

エンジン不調 修理点検チャート 発進加速時の失火傾向

CRIMECA

(タイプ イグニッションユニット)



点火系

原因

- スパークプラグの選定ミス (熱価・タイプ)
- 電装カバーヘリーク (金属製カバー装着時)
- プラグコードのリーク (下記画像のA部分)
- イグニッションコイル端子部のリーク (下記画像のB部分)

対策

指定のスパークプラグに交換する (B P 7 H S 標準) (抵抗入りは不可 例: B P R H S)

樹脂製カバーに交換する

プラグコードと点火ユニット部のリーク (画像 A)

- > コードの取りまわし変更、コードにホースを被せリーク防止する

コイル横の端子部とクランクケースのリーク (画像 B)

- > 圧着端子に絶縁カバーを被せる、圧着端子を交換して接続を改善させる
コイル側のオス端子を曲げてクランクケースとのクリアランスを確保する

画像のC部分はセーフティーギャップと呼ばれる部分であるがフルトランジスター点火式ではエンジン温度が上昇するとリークを起こしてしまうため切除されている場合もある。



燃料系

原因

- 空燃費の異常 パイロットスクリュー調整
- オーバーフローによるカブリ
- ニードルジェットの見付け方向違いまたは脱落

対策

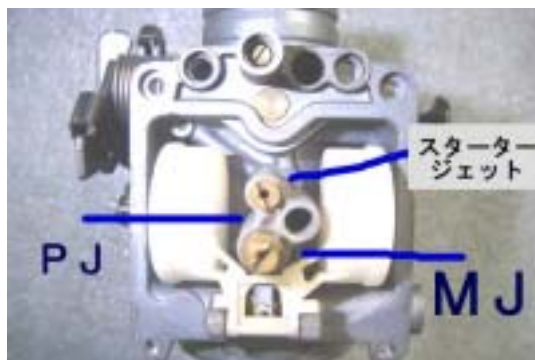
- パイロットスクリュー調整 > 2回転～1.75回転戻し(標準設定の場合)
- 戻し量が多いと混合気は濃くなる



キャブレター下部より見上げた状態

重症のオーバーフローはフロート部分を取り外して清掃する必要があります。

ジェットニードル装着方向

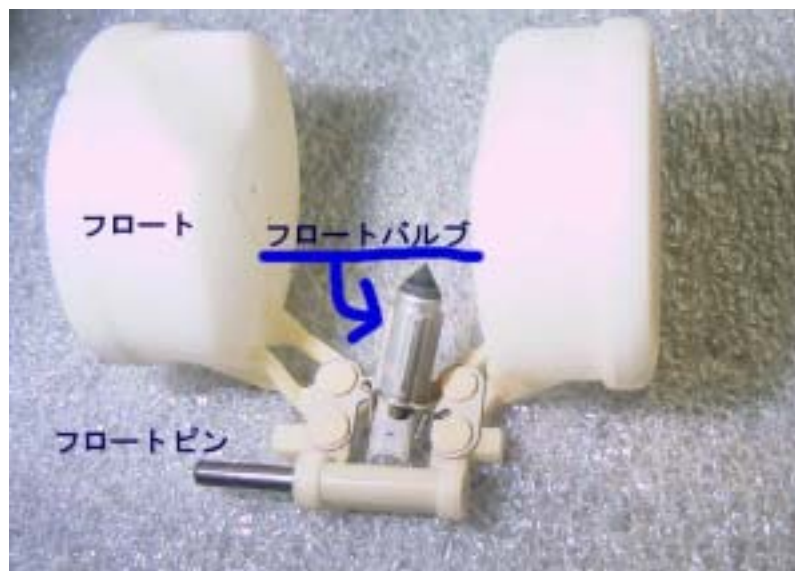


正規合わせ面



正規装着例

フロートとフロートバルブ (ニードルバルブ)



(点火系リークと空燃費調整)