



TT R50 Hyper S-Stage KIT 取扱説明書

商品番号：01 05 5173

適応車種：YAMAHA TT R50

- ・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。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。

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！

この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) または、U24FSR-U (DENSO) に交換して下さい。尚、抵抗無しプラグの場合はCR8HSA (NGK) または、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！

このキット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。

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使用し、当社製品以外の部品に不具合が発生しても当社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。この製品は、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ください。この製品の取り付けには上記適応車種にあった純正オーナーズ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。この製品の取り付けには特殊工具が必要です。ご用意下さい。

ヤマハ純正特殊工具：バラサシャフトプラーボルト (90890 01085)
ウエイト (90890 01084)

取り付けの際には適切な工具等を準備し、取り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的専門店へご依頼されることをお勧め致します。

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。

ボルト、ナット、ノックピン、パッキンの一部等は再使用しますが、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。

TT R50は競技専用車ですので、道路運送車両法や道路交通法に合致しません。従って、一般道路での走行は出来ませんのでご注意ください。



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。)
- ・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

下記内容を無視した取扱をすると、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。

- ・エンジンを回転させる場合は、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。(そのまま使用すると事故につながる恐れがあります。)

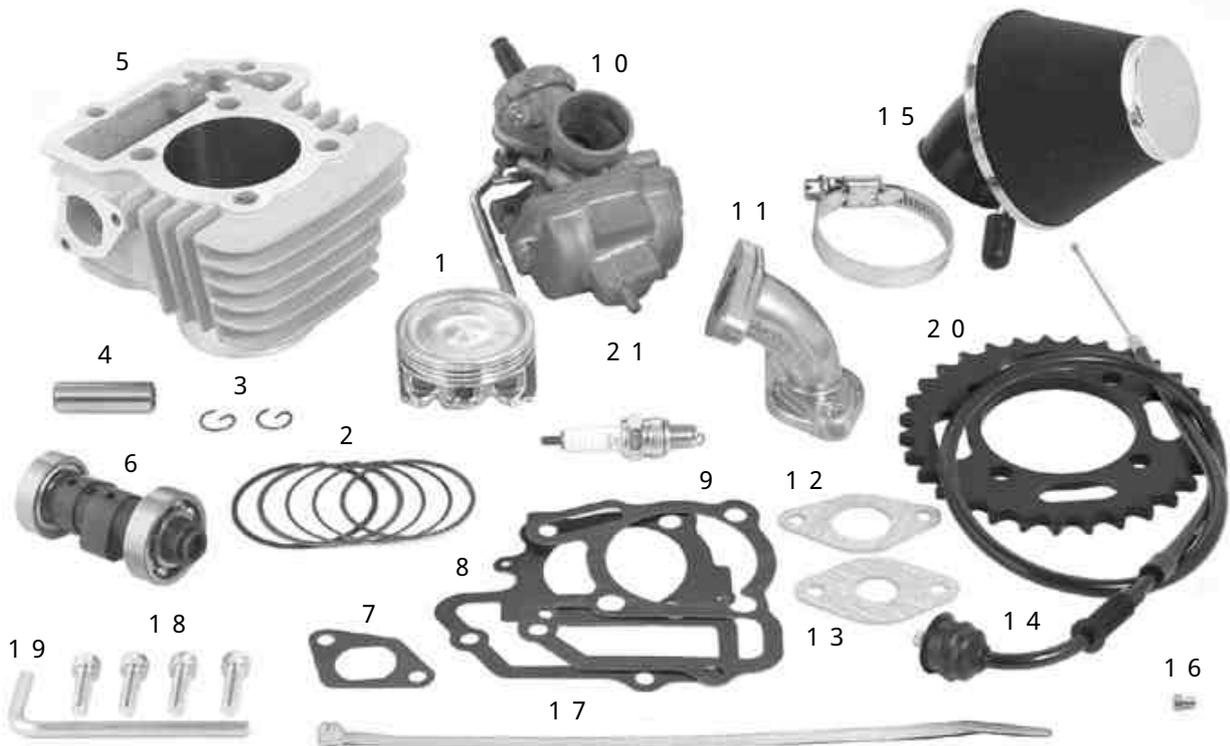
性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で商品および価格は予告無く変更されます。あらかじめご了承下さい。

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。

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。あらかじめご了承下さい。

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様お願い致します。

~ 商 品 内 容 ~



番号	部 品 名	個数	リペア品番	入数
1	ピストン 53mm	1	000 02 040	1
2	ピストンリングセット 53mm	1	01 15 024	1
3	ピストンピンサークリップ	2	000 02 124	6
4	ピストンピン	1	000 02 125	1
5	シリンダー 53mm	1	01 01 0105	1
6	カムシャフトCOMP.	1	01 08 0052	1
7	テンショナーケースガスケット	1	000 13 065	2
8	シリンダーヘッドガスケット	1	000 13 074	1
9	シリンダーガスケット	1	000 13 075	1
10	キャブレターASSY.(PC18)	1	03 03 031	1
11	インレットパイプ(Sステージ)	1	17111 5DV T00	1
12	インレットパイプガスケット	1	03 005 0264	2
13	キャブレターガスケット	1	03 005 0238	2
14	スロットルケーブル 660mm	1	17910 5DV T00	1
15	ハイフローフィルター 45°ペント	1	03 01 1104	1
16	メインジェット #85	1	KMJS85	1
17	インシュロックタイ 250mm	1	09 071 044	4
18	ソケットキャップスクリュー 6×20	4	BW 00 0015	10
19	六角棒レンチ 5mm	1	—————	—
20	ドリブンスプロケット 31T	1	02 07 043	1
21	スパークプラグ NGK CR8HSA	1	—————	—

補修パーツはリペア品番にてご発注下さい。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ようお願い致します。

～取り付け要領～

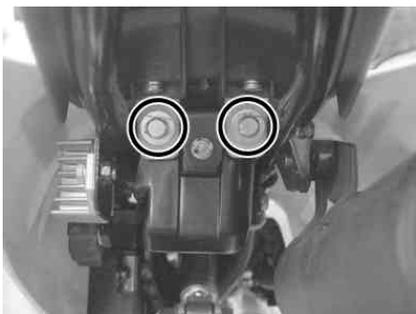
水平で安全な場所でスタンドを立て、車両を安定させる。これからの作業は必ず冷間時（エンジンおよびマフラーが冷えている時）に行うこと。ホコリやオイルなどの汚れを取り除いてきれいにしながら各パーツを取り外していくようにする。取り外したボルトやナットは無くさないように、どの場所を使用するのかわかるように保管する。必ず純正オーナーズサービスマニュアルを参照し、作業を行うこと。

ノーマル部品の取り外し

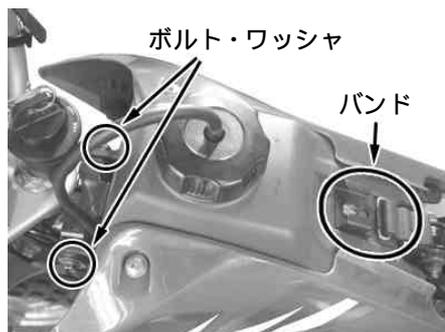
1. 外装部品の取り外し

フューエルコックをOFFにし、フューエルホースをコックから抜き取る。

シート裏側のボルト2本を取り外し、シートを取り外す。



フューエルタンクとフレームをとめている左右のボルト/ワッシャと後部のバンドを取り外し、フューエルタンクを取り外す。



2. キャブレターの取り外し

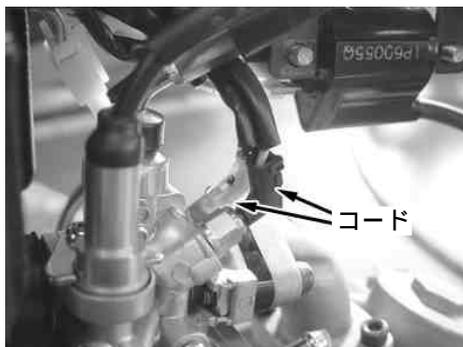
エンジンマウントボルト/ナット1組、ボルト2本を取り外し、エンジンブラケットを取り外す。



エアクリーナーボックスステー部のボルトを取り外し、ジョイント部のバンドを緩めエアクリーナーボックスを取り外す。



キャブレターからヒーターリードコードの接続を外し、ピニールテープ等を使用し絶縁しておく。



チョークレバーをハンドルから取り外す。



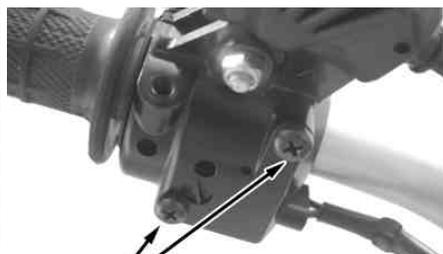
シリンダーヘッドとインレットパイプをとめているボルト2本を取り外す。



キャブレターとアクセルワイヤーを車両より取り外します。

3. スロットルケーブルを外す。

スクリュー2本を取り外し、スイッチASSY、グリップASSYをハンドルから取り外す。



スクリュー

スイッチASSYからスロットルケーブルを取り外す。

4. マフラーの取り外し

EXパイプ部のナット2個を取り外す。

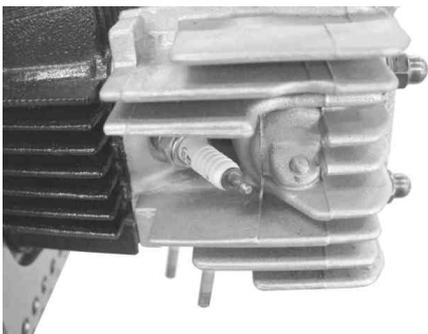


マフラー本体をとめているボルトを取り外す。



5. スパークプラグの取り外し

スパークプラグキャップを抜き取り、スパークプラグを取り外す。



6. カムスプロケットの取り外し

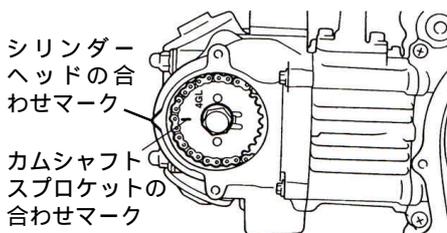
タイミングプラグ/リング、ストレートプラグ/リング、カムシャフトエンドカバー/リング、吸・排気両側のタペットカバー/リングを取り外す。



タペットカバー



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合わせマークがシリンダヘッドの合わせマークに合う状態にする。これを圧縮上死点という。



フライホイールを保持し、カムスプロケットボルト/ワッシャを取り外す。

7. カムチェーンテンショナーの取り外し

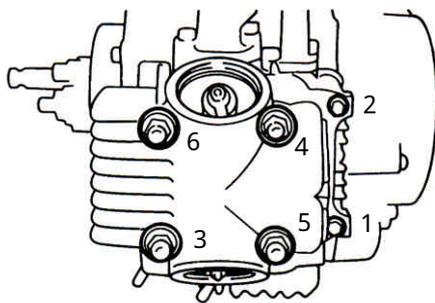
カムチェーンテンショナーのキャップボルトを取り外してスプリングを取り出す。ボルト/ワッシャを取り外し、カムチェーンテンショナーをシリンダーから取り外す。



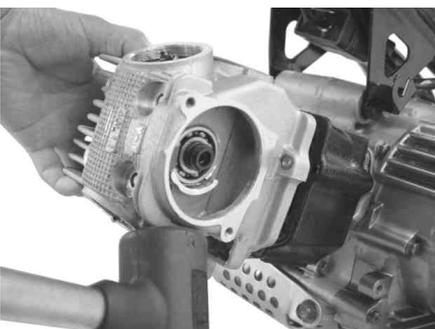
カムスプロケットを取り外す。

8. シリンダーヘッドの取り外し

シリンダーヘッドのナット/ワッシャとボルトを下図の番号順に数回に分けて緩め、取り外す。



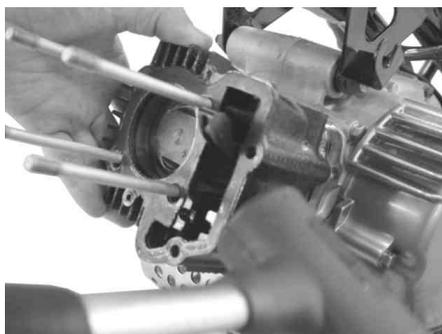
シリンダーヘッドを引っ張り、取り外す。(かたい時はプラスチックハンマーで軽くたたき、取り外す。)



ノックピン2個は再使用するので取り外しておく。カムチェーンガイドをシリンダーから取り外す。

9. シリンダー、ピストンの取り外し

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きれいなウエス等を詰め込む。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。クランクケースにキズをつけないように注意。

10. 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と外れやすい。クランクケース内に入らないように注意。ピストンピンをサークリップを取り外した方へドライバー等で押して外し、ピストンを外す。

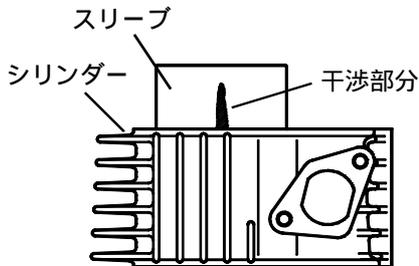
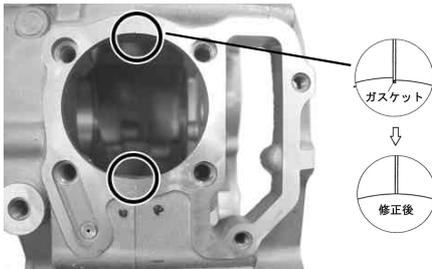
アルミシリンダー取り付け時の注意

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の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

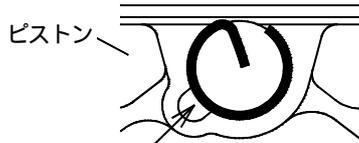
- クランクケース内に削り粉が入らないようにしっかりとウエスを詰める。
- クランクケース合わせ面のズレの出っ張っている部分を引っ込んでいる部分と同じ高さになるまでヤスリで削ります。
- 削り取ったら削り粉がクランクケース内に入らないよう慎重にウエスを取り除く。
- ウエスを取り除いた後は、きれいなウエスをクランクケースの穴に詰めておく。
- キットの組立が終わってエンジンをアイドリングで数分かけた後、すぐにエンジンオイルを新品に交換すればOK。



S-Stage Kitの取り付け

1. 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。

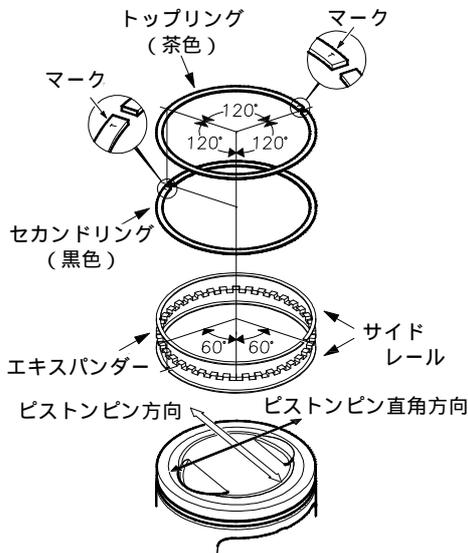


ピン穴切り欠き

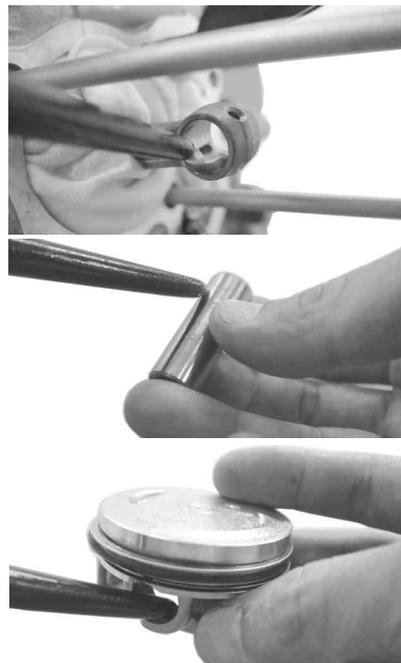
ピストンピンサークリップの合い口は切り欠き部を避けて取り付けること。

ピストンにキズを付けないように注意。取り付け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、慎重に取り付けること。

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。トップリングとセカンドリングの片面には文字が入っており、共に文字面を上面向けて取り付ける。



付属のピストンピン、ピストンのピン穴、コンロッドのピン穴にきれいなエンジンオイルを塗布する。

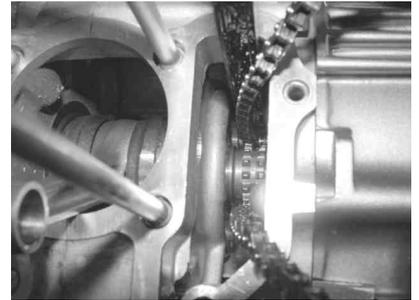


ピストン頂面の“ ”マークを下側(排気側)に向けてコンロッドに取り付ける。付属のピストンピンサークリップをもう片方のピン穴に取り付ける。ピストンの全周面とピストンリングにエンジンオイルを塗布し、各リングが滑らかに回転することを確認する。ピストンリングの合い口はピストンピン方向とその直角方向を避け、120度間隔にする(左下図参照)。

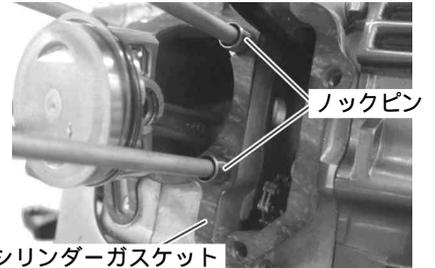
2. シリンダーの取り付け

詰めていたウエスを取り外す。

カムチェーンホールを覗き、カムチェーンがクランクシャフトの sprocket から外れていないか確認する。

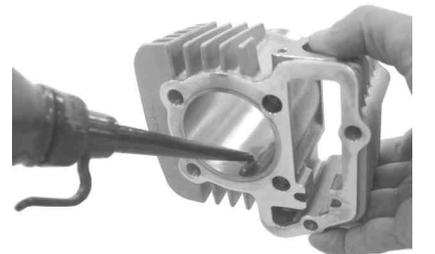


クランクケースと付属のシリンダーの合せ面をシンナー等で脱脂し、きれいにする。ロックピン2個と付属のシリンダーガasketをクランクケースに取り付ける。

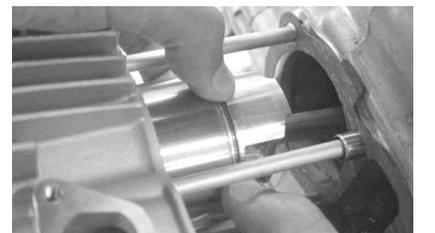


シリンダーガasket

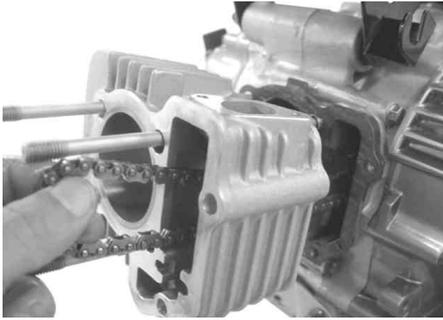
シリンダーの内側にきれいなエンジンオイルを塗布し、均等に薄く塗り広げる。



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。



カムチェーンガイドをシリンダーの溝、クランクケースの溝にしっかりとめ込む。



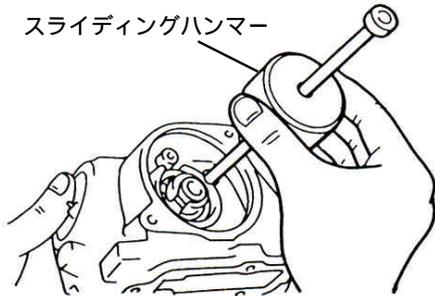
カムチェーンガイド

3. カムシャフトの交換

ロッカーアームのアジャストナットとアジャストスクリューをゆるめておく。

吸・排気側のロッカーアームシャフトを、スライディングハンマーを使用して取り外す。

スライディングハンマー



使用特殊工具：スライディングハンマー
ヤマハ純正工具

- ・ バランサシャフトブーラボルト
(90890 01085)
- ・ ウェイト (90890 01084)

カムシャフトベアリングリテーナーを取り外す。

カムシャフトにカムスプロケットのボルトを取り付けて抜き取る。

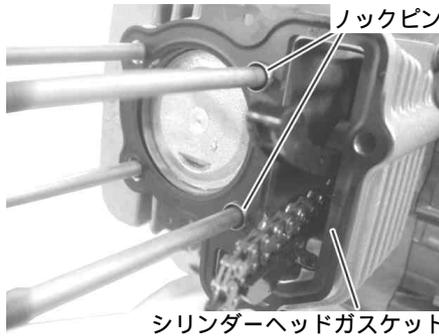
無理に引っ張らないこと。

付属のカムシャフトにボルトを取り付け、カム山を燃焼室側に向くようにして取り付ける。カムシャフトベアリングリテーナーを取り付ける。

ロッカーアームをロッカーアームシャフトで取り付ける。

4. 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、ロックピン2個と付属の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。



ロックピン

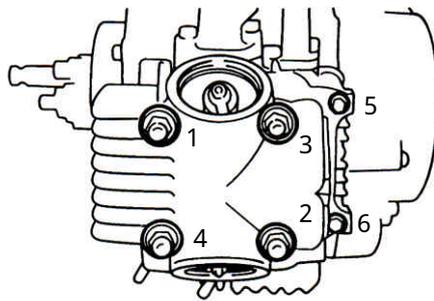
シリンダーヘッドガスケット

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。ナット/ワッシャとボルトを下図の番号順に数回に分けて締め付ける。

規定トルク

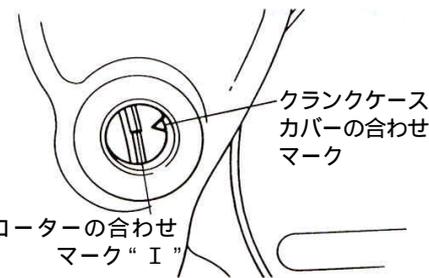
ナット：22 N・m (2.2 kgf・m)

ボルト：10 N・m (1.0 kgf・m)



5. カムスプロケットの取り付け

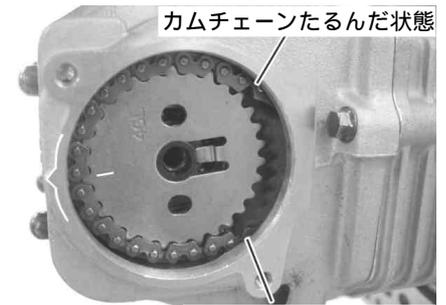
フライホイールの“ I ”マークがクランクケースカバーの“ ”マークに合っているか確認する。



クランクケースカバーの合わせマーク

ローターの合わせマーク“ I ”

カムスプロケットの合わせマークがシリンダーヘッドの合わせマークに合うようにカムチェーンにカムスプロケットを取り付ける。



カムチェーンたるんだ状態

カムチェーン張った状態

この時、カムチェーンの下側(排気側)が張った状態で取り付ける。

カムスプロケットの爪にカムシャフトの切り欠きを合わせ、ボルト/ワッシャで取り付ける。フライホイールを保持し、カムスプロケットのボルト/ワッシャを締め付ける。

規定トルク 20 N・m (2.0 kgf・m)

6. カムチェーンテンショナーの取り付け

カムチェーンテンショナーのワンウェイの爪を起こし、テンショナーロッドを押し込んでおく。



付属のガスケットとカムチェーンテンショナーをシリンダーにボルト/ワッシャで取り付ける。Oリングがついていることを確認し、スプリングとキャップボルトを取り付ける。

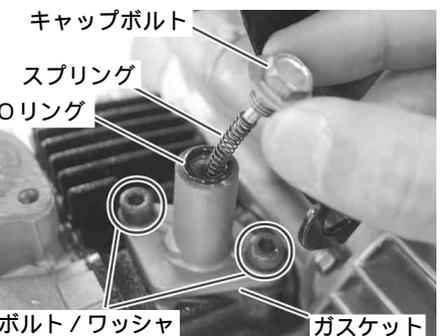
規定トルク

テンショナー取り付けボルト

: 10 N・m (1.0 kgf・m)

キャップボルト

: 8 N・m (0.8 kgf・m)



キャップボルト

スプリング

Oリング

ボルト/ワッシャ

ガスケット

フライホイールを反時計方向に2回転回してフライホイールの“ I ”をクランクケースカバーの“ ”マークに合わせ、カムスプロケットの合わせマークがシリンダーヘッドの合わせマークに合うか確認する。

7. バルブクリアランスの調整

カムプロケットの合わせマークをシリンダーヘッドの合わせマークに合わせ、圧縮上死点にする。

アジャストスクリューとバルブステムの間にシクネスゲージを差し込み、クリアランスを下の数値内に合わせ、アジャストスクリューを固定し、アジャストナットを締め付ける。

バルブクリアランス

インテーク側 : 0.08 ~ 0.12 mm
 エキゾースト側 : 0.10 ~ 0.14 mm
 規定トルク 7 N・m (0.7 kgf・m)



フライホイールを反時計方向に2回転回して再び圧縮上死点にし、クリアランスが変化していないか確認する。クリアランスが変化している場合は再度調整する。

カムシャフトエンドカバー/Oリング、吸・排気両側のタベットカバー/Oリング、タイミングプラグ/Oリング、ストレートプラグ/Oリングを取り付ける。



ストレートプラグ/Oリング

タベットカバー



タベットカバー
カムシャフトエンドカバー

各Oリングは異常が無い点検する。Oリングはオイルまたはグリスを塗布し、取り付ける。

規定トルク

エンドカバー : 7 N・m (0.7 kgf・m)
 タベットカバー : 18 N・m (1.8 kgf・m)
 タイミングプラグ : 7 N・m (0.7 kgf・m)
 ストレートプラグ : 7 N・m (0.7 kgf・m)

8. スパークプラグの取り付け

付属のスパークプラグをまず手で締め込み、後に本締めする。

規定トルク 13 N・m (1.3 kgf・m)

車体側の取り付け準備

フレームに付いているステーがエアクリーナに干渉する為、切除します。



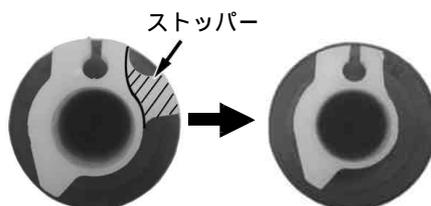
コードがキャブレターに干渉するので、イグニッションコイルを反対側に取り付けます。



キャブレターの取り付け

1. スロットルケーブルを取り付ける

グリップASSY.のストッパー部を加工し取り除く。

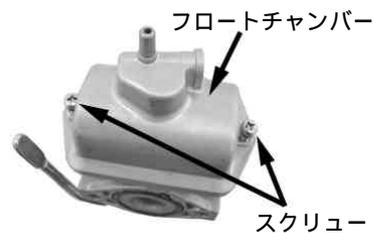


キット内のスロットルケーブルをスイッチASSY.に取り付ける。

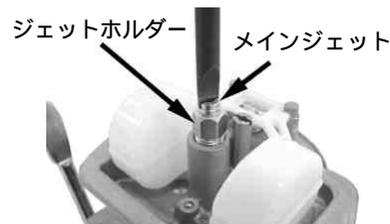
加工したグリップASSY.にインナーケーブルを接続し、スイッチASSY.をハンドルにスクリュー2本で取り付けます。

2. キャブレターを付ける

2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。



メインジェットをジェットホルダーから取り外し、キットのメインジェットを取り付ける。

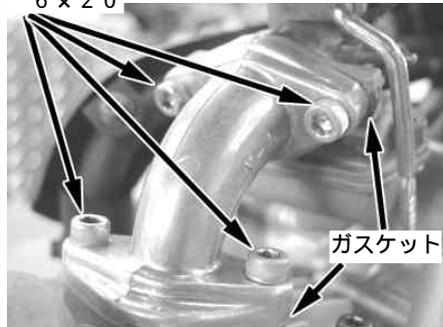


フロートチャンバーを取り付け、2本のスクリューでキャブレターに取り付ける。

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はさみ、ソケットキャップスクリューで締め付ける。キャブレターとインレットパイプの間にガスケットをはさみ、ソケットキャップスクリューで締め付ける。

規定トルク = 10 N・m (1.0 kgf・m)

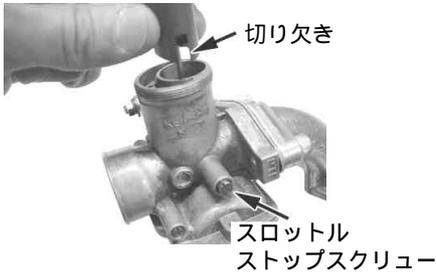
スクリュー
6 x 20



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り、スロットルケーブルに取り付ける。



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。くぼみにトップカバーの凸を合わせ、取り付ける。
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。



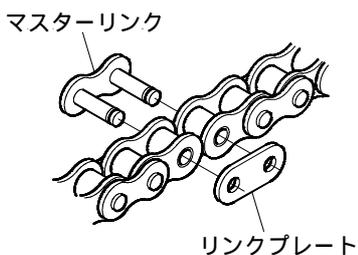
スロットルグリップ部で5 mm程度遊びがあるようにスロットルケーブルを調整する。クランクケースからのブローバイガスの処理は各自で行う。

リアドリブンスプロケットの取り付け

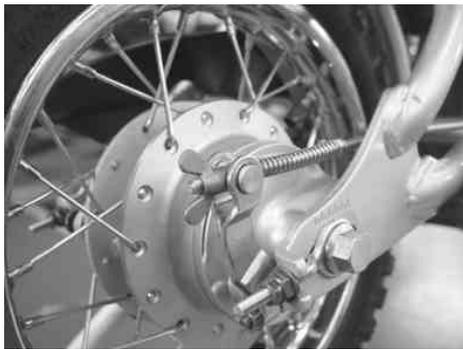
ドライブチェーンのクリップを取り外す。



リンクプレート、マスターリンクを取り外し、スプロケットからドライブチェーンを取り外す。



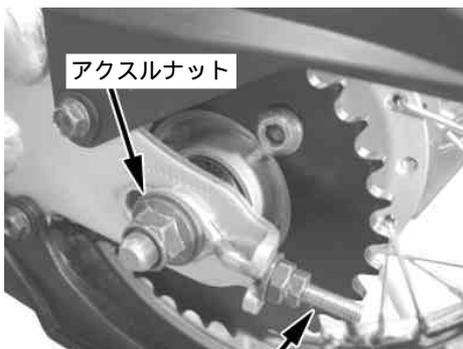
リアブレーキアジャストナット、ジョイントピン、スプリングを取り外し、ブレーキアームからブレーキロッドの接続を外す。



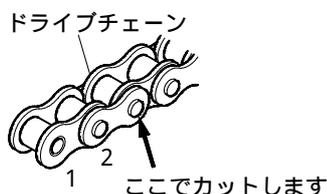
アクスルナットを外し、アクスルシャフトを抜き取り、ホイールを取り外す。
リアホイールハブからノーマルのドリブンスプロケットを取り外し、付属のドリブンスプロケットをボルト、ナットで規定トルクまで締め付ける。
規定トルク：25 N・m (2.5 kgf・m)



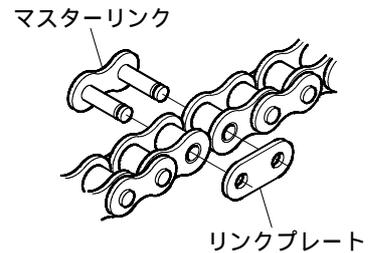
チェーンアジャスターを両サイドに挟むようにし、リアホイールを取り付け、アクスルナットを仮締めする。



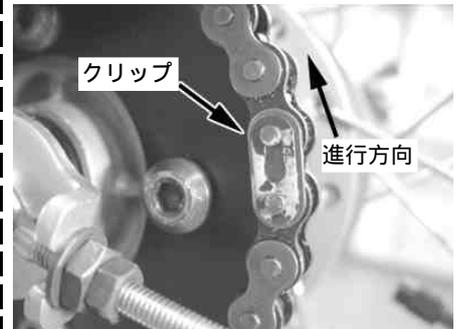
ノーマルのスプロケットから付属のスプロケットに変更すると調整だけではドライブチェーンのたるみを無くす事が出来ないため、チェーンカッター等を使用しドライブチェーンをノーマルの状態から2リンクカットする。



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る。
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。



ドライブチェーンの遊びを調整し、仮締めしていたアクスルナットを規定トルクまで締め付ける。

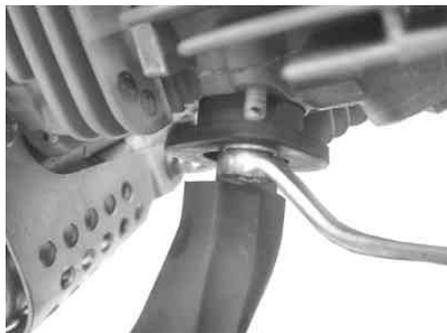
規定トルク：60 N・m (6.0 kgf・m)
チェーンアジャスターのアジャストナットを規定トルクまで締め付ける

規定トルク：7 N・m (0.7 kgf・m)
リアブレーキアジャストナット、ジョイントピン、スプリングを取り付け、ブレーキアームとブレーキロッドを接続する。



10. マフラーの取り付け

シリンダーヘッドにエキゾーストパイプを挿し込み、フランジをナット2個で仮止めする。



マフラー本体をボルトで仮止めする。



仮止め部を規定トルクで締め付ける。

規定トルク

ナット 7 N・m (0.7 kgf・m)

ボルト 38 N・m (3.8 kgf・m)

11. 外装部品の取り付け

フェイエルタンクの左右をボルトで、後部をバンドでフレームに取り付ける。

規定トルク：7 N・m (0.7 kgf・m)

シートをフレームにボルト2本で取り付け。

規定トルク：7 N・m (0.7 kgf・m)

フェイエルホースをコックに取り付ける。

走行前の注意

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。

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。

その他

補修部品について

この製品のシリンダー及びシリンダーヘッドガスケットは純正品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。

また、補修部品は当社製品を必ずご使用下さい。

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>

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 (調整前には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せお願い致します。

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