

Hyper S-Stage V KIT B Type 取扱説明書

ノーマル50ccのシリンダーヘッドを使用したままで88ccにボアアップができ、HEAVYなエンジンフィーリングが体験できるキットを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コースキットに仕上げました。

商品番号 01-05-3103
モンキー/ゴリラ Z5J-1600008 ~ 1805927

- ・このたびは、TAKEGAWA 商品をお買い上げ戴きましてありがとうございます。使用の際には下記事項を遵守頂きますようお願いいたします。
 - ・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。

▲ 使用燃料についてのご注意 ▲

SステージKIT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。KIT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キット内のもの(CR8HSA)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 ▲

この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、当社は賠償の責を一切負いかねます。

この製品を取り付け、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。

この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。

商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。

この製品は、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下さい。

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、この取扱説明書やホンダ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。

この製品のシリンダーおよびシリンダーヘッドガスケットは純正のサイズと比べ、厚みが異なります。純正品を含め、他社製品との組み合わせは出来ませんのでご注意下さい。又、補修部品は当社製品をご使用下さい。

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。

この製品のシリンダーはノーマルキャブレターが干渉します。ノーマルキャブレター取り付けの際には干渉部分を加工して下さい。

ノーマルキャブレターを装着される方は、エアクリーナーボックスおよび、エアクリーナーエレメントは取り外さないで下さい。キャブレターを交換される方は、個々に合ったセッティングを行って下さい。この事柄を無視した場合、エンジントラブルが起り、重大な事故につながる恐れがあります。

この製品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および物的傷害の発生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。(法定速度を越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、必ず指定トルクで増し締めを行って下さい。
- ・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したり、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。(そのまま使用すると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、デザイン、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、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のみ、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。

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すよう、お願い致します。

Lesson

普通、ボルトとナットは反時計方向へ回すと緩み、時計方向へ回すと締まります。

ネジを締める場合は最初から工具を使用せず、まず指で締まるまで締めましょう。1～2回転でとまる場合は、ネジが斜めに入っている場合がありますので注意して下さい。

ネジを緩めるといことは、締まっている状態から反時計方向へ3～4回転回すことをいい、取り外すといことは反時計方向へネジが取れるまで回すことをいいます。

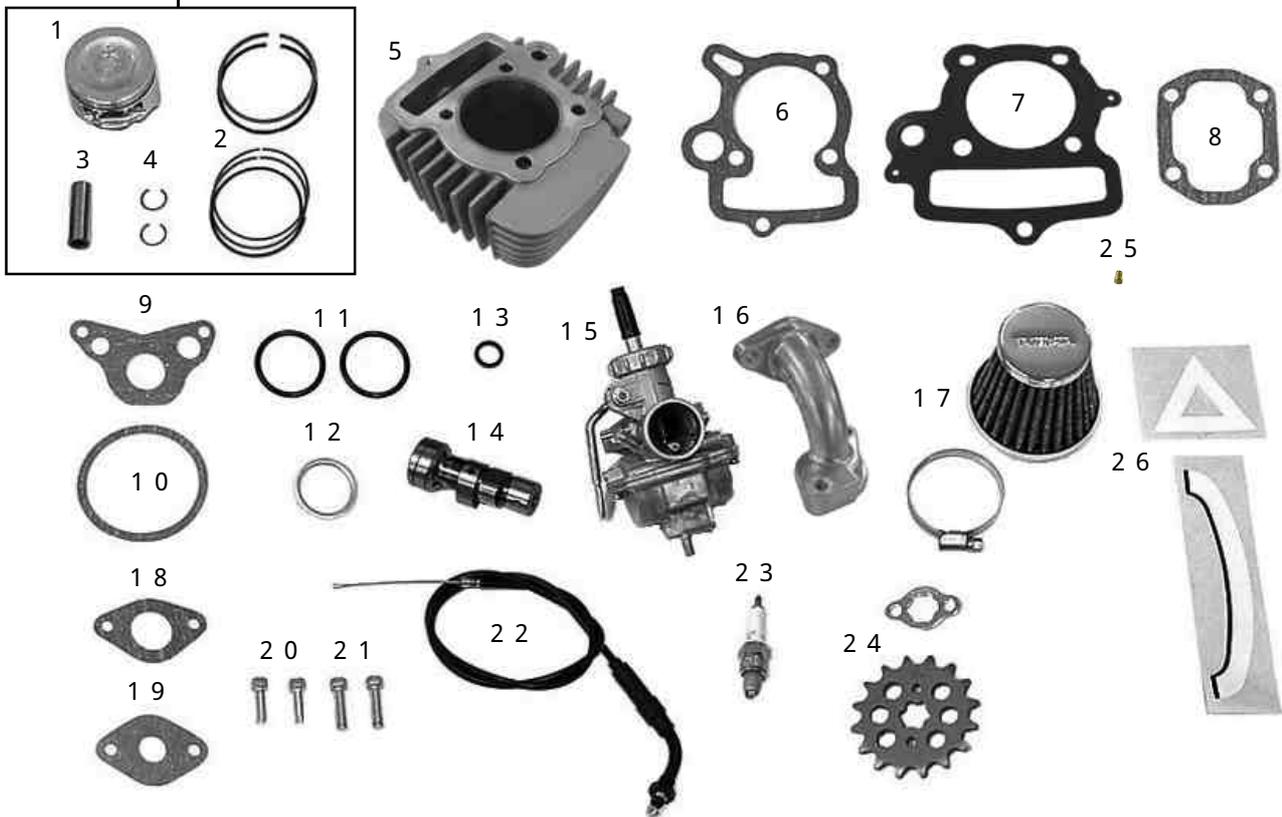
ネジを締めるといことは、ネジが緩まないようにすることをいいます。その目安をボルトごとに折れない・緩まない数値で表したのが締め付けトルクです。トルクレンチを用意することの出来ない人は折れない・緩まない力で締められるのであれば試してみてください。但し、当社では責任は負いません。トルクレンチが無くてもどれぐらいの力で締めると折れるのか・緩むのかは自分自身の経験と勘でしか補えません。

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

キット内容

01 02 517

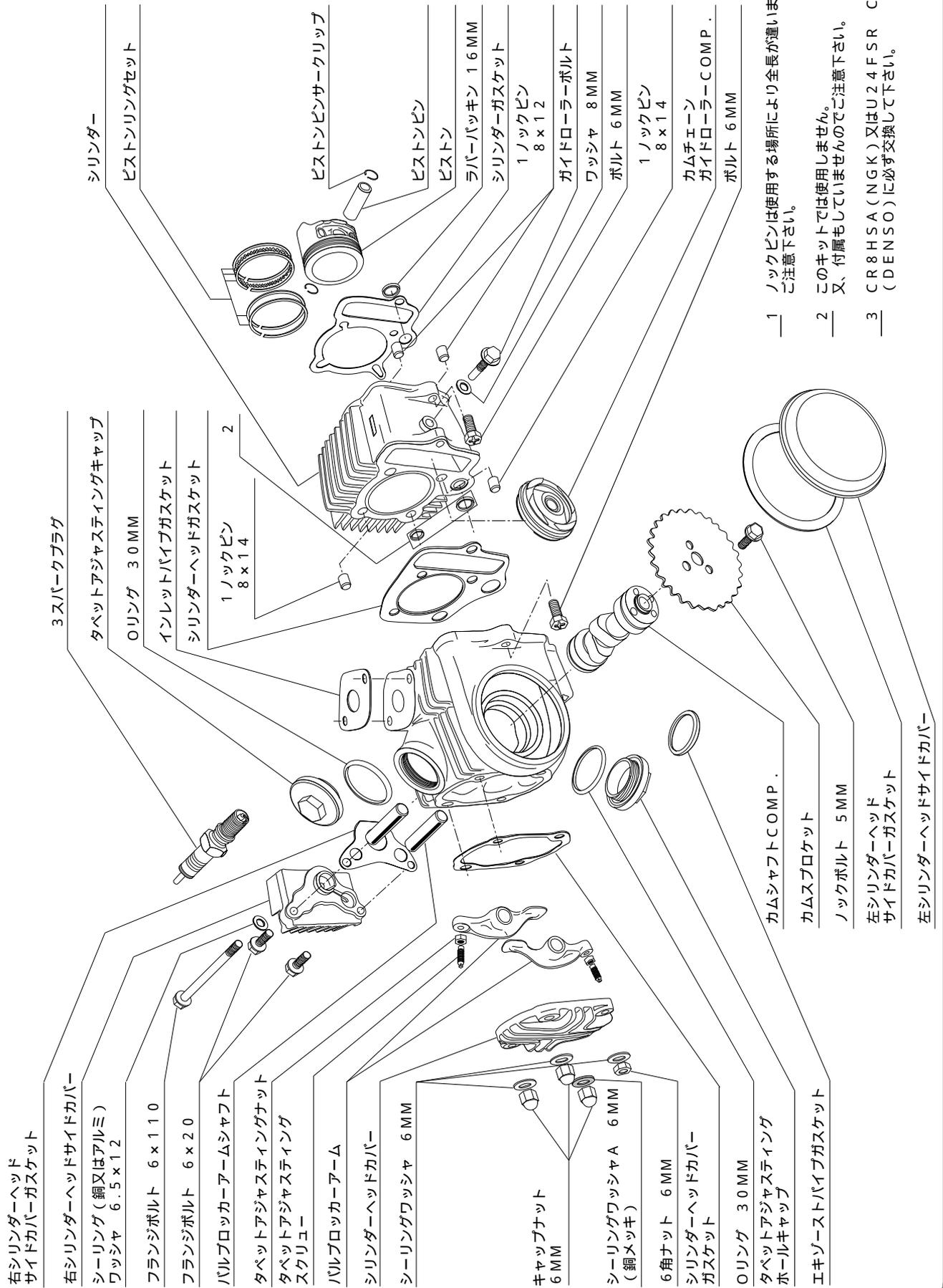
ピストンキット



番号	部品名	個数	リペア品番	入数	番号	部品名	個数	リペア品番	入数
1	ピストン	1	13101 NSH T00	1	14	カムシャフト	1	01 08 034	1
2	ピストンリングセット	1	01 15 014	1	15	PC18キャブレターASSY.	1	03 03 031	1
3	ピストンピン 13×36	1	13111 GEF T00	1	16	インテイクマニホールド	1	17111 GBO T00	1
4	ピストンピンサークリップ	2	000 02 120	6	17	エアフィルター(バンド付)	1	03 01 104	1
5	シリンダー	1	01 01 0222	1	18	キャブレターガスケット	1	16201 GEY T01	1
6	シリンダーガスケット	1	000 13 054	2	19	インレットパイプガスケット	1	03 005 0264	2
7	シリンダーヘッドガスケット	1	12251 GFL T10	1	20	ソケットキャップスクリュー 6×20	2	BW 00 0015	10
8	シリンダーヘッドカバーガスケット	1	000 13 049	2	21	ソケットキャップスクリュー 6×25	2	BW 00 0005	10
9	右サイドカバーガスケット	1	000 13 050	2	22	スロットルケーブル 710mm	1	09 02 0071	1
10	左サイドカバーガスケット	1	000 13 051	2	23	スパークプラグ CR8HSA	1		
11	タペットキャップOリング	2	000 13 052	4	24	ドライブsprocket(プレート付)15T	1	02 05 041	1
12	エキゾーストパイプガスケット	1	000 13 046	2	25	メインジェット #85	1	KMJS85	1
13	ラバーパッキン(ブラック)	1	000 13 048	2	26	原付2種マークセット	1		

補修パーツはリペア品番にてご注文下さい。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にてご注文下さいます様お願い致します。

各部品名称



- 1 ノックピンは使用する場所により全長が異なります。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 C (DENSO) に必ず交換して下さい。

STD部品取り外し

1. 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ゆるめ、ボルトを取り外す。
使用工具
ボックスレンチ 12mm
エクステンションバー 小
オフセットレンチ 10mm



フューエルタンクをフレームにとめているボルトを取り外す。
使用工具
オフセットレンチ 10mm



リアショックのナット2個をゆるめる。
使用工具
オフセットレンチ 14mm



シートを後方に引いて取り外す。

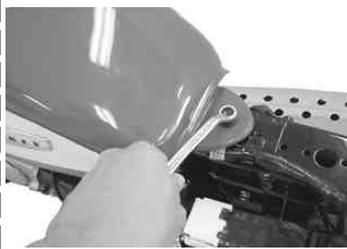
2. フューエルタンクを取り外す



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とめているボルトを取り外す。
使用工具
オフセットレンチ 10mm

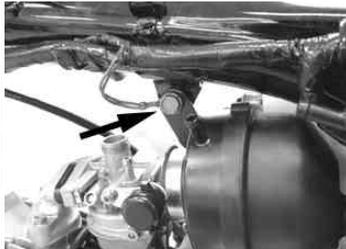


フューエルタンクを後方に引いて取り外す。

3. キャブレターを取り外す



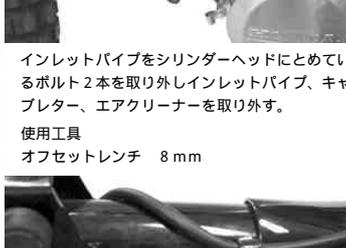
キャブレターのトップキャップを外し、スロットルバルブをキャブレターから抜き取る。



エアクリーナーステー部のボルトを取り外す。
使用工具
ボックスレンチ 10mm
エクステンションバー 小



インレットパイプをシリンダーヘッドにとめているボルト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。
使用工具
オフセットレンチ 8mm

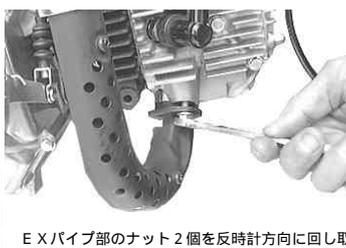


ワイヤーハーネスをフレームの下側になるように移動させる。



クランプ ワイヤーハーネス

4. マフラーを取り外す



E Xパイプ部のナット2個を反時計方向に回し取り外す。
使用工具
スパナレンチ 10mm



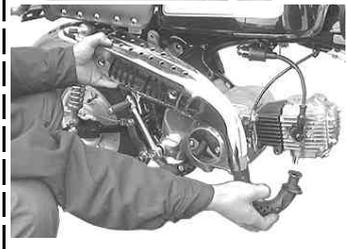
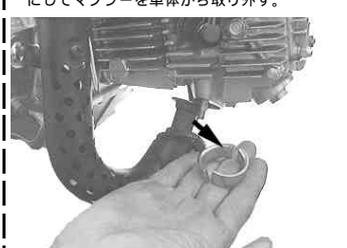
マフラー本体を止めている6角ボルトを反時計方向に回し取り外す。
使用工具
ボックスレンチ 12mm
エクステンションバー 中



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。
使用工具
ボックスレンチ 10mm
エクステンションバー 中



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。

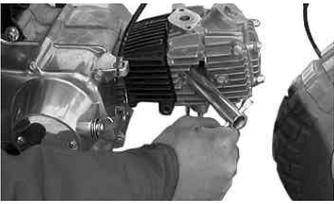


5. フロントフェンダーを取り外す



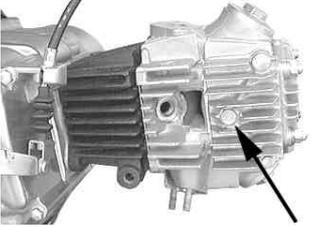
フロントフェンダー裏側の6角ボルト2本を反時計方向に回し取り外す。
使用工具
ボックスレンチ 10mm
エクステンションバー 小

6. スパークプラグを取り外す

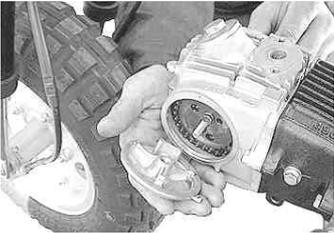


プラグキャップをプラグから引っ張って取り外す。必ずキャップ部分をつかんで引っ張って外して下さい。
車載工具のスパークプラグレンチを使いプラグを反時計方向に回し取り外す。

7. シリンダーヘッド左カバーを取り外す



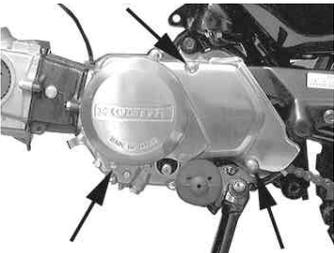
シリンダーヘッド右カバーの真ん中の6角ボルトを外すと左カバーが外れる。(ボルトを外しても外れない場合6角ボルトを2-3山ねじ込み6角ボルトの頭をハンマー等で軽くたたきと外れる)
使用工具
ボックスレンチ 10mm



8. クランクケース左カバー取り外す



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。
使用工具
オフセットレンチ 10mm



クランクケース左カバーを止めているスクリュー3本を反時計方向に回し取り外す。
使用工具
ドライバープラス 大

9. 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。
使用工具
オフセットレンチ 17mm

10. 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O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。

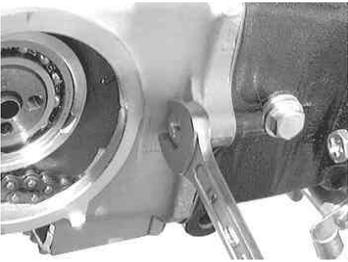


フライホイールを固定しカムスプロケット6角ボルト2個を反時計方向に回し取り外す。
使用工具
ボックスレンチ 8mm
オフセットレンチ 14mm(フライホイール固定用)



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。

11. 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。
使用工具
スパナレンチ 10mm

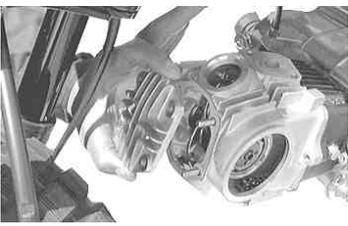


シリンダーのガイドローラーボルトとシリンダーとクランクケース間のサイドボルトを反時計方向に回しゆるめる。
使用工具
スパナレンチ 10mm
オフセットレンチ 10mm

12. 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。
使用工具
ボックスレンチ 10mm

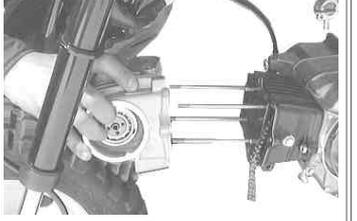


ヘッドカバーを取り外す。(かたい場合はプラスチックハンマーで軽くたたき、取り外す)シリンダーヘッドにガスケットが残った場合は、スクレーパーがカッター等できれいに取り除く。

13. 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。(プラスチックドライバーの先などでバルブを押すとエアが抜けますのでシューという音がでなくなるまで押し続けれます。)



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)



ゆる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)

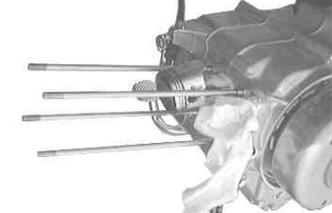


シリンダーを抜く途中でカムチェーンガイドローラーが出てくるので取り外す。



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。

15. 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。



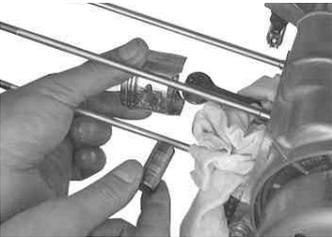
ピストンサークリップ

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りようにすると外れます。

使用工具
先の細いマイナスドライバー

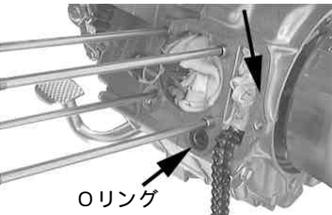


ピストンピンをピストンサークリップが付いていない方向へ取り外す。ピストンサークリップの付いている方向からマイナスドライバーで押しあげると簡単にとれます。

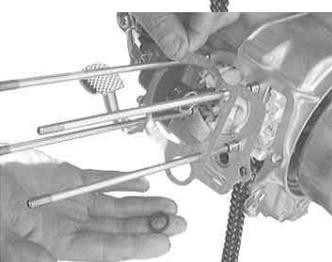


ピストンを取り外す。

16. シリンダーベースガスケット・Oリングノックピンを取り外す シリンダーベースガスケット

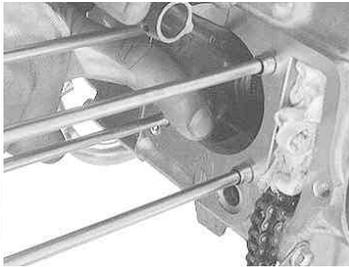


Oリング



ガスケットがきれいには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は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。



上写真の指さ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。

シリンダー取り付け時の注意

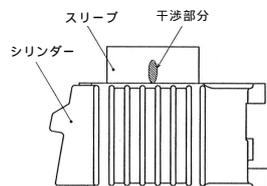
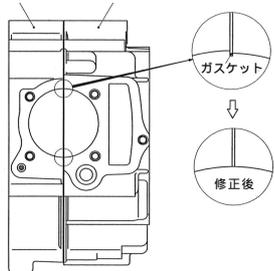
左右クランクケースのズレ等により、シリンダーを取り付ける際、クランクケース合わせ面のスリーブ穴、丸印部分とシリンダースリーブの斜線部分及びケース内部で、干渉する場合があります。そのままの状態で使用するとスリーブが変形しエンジントラブルの原因となりますので必ず点検、修正して下さい。

この作業は難易度は高いけれどチョット、ブロの作業に近づいた感じはありますね。

修正要領

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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ればOK。

右クランクケース 左クランクケース

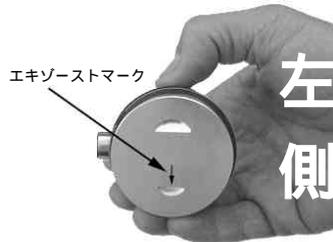


S - Stage KIT 取り付け

1. ピストンを組み付ける



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。

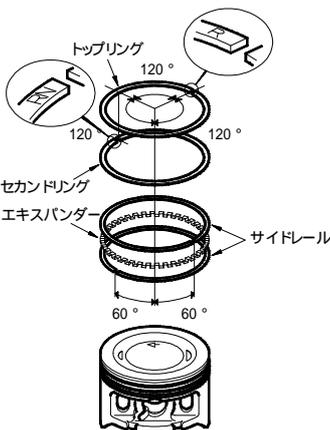


ドライバーでピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取り付けられます。ピストンサークリップは左側を先にはめ込みます。

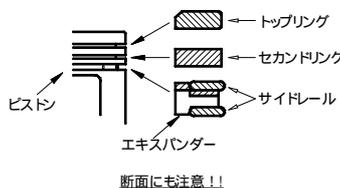
使用工具
先の細いマイナスドライバー

ピストンリングみぞ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。

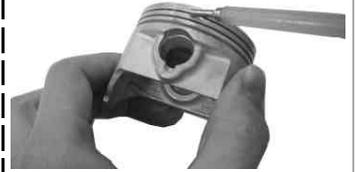
ピストンリングの合い口をそろえる



トップリングの上にはRの刻印セカンドリングの上にはRNの刻印があります。



断面にも注意!!



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。



セカンドリングを入れる。



トップリングを入れる。

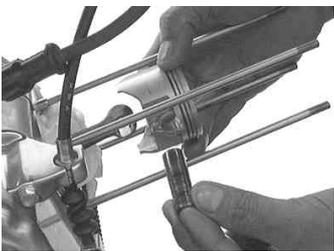


ピストンピン部とコンロッドにエンジンオイルを塗りピストンピンを取り付ける。



エキゾーストマーク

ピストンヘッド部三角マークの先を下(エキゾースト側)になるようにしてピストンを取り付ける。



ピストンに三分の一程度ピストンピンを挿入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め込む。



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ます。押し込み中にサークリップが外れて飛んでしまうことがあるので慎重に行ってください。目に入らぬように防護メガなどを着用して下さい。

詰めていたウエスを取り外す。

2. 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。



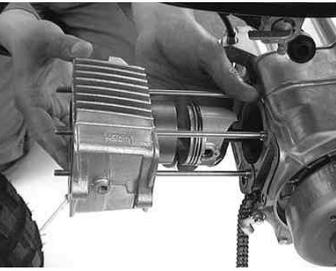
シリンダーベースガスケットとブラックのラバーパッキンを取り付ける。



ノックピン2個が取り付けられているか点検。



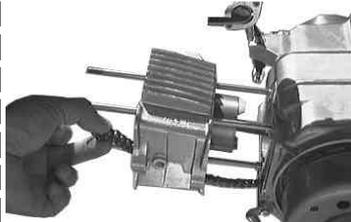
キットのシリンダー内にエンジンオイルを塗布し指で均等に塗り広げる。



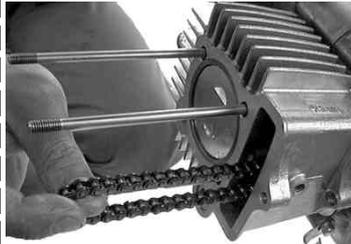
タイヤを押さえながらシリンダーを入れていく。



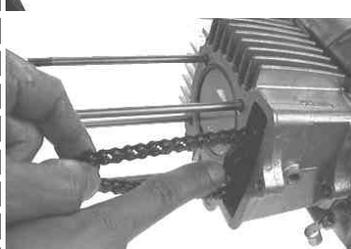
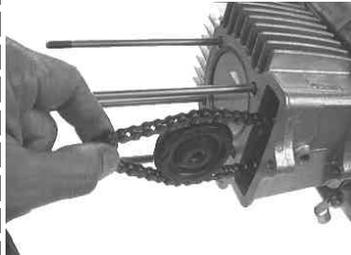
シリンダーをピストンリングの合い口がずれない様にながら指で押し少しずつはめる。ここは難易度が高いです。がんばって下さい。



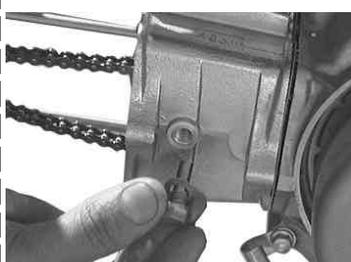
リングがシリンダーにはいたらカムチェーンをシリンダーに通しシリンダーをクランクケースにはめる。



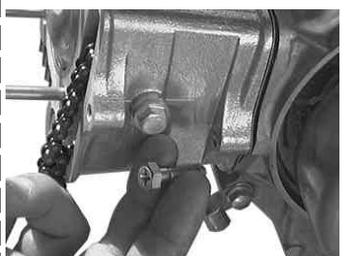
カムチェーンを引っ張りながらガイドローラーをつける。



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。

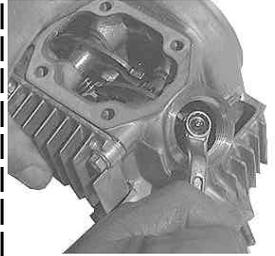


ガイドローラーボルトを取り付ける。(指で閉まる程度まで仮止め)



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)

3. 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ベットナットとボルトを取り外す。タベットナットを緩めた時点でタベットボルトをナットと一緒に取り外す。

使用工具
オフセットレンチ 9mm



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。



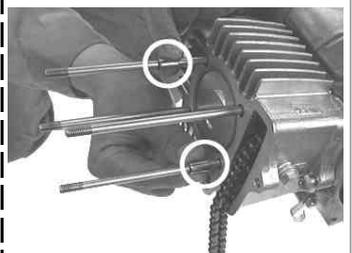
キット内のカムシャフトを逆の手順で取り付け。カムシャフトのカム山とジャーナル部にきれいなエンジンオイルを塗布する。入りにくくてもハンマー等でたたかず手を入れる。



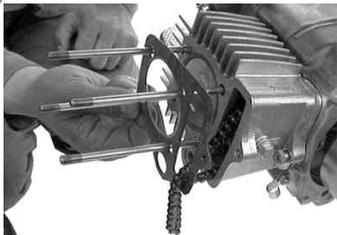
ロッカーアームのタベットスクリューを時計方向に回して取り付ける。

4. シリンダーヘッド取り付け

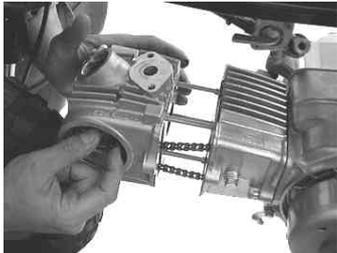
シリンダーヘッド面とシリンダー上面をシンナー等で脱脂する。



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。
ラバーパッキン（ブラック）とラバーガスケット（グリーン）は使用しません。



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。

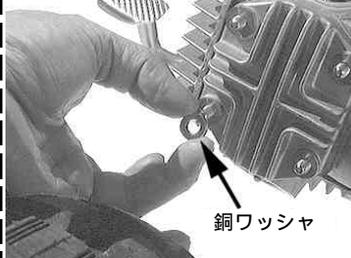
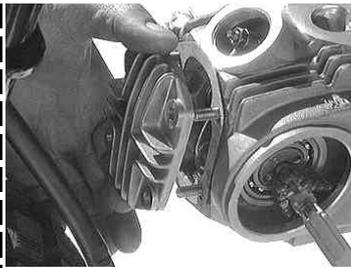


シリンダーヘッドカバーのガスケットとヘッドカバーを取り付ける。



上下マークに注意

矢印は下の方向です。

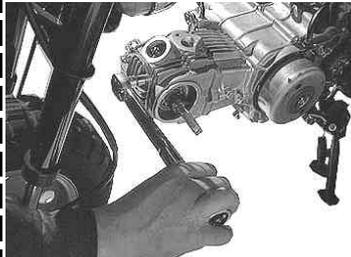


銅ワッシャ

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つがふくるナット）



6角ナット



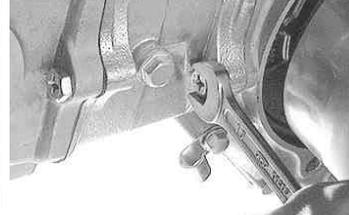
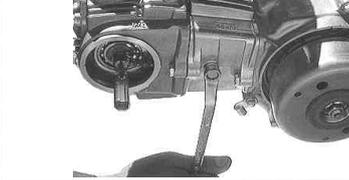
ヘッドナットを均等に締め付ける。（トルクレンチがない場合は対角に少しずつしっかり締める）

使用工具
ボックスレンチ 10mm
締め付けトルク 12 N・m
(1.2 kgf・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。

使用工具
スパナレンチ 10mm
オフセットレンチ 10mm



締め付けトルク
ガイドローラーボルト
10 N・m (1.0 kgf・m)
サイドボルト上下
10 N・m (1.0 kgf・m)

5. カムスプロケットの取り付け



切り欠き

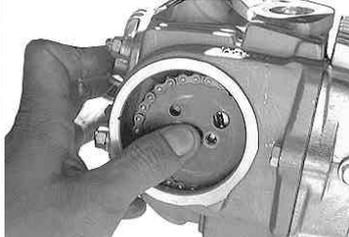
F

T

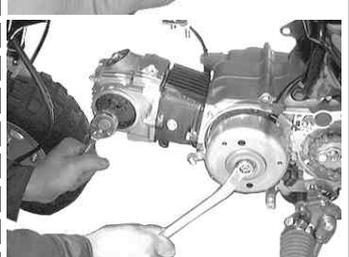
フライホイールのTマークをクランクケースの切り欠き部に合わせる。



切り欠き
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です。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ってください。



ここは難易度が高いです。がんばってください。カムスプロケットをはめたあと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たがカムスプロケットのO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。

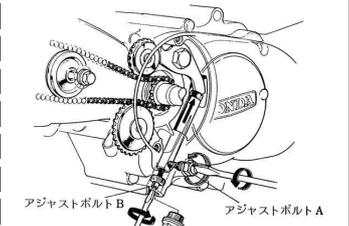


カムシャフトワッシャを取り付けます。フライホイールを固定してカムスプロケットボルトを2本締め付ける。

使用工具
ボックスレンチ 8mm
オフセットレンチ 14mm
締め付けトルク 9 N・m
(0.9 kgf・m)

6. 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、「23. 点火タイミングの点検、調整」を行ってください。



8mmナットを締め、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。

7. バルブタイミング調整とタペット調整

ここは難易度が高いです。がんばってください。



切り欠き

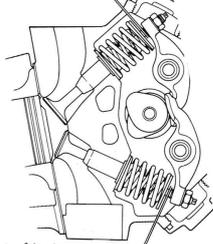
Oの刻印



フライホイール側

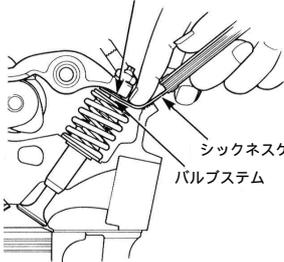
カムシャフトのOマークとフライホイールのTマークがそれぞれの切り欠きに合うように止める。磁石の反発でフライホイールはピッタリと止まらないがカムスプロケットを取り付けてTマークとOマークが同時に合えばOK。

バルブクリアランス
(インテーク側)

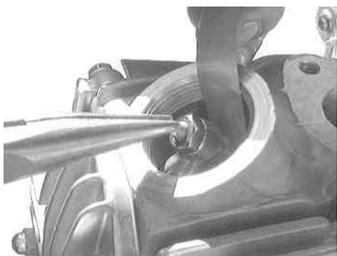


バルブクリアランス
(エキゾースト側)

アジャストスクリュー

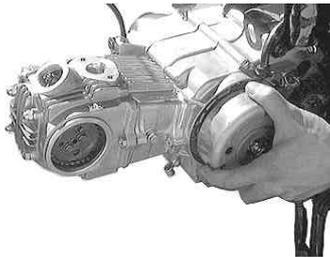


シクネスゲージ
バルブシステム

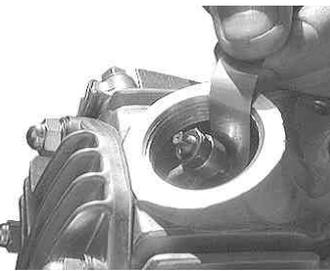


ロッカーアームのタベットスクリューを締め込んでいきタベットスクリューとバルブシステムエンドの間に0.05ミリのシクネスゲージを入れて少し抵抗があるくらいで引き抜ける様に合わせてタベットナットを締め付ける(少し抵抗があるというのわからない場合0.07と0.03のシクネスゲージを用意して0.07がすき間に入らず0.03がゆるゆるに入る様に合わせればだいたい0.05ミリということになる) I.N.E.X共に0.05ミリに合わせる。

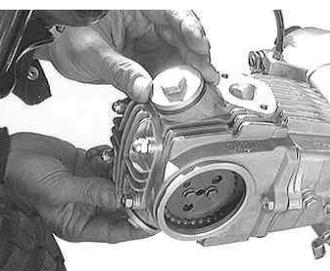
使用工具
ニードルノーズプライヤ
オフセットレンチ 9mm
シクネスゲージ



タベット調整後、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Oマークを合わせる。

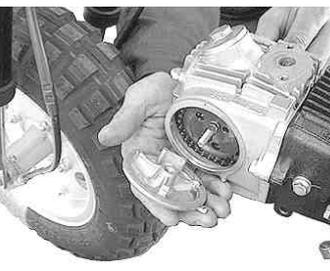


タベットすき間が変化していないが点検しすき間が合っていればOK、くるっている場合は調整する。



タベットキャップ2個を取り付ける。
使用工具
オフセットレンチ 17mm
締め付けトルク 12N・m
(1.2kgf・m)

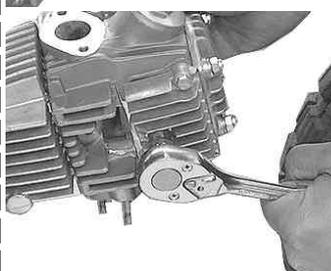
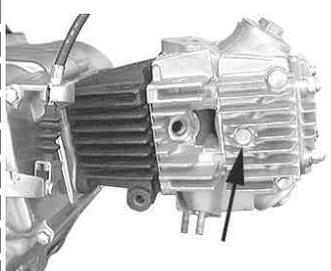
8. シリンダーヘッド左カバー取り付け



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とき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六角ボルト(矢印)を締める。
使用工具
ボックスレンチ 10mm
締め付けトルク 12N・m
(1.2kgf・m)

9. スパークプラグの取り付け



車載工具がスパークプラグレンチを使いプラグを取り付ける。
使用工具
スパークプラグレンチ
締め付けトルク 11N・m
(1.1kgf・m)
プラグキャップをプラグに取り付ける。

10. 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ヤ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行く。



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。



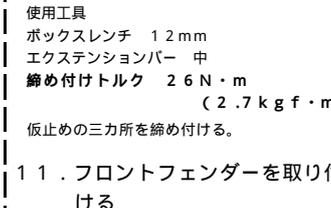
E.Xパイプ部のナット2個を締める。(仮止め)
使用工具
スパナレンチ 10mm
締め付けトルク 10N・m
(1.0kgf・m)



マフラー本体裏側にナットを取り付ける。
(仮止め)
使用工具
ボックスレンチ 10mm
エクステンションバー 中
締め付けトルク 10N・m
(1.0kgf・m)



マフラー本体を止めている六角ボルトを取り付ける。(仮止め)
使用工具
ボックスレンチ 12mm
エクステンションバー 中
締め付けトルク 26N・m
(2.7kgf・m)



仮止めの三カ所を締め付ける。



フロントフェンダー裏側の六角ボルト2本を締めて取り付ける。
使用工具
ボックスレンチ 10mm
エクステンションバー 小
締め付けトルク 10N・m
(1.0kgf・m)

タイヤ空気を入れる

12. 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。



六角ナットをゆるめる。
使用工具
スパナレンチ 14mm



スクリーを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。



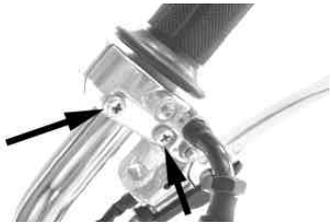
リアスロットルハウジングからノーマルスロットルケーブルを取り外す。



キット内のスロットルケーブルをリ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本のスクリーで取り付け。
このとき、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。

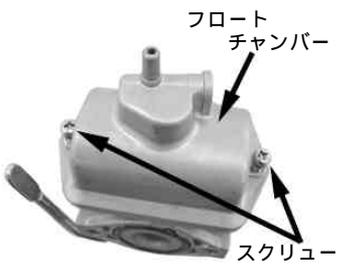


合わせる

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。

六角ナットを締め付ける。
使用工具
スパナレンチ 14mm

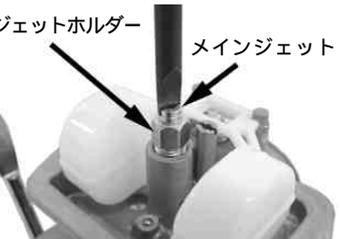
13. メインジェットの交換



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。
使用工具
ドライバープラス 中



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。
使用工具
ドライバーマイナス 中



キットのメインジェットを取り付けます。
使用工具
ドライバーマイナス 中



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。

14. キャブレターの取り付け



インテイ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スケットをはさみ、ソケットキャップスクリー6×2.5 2本で取り付け。
使用工具
六角棒レンチ 5mm
締め付けトルク 12N・m (1.2kgf・m)



キャブレターガスケット
PC18キャブレターとインテイクマニホールド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ー6×2.0 2本で取り付け。
使用工具
六角棒レンチ 5mm
締め付けトルク 12N・m (1.2kgf・m)



PC18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ーに合わせてキャブレターに差し込み、取り付け。



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。

15. スロットルの遊びの調整

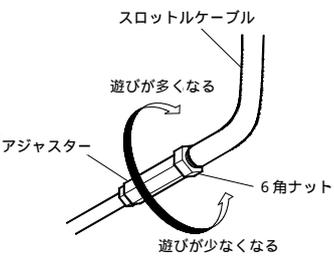


スロットルケーブルのブーツをめくり、アジャスターを出す。

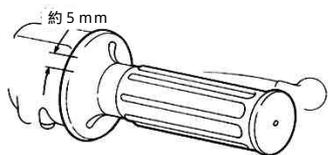


六角ナットを保持し、アジャスターをゆるめる。

使用工具
スパナレンチ 8mm
スパナレンチ 10mm



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、六角ナットを締め付ける。

使用工具
スパナレンチ 8mm
スパナレンチ 10mm

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ことを確認する。

ブーツをかぶせる。

16. 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。

17. 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。

使用工具
オフセットレンチ 10mm
締め付けトルク 12 N・m
(1.2 kgf・m)



フューエルチューブをキャブレターに接続します。

18. 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。

使用工具
ボックスレンチ 12mm
エクステンションバー 小
オフセットレンチ 12mm
締め付けトルク 22 N・m
(2.2 kgf・m)



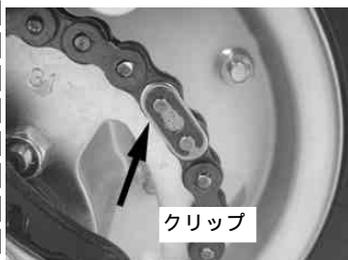
リアショックのナット2個を締め付ける。

使用工具
オフセットレンチ 14mm
締め付けトルク 34 N・m
(3.5 kgf・m)



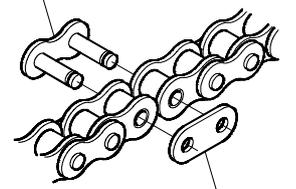
サイドカバーを取り付ける。

19. 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。

マスターリンク



リンクプレート

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こと。



リアブレーキをかけながらボルト2本を取り外す。

使用工具
ボックスレンチ 10mm
エクステンションバー 小



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本を仮止める。

20. ドリブ（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かわりますが、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。

ハイパーSステージキット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	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

21. 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かわります。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こと。

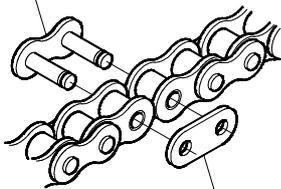
スプロケットとチェーンのリンク数

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	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

エンジンから足廻りまで取り付けられたボルト類に緩みがないかチェックする。

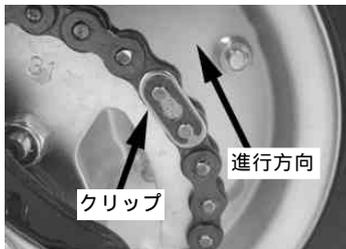
ドライブチェーンをドライブスプロケット、ドリブンスプロケットに取り付ける。

マスターリンク



リンクプレート

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

進行方向

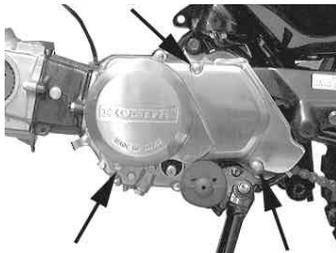
クリップを取り付けます。この時、クリップの合い口は進行方向に対して逆に向けること。



仮止めていたドライブスプロケットのボルトを本締める。

使用工具
ボックスレンチ 10mm
エクステンションバー 小
締め付けトルク 12N・m(1.2kgf・m)

22. 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。

使用工具
ドライバープラス 大
締め付けトルク 10N・m(1.0kgf・m)



チェンジペダルを取り付ける。

使用工具
オフセットレンチ 10mm
締め付けトルク 10N・m(1.0kgf・m)

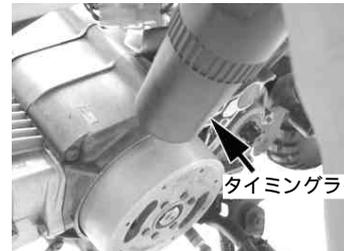
エンジンから足廻りまで取り付けられたボルト類に緩みがないかチェックする。



フューエルコックをONにする。

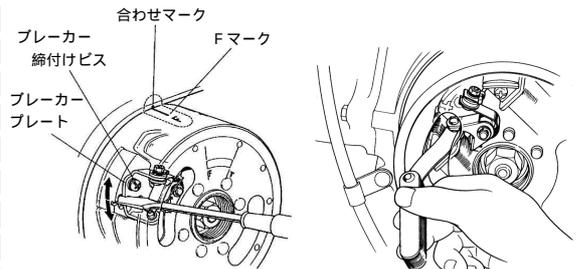
23. 点火タイミングの点検、調整

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ことをおすすめします。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

タイミングライト(00-01-009)を用いて、アイドル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 0.3~0.4mm
範囲外の場合はポイントの交換をする。

株式会社 SPECIAL PARTS 武川

〒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
お問い合わせ専用ダイヤル 0721 25 8857
URL http://www.takegawa.co.jp

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。
- ・回転の上がりが高く、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段目へ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 (調整前にもまずエアスクリューを調整して下さい。)

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

エアスクリュー

エアスクリュ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)

- ・エアスクリューを右に回す 混合気が濃くなる。
- ・エアスクリューを左に回す 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ュ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ュ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。

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、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。

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すようお願い致します。

株式会社 **SPECIAL PARTS 武川** 〒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>
お問い合わせ専用ダイヤル 0721 25 8857