

**R ステージ 88cc ポアアップキット 取扱説明書**

TYPE 1

商品番号 01 05 1373 (中高速タイプカム R10)
01 05 1337 (高速タイプカム R20)

適応車種及びフレーム番号

モンキー/ゴリラ:Z50J 1600008~
モンキーBAJA:Z50J 1700001~
モンキーR/RT:AB22 1000017~
CD50 :CD50 1500001~
ベンリィ50S :CD50 2200005~
ベンリィCL50:CD50 4000001~
JAZZ :AC09 1000030~
マグナ50 :AC13-1000010~
DAX50 :AB26 1000001~

正しく安全にご使用頂くために

- ・この度は、TAKEGAWA 商品をお買い上げ頂きまして有り難うございます。ご使用になられる前に必ずこの説明書をよくお読み頂いて内容を把握下さいませお願い致します。
- ・取り付け前には、必ず製品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。
- ・当製品は上記車体番号以降の車両専用となっております。上記番号以前の車両には、ピストン寸法が異なるため取り付け出来ませんのでご注意ください。
- ・当製品を組み付けた車両を一般道路で運転するには自動二輪小型限定以外の免許を取得されている方に限られます。又、市町村役場へ原付一種から原付二種への変更届を提出し、任意保険及び強制賠償保険は、排気量増大の申請手続きを行なって下さい。
- ・作業を行う際は必ず各車種専用のホンダサービスマニュアルを参照し確実に行って下さい。又、この説明書やサービスマニュアルは基本的な技能や知識を持った人を対象としていますので技能や知識を持っていない人が作業を行った場合、正しく組み付け出来ない場合があります。
- ・R ステージヘッドは、従来型レギュラーヘッドとの部品の互換性はありませぬ。単品部品は必ずR ステージ専用部品をご使用下さい。
- ・当製品を単独で使用した場合、本来の性能が発揮出来ません。必ずエンジンに見合ったキャブレター、マフラーに交換して下さい。
- ・排気量を増大した場合、スーパーオイルポンプ、ダイハード カムチェーンへの変更をお薦めします。
- ・スパークプラグは、6V車(NGK)C8HSA/(DENSO)U24FS-U、12V車(NGK)CR8HSA/(DENSO)U24FSR-Uを基準とし、プラグの焼け具合により熱価を決定して下さい。
- ・燃料は必ず無鉛のハイオクタン価ガソリンをご使用下さい。
- ・エンジン回転数を取り付け必ず指示されたエンジン回転数を守ってご使用下さい。
- ・セルモーター始動による車両につきましても、バッテリーが満充電の場合でもセル始動が困難になる場合があります。

注意

下記内容を無視した取扱をすると、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。

- ・作業等は必ず冷間時(35℃以下)に行なって下さい。エンジンやマフラーが冷えていない状態で作業を行った場合、火傷の原因となります。
- ・作業を行う際は、必ずその作業に適した工具を用いてボルト、ナット類は必ずトルクレンチを使用し指定トルクで確実に締め付けて下さい。シリンダーヘッドは、必ず指定トルクで増し締めを行なって下さい。
- ・キット内部部品及び指示された部品以外の使用や加工、他社製品との組み合わせ等は一切行なわないで下さい。部品を破損させる可能性があります。
- ・ガソリンは非常に引火しやすいため作業は火気厳禁とし、裸火や電気のスパークによる火花にも十分注意して下さい。又、蒸発したガソリンは爆発の危険性があるため通風の良い場所で作業を行なって下さい。
- ・エンジン回転数は必ず12000rpm以下でご使用下さい。過回転させた場合、部品の摩耗やエンジンを破損させる可能性があります。
- ・走行前には必ず各部を点検し、ボルト、ナットの緩みやオイル漏れ等の有無を確認して下さい。又、走行中異常が発生したと思われる場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ異常箇所の点検を行なって下さい。

性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で商品および価格は予告無く変更されます。あらかじめご了承下さい。

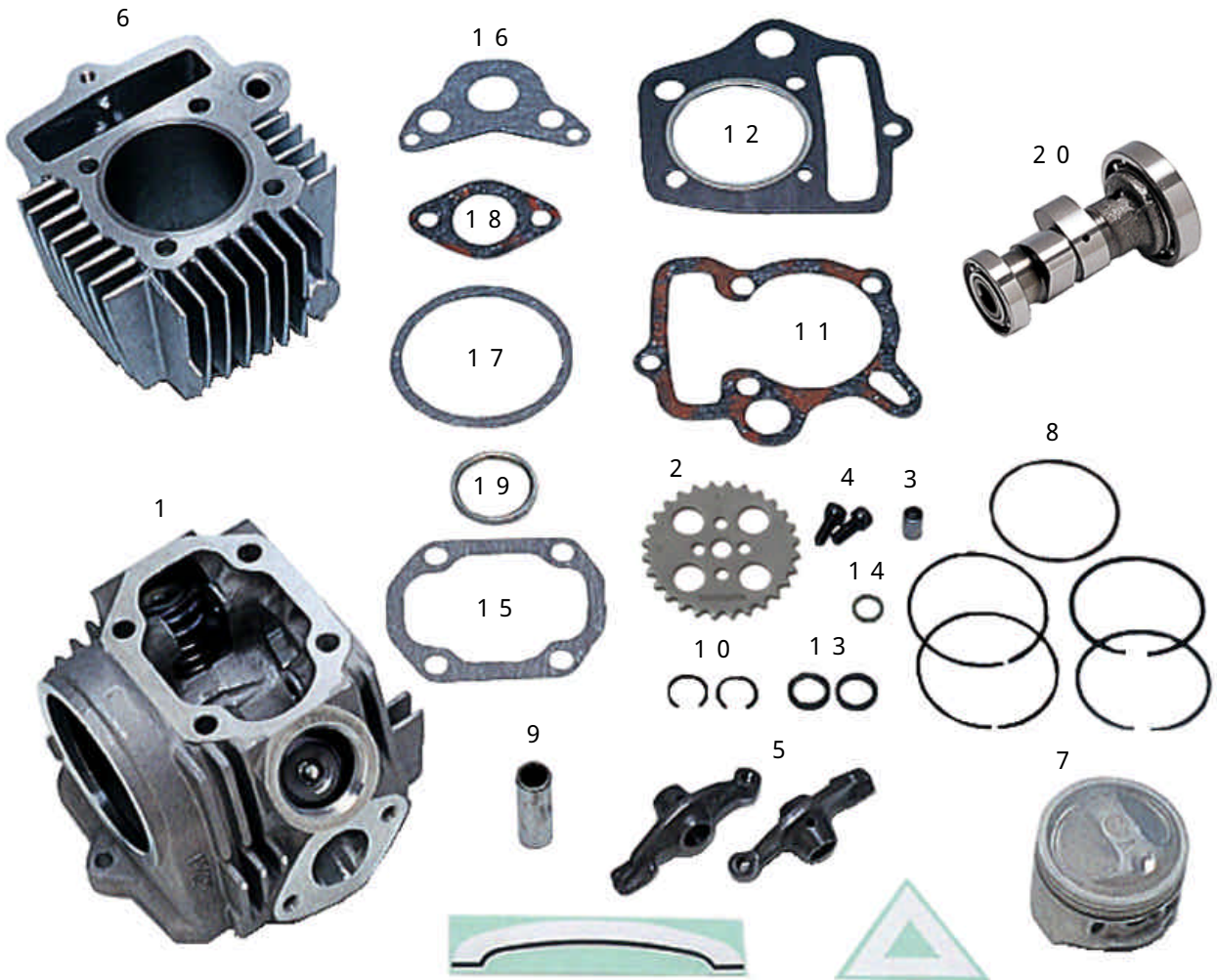
クレームについては、商品の材料および加工に欠陥があると認められた商品に対しては、商品お買い上げ後1ヶ月以内を限度として、修理又は交換させて頂きます。但し、正しい取り付け、使用方法など守られていない場合は、この限りではありません。修理又は交換等にかかる一切の費用は対象となりません。

この取扱説明書は、本商品を破棄されるまで保管下さいませお願い致します。

特徴

従来型レギュラーヘッドに対しバルブステム径を5.5MMから5MMに変更し、バルブスプリングを不等ピッチタイプとする事により、高回転時のバルブ追従性を向上させ、サージング限界点を引き上げています。カムシャフトはニュープロフィールの新設計で両端ボールベアリングタイプを採用し、フリクションロス低減と高出力化を計っています。又、ピストンは好評の3本リングを設定しています。

~ 商 品 内 容 ~



番号	部品内容	数量	番号	部品内容	数量
1	シリンダーヘッドCOMP.	1	12	シリンダーヘッドガスケット	1
2	カムスプロケット	1	13	ラバーパッキン 16mm	2
3	ノックピン	1	14	ラバーガスケット 7.5mm	1
4	ソケットキャップスクリュー 5×12	2	15	シリンダーヘッドカバーガスケット	1
5	バルブロッカーアーム	2	16	R. シリンダーヘッドサイドカバーガスケット	1
6	アルミシリンダーCOMP.	1	17	L. シリンダーヘッドサイドカバーガスケット	1
7	ピストン	1	18	インレットパイプガスケット	1
8	ピストンリングセット	1	19	エキゾーストパイプガスケット	1
9	ピストンピン	1	20	カムシャフトCOMP.	1
10	ピストンピンサークリップ	2	21	原付2種マークセット	1
11	シリンダーガスケット	1			

SPECIAL PARTS TAKEGAWA

〒584-0069

大阪府富田林市錦織東三丁目5番16号

TEL 0721-25-1357

FAX 0721-24-5059

URL <http://www.takegawa.co.jp>

～ シリンダー取り付け要領～

ピストンの片方にピストンピンサークリップを取り付けます。



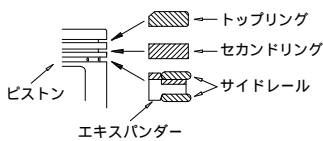
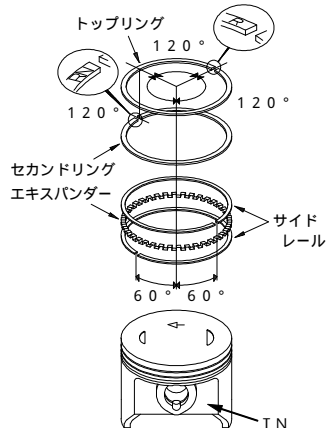
ピストンピンサークリップの合い口は、ピストンピン穴の切り欠き部を避け、ピストンに対して上下方向に合わせます。



合い口

ピストンリング部及び、ピストンピン部をエアブローし、異物の噛み込みが無い事を確認します。

ピストンリング溝にオイルを塗布し、図を参考にしてピストンリングを取り付け、合い口を合わせます。



断面に注意！！

ピストンピン及び、コネクティングロッド小端部穴にモリブデン溶液を塗布します。



ピストンのIN文字がある方をインテークに向け、コネクティングロッドにピストンを取り付けます。



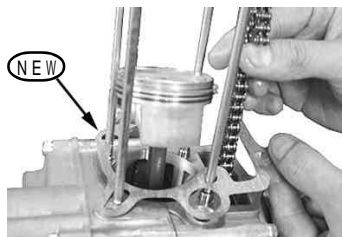
クランクケースのスリーブホール部、カムチェーンホール部にきれいなウエスを詰め込み、ピストンピンサークリップを取り付けます。



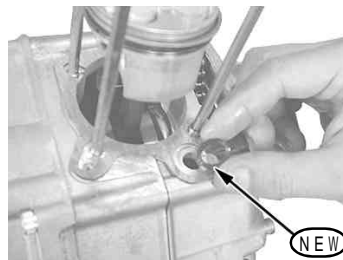
詰めていたウエスを取り外します。クランクケースのシリンダーベース面をきれいに脱脂し、ノックピン穴に、ノックピン8×12を取り付けます。



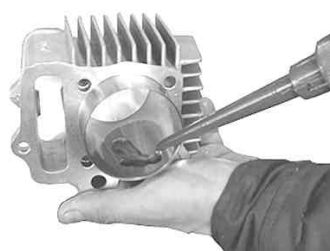
クランクケースのシリンダーベース面にキット内の部品のシリンダーガスケットを取り付けます。



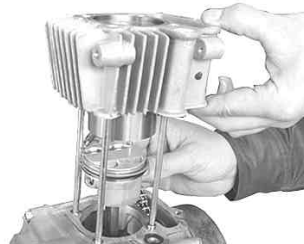
クランクケースのシリンダーベース面のオイルリターン穴部にキット内の新品のラバーパッキンブラックを取り付けます。



アルミシリンダーのボア内全周にオイルを塗布します。



アルミシリンダーをスタットボルトに差し込みます。



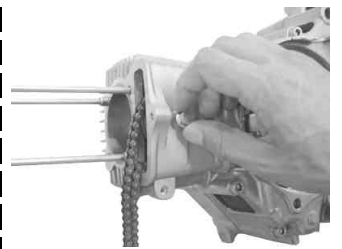
ピストンリングの合い口がずれない様、ピストンリングを圧縮しながらシリンダーを取り付けます。
△注意：ピストンリングを損傷しない様、注意する事。



カムチェーンガイドローラーをカムチェーンの間に入れます。



カムチェーンガイドローラーと、シリンダーサイドボルトを仮締めします。



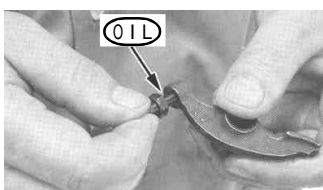
シリンダーサイド部のクランクケースと結合するオリジナルの六角ボルトを仮締めします。シリンダーヘッドを取扱説明書従い取り付けます。

～シリンダーヘッド取り付け要領～

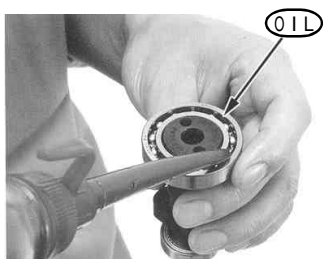
オリジナルのシリンダーヘッドのロッカーアームシャフトとロッカーアームのアジャストボルト及びアジャストナットを取り外します。



キット内のロッカーアームに、取り外したアジャストボルトにエンジンオイルを塗布し、取り付けます。



専用のカムシャフトの両端のベアリングにエンジンオイルを塗布します。



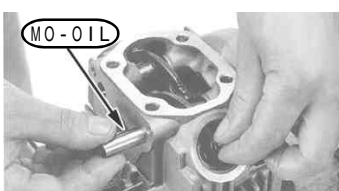
カム山にモリブデン溶液を塗布します。



キットのシリンダーヘッドにカムシャフトをセットします。



オリジナルのロッカーアームシャフトにモリブデン溶液を塗布し、ロッカーアームシャフトのネジ部を外側に向け、ロッカーアームを取り付けます。

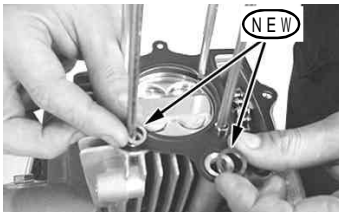
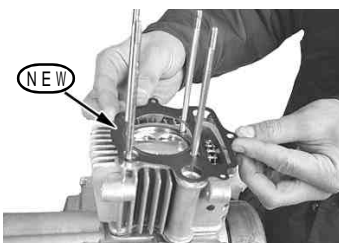


シリンダーにキット内の8×14のノックピンをノックピン穴にセットします。



シリンダー上面をよく脱脂します。

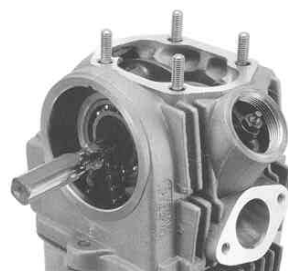
シリンダーに、キット内のシリンダーヘッドガスケット、ラバーパッキン(グリーン・ブラック)を取り付けます。Vシリンダーの場合、ラバーパッキンは必要ありません。



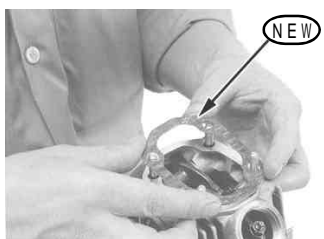
ピストンを上死点に合わせて、シリンダーヘッドを取り付けます。



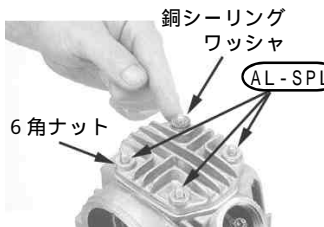
カムチェーンがクランクケース内に落ちないように固定しておきます。



シリンダーヘッドにシリンダーヘッドカバーガスケットをセットします。



シリンダーヘッドカバーのマークをEXにセットし、スタットボルトネジ部に少量のアルミスペシャルを塗布し、シーリングワッシャとナットを取り付けます。(エンジンを前から見て左下に、銅ワッシャ、残りがスチールワッシャ、右下に六角ナット、残りがふくらむナットを各位置に取り付ける。)



スタットボルトのナットを対角に2～3回に分けて規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

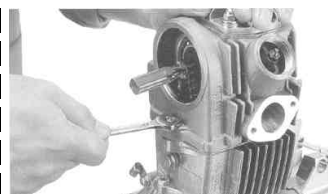
$T = 12 \text{ N} \cdot \text{m}$
(1.2 kgf·m)



シリンダー部のサイドボルト及びシリンダーヘッド部のサイドボルトを規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

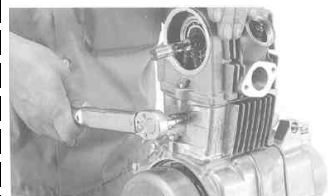
$T = 12 \text{ N} \cdot \text{m}$
(1.2 kgf·m)



カムチェーンガイドローラーのボルトを規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m}$
(1.0 kgf·m)



カムチェーンテンショナー部のサイドボルトを取り外します。



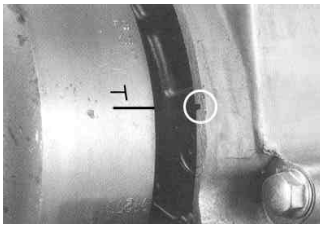
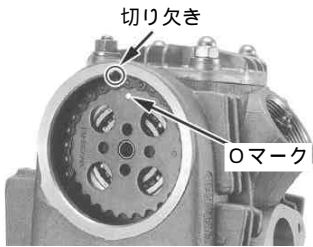
カムシャフトのセンターにキット内の8×12のノックピンを取り付けます。



カムチェーンをカムスプロケットに取り付け、キット内のカムスプロケットプレート、キャップスクリューM5×12（黒色）2本を用いて取り付けます。

（この時、キャップスクリューネジ部に少量のアルミスペシャルを塗布します。）

この時、フライホイールの“T”マークをクランクケースの合わせマークに合わせた時、カムスプロケットの“O”マークがシリンダーヘッドの合わせマークと合わせます。



クランクシャフトを固定し、カムスプロケットを固定しているキャップスクリューを規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m}$
($1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



右サイドカバーガスケットを右サイドカバーにセットし、シリンダーヘッドにオリジナルのフランジボルト2本を用いて取り付け、規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m}$
($1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



アジャストスクリューでバルブクリアランスを調整します。

IN : 0.08 (冷間時) ± 0.03
EX : 0.08 (冷間時) ± 0.03



アジャストナットを規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m}$
($1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



左シリンダーヘッドカバーにキット内の新品ガスケットを取り付け、シリンダーヘッド出っ張り部と左シリンダーヘッドカバーの合わせ位置を合わせて取り付け、右シリンダーヘッドカバー部からオリジナルのシーリングワッシャ、フランジボルトを用いて取り付けます。



取り付けしたフランジボルトを規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 4 \text{ N} \cdot \text{m}$
($0.4 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



オリジナルのタペットキャップにキット内の新品のOリングを取り付け、Oリング部に少量のエンジンオイルを塗布し取り付け、規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

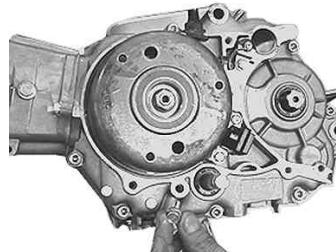
$T = 8 \sim 10 \text{ N} \cdot \text{m}$
($0.8 \sim 1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



カムチェーンテンショナー部のサイドボルト穴からエンジンオイルを注入し、サイドボルトを締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 8 \text{ N} \cdot \text{m}$
($0.8 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



サービスマニュアルを参照し、エンジンをフレームに取り付けます。

△注意：必ずマニュアルの指示を守る事。

使用するキャブレターキットの取説に従いキャブレターを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 12 \text{ N} \cdot \text{m}$
($1.2 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



ジェネレーターカバーを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 7 \sim 11 \text{ N} \cdot \text{m}$
($0.7 \sim 1.1 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



エンジンオイルを使用するクラッチキットの指示している量まで入れます。サービスマニュアルを参照し、ドライブチェーンを取り付けます。

3点支持クランクシャフト（3B）使用時はクランクシャフトの取り付けマニュアルの支持に従い、ジェネレーターカバー取り付けます。

エンジン始動

イグニッションキー、ガスコックがOFFになっていることを確認します。

しばらくキックをし、エンジン各部にエンジンオイルを行きわたらせます。

スパークプラグを取り付けます。プラグのネジ部に少量のアルミスペシャルを塗布し、締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

プラグキャップをスパークプラグに取り付けます。

エンジンに付着した汚れをよく拭き取ります。

ガソリンコック、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かを確認します。

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。

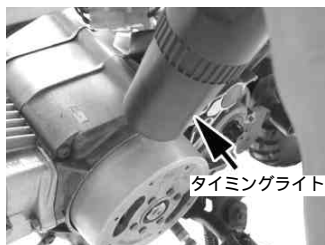
100kmから150km位まで再度慣らし運転を行います。慣らし運転終了後、異音やブローパイガスなど異常が無いかを確認します。

（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。）

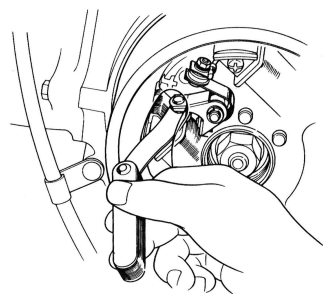
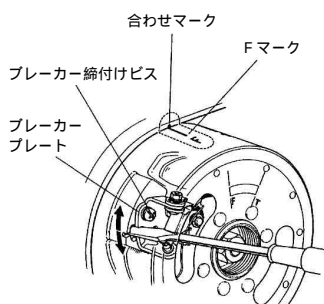
△警告：再使用出来ないパーツは再使用しない事。

6 V 車両の場合

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ことをお勧めします。ご自分で出来ない場合は、バイクショップ等で点検することをお勧めします。



タイミングライト (00 - 01 - 009) を用いて、アイドルリング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 ~ 0.4 mm
範囲外の場合はポイントの交換をする。