エンジンの始動方法 S&S SUPER -E キャブ 編

① 燃料コックをON
(駐車時は必ずOFF必須です。燃料がオーバーフローして漏れてくるのを防ぐ為です)

②まずは事前に空キックで燃料をキャブに送ります。
アクセルを全開まで1度だけ開けた状態でそのままグリップ位置をKEEPします。
右手はそのままで、キックを3～5回 蹴りおろします。(これを空キックと呼びます)
空キックは強い力は要りませんが確実に下まで踏み降ろしてください。 この空キックの動作を行う事で、燃焼室に十分なガソリンと空気が送り込まれエンジンが始動し易い状態となります。

③ チュークを引く、と同時に アイドリングの調整ノブを回し回転を若干上げておきます。

④ IG KEY を ON

⑤ピストンを上死点前に合わせます。
本キックの時は、アクセルは全閉です。むやみにアクセルを煽る必要はありません。
ここでアクセルを何度もあおり過ぎるとプラグがカブってしまい始動できなくなります。

⑥ここで、本キック となります。
(ビックツインのエンジンが掛けられる最低限の脚力は必要です。)
※適正な位置から十分な勢いでキックを確実に下まで蹴り下ろしエンジンを始動します。

※ " 適正な位置 " とは圧縮が抜ける寸前の "上死点前" のピストン位置を指します。
またキックアームは、脚力が一番伝わりやすい時計の10時～9時の位置から蹴り出す事も心掛けてください。ピストン位置が上死点前に無い場合、うまくキックを振り下ろせても、まずエンジンは掛からないと思って下さい。キックアームを軽く踏み込み、圧縮を感じながらピストン位置を出してから本キックです。キックアームの角度が合わない場合はクラッチを使い微調整します。

キックの反発について キックアームは時計の6時の位置まで下がる事で内部のキックギヤが空転し始める構造です。下まで蹴り下ろせば、いわゆるケッチンは受けません。途中、怖がって足を戻すような蹴り方をすると常に反発を受ける事になります。怪我をしない様しっかり下まで蹴り下ろすイメージでキックしてください。

⑦エンジンが無事 始動できたら、チョークは速やかに戻し、アイドリング調整ノブでエンジンが安定するまで (暖気) 回転を保ちます。 ナラシ走行時はエンストしやすいのでしばらくの間はアイドリング回転数は少し高めで走行してください。

⑧エンジンが掛からなかった場合。まずは IG KEYをOFFに切ります。
2～3回 本キックをしても始動できなかった場合、速やかに諦め IG KEYを切って ②からの動作をやり直してください。脚力もなく掛かりにくい状態で何度キックを続けてもなかなかエンジンは掛かりません。早めに諦めて脚力を温存しながら ②～⑤を繰り返した方が結果、早く楽に掛けられます。この時、②の空キック前にアクセルを1度だけ全開まで開けてKEEPしながら空キックを行う事が重要なコツとなります。

⑨ 停止時は必ず IG KEY は OFF です。
エンジンが点火していない状態で IG ON (通電状態) を放置してしまうと僅かな時間でも IG コイルがパンクしてしまう事がありますので十分注意してください。

Rodeo Manufacturing Inc. All Right Reserved.

注意事項

S&S SUPER -E について
一般的に このキャブは「始動前にアクセルを2～3回ひねって(開けて) 加速ポンプを動作させ燃料を送ってからセルを回してください。」とあります。冬場やしばらく掛けていない車両、またセル仕様にはこの動作がとても有効です。しかし、初心者の多くの皆さんはガソリンを送り過ぎて始動しにくい状態になってしまっているケースが多々見られます。加速ポンプは、負圧に関わらずアクセルを開けることで燃料が強制噴射される機能です。その為、今回の文頭では敢えてその説明は除きました。

慣れてくると燃料の送り具合、アイドル回転数、チョーク量、空キック回数など始動しやすいポイントとルーティーンが解ってくると思います。夏場、冬場、オーバーヒート時など、適宜、自車の掛かりやすいルーティーンは少し変わりますので微調整を加えながら必要な動作を行ってください。

軽度のカブりは、②の動作から繰り返す事で改善します。ひどい場合は速やかにスパークプラグを抜いて清掃した方が早く解決できるでしょう。

また、ミクスチャースクリュー(キャブ本体 右側の真鍮の調整ネジ) は僅かな変更で大幅にセッティング全体が変わります。通常固定のままなので都度変更する必要はありませんので触らないで下さい。

常時調整が必要なアイドル回転数、エンストとアクセルワークについて
アイドル回転数はエンジン温度で常時変動します。走行中は常にアイドル ノブを調整し適正回転数(800rpm～1200rpm)をKEEPしながら走行してください。(エンストが多い方もこれをやっていません) 初期のエンストし易い時期は1500rpm位の少し高めのセットを目安に走行してみてください。アクセルワークがラフな人もエンストを繰り返す.プラグをすぐ被せてしまう傾向が強いです。ナラシ時はエンジンの当たりがついていない (本来の状態にまだなっていない) のでアイドリング時に粘りがありませんが、小排気量車のような空ぶかしや小刻みにアクセルを吹かしていてはすぐプラグが被るし、エンストも繰り返します。HDエンジンは独特な絞るようなゆっくりしたアクセルワークが必要です。大きく重たいフライホイールはアクセルを細かく吹かしてもエンジンが全くそれに反応していません。その動作でガソリンが過剰に送り込まれていると想像しながら乗り方を習得してください。

ナラシについて
ナラシ時は、各走行レンジで回転上限制限がありますので厳守してください。
※ 詳しくは別途 "ナラシについて " のご案内を熟読してください。
ナラシ時は、回転制限の為どうしてもカブり易い場合もあります。工具類 (特にプラググレンチ)、新品のスペアプラグ 2本 (Shovel- RN12YC)、真鍮ブラシは常備携行必須です。

エンジン限界回転について
エンジン始動直後にアクセルを大きく開けすぎたり、アイドリングを上げすぎたりして無意味な高回転は絶対にしないでください。始動直後にこれをするとシリンダー内部は傷だらけになります。

任意保険とレッカーサービスの有効利用
万が一の為に、任意保険は必ず加入してください。保険付帯のレッカーサービスも有効活用できます。

増し締めの必要性
新車と言えど、ボルト、ナット類の増し締め、旧車の基本メンテナンスは正しく定期的に実施しなければなりません。メンテナンスを怠れば必ず車両のトラブルに繋がります。法定定期点検、定期整備、オイル管理などは必ず弊社、もしくはHDプロショップ(認証工場)で行い整備履歴を残してください。

参照資料
納車時に差し上げている別途資料で説明している内容は割愛していますのでそちらも熟読ください。

以上となります。

Rodeo Manufacturing Inc. All Right Reserved.