

Hyper S-Stage ボアアップキット 80cc 取扱説明書

製品番号 01-05-0240

適応車種及びフレーム番号 Ape (AC16-1000001 ~ 1599999)

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、CR8HSA と交換して下さい。その後に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。

スプロケットについての注意

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。キット内のドリブンスプロケットを取り付け、適正な減速比の変更を行って下さい。

◎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、どの様な事柄でも一切負いかねます。

◎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）と、スプリットピン（ホンダ品番：94201-20150）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下さい。（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下さい。（ケガの原因となります。）

■走行前は、必ず各部を点検し、ネジ部等の緩みがな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下さい。

（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。）

■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。）

■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下さい。（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いただきます。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。

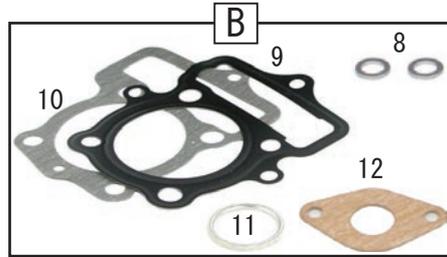
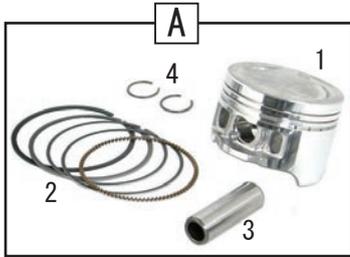
◎この取扱説明書は、本製品を破棄されるまで保管下さいます様お願い致します。

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



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 13mm	2	00-01-0003 (6ヶ入り)
5	シリンダー	1	01-01-0117 (プラグボルト/シーリングワッシャ付き)
6	プラグボルト	1	00-07-0072 (シーリングワッシャ付き)
7	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	シーリングワッシャ 10x14x1.5	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	インレットパイプガスケット	1	16229-GEY-T01
13	カムシャフト	1	01-08-040
14	DENI 18 キャブレター ASSY.	1	03-03-0061
15	インテークマニホールド	1	17112-GEY-T00
16	インシュレーター	1	00-03-0208
17	キャブレターガスケット	1	16201-GEY-T01
18	ソケットキャップスクリュー 6x15	2	00-00-0042 (10ヶ入り)
19	フランジボルト 6x20	2	00-00-0312 (2ヶ入り)
20	スロットルケーブル 810mm	1	09-02-0081
21	インシュレーターバンド (30-45/9)	1	00-00-0050
22	コネクティングチューブスペーサー	1	17130-GS3-T00
23	チューブコネクター	1	00-03-0221
24	スパークプラグ CR8HSA	1	NGK-CR8HSA
25	ドリブンスプロケット 35T	1	02-07-02
26	メインジェット #95	1	00-03-0044
27	原付2種マークセット	1	

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

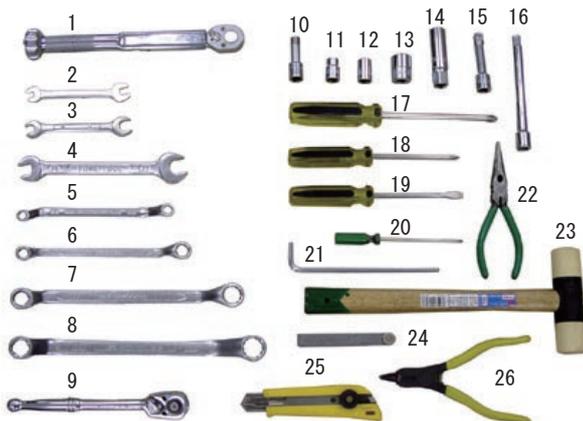
※リペアパーツは必ずリペア品番にてご発注下さい。品番発注でない場合、受注出来ない場合もあります。予めご了承下さい。尚、単品出荷出来ない部品もありますので、その場合はセット品番にてご注文下さいませお願い致します。

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、まずは指で締まるところまで締めましょう。
- ◇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ら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と折れるのか、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。

工具について

- ◇正しい工具を正しく使用しない場合はボルトやナットや各パーツのかかり部分やネジ部分が破損する場合があります。
- ◇取り付けの経験が無いほど正しい工具が必要です。また、それらを正しく使用する経験も同様が必要です。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。
- ◇当製品の取り付けに使用する工具等を下記に掲載しますので参考にして下さい。
- なお、車種やその年代により工具の内容が異なる場合がありますのでご了承下さい。
- ※工具は同じ名前のもので数々のメーカーや種類があったり、同じ工具でも名前が違ったりします。また、好みもありますので参考程度でお考え下さい。



1	トルクレンチ	17	プラスドライバー大
2	スパナレンチ 8-10mm	18	プラスドライバー中
3	スパナレンチ 10-12mm	19	マイナスドライバー中
4	スパナレンチ 14-17mm	20	細軸マイナスドライバー
5	メガネレンチ 8-9mm	21	6角棒レンチ 5mm
6	メガネレンチ 10-12mm	22	ラジオペンチ
7	メガネレンチ 14-17mm	23	プラスチックハンマー
8	メガネレンチ 17-19mm	24	シッケスゲージ
9	ラチェットレンチ	25	カッターナイフまたはスクレーパー
10	ディーブソケット 8mm	26	スナッピングブライヤ軸用 (適合径φ 50)
11	ソケット 10mm		チェーンカッター
12	ソケット 12mm		レーシングスタンド
13	ソケット 17mm		針金等
14	プラグソケット 16mm		ウエス
15	エクステンションバー小		エンジンオイル
16	エクステンションバー中		

■取り付け要領 ※特に記載の無い細部の取り付け方法や規定トルクにつきましては、純正サービスマニュアルを参照して下さい。

◇フューエルコックをOFFにします。

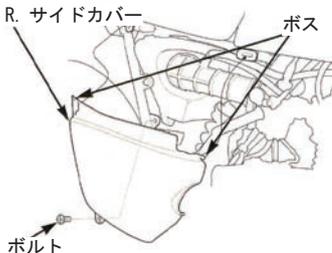


◇サイドスタンドを取り外す必要がありますので、レーシングスタンド等を用いて車両を確実に支えて下さい。
※作業は必ず冷間時（エンジンおよびマフラーが冷えている時）に行ってください。
※各パーツはホコリやオイルなどの汚れを取り除いてきれいにしてから取り外していくようにして下さい。
※取り外したボルトやナットは無くさないように、どの場所を使用するのかわかるように保管して下さい。

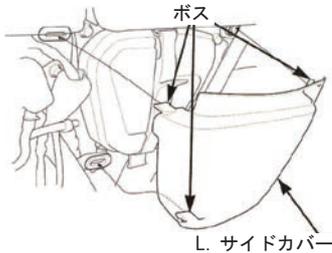
●エンジンの取り外し

サイドカバーの取り外し

◇右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。

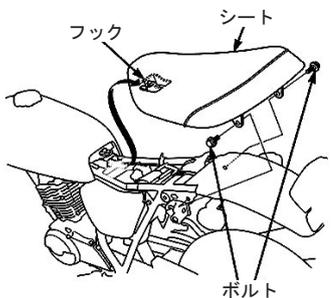


◇左サイドカバーのボス3ヶ所をフレームから外すと、サイドカバーが外れます。



シートとタンクの取り外し

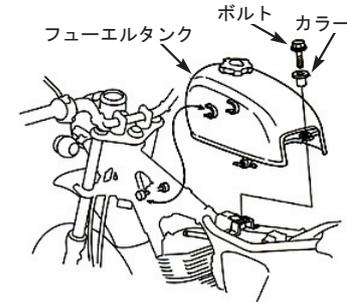
◇2本のボルトを取り外します。
シートを後方に引いて外します。



◇チューブクリップをずらし、フューエルチューブの接続を外します。



◇ボルトを外し、フューエルタンクを後方に引いて取り外します。



キャブレターの取り外し

◇キャブレターのトップカバーを外し、スロットルバルブをキャブレターから抜き取ります。



◇コンプレッションスプリングを圧縮してスロットルケーブルをスロットルバルブから取り外します。



◇スロットルケーブルからトップカバーを抜き取ります。



◇コネクティングチューブバンドのスクリューを緩めます。



◇ボルト2本を取り外し、シリンダーヘッドからマニホールドとキャブレターを取り外します。



◇フューエルチューブを取り外します。



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

◇ワイヤーバンドを外し、サイドスタンドスイッチカブラ（緑）、ACジェネレーターカブラ（白）、エキサイタコイルコネクターの接続を外します。



◇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。



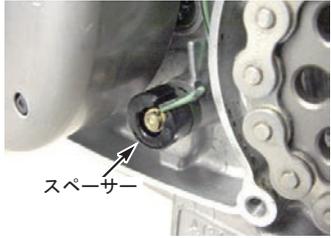
ドライブsprocketの取り外し

◇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。



■取り付け要領 ※特に記載の無い細部の取り付け方法や規定トルクにつきましては、純正サービスマニュアルを参照して下さい。

◇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ッ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、カムプロケットの六角ボルト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。



◇カムプロケットの六角ボルト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。



◇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、ノックピンを取り外します。



◇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。)



カムチェーンガイド



◇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。

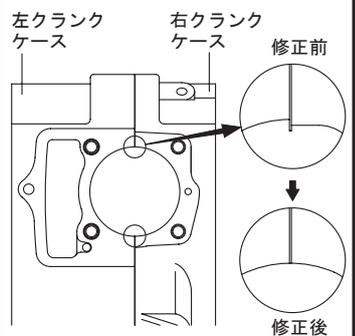


干渉部分 シリンダースリーブ部

◇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。

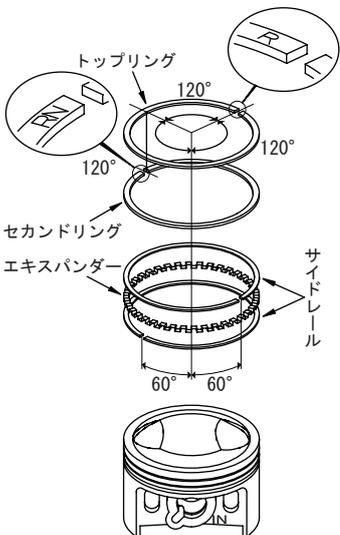
◇キットを取り付けた後にエンジンをアイドリングで数分かけ、すぐにエンジンオイルを新品に交換して下さい。

●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切り欠き部を避けて取り付けして下さい。
※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。



◇“RN”の文字を上にして、セカンドリングを入れます。



◇“R”の文字を上にして、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。

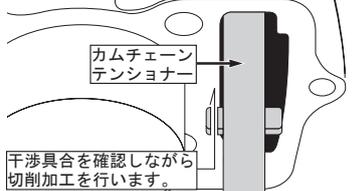
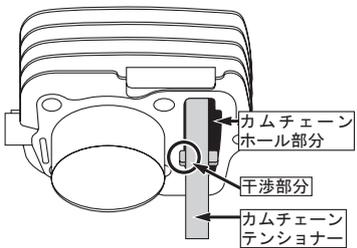


◇付属のピストンピンサークリップを取り付けます。
※ピストンピンサークリップの合い口は切り欠き部を避けて取り付けして下さい。
※ドライバーで、ピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取り付けことが出来ます。
※押し込み中にピストンピンサークリップが外れて飛んでしまう恐れがあるので、慎重に取り付けて下さい。



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。



◇干渉具合を確認しながら切削加工を行います。
◇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。



■取り付け要領 ※特に記載の無い細部の取り付け方法や規定トルクにつきましては、純正サービスマニュアルを参照して下さい。

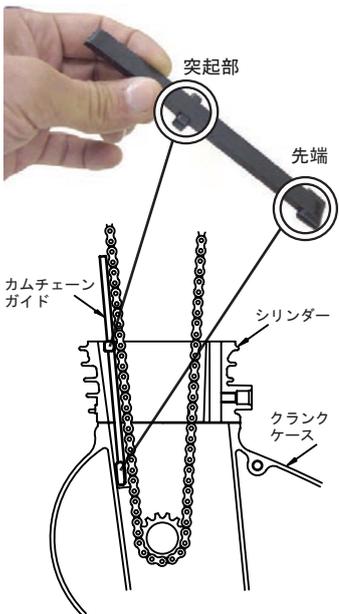
◇シリンダーにピストンリングの合い口がずれないように指で少しずつはめていきます。



◇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asketをシリンダーに取り付けます。



シリンダーヘッドガasket

◇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取り止めます。



◇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。

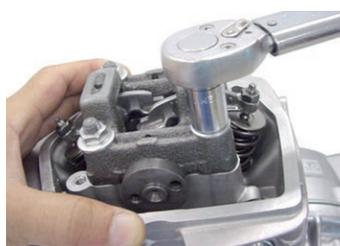


◇ワッシャ4個を取り付けます。



◇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。

▲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“M”マークに合っているか確認します。

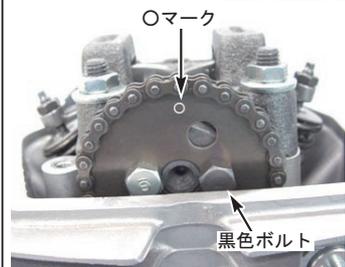


◇カムプロケットの“O”マークが真上を向くようにカムチェーンを取り付けます。カムプロケットをカムシャフトにはめ込みます。



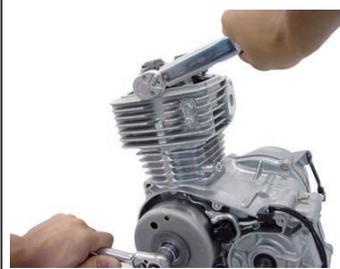
◇フライホイールを少し回して、カムプロケットを回し、6角ボルトを取り付けやすくします。

◇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、仮止めします。このとき、ノックボルト(黒色ボルト)をインテーク側に取り付けして下さい。



◇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。

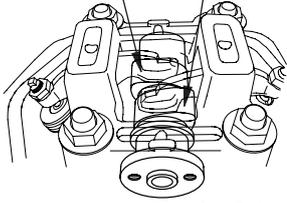
▲注意：必ず規定トルクを守る事。
6角ボルト
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



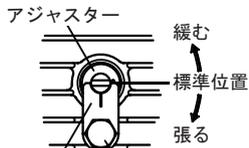
カムチェーンの調整

※カムチェーンは張りすぎてもたるみがあるてもエンジンの調子を損ないます。確実に作業を行って下さい。
◇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、カムス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、カムスプロケットの“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“M”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。



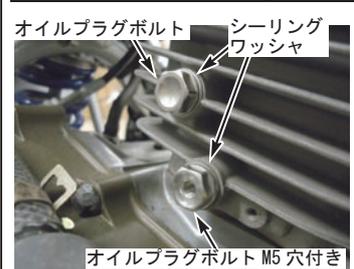
◇シリンダーヘッドカバーとガスケットをシリンダーヘッドカバーボルト2本でシリンダーヘッドに取り付けます。

▲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)



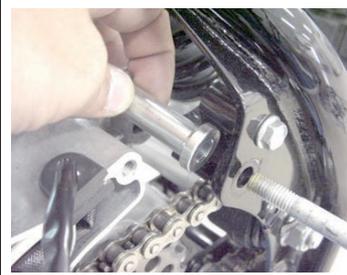
●エンジンの取り付け

エンジンの取り付け

◇エンジン下部にジャッ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スプロケットを、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、ドライブス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

◇サイドスタンドからの配線とエンジンからの配線4本を接続し、ワイヤーバンドでフレームに固定します。



◇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)



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。



◇マウントボルトを仮止めします。



◇仮止めした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
トルク：12N・m (1.2kgf・m)
マウントボルト
トルク：13N・m (1.3kgf・m)

ノーマルスロットルケーブルの取り外し

◇ノーマルスロットルケーブルのワイヤリングを外します。
◇六角ナットを緩めます。



◇スクリー2本を外し、アッパースロットルハウジングを取り外します。



◇スロットルパイプからスロットルケーブルのインナーの接続を外します。



◇ロアスロットルハウジングからスロットルケーブルを取り外します。



スロットルケーブルの取り付け

◇キット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ます。



◇スロットルケーブルをスロットロパイプに接続します。



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



※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“O”マークに合わせて下さい。

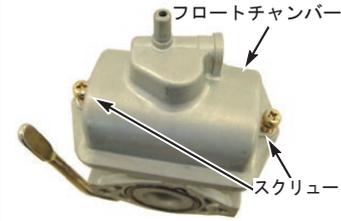


◇スロットルケーブルのワイヤリングをします。
◇六角ナットを締め付けます。

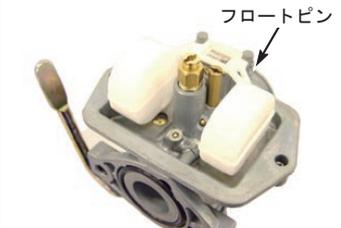


メインジェットの交換

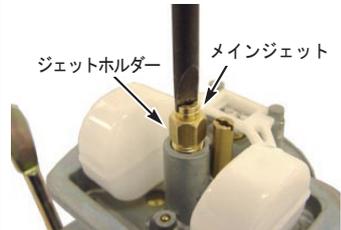
◇2本のスクリーを外してフロートチャンバーを取り外します。



※フロートピンは外れやすいので注意して下さい。



◇メインジェットをジェットホルダーから取り外します。



◇キットのメインジェットを取り付けます。



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



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をはさみ、フランジボルト6x20 2本で取り付けます。

▲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)

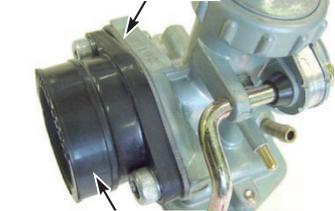


■取り付け要領 ※特に記載の無い細部の取り付け方法や規定トルクにつきましては、純正サービスマニュアルを参照して下さい。

◇インシュレーターとキャブレターにキャブレターガスケットをはさみ、ソケットキャップスクリュー 6x15 2本で取り付けます。

▲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：9N・m (0.9kgf・m)

キャブレターガスケット



インシュレーター

◇フェューエルチューブをキャブレターに取り付けます。



◇コネクティングチューブスペーサーをキャブレターに取り付けます。



◇バンドをインシュレーターに付け、インテークマニホールドに差し込みます。バンドを締め付けます。



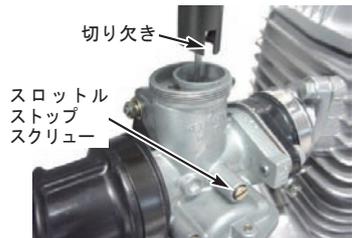
◇コネクティングチューブをキャブレターに差し込み、バンドのスクリューを締め付けます。
◇キャブレターのトップカバーを外し、スプリング、スロットルバルブを取り出します。



◇スロットルケーブルにトップカバーを取り付け、スプリングを入れてインテークケーブルにスロットルバルブを取り付けます。



◇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ます。



◇キャブレターのくぼみにトップカバーの凸を合わせて取り付けます。



スロットルの遊びの調整

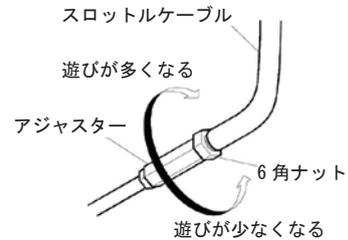
◇スロットルケーブルのブーツをめくり、アジャスターを出します。



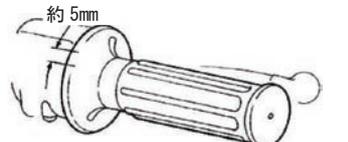
◇六角ナットを保持し、アジャスターを緩めます。



◇アジャスターを回すと遊びが調節出来ます。



◇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して下さい。



◇アジャスターを固定し、六角ナットを締め付けます。
◇スロットルをスナップさせ、スロットルバルブの動きを確認して下さい。
◇ハンドルを左右いっぱい切ってもスロットルに遊びがあることを確認します。
◇アジャスターにブーツをかぶせます。

インテークダクトの取り外し

◇エアクリーナーケース上部のインテークダクトをはがして取り外します。



チューブコネクターの取り付け

◇クランクケースからストレージタンクにつながるホースを取り外します。



◇ホースを真中あたりでカットします。



◇ホースにチューブコネクタをしっかりと取り付けます。



◇クランクケース、ストレージタンクに取り付けます。
◇ストレージタンクのボルトを緩めます。



◇キャブレターのチョークレバーを引いて全閉にし、ストレージタンクチューブとチョークレバーが干渉しない位置にストレージタンクを動かし、ボルトを締め付けます。

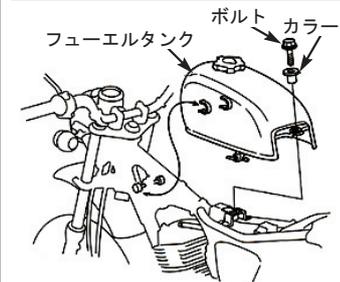
▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ボルト
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



シートとタンクの取り付け

◇フェューエルタンクをフレームに取り付け、ボルトを取り付けます。

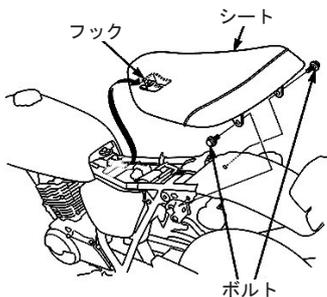
▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ボルト
トルク：26N・m (2.7kgf・m)



■取り付け要領 ※特に記載の無い細部の取り付け方法や規定トルクにつきましては、純正サービスマニュアルを参照して下さい。

◇シート裏面の前部のフックをフレームに差し込み、2本のボルト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)

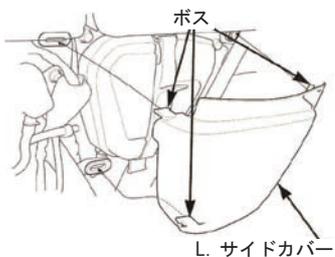


◇フューエルコックにフューエルチューブを接続し、チューブクリップで固定します。

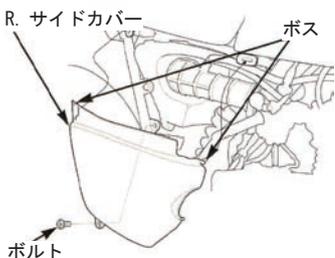


サイドカバーの取り付け

◇左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。



◇右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。

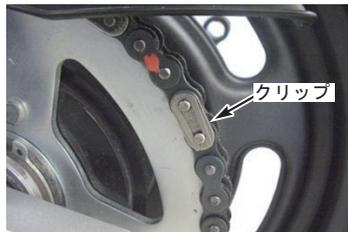


●ドリブンスプロケットの取り付けとチェーンの調整

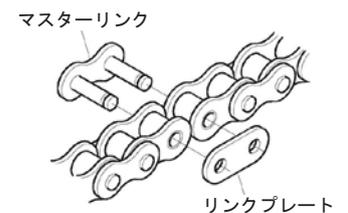
※作業の際は、必ずエンジンを停止する事

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。



ブレーキストッパーアームの接続を外す

◇スプリットピンを取り外します。



◇ナットを取り外し、ワッシャ、シートラバー、ストッパーアームボルトを取り外します。



ブレーキアームの接続を外す

◇アジャストナットを外し、ブレーキロッド、スプリング、ジョイントを取り外します。



ホイールの取り外し

◇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るとホイールとR. サイドカラーが外れます。



◇ホイールからブレーキパネルを取り外します。



◇L. サイドカラーを取り外します



ノーマルドリブンスプロケットの取り外し

◇スナッピングを取り外し、ワッシャとノーマルドリブン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、ワッシャとスナッピングを取り付けます。



ホイールの取り付け

◇ホイールにL. サイドカラーを取り付けます。



◇ブレーキパネルをホイールに取り付けます。



■取り付け要領 ※特に記載の無い細部の取り付け方法や規定トルクにつきましては、純正サービスマニュアルを参照して下さい。

◇アクスルシャフトにワッシャが通っている事を確認します。



◇スイングアームの片側とR. サイドカラーにアクスルシャフトを通しておきます。



◇ホイール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。



ブレーキストッパアームの接続

◇ストッパアームボルトをブレーキパネルの6角穴に確実に取り付け、アームを取り付けます。



ストッパアームボルト



◇シートラバー、ワッシャの順に取り付け、ナットを取り付けます。

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

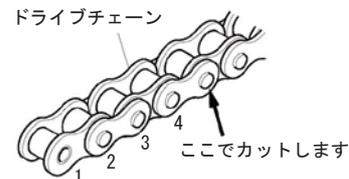


◇新品のスプリットピン 2.0x15 を取り付けます。



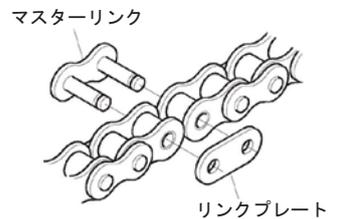
ドライブチェーンのカット

※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。



ドライブチェーンの取り付け

◇ドライブチェーンをドライブプロケット、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。

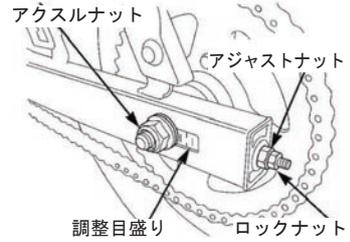


◇クリップを取り付けます。
※この時、クリップの合い口は進行方向に対して逆に向けて下さい。

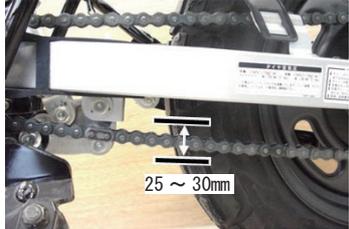


ドライブチェーンの遊びの調整

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



◇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



◇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)



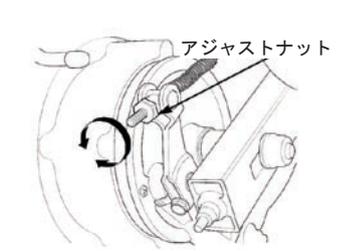
ブレーキアームの接続

◇ジョイントをブレーキアームに取り付け、スプリングを取り付けたブレーキロッドを差し込み、アジャストナットを取り付けます。



ブレーキペダルの遊びの調整

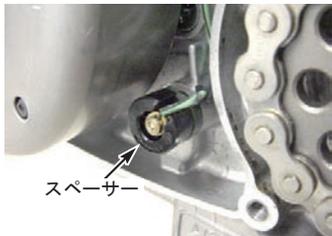
◇アジャストナットを回すと遊びが節出来ます。



●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)



●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。

●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、オイルプラグボルト部には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、オイルプラグボルトのM5タイプ温度センサーは取り付け出来なくなります。)

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
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

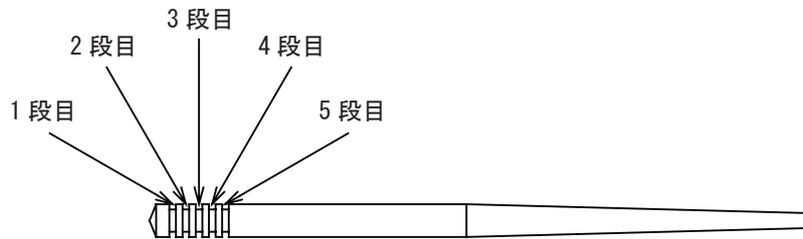
※キャブレターのセッティングは暖機後に行い、走行確認を行って下さい。又、プラグは適正な熱価の物をご使用下さい。
 ※エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

○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。

○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。)

- ・エアスクリーを戻し量 3.0 回転以上の場合、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、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ル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、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、パイロットジェットが大き過ぎます。(アイドル回転時)
 - ・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。(アイドルリング時)

- ・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。