

Hyper S-Stage キット 取扱説明書

製品番号 01-05-0243 (ハイフローフィルター)

適応車種 CRF50F (AE03-1400001 ~)
XR50R (AE03-1000001 ~)

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。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 CR8HSA (NGK) 又は、U24FSR-U (DENSO) に交換して下さい。尚、抵抗無しプラグの場合は C8HSA (NGK) 又は、U24FS-U (DENSO) に交換して下さい。スパークプラグ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摩耗が激しくなり、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。

☆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。

◎当製品を取り付けるには、スロットルパイプのストッパー部の加工を必要とします。又、この加工によりアクセルリミッターの使用が、出来なくなりますのでご注意下さい。

◎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、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、確実に作業を行って下さい。

◎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、ロ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。

◎製品内の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。

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下さい。(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、ネジ部等の緩みが無いかを確認し緩みがあ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。)

※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下さい。

■バスケット、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。)

■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下さい。

◎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。

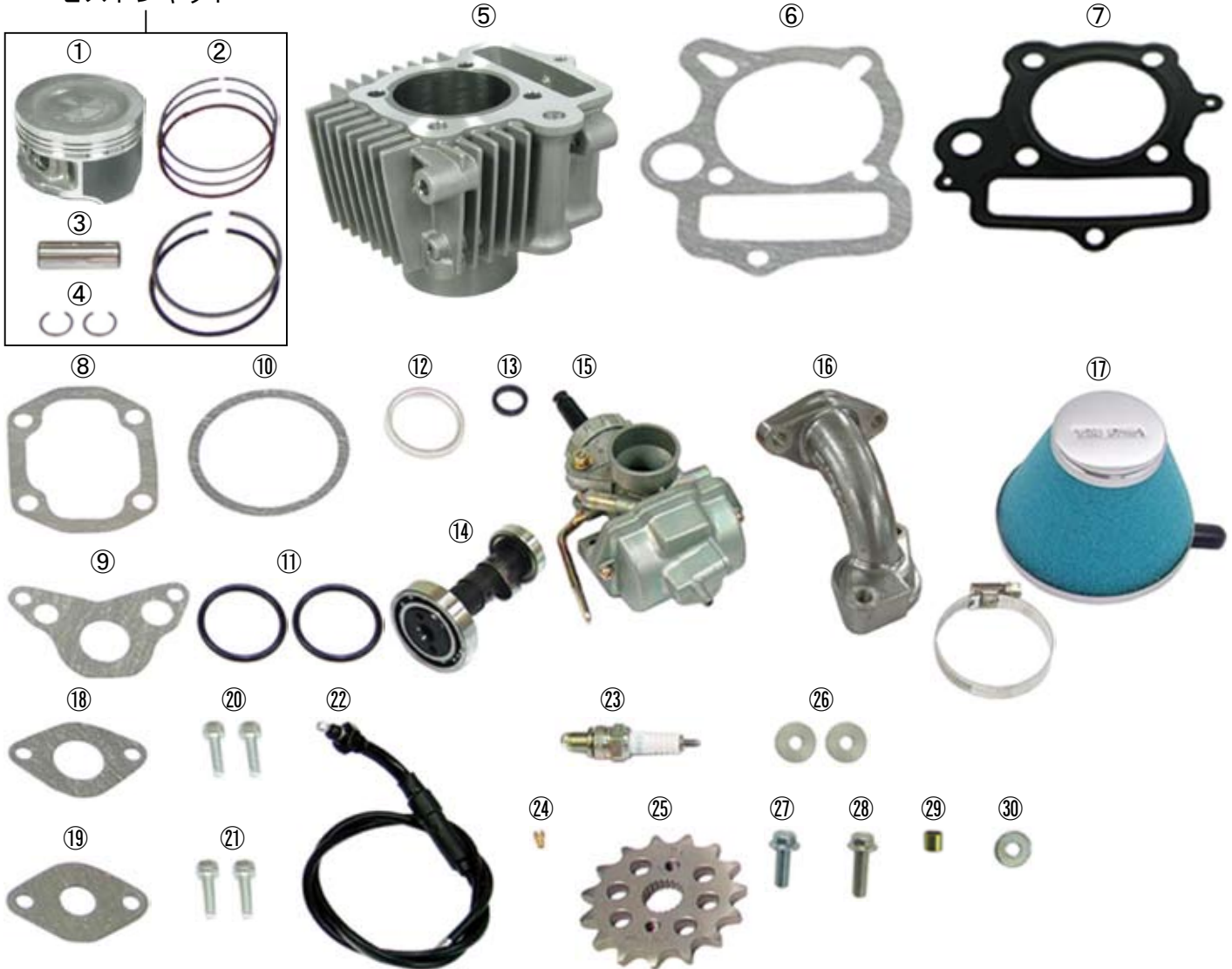
◎クレームについては、材料及び加工に欠陥があると認められた製品に対してのみ、お買い上げ後1ヶ月以内を限度として、修理又は交換させて頂きます。但し、正しい取り付けや、使用方法など守られていない場合は、この限りではありません。修理又は交換等にかかる一切の費用は対象となりません。

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。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>

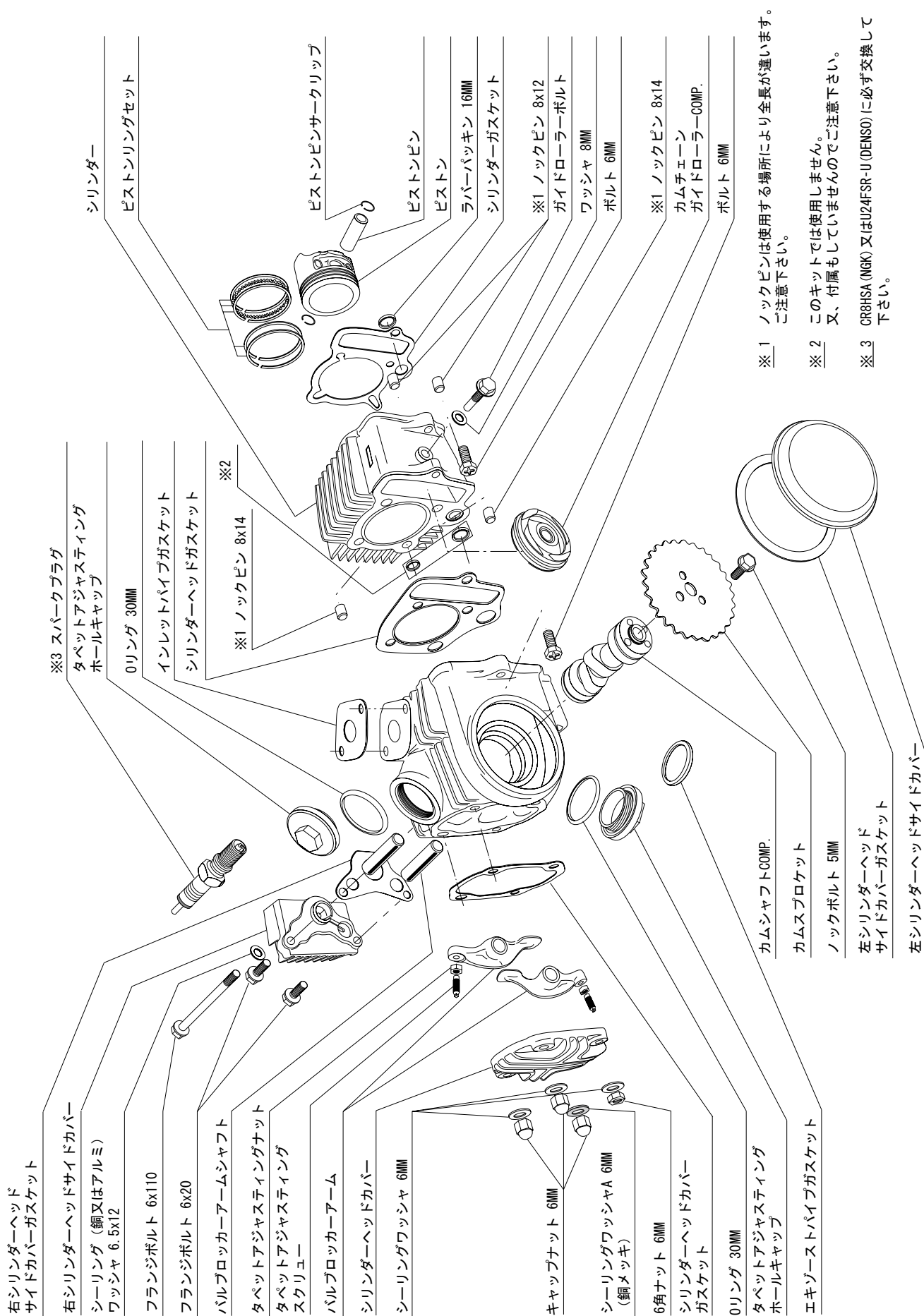
01-02-517
ピストンキット

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)	16	インテークマニホールド	1	00-00-1484
2	ピストンリングセット	1	01-15-014	17	エアフィルター (バンド付)	1	03-01-1105
3	ピストンピン 13x36	1	00-01-0091 (④クリップ付)	18	キャブレターガスケット	1	00-03-0417
4	ピストンピンサークリップ	2	00-01-0003 (6ヶ入り)	19	インレットパイプガスケット	1	00-01-0159 (2ヶ入り)
5	シリンダー	1	01-01-0241H	20	ソケットキャップスクリュー 6x20	2	00-00-0721 (5ヶ入り)
6	シリンダーガスケット	1	00-01-0067 (2ヶ入り)	21	ソケットキャップスクリュー 6x25	2	00-00-0722 (5ヶ入り)
7	シリンダーヘッドガスケット	1	00-00-1147	22	スロットルケーブル 710mm	1	09-02-0071
8	シリンダーヘッドカバーガスケット	1	00-01-0156 (2ヶ入り)	23	スパークプラグ CR8HSA	1	00-00-2377
9	右サイドカバーガスケット	1	00-01-0157 (2ヶ入り)	24	メインジェット #85	1	00-03-0041
10	左サイドカバーガスケット	1	00-01-0158 (2ヶ入り)	25	ドライブスプロケット 15T	1	02-05-022
11	タペットキャップ Oリング	2	00-01-0034 (4ヶ入り)	26	タンクスベーター	2	00-00-0795
12	エキゾーストパイプガスケット	1	00-01-0064 (2ヶ入り)	27	フランジボルト 8x25	1	00-00-0318 (5ヶ入り)
13	ラバーパッキン	1	00-01-0066 (2ヶ入り)	28	フランジボルト 8x30	1	00-00-0181 (4ヶ入り)
14	カムシャフト	1	01-08-0009	29	スペーサー 8.2x10x9.5	1	00-00-0199 (4ヶ入り)
15	DENI18 キャブレター ASSY.	1	03-03-0061	30	ワッシャ	1	00-00-0201 (6ヶ入り)

※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。

ボルトについて

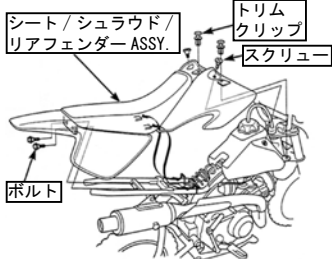
- 普通、ボルトとナットは反時計方向に回すと緩み、時計方向に回すと締まります。
- ネジを締める場合は最初から工具を使用せず、まずは指で締まるまで締めましょう。
- ネジを緩めるという事は、締まっている状態から3～4回転反時計方向に回す事を言い、取り外すという事はネジが取れるまで反時計方向に回す事を言います。
- ネジを締めると言う事は、ネジを緩まないように締める事を言います。ただ、ボルトは強く締め過ぎると折れ、弱過ぎると走行中に振動等で緩んで部品脱落の恐れがあり、大変危険です。ボルトが折れない・緩まないような締める力を数値として表したのが規定トルクです。また、その数値はボルトの大きさによって変わります。
- 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のと折れるのか、緩むのかは経験と勘でしか補えません。



●純正部品の取り外し

◇外装部品を取り外す

◇トリムクリップ2本、スクリュー2本、ボルト2本を取り外し、シート/シュラウド/リアフェンダー ASSY. を取り外す。



◇トリムグリップはインナーピンをマイナスドライバー等で上げると取り外せる。



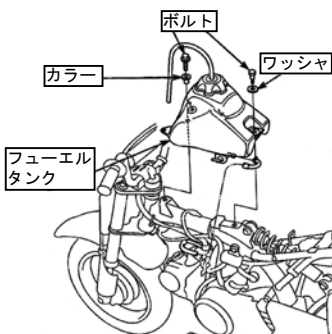
◇フューエルロックを OFF にする。



◇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。



◇キャブレターからフューエルホースを外し、ボルト2本を取り外してフューエルタンクを取り外す。



○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。



◇ストレージタンクのホースを抜き取る。



◇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。



◇アース線をエアクリーナーステー部のボルトでフレームに取り付ける。

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



○マフラーを取り外す

◇EXパイプ部のナット2個を取り外す。

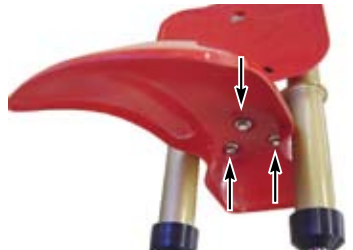


◇マフラスターのボルトを取り外し、マフラーを取り外す。



○フロントフェンダーを取り外す

◇裏側のボルト3本を取り外し、フロントフェンダーを取り外す。



○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事。
◇車載工具のスパークプラグレンチを使いプラグを取り外す。



○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、シフトペダルを取り外す。



◇クランクケース左カバーを止めているボルト3本を取り外す。



○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プロケットから外してカム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

◇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)



◇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等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める様にとれる。



◇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。



○取り付け面をきれいにする

◇シリンダーガスケットやラバーパッキンを取り除く。

◇ガスケットがきれいにはがれない場合は、スクレーパーやカッターナイフできれいに取り除く。

◇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等を絶対落とさない様に。



◇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。

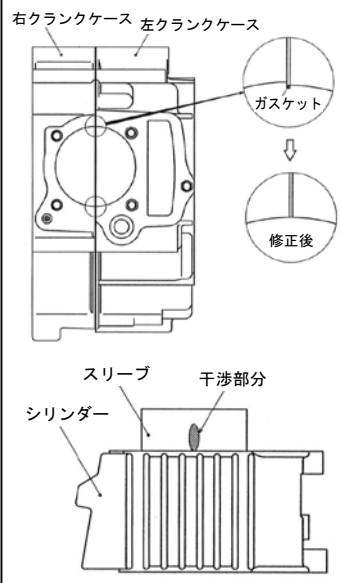


◎アルミシリンダー取り付け時の注意

◇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

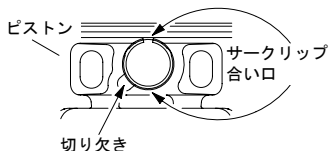
1. クランクケース内に削り粉が入らないようにしっかりとウエスを詰める。
2. クランクケース合わせ面のズレの出っ張っている部分を引っ込んでい部分と同じ高さになるまでヤスリで削ります。
3. 削り取ったら削り粉がクランクケース内に入らないよう慎重にウエスを取り除く。
4. ウエスを取り除いた後は、きれいなウエスをクランクケースの穴に詰めておく。
5. キットの組立が終わって、エンジンをアイドリングで数分かけた後、すぐにエンジンオイルを新品に交換する。



●S-Stage キット取り付け

●ピストンの組み付け

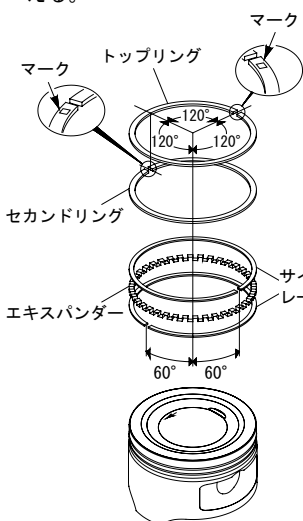
◇ピストンの片側に付属のピストンピンサークリップをサークリップ溝にきっちりはめ込む。
この時、サークリップの合い口は切り欠き部を避けて、ピストン上下方向に向けて取り付ける。



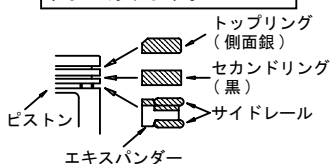
◇ドライバーでピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取り付けられる。

◇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スパンダー、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

◇オイルリングエキスパンダーを入れる。



◇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。

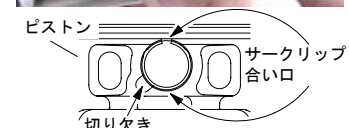


エキゾースト側

◇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。

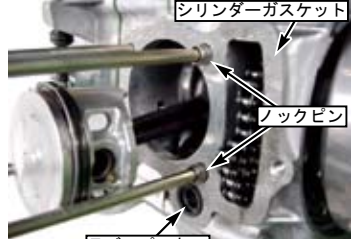
※押し込み中にサークリップが外れて飛んでしまう事があるので慎重に行う事。

◇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。



◇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し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つける。



◇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む。



◇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、引っ張るかプラスチックハンマーでヘッドを軽くたたきと抜けてくるので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のカム部とベアリング部にきれいなエンジンオイルを塗る。



◇キット内のカムシャフトを逆の手順で取り付け。
入りにくくてもハンマー等でたたかず手で入れる。



◇ノーマルカムのノックピンをキットカムに取り付ける。

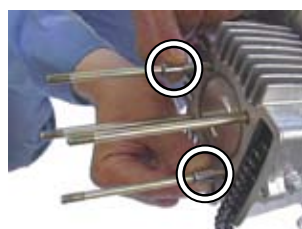


◇ロッカーアームのタペットスクリーンを取り付ける。



○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asketを取り付ける。



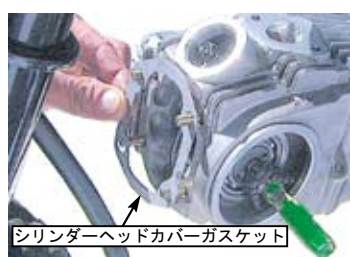
◇シリンダーヘッドをスタットボルトに通す。
◇シリンダーヘッドにカムチェーンを通しながら取り付ける。



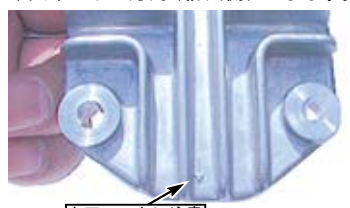
◇カムチェーンはシリンダーの方に落ちないようにカムシャフトの真ん中の穴にドライバー等を入れてカムチェーンを止めておく。



◇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(排気側)になる事。



◇ヘッドカバーのワッシャを位置に注意して取り付ける。(エンジンを前から見て左下に銅ワッシャがくる事。)



◇ヘッドナットを位置に注意して取り付ける。(エンジンを前から見て右下に6角ナットがくる事。)



◇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 (1.2kgf・m)



◇ヘッドサイドボルトを取り付ける。
先に仮止め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。



◇カムスプロケットボルト穴をシリンダーヘッドの切り欠き方向に向けたときカム山がピストン側を向く様にカムシャフトをセットする。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。



◇チェンジペダルのシャフトの横にある6角ボルトを取り外す。カムチェーンを引っ張っているテンショナーが緩むのではめやすくなる。



◇カムプロケットの0マークとシリンダーヘッドの切り欠き部が合う様にカムチェーンをはめてカムシャフトに取り付ける。



◇カムプロケットをはめた後はボルトを取り付ける。



◇フライホイールを固定してカムプロケットボルトを2本締め付ける。

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



◇先程、取り外したチェンジペダルシャフト横の6角ボルトを取り付ける。

▲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)



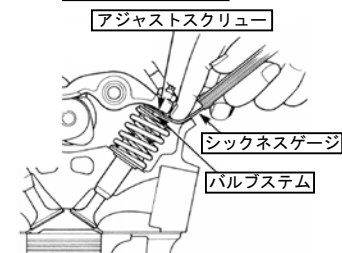
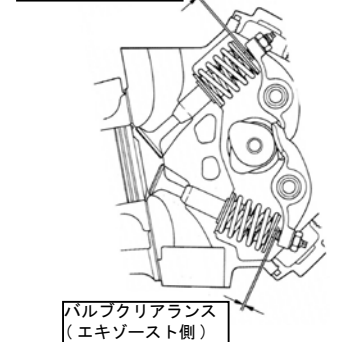
○タペットすき間の調整

◇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。

バルブクリアランス
(インテーク側)



◇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)



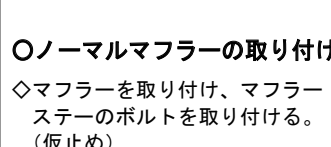
○スパークプラグの取り付け

◇車載工具かスパークプラグレンチを使いキット内の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

◇マフラーを取り付け、マフラーステーのボルトを取り付ける。（仮止め）



◇EXパイプ部のナット2個を締める。（仮止め）



◇仮止め箇所を締め付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ボルト
トルク：26N・m (2.7kgf・m)
ナット
トルク：10N・m (1.0kgf・m)

○フロントフェンダーの取り付け

- ◇ボルト3本で、フロントフェンダーを取り付ける。



○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。
- ◇六角ナットを緩める。



- ◇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。



- ◇スロットルパイプをハンドルから抜き取り、写真の様にスロットルパイプのストッパー部を加工し、取り除く。



- ◇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加工した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本のスクリーで取り付け。
- ※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。



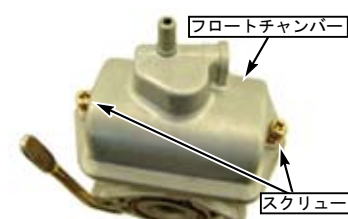
- ※ノーマルハンドルの場合、スロットルハウジングの分割部をハンドルの“O”マークに合わせる。



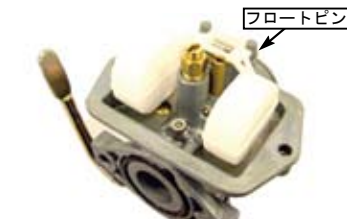
- ◇スロットルケーブルのワイヤリングをする。

○メインジェットの交換

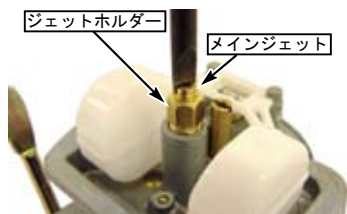
- ◇2本のスクリーを外してフロートチャンバーを取り外す。



- ※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

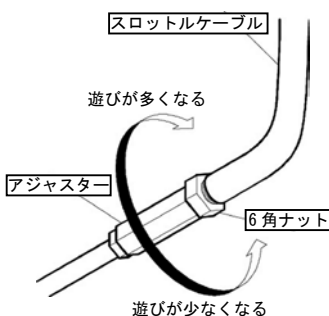
- ◇スロットルケーブルのブーツをめぐり、アジャスターを出す。



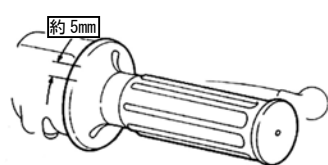
- ◇6角ナットを保持し、アジャスターを緩める。



- ◇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。



- ◇ストレージタンクのホースをエアフィルターに取り付ける。



- ◇フューエルチューブをキャブレターに接続する。



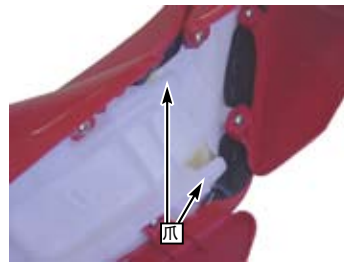
○外装品の取り付け

- ◇フューエルタンクの前方にフレームとの間にタンクスペーサーを入れ、ボルトを取り付ける。
後方にフレームとの間にタンクスペーサーを入れ、スペーサーとキット内のワッシャを入れてボルトを取り付ける。

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

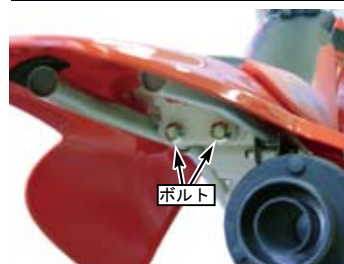


- ◇シート裏の爪をフレームのフックに差し込み、シート / シュラウド / リアフェンダーASSY. を取り付ける。



- ◇ボルト2本、スクリー2本、トリムクリップ2本を取り付ける。

- ▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ボルト
トルク：10N・m (1.0kgf・m)
スクリー
トルク：4N・m (0.4kgf・m)



- ◇シュラウドを引っ張りながら取り付け穴をフューエルタンクのネジ穴に合わせてスクリー2本を取り付ける。
取り付けにくい場合は、ヤスリ等で長穴加工する事。

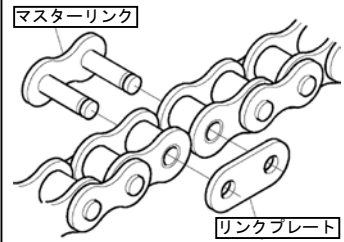


○ドライブ（エンジン側）スプロケットの取り付け

- ◇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。



◇リアアックスナット、チェーンアジャスターのナットを緩めておく。
◇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。



◇仮止めし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)



◇ドライブチェーンの調整を行う。

○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ボルト3本を取り付ける。

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



◇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たボルト類に緩みがないかチェックする。

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。

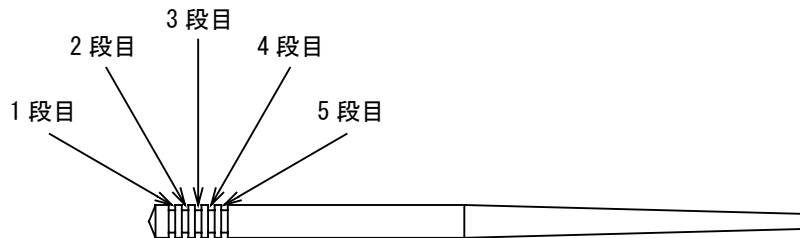
※エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

○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ュウを調整して下さい。)

- ・エアスクリュウの戻し量 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。
- ・エアスクリュウ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、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、エアスクリュウの再調整が必要です。

○エアスクリュウ

エアスクリュウはスロー系の空気流量を調整します。(アイドルリング時)

- ・エアスクリュウを右に回す→混合気が濃くなる。
- ・エアスクリュウを左に回す→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ュウで安定したアイドル回転まで下げ、もう一度エアスクリュウ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。