

Hyper S-Stage ボアアップキット 138cc 取扱説明書

製品番号 01-05-5164

適応車種及び
フレーム番号 KSR110 (KL110A-00001 ~)
(KL110A-A02833 ~)

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された場合、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(NGK)又は、U24FSR-U(DENSO)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番数を決定して下さい。

音鳴りについてのご注意

当製品を取り付けると、シリンダの冷却ファンの共振による音鳴りが発生する場合があります。この場合はキット内のダンパをキットのシリンダに組み付けて対処して下さい。

排気量についてのご注意

当製品を取り付けると排気量が125ccを超え138.3ccとなりますので原付2種の登録は出来ませんのでご注意ください。
(レース専用部品に付き、一般公道走行は出来ません。)

◎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。

◎当製品は、上記適応車種、フレーム番号の車両専用部品です。他の車両には取り付け出来ませんのでご注意ください。

◎当製品のシリンダは、ノーマルクランクケースの個体差により、干渉する場合があります。また、干渉する場合はノーマルクランクケースの修正を行う必要があります。ご注意ください。

◎当製品の取り付け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。

◎取り付けの際には適切な工具等を準備し、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相談されることをお勧め致します。

◎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。

◎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。

◎キャブレターは、天候・気温・自然現象および車体差、キャブレターの個体差等によりセッティングを変更する必要があります。

キット内のジェットに交換した後に個々のエンジン、条件に合ったセッティングを行って下さい。

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。

■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、ネジ部等の緩みが無いかを確認し緩みが有れば規定トルクで確実に増し締めを行って下さい。

(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>

お問い合わせ専用ダイヤル：0721-25-8857

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。

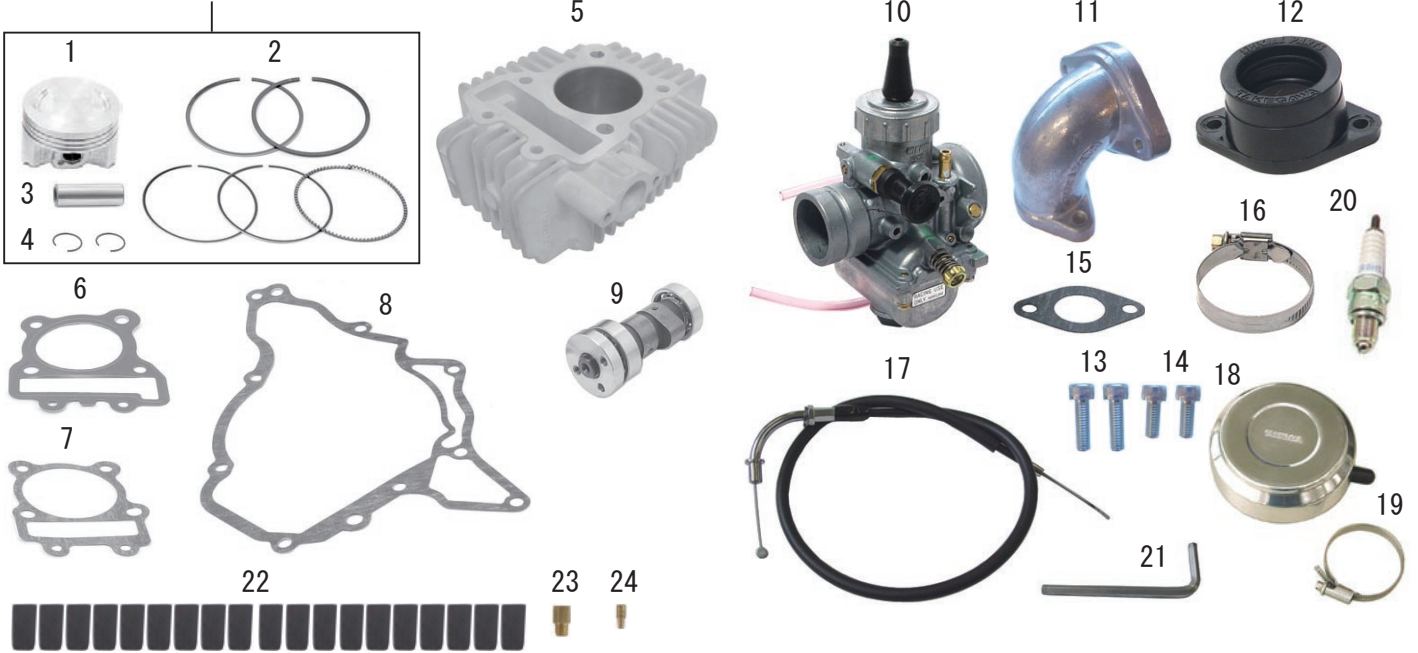
◇トルクレンチを用意することが出来ない方は折れない・緩まない力でネジを締めれるのであれば試して下さい。但し、弊社では責任を負いません。

トルクレンチが無くてもどのぐらいの力で締めるかと折れるのか、緩むのかは経験と勘でしか補えません。

◇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。

製品内容

01-02-0906 ピストンキット



番号	部品名	個数	リペア品番
1	ピストン 59mm	1	13110-KL1-T10
2	ピストンリングセット 59mm	1	01-15-023
3	ピストンピン 13x36	1	13111-GEF-T01
4	ピストンピンサークリップ 13x1	2	00-01-0003 (6ヶ入り)
5	シリンダー 59mm	1	01-01-0102
6	シリンダーヘッドガスケット	1	12251-KL1-T10
7	シリンダーガスケット	1	12191-KL1-T00
8	ジェネレーターガスケット	1	00-01-0058
9	カムシャフト	1	01-08-045
10	キャブレター ASY.	1	03-03-0321
11	インレットパイプ	1	17113-KL1-T00
12	インシュレーター	1	16212-165-T00
13	ソケットキャップスクリュー 6x20	2	00-00-0043 (10ヶ入り)
14	ソケットキャップスクリュー 6x15	2	00-00-0042 (10ヶ入り)
15	インレットパイプガスケット	1	91301-KL1-T00
16	インシュレーターバンド	1	00-00-0050
17	スロットルケーブル COMP.	1	17910-KL1-T01
18	エアフィルター COMP.	1	03-01-1111
19	フィルターバンド	1	
20	スパークプラグ (NGK-CR8HSA)	1	
21	L レンチ	1	
22	ダンパB	19	00-01-0342 (10ヶ入り)
23	メインジェット #185	1	00-03-0291
24	パイロットジェット 17.5	1	00-03-0154

キャブレター出荷時の状態

メインジェット	#190
パイロットジェット	#22.5
ジェットニードル	5E75
クリップポジション	3段目
スロットルバルブ	#1.5
エアスクリーューオープニング	1回転±1/4

※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。

※水平で安全な場所で車両を安定させる。これからの作業は必ず冷間時（エンジンおよびマフラーが冷えている時）に行う事。

●取り外し

◇フューエルコックをOFFにする。
★ホコリやオイルなどの汚れを取り除いてきれいにしながら各パーツを取り外していくようにする。

★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する。



外装部品の取り外し

◇3本のスクリューを取り外し、右シュラウドを取り外す。



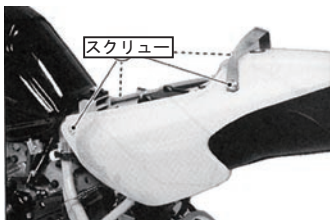
◇ボルトを取り外し、シュラウドスクリーンを取り外す。



◇シートを取り外す。



◇4本のスクリューを取り外し、シートカウルとシートバンドを取り外す。



キャブレターの取り外し

◇配線2本の接続を外す。キャブレタートップを取り外し、スロットルバルブを抜き取る。



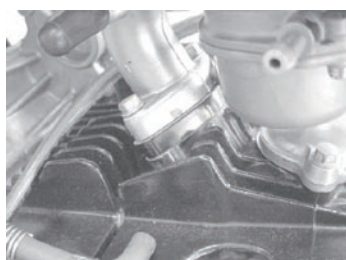
◇チョークケーブルの接続を外す。



◇クランプを取り外す。チューブクランプを取り外し、フューエルホースの接続を外す。エアクリーナーダクトのクランプスクリューを緩める。



◇マニホールドの2本のボルトを取り外し、エアクリーナーダクトからキャブレターを取り外す。



◇チョークレバーブラケットをフレームから取り外す。

エキゾーストマフラーの取り外し

◇エキゾーストパイプホルダーナット2個を取り外す。



◇マフラー取り付けボルト2本を取り外し、マフラーを取り外す。



スパークプラグの取り外し

◇プラグキャップを引っ張って外します。必ずキャップ部分を持って引っ張って下さい。
◇スパークプラグを取り外します。

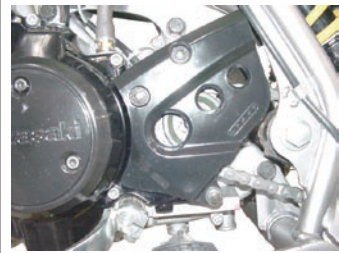


オルタネータカバーの取り外し

◇オイルパン等を用意し、オイルフィルターキャップとエンジンオイルドレンプラグボルトを取り外してオイルを抜き取る。



◇ボルト3本を取り外し、スプロケットカバーを取り外す。



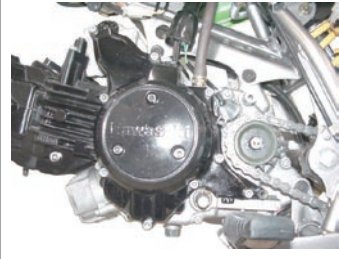
◇シフトペダルを取り外す。



◇オルタネータカバーからのコネクターを外す。



◇ボルト9本を取り外し、ジェネレーターカバーを取り外す。ノックピンは再使用するので取り外しておく。



◇ガスケットがクランクケースに残った場合は、スクレーパーやカッターナイフ等できれいに取り除いておく。

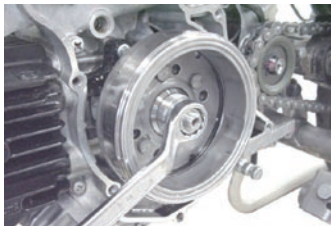
★キズをつけないように注意。

カムプロケットの取り外し

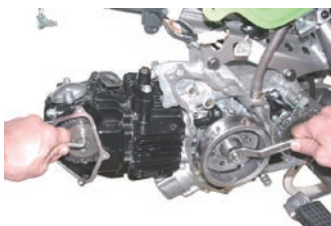
◇ボルト4本を取り外し、カムスプロケットカバーを取り外す。



◇フライホイールを反時計方向に回し、カムスプロケットの“T”マークをシリンダーヘッドの突起に合わせる。



◇フライホイールを保持し、カムスプロケットのボルト2本を取り外す。



◇カムスプロケットを取り外す。
◇シリンダーのカムチェーンテンショナーのボルトを取り外しておく。
◇2本のボルトを取り外し、カムチェーンテンショナーを取り外す。

ロッカーアームとカムシャフトの取り外し

◇ボルト2本を取り外し、パルプアジャスティングカバー IN側、EX側を取り外す。スクリュー2本を取り外し、ロッカーアームシャフトストッパを取り外す。



◇ロッカーアームを手で持ち、ロッカーアームシャフトを引き抜いてIN側、EX側のロッカーアームを取り外す。



◇カムシャフトを抜き取る。
★無理に引っ張らない事。

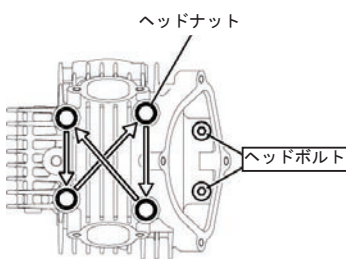


シリンダーヘッドの取り外し

◇オイルパイプ取り付けスクリューと、クランクケース側、シリンダーヘッド側のバンジョーボルトを取り外し、オイルパイプを取り外す。



◇ヘッドボルト2本を取り外す。ヘッドナット4個を対角に数回に分けて緩め、取り外す。



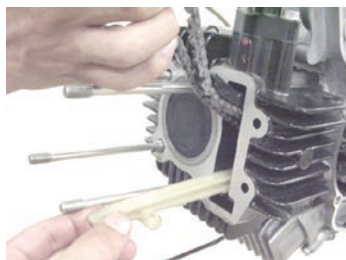
◇シリンダーヘッドを引っ張って取り外す。(かたい時はプラスチックハンマーで軽くたたき、取り外す。)



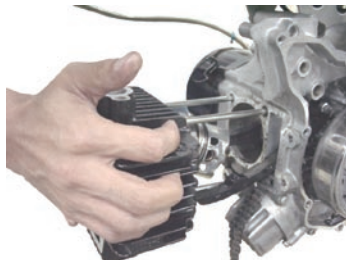
◇ノックピン2個は、再使用するので取り外しておく。

シリンダーの取り外し

◇ロアカムチェーンガイドを取り外す。



◇シリンダーを引っ張って取り外す。(かたい時はプラスチックハンマーで軽くたたき、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。
◇シリンダーが外れた後、ゴミや部品が入らないようにウエス等を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詰め込む。
◇ガスケットがクランクケースに残った場合は、スクレーパーやカッターナイフ等できれいに取り除いておく。

★キズをつけないように注意。

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す。

★ピストンピン穴の切り欠き部を利用してこじるようにすると外れやすい。



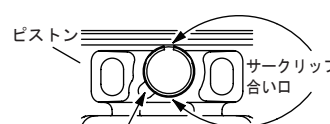
◇サークリップを取り外した方へピストンピンをドライバー等で押して外し、ピストンを外す。

●S-ステージKITの取り付け ピストンの取り付け

◇ピストンの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る。



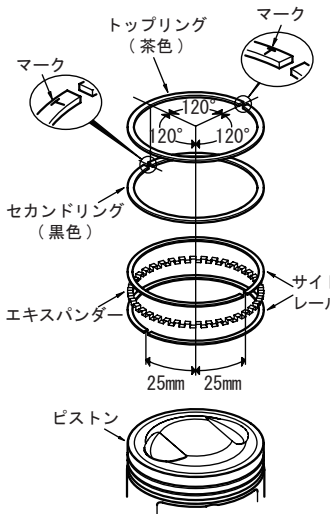
※ピストンピンサークリップの合い口は切り欠き部を避けて取り付けする事。



★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出来る事がある。

★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、慎重に取り付ける事。

◇図を参考にしてピストンリングを取り付ける。エキスパンダー、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。



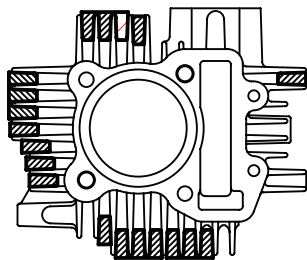
◇ピストンピン、ピストンピン穴、コンロッドのピストンピン穴にエンジンオイルを塗布する。
◇ピストン頂面の“IN”文字が、上(吸気側)になるようにピストンを取り付ける。



◇付属のピストンピンサークリップを取り付ける。

シリンダーの取り付け

◇シリンダー冷却フィンの中に、キット内のダンパBを図の場所に奥まできっちり入る様に取り付けます。
(シリンダー冷却フィン共振音低下の為取り付けます。)



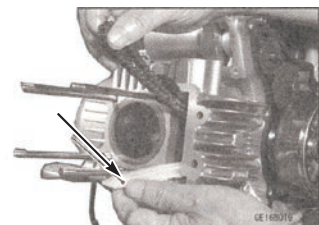
◇詰めていたウエスを取り外す。
◇クランクケースとシリンダーの合せ面をシンナー等で脱脂し、きれいにする。
◇ノックピン2個とシリンダーガスケットをクランクケースに取り付ける。



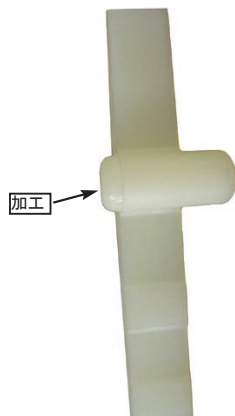
◇シリンダーの内側にエンジンオイルを塗布し、均等に薄く塗り広げる。
ピストンの全周面と、ピストンリングにエンジンオイルを塗布する。



◇シリンダーをピストンリングの合い口の位置がずれないように指で少しずつピストンにはめていき、シリンダーをクランクケースにはめ込む。
★シリンダーがピストンにはまったら、カムチェーンをシリンダーに通しておく。
◇ロアカムチェーンガイドをシリンダーとクランクケースの溝にしっかりとめ込む。



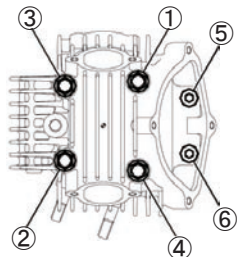
※シリンダーにチェーンガイドを取り付ける際、個体差でチェーンガイドが溝の奥まで入りきらない場合があります。写真を参考にチェーンガイドの横方向にガタが出るまで加工し、溝の奥まで入っている事を確認して下さい。



シリンダーヘッドの取り付け

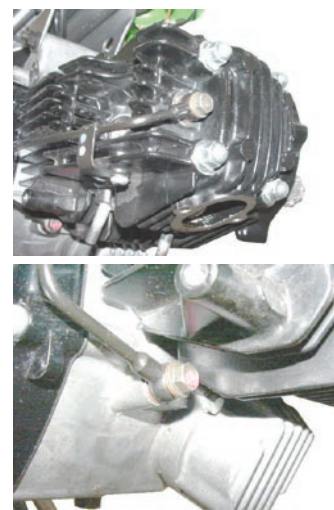
◇シリンダーとシリンダーヘッドの合せ面をシンナー等で脱脂し、ノックピン2個とシリンダーヘッドガスケットをシリンダーに取り付ける。
◇カムチェーンをシリンダーヘッドに通し、シリンダーヘッドを取り付ける。
◇ヘッドナット4個、ヘッドボルト2本を仮止めしておき、下図の番号順に数回に分けて締め付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ヘッドボルト
トルク：12N・m (1.2kgf・m)
ヘッドナット
トルク：22N・m (2.2kgf・m)



◇オイルパイプを取り付けスクリューと、バンジョーボルトで取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
スクリュー
トルク：5.2N・m (0.53kgf・m)
バンジョーボルト
トルク：15N・m (1.5kgf・m)



カムシャフトとロッカーアームの取り付け

◇キットのカムシャフトをシリンダーヘッドに取り付ける。



◇ロッカーアームを手で持ち、ロッカーアームシャフトをシリンダーヘッドに差し込み、取り付ける。



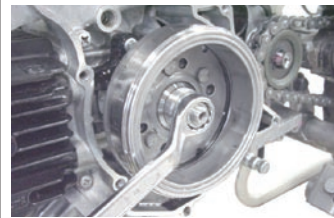
◇ロッカーアームシャフトストッパーをスクリュー2本で取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
スクリュー
トルク：5.2N・m (0.53kgf・m)



カムプロケットの取り付け

◇フライホイールの“T”マークがクランクケースの合わせマークに合っているか確認する。

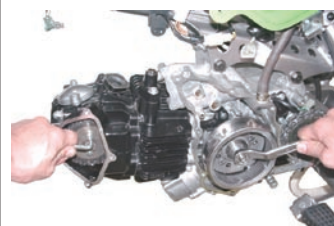


◇カムプロケットの“T”マークがシリンダーヘッドの突起に合うようにカムチェーンを取り付ける。カムプロケットをカムシャフトにはめ込む。



◇カムシャフトスプロケットの穴にカムシャフトのネジ穴を合わせ、スクリュー2本を取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
スクリュー
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



◇カムシャフトチェーンテンショナーのプッシュロッドがロックしているか確認する。

◇シリンダーにカムシャフトチェーンテンショナーを取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
カムチェーンテンショナー
トルク：12N・m (1.2kgf・m)

◇カムシャフトチェーンテンショナーのストッパーを反時計方向に少し回し、プッシュロッドのロックを解除する。キャップボルトを取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
キャップボルト
トルク：5.2N・m (0.53kgf・m)



バルブクリアランスの調整

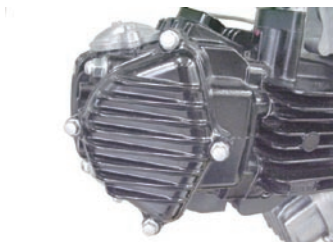
◇フライホイールの“T”マークをクランクケースの合わせマークに合わせ、カムプロケットの“O”マークがシリンダーヘッドの突起に合っているか確認する。
◇アジャストスクリューとバルブシステムの間シクネスゲージを差し込み、引き抜くときに少し抵抗があるぐらいに合わせ、アジャストスクリューを固定してナットを締め付ける。
バルブクリアランス
: IN, EX 共に 0.04 ~ 0.08mm

▲注意: 必ず規定トルクを守る事。
ナット
トルク: 8.8N・m (0.9kgf・m)

◇クランクシャフトを反時計方向に2回転まわし、バルブ隙間が変化していないか確認する。隙間が変化している場合は再度調整する。この作業を合うまで繰り返す。

◇カムシャフトスプロケットカバーをボルト4本で取り付け。

▲注意: 必ず規定トルクを守る事。
ボルト
トルク: 5.2N・m (0.53kgf・m)



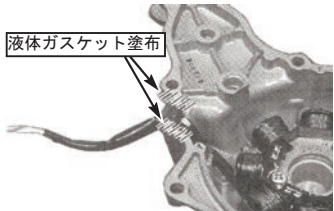
◇ボルト2本を取り外し、バルブアジャスティングカバー IN側、EX側をそれぞれボルト2本で取り付け。

▲注意: 必ず規定トルクを守る事。
ボルト
トルク: 5.2N・m (0.53kgf・m)



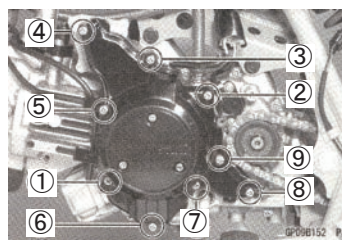
ジェネレーターカバーの取り付け

◇ジェネレーターカバーとクランクケースの合せ面をシンナー等で脱脂し、ノックピン2個と付属のガスケットを取り付ける。
◇ジェネレーターカバーの配線のグロメット部に液体ガスケットを塗布する。



◇ジェネレーターカバーを取り付け、ボルト9本を仮止めする。それぞれのボルトを番号順に数回に分けて本締めする。

▲注意: 必ず規定トルクを守る事。
ボルト
トルク: 5.2N・m (0.53kgf・m)



◇ジェネレーターカバーからのコネクタを接続する。



◇シフトペダルを取り付ける。

▲注意: 必ず規定トルクを守る事。
トルク: 5.9 ~ 7.8N・m (0.6 ~ 0.8kgf・m)



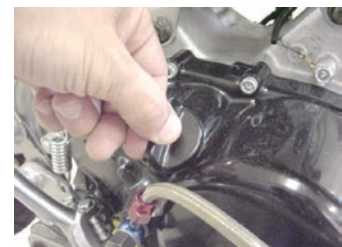
◇エンジンオイルドレンプラグボルトとガスケットを取り付ける。

▲注意: 必ず規定トルクを守る事。
トルク: 29N・m (3.0kgf・m)



◇エンジンオイルを規定量入れ、オイルフィルターキャップを取り付ける。

エンジンオイル規定量 0.9L (オイルフィルターを取り外さない場合)



スパークプラグの取り付け

◇スパークプラグをまず手で締め込む。
◇プラグレンチを用いて締め付ける。

▲注意: 必ず規定トルクを守る事。
トルク: 13N・m (1.3kgf・m)



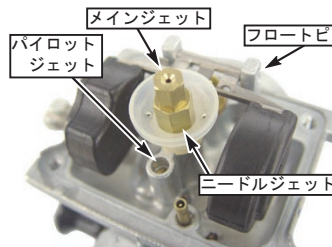
◇スパークプラグキャップを取り付ける。

ジェットの交換

◇4本のスクリューを外してフロートチャンバーを取り外す。



◇メインジェット、パイロットジェットを取り外す。



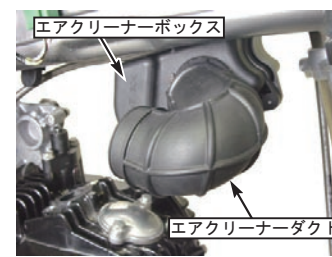
※フロートピンは外れやすいので注意。

※メインジェットはニードルジェットと供回りしないように保持する事。

◇メインジェット、パイロットジェットを取り外す。
◇キットのメインジェット、パイロットジェットを取り付ける。
◇フロートチャンバーを取り付け、4本のスクリューでキャブレターに取り付ける。

キャブレターの取り付け

◇エアクリーナーダクトをエアクリーナーボックスから取り外す。



◇スクリュー2本を取り外し、スロットルハウジングのカバーを取り外す。

◇インナーケーブルの接続を外し、スロットルケーブルのアジャスターを回して、スロットルハウジングから取り外す。

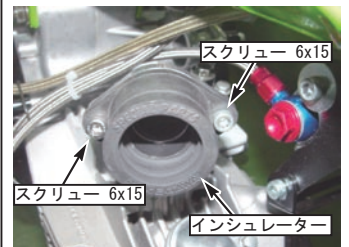
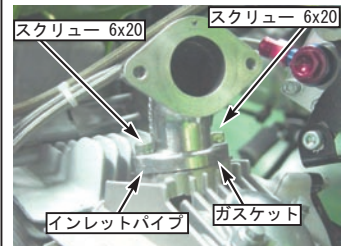
◇キット内のスロットルケーブルをスロットルハウジングに、アジャスターを回して取り付け、インナーケーブルをスロットルリールに接続する。

◇スロットルハウジングのカバーをスクリュー2本で取り付け。
◇シリンダーヘッドとインレットパイプの間にガスケットを挟み、ソケットキャップスクリュー 6x20 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 6x20
トルク: 10N・m (1.0kgf・m)

◇インシュレーターをインレットパイプにソケットキャップスクリュー M6x15 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 6x15
トルク: 10N・m (1.0kgf・m)



◇キャブレターをインシュレーターに差し込み、バンドを締め付けて固定する。

◇キャブレターのトップキャップを外し、スプリング、ニードルクリップリテーナー、スロットルバルブを抜き取る。

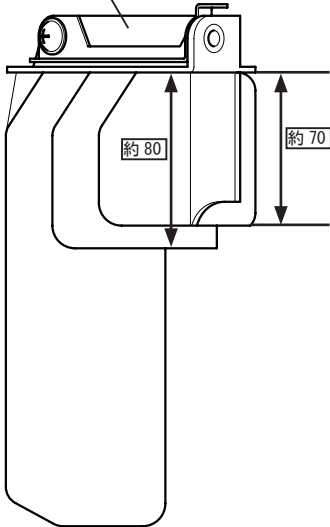
◇スロットルケーブルにトップキャップ、スプリング、スロットルバルブを取り付け、ニードルクリップリテーナーを取り付ける。

◇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取り付ける。

◇スロットルグリッパ部で5mm程度の遊びが出来るようにスロットルケーブルのアジャスターを調整する。スロットルを数回スナップさせ、スロットルバルブの開閉状態を確認する。

- ◇エアフィルターを取り付け、バンドを締付けて固定する。
- ◇クランクケースからのブローバイガスの処理は各自で行う。
- ◇シュラウドスクリーンをキャブレターが干渉しないよう加工する。

シュラウドスクリーン



エキゾーストマフラーの取り付け

- ◇エキゾーストマフラーをエキゾーストパイプホルダナット 2個とマフラー取り付けボルト 1本でまず仮止めする。



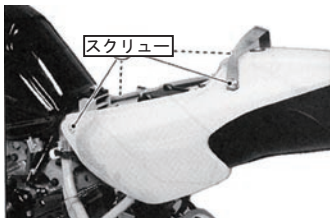
- ◇ナット 2個とボルト 2本を締め付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ボルト / ナット
トルク：14N・m (1.4kgf・m)

外装部品の取り付け

- ◇4本のスクリューでシートカウルとシートバンドを取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
スクリュー
トルク：5.2N・m (0.53kgf・m)

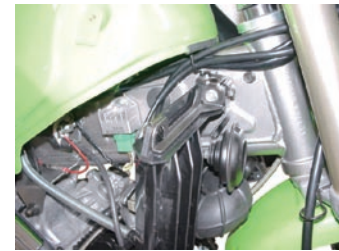


- ◇シートを取り付ける。



- ◇ボルトでシュラウドスクリーンを取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ボルト
トルク：5.2N・m (0.53kgf・m)



- ◇3本のスクリューで右シュラウドを取り付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
スクリュー
トルク：5.2N・m (0.53kgf・m)



●走行前の注意

①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。

②各部の点検

◇各部を点検し、ネジやナット等の緩みがないか確認します。

◇エンジンオイルが規定量入っているか確認して下さい。

◇風通しが良く、安全な場所で十分注意してエンジンを始動し暖気運転させます。

◇エンジンからの異音や、各ガスケット部からのオイルもれがないか点検して下さい。

◇エンジンを切り、充分冷えた後で各部を点検し、ネジやナット等の緩みがないか再度点検して下さい。

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。

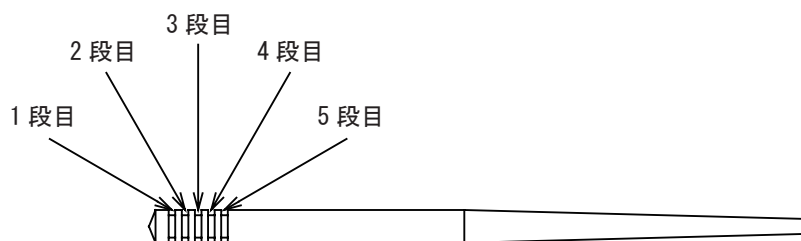
※エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

○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。