

Hyper S-Stage ボアアップキット 80cc 取扱説明書

製品番号 01-05-0122

適応車種及びフレーム番号 Ape50(FI) Type D (AC18-1000001 ~)

この度は、弊社製品をお買い上げ頂きまして有り難うございます。

使用の際には下記事項を遵守頂きますようお願い致します。取り付け前には、必ずキット内容をお確かめ下さい。

万一お気付きの点がございましたら、お買い上げ頂いた販売店にご相談下さい。

◎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ので、予めご了承下さい。

☆ご使用前に必ずお読み下さい☆

使用燃料についてのご注意

当製品はノーマルに比べ、高圧縮比となるよう設定しております。燃料は必ずハイオクタン価ガソリンをご使用下さい。レギュラーガソリンを使用した場合、異常燃焼を起こし、本来の性能を発揮しない上にピストンが壊れて重大な故障を起こす可能性があります。製品取り付け前にフューエルタンクに残っていたガソリンにもご注意ください。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。

スパークプラグについてのご注意

スパークプラグは必ず、キット付属の CR8HSA (NGK) 又は、U24FSR-U (DENSO) に交換して下さい。その後、スパークプラグ電極部の焼け具合により番数を決定して下さい。

◎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。

◎当製品を取り付け、原付免許、原付登録のまま一般公道を走行されると違反となり、運転者ご本人が罰せられる対象となります。

一般公道で使用する場合は、排気量アップに伴い原付 1 種から原付 2 種になります。道路運送車両法の保安基準を充たし、原付 2 種登録が必要となります。ユーザー様側で、道路運送車両法の保安基準をご確認の上基準を充たし登録下さいます様お願い致します。

◎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、どのような事柄でも一切負いかねます。

◎当製品を加工等された場合は、保証の対象にはなりません。

◎他社製品との組み合わせのお問い合わせはご遠慮下さい。

◎当製品は、上記適応車種、フレーム番号の車両専用用品です。他の車両には取り付け出来ませんのでご注意ください。

◎当製品の取り付けには、エンジン脱着等の作業が必要になります。上記適応車種にあった純正サービスマニュアルを参照し、確実に作業を行う事をお勧めします。

◎取り付けの際には、下記記述の工具等を準備し、取り付け要領に従って十分注意して作業を行って下さい。尚、この取扱説明書と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方を対象としております。取り付け等の経験の無い方、工具等の準備が不十分な方は、技術的信用のある専門店へご依頼されることをお勧め致します。

◎さらなるパワーアップには、弊社製マフラーをお勧めします。

◎ボルト、ナット、ノックピン、パッキンの一部は再使用しますが、摩耗や損傷が激しいものは再使用せず、必ず新品のものをご使用下さい。

◎液体パッキン等は絶対に使用しないで下さい。オイル通路をふさぐ等の可能性があり、最悪の場合はエンジンを壊してしまう恐れがあります。

◎当製品を取り付けるには、別途、L. クランクケースカバーガスケット (ホンダ品番 : 11394-KN4-750) が必要です。別途お買い求め下さい。

注意 この表示を無視した取り扱いをすると、人が傷害を負う可能性が想定される内容および物的損害が想定される内容を示しています。

■一般公道では、法定速度を守り違法運転を心掛けて下さい。

(法定速度を超える速度で走行した場合、運転者は道路交通法、速度超過違反で罰せられます。)

■作業等を行う際は、必ず冷間時 (エンジンおよびマフラーが冷えている時) に行ってください。(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。)

■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ください。(ボルトおよびナットの破損、脱落の原因となります。)

■製品およびフレームには、エッジや突起がある場合があります。作業時は、手を保護して作業を行ってください。(ケガの原因となります。)

■走行前は、必ず各部を点検し、ネジ部等の緩みが無いかを確認し緩みが有れば規定トルクで確実に増し締めを行ってください。

(部品の脱落の原因となります。)

■ガスケット、パッキン類はよく点検し、摩耗や損傷がある場合は必ず新品部品と交換して下さい。

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。

■エンジンを始動させての点検は、必ず換気の良い場所で行ってください。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。)

■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。)

■作業を行う際は、水平な場所で車両を確実に安定させ、安全に作業を行ってください。(作業中に車両が倒れてケガをする恐れがあります。)

■点検、整備は、取扱説明書又は、サービスマニュアル等の点検方法、要領を守り、正しく行って下さい。

(不適当な点検整備は、事故につながる恐れがあります。)

■点検、整備等を行った際、損傷部品が見つければ、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ください。

(そのまま使用すると事故につながる恐れがあります。)

◎性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で製品および価格は予告無く変更されます。予めご了承下さい。

◎クレームについては、材料およ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、レース等でご使用の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。

◎この取扱説明書は、本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。

株式会社 スペシャルパーツ 武川

〒584-0069 大阪府富田林市錦織東 3-5-16
TEL:0721-25-1357 FAX:0721-24-5059 URL <http://www.takegawa.co.jp>
お問い合わせ専用ダイヤル : 0721-25-8857

ネジについて

◇普通、ボルトとナットは反時計方向に回すと緩み、時計方向に回すと締まります。

◇ネジを締める場合は最初から工具を使用せず、まずは指で締まるまで締めましょう。

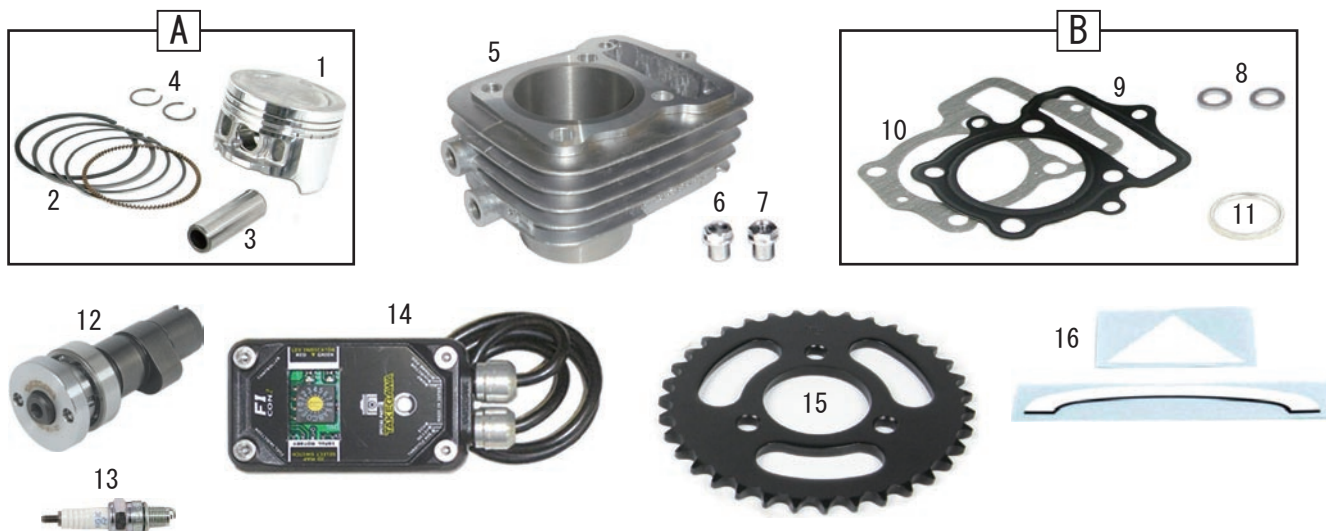
◇ネジを緩めるということは、締まっている状態から3～4回転反時計方向に回すことをいい、取り外すということはネジが取れるまで反時計方向に回すことをいいます。

◇ネジを締めるということは、ネジを緩まないように締めることをいいます。その目安をボルトごとに、折れない・緩まない数値で表したのが規定トルクです。

◇トルクレンチを用意することが出来ない方は折れない・緩まない力でネジを締めれるのであれば試して下さい。但し、弊社では責任を負いません。トルクレンチが無くてもどのぐらいの力で締めるのか、緩むのかは経験と勘でしか補えません。

◇工具を正しく使用しない場合、ボルト・ナット等のかかり部分が破損する場合があります。

製品内容



番号	部 品 名	個数	リペア品番
1	ピストン 53.5mm	1	00-01-0047 (ピストンピン付き)
2	ピストンリングセット 53.5mm	1	01-15-016
3	ピストンピン 13x38.5	1	00-01-0198 (サークリップ付き)
4	ピストンピンサークリップ 13x1	2	00-01-0003 (6ヶ入り)
5	シリンダー 53.5mm	1	01-01-0117 (プラグボルト/シーリングワッシャ付き)
6	オイルプラグボルト	1	00-07-0072 (シーリングワッシャ付き)
7	オイルプラグボルト M5 穴付	1	00-07-0090 (シーリングワッシャ付き)
8	アルミシーリングワッシャ 10mm	2	00-07-0010 (10ヶ入り)
9	シリンダーヘッドガスケット	1	12251-GEY-T00
10	シリンダーガスケット	1	00-01-0075 (2ヶ入り)
11	エキゾーストパイプガスケット	1	00-01-0027 (2ヶ入り)
12	カムシャフト COMP.	1	01-08-0123
13	スパークプラグ #8	1	NGK-CR8HSA
14	FI コン 2 (S-Stage 用)	1	05-04-0037
15	ドリブンスプロケット 35T (スチール)	1	02-07-3401
16	原付 2 種マークセット	1	TS-001-001

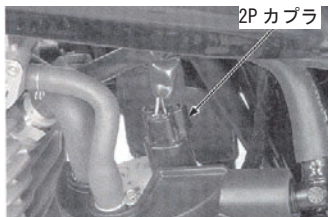
記号	部品名	品番
A	ピストンキット (S-Stage)	01-02-515
B	ガスケットセット	01-13-021

※リペアパーツは必ずリペア品番にてご注文下さい。

品番発注でない場合、受注出来ない場合があります。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せお願い致します。

◇メインスイッチをOFFにし、フューエルポンプユニット2P(黒)カブラの接続を外します。

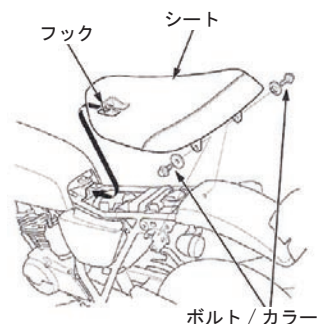


◇メインスイッチをONにしてキックスターターでエンジンを5回以上クランクしてフューエルホース内の燃圧を抜きます。
◇メインスイッチをOFFにします。

●エンジンの取り外し

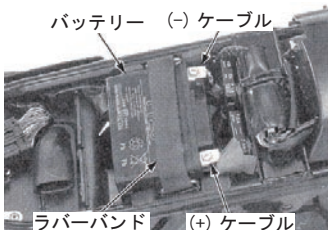
シートとタンクの取り外し

◇2本のボルト及びカラーを取り外しシートを外します。

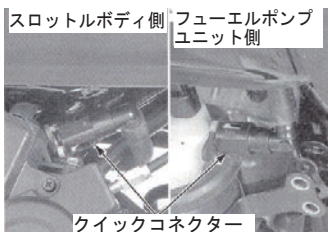


※クイックコネクターの取り外し方法

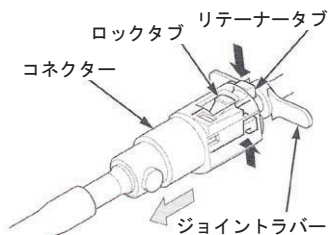
1. バッテリーよりケーブルを取り外します。



2. クイックコネクタ周辺をエアブロー等で清掃しコネクタ周辺をウエスで拭きます。

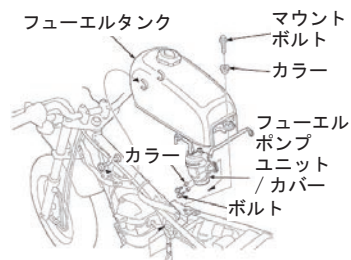


3. リテーナータブを押し込んでロックタブをコネクタから外し、コネクタを引き抜きます。



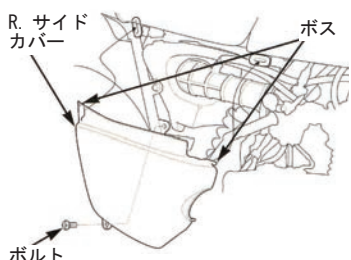
4. 取り外したコネクタはゴミやほこりの浸入を防ぐため、ビニール等で被います。

◇前記を参考にしてスロットルボディ側のクイックコネクタを取り外します。
◇マウントボルト、カラー及びボルト、カラー2つを取り外しタンクを取り外します。

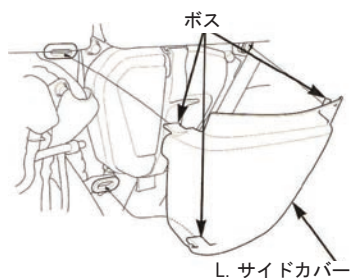


サイドカバーの取り外し

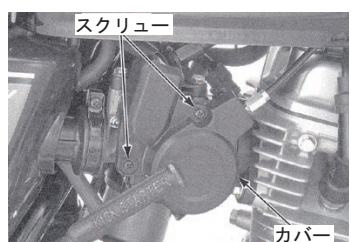
◇R. サイドカバーのボルトを取り外します。
ボス2ヶ所をフレームから外すと、サイドカバーが外れます。



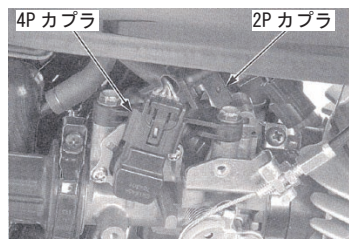
◇L. サイドカバーのボス3ヶ所をフレームから外すと、サイドカバーが外れます。



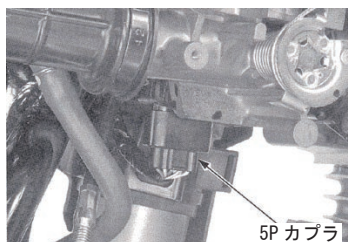
◇スクリューを外し、スロットルドラムカバーを取り外します。



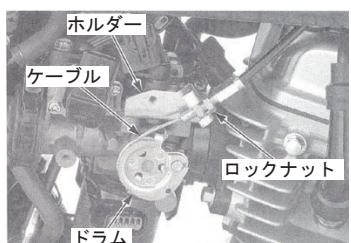
◇IACバルブ4P(黒)カブラ、インジェクタ2P(黒)カブラの接続を外します。



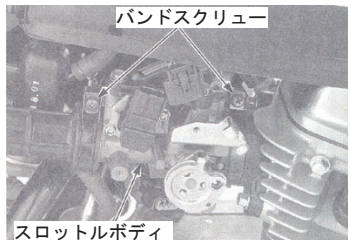
◇センサーユニット5P(黒)カブラの接続を外します。



◇ロックナットを緩め、スロットルケーブルをケーブルホルダーとスロットルドラムから取り外します。



◇コネクティングチューブバンドスクリュー、及びインシュレーターバンドスクリューを緩め、スロットルボディを取り外します。



エキゾーストマフラーの取り外し

◇シリンダーヘッド側のナット2個を取り外します。



◇マウントボルトとワッシャを取り外し、エキゾーストマフラーを取り外します。



スパークプラグの取り外し

◇プラグキャップを引っ張り、取り外します。必ずキャップ部分を引っ張って外して下さい。



◇スパークプラグを取り外します。

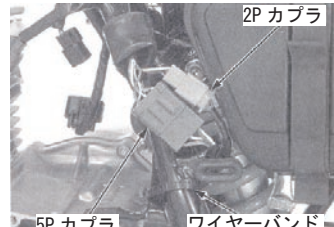


接続を外す センサーカブラの取り外し

◇油温センサー2P(茶)カブラ、O₂センサー2P(黒)カブラの接続を外し、クランプからO₂センサーコードを取り外します。



◇ワイヤーバンドを外し、サイドスタンドスイッチ2P(緑)カブラとACジェネレータ5P(茶)カブラの接続を外します。



◇ブリーザーホースの接続を外します。



◇クラッチケーブルガイドのナットを緩め、リフターレバーからクラッチケーブルの接続を外します。



◇ケーブルガイドからクラッチケーブルを外します。



◇ケーブルガイドからクラッチケーブルを外します。



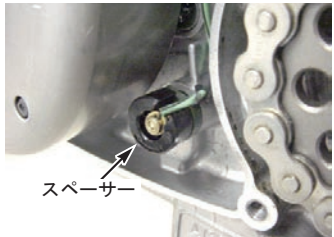
ドライブプロケットの取り外し

◇L. クランクケースカバーのボルト5本を外し、L. クランクケースカバーを取り外します。



◇ガスケットがきれいに剥れず残った場合は、スクレーパーやカッターナイフ等で取り除いて下さい。

◇スペーサーを取り外しておきます。

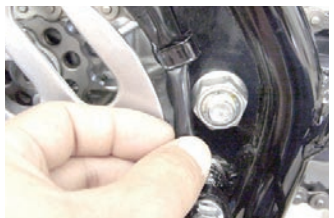


◇ドライブプロケットの2本のボルトを外し、フィクシングプレートとドライブプロケットを取り外します。



L. ステップの取り外し

◇サイドスタンドスイッチコードをフレームから取り外します。

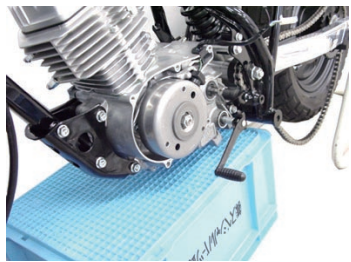


◇ボルト2本を取り外し、L. ステップを取り外します。



エンジンの取り外し

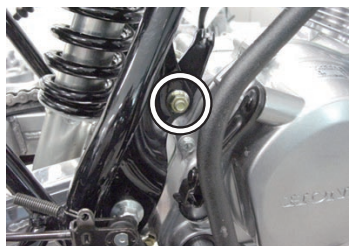
◇エンジン下部にジャキや適当な台等を置き、エンジンを支えます。



◇フロントエンジンハンガーのナット4個を取り外し、ボルト4本を抜き取ってフロントエンジンハンガーを取り外します。



◇リアエンジンマウントの上側のナットを取り外します。



◇下側のナットを取り外します。



◇まず、上側のボルトを抜き取り、カラーとクラッチケーブルガイドを取り外します。



◇下側のボルトを抜き取り、エンジンをフレームの左側から取り外します。フレーム等に傷をつけないように注意して下さい。



●シリンダーヘッド、シリンダー、ピストンの取り外し

シリンダーヘッドの取り外し

◇シリンダーヘッドカバーボルト2本を外し、シリンダーヘッドカバーとガスケットを取り外します。



◇フライホイールを固定し、カムプロケットの6角ボルト2本を緩めておきます。



◇ロックボルトとセットプレートを取り外し、アジャスターを取り外します。



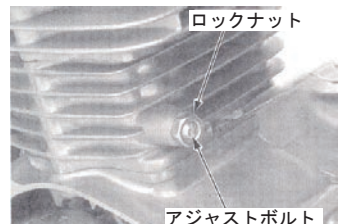
◇カムプロケットの6角ボルト2本を取り外します。



◇カムプロケットをカムシャフトから外し、カムチェーンから外します。



◇シリンダー後部にあるアジャストボルト、ロックナットを緩めます。



◇シリンダーヘッドマウントボルトを取り外します。



◇カムシャフトホルダーナット4個を対角に数回に分けて緩めてワッシャ4個、カムシャフトホルダー、カムシャフト、プッシュ、ノックピンを取り外します。



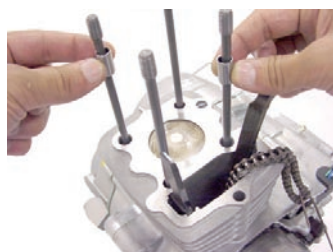
◇カムチェーンをクランクケース内に落とさないように針金等で吊っておきます。



◇シリンダーヘッドを取り外します。



◇ノックピン2個は、再使用するので取り外しておきます。



◇シリンダーヘッドのマニホールド取り付け面のガスケットカスをスクレーパーやカッターナイフ等できれいに取り除きます。



シリンダーの取り外し

◇カムチェーンガイドを取り外し、シリンダーを抜き取ります。(かたい時はプラスチックハンマーでシリンダーを軽くたたき、取り外します。)



◇ノックピン2個は、再使用するので取り外しておきます。



◇ロックナットとアジャストボルトをシリンダーから取り外します。



◇スプリングを外し、カムチェーンテンショナーをシリンダーから取り外します。



◇クランクケースのシリンダーホールとカムチェーンホールにゴミや部品が入らないようにウエスを詰め込みます。



ピストンの取り外し

◇ピストンピンサークリップの片側を取り外します。
※ピストンピン穴の切り欠き部を利用してこじると外れます。



◇サークリップを取り外した方ヘドライバー等でピストンピンを押して外します。



◇ピストンが外れます。



取り付け面をきれいにする

◇ガスケットカスをスクレーパーやカッターナイフ等できれいに取り除きます。取り付け面にキズを付けないように注意して下さい。

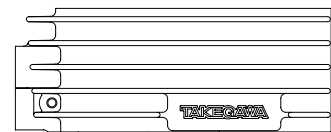


◇ウエスできれいに拭き取ります。



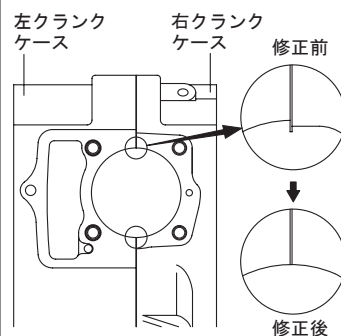
●クランクケースの修正

※シリンダーをクランクケースに取り付ける際、左右クランクケースのズレ等により、シリンダースリーブ部とクランクケーススリーブホール部が干渉する場合があります。干渉した状態で使用するとスリーブが変形し、エンジントラブルの原因となりますので必ず点検、修正して下さい。



干渉部分 シリンダースリーブ部

◇クランクケース内に削り粉が入らないようにしっかりとウエスを詰めます。
◇左右クランクケースのズレの出っ張っている部分を削り、引っ込んでいる部分と同じ高さにします。
◇削り終わったら削り粉がクランクケース内に入らないように慎重にウエスを取り除きます。

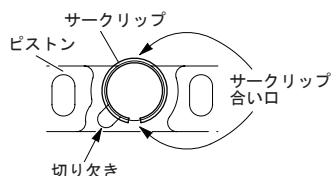


◇きれいなウエスをスリーブホールに詰めておきます。
◇キットを取り付けた後にエンジンをアイドリングで数分かけ、すぐにエンジンオイルを新品に交換して下さい。

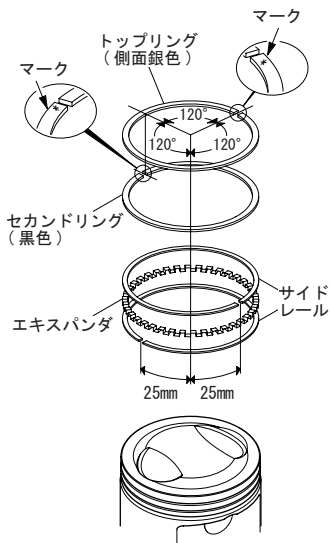
●Sステージキットの取り付け ピストンの取り付け

◇ピストンピン穴の片側に付属のピストンピンサークリップを取り付けます。

※ピストンピンサークリップの合い口はピストンピン穴の切り欠き部を避け、上か下になるように取り付け。
※ドライバーで、ピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取付けることが出来ます。
※押し込み中にピストンピンサークリップが外れて飛んでしまう恐れがあるので、慎重に取り付けて下さい。



◇図を参考にしてピストンリングを取り付けます。



◇オイルリングエキスパンダーを入れます。



◇下オイルリングサイドレールを入れます。



◇上オイルリングサイドレールを入れます。



◇文字を上にして、セカンドリングを入れます。



◇文字を上にして、トップリングを入れます。



◇ピストンピン穴にエンジンオイルを塗布します。



◇コンロッドのピストンピン穴にエンジンオイルを塗布します。



◇ピストンピンにエンジンオイルを塗布し、ピストンの上面の矢印が、前(排気側)を向くようにピストンを取り付けます。



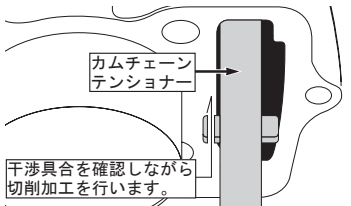
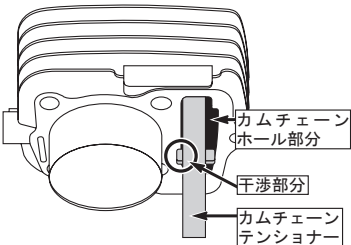
◇付属のピストンピンサークリップを取り付けます。

※ピストンピンサークリップの合い口はピストンピン穴の切り欠き部を避け、上か下になるように取り付け。
※ドライバーで、ピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取付けることが出来ます。
※押し込み中にピストンピンサークリップが外れて飛んでしまう恐れがあるので、慎重に取り付けて下さい。



シリンダーの取り付け

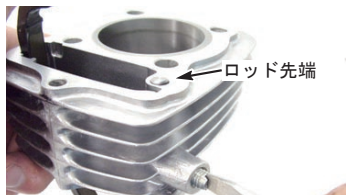
◇カムチェーンテンショナーの切削加工が必要になります。
◇弊社製ボアアップシリンダーにカムチェーンテンショナーを仮付けた際、カムチェーンテンショナーの突起部分とシリンダーのカムチェーンホール部分が干渉します。
◇干渉具合を確認しながら徐々に切削加工を行います。
◇カムチェーンテンショナーの突起部分が軽く振れながら穴に差込めるぐらいが目安になります。
※削り過ぎにご注意下さい。



◇カムチェーンテンショナーをキットのシリンダーに差し込み、スプリングのフックをシリンダーに引っ掛けます。



◇カムチェーンテンショナーのロッド先端を取り付け面と同じぐらいの位置にします。アジャストボルトで固定し、ロックナットを締め付けます。



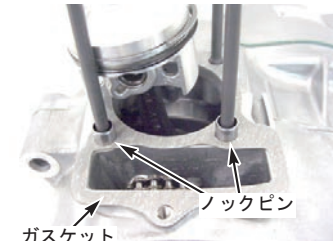
◇詰めていたウエスを取り外します。



◇クランクケースとシリンダーの合せ面をシンナー等で脱脂します。



◇ノックピン2個とシリンダーガスケットをクランクケースに取り付けます。



◇シリンダーの内側にエンジンオイルを塗布し、指で均等に塗り広げます。



◇ピストンの全周面と、ピストンリングにエンジンオイルを塗布します。



◇シリンダーを入れていきます。



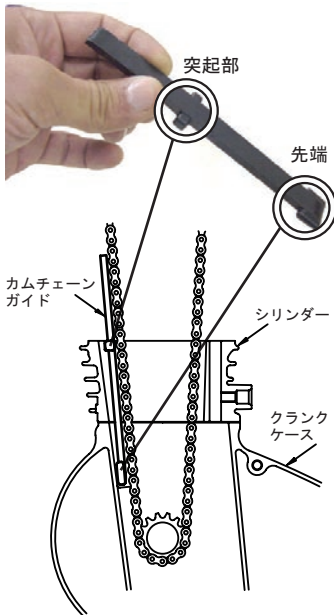
◇シリンダーにピストンリングの合い口がずれないように指で少しずつはめていきます。



◇ピストンがシリンダーにはまったら、カムチェーンをシリンダーに通してシリンダーをクランクケースにはめ込みます。



◇カムチェーンガイドの先端をクランクケースの溝に、突起部をシリンダーの溝に合わせようとして差し込みます。

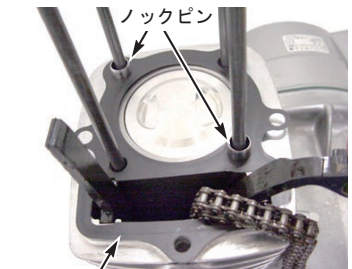


シリンダーヘッドの取り付け

◇シリンダーとシリンダーヘッドの合せ面をシンナー等で脱脂します。



◇ノックピン2個とシリンダーヘッドガスケットをシリンダーに取り付けます。



シリンダーヘッドガスケット

◇カムチェーンをシリンダーヘッドに通し、シリンダーヘッドを取り付けます。



◇アジャスターをカムチェーンテンショナーとシリンダーヘッドに通して取り付けます。



◇ロックボルトでセットプレートを仮止めます。



◇シリンダーヘッドマウントボルトを仮止めておきます。



カムシャフトとカムプロケットの取り付け

◇キットのカムシャフトのジャーナル面とカム面にエンジンオイルを塗布し、シリンダーヘッドに取り付けます。カムシャフトのカム山は下側に向けておきます。



◇ノックピン2個を取り付け、写真の様にカムチェーンの中にカムシャフトをくぐらせておきます。



◇カムシャフトホルダーを取り付けます。



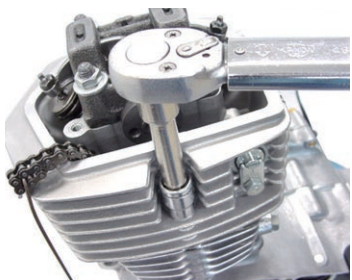
◇ワッシャ4個を取り付け、ナット4個を対角に数回に分けて均等に締め付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ナット
トルク：20N・m (2.0kgf・m)



◇仮止めていたシリンダーヘッドマウントボルトを本締めします。シリンダーヘッドマウントとカムシャフトの間にカムチェーンを噛み込まない様、注意して下さい。

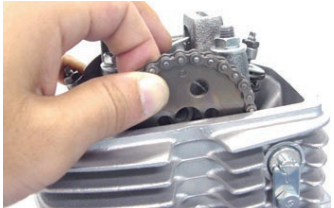
▲注意：必ず規定トルクを守る事。
シリンダーヘッドマウントボルト
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



◇フライホイールの“T”マークがクランクケースの“▽”マークに合っているか確認します。

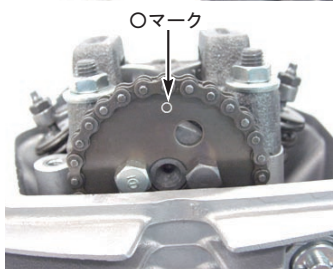


◇カムプロケットの“O”マークが真上を向くようにカムチェーンを取り付けます。カムプロケットをカムシャフトにはめ込みます。



◇フライホイールを少し回して、カムプロケットを回し、6角ボルトを取り付けやすくします。

◇カムシャフトのボルト穴をカムプロケットに合わせて6角ボルト2本を手で締め込み、仮り止めます。



◇フライホイールを固定し、カムプロケットの6角ボルト2本を締め付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
6角ボルト
トルク：9N・m (0.9kgf・m)

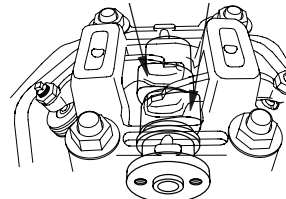


カムチェーンの調整

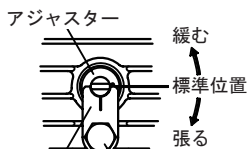
※カムチェーンは張りすぎてもたるみがあってもエンジンの調子を損ないます。確実に作業を行ってください。

◇フライホイールを反時計方向にまわし、カムシャフトの両方のカム山が上になる位置にします。

カム山を上 に します。



◇フライホイールを手で少し動かし、カムプロケットとのガタをみながら、アジャスターの“O”マークを張る方向や緩む方向に回してみます。



セットプレート — ロックボルト

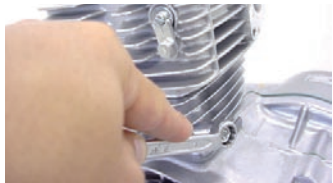
◇ガタが無く、フライホイールが重くならないところでロックボルトを締め込み、アジャスターを固定します。

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



◇アジャスターの調整だけではガタが無くならない場合、シリンダーのアジャストボルトでも調整を行います。

◇アジャスターをガタが一番少ない位置で固定し、シリンダーのロックナットを緩め、アジャストボルトを少しだけ緩めます。



◇マイナスドライバーでアジャストボルトを固定し、ロックナットを締め付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ロックナット
トルク：12N・m (1.2kgf・m)

◇再びアジャスターを回して、ガタが無く、フライホイールが重くならないところを探し、ロックボルトでアジャスターを固定します。

バルブ隙間の調整

◇フライホイールを反時計方向に回して、カムプロケットの“O”マークが真上を向き、フライホイールの“T”マークがクランクケースの“V”マークに合う位置で止めます。
◇アジャストスクリューとバルブ端面の間(バルブ隙間)に0.1mmのシクネスゲージを差し込みます。



◇引き抜くときに少し抵抗があるぐらいにアジャストスクリューを合わせ、ナットを締め付けます。

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



◇ナットを締め付け後、0.1mmのシクネスゲージを再度差し込み、バルブ隙間を確認します。
◇シリンダーヘッドのオイル溜りにきれいなエンジンオイルをいっぱいまで入れます。



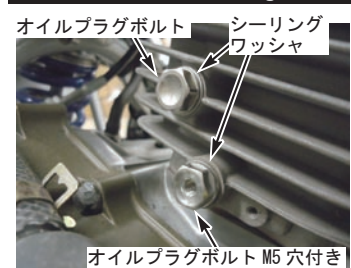
◇シリンダーヘッドカバーとガスケットをシリンダーヘッドカバーボルト2本でシリンダーヘッドに取り付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
シリンダーヘッドカバーボルト
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



◇付属のシリンダーのボス部2箇所、オイルプラグボルト/シーリングワッシャを取り付けます。オイルプラグボルトM5穴付きは、エンジン取り付け時に下側になるよう取り付けます。
※オイルクーラーキットを取り付ける場合は、そのキットの取扱説明書に従う事。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
オイルプラグボルト
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



●エンジンの取り付け

エンジンの取り付け

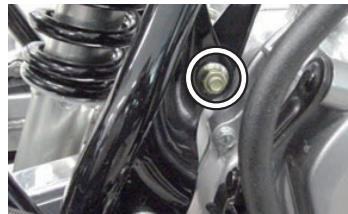
◇エンジン下部にジャキや適当な台等を置きエンジンを支え、車体の左側からエンジンを取り付けます。
◇リアエンジンマウントの下側にボルトを左側から差し込みます。



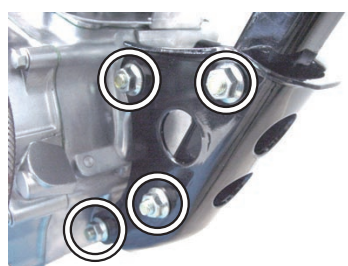
◇カラーとクラッチケーブルガイドを取り付け、リアエンジンマウントの上側にボルトを左側から差し込みます。



◇ナット2個を仮止めします。



◇フロントエンジンハンガーを取り付け、ボルト4本を左側から差し込み、ナット4個を仮止めします。



◇ドライブチェーンを取り付けたドライブプロケットを、カウンターシャフトに差し込みます。差し込みにくい場合は、エンジンを軽く揺すりながら差し込んで下さい。



◇ドライブチェーンに適度なたるみを持たせたまま、仮止めしたリアエンジンマウントのナット2個と、フロントエンジンハンガープレートのナット4個を本締めします。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
リアエンジンマウントナット
トルク：44N・m (4.5kgf・m)

フロントエンジンハンガープレートナット
トルク：26N・m (2.7kgf・m)

◇フィクシングプレートをカウンターシャフトに差し、ドライブプロケットのボルト穴に合わせて、ボルト2本を取り付けます。

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



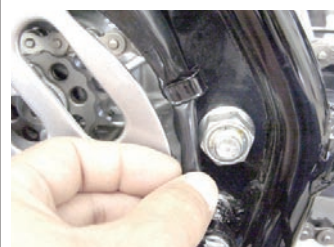
L. ステップの取り付け

◇L. ステップをボルト2本でフレームに取り付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ボルト
トルク：26N・m (2.7kgf・m)



◇サイドスタンドスイッチコードをフレームのクランプに取り付けます。



接続

◇サイドスタンドスイッチ 2P (緑) カブラ、AC ジェネレータ 5P (茶) カブラを接続しワイヤーバンドでフレームに固定します。



◇ブリーザーホースを接続します。



◇リフターレバーにクラッチケーブルを取り付け、クラッチケーブルガイドに取り付けてナットを締め付けます。



スパークプラグの取り付け

◇キット内のスパークプラグを、まず手で締め込みます。
◇スパークプラグレンチを用いて締め付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
スパークプラグ
トルク：14N・m (1.4kgf・m)



◇プラグキャップを取り付けます。



エキゾーストマフラーの取り付け

◇シリンダーヘッド側のナット 2 個を仮止めします。
※ノーマルマフラーはステップとエンジンの中から差し込んで下さい。



◇マウントボルトを仮止めします。

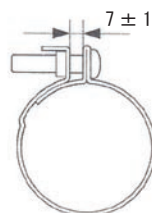


◇仮止めた 3 ヶ所を本締めします。

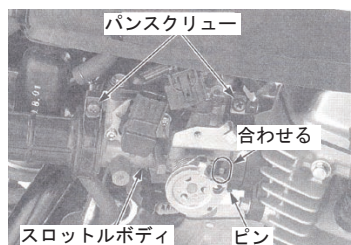
▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ナット 2 個
トルク：12N・m (1.2kgf・m)
マウントボルト
トルク：13N・m (1.3kgf・m)

スロットルボディの取り付け

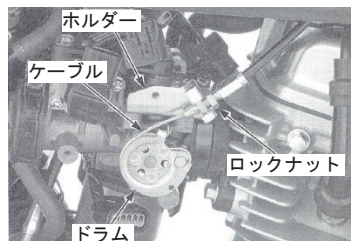
◇突起に溝を合わせてスロットルボディをインシュレータに取り付けます。
インシュレーターバンド端間が 7 ± 1mm となるようにバンドスクリーンを締め付けます。



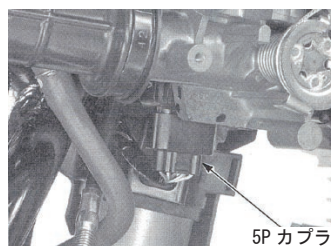
◇コネクティングチューブをスロットルボディに取り付け、バンドスクリーンを確実に締め込みます。
※バンドの穴がインシュレータの位置決めピンに合っているか確認して下さい。



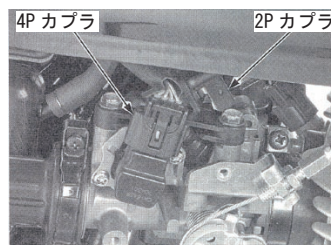
◇スロットルケーブルをスロットルドラムに接続し、ケーブルホルダーに取り付けます。
◇ロックナットを仮締めしスロットルグリップの遊びを調整します。



◇センサーユニット 5P (黒) カブラを接続します。

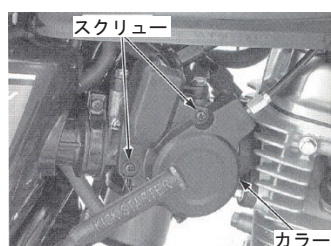


◇IAC バルブ 4P (黒) カブラ、インジェクタ 2P (黒) カブラを接続します。



◇スロットルドラムカバーを取り付け、スクリーン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。
スクリーン
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



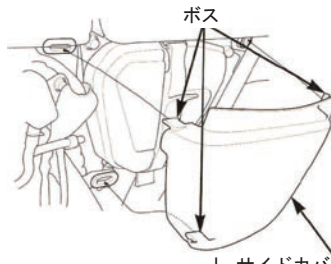
◇スロットルバルブの切り欠き部をスロットルストップスクリーンに合わせて差し込み、トップキャップを取り付けます。

●FI コン 2 の取り付け

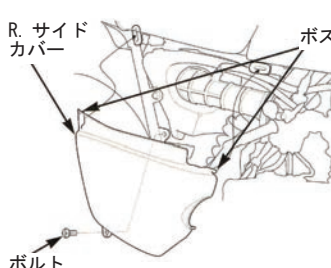
◇取り付けは FI コン 2 の取扱説明書をご確認下さい。

●サイドカバーの取り付け

◇L. サイドカバーのボス 3 ヶ所をフレームに差し込み、取り付けます。



◇R. サイドカバーのボス 2 ヶ所をフレームに差し込み、ボルトを取り付けます。



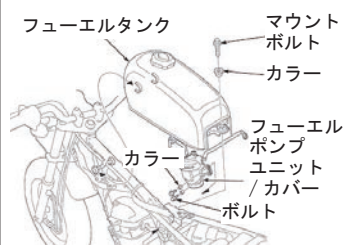
シートとタンクの取り付け

◇フューエルタンクをフレームに取り付け、ボルトを締め付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ボルト
トルク：26N・m (2.7kgf・m)

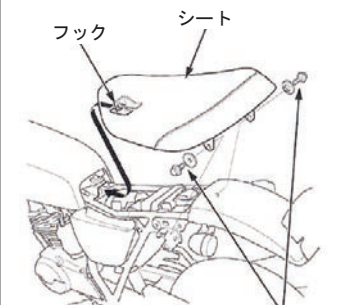
◇フューエルポンプユニットを取り付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
フューエルポンプユニット
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



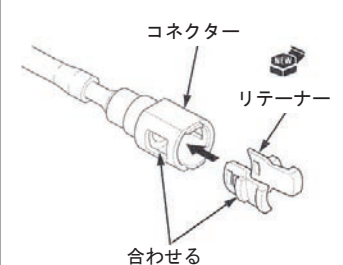
◇シート裏面前部のフックをフレームに差し込み、2 本のボルト、カラーでフレームに取り付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ボルト / カラー
トルク：26N・m (2.7kgf・m)



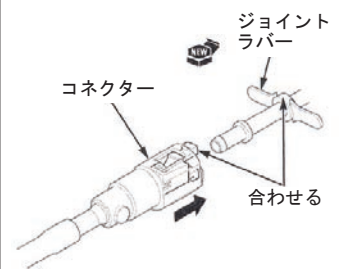
※クイックコネクターの接続方法
クイックコネクターの接続を外した場合はリテーナー、ジョイントラバーを新品に交換する事をお勧めします。

1. ロックタブ 2 箇所をコネクターの穴に正しく合わせ、リテーナーをコネクターに取り付けます。

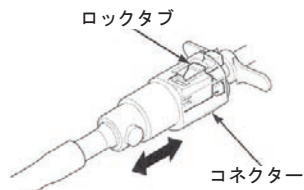


2. ジョイントラバーをジョイント部に取り付けます。

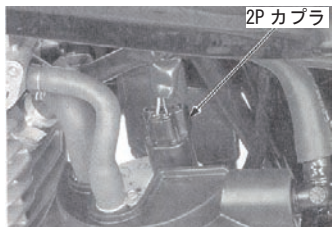
3. クイックコネク터를まっすぐジョイント部に取り付け、図の様にリテーナーの溝をジョイントラバーに合わせる。"カチッ" と音がするまでコネク터를押し込みます。コネクターが取り付けにくい場合はジョイント部に少量のエンジンオイルを塗布します。



4. コネクターを前後に動かし、ロックタブによってコネクターが固定され、確実に接続している事を確認します。



5. フューエルポンプユニット 2P (黒) カプラを接続する。



6. バッテリーケーブルを接続する。
7. メインスイッチを数秒間 ON で保持し燃料漏れが無いを確認します。
(この時エンジンは始動しない事)

◇上記を参考にしてスロットルボディ側のクイックコネクターを接続します。

☆エンジン始動☆

- エンジンに付着した汚れをよく拭き取ります。
○イグニッションキーを ON にし、エンジンを始動させます。

⚠警告：必ず換気のよい場所で行う事。

- 異音など異常が無いを確認します。
○異常が無ければ 30km から 50km 程度慣らし運転をし、再度バルブクリアランスを点検します。

⚠注意：必ず冷間時に行う事。

- 100km から 150km 位まで再度慣らし運転を行います。
○慣らし運転終了後、異音やブローパイガスなど異常が無いを確認します。
(異常がある場合は、再度エンジンを分解し、各部を点検する。)

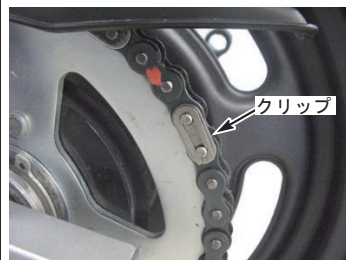
⚠注意：再使用出来ないパーツは再使用しない事。

●ドリブンスプロケットの取り付けとチェーンの調整

※作業の際は、必ずエンジンを停止する事

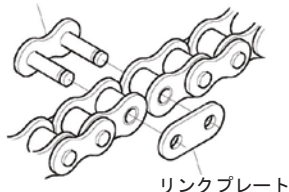
ドライブチェーンの取り外し

◇クリップを取り外します。



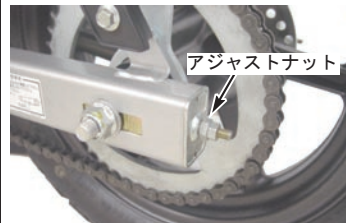
◇リンクプレートとマスターリンクを取り外し、ドライブチェーンを取り外します。

マスターリンク

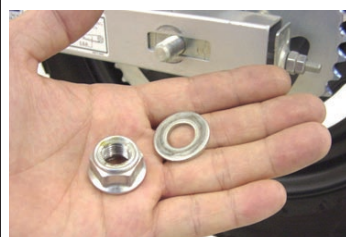


ホイールの取り外し

◇アジャストナットを緩めます。



◇アクスルシャフトを保持し、アクスルナット、ワッシャを取り外します。



◇アクスルシャフトを抜き取り、リアキャリパーを後方にスライドさせて取り外してからホイールを取り外します。



◇ホイールの左右からカラーを取り外しておきます。



ノーマルドリブスプロケットの取り外し

◇ナット 3 個を取り外し、ノーマルドリブスプロケットを取り外します。



ドリブンスプロケットの取り付け

◇キット内のドリブンスプロケットをホイールに取り付け、ナット 3 個を取り付けます。

⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
ナット
トルク：54N・m (5.5kgf・m)



ホイールの取り付け

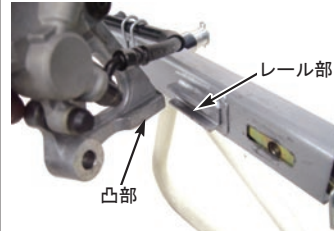
◇ホイールの左右にカラーを取り付けます。



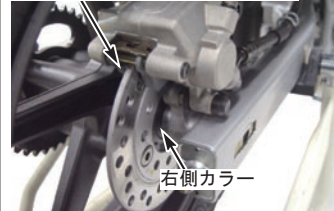
◇ホイールをセットしてからリアキャリパーを取り付けます。



◇この時、リアキャリパーの凸部がスイングアームのレール部にはまっていること、ホイールに左右のカラーがはまっていること、リアキャリパーブレーキパッドがリアディスクをはさんでいることを確認する。



パッドがディスクをはさんでいる



◇アクスルシャフトにワッシャが通っていることを確認。



◇ホイールとリアキャリアーとスイングアームの位置を合わせ、アクスルシャフトを差し込みます。



◇ワッシャとアクスルナットを仮止めします。

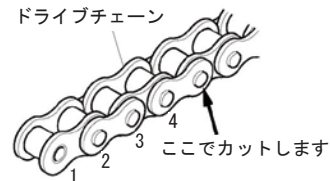


ドライブチェーンのカット

※ノーマルのスプロケットからキット内のドリブンスプロケットに変更すると調整だけではドライブチェーンのたるみを無くすことは出来ません。チェーンカッター等を使用し、チェーンを短くする必要があります。

◇ノーマルチェーンからは4リンクカットして下さい。

ドライブチェーン

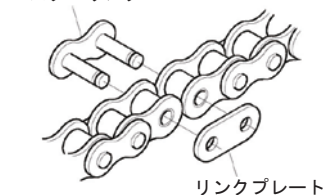


ここでカットします

ドライブチェーンの取り付け

◇ドライブチェーンをドライブスプロケット、ドリブンスプロケットに取り付けます。
◇マスターリンクを内側から取り付けてドライブチェーンを接続し、リンクプレートを取り付けます。

マスターリンク



リンクプレート

◇クリップを取り付けます。
※この時、クリップの合い口は進行方向に対して逆に向けて下さい。

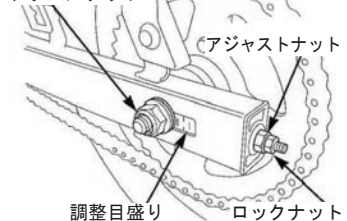


クリップ

ドライブチェーンの遊びの調整

◇左右のアジャストナットを回し、左右の調節目盛りが均等になるよう調節します。

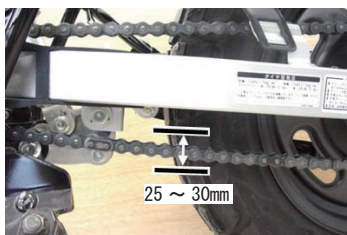
アクスルナット



調整目盛り

ロックナット

◇乗車状態でスプロケット間の中央あたりの遊びを確認します。
遊び：25～30mm



25～30mm

◇アジャストナットを保持し、ロックナットを締め付けます。



◇アクスルシャフトを保持し、アクスルナットを締め付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。

アクスルナット

トルク：62N・m (6.3kgf・m)



●L. クランクケースカバーの取り付け

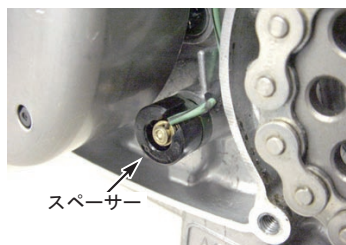
◇L. クランクケースカバーとクランクケースの取り付け面をシンナー等で脱脂します。

◇スペーサーを取り付け、L. クランクケースカバーと新品のガスケットをボルト5本でクランクケースに取り付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。

ボルト

トルク：12N・m (1.2kgf・m)



スペーサー



●走行前の注意

①お願い

◇このキットを取り付け、原付免許、原付登録のまま一般公道を走行されると違反となり運転者ご本人が罰せられる対象となります。

◇一般公道を走行される場合は小型2輪以上の免許を取得し、市町村の役所で原付2種の登録を行い、強制賠償保険の排気量アップの申請を行って下さい。

◇キット内の原付2種マークをお貼り下さい。

②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。

③スプロケットの変更

※このキットを取り付けると出力がアップします。ノーマルのスプロケットのままではローギアすぎて各部の磨耗が激しくなり、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。スプロケットのハイギア化を行って下さい。

◇Ape S ステージ仕様の参考2次減速比は2.5となっております。

(体重65kg時)

2次減速比は、“ドリブン(リアタイヤ側)スプロケットの歯数÷ドライブ(エンジン側)スプロケットの歯数”で算出します。

例えば、35丁(ドリブンスプロケット)÷14丁(ノーマルドライブスプロケット)=2.5(2次減速比)となります。

●その他

①温度計

◇このキットのシリンダーサイド部にはスティックタイプの温度センサーが取り付け出来ます。又、オイルブラグボルト部にはM5タイプの温度センサーが取り付け出来ます。

②オイルクーラー

◇このキットを取り付けると出力アップに伴い、エンジン発熱量も増大します。エンジンに長時間の負荷を与える走行には、オイルクーラーキットの装着をお勧めします。
(オイルクーラー取り付けの際は、オイルブラグボルトのM5タイプ温度センサーは取り付け出来なくなります。)