抗を減らす意味でなるべく無くしたい部分だ。**ジョイント、マニホールドを取り付けている2箇所を広く(6mmから7.5mmくらいに)両者の位置関係の良い所で固定しよう。これは取り付け穴の修正なので、レギュレーションには抵触しない。**メンテナンスというよりもチューンアップの範疇にもなるが、メンテ時に確認して簡単なチューンアップ(調整)をすることもメンテのうちと考えてよいだろう。



マーカーで記した説明文中においてレギュレーションに抵触しないと記載しましたが、実際にはレギュレーション違反となります。

について



ニップルはエンジンクランク部から突き出ている部分。ここに負圧パイプを取り付けるわけだが、そのパイプは適度な固さを持ったラバー製品を選びたい。ビニールタイプは安価だが劣化も早いのでコマメなチェック&交換を心掛けること



負圧パイプをニップルに取り付ける際は、クリップで挟んで固定すれば、不意のアクシデント時にもパイプがすっぽり抜けるようなことを防げる。転ばぬ先の杖じゃないが、こうした少しの手間を惜しんではいけない



エキゾーストパイプを装着する2本のナットには緩み防止のためのスプリングワッシャーを噛ませる。ワッシャーはスリットがあり、バネ効果でナットを締めるとテンションがかかって緩み防止に一役買ってくれるわけだ

マニホールドとジョイントに生じた段差を解消

キャブレターを装着しているマニホールドと、その後方部分に入っているジョイントとの間に段差が生じると、燃料を吸入する際の不要な抵抗となってしまいます。ここはなるべくフラットにしておき、スムーズな燃料吸入が可能となるようにしておきたい。



マニホールドジョイント、ガスケット、そしてインシュレーターとの重なる部分に、それぞれ僅かながらの段差が生じている。これが吸入時の抵抗となってしまうのだ



マニホールドジョイントをシリンダーから取り外すには2本のボルトを緩めればOK。今回はガスケットも段差の原因のためカッターでジョイントから剥がすことに



ジョイントのボルト取付穴に余裕を持たせて位置を調整できるようにするため、電動ドリルを使って取付穴の直径を広げる。6.5mm～7mmほどにしておけば間に合うだろう



交換用ガスケットはカッターで、少しだけ内径を切り広げておく。マニホールドとジョインターに押しつぶされて広がった部分がはみ出してこないようするための処置だ

上記赤囲みで記したジョイントのボルト取付穴およびガスケットの内径の加工は SL カートミーティングの車両規則に違反する行為となります。以上2点におきまして読者の皆様、関係各位にご迷惑をおかけしましたことお詫び申し上げます。大変、申し訳ございませんでした。



シリンダー取付時は壁面部分を指で滑らせつつ段差が生じないような位置に調整する。どうしても段差ができる場合はクランク側(下側)を優先的にフラットにしよう



これで段差が解消された。吸入時におけるガスの性質としては壁面に反って流れる特徴がある。また上側よりも下側に向かって気流が流れることも覚えておこう