Engine Complete KIT: DOHC 4VALVE 取扱説明書

(2SMP-124)

★ 124cc (54x54)☆プライマリーキックスターター★ TAF5 速 (スーパーツーリング)☆スペシャルクラッチ (湿式)

製品番号 01-00-1905

適応搭載車両 モンキー (FI) (AB27-1900001 ~)

この度は、弊社コンプリートエンジンをお買上げ頂き有難うございます。

このエンジンは、長年に渡る製品開発、製造のノウハウを駆使し、設計、製造開発したモンキー(FI)用のエンジンコンプリートシリーズです。

軽量、高出力で充分ご満足して頂けるものと思います。

取り付け前には、キット内容をよくご確認頂き、この取扱説明書を熟読になり、ご理解の上ご使用下さいます様お願い致します。

おことわり

- 〇イラスト、写真などの記載内容が本パーツと異なる場合があります。予めご了承下さい。
- 〇この取扱説明書は、基本的な技術や知識を持った方を対象に記載しております。技能、知識の無い方や工具等が不十分な方は作業を行なわず、必ず技術的信用のある専門店へご依頼下さい。 又、シリンダーヘッドのメンテナンスは弊社にて行ないますのでメンテナンス時はご連絡下さい。

技能不足、知識不足等が整備上のトラブル、部品破損等の原因となる場合があります。

- 〇このキットは、クローズド競技専用として開発したキットです。一般公道では使用しないで下さい。一般公道で使用した場合、違反となり運転者が罰せられます。
- 〇このキットは、上記に記載している車両のみに対応しております。その他の車両には搭載出来ませんのでご了承下さい。
- 〇このエンジンキットは、オリジナルのエンジンと比較して全高(シリンダー部)が長くなっております。その為搭載車両がオリジナル状態(メーカー出荷時)では、各部干渉によりエンジン搭載が出来ません。 フレーム部品の改造が必要となります。予めご了承下さい。
- ○使用に必要なパーツは、別途ご購入して頂く必要があります。
- 〇性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で製品及び価格は予告無く変更されます。予めご了承下さい。

当製品を取り付け使用し、当製品以外の部品に不具合が発生しても当製品以外の部品の保証は、どの様な事柄でも一切負いかねます。

〇クレームについては競技専用パーツの為、一切お受け致しかねます。但し、材料及び加工に欠陥があると認められた製品に対してのみ、お買い上げ後 1 ヶ月以内を限度として、修理又は交換させて頂きます。 但し、正しい取り付けや、使用方法など守られていない場合は、この限りではありません。修理又は交換等にかかる一切の費用は対象となりません。

なお、レース等でご使用された場合はいかなる場合もクレームは一切お受け致しません。予めご了承下さい。

- 〇この取扱説明書は、当製品を破棄されるまで保管下さいます様お願い致します。
- 〇ハイパーイグニッションコイルの説明書内のノーマルのハイテンションコードの長さを参考にして、ハイテンションコードを適当な長さにカットするとありますが、このキット取り付けにはノーマルハイテンション コード長さでは短いので、搭載したエンジンに対しハイパーイグニッションコイルのハイテンションコードを取り回し、ハイテンションコードに無理な力が掛からない位置でハイテンションコードをカットし、 キット内のプラグキャップを取り付けて下さい。

☆ご使用前に必ずお読み下さい☆

- 〇取扱説明書に書かれている指示を無視した使用により事故や損害が発生した場合、弊社は賠償の責を一切負いかねます。
- 〇点検、整備を行う場合は、必ず説明書の要領に従い、正しく作業を行って下さい。
- 〇適応搭載車両の純正サービスマニュアルを必ず準備し、指示要領に従って作業を行って下さい。尚、この取扱説明書及び、純正サービスマニュアルは基本的な技能や知識を持った人を対象としております。 作業経験の無い方、工具等が不十分な方は、技術的信用のおける専門店へご依頼下さい。
- 〇当製品を使用して、当製品以外の部品に不具合が発生しても、部品の保証は一切負いかねます。ご了承下さい。
- 〇点火系部品は、他メーカー製品との組合せはご遠慮下さい。トラブルの原因になります。
- 〇当製品は、必要パーツは推奨パーツのみ対応しております。必ず推奨パーツをご使用下さい。
- ○燃料、エンジンオイル等は推奨品をご使用下さい。
- 〇アイドリングは長くても信号待ち程度の時間にとどめ、長時間のアイドリングは避けて下さい。無風状態のアイドリングはエンジン温度上昇の原因になり、エンジンオイル循環機能の低下を招く場合があります。
- 〇このエンジンは、オリジナルとは全く異なったエンジンとなります。エキゾーストマフラーは別途、専用品が必要となります。

- ■このパーツはクローズド競技用として開発した製品ですので、一般公道では使用しないで下さい。(道路運送車両法の保安基準を充たさない車両で公道を走行すると、違反となり運転者が罰せられます。)
- ■作業等を行う際は、必ず冷間時(エンジン及びマフラーが冷えている時)に行って下さい。35℃以下。(火傷の原因となります。)
- ■作業を行う際は、その作業に適した工具を用意して行って下さい。(部品の破損、ケガの原因となります。)
- ■製品及びフレームには、エッジや突起がある場合があります。作業時は、十分注意して作業を行って下さい。(ケガの原因となります。)
- ■ガスケット、パッキン類は、必ず新品部品を使用して下さい。(部品の摩耗や損傷等で、エンジントラブルの原因となります。)

♠ 警告 この表示を無視した取り扱いをすると人が死亡、重傷を負う可能性が想定される内容を示しています。

- ■技術、知識の無い方は、作業を行わないで下さい。(技術、知識不足による作業ミスで、部品破損により、事故につながる恐れがあります。)
- ■作業を行う際は、水平な場所で車両を安定させ、安全に作業を行って下さい。(作業中に車両が倒れてケガをする恐れがあります。)
- ■エンジンを回転させる場合は、必ず換気の良い場所で行って下さい。密閉した様な場所では、エンジンを始動させないで下さい。(一酸化炭素中毒になる恐れがあります。)
- ■ガソリンは非常に引火しやすい為、一切の火気を避け、燃えやすい物が周りに無い事を確認して下さい。(火災の原因となる恐れがあります。)
- ■規定トルクは必ずトルクレンチを使用し、確実に作業を行って下さい。(ボルト及びナットの破損、脱落等で事故につながる恐れがあります。)
- ■指示部品以外の部品の使用は、一切行わないで下さい。(部品破損により、事故につながる恐れがあります。)
- ■点検、整備を行った際、損傷部品が見つかれば、その部品を再使用する事は避け、損傷部品の交換を行って下さい。(そのまま使用すると、部品破損により、事故につながる恐れがあります。)
- ■走行中、異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停止させ、走行を中止して下さい。(事故につながる恐れがあります。)
- ■走行前は必ず各部を点検し、ネジ部等の緩みの有無を確認し、緩みがあれば規定トルクで増し締めを行って下さい。(部品脱落等で、事故につながる恐れがあります。)
- ■点検、整備は、サービスマニュアルの点検方法、要領を守り、正しく行って下さい。(不適切な点検整備は、事故につながる恐れがあります。)
- ■燃料は必ずハイオクタン価ガソリンを使用して下さい。(ノッキング等のトラブルで事故につながる恐れがあります。)
- ■運転者は、乗車時必ずヘルメット、保護具及び保護性の高い服を着用して下さい。(ヘルメットを正しく装着していないと、万一の事故の際、死亡又は重大な傷害に至る恐れがあります。)

~特 徴~

■ DOHC 4 バルブの採用

◇インテークバルブ、エキゾーストバルブ共に2本を備える事により、バルブカーテン面積を大きく取り 吸排気を向上させ、カムシャフトを IN 側、EZ 側 1 本づつ備える DOHC 化を採用し、ダイレクトリフターの 使用によるコンパクト、軽量化を実現しております。

カムシャフト駆動方式もセミギアトレイン方式とし、バルブタイミングが変更出来る様、アジャストタイプ のカムギアを採用しております。

2 バルブ SOHC ヘッドでは、味わえないフィーリングと高出力を体感して頂けます。

●メッキシリンダーの採用

◇アルミー体成形ボアを採用し、セラミックコンポジットメッキ処理を行なう事で高い耐摩耗性とフリクションロスの低減を可能としました。

高い気密性と耐久性も兼備えております。

●オイルジェットの採用

◇クランクケースオイルライン部からピストン裏側にオイルをジェット噴射させ、冷却を行なうオイルジェット 構造を採用しております。

●湿式多板クラッチの採用

◇ハイパワーに対応出来る様、フリクションディスク5板の多板クラッチ本体をトランスミッションメインシャフト側に取り付け、クランクシャフトの耐久性とスロットルレスポンスを向上させています。クラッチカバーには信頼性の高いカートリッジ製オイルフィルターを採用し、オイルクーラーをクラッチカバーから取り出すラインを設け、オプション設定でサーモスタットの装着が可能な構造となっております。又、エンジンブレーキ時にクラッチがスリップする事により必要以上のバックトルクを軽減し、後輪のホッピングが起こりにくくなり操縦性が向上するスリッパ―クラッチを標準装備しております。

●クロスレシオミッションの採用

◇トランスミッションをクロスレシオにする事により、シフトアップ、シフトダウン、及びコーナーリング をスムーズ且つエンジンパワーを有効に使う事が出来る様、設定しています。

●オートデコンプレッションカムの採用

◇カムシャフトにオートデコンプ装置により、一時的に圧縮を抜くことにより、高圧縮エンジンでも容易に キックスターターアームを踏み抜き易くしております。

●プライマリキックスターターの採用

◇キックスタート方式を、従来の C型エンジンからプライマリキック方式に変更しております。 プライマリキック方式にする事により、クラッチ操作を行う事により、どのギア位置でもキックスタート 操作を行えます。

●ボールベアリング内蔵セパレートプレートの採用

◇高回転でも純正フライホイールに対応出来る様、クランクシャフトをボールベアリングにて支持出来る様 ボールベアリングを内蔵したセパレートプレートを採用しております。

ジェネレーター及びフライホイールは純正ノーマル品を使用する為、コンプリートエンジンの高回転、 高いピックアップ性であっても、フライホイールの近くにジャーナルベアリングを設けることでクランク シャフトへの負担を軽減させます。

ボールベアリング内蔵セパレートプレート採用によりオーバー 10000rpm を可能とさせています。

●ビッグスロットルボディーの採用

◇コンプリートエンジンに合わせて、専用ビッグスロットルボディーと大容量インジェクターを開発しました。

ノーマルエンジンより大幅にアップする排気量に対応する為、専用ビッグスロットルボディー及び大容量 インジェクターを採用し、エンジン性能を最大限に引き出す事が出来ます。

アイドリングから高速回転までエンジン状況に合わせて最適な燃料噴射を行う事が出来ます。

A/F セッティングは専用 FI コン PLUS で行えますので、キャブレター車両のようなの煩わしさがありません。

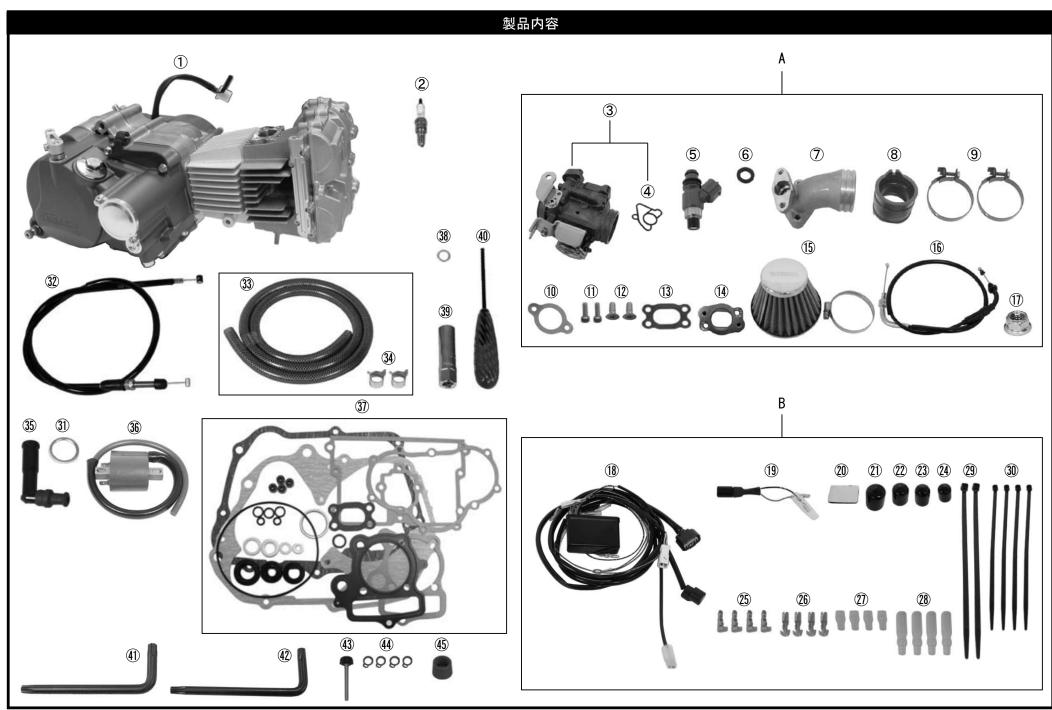
●専用 FI コン PLUS の採用

◇コンプリートエンジンに合わせて、専用 FI コン PLUS を開発しました。

大幅にアップする排気量に対応する為のビッグスロットルボディーと大容量インジェクターと組み合わせて、エンジンの性能を最大限に引き出す事が出来ます。

FIコン PLUS は 3 次元燃料マップを持っており、各種センサーからの信号を元にエンジン状況に合わせて 最適な燃料噴射を行う事が可能となり、また点火系回路も内蔵している為、点火タイミングもコンプリート エンジンの仕様に合わせて最適化されています。

マフラー違いやカム交換等などによる各仕様の基本マップの切り替えや、基本マップからの増減微調整、 及びレブリミッターの回転数設定は FI コン PLUS 本体のロータリースイッチを回すだけで簡単に設定する 事が出来、エンジン仕様変更の際も容易に調整が行えます。



番号	部 品 名	個数	リペア品番
1	エンジン COMP.	1	
2	スパークプラグ ER8EH	1	NGK-ER8EH
3	スロットルボディー	1	00-03-0300
4	スロットルボディー0リング	1	00-03-0301
5	フュ―エルインジェクター ASSY.	1	00-03-0302
6	シール	1	00-03-0303
7	インテークマニホールド	1	
8	スロットルボディーインシュレーター	1	00-03-0304
9	インシュレーターバンド	2	00-03-0305
10	インレットパイプガスケット	1	00-03-0007 (2 ケ入り)
11	ソケットキャップスクリュー 6x20	2	00-00-0721 (5 ケ入り)
12	フラットヘッドソケットスクリュー 6x15	2	00-00-0343 (5 ケ入り)
13	インレットパイプガスケット	1	00-00-2344
14	マニホールドアダプター	1	00-00-1473
15	エアフィルター 47mm	1	00-03-0398
16	スロットルケーブル 710mm	1	03-06-0017
17	フランジリナット M6	1	00-00-0091 (6 ケ入り)
18	FI コン PLUS	1	
19	サブハーネス― 2COMP.	1	00-05-0042
20	マジックテープ	1	00-00-0150
21	マスキングキャップ φ 25	1	00-00-0287
22	マスキングキャップ φ 19	1	00-00-0286
23	マスキングキャップ φ 18	1	00-00-0285
24	マスキングキャップ φ 15.5	1	00-00-0284

番号	部品名	個数	リペア品番
25	ギボシ端子(オス)	4	
26	ギボシ端子(メス)	4	 00-00-0270 (各 5 ケ入り)
27	プラグキャップ (オス)	4	00-00-0270(各39人9)
28	プラグキャップ(メス)	4	
29	インシュロックタイ 200mm	2	00-00-0269(10 ケ入り)
30	インシュロックタイ 150mm	4	00-00-0135 (10 ケ入り)
31	エキゾーストパイプガスケット	1	00-01-0064(2 ケ入り)
32	クラッチケーブル COMP. 850mm	1	00-02-0133
33	ブレードホース 8x1m	1	00-07-0070
34	ホースクランプ 13.1	2	(ホースクランプ2ケ入り)
35	スパークプラグキャップ COMP.	1	00-01-0347
36	ハイパーイグニッションコイル	1	05-02-0024
37	ガスケットセット	1	06111-D4H-T00
38	スペーサー 10.3x17x5.8	1	00-00-2572
39	プラグソケット 13mm	1	00-00-0247
40	ボールポイントドライバー 4mm	1	
41	トルクスレンチ T25	1	
42	いじり止めトルクスレンチ T20	1	
43	ツマミネジ	1	00-01-0254(2 ケ入り)
44	スナップリング 6mm	4	00-01-0255(5 ケ入り)
45	プラグキャップラバー	1	00-00-1910
	焼き付き防止剤 (5g)	1	08-02-0042

Α	スロットルセット	1SET	00-03-0440
В	FI コン PLUS セット	1SET	00-00-1051

※リペアパーツは必ずリペア品番にてご発注下さい。品番発注でない場合、受注出来ない場合もあります。予めご了承下さい。 尚、単品出荷出来ない部品もありますので、その場合はセット品番にてご注文下さいます様お願い致します。 詳しくはパーツリストをご参照下さい。

主要諸元表

種類	ガソリン・4 サイクル
総排気量	123. 7cc
シリンダー数及び配置	単気筒・横置
冷却方法	空冷
バルブ機構	DOHC・チェーン—ギア駆動
燃焼室形状	ペントルーフ形
内径 x 行程	54mmx54mm
圧縮比	12. 6:1
カムシャフト種類	インテーク 25
	エキゾースト 30D
バルブタイミング	
吸気 開	上死点前 20° (1mm リフト時)
閉	下死点後 50° (1mm リフト時)
排気 開	下死点前 60° (1mm リフト時)
閉	上死点後 20° (1mm リフト時)
潤滑方法	圧送飛沫式併用
ポンプ形式	トロコイド式
容量	0. 85L
使用燃料	ハイオクタン価ガソリン
	(リサーチ法:97 オクタン価以上)
点火方法	フルトランジスタ式バッテリー点火
スパークプラグ	NGK-ER8EH
始動方法	プライマリキック式
動力伝達	
クラッチ	湿式多板(スリッパ式)
操作方法	機械式(ラック&ピニオン)
トランスミッション	スーパーツーリング 5 速
タイプ	常時噛合・5段リターン式
ギア比	
1 速	2. 357 (33/14)
2 速	1.611 (29/18)
3 速	1. 190 (25/21)
4 速	0. 958 (23/24)
5 速	0.807 (21/26)
後輪駆動機構	
タイプ	チェーン駆動
	•

点検と調整

項目	点検時期	参照頁
スパークプラグの掃除・点検	200km 毎	P-C1
バルブクリアランスの点検	500 ~ 600km 毎	
エンジンオイルの交換	1000 ~ 2000km 毎	P-C1
オイルフィルターの交換	1500 ~ 2000km 毎	P-C2
クラッチケーブルの調整	250km 毎	P-C2
クラッチフリクションディスクの点検	1000km 毎	サービスマニュアル参照
ピストン及びピストンリングの点検	1000km 毎	サービスマニュアル参照
ピストンピンの点検	2000km 毎	サービスマニュアル参照
クランクシャフトの点検	1000km 毎	サービスマニュアル参照
シリンダーヘッド・シリンダーの点検	1000km 毎	サービスマニュアル参照
クランクケースの点検	2500km 毎	サービスマニュアル参照

※表の点検時期は、あくまでも目安であり、使用状況や状態により判断して下さい。 点検時期より早い段階での点検をお勧めします。

☆この諸元表はお客様がご購入時の仕様書類となりますので、保管下さいます様お願い致します。 補修パーツご購入の際、仕様をご確認の上キット同梱のパーツリストを参照し、ご検討下さいます様、 お願い致します。

~使用上の注意~

搭載車両の仕様について

◇このエンジンキットは、オリジナルと比較して全高(シリンダー部)が長くなっております。 これにより搭載車両がオリジナル状態(メーカー出荷時)では各部干渉によりエンジン搭載が出来ません。 フレーム部品の改造が必要となります。予めご了承下さい。

下記の変更部パーツを参照し、搭載可能であるかを確認し変更が必要な場合、仕様変更を行って下さい。

適応仕様データー表

	20円	がは (水) グ ・
フロントフォーク	ノーマルフォーク(不可)×	弊社製φ 30 正立フロントフォーク
プロフトフォーク	仕様変更	(弊社総合カタログ、WEB カタログ参照)
タイヤ	→	パワーアップに伴いインチアップ(10 インチ)を推奨
トップブリッジ /	ノーマルフォーク(不可)×	弊社製トップブリッジ&ステムキット又はフロントフォークキット
1	仕様変更	アライニングオフセット指定
	江惊发史 	(弊社総合カタログ、WEBカタログ参照)
U.Z.J. A		フロントフォーク、タイヤサイズに合わせ変更を推奨
リアフォーク 		(弊社総合カタログ、WEBカタログ参照)
オイルクーラー		発熱量アップに伴い使用を推奨
3 1 NO - 5 - 		(弊社総合カタログ、WEBカタログ参照)
ドライブ /	ノーマル(不可)×	ファイナルギア比 2.188 ~ 2.063(10 インチ時目安)
ドリブンスプロケット	仕様変更	(弊社総合カタログ、WEB カタログ参照)
オイルキャッチタンク	売し仕は必要	レースレギュレーションに合わせ取り付け
オイルキャッチダンク		(弊社総合カタログ、WEBカタログ参照)

使用燃料について

◇燃料タンクにレギュラーガソリンが残っている場合は必ずハイオクタン価ガソリンと入れ替えて下さい。

オイルクーラーについて

- ◇当製品を取り付けると出力アップに伴い、エンジン発熱量が増大します。 エンジンに長時間の負荷を与える走行には、油温を適切に保ち、高温時に発生する油膜切れ等を防止する オイルクーラーキットの装着をお薦めします。
- ●ブリ―ザーキャップを使用する場合は、必ずオイルキャッチタンクとの併用をお願い致します。 又、ブローバイガスも排気量増大に伴い多くなっております。大きい容量のオイルキャッチタンクの使用 をお勧めします。(500cc 以上)

使用回転数について

- ◇使用限界回転数は使用されるカムシャフト等で異なります。 カムシャフト比較グラフを参考にして、FIコン PLUS のレブリミットを設定し、エンジン回転計を取り付け、 必ず最大出力回転数以下でご使用下さい。
- ◇特に、空ぶかし時や1速ギア、2速ギアでの急加速時は使用限界回転数に入りやすいのでご注意下さい。 使用限界回転数以上でご使用されますと、エンジン回転が不円滑になり、エンジン寿命に悪影響を及ぼす だけでなく、最悪の場合はエンジンを壊してしまう恐れがあります。
- ●本エンジンには、管理 No. としてエンジン No. (シリアル)を打刻しております。 リペアパーツ発注時やお問い合わせ時、このエンジン No. が必要となります。



エンジン No. 打刻位置 2SMP-50***

スリッパ--クラッチについて

- ◇スリッパ―クラッチはシムの枚数の増減によりエンジンブレーキ時の滑り出しを調整出来ます。 シムを減らすほどエンジンブレーキ時にクラッチが滑り易くなりますが、車両の出力によっては加速時に クラッチが滑り出す場合がありますので、その場合はシムを追加し調整して下さい。
- ※シムの最大取り付け枚数は各2枚です。このキットには最大取り付け数の各2枚が取り付けられています。

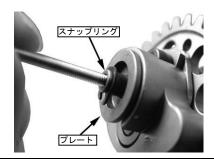
バックステップについて

◇バックステップを取り付けている車両はドライブスプロケットカバーの加工が必要になります。 使用されているバックステップの部品に合わせ加工して下さい。

●カムシャフト脱着時の重要注意点

◇カムシャフトを一旦取り外し、また取り付け作業を行う際、プレートを取り付けてあるスナップリングは 必ずキット同梱の新品のスナップリングを使用して下さい。

又、メンテナンス作業を行う場合は、必ずオーナーズマニュアルの指示に従い、作業を行って下さい。



▲ 重要:必ずオートデコンプレッションカムを使用して下さい。

◎このエンジンは高コンプレッション仕様ですので必ずオートデコンプレッションカムでご使用下さい。

デコンプレッション無しのカムを使用された場合、ギア等予測出来ないトラブルが起こる 可能性があります。

使用エンジンオイルについて

◇エンジンオイルについては、推奨エンジンオイルをご使用下さい。

推奨: ホンダ純正ウルトラ G2 又は S9 (4 サイクル二輪車用) SAE10W-30 を基準に外気温及び使用用途にて 粘度を選択。

相当品を使用する場合、次の条件を満たしている物をご使用下さい。

- ・API 分類 SF、SG 又は、SG 級以上の相当品
- JASO 規格: MA、MB
- ・SAE 規格 : 外気温に応じて適した粘度のオイルを使用して下さい。 オイル吸入要領ページの表を参照。
- 注)エンジンオイルは、推奨エンジンオイルをご使用下さい。エンジンオイルの種類によっては、添加剤等が含まれている物が存在し、その様なエンジンオイルを使用した場合、エンジンに悪影響を与えるだけではなく最悪の場合、部品破損によりエンジンを破損させる可能性があります。

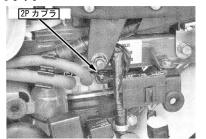
☆イラスト、写真などの記載内容が本パーツと異なる場合があります。予めご了承下さい。

- ☆作業を行なう前に、必ず搭載する車両のサービスマニュアル及び必要な工具を用意します。
- ☆使用に必要なオプションパーツを用意します。別紙参照
- ☆この取り付け要領は、当エンジンが搭載出来る車両を前提にしております。予めご了承下さい。

●エンジンの取り外し

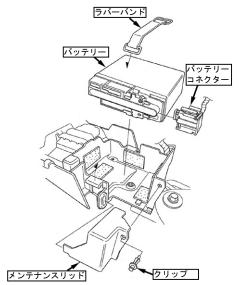
★サービスマニュアルを参照し、エンジン及び スロットルボディーを取り外します。

〇サイドカバーを外し、メインスイッチを OFF にし、 フュ—エルポンプユニット 2P カプラの接続を 外します。

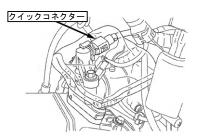


〇メインスイッチを ON にし、キックで 5 回以上 クランキングし、フューエルホース内の燃圧を 抜きます。

〇メインスイッチを OFF にします。 〇バッテリーコネクターを外します。

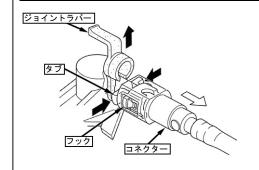


〇フュ―エルホースを取り外す際に、異物がホース 内部に入らない様コネクター周りをエアブローし、 コネクターの周りをウエス等でカバーします。

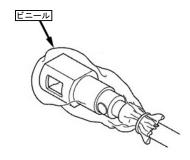


〇クイックコネクターを保持し、リテーナーのタブを 押しリテーナーのフックをコネクターの穴から 外し、クイックコネクターを引き抜き取り外します。 ※取り外しは手で行い、工具等は使用しないで下さい。 ※フューエルホース内のガソリンを適当な受け皿で 受けて下さい。

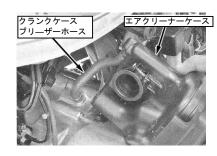
▲ 注意:ホース、クイックコネクター、インジェクター ジョイントを損傷させない事。



混入を防ぐ為、コネクターをビニール等で被う様に します。



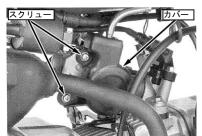
〇エアクリーナーケースを取り外します。

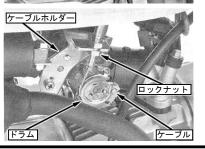




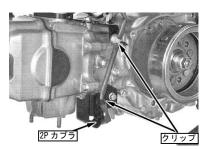


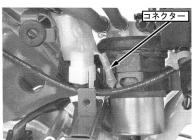
〇スロットルドラムカバーを外し、スロットル ケーブルを取り外します。

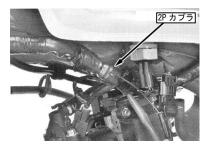




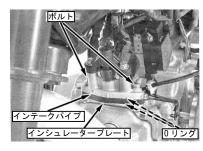
○油温センサー、ニュートラルスイッチのコネクター、 〇 L. クランクケースカバーのボルトを外し、 02 センサーのカプラの接続を外します。



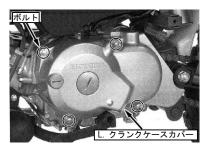


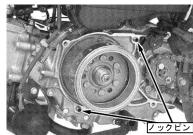


〇インテークパイプの2本のボルトを外し、 スロットルボディーを取り外します。

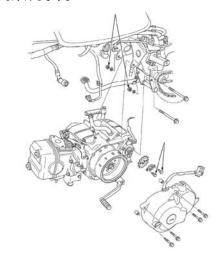


取り外します。

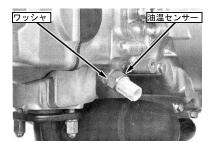




○マフラー、ドライブスプロケット、クラッチケーブル、 マウントボルトを外し、フレームからエンジンを 取り外します。

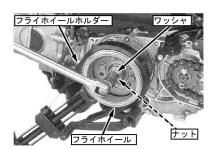


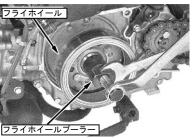
○取り外したエンジンから油温センサーを取り外します。 L. クランクケースカバーを取り外し、ノックピンを | ※エンジンオイルが流出するので、ウエス等でセンサー 周りを被います。



●フライホイールの取り外し

〇取り外したエンジンから専用工具を使用して、 フライホイールを取り外します。





〇フライホイールのテーパー面、クランクシャフト との当たり面損傷が無いかを確認します。

損傷がある場合、新品のフライホイールを使用 する必要があります。

純正品番:31110-GFL-J41

(フライホイール COMP.)

●エンジンの取り付け

〇サービスマニュアルを参照し、キットのエンジン をフレームに搭載します。

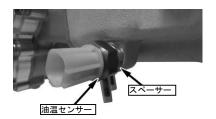
> ▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 トルク:29N・m(3.0kgf・m)

▲ 警告:必ずサービスマニュアルの指示に従う事。



○シリンダーのタップ部にキット同梱のスペーサー 10.3x17x5.8、油温センサーを取り付け規定トルクまで締め付けます。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 油温センサー トルク:14.5N・m(1.5kgf・m)



●フライホイールの取り付け

○エンジンのクランクシャフトにキット内の ウッドラフキーを確実に取り付けます。

▲ 注意: クランクシャフトを傷つけない様注意し、作業を行う事。



○クランクシャフトテーパー面及びフライホイール テーパー面に異物が無い様、きれいに拭き取ります。○フライホイールの溝をウッドラフキーに合わせ、 クランクシャフトに取り付けます。



〇キット内のフランジナットを取り付け、フランジ ナットネジ部に少量のネジロック剤を塗布し、専用 工具を使用してフランジナットを規定トルクまで 締め付けます。

∴推奨ネジロック剤:LOCTTE243

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 フランジナット トルク: 75N・m (7.6kgf・m)



●クラッチケーブルの取り付け

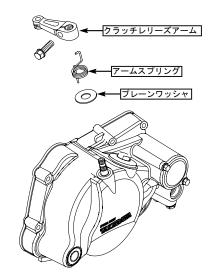
○クラッチレバーにクラッチケーブルを取り付け、 ケーブルに無理が掛からないようにクラッチケーブル レシーバーまで取り回します。



○クラッチケーブルのアジャスター部をケーブル レシーバーに取り付けクラッチレリーズアーム割り 締め部の切り欠きが、後方に向くようにケーブル エンドをアームに取り付けます。



○クラッチレリーズピニオンを時計回りに止まる 位置まで回転させレリーズピニオンにプレーン ワッシャを入れます。



- ○クラッチレリーズアームにレリーズアーム スプリングをセットしインナーケーブルを 引っ張った状態でレリーズピニオンに差し込み、 アームスプリングを R. クランクケースカバーに 差し込みます。
- 〇レリーズアームにフランジボルトを取り付け、 アームを押し込んだ状態でボルトを規定トルクで 締め付けます。

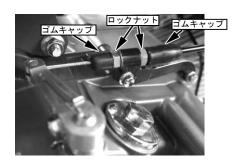
♪ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ボルト

トルク:10N・m (1.0kgf・m)



〇クラッチケーブルのアジャスト部でクラッチの 遊びを調整し、ロックナットを規定トルクで締め 付けて、ゴムキャップをそれぞれ被せます。

> ▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ロックナット トルク: 10N・m(1.0kgf・m)



クラッチの遊び : クラッチレバー先端で 10 ~ 20mm



●点検

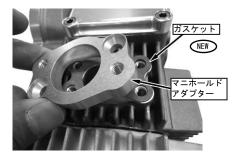
〇エンジン停止状態でトランスミッションを1速に シフトし、クラッチレバーを握った状態で車両を 動かせた際、リアホイールが回転し、クラッチ レバーを放した状態でリアホイールが回転しない 事を確認して下さい。

●スロットルボディーの取り付け

〇スロットルケーブルをフレームに通します。

- ○スロットルケーブルをロアスロットルハウジングに 通し、スロットルパイプにインナーケーブルを接続 します。スロットルハウジングをハンドルに取り 付けます。
- ※スロットルパイプ摺動部及びケーブルエンド部、 パイプのケーブル巻き取り部にグリスを塗布して 下さい。
- ○シリンダーヘッド、インレットパイプガスケット、 マニホールドアダプターをフラットヘッドソケット スクリュー 6x15 を用いて取り付け、規定トルクで 締め付けます。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 フラットヘッドソケットスクリュートルク:10N・m(1.0kgf・m)





○マニホールドアダプターとインテークマニホールド の間にインレットパイプガスケットを挟み、ソケット キャップスクリュー 6x20 を用いて取り付け、規定 トルクで締め付けます。

> ▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ソケットキャップスクリュー トルク:10N・m(1.0kgf・m)



〇純正インジェクタージョイントの突起部分を、 ニッパー等で切除します。

▲ 注意:切除の際に、切粉などが燃料ラインに入らない 様に十分注意する事。



○当製品付属のインジェクターにシールリングを取り付けます。



〇インジェクター上部の 0 リング部と、先ほど取り 付けたシールリングの 2 箇所にエンジンオイルを 薄く塗布します。



〇先ほど加工したインジェクタージョイントに、 インジェクターを取り付けます。

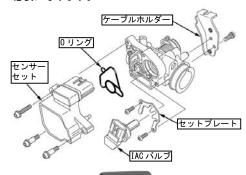
車両のインテークマニホールドに、インジェクター/ インジェクタージョイントを取り付け、純正ボルト 2本を規定トルクで締め付けます。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。純正ボルトトルク: 12N・m(1.2kgf・m)



〇ノーマルスロットルボディーよりセンサーセット、 アイドルエアコントロールバルブセット、スロットル ケーブルカバー、ワイヤーステーを取り外します。

※センサーセットの取り外しにはトルクスレンチ T25、アイドルエアコントロールバルブセットの 取り外しには、いじり止めトルクスレンチ T20 が 必要になります。





- ○取り外したセンサーセット、アイドルエアコント ロールバルブセット、ワイヤーステーをキット 付属のスロットルボディーに取り付けます。
- ※スロットル開度センサーのクリップとスロットル バルブの突起を合わせながらセンサーセットを スロットルボディーに取り付けて下さい。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 トルクスレンチ T25 トルク: 3.4N・m(0.35kgf・m) トルクスレンチ T20 トルク: 2.1N・m(0.21kgf・m)



〇スロットルケーブルカバーを取り付ける場合は一部 加工が必要になりますので画像を確認して下さい。



- ○マニホールドにキット付属のインシュレーター、 バンドを取り付けます。
- ※インシュレーターの THROT BODY 文字側をスロットル ボディーに、HEAD 文字側をマニホールド側に回り 止めの突起とバンドの穴を合わせて取り付けます。



※バンドのボルトの取り付け角度は写真を参考にして 取り付けて下さい。

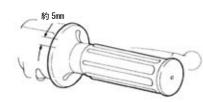


〇スロットルボディーをインシュレーターに指し込み、 両方のバンドを締め付け仮止めします。



- 〇センサーセットに車体ハーネス側のカプラーを差し 込みます。
- Oインジェクタージョイントにフューエルラインを 差し込みます。
- 〇キット内のスロットルケーブルを取り付けスロットルグリップ部で 5mm 程度の遊びが出来るように スロットルケーブルのアジャスターを調整します。
- ※スロットルを変更する場合は、使用するスロットル の指示に従って調整して下さい。





※スロットルを数回スナップさせ引っかかりや スロットルバルブの全開状態を確認します。 ステアリングを左右いっぱいに切った状態でも スロットルに遊びがある事を確認して下さい。 〇スロットルケーブルとセンサーが干渉しない角度 に合わせ両方のインシュレータバンドを締め付け ます。



○純正エアクリーナーボックスが固定されていた ステーの裏側に、キット付属のフランジリナット M6を取り付け、イグニッションコイルステーを 純正のマウントボルトで固定します。

> ▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 純正マウントボルト トルク: 10N・m(1,0kgf・m)



〇スロットルボディーにキット内のエアフィルターを 取り付け、バンドを締め付け固定します。



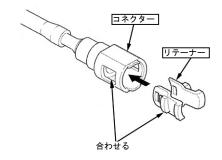
〇油温センサーのコネクターを接続します。



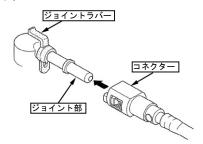
- ○ブリ―ザーホースをエアフィルターのユニオンに 接続します。
- ☆ブローバイガスを還元する為、エンジンオイル等でフィルターが目詰まりしやすく、又、スロットルボディー内にスラッジが詰まりやすくなる為、オイルキャッチタンクの使用を推奨します。 (弊社総合カタログ、WEBカタログ参照)

●フュ—エルコネクターの接続

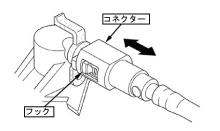
〇新品のリテーナーのフックをジョイント部の穴に 合わせ取り付けます。



〇インジェクタージョイント部にコネクターが 「カチッ」と音が出るまでコネクターを差し込み ます。



○リテーナーのフックがコネクターの穴に入っている 事を確認します。

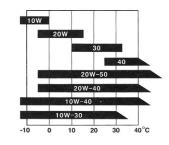


●エンジンオイル

○オイル吸入口のキャップを取り外し、エンジンオイル を 850cc 注入します。



○エンジンオイルの粘度は、図を参考に使用する地域、 外気温に適した粘度のオイルを使用して下さい。



〇オイル吸入口のキャップを取り付けます。

〇オプションのキックスターターアームを取り付け ます。

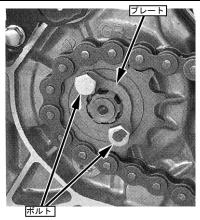
▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。



●ドライブチェーン取り付け

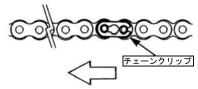
〇ドライブスプロケットを取り付けます。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ドライブスプロケット トルク: 12N・m(1, 2kgf・m)



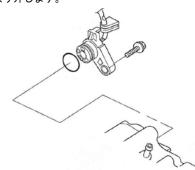
○純正サービスマニュアル又は、使用するリアフォーク の取り扱い説明書に従いドライブチェーンを取り 付けます。

▲ 注意:必ずサービスマニュアルの指示に従う事。



チェーン進行方向

〇取り外したエンジンからニュートラルスイッチを 取り外します。

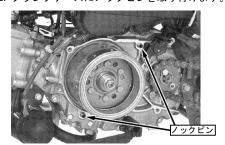


Oニュートラルスイッチを L. クランクケースに 取り付け、フランジボルト 6x20 を規定トルク まで締め付けます。

↑ 注意:必ず規定トルクを守る事。 フランジボルト トルク: 10N・m (1.0kgf・m)



OL. クランクケースにノックピンを取り付けます。



OL. クランクケースカバーをフランジボルト 4 本 を用いて取り付け規定トルクまで締め付けます。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 フランジボルト トルク: 10N・m (1.0kgf・m)



〇二ュートラルスイッチのカプラを接続します。 〇使用するチェンジペダルを取り付けます。

↑ 注意:必ず規定トルクを守る事。

●マフラーの取り付け

〇エキゾーストポート部に、キット同梱のエキゾースト | 〇フュ—エルリザーブセンサーのコネクターを取り パイプガスケットを取り付けます。



○使用するエキゾーストマフラーの取り付け指示に 従いエキゾーストマフラーを取り付けます。

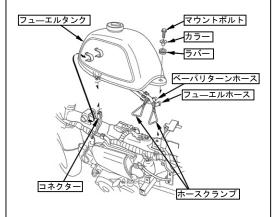
- ※FI モンキー用のエキゾーストマフラーは使用出来 ません。別途 DOHC 専用マフラーが必要となります。 (弊社総合カタログ、WEBカタログ参照)
- 〇キット内のプラグキャップをハイテンションコードに 取り付けます。

●フューエルタンクの取り外し

外します。

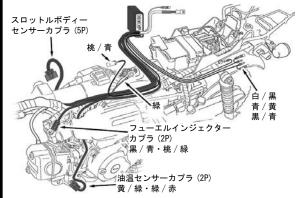


〇フュ—エルホースの接続を外し、マウントボルトを 取り外し、フューエルタンクを取り外します。

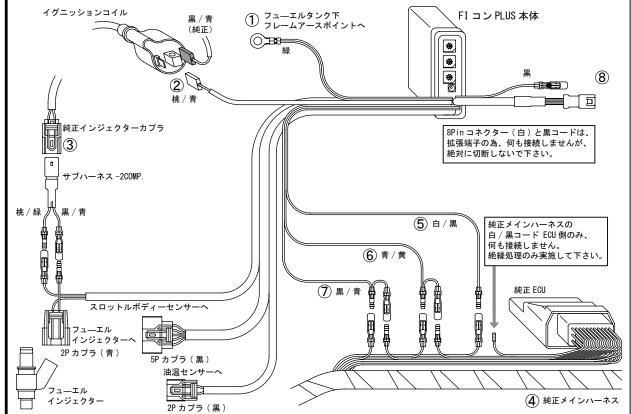


● FI コントローラー取り付け

○ FI コン PLUS の配線作業を行います。まずは図を参照しながら各ハーネスを車両に這わせます。



○図中番号の順に、注釈を確認しながら作業を行なって下さい。



①フレームアース

フューエルタンク下側にある、純正ハーネスのアース端子がフレームの1箇所に集合して接続されている部分に、FIコンPLUSのリングターミナル(緑コード)を共締めします。

②イグニッションコイル

純正の黒/青コードは接続したまま、純正の桃/青コードをFI コンPLUS の桃/青コードに差し替えます。

(取り外した純正の桃/青ハーネスには何も接続しません。)

③純正インジェクタカプラ

FI コン PLUS 本体のフューエルインジェクタへ接続する 2P カプラ部分のギボシ端子に、キット付属のサブハーネス -2COMP. を接続し、サブハーネスのカプラを純正のインジェクタカプラに接続します。

4)純正メインハーネス

シート下部にて、純正ハーネスから純正 ECU へ分岐している配線束がありますが、 ギボシ端子を取り付け出来る様に、配線を束ねているビニールテープ等を切り開いて 取り除きます。

⑤白/黒コード

純正ハーネスの白/黒コードを切断し、メインハーネス側のみメスギボシ端子を取り付け、FIコンPLUSの白/黒コードと接続します。

★重要★

純正 ECU 側には何も接続しません。ビニールテープを巻くなどしてショート等しない様に絶縁しておきます。

⑥青/黄コード

純正ハーネスの青 / 黄コードを切断し、純正 ECU 側にオスギボシ端子、メインハーネス側にメスギボシ端子を取り付け、FI コン PLUS の青 / 黄コードのギボシ端子をそれぞれ接続します。

⑦黒/青コード

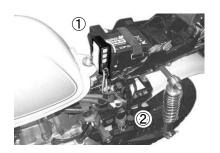
純正ハーネスの黒/青コードを切断し、純正 ECU 側にオスギボシ端子、メインハーネス側にメスギボシ端子を取り付け、FI コン PLUS の黒/青コードのギボシ端子をそれぞれ接続します。

⑧ 8Pin コネクタ(白)・黒コード

8Pin コネクタ(白)と黒コードは拡張端子の為、現在は何も接続しませんが、絶対に切断しないで下さい。

- ◎フューエルインジェクタ・スロットルボディセンサー・油温センサーに各カプラを、 それぞれ確実に接続します。
- ◎フューエルタンクを取り付け、フューエルリザーブセンサーのコネクターを取り付けます。

- ○配線を接続し終わりましたら間違いがないか確認 し、問題なければバッテリーコネクターを接続 します。
- ↑ 注意:フューエルタンクへの配管を接続するまでは、 絶対にキーを ON にしないで下さい。 ガソリンがフューエルポンプから噴出する 恐れがあります。
- FI コン PLUS 本体は、写真内①の様にバッテリー 前部にキット付属のマジックテープで固定するか、 写真内②の左サイドカバー内に、タイラップで 固定して下さい。
- ↑ 注意:固定する際はなるべく雨等の水が掛かり にくい場所を選び、また水等がスイッチ内に 浸入しにくい様に、FIコン PLUS 本体の ロータリースイッチが上(天)を向かない様 に固定して下さい。



- 〇弊社製バッテリーケースキットを併用される場合、 車両左側に移設されたバッテリーケース前部や フューエルタンクとフレームの隙間等に設置して 下さい。
- ▲ 注意: FI コン PLUS の配線等が、チェーンやドライブ スプロケットに巻き込まれたりしない様に、 配線を適切に取り回して固定して下さい。



○タイラップで適宜配線を固定し、フューエルタンク とシートを元诵り組み付けます。

■動作確認

- 1. 配線に問題がないか、一度イグニッションキーを ON にします。
 - キーを ON と同時に、下記動作が行われているか 確認して下さい。
 - ・エンジンチェックランプが1秒程度点灯して消える。
 - フューエルポンプが2~3秒程度作動する。

↑ 注意:キーを ON にするだけで、エンジン<u>始動はしない</u> で下さい。

2. 上記の通り作動している場合は、次の項目 [初期 設定]に進んで下さい。

上記の通り動作しない場合は、下記項目に従い点検 を行って下さい。

問題が解決しなければエンジンは始動しません。

- ・キー ON で FI コン PI US 本体の雷源 I FD (緑色) が 点灯しない場合
- →バッテリーコネクターの接続を確認する。
- →バッテリー電圧が正常か確認する。
- →ヒューズが切れていないか確認する。
- ・エンジンチェックランプが点滅し続ける場合 →油温センサーカプラが抜けていないか確認する。
- ・エンジンチェックランプが2回点滅する場合
- 2回点滅します。

バッテリーの状態を点検し、必要に応じて充電 若しくは交換して下さい。

- ・エンジンチェックランプが点灯しない場合
- →白/黒の配線が、切断したメインハーネス側に 正しく接続されているか確認する。
- →エンジンチェックランプが球切れしていないか 確認する。
- ・フューエルポンプが動作しない場合
- →燃料圧力を抜いた際に、フューエルポンプの 2P カプラが外れたままになっていないか確認 する。
- →サブハーネス -2COMP. のコネクタ内端子が折れ 曲がっていないか確認する。

■初期設定

(スロットルポジションセンサーの学習)

- ・車両に取り付けた初回や、スロットルの全閉位置 を調整した場合等は、スロットルポジション センサーの全閉・全開位置を内部メモリに学習 する作業が必要になります。
- 下記手順に従って作業を行って下さい。
- 1. キーが OFF になっている事を確認し、油温センサー カプラをセンサーから外し、何も接続しない状態 にします。
- 2. キーを ON にします。
- 3. エンジンチェックランプが点滅し続ける事を確認 して下さい。

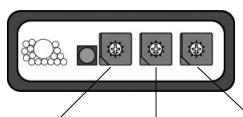
(約0.25 秒点灯 約0.75 秒消灯の繰り返し)

- ▲ 注意:弊社製スーパーマルチ DN メーターの警告灯を FIチェックランプとしてお使いになる場合、 メーターの仕様上ランプが点滅も点灯も しない場合があります。 そのような場合は、純正チェックランプを 接続する等してご確認下さい。
- 4. スロットルをゆっくりと全開にし、全開のまま 1 秒程度保持し、ゆっくりと全閉に戻します。
- 5. 油温センサーカプラをセンサーに接続します。
- →バッテリーの電圧が低い場合(約11V以下)は、 6. エンジンチェックランプの点滅が止まり、消灯 する事を確認して下さい。
 - 7. キーを一度 OFF にします。
 - 8. 以上の作業でスロットルポジションセンサーの 全閉・全開位置を学習します。
 - !ポイント! 学習した内容はバッテリーの接続を 外しても消えませんので、作業は 基本的に初回のみですが、何らかの 要因により FI コン PLUS の作動が 不安定に陥った場合、上記学習作業を 再度行う事でトラブルが解消される 場合があります。

■ロータリースイッチの設定

・FIコン PLUS はロータリースイッチを 3 個搭載しており、それぞれリミッター回転数・マップの種類・マップの補正値を設定する事が出来ます。

下記表を参照し、ご使用になるエンジン仕様に合わせて設定を行って下さい。



	SW1	SW2	SW3
設定	リミッター回転数の選択	マップの選択	燃料マップの補正量
0	7000	_	-10%
1	8000	D124S	-8%
2	9000	D124B	-6%
3	10000	D125S	-4%
4	10500	D125B	-2%
5	11000	D138S	0 (基準)
6	11500	D138B	+2%
7	12000		+4%
8	12500	E124S	+6%
9	13000	E124B	+8%
Α	13500	E125S	+10%
В	14000	E125B	+12%
С	14500	E138S	+14%
D	15000	E138B	+16%
Е	15500	_	+18%
F	16000	_	+20%

マップの種類ー適応エンジン仕様

●エンジン仕様 :DOHC 124cc

●エアクリーナー:パワーフィルター

マップの種類	排気量	カムシャフト	マフラー
E124S	124cc	25/20	サイレント・コーンオーバル
E124B	124cc	25/20	ボンバー
E125S	125cc	25/20	サイレント・コーンオーバル
E125B	125cc	25/20	ボンバー
E138S	138cc	25/25	サイレント・コーンオーバル
E138B	138cc	25/25	ボンバー

※注意 1: 12500rpm 以上の設定は、弊社エンジンの 許容回転数を超える為、ご自身の責任に 於いてご使用下さい。

> オーバーレブによるトラブルは、一切 クレームの対象となりませんのでご注意 下さい。

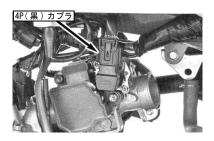
又、SW1を8~Fの設定にして1度でも 電源をONにすると、内部メモリに使用 履歴として記録され、消去出来ません。

- ※注意 2: マップの内容が [-] となっている物を 選択した場合、燃料噴射データが入って おりませんので、エンジンは始動しません。
- ※注意 3: マップ補正量は、全域に反映されます。特に減量側(マイナス側)の設定は、エンジン仕様によってはトラブルの原因となりかねませんので、A/F 計を取り付けた上で、慎重にご使用下さい。減量側の設定は、エンジンセッティングに関する知識の無い方は使用しないようにして下さい。

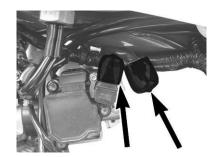
又、エンジン回転中にマップ補正量を 変更しても、エンジンを一旦停止し 再始動するまで反映されません。

■ IAC バルブについて

1. IAC バルブの 4P カプラが正しく接続されている事を確認し、キーを ON にすると、数秒間 IAC バルブの作動音がします。



2. 作動音がしなくなったら、キーを OFF にし、IAC バルブの 4P(黒) カプラの接続を外し、IAC バルブ のカプラ部にキャップ ϕ 15.5、ハーネス側のカプラ にキャップ ϕ 19 を被せて、カプラ開口部を塞いで おきます。



※注意: FI コン PLUS 使用時は、IAC バルブを 使用しませんが、何らかの理由により 動作不調になった場合や、スロットル ボディーを交換した場合等には、再度 接続する必要がありますので、ハーネス は切除しないで下さい。

※注意:FI コン PLUS は、純正の IAC バルブを 利用せずアイドリング回転数を制御します ので、IAC バルブのカプラは外したまま で使用します。

> FI コン PLUS 使用時に、IAC バルブを 動作させるとアイドリングが不安定に なったり、低くなりすぎたりします。

●エンジン始動

- 〇イグニッションキーが OFF になっている事を確認 します。
- 〇しばらくキックをし、エンジン各部にエンジン オイルを行きわたらせます。
- 〇スパークプラグを取り付けます。 プラグのネジ部に少量の焼き付き防止剤を塗布し、 締め付けます。

▲注意:必ず規定トルクを守る事。 スパークプラグ トルク:8~10N・m(0.8~1.0kgf・m)



〇ノーマルのイグニッションコイルをキットに同梱 しているハイパーイグニッションコイルに交換 します。

(ハイパーイグニッションコイルの取説参照) ハイテンションコードを取り回しを決めた寸法で 切断します。

〇プラグキャップラバーをキット付属品に交換します。



○プラグキャップをスパークプラグに取り付けます。 ○エンジンに付着した汚れをよく拭き取ります。

■始動確認

- | 1. ここではまず、設定を SW1…0/ SW2…お使いの | エンジン仕様にあわせた設定 / SW3…5 と設定します。
- 2. キーを ON にし、フューエルポンプの作動音が 止まればキーを OFF にする作業を数回繰り返します。 (フューエルラインのガソリンが抜けている為、 ガソリンを送り込みます。)
- 3. キーを ON にしエンジンを始動します。

※注意:始動時は、スロットルを全閉~微開にて行って下さい。 スロットルを開けながらキックしても、エンジンは始動しません。

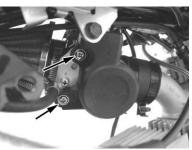
- 4. エンジンが始動したら、エンジン油温が約 70℃ 以上になるまでしっかりと暖機します。
- 5. アイドリング回転数を確認します。 規定アイドリング回転数:2050rpm ± 100rpm アイドリング回転数が規定から外れている場合は、 アイドリング調整の項目を参照し、調整を行って 下さい。

▲ 警告:必ず換気の良い場所で行う事。

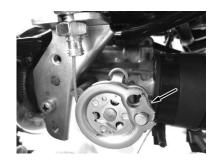
※注意:エンジン冷間時はアイドリング回転数を 高く保つ制御を行なっています。 回転数の確認は、エンジンが十分に温まった 後に行って下さい。

■アイドリング調整

1. スロットルボディ右側(マフラー側)のスクリュー 2 本を取り外し、カバーを取り外します。



スロットルボディのストッパースクリュー(白色ペイントで固定されているスクリューとナット)を固定しているナットを緩め、スクリューを 1/8 回転程度ずつ回転させ、ナットを締め付けます。スクリューを締め込む方向に回転させるとアイドリング回転数は上がり、スクリューを緩める方向に回転させるとアイドリング回転数は下がります。



- ▲ 注意:マフラーやエンジン等で火傷をする恐れが ありますので、作業は冷間時に行う事。
- 3. スロットルポジションセンサーの学習作業を再度行います。

※注意:スロットルの全閉位置が変わった場合は、 必ず毎回スロットルポジションセンサーの 学習作業を行って下さい。 4. エンジンを始動しアイドリング回転数を確認します。

規定アイドリング回転数になるまで、上記2~4 の作業を繰り返して調整を行って下さい。

※注意:ストッパースクリューを締め込み過ぎて も、逆にアイドリングは安定しなくなり ます。

※注意:走行後等にアイドリング回転数が高めになってしまう場合は、アイドリング調整を行った時のエンジン暖機が不十分だった事が原因として考えられます。スクリューを緩める方向に回転させて、再度スロットルポジションセンサーの学習を行い、アイドリング回転数の確認を行って下さい。

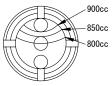
● FI コン PLUS トラブルシューティング ●

FIコン PLUS 取り付け後、不具合をお感じになられましたら、まずは下記表から、該当する症状に応じた項目を点検して下さい。

不具合症状	点検箇所
	↓
	対処方法
エンジンが始動しない	エンジンの組み付け自体に問題はありませんか?
	↓
	エンジンが正しく組み付けられているか、バルブタイミングや
	タペットクリアランスに問題が無いか確認して下さい。
	キー ON 時に、FI コン PLUS 本体の緑 LED が点灯し、エンジン
	チェックランプが1秒程度点灯した後、消灯していますか?
	↓
	■動作確認 の項目に従い、配線を点検して下さい。
	エンジン組み付け後、初めての始動ですか?
	↓
	フューエルインジェクタを脱着している為、フューエルライン内
	にエアが残っている場合があります。
	その為、初回始動時はエンジンが始動しにくい場合があります。
	しばらくキックしてもエンジンが始動しない。
	↓
	一度キーを OFF にし、再度キーを ON にしてから、始動してみて
	下さい。
	スロットルを開けながら始動していませんか?
	↓
	FIコン PLUS はクランキング時に発生する吸気負圧を制御に利用
	していますので、スロットルを開けながら始動しても、エンジン
	は始動しません。
	必ず全閉~微開にて始動を行って下さい。
アイドリングが持続せず、ストールす	
	ましたか?
	↓
	初期設定を再度実施してみて下さい。
	アイドリング調整を行った場合も、毎回必ず実施して下さい。
	マップ選択スイッチや、マップ補正スイッチが適正な
	セッティングになっていますか?
	1
	5番が基準となっていますので、ご注意下さい。
	IAC バルブの接続を、正しく外していますか?
	します。
	しょう。 必ず、キーを ON にし作動音がしなくなった位置でカプラの接続を
	外し、外したままでご使用下さい。

スロットルを開けても回転が上がらない	初期設定(スロットルポジションセンサーの学習)を実施され
/	ましたか?
アイドリングするが、スロットルを	↓
開けるとストールする	初期設定を再度実施してみて下さい。
	アイドリング調整を行った場合も、毎回必ず実施して下さい。
	リミッタ一回転数の設定スイッチは問題ありませんか?
	↓
	SW1 のリミッター回転数の選択次第では、7000rpm からリミッター
	がかかります。
	選択されている設定に問題がないか確認して下さい。
エンジンチェックランプが点滅し続ける	FIコン PLUS 本体内部に異常が起きている可能性があります。
エンジンチェックランプが点灯し続ける	速やかに使用を中止し、チェックランプの点灯・点滅パターン
	及び、どのような時に点灯・点滅しだしたかをお手元にお控え
	頂いた上で、弊社までお問合せ下さい。
エンジンチェックランプが、7回・8回・	FI コン PLUS 本体では、このような純正 ECU のような故障表示
9回点滅といった故障コードを表示する。	パターンを出力しないようになっています。
/	メインハーネスの白/黒コードを切断した後、ECU 側のコードも
エンジンチェックランプが、不規則な	接続されている可能性があります。⑤白/黒コードの接続部分を
点滅をする。	再点検し、純正 ECU 側のコードには何も接続されていない事を
	確認して下さい。

○調整が終わりましたら、一旦エンジンを止めます。 数分待ち車両を水平/垂直に保ち、R. クランク ケースのオイルポットゲージでオイルレベル量を 確認します。





- オイルポットゲージ
- ∴もしオイルが少なければ、オイル注入口より注入 します。(オイルは同じ物を使用して下さい。)
- ∴多い時は、規定量までオイルを抜きます。
- 〇再度エンジンを始動させ、異音など異常が無いか を確認します。

▲ 警告:必ず安全な場所で作業を行う事。

○調整が終われば30kmから50km程度慣らし運転を し、バルブクリアランスを点検します。

IN: 0. 08mm

EX:0.08mm

↑ 注意:必ず冷間時に行う事。

- 50km から 100km 位まで再度慣らし運転を行い ます。
- ○慣らし運転終了後、異音やブローバイガスなど 異常が無いかを確認します。
- (異常がある場合は、エンジンを分解し、各部を 点検する。)
- ∴必ずオーナーズマニュアルを別途購入し、参照 して点検作業を行って下さい。

▲ 注意:再使用出来ないパーツは再使用しない事。 ▲ 警告:技術・知識の無い方は作業を行わないで 下さい。

◎クラッチオプションパーツについて (サーモユニット取り付け)

サーモスタットホールキャップを取り外し、サーモ ユニットを取り付けます。

※サーモユニット取扱説明書をご確認下さい。 ※サーモユニット単体での使用は出来ません。

(オイルクーラー取り付け)

- ●サーモユニットを取り付ける場合
- 1. サーモユニットを取り付けます。
- | 2. オイルプラグボルト2本を取り外し、使用する ホースの種類に適合するアダプターを取り付け、 ホースを接続します。
- ※サーモユニット取扱説明書をご確認下さい。
- ※オイルクーラーキット取扱説明書及び、アダプター 取扱説明書をご確認下さい。







ラバーホース スリムラインホース

アレグリホース

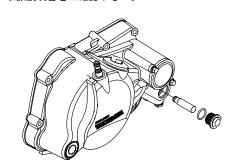
▲ 注意: クラッチカバーにオイルホースを 接続しない場合、サーモユニット 又は、オイルホールプラグを絶対 に取り付けないで下さい。 オイル通路が遮断され、エンジン が破損する可能性があります。

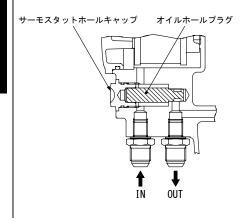
●サーモユニットを取り付けない場合

- 1. サーモスタットホールキャップを取り外し、 オプションのオイルホールプラグをオイルホールに 差し込みます。
- 2. サーモスタットホールキャップの 0 リングに エンジンオイルを塗布し、ホールキャップを規定 トルクで締め付けます。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ホールキャップ トルク: 13N・m (1.3kgf・m)

- 3. オイルプラグボルト2本を取り外し、使用する ホースの種類に適合するアダプターを取り付け、 ホースを接続します。
- ※オイルクーラーキット取扱説明書及び、アダプター 取扱説明書をご確認下さい。





オイルクーラーを取り付けない場合

サーモユニットやオイルホールプラグは絶対に 取り付けないで下さい。

又、サーモユニットやオイルホールプラグが取り 付けてある場合は、必ず取り外して下さい。

▲ 注意:サーモユニット又は、オイル ホールプラグを取り付けた状態 では、オイル通路が遮断され、 エンジンが破損する可能性が あります。

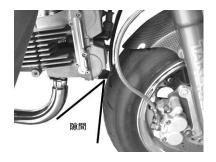
◎フロントフォークとタイヤとの関係

〇 6 27 正立フロントフォーク

- ☆ 10 インチタイヤ使用の場合、フォーク先端 いっぱいでクランプして下さい。
- 〇トップボルトを除くインナーチューブ先端で フォークをクランプします。



- 〇使用前に必ずフルボトム時で干渉が無いかを確認 します。
- 〇干渉する場合、ハイトの低いタイヤに変更して 下さい。



│○ の 30 正立フロントフォーク

〇フォークインナーチューブ先端のテーパー部を 避けて、ストレート部の先端でクランプします。 ※フルボトム時に干渉が無いかを確認してから使用 して下さい。



フロントフォークと使用タイヤの関係 124cc							
サイズ 3.50-8 3.50-10 3.00-10 80/90-10 90/90-10 100/90-10 フロントフォーク種類							
STD (ノーマル)							
φ 27 タイプ 1	40mm OFF SET	0	×	0	0	0	×
φ 27 ツーピース	40mm OFF SET	0	×	×	0	0	×
φ 27 タイプ 1	60mm OFF SET	0	0	0	0	0	0
φ 27 ツーピース	60mm OFF SET	0	0	0	0	0	0
φ 30	42mm OFF SET		×	0	0	0	0
φ 30	60mm OFF SET		0	0	0	0	0

- ☆上記表は、8 インチタイヤの場合、8 インチ用フロントフォークキットでの使用を前提としております。 ☆全て弊社フロントフォークキットでの表となります。他メーカー製及び他車種からの流用品の場合、この 表は当てはまりません。ユーザー側でご確認下さい。
- ☆ OFF SET は、弊社製フロントフォークキットのフォークオフセット量を示しています。
- ☆上記表は、タイヤ干渉のみを表記しております。フォークオフセットが 40mm のフロントフォークキット 使用の場合、フロントフェンダーの取り付け位置や形状、個体差により干渉が考えられます。

干渉する場合、フロントフェンダーをカットするか、60mmオフセットのトップブリッジ及びステアリングステムをご使用下さい。

⚠ 注意 |トルクレンチは必ず用意し、規定トルクを守り作業を行って下さい。

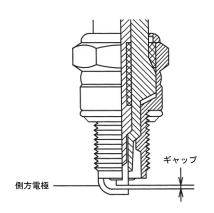
警告 | 点検と調整は基本的な技能や知識を持った人を対象としておりますので、技術、知識の無い方は作業を行わないで下さい。

●スパークプラグ

〇プラグキャップを外し、プラグレンチを用いて スパークプラグを取り外す。



- 〇ワイヤーブラシ又はプラグクリーナーを使用して プラグ電極部の蓄積物を取り除く。
- ○シックネスゲージでプラグギャップの隙間を点検 し、規定値以外の場合は、側方の電極を曲げて ギャップを調整する。



∴ ギャップ 標準:0.6~0.7mm

○側方電極の磨耗、腐食、焼損、ガイシ部の損傷等 点検し、必要があれば交換する。

○走行状態、使用用途に対して、適正な熱価のスパーク | ●アイドリング調整 プラグかを点検し、プラグが焼けすぎている様で あれば、熱価の1段高いスーパーグプラグに交換する。

標準

NGK: ER8EH DENSO: Y24FER-C

熱価の高いプラグ

NGK: ER9EH DFNS0:Y27FFR-C

熱価の高いプラグ

NGK: ER10EH DENSO: Y31FER-C

〇スパークプラグのネジ部に少量の焼き付き防止剤を 塗布し締め付け、プラグキャップを取り付ける。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。



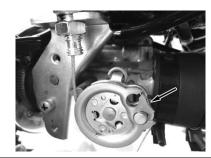
〇アイドリング回転数を確認する。 規定アイドリング回転数:2050rpm ± 100rpm アイドリング回転数が規定から外れている場合は、 下記項目を参照し、調整を行う。

⚠ 警告:必ず換気の良い場所で行う事。

〇スロットルボディー右側(マフラー側)のスクリュー 2本を取り外し、カバーを取り外す。



○スロットルボディーのストッパースクリュー(白色 ペイントで固定されているスクリューとナット)を 固定しているナットを緩め、スクリューを 1/8 回転 程度ずつ回転させ、ナットを締め付ける。 スクリューを締め込む方向に回転させるとアイドリング 回転数は上がり、スクリューを緩める方向に回 転させるとアイドリング回転数は下がる。



▲ 注意:マフラーやエンジン等で火傷をする恐れが ありますので、作業は冷間時に行う事。

〇スロットルポジションセンサーの学習作業を再度 行う。

※注意:スロットルの全閉位置が変わった場合は、 必ず毎回スロットルポジションセンサーの 学習作業を行う事。

●オイル交換

- 〇エンジンの暖機運転を数分間行う。
- 〇ドレンボルトの下にオイル受けを用意し、エンジン が暖かい間にオイルを抜く。



〇ドレンボルトを取り付け規定トルクで締め付ける。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ドレンボルト トルク: 19.5 ~ 24.5N・m (2.0 ~ 2.5kgf・m)

〇オイル吸入口のキャップを取り外し、エンジン オイルを 850cc 注入する。

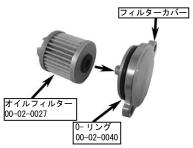


●オイルフィルター交換

〇オイルフィルターカバーのボルト2本を取り外し、 オイルフィルターカバー、オイルフィルター、 オイルフィルタースプリングを取り外す。



- ○オイルフィルターカバーの 0- リングを点検し、 必要があれば交換する。
- 〇新品のオイルフィルターをフィルターカバーに 取り付ける。



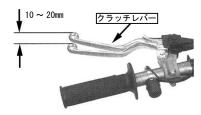
- 〇オイルフィルタースプリングを、R. クランクケー スカバー内の突起部にセットする。
- ○オイルフィルターカバーの 0- リングに少量の エンジンオイルを塗布し、オイルフィルター、 オイルフィルターカバーを取り付け、2本のボルト を規定トルクで締め付ける。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ボルト トルク: 10N・m (1.0kgf・m)

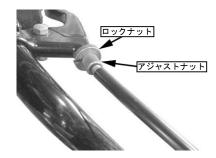


●クラッチケーブルの調整

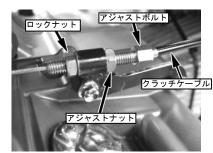
□○クラッチレバー先端での遊びを点検する。



○クラッチレバーのアジャストナットを回して、 クラッチレバーの遊びを調整する。



○クラッチレバー部のアジャスター調整代が少なく なってきた場合は、レシーバー側のアジャストナットを回して調整する。



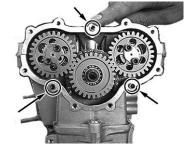
○クラッチレバーのロックナット、クラッチケーブル のロックナットを締め付ける。

⚠ 注意:必ず規定トルクを守る事。

●バルブクリアランスの調整

○シリンダーヘッド L. サイドカバーの取り付け スクリューを外し、L. サイドカバーを取り外し、 ノックピンを取り外す。

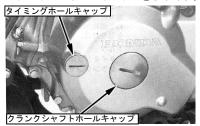




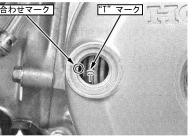
○シリンダーヘッドカバーのスクリューを外し、シリンダーヘッドカバーを取り外す。

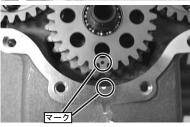


〇ジェネレーターカバータイミングホールキャップ、 クランクシャフトホールキャップを取り外す。



〇フライホイールを回し、圧縮上死点に合わせる。





○シックネスゲージでバルブクリアランスを確認する。IN:0.15 ± 0.02mm(冷間時)

EX:0.15 ± 0.02mm(冷間時)



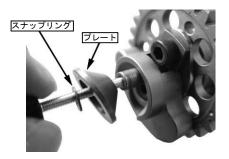
○ EX 側はデコンプ装置が解除されるようスライド シャフトを手前に引いた状態で調整する。



│∴シックネスゲージにゴミ等付着が無い事。

☆バルブクリアランスを調整する場合

- 〇カムギア、カムシャフトを取り外し、バルブリフタ、 シムを取り外す。
- 〇エキゾースト側はツマミネジをエキゾーストカムシャフトスライドシャフトに取り付けスナップリング、プレートを取り外す。



〇ウエイト、スプロケットワッシャ、カムギアを 外す。



○スクリュー2本を外し、カムストッパーを取り 外し、カムシャフトを取り外す。



│ ○インテーク側はカムギアを外し、カムシャフトを │ 取り外す。



- ・バルブリフタを取り外すには、バルブたこ、又は バルブラッパを使用して取り外す。
- ・シムが外れにくい時は、ピンセットまたは、磁石を 使用して取り外す。
- ・取り外したリフタとシムは取り付け位置別に区別 して保管する事。
- ・バルブリフタは、必ず元の位置に取り付ける事。





- 〇新しいシムの寸法を求める。
- ・シムに付着したオイルを拭き取り、マイクロメーター でシムの厚さを測定し、記録する。
- A: 求めるシムの厚さ
- B: 測定したバルブクリアランス
- C: 測定のバルブクリアランス
- D: 取り外したシムの厚さ

A=(B-C)+D



- 〇シムは 1. 20mm から 0. 025mm 間隔で 2. 9mm まで設定されている。
- ☆シムは、ホンダ純正シムが使用出来ますので、 ホンダ純正シムを使用しても問題ありません。 ホンダ純正品番は、別紙を参考にして下さい。
- *新しいシムは、必ずマイクロメーターを使用して正確に測定し、確認する事。



1.80mm



1.825mm





1.85mm 1.875mm

ホンダ純正シム

〇パルブリフタ取り付け

- 〇新しいシムを、バルブスプリングリテーナーに 取り付ける。
- ○バルブリフタをきれいにオイルを吹いて、バルブリフタのシム取り付け部をエアーブローし清掃する。
- 〇バルブリフタの摺動面に二硫化モリブデン溶液を 塗布し、取り付ける。

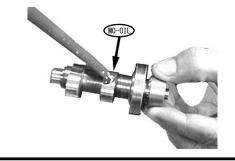
⚠ 注意:リフタは必ず元の位置に取り付ける事。

- 〇カムシャフトを取り付け、シックネスゲージで バルブクリアランスを確認する。
 - 例(0.15が入り、0.18が入らなければOK。)





〇カムシャフトのカム山部にエンジンオイル又は 二酸化モリブデン溶液を塗布する。



〇カムシャフトをシリンダーヘッドに取り付ける。

⚠ 注意:IN側、EX側を間違わない様に取り付ける事。



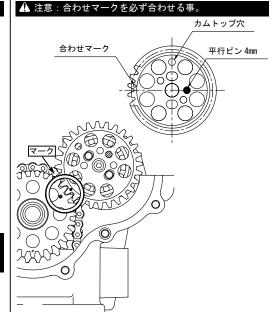
〇エキゾーストカムシャフト側にカムストッパー、 ソケットキャップスクリュー 4x16 を取り付け 締め付ける。

> ▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ソケットキャップスクリュー トルク: 4N・m(0.4kgf・m)



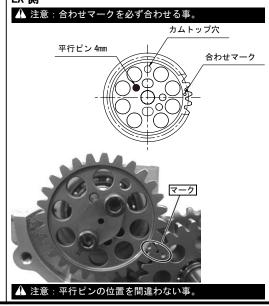
〇カムギアをセンターカムギアの合わせマークと 合わせ、カムギアのカムトップ穴とカムシャフト のカム山のトップ部を合わせ、指定の位置に平行 ピンを取り付ける。

IN側

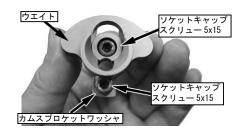


▲ 注意:平行ピンの位置を間違わない事。

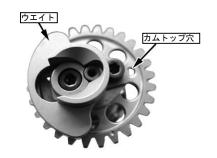
EX側



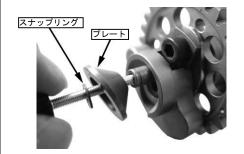
〇ウエイトにカムスプロケットワッシャを通して、 ソケットキャップスクリュー 5x15(黒色)を上下の 穴にセットする。



〇ウエイトがカムトップ穴と逆方向を向く様に取り 付ける。



〇キット内のツマミネジにスナップリング 6mm、 プレートを通してエキゾーストカムシャフト内の スライドシャフトを引き出す。

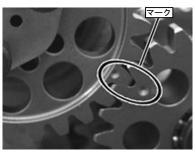


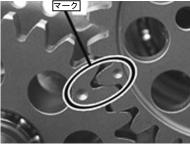
〇スライドシャフトの溝部にスナップリングを取り 付ける。

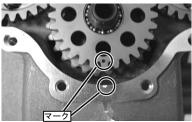
▲ 注意:スナップリングは必要以上に広げない事。
警告:スナップリングは必ず新品を使用し再使用しない事。



〇カムギアの合わせマークが合っているか確認する。

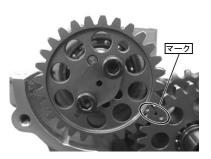






IN側

〇カムギアにカムシャフトワッシャ、キャップスクリュー 5x12 を取り付けクランクを固定し、取り付ける。

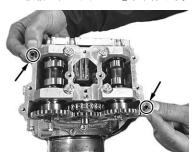


○クランクを固定し、IN/EX 共カムギアを固定しているソケットキャップスクリューを規定トルクで締め付ける。

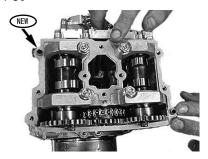
▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ソケットキャップスクリュー トルク: 10N・m(1.0kgf・m)



〇シリンダーヘッドのヘッドカバー取り付け面を きれいに脱脂し、ノックピンを取り付ける。



〇新品のシリンダーヘッドカバーガスケットを取り付ける。



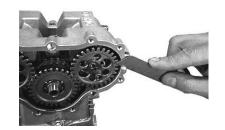
〇シリンダーヘッドカバーを取り付け、キャップスクリュー ネジ部に少量の焼き付き防止剤を塗布し、内側の スクリューから対角に 2 ~ 3 回に分け、規定トルク まで締め付ける。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ソケットキャップスクリュー トルク: 6N・m (0,6kgf・m)

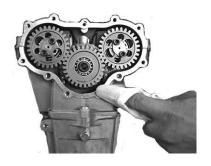


〇シリンダーヘッドサイドからはみ出したガスケット をカッターナイフ等で切り取り、平らにする。

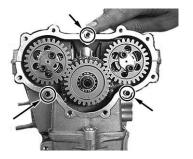
▲ 注意:キズを付けない事。



〇サイドカバー取り付け面をきれいに脱脂する。



〇サイドカバー取り付け面ノック穴にノックピンを 取り付ける。



○シリンダーヘッドL. サイドカバーをシリンダーヘッド にキャップスクリュー 5x22 9 本、5x15 2 本を用いて 取り付ける。(下写真参考)

∴スクリューネジ部に少量の焼き付き防止剤を塗布する。

↑ 注意:ネジの取り付け位置を間違わない事。



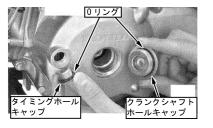
〇ソケットキャップスクリューをそれぞれ対角に 2~3回に分け、規定トルクまで締め付ける。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。ソケットキャップスクリュートルク:6N・m(0.6kgf・m)



○取り外したタイミングホールキャップ及びクランクシャフトホールキャップの0リング部に少量のエンジンオイルを塗布し、各ホールキャップを取り付け、締め付ける。

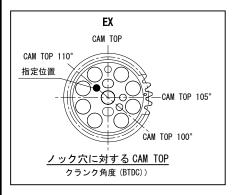
▲注意:必ず規定トルクを守る事。 タイミングホールキャップ トルク:1.5N・m(0.2kgf・m) クランクシャフトホールキャップ トルク:3N・m(0.3kgf・m)

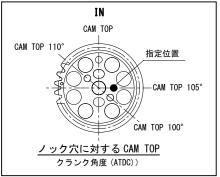


☆バルブタイミングの変更

〇カムギア ノックピン位置

◎カムギアのノックピン位置を変更する事で、バルブタイミングを変更する事が出来るようになる。○ピン位置でのカムトップ(中心角)は下図の様になるが、あくまでも目安であって、正確な角度はタイミングプロトラクターとダイヤルゲージを使用して測定する事。





☆注意

- 〇ピン位置を指定の位置から変更した場合、本来の性能が発揮されない場合がある。 特にバルブタイミングと燃調コントロールは密接な関係にあり、ピン位置を変更した場合、FIコン PLUS の補正で対応出来ない場合がある。(タイミング変更をする場合、自己責任にいうて行う事。)
- 〇バルブタイミングをよく理解されていない方は、指定の位置から変更しない事。

A 注意

○車両に取り付けて調整する場合、エキゾースト側のカムシャフトを取り外した場合、バルブリフタが 抜け落ちる場合がる。抜け落ちた時は、ヘッドカバーを外し、シム、バルブリフタを必ず元の位置に 取り付ける事。

〇パルブタイミング調整

- 〇スパークプラグを取り外し、プラグホールからダイヤルゲージをセットし、ピストン上死点を合わせる。
- ○クランクシャフトにタイミングプロトラクターを取り付け、プロトラクター目盛を'0'に合わせナットを締め付ける。

再度上死点を確認する。

(ズレている場合は、ポインターで調整する。)

- ∴タイミングプロトラクター:00-01-0062
- 〇シリンダーヘッドバルブリフタにダイヤルゲージを垂直になる様、マグネットベーススタンドを使用しセットする。

この時、ダイヤルゲージを押した状態でセットし、目盛を'0'に合わせる。

(カムシャフトにダイヤルゲージロッドが干渉しない様、専用ロッドを使用する事。)

○クランクシャフトを正回転させ、バルブの開閉及びカムトップの角度を読み取る。

☆バルブ開閉の求め方

クランクシャフトを正回転させ、ダイヤルゲージの目盛でバルブ 1mm リフトした時のクランクシャフトの目盛が開、そのままクランクシャフトを正回転させ再びダイヤルゲージの目盛が 1mm の時が閉。

☆カムトップの求め方

クランクシャフトを正回転させ、バルブリフタにセットしたダイヤルゲージの目盛が最大時のタイミング プロトラクター(分度器)の目盛がカムトップのクランク角度となる。

●スリッパ―クラッチの調整

☆スリッパ―クラッチはシムの枚数の増減により、 エンジンブレーキ時の滑り出し調整が出来る。 シムを減らすほどエンジンブレーキ時にクラッチ が滑り易くなり、シムを増やすと滑りにくくなる。 加速時はその逆になるので、出力により調整を 行う事が出来る。

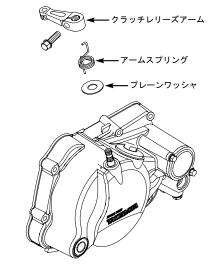
〇エンジンオイルを抜き取る。



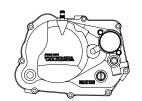
○クラッチケーブルレシーバーのアジャスト部分を 緩め、クラッチケーブルをクラッチレリーズアーム から取り外す。



〇クラッチレリーズアームを取り外す。



〇ボルト6本を取り外し、R. クランクケースカバー COMP. を取り外す。

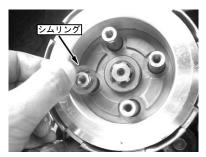


○クラッチリフタープレートのフランジボルト4本を 対角に2~3回に分けて取り外す。



○クラッチスプリングを取り外し、シムの枚数を調整する。

※シムの最大取り付け枚数が2枚までの為、 $0\sim2$ 枚までの範囲で調整を行う。



○クラッチスプリングを取り付け、リフタープレート を4本のフランジボルトで取り付け、対角に2~3 回に分けて規定トルクで締め付ける。

> ▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 フランジボルト トルク: 12N・m (1.2kgf・m)



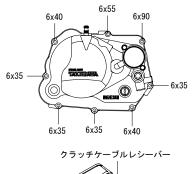
- ○ケース合わせ面を脱脂し、ノックピン2本と新品 の R. クランクケースカバーガスケットをクランク ケースに取り付ける。
- R. クランクケースカバー COMP. 内側のクラッチ レリーズラックが入っている事を確認し、クラッチ ケーブルレシーバーを取り付け、フランジボルト を取り付け、クランクケースに仮締めし、ケース 中央から外側へと対角に規定トルクで締め付ける。

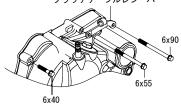
▲注意:必ず規定トルクを守る事。 フランジボルト トルク: 7N・m (0.7kgf・m)

※ R. クランクケースカバーを斜めからこじて取り付けない。

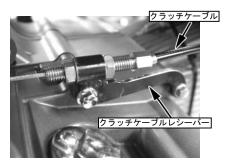
ロックナット部のオイルシールを傷めクランクの 焼き付き等の原因となる。



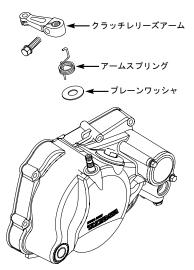




〇クラッチケーブルのアジャスター部をケーブル レシーバーに取り付けクラッチレリーズアーム 割り締め部の切り欠きが、後方に向くように ケーブルエンドをアームに取り付ける。



〇クラッチレリーズピニオンを時計回りに止まる 位置まで回転させレリーズピニオンにプレーン ワッシャを入れる。



〇クラッチレリーズアームにレリーズアームスプリングをセットしインナーケーブルを引っ張った状態でレリーズピニオンに差し込み、アームスプリングをR. クランクケースカバーに差し込む。



〇レリーズアームにフランジボルトを取り付け、 アームを押し込んだ状態でボルトを規定トルクで 締め付ける。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ボルト トルク:10N・m(1.0kgf・m)

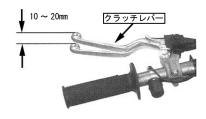
○クラッチケーブルのアジャスト部でクラッチの遊び を調整し、ロックナットを規定トルクで締め付けて、 ゴムキャップをそれぞれ被せる。

▲ 注意:必ず規定トルクを守る事。 ロックナット トルク: 10N・m (1.0kgf・m)



クラッチの遊び

: クラッチレバー先端で 10 ~ 20mm



●点検

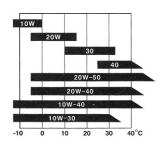
〇エンジン停止状態でトランスミッションを 1 速に シフトし、クラッチレバーを握った状態で車両を 動かせた際、リアホイールが回転し、クラッチレバー を放した状態でリアホイールが回転しない事を確認 する。

〇ドレンボルトが締め付けられている事を確認する。

▲注意:必ず規定トルクを守る事。 ドレンボルト トルク: 21.5N・m(2.20kgf・m)



○エンジンオイルの粘度は、図を参考に使用する地域、 外気温に適した粘度のオイルを使用し、規定量注入 する。(C-1 エンジンオイル注入参照)



●組み付け後の点検

〇エンジン停止状態でトランスミッションを1速に シフトしクラッチレバーを握る。

車両を動かした際、リアホイールが回転しクラッチ レバーを放した状態でリアホイールが回転しない 事を確認する。

〇トランスミッションがニュートラル状態でエンジン を始動し、各部のオイル漏れを点検する。 異常がなければ、安全な場所で低速度の走行テスト を行い、クラッチの作動を確認する。

ホンダ純正シム一覧表

部品番号	部品名	部品番号	部品名	部品番号	部品名
14901-KT7-000	タペットシム (1.200)	14946-KT7-000	タペットシム(2.325)	14926-KT7-013	タペットシム (1.825)
14902-KT7-000	タペットシム(1.225)	14947-KT7-000	タペットシム(2.350)	14927-KT7-013	タペットシム (1.850)
14903-KT7-000	タペットシム (1.250)	14948-KT7-000	タペットシム(2.375)	14928-KT7-013	タペットシム (1.875)
14904-KT7-000	タペットシム(1.275)	14949-KT7-000	タペットシム(2.400)	14929-KT7-013	タペットシム (1.900)
14905-KT7-000	タペットシム (1.300)	14950-KT7-000	タペットシム(2.425)	14930-KT7-013	タペットシム (1.925)
14906-KT7-000	タペットシム(1.325)	14951-KT7-000	タペットシム(2.450)	14931-KT7-013	タペットシム (1.950)
14907-KT7-000	タペットシム(1.350)	14952-KT7-000	タペットシム(2.475)	14932-KT7-013	タペットシム (1.975)
14908-KT7-000	タペットシム(1.375)	14953-KT7-000	タペットシム (2.500)	14933-KT7-013	タペットシム(2.000)
14909-KT7-000	タペットシム(1.400)	14954-KT7-000	タペットシム (2.525)	14934-KT7-013	タペットシム (2.025)
14910-KT7-000	タペットシム(1.425)	14955-KT7-000	タペットシム (2.550)	14935-KT7-013	タペットシム (2.050)
14911-KT7-000	タペットシム(1.450)	14956-KT7-000	タペットシム (2.575)	14936-KT7-013	タペットシム(2.075)
14912-KT7-000	タペットシム(1.475)	14957-KT7-000	タペットシム(2.600)	14937-KT7-013	タペットシム (2.100)
14913-KT7-000	タペットシム(1.500)	14958-KT7-000	タペットシム (2.625)	14938-KT7-013	タペットシム(2.125)
14914-KT7-000	タペットシム(1.525)	14959-KT7-000	タペットシム (2.650)	14939-KT7-013	タペットシム(2. 150)
14915-KT7-000	タペットシム (1.550)	14960-KT7-000	タペットシム(2.675)	14940-KT7-013	タペットシム(2. 175)
14916-KT7-000	タペットシム (1.575)	14961-KT7-000	タペットシム(2.700)	14941-KT7-013	タペットシム (2. 200)
14917-KT7-000	タペットシム(1.600)	14962-KT7-000	タペットシム(2.725)	14942-KT7-013	タペットシム(2. 225)
14918-KT7-000	タペットシム(1.625)	14963-KT7-000	タペットシム(2.750)	14943-KT7-013	タペットシム(2. 250)
14919-KT7-000	タペットシム (1.650)	14964-KT7-000	タペットシム(2.775)	14944-KT7-013	タペットシム (2.375)
14920-KT7-000	タペットシム(1.675)	14965-KT7-000	タペットシム (2.800)	14945-KT7-013	タペットシム(2.300)
14921-KT7-000	タペットシム(1.700)	14901-KT7-013	タペットシム(1. 200)	14946-KT7-013	タペットシム(2.325)
14922-KT7-000	タペットシム(1.725)	14902-KT7-013	タペットシム(1. 225)	14947-KT7-013	タペットシム(2.350)
14923-KT7-000	タペットシム(1.750)	14903-KT7-013	タペットシム(1. 250)	14948-KT7-013	タペットシム(2.375)
14924-KT7-000	タペットシム(1.775)	14904-KT7-013	タペットシム(1.275)	14949-KT7-013	タペットシム(2.400)
14925-KT7-000	タペットシム(1.800)	14905-KT7-013	タペットシム(1.300)	14950-KT7-013	タペットシム(2. 425)
14926-KT7-000	タペットシム(1.825)	14906-KT7-013	タペットシム(1.325)	14951-KT7-013	タペットシム(2.450)
14927-KT7-000	タペットシム(1.850)	14907-KT7-013	タペットシム(1.350)	14952-KT7-013	タペットシム(2. 475)
14928-KT7-000	タペットシム(1.875)	14908-KT7-013	タペットシム(1.375)	14953-KT7-013	タペットシム(2.500)
14929-KT7-000	タペットシム(1.900)	14909-KT7-013	タペットシム(1.400)	14954-KT7-013	タペットシム (2.525)
14930-KT7-000	タペットシム (1.925)	14910-KT7-013	タペットシム(1.425)	14955-KT7-013	タペットシム(2.550)
14931-KT7-000	タペットシム(1.950)	14911-KT7-013	タペットシム(1.450)	14956-KT7-013	タペットシム(2.575)
14932-KT7-000	タペットシム(1.975)	14912-KT7-013	タペットシム(1.475)	14957-KT7-013	タペットシム (2.600)
14933-KT7-000	タペットシム (2.000)	14913-KT7-013	タペットシム(1.500)	14958-KT7-013	タペットシム (2.625)
14934-KT7-000	タペットシム (2.025)	14914-KT7-013	タペットシム(1.525)	14959-KT7-013	タペットシム(2.650)
14935-KT7-000	タペットシム(2.050)	14915-KT7-013		14960-KT7-013	タペットシム (2.675)
14936-KT7-000	l .		タペットシム(1.575)		タペットシム (2.700)
14937-KT7-000 14938-KT7-000	タペットシム (2.100) タペットシム (2.125)		タペットシム(1.600) タペットシム(1.625)	14962-KT7-013	タペットシム(2.725) タペットシム(2.750)
14939-KT7-000	タペットシム (2.125)		タペットシム (1.650)	14963-KT7-013	タペットシム (2.775)
14940-KT7-000	タペットシム (2.175)		タペットシム(1.675)	14964-KT7-013	タペットシム(2.800)
14941-KT7-000	タペットシム (2.173)		タペットシム(1.700)	14965-KT7-013	タペットシム(2.825)
14942-KT7-000	タペットシム(2.225)	14922-KT7-013		14967-KT7-013	タペットシム(2.850)
14943-KT7-000	タペットシム(2.250)	14923-KT7-013		14968-KT7-013	タペットシム(2.875)
14944-KT7-000	タペットシム(2.275)	14934-KT7-013	1	14969-KT7-013	タペットシム (2.900)
14945-KT7-000	タペットシム(2.300)		タペットシム(1.800)		
71010 1(17 000	12 -21 23 (2.000)	1 . 1020 1(17 010	1, ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	<u> </u>	

重要

エンジン始動時、ケッチンを受けるとエンジンがダメージを受け、最悪の場合エンジンが破損する事があります。

ケッチンを防ぐには次の手順に従って始動させて下さい。

キックペダルを軽く踏み込み重くなる位置を探します。キックペダルが重くなった所から元の位置まで戻し、キックペダルから足を外さずに、スロットルグリップを完全に閉じたままの状態で、一気に素早くキックペダルを最下部まで踏み込みます。

※エンジン始動時にスロットルを開ける事が、ケッチンを発生させる大きな原因の一つです。 エンジンが始動しない場合は、数回繰り返して下さい。 それでも始動しない場合は、他に原因があると思われます。

〈注 意〉

ケッチンによりエンジンが破損した場合は、高額な修理費が掛かります。