



Hyper S-Stage KIT (1 2 5 c c / S C U T) 取扱説明書

商品番号	: 0 1 - 0 5 - 5 4 0 7
適応車種	フレーム番号
A p e 1 0 0	: H C 0 7 1 0 0 0 0 0 1 ~
X R 1 0 0 モタード	: H D 1 3 - 1 0 0 0 0 0 1 ~
C R F 1 0 0 F	: H E 0 3 2 4 0 0 0 0 1 ~
X R 1 0 0 R	: H E 0 3 1 2 0 0 0 0 1 ~

- ・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致します。
- ・取り付け前には、必ずキットをお確かめ下さい。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！

このキットはノーマルに比べ、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した場合、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。キット取り付け前に燃料タンクに残っている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。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。

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。

このキットを取り付け使用し、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。

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。

このキットは、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ください。

このキットの取り付けには、エンジン脱着等の作業が必要になります。上記適応車種にあったホンダ純正サービスマニュアルを参照し、確実に作業を行うことをお勧めします。

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。

エンジン内部に水分が入り込んだ場合、エンジン不調の原因となりますので雨天中の走行は出来るだけ避けて下さい。又、洗浄時などはキャブレターに水がかからないようビニールなどで覆って下さい。

当社エアフィルターを使用する場合、マットガード (0 9 0 9 1 9) を同時装着して下さい。

ノーマルのスロットルケーブルは使用できませんので、必ず付属のスロットルケーブルに交換して下さい。

キャブレターは、使用部品や自然現象などによりセッティングは変化します。

さらなるパワーアップには、当社製マフラーをお勧めします。

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。

液体パッキン等は絶対に使用しないで下さい。オイル通路を防ぐ等の可能性があり、最悪の場合はエンジンを壊してしまう恐れがあります。

この製品を取り付けるには、別途、L クランクケースカバーガスケット (ホンダ品番 1 1 3 9 4 - K N 4 - 7 5 0) が必要です。別途お買い求め下さい。

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、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。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。

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。

⚠ 注意 この表示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。

- ・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ください。 (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ください。 (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ください。 (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。

- ・エンジンを始動させての点検は、必ず換気の良い場所で行ってください。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ください。 (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ください。 (そのまま使用すると事故につながる恐れがあります。)

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ゆるみ、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。
 ネジをゆるめるということは、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、ネジをゆる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・ゆる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・ゆるまない力でネジを締められるのであれば試して下さい。但し、当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と折れるのか、ゆる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。

～ 商品内容 ～

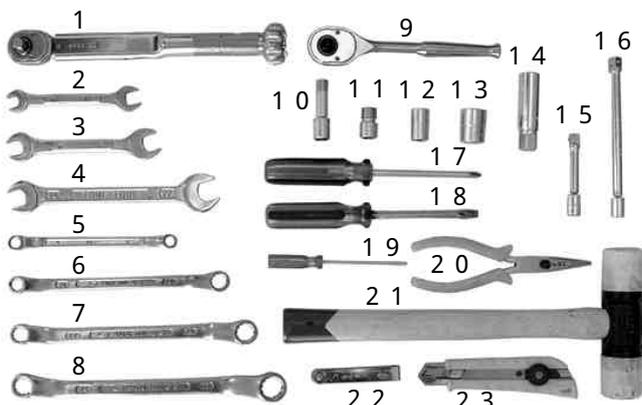


番号	部品名	個数	リペア品番	入数	番号	部品名	個数	リペア品番	入数
1	ピストン	1		1	13	キャブレターガスケット	1	03 005 0233	1
2	シリンダーASSY.	1		1	14	スロットルケーブル	1	09 02 0081	1
3	ピストンリングセット	1SET	13011 KTK T30	1SET	15	ナット 6mm	2	BW 02 0005	10
4	ピストンピン 14mm	1	13111 KN4 T00	1	16	ソケットキャップスクリュー 6x2.5	2	BW 00 0005	10
5	ピストンピンサークリップ 14mm	2	000 02 121	6	17	キャブレターASSY.	1	03 03 028	1
6	カムシャフト X20E68	1	01 08 042	1	18	コネクティングチューブ	1	03 01 1055	1
7	シリンダーヘッドガスケット	1	12251 KTK T51	1	19	バンド	2	03 005 0244	1
8	シリンダーガスケット	1	000 13 062	2	20	メインジェット #105	1	KMJL105	1
9	エキゾーストパイプガスケット	1	000 13 058	2	21	メインジェット #110	1	KMJL110	1
10	インレットパイプガスケット	1	000 13 066	4	22	ドライブスプロケット 16T	1	02 05 051	1
11	インレットパイプ	1	17111 KRL T00	1	23	スパークプラグ CR8HSA	1	NGK CR8HSA	1
12	インシュレーター	1	03 005 0200	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。

内径×行程	総排気量	圧縮比	使用燃料
59.4×45	124.6 cm ³	11.5 : 1	ハイオクタン価ガソリン (リサーチ値 : 97オクタン価以上)

～ 取り付けに使用する工具一例～



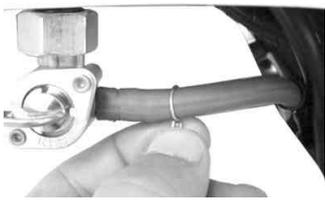
1	トルクレンチ	16	エクステンションバー 中
2	スパナレンチ 10 - 12mm	17	ドライバープラス 小
3	スパナレンチ 12 - 14mm	18	ドライバーマイナス 小
4	スパナレンチ 14 - 17mm	19	細軸ドライバーマイナス
5	オフセットレンチ 8 - 9mm	20	ニードルノーズプライヤ
6	オフセットレンチ 10 - 12mm	21	プラスチックハンマー
7	オフセットレンチ 12 - 14mm	22	シクネスゲージ
8	オフセットレンチ 14 - 17mm	23	カッターナイフまたはスクレーパー
9	ラチェットハンドル		針金等
10	ディープソケット 8mm		ウエス
11	ソケット 10mm		エンジンオイル
12	ソケット 12mm		メンテナンススタンド
13	ソケット 17mm		ジャッキ等
14	スパークプラグソケット 16mm		棒ヤスリ等
15	エクステンションバー 小		

～ 取り付け要領 ～

フューエルロックをOFFにします。



サイドスタンドを取り外す必要がありますので、レーシングスタンド等を用いて車両を確実に支えて下さい。
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）に行ってください。
各パーツはホコリやオイルなどの汚れを取り除いてきれいにながら取り外していくようにして下さい。
取り外したボルトやナットは無くさないように、どの場所に使用するのかわかるように保管して下さい。
チューブクリップをはずし、フューエルチューブの接続を外します。

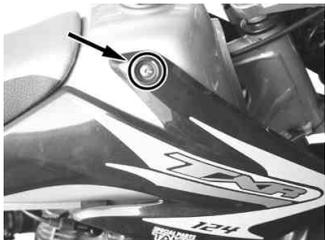
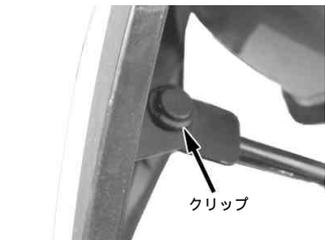


エンジンの取り外し

シートとタンクの取り外し

XR100モトード

フューエルタンク部のL/Rのシュラウドを取り付けてあるクリップとスクリューを取り外し、L/Rのシュラウドを取り外します。



L/Rサイドカバーのフランジボルトを取り外し、L/Rサイドカバーを取り外します。



シート裏側にあるフランジナットとリアフェンダーサイド部のフランジボルトを取り外し、シートとリアフェンダーを取り外します。

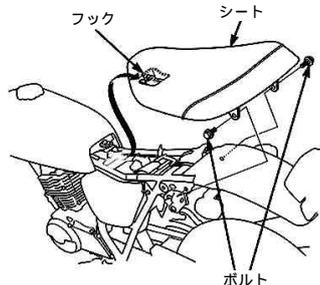


フューエルタンクを取り付けてあるフランジボルトを取り外し、フューエルタンクを後方に引いて取り外します。

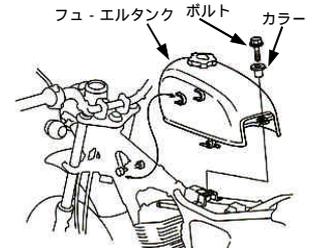


Ape100

2本のボルトを取り外します。シートを後方に引いて外します。



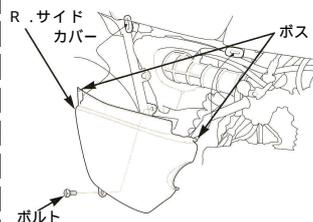
ボルトを外し、フューエルタンクを後方に引いて取り外します。



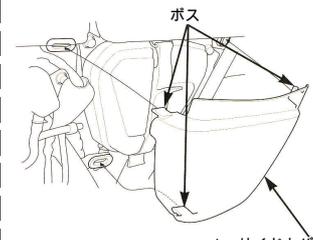
サイドカバーの取り外し

Ape100

R.サイドカバーのボルトを取り外します。ボス2ヶ所をフレームから外すと、サイドカバーが外れます。



L.サイドカバーのボス3ヶ所をフレームから外すと、サイドカバーが外れます。



キャブレターの取り外し

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



コネクティングチューブバンドのスクリューをゆるめます。



ボルト2本を取り外し、シリンダーヘッドからマニホールドとキャブレターを取り外します。



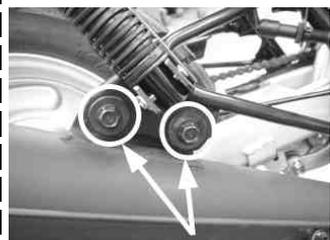
エキゾーストマフラーの取り外し

シリンダーヘッド側のナット2個を取り外します。



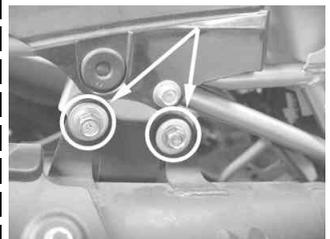
Ape

マウントボルトとワッシャを取り外し、エキゾーストマフラーを取り外します。



XR100モトード

フランジボルト2本を取り外し、エキゾーストマフラーを取り外します。



スパークプラグの取り外し

プラグキャップを引っ張り、取り外します。必ずキャップ部分を引っ張って外して下さい。

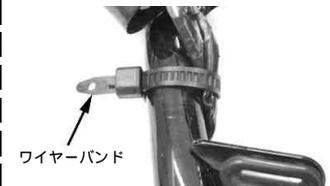


スパークプラグを取り外します。



接続を外す

配線の接続を外します。



ワイヤーバンド

ワイヤーバンドを外します。



ブリーザーホースの接続を外します。



クラッチケーブルガイドのナットをゆるめ、リフターレバーからクラッチケーブルの接続を外します。



ケーブルガイドからクラッチケーブルを外します。

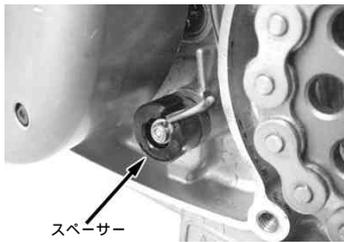


ドライブsprocketの取り外し

L クランクケースカバーのボルト5本を外し、L クランクケースカバーを取り外します。



ガスケットがきれいに割れず残った場合は、スクレーパーやカッターナイフ等で取り除いて下さい。スペーサーを取り外しておきます。



スペーサー
ドライブsprocketの2本のボルトを外し、フィキシングプレートとドライブsprocketを取り外します。



L ステップの取り外し

サイドスタンドスイッチコードをフレームから取り外します。



ボルト2本を取り外し、L ステップを取り外します。

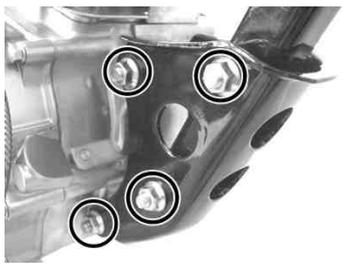


エンジンの取り外し

エンジン下部にジャッキや適当な台等を置き、エンジンを支えます。



フロントエンジンハンガーのナット4個を取り外し、ボルト4本を抜き取ってフロントエンジンハンガーを取り外します。



リアエンジンマウントの上側のナットを取り外します。



下側のナットを取り外します。



まず、上側のボルトを抜き取り、カラー(Aペの場合)とクラッチケーブルガイドを取り外します。



下側のボルトを抜き取り、エンジンをフレームの左側から取り外します。フレーム等に傷をつけないように注意して下さい。



シリンダーヘッド、シリンダー、ピストンの取り外し

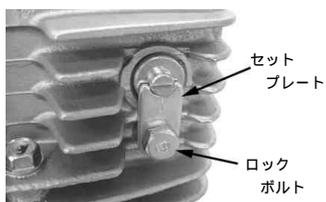
シリンダーヘッドの取り外し
シリンダーヘッドカバーボルト2本を外し、シリンダーヘッドカバーとガスケットを取り外します。



フライホイールを固定し、カムsprocketの6角ボルト2本をゆるめておきます。



ロックボルトとセットプレートを取り外し、アジャスターを取り外します。



カムsprocketの6角ボルト2本を取り外します。



カムsprocketをカムシャフトから外し、カムチェーンから外します。



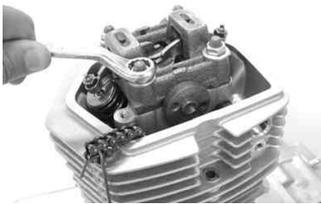
カムチェーンをクランクケース内に落とさないように針金等で吊っておきます。



シリンダーヘッドマウントボルトを取り外します。



カムシャフトホルダーナット4個を対角に数回に分けてゆるめてワッシャ4個、カムシャフトホルダー、カムシャフト、ノックピンを取り外します。



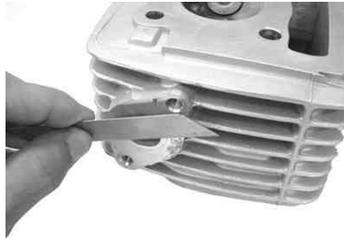
シリンダーヘッドを取り外します。



ノックピン2個は、再使用するので取り外しておきます。

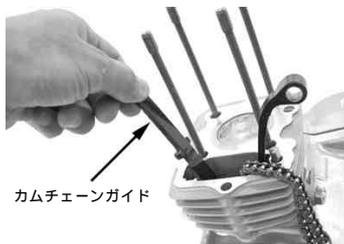


シリンダーヘッドのマニホールド取り付け面のガスケットカスをスクレーパーやカッターナイフ等できれいに取り除きます。



シリンダーの取り外し

カムチェーンガイドを取り外し、シリンダーを抜き取ります。(かたい時はプラスチックハンマーでシリンダーを軽くたたき、取り外します。)



カムチェーンガイド



ノックピン2個は、再使用するので取り外しておきます。



ロックナットとアジャストボルトをシリンダーから取り外します。



スプリングを外し、カムチェーンテンショナーをシリンダーから取り外します。



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ゴミや部品が入らないようにウエスを詰め込みます。



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します。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ます。



サークリップを取り外した方へドライバー等でピストンピンを押し外します。



ピストンが外れます。

取り付け面をきれいにする

ガスケットカスをスクレーパーやカッターナイフ等できれいに取り除きます。取り付け面にキズを付けないように注意して下さい。



ウエスできれいに拭き取ります。



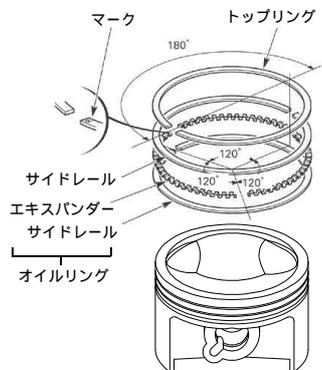
S - ステージキットの取り付け

ピストンの取り付け

ピストン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ます。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ることが出来ます。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、慎重に取り付けて下さい。



図を参考にしてピストンリングを取り付けます。



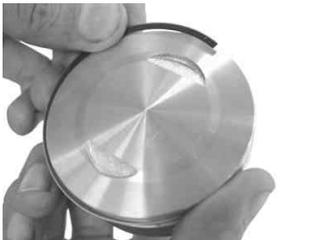
オイルリングエクスパンダーを入れます。



上 / 下オイルリングサイドレールを入れます。



“ R ”の文字を上にして、トップリングを入れます。



ピストンピン穴にエンジンオイルを塗布します。



コンロッドのピストンピン穴にエンジンオイルを塗布します。



ピストンピンにエンジンオイルを塗布し、ピストンの上面の が、前(排気側)を向くようにピストンを取り付けます。

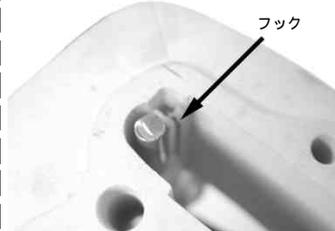


付属のピストンピンサークリップを取り付けます。ピストンピンサークリップの合い口は切り欠き部を避けて取り付けして下さい。ドライバーで、ピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取り付けことが出来ます。押し込み中にピストンピンサークリップが外れて飛んでしまう恐れがあるので、慎重に取り付けて下さい。



シリンダーの取り付け

カムチェーンテンショナーをキットのシリンダーに差し込み、スプリングのフックをシリンダーに引っ掛けます。



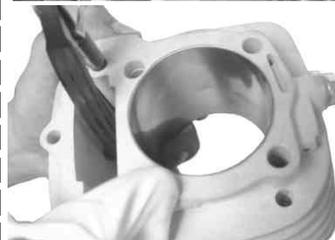
カムチェーンテンショナーのロッド先端を取り付け面と同じくらいの位置にします。アジャストボルトで固定し、ロックナットを締め付けます。



詰めていたウエスを取り外します。



クランクケースとシリンダーの合せ面をシンナー等で脱脂します。



ロックピン2個とシリンダーガasketをクランクケースに取り付けます。



シリンダーの内側にエンジンオイルを塗布し、指で均等に塗り広げます。



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ます。



シリンダーを入れていきます。



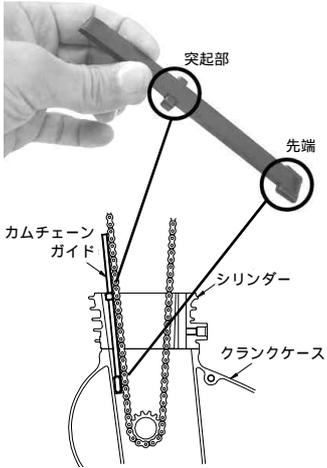
シリンダーにピストンリングの合い口がずれないように指で少しずつはめていきます。



ピストンがシリンダーにはまったら、カムチェーンをシリンダーに通してシリンダーをクランクケースにはめ込みます。

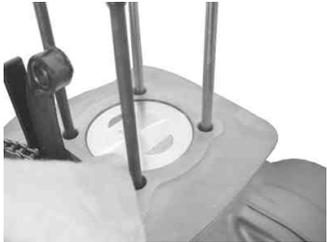


カムチェーンガイドの先端をクランクケースの溝に、突起部をシリンダーの溝に合わせようようにして差し込みます。

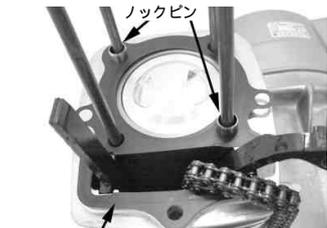


シリンダーヘッドの取り付け

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ます。



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ます。



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ます。



アジャスターをカムチェーンテンショナーとシリンダーヘッドに通して取り付けます。



ロックボルトでセットプレートを仮止めします。



シリンダーヘッドマウントボルトを仮止めしておきます。



カムシャフトとカムスプロケットの取り付け

カムシャフトとカムシャフトホルダーの確認作業を行います。

(キット内のカムシャフトは、ノーマルカムシャフトに比べリフトを増やしています。そのため、カムシャフトホルダーの寸法誤差により、カムシャフトと干渉する場合があります。必ず確認作業を行って下さい。)

カムシャフトホルダーに、キット内のカムシャフトを合わせ、カムシャフトのカム山と、カムシャフトホルダーが干渉していないか確認します。



干渉が無い場合は、そのまま取り付け作業を行います。

干渉がある場合は、カムシャフトホルダーの干渉部分を削り、修正します。

⚠注意：必要外の部分は削ら無い事。

⚠注意：カムシャフトホルダージャーナル部、ロッカーアーム取り付け部、シリンダーヘッド取り付け面にキズ等を付け無い様、十分注意して作業を行う事。

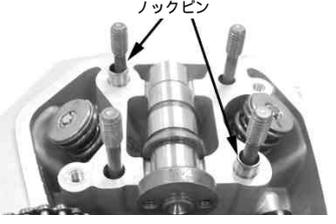


削り修正後、バリやカエリが無いかを確認し、洗浄します。

キットのカムシャフトのジャーナル面とカム面にエンジンオイルを塗布し、シリンダーヘッドに取り付けます。カムシャフトのカム山は下側に向けておきます。



ノックピン 2個を取り付けます。



カムシャフトホルダーを取り付けます。



ワッシャ 4個を取り付けます。



ナット 4個を対角に数回に分けて均等に締め付けます。

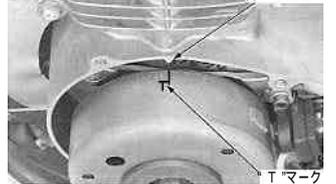


仮止めしていたシリンダーヘッドマウントボルトを本締めします。

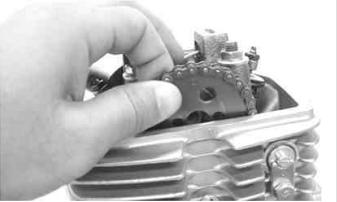
規定トルク 12 N・m (1.2 kgf・m)



フライホイールの "T" マークがクランクケースの " " マークに合っているか確認します。

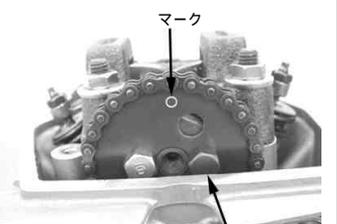


カムスプロケットの "O" マークが真上を向くようにカムチェーンを取り付けます。カムスプロケットをカムシャフトにはめ込みます。



フライホイールを少し回して、カムスプロケットを回し、六角ボルトを取り付けやすくします。

カムシャフトのボルト穴をカムスプロケットに合わせて六角ボルト 2本を手で締め込み、仮止めします。このとき、ノックボルト (黒色ボルト) をインテーク側に取り付けて下さい。



フライホイールを固定し、カムスプロケットの六角ボルト 2本を締め付けます。

規定トルク 12 N・m (1.2 kgf・m)

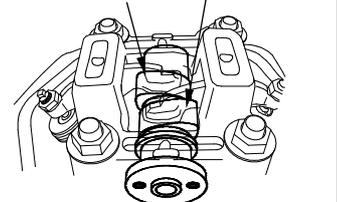


カムチェーンの調整

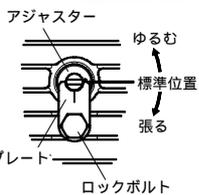
カムチェーンは張りすぎてもたるみがあってもエンジンの調子を損ないます。確実に作業を行って下さい。

フライホイールを反時計方向にまわし、カムシャフトの両方のカム山が上になる位置にします。

カム山を上 に します。



フライホイールを手で少し動かし、カムスプロケットとのガタをみながら、アジャスターの "o" マークを張る方向やゆるむ方向に回してみます。



ガタが無く、フライホイールが重くならないところでロックボルトを締め込み、アジャスターを固定します。

規定トルク 10 N・m (1.0 kgf・m)



アジャスターの調整だけではガタが無くない場合、シリンダーのアジャストボルトでも調整を行います。

アジャスターをガタが一番少ない位置で固定し、シリンダーのロックナットをゆるめ、アジャストボルトを少しだけゆるめます。



マイナスドライバーでアジャストボルトを固定し、ロックナットを締め付けます。

規定トルク 12 N・m (1.2 kgf・m)

再びアジャスターをまわして、ガタが無く、フライホイールが重くならないところを探し、ロックボルトでアジャスターを固定します。

バルブ隙間の調整

フライホイールを反時計方向にまわして、カムスプロケットの "o" マークが真上を向き、フライホイールの "T" マークがクランクケースの " " マークに合う位置で止めます。アジャストスクリューとバルブ端面の間 (バルブ隙間) に 0.05 mm のシクネスゲージを差し込みます。



引き抜くときに少し抵抗があるぐらいにアジャストスクリューを合わせ、ナットを締め付けます。



ナットを締め付け後、0.05 mm のシクネスゲージを再度差し込み、バルブ隙間を確認します。シリンダーヘッドのオイル溜りにきれいなエンジンオイルをいっぱいまで入れます。



シリンダーヘッドカバーとガスケットをシリンダーヘッドカバーボルト2本でシリンダーヘッドに取り付けます。

規定トルク 12 N・m (1.2 kgf・m)



エンジンの取り付け

エンジンの取り付け

XR100R

オーナーズ/サービスマニュアルの指示に従いエンジンをフレームに取り付けます。

エンジン下部にジャキや適当な台等を置きエンジンを支え、車体の左側からエンジンを取り付けます。リアエンジンマウントの下側にボルトを左側から差し込みます。



カラーとクラッチケーブルガイドを取り付け、リアエンジンマウントの上側にボルトを左側から差し込みます。



ナット2個を仮止めします。



フロントエンジンハンガーを取り付け、ボルト4本を左側から差し込み、ナット4個を仮止めします。



ドライブチェーンを取り付けたドライブスプロケットを、カウンターシャフトに差し込みます。差し込みにくい場合は、エンジンを軽く揺すりながら差し込んで下さい。



ドライブチェーンに適度なたるみを持たせたまま、仮止めしたリアエンジンマウントのナット2個と、フロントエンジンハンガープレートのナット4個を本締めします。

規定トルク

リアエンジンマウントナット

: 44 N・m (4.5 kgf・m)

フロントエンジンハンガープレートナット

: 26 N・m (2.7 kgf・m)

フィキシングプレートをカウンターシャフトに差し、ドライブスプロケットのボルト穴に合わせて、ボルト2本を取り付けます。

規定トルク 10 N・m (1.0 kgf・m)



L クランクケースカバーの取り付け

L クランクケースカバーとクランクケースの取り付け面をシンナー等で脱脂します。スペーサーを取り付け、L クランクケースカバーと新品のガスケットをボルト5本でクランクケースに取り付けます。

規定トルク 12 N・m (1.2 kgf・m)



スペーサー



L ステップの取り付け (Apeの場合)

L ステップをボルト2本でフレームに取り付けます。

規定トルク 26 N・m (2.7 kgf・m)



サイドスタンドスイッチコードをフレームのクランプに取り付けます。

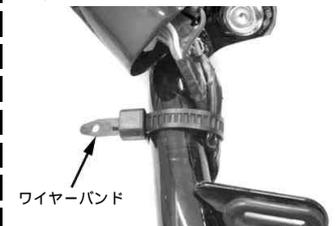


接続

配線の接続を行います。

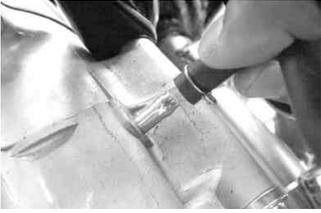


ワイヤーバンドでコードをフレームに固定します。



ワイヤーバンド

ブリーザーホースを接続します。



リフターレバーにクラッチケーブルを取り付け、クラッチケーブルガイドに取り付けてナットを締め付けます。



スパークプラグの取り付け

スパークプラグを、まず手で締め込みます。プラグレンチを用いて締め付けます。

規定トルク 1.4 N・m
(1.4 kgf・m)



プラグキャップを取り付けます。



エキゾーストマフラーの取り付け

XR100R

オーナーズ / サービスマニュアルの指示に従いエンジンをフレームに取り付けます。

XR100モタード

エキゾーストマフラーを車両に取り付けます。シリンダーヘッド側のナット2個を仮止めします。



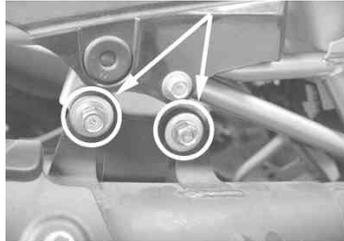
Ape100

マウントボルトとワッシャを仮止めします。



フランジボルト2本を仮止めします。

XR100モタード



仮止めした2ヶ所を本締めします。

規定トルク ナット2個
: 1.2 N・m (1.2 kgf・m)
マウントボルト
: 2.0 N・m (2.0 kgf・m)

キャブレターの取り付け

ストレージタンクホースとキャブレターエアイベントチューブをエアークリーナーケース側から外します。

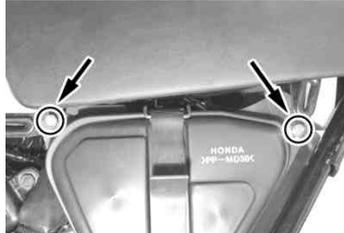
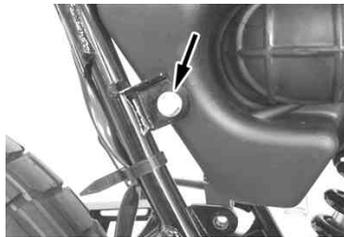
ストレージタンクホースはブリーザーチューブジョイントごと外して下さい。

ストレージタンクチューブ



エアイベントチューブ

コネクティングチューブバンドスクリューをゆるめます。ノーマルエアークリーナーケースを止めているケースマウントボルトを左側から2本、右側から1本を取り外します。ノーマルエアークリーナーケースを使用する場合は取り外しません。



コネクティングチューブをキャブレターから外し、エアークリーナーケースを取り外します。ノーマルエアークリーナーを使用する場合はエアークリーナーケースは取り外しません。

ノーマルエアークリーナーカバーを取り、中のエアフィルターを取り外します。ノーマルエアークリーナーケースからコネクティングチューブを外します。付属のコネクティングチューブに接着剤を塗布し、ノーマルと同様にエアークリーナーケースに取り付けます。



スロットルハウジングのパンスクリューを外します。スロットルパイプ、スロットルハウジングからスロットルケーブルを外します。ノーマルのスロットルケーブルを車両から抜き取ります。スロットルパイプの汚れや古いグリス等を拭き取り、躍動面に新しいグリスを塗布します。スロットルパイプをハンドルに取り付けます。

付属のスロットルケーブルをロアスロットルハウジング及び、スロットルパイプに取り付けます。アッパースロットルハウジングを取り付け、パンスクリューで締め付けます。前側のパンスクリューから先に締め付け、次に後側を締め付けます。スロットルケーブルをノーマルと同じになる様に取り回します。

規定トルク 4 N・m (0.4 kgf・m)

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ポンチマークに合わせて下さい。



ポンチマーク



PD22キャブレターのフロートチャンバーを外し、メインジェットを付属のメインジェットに取り替えます。(S-STAGEは#110、STDエンジンは#105を目安にして下さい。)

メインジェット



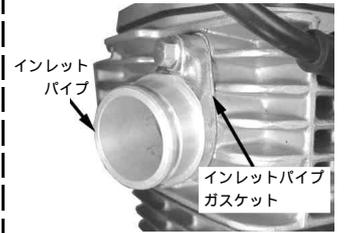
フロートチャンバー

フロートチャンバーを元通りに取り付けます。

シリンダーヘッドとインレットパイプの間にインレットパイプガスケット(厚みが薄い方)をいれてインレットパイプをSTDフランジボルト2本で締め付けます。

規定トルク 1.2 N・m

(1.2 kgf・m)



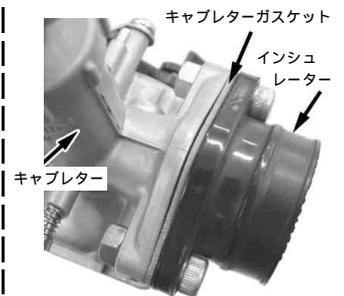
インレットパイプ

インレットパイプガスケット

キャブレターとインシュレーターCOMP.の間にキャブレターガスケット(厚みが厚い方)を挟み、ソケットキャップスクリュー(6x2.5)2本とナット(6mm)で締め付けます。

規定トルク 1.2 N・m

(1.2 kgf・m)

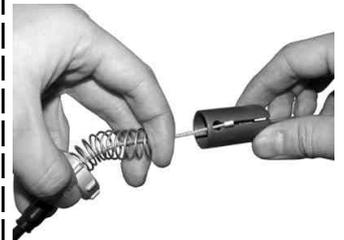


キャブレターガスケット

インシュレーター

キャブレター

PD22キャブレターのトップカバーを外して、スプリング、スロットルバルブを抜き取ります。スロットルケーブルにトップカバーを取り付け、スプリングを入れてスロットルバルブをインナーケーブルに取り付けます。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ます。



切り欠き部

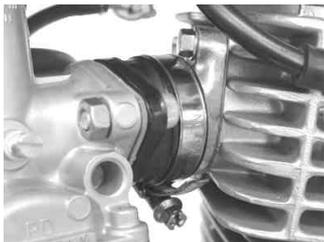


スロットルストップスクリュー

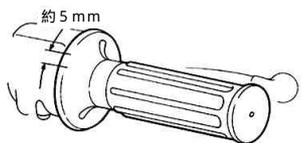
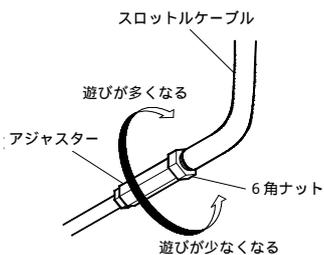
フューエルチューブをキャブレターに差し込み、チューブクリップを取り付けます。



インシュレーターCOMPをインレットパイプに差し込み、バンドで締め付けます。



スロットルグリップ部で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します。スロットルを数回スナップさせ引っかけりやスロットルバルブの全開状態を確認します。又、ハンドルを左右にきってもスロットルケーブルの引っ掛かりが無いことを確認します。



エアクリナーコネクティングチューブをキャブレターに取り付けます。エアクリナーコネクティングチューブバンドを締め付けます。



ノーマルエアクリナーを元通りに取り付け、エアクリナーカバーを付けます。



コネクティングチューブにストレージタンクホースを取り付け、チューブクリップを取り付けます。エアイベントチューブは走行に支障の無いようにまとめて下さい。

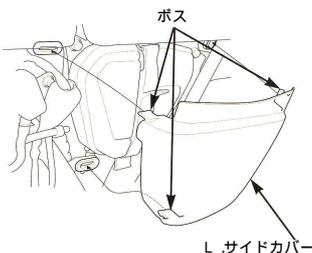
左右サイドカバー、シートを取り付けます。ノーマルエアクリナー使用の場合は、吸入空気量を確保する為にシートを取り付ける前にエアクリナーケース上部のインテークダクトを必ず取り外して下さい。



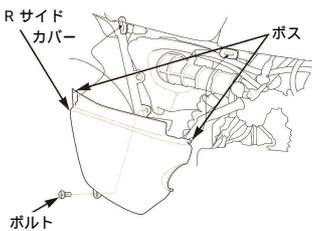
サイドカバーの取り付け

Ape 100

L. サイドカバーのボス3ヶ所をフレームに差し込み、取り付けます。

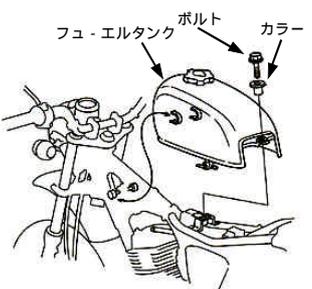


R. サイドカバーのボス2ヶ所をフレームに差し込み、ボルトを取り付けます。

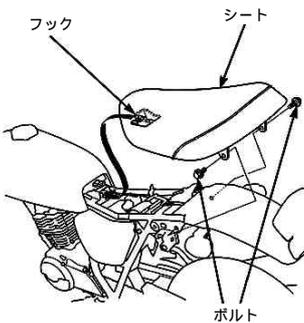


シートとタンクの取り付け

フューエルタンクをフレームに取り付け、ボルトを締め付けます。
規定トルク 2.6 N・m (2.7 kgf・m)

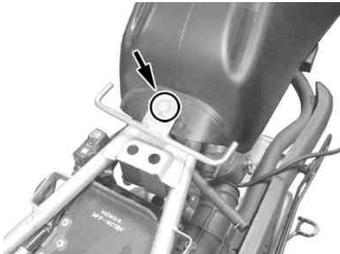


シート表面の前部のフックをフレームに差し込み、2本のボルトでフレームに取り付けます。
規定トルク 2.6 N・m (2.7 kgf・m)



XR100モータード

フューエルタンクを取り付け、フランジボルトを規定トルクまで締め付けます。
規定トルク 2.6 N・m (2.7 kgf・m)



シートとリア フェンダーを取り付け、シート裏側のフランジナットとリア フェンダーサイドのフランジボルトを取り付け、規定トルクまで締め付けます。



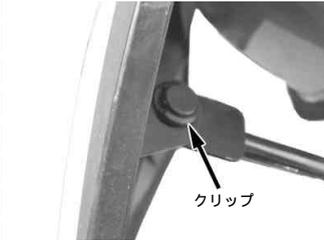
規定トルク
フランジナット: 1.0 N・m (1.0 kgf・m)
フランジボルト: 8 N・m (0.8 kgf・m)

XR100モータード

L/Rサイドカバーを取り付け、フランジボルトを取り付け規定トルクまで締め付けます。
規定トルク 8 N・m (0.8 kgf・m)



L/Rシュラウドをフューエルタンクに取り付け、クリップ及びスクリューを取り付けます。



フューエルホースの接続

フューエルコックにフューエルチューブを接続し、チューブクリップで固定します。



エンジン始動

イグニッションキー、ガスコックがOFFになっているのを確認し、スパークプラグを取り外します。

しばらくキックをし、エンジン各部にエンジンオイルを十分に行きわたらせます。

スパークプラグを取り付け、ガソリンコック、イグニッションキーをONにし、チョークレバーを引いてエンジンを始動させます。

チョークレバーを徐々に戻し、回転がスムーズになるまで暖機運転を行いチョークレバーを完全に戻します。エンジン暖気後アイドルリングしない場合や、アイドル回転数が高い場合は、スロットルストップスクリューで調整します。

安全な場所で十分注意し、個々の車体に合ったセッティングを行って下さい。

⚠注意：必ず規定トルクを守る事

⚠警告：必ず換気の良い場所で行う事

異音など異常が無いか確認します。

異常が無ければ100km～150km位までは慣らし運転を行います。

慣らし運転終了後、異音やブローバイ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：ピストンピンサークリップは再度使用しない事。

⚠注意

エンジン組み付け時、規定トルクで締め付けているボルトやナットもエンジンが温まり熱膨張を繰り返すと少しずつ緩んでくる場合がありますので、定期的に各ボルト、ナット類を増し締めして下さい。

⚠注意：必ず規定トルクを守る事

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。

スプロケット

スプロケットは、用途に合わせて調整して下さい。ただし、あまりローギヤすぎる設定は、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破損してしまう恐れがあります。適切な設定でご使用下さい。

その他

オイルクーラー

このキットを取り付けると出力アップに伴い、エンジン発熱量も増大します。エンジンに長時間の負荷を与える走行には、オイルクーラーキットの装着をお勧めします。

カムチェーン

出力アップ、エンジン発熱量の増大に伴い、当社製ソリッドカムチェーン、ダイハード (01-14-005)の使用をお勧めします。

温度計

このキットのシリンダーサイド部にはスティックタイプの温度センサーが取り付け出来ます。

当社製の下記メーターが使用出来ます。

- ・ミディアムLCDタコメーター&温度計：09-05-0141 (150表示)
- ・デジタル温度計：07-04-053 (99表示)

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。

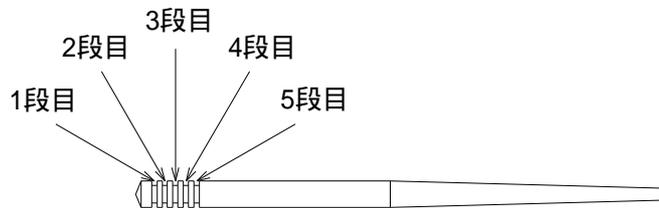
キャブレターのセッティングは暖機後に行い、走行確認を行って下さい。又、プラグは適正な熱価の物をご使用下さい。エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

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。