

VOLVO AMAZON FAN CLUB fan BBS 新館

おなまえ

E-mail

ホームページ

題 名

コメント

添付File

投稿パス (記事の削除用)

画像認証キー E 2 G G

あなたのクリックで掲示板が救われます！

0 users

クラッチケーブルのゴム [Name 伊賀](#) 2015/03/29(Sun) 14:50 No.227 [[レス・レス表示](#)]



1970年の122Sなのですが、クラッチハウジングのカバーが取れていて購入してつけようとしたらクラッチケーブルの取り付け部にぎくぎくした四角いゴムが付いていまして、外したら崩れそうなのです。調べてみてもパーツリストにもみあたりません。CVIのクラッチレリーズを見ると形も違うようなのですが、仕様が異なっているのでしょうか。

... **Re:** [西口 康司](#) 2015/04/01(Wed) 15:05 No.5

(後藤さんの写真の) クラッチ・ケーブルの丸いボール状の部分が(伊賀さんの写真の) クラッチ・フォークの左側の丸い穴から入ってもっと左側の狭い部分にセットされるのだと思います。外れ防止はスプリングで引っ張っています。おそらくはケーブルが伸びてしまった状態で、新しいケーブルを購入しないまま使うためにスペーサー(かいもの)として適当なものをはさんで対応しているのではないのでしょうか？新旧のケーブルの OUTER と INNER の長さの差をチェックすればいいのでは。(ただしペダ

ル側の取り付けは結構面倒かも知れません。私はまだやったことがありません。)

… **Re: 伊賀** 2015/04/03(Fri) 01:06 No.6



サービスマニュアルを見るとクラッチワイヤーにテンションがかかる方向でスプリングがついていますが、私には最初の写真のようにバネがつけられていません。これは失われているのでしょうか。

… **Re: 西口 康司** 2015/04/03(Fri) 12:08 No.7

20番のバネでしたら付いているのが正常です。677531 リターン・スプリング CVIでは10.06US\$

… **Re: 伊賀** 2015/04/03(Fri) 19:22 No.8



下を洗う前で汚くて済みません。これは下から見た写真なのですが、リターンスプリングはついていません。スプリングのボディ川はどこに付くのでしょうか。

… **Re: 西口 康司** 2015/04/03(Fri) 19:30 No.9

写真の下側にあるミッション・サポートに引っ掛けます。ミッションサポートを締め付けている2個のボルトとミッションマウントの中間くらいの斜めになっている部分の前方に小さい穴が見えます。反対側は整備書のとおりクラッチ・フォークの穴に引っ掛けます。結構バネの力は強いですよ。

… **Re: 緑熊** 2015/04/03(Fri) 19:55 No.10

今でこそ個人輸入でお安くパーツが入手できますが、昔、かの高名なY社が扱っていた時代には、ガイシャのパーツは高くて当然（他社に比べれば輸入してくれて入手できるだけでも奇跡にちかい？）でしたので、国産車からの流用が結構されてました。エンジンについては、ボルボも日産もイズズあたりも、英国車のコピーですから、みな兄弟のようなものですからね。ですから、オリジナルのパーツ以外が使われている可能性もかなり高いです。私の昔の白熊はリリースが油圧でしたが、日産のパーツで代用してました。でもどうやってリターンの力を生み出しているんでしょうかね。まさか、ゴムの蛇腹の中にリターンスプリングが仕込まれているのでしょうか。

… **Re: 伊賀** 2015/04/03(Fri) 21:47 No.11

西口様 そうですよ。おかしい事です。とりあえず対処しなくては。

緑熊様 工夫の数々がなされておまして、中には首をかしげたくくなるような対処もたくさんあります。リリースフォークにはリターンズプリングが無くてもクラッチ自体はつないだり外したりできるから、走れるって事ではないでしょうか。ちょっとうるさい音がしていますが。このせいかもしれません。

… **Re: 伊賀** 2015/04/07(Tue) 02:07 No.12

しつこくてすみません。ボディ側にはスプリングを引っかけるような穴が見当たりませんでした。どうもリターンズプリングが無くても戻るようなのでリリースフォークにスプリングが内蔵でもされているのでは無いかとさえ思っています。とりあえず工場にあったバネを引っかけて様子を見ています。他の70年モデルの方はどうなっているのでしょうか。

… **Re: 西口 康司** 2015/04/07(Tue) 13:40 No.13

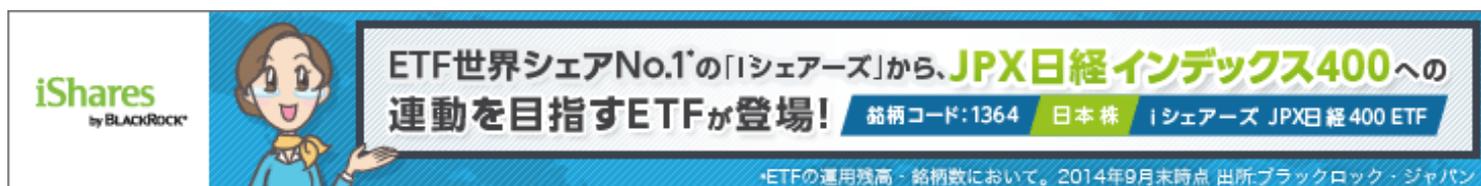
私の車の場合はミッション・サポートのクロス・メンバーに穴が開いていてそこにスプリングを引っ掛けるようになっています。ヘインズのマニュアルでは（わかりにくい写真ですが）ミッションの最後端に引っ掛けているようにも見えますね。

… **Re: 橋田 仁男** 2015/04/10(Fri) 22:37 No.14

クラッチは踏み込んで離れ、繋ぐ時にはクラッチ版のバネの力で戻ります。遊びの部分をスプリングで戻しています。遊びによってケーブルがぶらつかない為のもので。適当なスプリングで代用可能と思いますが硬いとクラッチ操作が重くなると思います。長さを測ってネットでも探せると思います

このスレを盛り上げよう！

ええやん!



iShares by BLACKROCK

ETF世界シェアNo.1の「iシェアーズ」から、JPX日経インデックス400への
連動を目指すETFが登場! 銘柄コード:1364 日本株 | iシェアーズ JPX日経400 ETF

*ETFの運用残高・銘柄数において。2014年9月末時点 出所ブラックロック・ジャパン

香川県の小林です **Name 小林** 2015/04/04(Sat) 19:30 No.231 [[レス・レス表示](#)]

西口さんデスビーの示唆参考になりましたありがとうございます 本日インジェクションの3番のカプラーが外れているのを発見しました 此のせいでいろんな事を体験しました また65アンペアのオルターのプウリーの凹凸をサンダーで削りVベルト（バンドーのA-34と35）使ってみました トルクがかかるからか溶けるように消耗します これもよくわかりません

… **Re: 後藤 HP** 2015/04/05(Sun) 10:40 No.1

こんにちは。

Vベルトがみるみる消耗するとのことですがベルトの張りの強さや掛けているベルトの角度等に問題はありますか？

… **Re:** [西口 康司](#) 2015/04/05(Sun) 15:45 No.2

オルタネーターは純正のものでしょうか？整備書によりますと、オルタはSEV（モトローラ）もBoschも最終モデルで55Wになっています。それ以前は35W。もしかしたらバレオ製のものがほかにあるのかもしれませんが。掲示板を読んでいる人は車の状態を文章でしか知りえません。文章を書いている人にとっては既にわかりきっていることについても書かれていない場合は判断が出来ない小おたが多々あります。今回の文面では私は「トルクがかかる」というところが充分に理解できませんでした。エンジンのインジェクターのカプラーの外れを発見されて、(外れていた部分を再度接続したことにより) エンジンの調子が良くなって、エンジン・パワーが以前の不調だったときよりも良くなった感じで、エンジンの) トルクが増えたようで、その)トルクがVベルトにかかることで (Vベルトが) 溶けるように消耗する。とおっしゃりたいのでしょうか？もうひとつ此の姓でせいでいろんなことを体験しました。とお書きになっていますが、「いろんなこと」は前回お書きになった問題点の解決あるいは原因に関係はしていたのでしょうか？

… **Re:** [西口 康司](#) 2015/04/05(Sun) 16:28 No.3

基本的にクランクシャフトの部分のプーリーとウォーターポンプの部分のプーリーは調整することが出来ません。ただし長期間動かしていなかった場合は固着していないかどうかをVベルトをかける前に確認する必要があると思います。(ウォーター・ポンプのプーリー) オルタネーターのプーリーに関しても同様に単独で軽く回ることを確認する必要があると思います。プーリーの凹凸をサンダーで削られたということですが、凹凸とは何が原因で出来た凹凸でしょうか？通常V溝の部分は滑らかな状態のはずです。サンダーはディスク・サンダーのことだと思いますが、何を取り付けて削ったのでしょうか。ワイヤー・カップ・ブラシのようなものなのでしょうか？VバルトはプーリーのV溝の底面に当たっているのではなくVの壁面に当たっている必要があります。片あたりしている場合はV溝の片側だけにベルトが強くあたるために目視ですぐにわかると思います。この現象が起きている場合はベルトラインが狂っています。Vベルトの張りは、ウォーターポンプの部分とオルタネーターの部分の中間部でベルトを押し付けてみて指一本分たわむくらいが良いといわれています。古い車の場合はウォーターポンプの偏芯をなるべく防止するため気持ち弱めに張るほうが良いと私は教えてもらいました。(きちんと充電できていることが前提です。) Vベルトの消耗とは別ですが、純正のオルタネーターには別の場所にカット・アウト・リレーが装備されています。このリレーの接点が焼きついてくっついたままになるとオーバーチャージが起こります。

このスレを盛り上げよう！

ええやん!

0

g+1

0

Tweet

0

B!

0

67年アマゾンワゴン Name 後藤 HP 2015/04/04(Sat) 19:37 No.232 [[レス・レス表示](#)]



今日はアマゾンワゴンオーナー木保さんとトヨタ博物館でミニオフしてきました。

珍しいワゴンを見て、助手席にも乗せて頂きありがとうございました。

きれいに仕上がったワゴン羨ましいっす (^_^;)

今後ともよろしくお願ひします。

このスレを盛り上げよう！

ええやん!

0

8+1

0

Tweet

0

Bl

0

燃料タンク Name [gen kibo](#) 2015/04/01(Wed) 17:53 No.229 [[レス・レス表示](#)]

ガソリンインジメーターが壊れ右に針がふったつきり動きません。

タンクの容量を知りたいです。

教えていただけますか。よろしくお願ひします。

... **Re:** [緑熊](#) 2015/04/01(Wed) 19:44 No.1

ヘインズのマニュアルでは、容量は45リッターとなっています。

... **Re:** [西口 康司](#) 2015/04/01(Wed) 20:04 No.2

ずっと動かしていなかった車なら、ガソリン・タンクの中にあるセンサーがさびて動かなくなっている可能性があります。(右に振り切っているというのは燃料がいっぱいに入っているということですよね。) タンク・センサー・ユニットは品番662152 30.54US\$です。(CVI価格)

... **Re:** [西口 康司](#) 2015/04/01(Wed) 20:12 No.3

計器側の問題でしたら、メーターASSYは絶版だと思います。

... **Re:** [gen kibo](#) 2015/04/02(Thu) 15:29 No.4



緑熊さんありがとうございます。市内でリッター10Kはいいほうですか？

西口さんご無沙汰しております。

メーターは常に(満タンでなくても)右に振ったきりなので、今タンク内を清掃して錆止め処理中です。

その時にセンサーユニットを確認します。

次に、MSDのデジタル6Aとイグニッションコイルに変換を考

えています。
変換するにあたって何かアドバイスいただけますか。
よろしくお願いします。

… **Re:** [西口 康司](#) 2015/04/02(Thu) 19:59 No.5

走り方にもよりますが、市内でリッター10kmは良い値だと思います。(SUツイン・キャブの場合はたいていはそこまで行かないと思います。後藤さんは高速通勤ですとリッター15kmくらいの記録をお持ちだそうです。) メーター(計器盤)を車両から外してもメーターの針が右に行ったらそのままならメーターの修理やさんに依頼する必要があると思います。(関東なら日本計器が有名ですが仕事が詰まっているみたいです。)

… **Re:** [西口 康司](#) 2015/04/02(Thu) 20:02 No.6

ポイント式のままで火花を強化するのでしたらMSDはとてもいいと思います。(私も過去に使ったことがあります。) 私の場合は電気式のタコメーターが動かなくなるのでやめました。(アダプターを使えばタコメーターは動きます。)

… **Re:** [西口 康司](#) 2015/04/02(Thu) 20:08 No.7

クレーガー・ホイールはアメリカンな感じが良く出ていると思います。少し、重くは無いですか？

このスレを盛り上げよう！

ええやん! |

右ハンドル用ダッシュパッド [Name 緑熊](#) 2015/04/01(Wed) 19:53 No.230 [[レス・レス表示](#)]

CVIのニュースレターによると、18年ぶりに右ハンドル用ダッシュパッドをついにご用意できることとなったそうです。一時出回った大洋州・NZ製とは異なり、本国メイドで261.43米ドルとのこと。大物につき送料が高そうです。

… **Re:** [西口 康司](#) 2015/04/01(Wed) 20:00 No.1

私のところにもメールが来ました。といっても私は以前Brook house で最後の1個を買っていますけれど。(もったいなくて取り付けてはいません。)

… **Re:** [後藤 HP](#) 2015/04/02(Thu) 07:04 No.2

こうして製廃品が再生産されるのには本当に頭が下がります。日本の大メーカーにも見習ってほしいです。
ダッシュパッドも替えたいけどその前に塗装なんかしないとと思いつつ年月ばかりが過ぎていきます。

このスレを盛り上げよう！

ええやん! 0  0  0  0 |

1800Eのキャブレター化 Name [小林](#) 2015/04/01(Wed) 09:48 No.228 [[レス・レス表示](#)]

香川県の小林と申します 24年ぶりの車検を試みているのですがトルク低下しています1800EをIPDのシングルウェーバーにしようと思えますデスビーはコンピューターの線を切ればそのまま使えるのでしょうか また注意点&作法などお教え願います どうぞよろしく

... Re: [西口 康司](#) 2015/04/01(Wed) 14:54 No.1

デスビーにつながっている3本の線がコンピュータに繋がっていて、コンピュータが燃料の噴射を制御していると思います。デスビーの3本の線を外せば燃料噴射の信号は出なくなると思います。(インジェクション用のデスビーをキャブレター車に使ったことがあります。)後は、各種センサー類を取っ払い、シリンダーヘッドに刺さっているインジェクターを取り外し、代わりにめくらぶたをすればいいと思います。各種センサーやインジェクターはそのままでもとりあえず問題は無いと思います。IPDのウェーバー・キットを購入すればどのように作業すればいいかはマニュアルがあると思います。

... Re: [西口 康司](#) 2015/04/01(Wed) 20:07 No.2

デスビーの3本線はコネクターで差し込まれていますから、切断しないでも抜けます。

... Re: [西口 康司](#) 2015/04/01(Wed) 20:36 No.3

少し気になるので書き込みます。24年ぶりに車検を再取得されるとのことですが、トルク低下の原因は何でしょう？整備書で確認したところP1800Eに搭載されているエンジンB20Eの最大トルクは18.0kgm/3500rpmです。2.0LのSUツイン・キャブ仕様のB20Bは17kgm/3500rpm、1.8LのSUツイン・キャブ仕様のB18Bは15.5kgm/4000rpmです。B20Eは燃料噴射にすることとカムを変更することでノーマル・エンジンの中では一番大きなトルクを得ています。(馬力もDINで120hp/6000rpmと一番大きいです。)トルクが低下している原因が燃料噴射装置(インジェクターのつまりなど)に起因しているのがはっきりしているのであればいいのですが。長い間エンジンを掛けないままにしていた車の場合燃料タンクからのラインが詰まっている可能性もありますのでそこも確認すべきだと思います。

このスレを盛り上げよう！

ええやん! 0  0  0  0 |



右ドアパネルの下の方に大きなさびがあります。ドア一枚交換しなければならぬかと思っておりましたらSCANCARに「Volvo part Body amazon door repair panel lower part right side 2 door For Volvo part [9020122] 37.5EUR」というものがありました。これを購入して溶接したらいいのでしょうか。

… Re: 後藤 2015/03/30(Mon) 12:55 No.1

多分溶接すればOKです。但しかなりアバウトの鉄板ですので現状との合わせが大変らしいです。

スキャンドカーとの取引はこの掲示板でも複数の方が痛い目にあっているのでご注意ください。

… Re: 伊賀 [HP](#) 2015/03/30(Mon) 16:24 No.2

後藤様 情報提供ありがとうございます。すぐにといいわけではありません。どこかに右ドアがあればそれを買うほうがよさそうですね。

… Re: [西口 康司](#) 2015/04/01(Wed) 15:39 No.3

現在の状態を板金やさんに見てもらい、おおよその費用を見積もってもらいたいと思います。中古のドアを購入しても塗装はやり直す必要があります。(また小さい腐食もあるかもしれません。) 錆の下に隠れた部分の状態を見もらうことで切り継ぎ溶接の費用を見積もってもらえると思います。もちろんコーコンビニ倶楽部のようなところではなく、昔ながらの職人さんのいる板金やさんのところに行く必要があります。(探せばそういった板金やさんはまだあります。)

このスレを盛り上げよう！

ええやん! |



京都七条通りを歩いてたらカフェ・アマゾンを発見
急いでたので珈琲は飲んでいません (^^;)

このスレを盛り上げよう！

プーリー再生 Name [橋田 仁男](#) 2015/03/14(Sat) 20:42 No.224 [[レス・レス表示](#)]

今、着けているWグローブプーリーと同じものがもう一つ有り、切り詰めて合わせようと思ったが、我が家の小型旋盤では大きすぎて切断作業が出来ず。壊れたプーリーを再生のため溶接してみました。ガッチリ溶接して旋盤に着けて回したところVベルト部分の振れは無かったのですが。ウォーターポンプ取り付け部の振れは半端では有りません。芯が出ていないプーリーで良く今まで動いていたかと思うと怖い思いです。

... **Re: 橋田 仁男** 2015/03/14(Sat) 20:43 No.1

再生後のプーリーです。

このスレを盛り上げよう！**プラグの焼けの状態** Name [西口 康司](#) 2015/02/27(Fri) 20:42 No.223 [[レス・レス表示](#)]

車検後キャブレターの調整がうまくいかず、四苦八苦していました。とりあえず、B20Bのノーマル・キャブに戻しジェットを少し濃い目にして、アイドルリングもやや高めにしておいて、新品のNGKの6番のイリジウム・プラグを取り付けて(今までは7番をつけていました。) 瑞穂までのショート・ドライブに出かけました。途中何度かコンビニなどでジェット位置や、アイドル・スクリーンを少しずつ戻しながらアイドルリング回転数とアクセルペダルを踏んだときの加速の感じをチェックしました。アイドルリング回転数はエンジンが熱いときは1300~1200rpm(しばらくすると1100~1000rpmになります。) 排気管からはまだ水が出るまでには決めきれしてはいません。(まだ濃いと思います。) この状態で瑞穂まで走り、修理やさんや杉並のIさんと楽しくお話し、帰りはそのままのセッティングで走りました。家に着いたときに外してみたプラグの焼けの状態が写真の様子です。左から右に1番から4番。碍子が真っ白でした。これなら7番でもいけるかと思い7番に交換しました。アイドル・アジャスト・スクリーンも30度ほど戻しました。この状態でもう少し走ってみるつもりです。

... **Re:** [西口 康司](#) 2015/02/27(Fri) 20:50 No.1



エアクリーナーを見た目重視でノーマルからK&Nに変更しているのと、エキマニを純正鋳鉄から社外のパイプエキマニに変更しているため、キャブレターが熱の影響を受けやすくなっています。おそらくそのために走行中に比べ、信号待ちのときなどにはアイドリングが安定しません。(純正が一番なのですが、他人と同じ仕様はいやなんです。お馬鹿ですね。)

... **Re:** [橋田 仁男](#) 2015/03/01(Sun) 18:48 No.2

オイルの戻りは落ち着きましたか?

このスレを盛り上げよう！

ええやん!



人気映画・ドラマ・アニメが
月額933円(税抜)で見放題
いまなら2週間! 無料トライアル

[<< Prev](#) [Next >>](#) [ページ: [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#) [10](#) [11](#) [12](#) [13](#) [14](#) [15](#) [16](#) [17](#) [18](#) [19](#) [20](#) [21](#) [22](#) [23](#) [24](#)]

[スポンサードリンク]

編集 No レスNo Pass

- [レッツPHP!](#) - edited by [@BBS](#) -