

Hyper S-Stage キット 取扱説明書

製品番号 01-05-0239 (B-TYPE)

適応車種 モンキー / ゴリラ (Z50J-1600008 ~ 1805927)

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。予めご了承下さい。

使用燃料についてのご注意

S-Stage キットは、ノーマルに比べて高圧縮比となるように設定しておりますので、燃料は必ずハイオクタン価ガソリンを使用して下さい。
レギュラーガソリンを使用すると、異常燃焼を起こして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。
キット取り付け前に燃料タンクに残っていたガソリンにも注意して下さい。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必ずキット内のもの CR8HSA (NGK) に交換して下さい。その後に電極部の焼け具合により個々に合った番数を決定して下さい。

スプロケットについてのご注意

当製品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。キット内のドライブスプロケットを使ってドリブンスプロケットを決定し、スプロケットハイギア化を行って下さい。
※ドリブンスプロケットはキット内に含まれておりません。

☆ご使用前に必ずお読み下さい☆

- ◎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。一般公道を走行される場合は、小型2輪以上の免許を取得し、必ず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。
- ◎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下さい。
- ◎取り付けの際には、工具等を準備し、取付け要領に従って十分注意して作業を行って下さい。尚、この取扱説明書や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事をお勧め致します。
- ◎ボルト、ナット、ノックピンは再使用しますが、摩耗、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。
- ◎フィルターを取り付けての雨天走行は出来ません。エンジン不調の原因となりますのでご注意下さい。

～特 徴～

- ノーマル 50cc のシリンダーヘッドを使用したままで 88cc にボアアップが出来、HEAVY なエンジンフィーリングが体験出来るキットを NEW リリース。プラモデル感覚で EASY に組み上げて、楽しみながらエンジン構造の勉強が出来るストリートユースキットに仕上げました。

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及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(エンジン及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。(ボルト及びナットの破損、脱落の原因となります。)
 - 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、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。)
- ※シリンダーヘッドは、必ず規定トルクで増し締めを行ってください。
- 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。また、再使用する部品については、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。

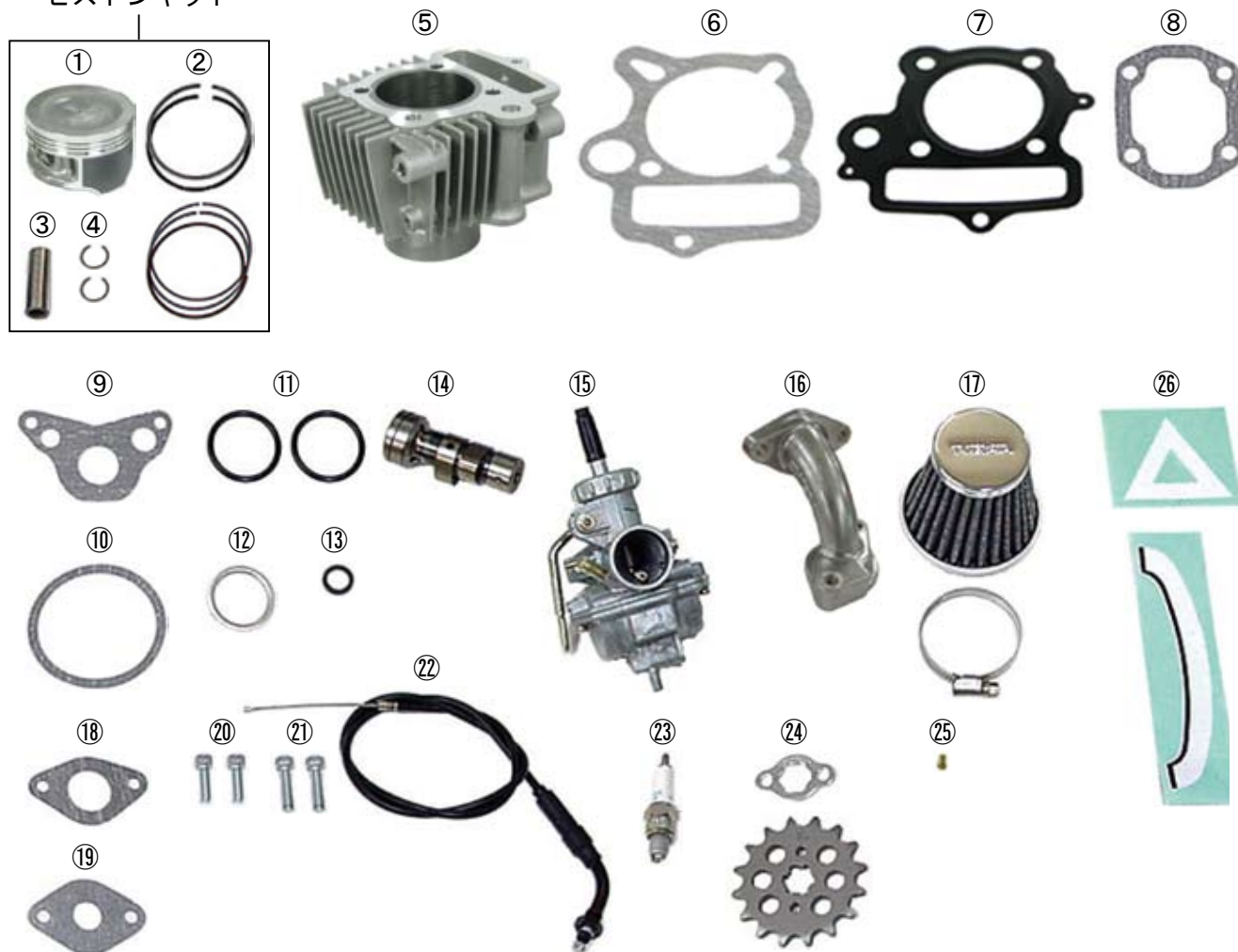
警告 この表示を無視した取り扱いをすると人が死亡、重傷を負う可能性が想定される内容を示しています。

- 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。(事故につながる恐れがあります。)
- 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回りに無い事を確認して下さい。又、気化したガソリンの滞留は、爆発等の危険性がある為、通気の良い場所で作業を行ってください。

- ◎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。
- ◎クレームについては、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。予めご了承下さい。
- ◎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ようお願い致します。

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>

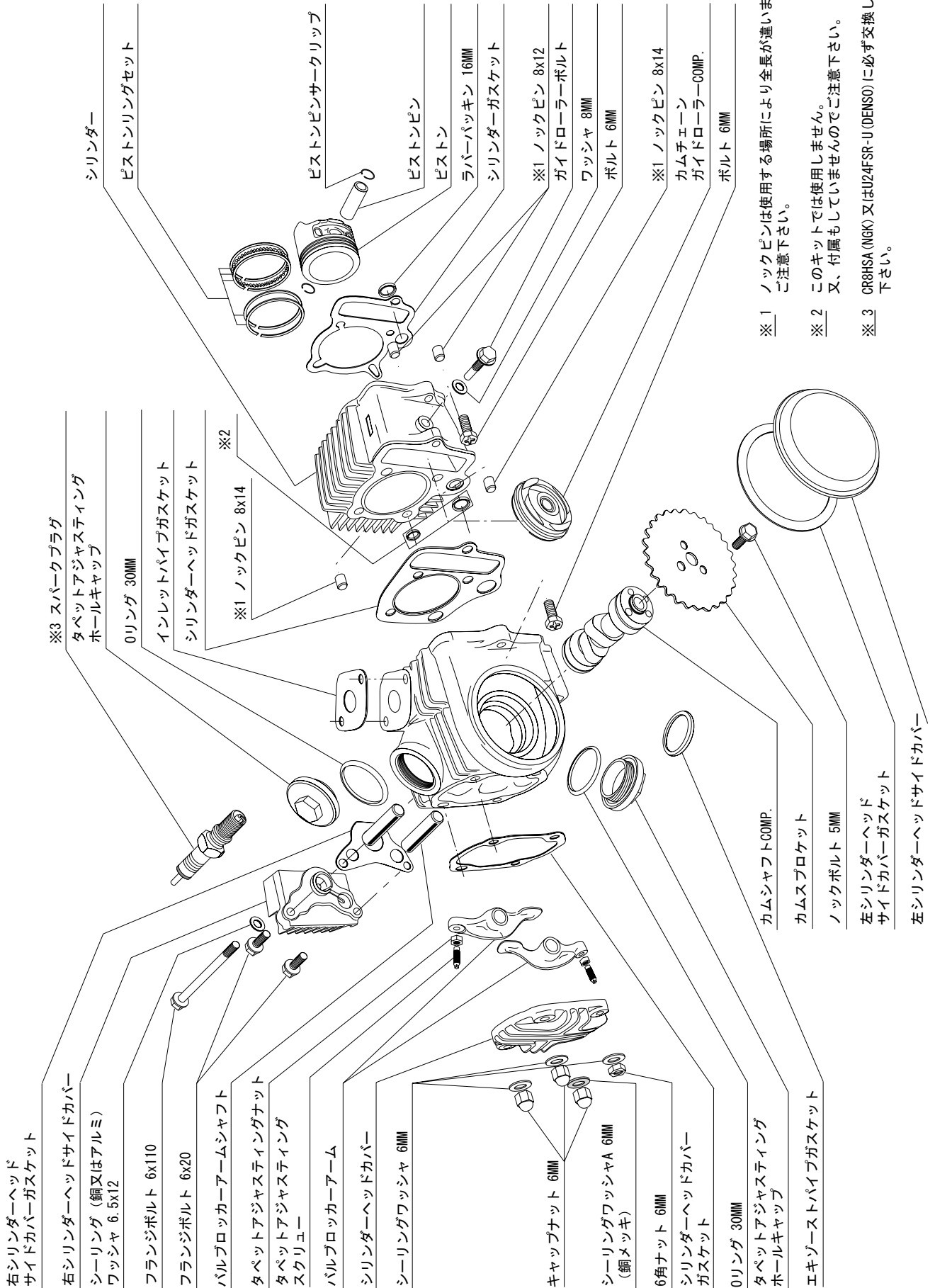
01-02-517
ピストンキット

番号	部 品 名	個数	リペア品番	番号	部 品 名	個数	リペア品番
1	ピストン	1	00-01-0014 (③ピン付)	14	カムシャフト	1	01-08-034
2	ピストンリングセット	1	01-15-014	15	DENI18 キャブレター ASSY.	1	03-03-0061
3	ピストンピン 13x36	1	00-01-0091 (④クリップ付)	16	インテークマニホールド	1	00-00-1484
4	ピストンピンサークリップ	2	00-01-0003 (6 ケ入り)	17	エアフィルター (バンド付)	1	03-01-104
5	シリンダー	1	01-01-0241H	18	キャブレターガスケット	1	00-03-0417
6	シリンダーガスケット	1	00-01-0067 (2 ケ入り)	19	インレットパイプガスケット	1	00-01-0159 (2 ケ入り)
7	シリンダーヘッドガスケット	1	00-00-1147	20	ソケットキャップスクリュー 6x20	2	00-00-0721 (5 ケ入り)
8	シリンダーヘッドカバーガスケット	1	00-01-0156 (2 ケ入り)	21	ソケットキャップスクリュー 6x25	2	00-00-0722 (5 ケ入り)
9	右サイドカバーガスケット	1	00-01-0157 (2 ケ入り)	22	スロットルケーブル 710mm	1	09-02-0071
10	左サイドカバーガスケット	1	00-01-0158 (2 ケ入り)	23	スパークプラグ CR8HSA	1	00-00-2377
11	タペットキャップ O リング	2	00-01-0034 (4 ケ入り)	24	ドライブsprocket (プレート付) 15T	1	02-05-041
12	エキゾーストパイプガスケット	1	00-01-0064 (2 ケ入り)	25	メインジェット #85	1	00-03-0041
13	ラバーパッキン	1	00-01-0066 (2 ケ入り)	26	原付 2 種マークセット	1	

※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。

ボルトについて

- 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事は、締まっている状態から 3 ~ 4 回転反時計方向に回す事を言い、取り外すという事はネジが取れるまで反時計方向に回す事を言います。
- ネジを締めるという事は、ネジを緩まないように締める事を言います。ただ、ボルトは強く締め過ぎると折れ、弱過ぎると走行中に振動等で緩んで部品脱落の恐れがあり、大変危険です。ボルトが折れない・緩まないような締める力を数値として表したのが規定トルクです。また、その数値はボルトの大きさによって変わります。
- トルクレンチを用意する事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かと折れるのか、緩むのかは経験と勘でしか補えません。



※1 ノックピンは使用する場所により全長が違います。
ご注意ください。

※2 このキットでは使用しません。
又、付属もしていませんのでご注意ください。

※3 CR8HSA (NGK) 又はU24FSR-U (DENSO) に必ず交換して
下さい。

●純正部品の取り外し

○シートを取り外す

◇サイドカバーを取り外す。



◇シート下のナットを緩め、ボルトを取り外す。



◇リアショックのナット2個を緩める。



◇シートを後方に引いて取り外す。



○フューエルタンクを取り外す

◇フューエルコックをOFFにする。



◇チューブクリップをずらし、キャブレターのフューエルチューブの接続を外す。



◇フューエルタンクをフレームに止めているボルトを取り外す。



◇フューエルタンクを後方に引いて取り外す。



○キャブレターを取り外す

◇キャブレターのトップキャップを外し、スロットルバルブをキャブレターから抜き取る。



◇エアクリーナーステー部のボルトを取り外す。



◇インレットパイプをシリンダーヘッドに止めているボルト2本を取り外しインレットパイプ、キャブレター、エアクリーナーを取り外す。



◇ワイヤーハーネスをフレームの下側になるように移動させる。



○マフラーを取り外す

◇EXパイプ部のナット2個を反時計方向に回し取り外す。



◇マフラー本体を止めている6角ボルトを反時計方向に回し取り外す。



◇マフラー本体裏側に止まっているナットを反時計方向に回し取り外す。



◇フランジのカラー2個を取り外し外側に引く様にしてマフラーを車体から取り外す。



○フロントフェンダーを取り外す

◇フロントフェンダー裏側の6角ボルト2本を反時計方向に回し取り外す。



○スパークプラグを取り外す

◇プラグキャップをプラグから引っ張って取り外す。必ずキャップ部分をつかんで引っ張って外す。

◇車載工具のスパークプラグレンチを使いプラグを反時計方向に回し取り外す。



○シリンダーヘッド左カバーを取り外す

◇シリンダーヘッド右カバーの真ん中の6角ボルトを外すと左カバーが外れる。
(ボルトを外しても外れない場合6角ボルトを2～3山ねじ込み6角ボルトの頭をハンマー等で軽くたたくと外れる)



○クランクケース左カバーを取り外す

◇シフトペダルの6角ボルトを外しシフトペダルを反時計方向に回し取り外す。



◇クランクケース左カバーを止めているスクリー3本を反時計方向に回し取り外す。



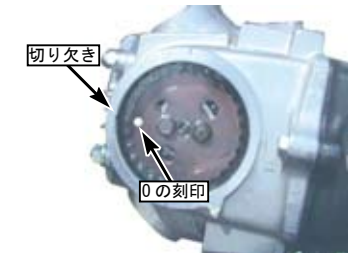
○タペットキャップ2個を取り外す

◇タペットキャップ2個を反時計方向に回し取り外す。



○カムスプロケットを取り外す

◇フライホイールのTマークとカムスプロケットの0マークが各切り欠きに合う様にフライホイールを反時計方向に回転させて合わせる。



◇フライホイールを固定しカムスプロケット6角ボルト2個を反時計方向に回し取り外す。



◇カムプロケットを小型のマイナスドライバー等でこじてカムシャフトから外す。



◇カムチェーンをカムスプロケットから外してカムスプロケットを取り出す。

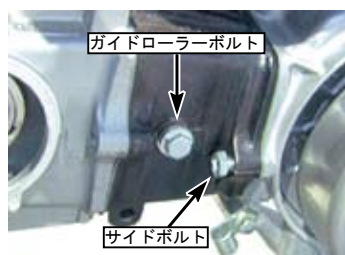
◇カムシャフトの中心部にはまっているノックピンを外す。

○シリンダーヘッドサイドボルトを取り外す

◇シリンダーヘッドとシリンダーを止めているシリンダーヘッドサイドボルトを反時計方向に回し取り外す。



◇シリンダーのガイドローラーボルトとシリンダーとクランクケース間のサイドボルトを反時計方向に回し緩める。



○シリンダーヘッドカバーを取り外す

◇シリンダーヘッドカバーを止めているナット4個を対角の順番に反時計方向へ回し取り外す。
◇ナット下にあるワッシャ4枚を取り外す。



◇ヘッドカバーを取り外す。
(かたい場合はプラスチックハンマーで軽くたたき、取り外す)
シリンダーヘッドにガスケットが残った場合は、スクレーパーやカッター等できれいに取り除く。



○シリンダーヘッドを取り外す

◇フロントタイヤの空気を抜く。
(プラスドライバーの先などでバルブを押すとエアが抜けるのでシューという音が出なくなるまで押し続ける。)

◇シリンダーヘッドをシリンダーから前方へ引っ張って取り外す。
(かたい場合はシリンダーヘッドをプラスチックハンマーで軽くたたき、取り外す)



◇フロントタイヤを押しながらシリンダーヘッドを取り外す。
◇ノックピン2個は再使用するので取り外しておく。



○シリンダーを取り外す

◇緩めておいたガイドローラーボルトとシリンダーサイドボルトを反時計方向に回し取り外す。



◇シリンダーを引っ張って取り外す。
(かたい場合はプラスチックハンマーでシリンダーを軽くたたき、取り外す)



◇シリンダーを抜く途中でカムチェーンガイドローラーが出てくるので取り外す。



◇ピストンが抜けたらタイヤを手で押さえながらシリンダーを前方へ取り外す。



○ピストンを取り外す

◇クランクケースのシリンダーホールとカムチェーン部にゴミや部品などを絶対落とさないようにウエスを詰め込む。



◇ピストンサークリップの片側を取り外す。
ピストンピン穴の切り欠き部を利用してこじるようにすると外れる。



◇ピストンピンをピストンサークリップが付いていない方向へ取り外す。ピストンサークリップの付いている方向からマイナスドライバーで押すと簡単にとれる。



◇ピストンを取り外す。



○シリンダーガスケット・ラバーパッキン・ノックピンを取り外す

◇ガスケットがきれいに剥がれない場合クランクケースにキズを入れないようにスクレイパーやカッターできれいに剥がす。この時クランクケースセンターガスケットがシリンダーベース面やシリンダーホール部にはみ出ている場合は切り取っておく。クランクケース内にゴミや部品などを絶対落とさないように。



◇写真の指しし部にはみ出ているガスケットがあれば切り取っておく。

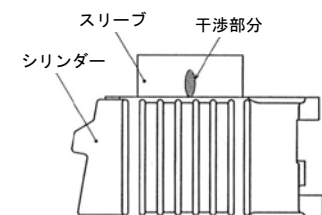
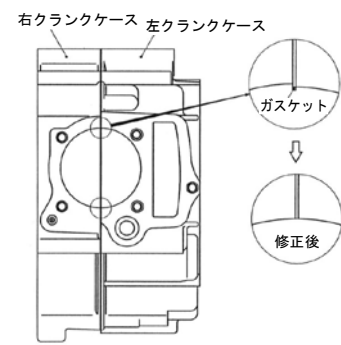


◎アルミシリンダー取り付け時の注意

◇左右クランクケースのズレ等により、シリンダーを取り付ける際、クランクケース合わせ面のスリーブ穴、丸印部分とシリンダースリーブの斜線部分及びケース内部で干渉する場合があります。そのままの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。

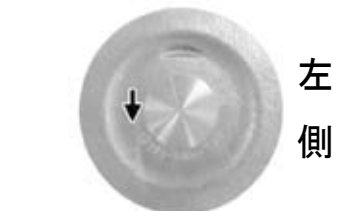
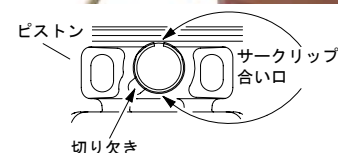
◎修正要領

1. 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る。
2. クランクケース合わせ面のズレの出っ張っている部分を引っ込んでい部分と同じ高さになるまでヤスリで削ります。
3. 削り取ったら削り粉がクランクケース内に入らないよう慎重にウエスを取り除く。
4. ウエスを取り除いた後は、きれいなウエスをクランクケースの穴に詰めておく。
5. キットの組立が終わって、エンジンをアイドリングで数分かけた後、すぐにエンジンオイルを新品に交換する。



●S-Stage キット取り付け ○ピストンの組み付け

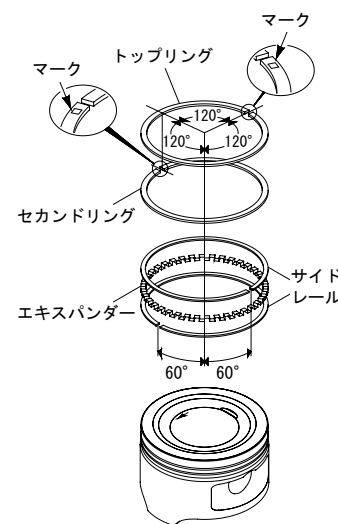
◇ピストンの片側に付属のピストンピンサークリップをサークリップ溝にキッチリはめ込む。この時、サークリップの合い口は切り欠き部を避けて、ピストン上下方向に向けて取り付ける。



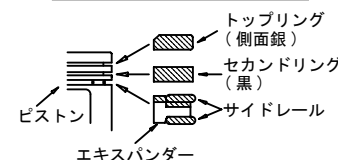
◇ドライバーでピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取り付けられる。

◇ピストンリング溝にエンジンオイルを塗りピストンリングをオイルリングエキパンダー、下オイルリングサイドレール、上オイルリングサイドレール、セカンドリング、トップリングの順に取り付ける。

◇ピストンリングの合い口をそろえる。



トップリングの上面及びセカンドリングの上面には印字があります。



断面に注意

◇オイルリングエキパンダーを入れる。



◇下オイルリングサイドレールを入れる。



◇上オイルリングサイドレールを入れる。



◇文字面を上にしてセカンドリングを入れる。



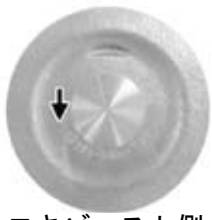
◇文字面を上にしてトップリングを入れる。



◇ピストンピン部とコンロッドにエンジンオイルを塗りピストンピンを取り付ける。



◇ピストンヘッド部矢印マークの先を下（エキゾースト側）になる様にしてピストンを取り付ける。

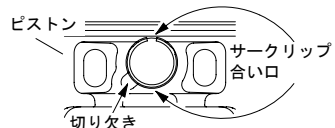


エキゾースト側

◇ピストンに三分の一程度ピストンピンを挿しておいて取り付けるのも簡単な方法ではある。



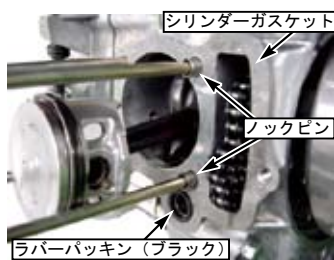
◇付属のピストンピンサークリップをサークリップ溝にきっちりはめ込む。
この時、サークリップの合い口は切り欠き部を避けて、ピストン上下方向に向けて取り付ける。



◇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り付けられる。
※押し込み中にサークリップが外れて飛んでしまう事があるので慎重に行う事。
◇詰めていたウエスを取り外す。

○シリンダーの取り付け

◇シリンダーベースガスケット面のシリンダー側とクランクケース側をシンナー等で脱脂する。
◇ノックピンB(長さ 12mm)2個が付いているか確認し、シリンダーガスケットとラバーパッキン(ブラック)を1個取り付ける。



◇キットのシリンダー内にエンジンオイルを塗布し、指で均等に塗り広げる。



◇タイヤを押さえながらシリンダーを入れていく。



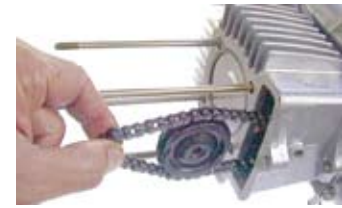
◇シリンダーをピストンリングの合い口がずれない様にながら指で押し少しずつはめる。



◇リングがシリンダーに入ったらカムチェーンをシリンダーに通しシリンダーをクランクケースにはめる。



◇カムチェーンを引っ張りながらガイドローラーを入れる。



◇シリンダーのガイドローラーボルト穴にガイドローラーのセンターが合う様に押し込み、シーリングワッシャとガイドローラーボルトを取り付ける。(指で閉まる程度まで仮止め)



◇シリンダーサイドボルトを取り付ける。(指でしめる程度まで仮止め)



○カムシャフト交換

◇シリンダーヘッドに組まれているロッカーアームのタペットナットとボルトを取り外す。
◇タペットナットを緩めた時点でタペットボルトをナットと一緒に取り外す。



◇カムシャフトにカムスプロケットボルトを取り付け、無理に引っ張らずカムシャフトを回しながら取り外す。



◇キット内のカムシャフトを逆の手順で取り付け。
カムシャフトのカム山とジャーナル部にきれいなエンジンオイルを塗布する。入りにくくてもハンマー等でたたかず手で入れる。

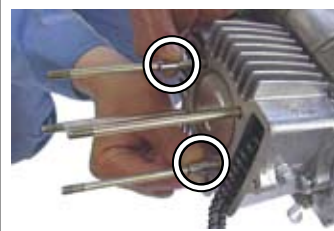


◇ロッカーアームのタペットスクリーンを時計方向に回して取り付ける。



○シリンダーヘッド取り付け

◇シリンダーヘッド面とシリンダー上面をシンナー等で脱脂する。
◇シリンダーにノックピン2個を取り付ける。



◇ヘッドガスケットを取り付ける。



◇タイヤを手で押しながらシリンダーヘッドをスタットボルトに通す。
◇シリンダーヘッドにカムチェーンを通しながら取り付ける。



◇カムチェーンはシリンダーの方に落ちないようにカムシャフトの真ん中の穴にドライバー等を入れてカムチェーンを止めておく。



◇シリンダーヘッドカバーのガスケットとヘッドカバーを取り付ける。



◇矢印は下の方向です。



上下マークに注意

◇ヘッドカバーのワッシャとナットを取り付ける。
(エンジンを前から見て左下が銅ワッシャ残りの3つは鉄ワッシャ、右下が6角ナット残りの3つが袋ナット)



◇ヘッドナットを均等に締め付ける。
(トルクレンチがない場合は対角に少しずつしっかり締める)

⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
ヘッドナット
トルク：12N・m (21.2kgf・m)



◇ヘッドサイドボルトを取り付ける。
先に仮止めしていたガイドローラーボルトとシリンダーサイドボルトを締め付ける。

⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
ガイドローラーボルト
トルク：10N・m (1.0kgf・m)
サイドボルト上下
トルク：10N・m (1.0kgf・m)



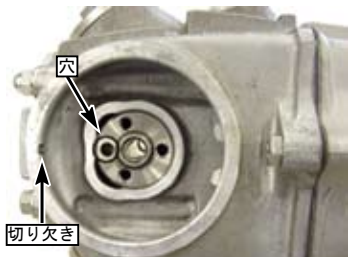
○カムスプロケットの取り付け

◇フライホイールのTマークをクランクケースの切りかき部に合わせる。



◇カムシャフトの穴をシリンダーヘッドの切り欠き方向に向ける。
それがカムシャフトの圧縮上死点となる。

※オプションカム取り付けの場合、オプションカムの説明書の指示に従う事。



◇カムスプロケットをはめた後はボルトを取り付ける。
カムチェーンにカムスプロケットをかけながらカムスプロケットの0マークとシリンダーヘッドの切り欠き部が合うようにカムチェーンをはめてカムシャフトに取り付ける。



◇フライホイールを固定してカムスプロケットボルトを3本締め付ける。

⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
スプロケットボルト
トルク：9N・m (0.9kgf・m)

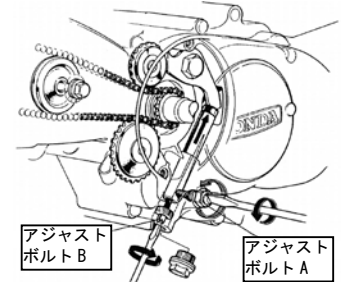


○カムチェーンの調整

◆カムチェーンの調整を行った場合は、「点火タイミングの点検、調整」を行って下さい。

◇8mm ナットを緩め、アジャストボルトAを緩めれば、スプリングにより自動調整されますが、カムチェーンの張りが十分でない場合はアジャストボルトAを緩めたままアジャストボルトBを徐々に締め込み、フライホイールを回しても、カムスプロケットとのガタが無い程度に調整を行う。

◇アジャストボルトAを締め込み、8mm ナットを締め込む。



○バルブタイミング調整とタペット調整

◇カムシャフトの0マークとフライホイールのTマークがそれぞれの切りかきに合う様に止める。
磁石の反発でフライホイールはピッタリと止まらないがカムスプロケットを取り付けてTマークと0マークが同時に合えばOK。



◇ロッカーアームのアジャストスクリューを締め込んでいきアジャストスクリューとバルブステムエンドの間に0.05ミリのシクネスゲージを入れて少し抵抗があるくらいで引き抜ける様に合わせてアジャストナットを締め付ける(少し抵抗があるというのがわからない場合0.07と0.03のシクネスゲージを用意して0.07がすき間に入らず0.03が緩く入る様に合わせればだいたい0.05ミリという事になる)
IN. EX共に0.05ミリに合わせる。



◇タペット調整後、反時計方向にフライホイールを2回転手で回した後でTマークと0マークを合わせる。



◇タペットすき間が変化していないか点検しすき間が合っていればOK、くるっている場合は調整する。



◇タペットキャップ2個を取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
タペットキャップ
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



○シリンダーヘッド左カバー取り付け

◇シリンダーヘッド左カバーガスケットと左カバーを取り付ける。
(左サイドカバーがボルトを締めた時に右回りにしないように回り止めを合わせる)



(回り止めを合わせる)

◇シリンダーヘッド右側の6角ボルト(矢印)を締める。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
6角ボルト
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



○スパークプラグの取り付け

◇車載工具かスパークプラグレンチを使いプラグを取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
プラグ
トルク：11N・m (1.1kgf・m)



◇プラグキャップをプラグに取り付ける。

○ノーマルマフラーの取り付け

◇マフラーは、先にテールパイプをリアショックの内側を通しフランジ部分をシリンダーヘッドの排気出口付近まで持っていく。



◇フランジのカラー2個をエキゾーストパイプを挟み込むようにして取り付ける。



◇EXパイプ部のナット2個を締める。(仮止め)

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



◇マフラー本体裏側にナットを取り付ける。(仮止め)

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



◇マフラー本体を止めている6角ボルトを取り付ける。(仮止め)

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
6角ボルト
トルク：26N・m (2.7kgf・m)



◇仮止めの3カ所を締め付ける。

○フロントフェンダーの取り付け

◇フロントフェンダー裏側の6角ボルト2本を締めて取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
6角ボルト
トルク：10N・m (1.0kgf・m)



◇タイヤ空気を入れる。

○スロットルケーブルの取り付け

◇ノーマルスロットルケーブルのワイヤリングを外す。
◇6角ナットを緩める。



◇スクリュー2本を外し、アッパースロットルハウジングを取り外す。



◇スロットルパイプからスロットルケーブルのインナーケーブルを外す。



◇ロアスロットルハウジングからノーマルスロットルケーブルを取り外す。



◇キット内のスロットルケーブルをロアスロットルハウジングに取り付ける。



◇インナーケーブルをスロットルパイプに接続する。



◇アッパースロットルハウジングを2本のスクリューで取り付ける。
※この時、前側のスクリューを先に締め付け、後側のスクリューを後に締め付ける。



※ノーマルハンドルの場合、スロットルハウジングの分割部をハンドルの“0”マークに合わせる。

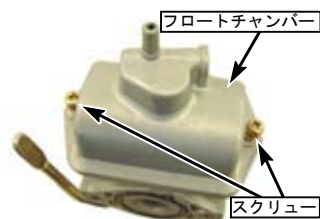


◇スロットルケーブルのワイヤリングをする。
◇6角ナットを締め付ける。

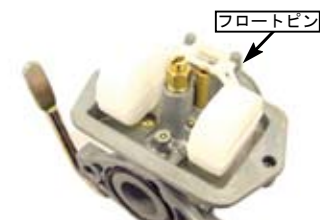


○メインジェットの交換

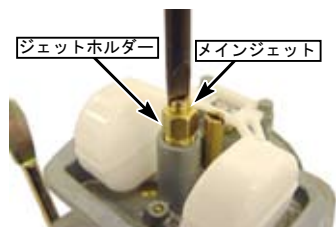
- ◇2本のスクリューを外してフロートチャンバーを取り外す。



※フロートピンは外れやすいので注意する事。



- ◇メインジェットをジェットホルダーから取り外す。



- ◇キットのメインジェットを取り付ける。



- ◇フロートチャンバーを取り付け、2本のスクリューでキャブレターに取り付ける。



○キャブレターの取り付け

- ◇インテークマニホールドとシリンダーヘッドにインレットパイプガasketを挟み、ソケットキャップスクリュー 6x25 2本で取り付ける。

⚠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：12N・m (1.2kgf・m)



- ◇キャブレターとインテークマニホールドにキャブレターガasketを挟み、ソケットキャップスクリュー 6x20 2本で取り付ける。

⚠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：12N・m (1.2kgf・m)



- ◇キャブレターのトップキャップを外し、スプリング、スロットルバルブを抜き取る。



- ◇スロットルケーブルにトップキャップを取り付け、スプリングを入れてインナーケーブルにスロットルバルブを取り付ける。



- ◇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ューに合わせてキャブレターに差し込み、取り付ける。



- ◇キャブレターのくぼみにトップキャップの凸を合わせて取り付け。



○スロットルの遊びの調整

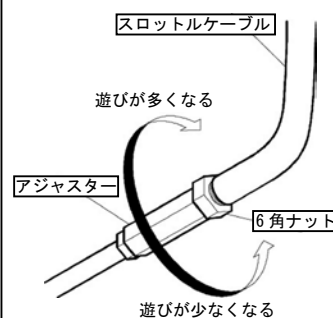
- ◇スロットルケーブルのブーツをめくり、アジャスターを出す。



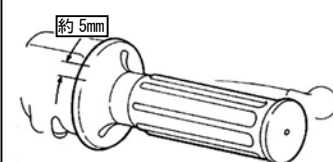
- ◇6角ナットを保持し、アジャスターを緩める。



- ◇アジャスターを回すと遊びが調節出来る。



- ◇スロットルグリップ部で5mm程度の遊びになるように調整する。



- ◇アジャスターを固定し、6角ナットを締め付ける。
◇スロットルをスナップさせ、スロットルバルブがスムーズに動くか確認する。
◇ハンドルを左右にいっぱい切ってもスロットルに遊びがある事を確認する。
◇ブーツを被せる。

○エアフィルターの取り付け

- ◇バンドをエアフィルターに付け、キャブレターに差し込む。
バンドを締め付ける。



○フューエルタンクの取り付け

- ◇フューエルタンクをフレームに取り付ける。



◇フューエルタンクをフレームにボルトで取り付ける。

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



◇フューエルチューブをキャブレターに接続します。



○シートの取り付け

◇リアショックの2枚のワッシャの間にシートステーのフックを差し込み、取り付ける。



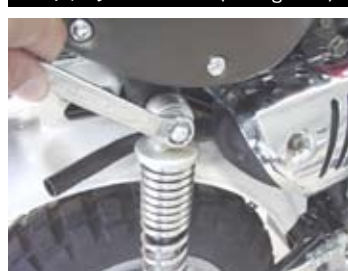
◇シート下にボルトを差し込み、ナットを取り付ける。

⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
ナット
トルク：22N・m (2.2kgf・m)



◇リアショックのナット2個を締め付ける。

⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
ナット
トルク：34N・m (3.5kgf・m)



◇サイドカバーを取り付ける。

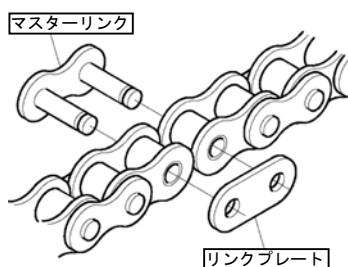


○ドライブ（エンジン側）スプロケットの取り付け

◇ドライブチェーンのクリップを取り外す。



◇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す。
※作業の際は必ずエンジンを停止する事。



◇リアブレーキをかけながらボルト2本を取り外す。



◇プレートを取り外す。



◇ノーマルのスプロケットをシャフトから抜き、チェーンを取り外す。



◇キットのスプロケットをシャフトに差し込む。



◇キットのプレートを取り付け、ボルト2本を仮止めする。



○ドリブン（リアタイヤ側）スプロケットについて

※ドライブスプロケットの変更に伴い、ドリブンスプロケットも変更し、スプロケットのハイギア化を行います。

※ドリブンスプロケットはクラッチ形式やタイヤサイズにより変わりますが、下の表を参考にして下さい。

※ドリブンスプロケットはキットに含まれておりません。別途お買い求め下さい。

Hyper S-Stage キット B タイプの推奨スプロケット（体重 65kg 時）

タイヤ サイズ	クラッチ	ドライブ スプロケット	ドリブン スプロケット	2 次減速比
8 インチ	ノーマルマニュアル	15	25	1.67
	強化、スペシャル	16	25	1.56
10 インチ	ノーマル	16	25	1.56
	強化、スペシャル	16	28	1.75

○ドライブチェーンについて

※ノーマルのスプロケットから推奨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が足りない場合があります。その場合は別途ドライブチェーンを用意し、長さを調節する必要があります。また、スイングアームの長さによりチェーンの長さも変わります。下の表を参考にして下さい。

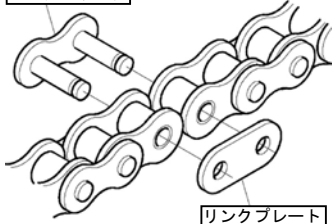
※作業の際は必ずエンジンを停止する事。

スプロケットとチェーンのリンク数

ドライブ スプロケット	ドリブン スプロケット	スイングアームの長さでチェーンのリンク数				
		ノーマル スイングアーム	4cm ロング	8cm ロング	12cm ロング	16cm ロング
12 (ノーマル)	31 (ノーマル)	72 (ノーマル)	—	—	—	—
15	25	72	76	84	90	98
16	25	72	76	84	90	98
16	28	—	—	—	92	100

◇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る。

マスターリンク



◇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る。



◇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る事。



◇仮止めていたドライブスプロケットのボルトを本締めする。

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

○クランクケース左カバーの取り付け



◇クランクケース左カバーを止めているスクリュー 3 本を取り付ける。

▲ 注意：必ず規定トルクを守る事。
スクリュー
トルク：10N・m (1.0kgf・m)

◇チェンジペダルを取り付ける。

▲ 注意：必ず規定トルクを守る事。
チェンジペダル
トルク：10N・m (1.0kgf・m)



◇エンジンから足廻りまで取り付けしたボルト類に緩みがないかチェックする。

◇フューエルコックを ON にする。



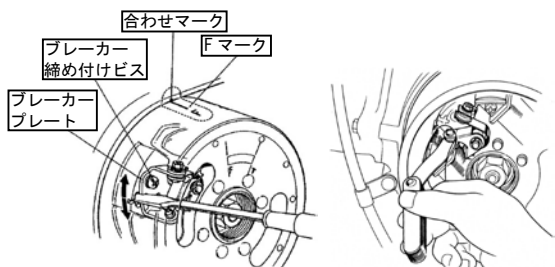
○点火タイミングの点検、調整

◇点火タイミングがずれていると、本来の性能を発揮しない上に、重大な故障にもつながる恐れがあります。
点火タイミングの点検と調整を行う事をお勧めします。
ご自分で出来ない場合は、バイクショップ等で点検する事をお勧めします。

◇タイミングライト (08-02-0023) を用いて、アイドル回転時にフライホイールの 'F' マークとクランクケースの合わせマークとが合っているか確認する。



◇調整はブレーカー締め付けビスを緩め、ブレーカープレートを少しずつ動かして行う。



◇調整を行った後に、クランクシャフトを回してポイントの隙間が一番開く位置に合わせ、シクネスゲージでその隙間を測定する。
ポイント隙間 0.3 ~ 0.4mm
範囲外の場合はポイントの交換をする。

キャブレターセッティング要領

- ・キャブレターがエンジンに適合していない時のエンジンに現れる不調の原因は、混合気が濃すぎるか薄すぎるかの2つの原因に絞られます。
- ・エンジンに現れる不調の現象は次の通りです。

混合気が濃すぎる時	混合気が薄すぎる時
・爆発音が重い感じで断続する。 ・チョークを作動すると、より調子が悪くなる。 ・エンジンが暖機すると調子が悪くなる。 ・クリーナーを外すと調子が良くなる。 ・排気ガスが濃い。(黒い) ・プラグが黒くくすぶる。	・エンジンがオーバーヒート気味になる。 ・チョークを作動すると、調子が良くなる。 ・加速が悪い。(息付きをおこす) ・回転変動があり、力がない。 ・プラグが白く焼ける。

※キャブレターのセッティングは暖機後に行い、走行確認を行って下さい。又、プラグは適正な熱価の物をご使用下さい。

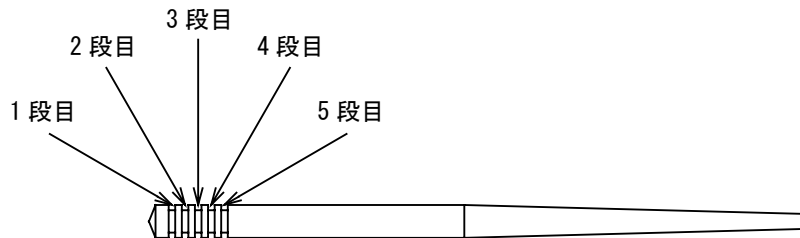
※エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

○ジェットニードル (スロットル開度 1/4-3/4)

加速時、スロットルに回転がついて来るか、来ないか

- ・息付きをする場合、濃くして下さい。
- ・回転の上がりりが重く、排気ガスが黒い場合は薄くして下さい。

この開度での混合比は、Eリングを入れる溝の段数で調整出来ます。Eリング位置が1段目から5段目に下がるにつれ混合気は濃くなります。



○メインジェット (スロットル開度 3/4-4/4)

- ・この開度での混合比は、ジェットの番数を変えることにより調整出来ます。番数を上げると混合気が濃くなります。
- ・仕様等を考慮の上、最高回転数(最高速度)の得られる物を選んで下さい。

○スロージェット / パイロットジェット (調整前にまずエアスクリーを調整して下さい。)

- ・エアスクリーへの戻し量 3.0 回転以上の場合、スロージェット / パイロットジェットを小さくして下さい。
- ・エアスクリーが全閉になる場合は、スロージェット / パイロットジェットを大きくして下さい。
- パイロットジェットはアイドリングから低速運転時に、エンジン回転数がスムーズに立ち上がるか否かを確認します。
- ・回転上昇に谷が出来る場合、スロージェット / パイロットジェットが小さ過ぎます。(アイドル回転時)
- ・排気が濃く排気音が重い場合、スロージェット / パイロットジェットが大き過ぎます。(アイドル回転時)
- ・スロージェット / パイロットジェット交換時には、エアスクリーの再調整が必要です。

○エアスクリー

エアスクリーはスロー系の空気流量を調整します。(アイドリング時)

- ・エアスクリーを右に回す→混合気が濃くなる。
- ・エアスクリーを左に回す→混合気が薄くなる。

標準戻し回転数 (1.5 回転) に合わせ、左右に 1/4-1/2 回転ずつ回しエンジン回転数が最も高くなる位置に調整します。

アイドルストップスクリーで安定したアイドル回転まで下げ、もう一度エアスクリーで最も回転数が高くなる位置に調整します。

●気圧、気温、湿度によるセッティングへの影響

- ・高地等で気圧が下がると空気密度が下がり、キャブレターへ吸入される空気量が減少します。この為、低地で調整されたキャブレターは混合気が濃くなります。
- ・非常に気温の低い天候下では、空気密度が上がる為、キャブレターの混合気は薄くなります。
- ・雨天の場合は湿度が上がる為、空気密度が下がりキャブレターの混合気は濃くなります。