



Hyper S-Stage KIT 取扱説明書

商品番号 : 01-05-5415 φ56/125cc (セラミックメッキシリンダー)
: 01-05-5416 φ59/138cc (セラミックメッキシリンダー)

適応車種及びフレーム番号

KLX110L : LX110D-A72046~
Asian KSR110:JKAKL110CCDA00058~

- ・この度は、弊社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。
- ◎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！

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。製品取り付け前に燃料タンクに残っていたガソリンにもご注意下さい。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、CR8HSA (NGK) または、U24FSR-U (DENSO) に交換して下さい。その後に、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！

この製品を取り付けると、シリンダー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ーをキットのシリンダーに組み替えて対処して下さい。

- ◎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、弊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。
- ◎この製品は、上記適応車種、フレーム番号の車両専用品です。他の車両には取り付け出来ませんのでご注意下さい。
- ◎01-05-5416を取り付けた場合、排気量が原付二種を超える為、一般公道の走行が出来ません。一般公道を走行すると違反となり運転者本人が罰せられる対象となります。
- ◎この製品のシリンダーは、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。ご注意下さい。
- ◎この製品を取り付けると、KSR110の二次空気供給装置が作動しなくなります。
- ◎この製品を取り付けると、KSR110のフューエルエバポレーティングシステムは作動しなくなります。
- ◎この製品を取り付けると、デコン機能は無くなります。ノーマルから圧縮比が上がりますので、キック始動が重くなりトランスミッションの負担が大きくなります。破損には十分注意して下さい。また、バッテリーが満充電であってもセル始動が困難になる場合があります。
- ◎この製品の取り付けには上記適応車種にあったカワサキ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、この取扱説明書やカワサキ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。
- ◎商品を加工等された場合や取り付け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

下記内容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。
(法定速度を超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、ネジ部等の緩みがな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、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。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様お願い致します。

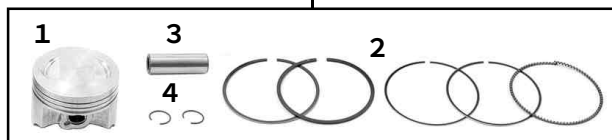
○ネジについて

- ◇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、まずは指で締まるところまで締めましょう。
- ◇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はどのぐらいの力で締めると折れるのか、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。

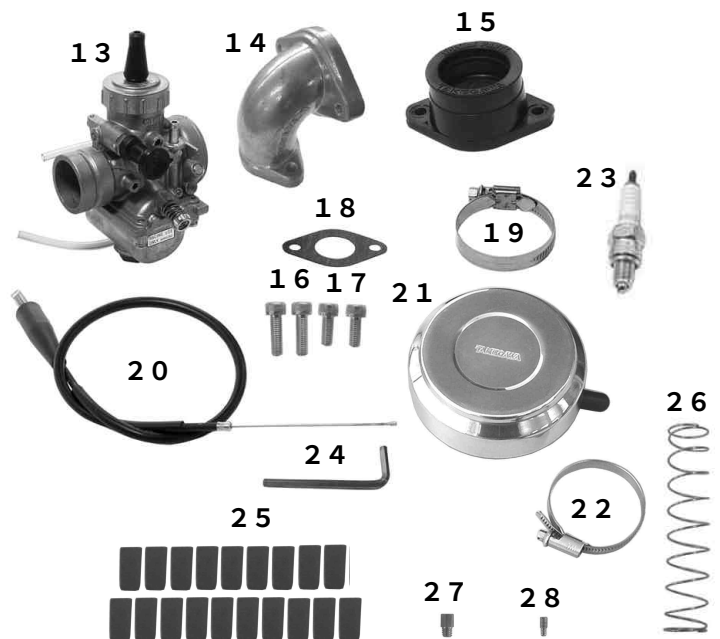
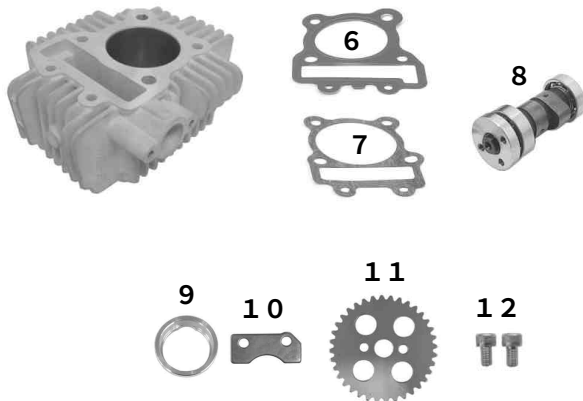
～商 品 内 容～

01-02-0903 φ56用ピストンキット

01-02-0906 φ59用ピストンキット



5
オールアルミシリンダー



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
エアスクリーオーブニング	1回転±1/4

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	φ56ピストン	1	13108-KL1-T10B	1	13	キャブレターASSY.	1	03-03-0321	1
	φ59ピストン	1	13110-KL1-T10	1	14	インレットパイプ	1	17113-KL1-T00	1
2	φ56ピストンリングセット	1	01-15-020	1	15	インシュレーター	1	16212-165-T00	1
	φ59ピストンリングセット	1	01-15-023	1	16	ソケットキャップスクリュー 6×20	2	00-00-0043	10
3	ピストンピン 13×36	1	13111-GEF-T01	1	17	ソケットキャップスクリュー 6×15	2	00-00-0042	10
4	ピストンピンサークリップ	2	00-01-0003	6	18	インレットパイプガスケット	1	91301-KL1-T00	1
5	φ56オールアルミメッキシリンダー	1	01-01-0101	1	19	インシュレーターバンド	1	00-00-0050	1
	φ59オールアルミメッキシリンダー	1	01-01-0102	1	20	スロットルケーブルCOMP.	1	17910-LX1-T11	1
6	φ56シリンダーヘッドガスケット	1	12251-KL1-T00	1	21	エアフィルタCOMP.	1		
	φ59シリンダーヘッドガスケット	1	12251-KL1-T10	1	22	フィルタバンド	1	03-01-1111	1
7	シリンダーガスケット	1	12191-KL1-T00	1	23	スパークプラグ (NGK-CR8HSA)	1		
8	カムシャフト	1	01-08-045	1	24	レンチ 5mm	1		
9	カムシャフトアダプター	1	14102-KL1-T00	1	25	シリンダーダンパー B	19	00-01-0031	10
10	ストッパー	1	00-01-1065	1	26	スロットルバルブスプリング	1	16022-MVM-T10	1
11	カムスプロケット	1	14321-KX1-T00	1	27	メインジェット #185	1	00-03-0077	1
12	ソケットキャップスクリュー 6×10	2	00-00-0065	10	28	パイロットジェット 17.5	1	00-03-0154	1

※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す様お願い致します。

～取 り 付 け 要 領～

※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）に行うこと。

●取り外し

◇フューエルコックをOFFにする。

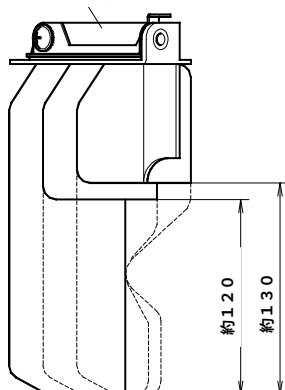
★ホコリやオイルなどの汚れを取り除いてきれいにしながら各パーツを取り外していくようにする。

★取り外したボルトやナットは無くさないように、どの場所に使用するのかわかるように保管する。



◇シュラウドスクリーンを下图のように加工する。

シュラウドスクリーン



◇ピン/ワッシャを取り外し、フューエルタンクを取り外す。フューエルタンク裏のホース2本の接続を外す。



①外装部品の取り外し

<KSR110の場合>

◇シートを外す。4本のボルトと2本のトリムクリップを外しシートカウルを取り外す。



◇3本のボルトを外し、左右シュラウドを取り外す。



◇1本のボルトを外し、シュラウドスクリーンを取り外す。



<KLX110Lの場合>

◇4本のスクリューを取り外し、左右のシートカウル及びシートを取り外す。



◇5本のスクリューを取り外し、シュラウドを取り外す。



②キャブレターの取り外し

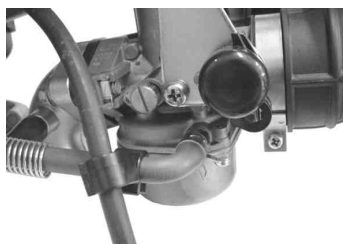
◇キャブレタートップを取り外し、スロットルバルブを抜き取る。



◇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。



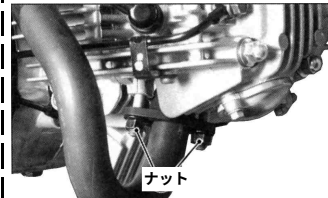
◇マニホールドの2本のボルトを取り外し、エアクリーナダクトからキャブレターを取り外す。



③エキゾーストマフラーの取り外し

◇エンジンガードを取り外す。

◇エキゾーストパイプホルダナット2個を取り外す。



<KSR110の場合>

◇エキゾーストパイプに繋がる二次空気供給ホースの接続を外す。



◇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。



<KLX110Lの場合>

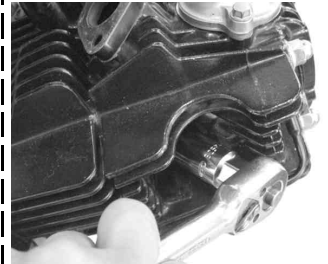
◇マフラー取り付けボルト1本を取り外し、マフラーを取り外す。



④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す。必ずキャップ部分を持って引っ張る事。

◇スパークプラグを取り外す。



⑤カムスプロケットの取り外し

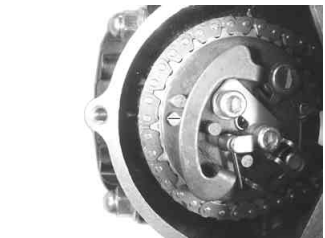
◇ボルト4本を取り外し、カムスプロケットカバーを取り外す。



◇ジェネレーターカバーのホールプラグ2箇所を取り外す。



◇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“—”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。

◇デコンプ部品及び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。



⑥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、バルブ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。

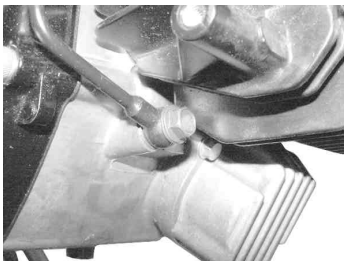


◇カムシャフトを抜き取る。
★無理に引っ張らないこと。

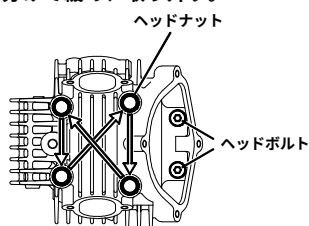


⑦シリンダーヘッドの取り外し

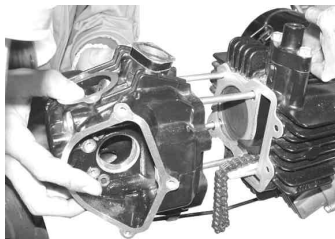
◇オイルパイプ取り付けスクリューと、クランクケース側、シリンダーヘッド側のバンジョーボルトを取り外し、オイルパイプを取り外す。



◇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。



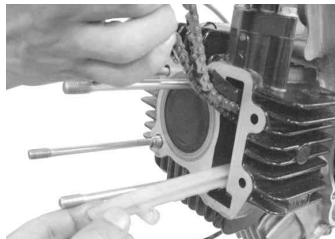
◇シリンダーヘッドを引っ張って取り外す。(かたい時はプラスチックハンマーで軽くたたき、取り外す。)



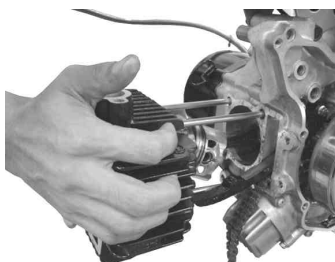
◇ノックピン2個は、再使用するの
で取り外しておく。

⑧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。

◇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。

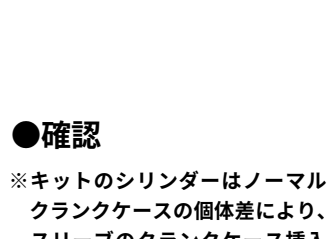
⑨ピストンの取り外し

◇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。



◇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。



●確認

※キットのシリンダーはノーマルクランクケースの個体差により、スリーブのクランクケース挿入部が干渉する場合がある。

※干渉する場合、ノーマルクランクケースの修正を行うこと。

●修正要領

1. シリンダーをクランクケースにノックピンで位置決めし、取り付けてみる。クランクケースの干渉位置を把握する。
2. 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。
3. ヤスリ、リューター等を用いて削る。削りすぎないように少しずつ削る。
4. 削り粉がクランクケース内に入らないように、慎重にウエスを取り除く。

クランクケース干渉部の修正が出来るまで、1～4の作業を繰り返す。削りすぎを防ぐため、少しずつ行うこと。

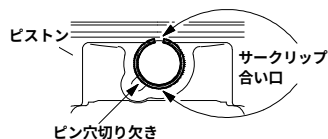
●S-ステージKITの 取り付け

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。



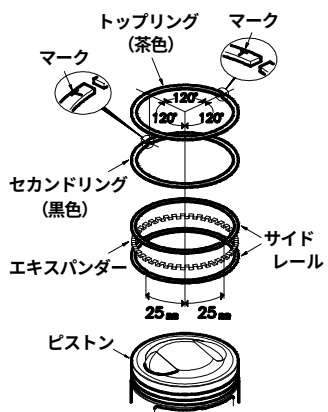
- ※ピストンピンサークリップの合い口は切り欠き部を避け、ピストン往復運動方向に向けて取り付けること。



- ★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。

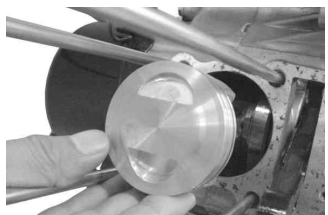
- ★押し込み中にピストンピンサークリップが外れて飛んでしまう恐れがあるので、慎重に取り付けること。

- ◇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。



- ◇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。

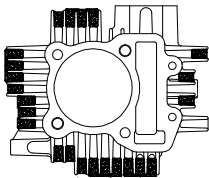
- ◇ピストン頂面の“EX”文字が、下（排気側）になるようにピストンを取り付ける。



- ◇付属のピストンピンサークリップを取り付ける。

②シリンダーの取り付け

- ◇シリンダー冷却フィンの間に、キット内のシリンダーダンパーBを図の場所に奥まできっちり入る様取り付けます。（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。

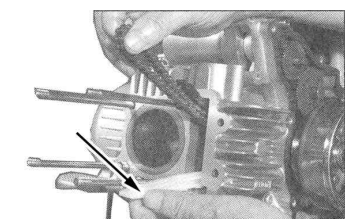


- ◇シリンダーの内側にエンジンオイルを塗布し、均等に薄く塗り広げる。ピストンの全周面と、ピストンリングにエンジンオイルを塗布する。

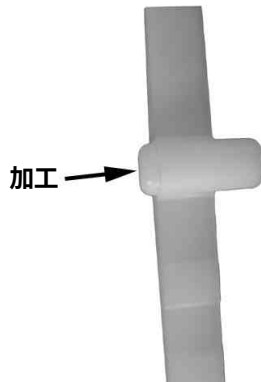


- ◇シリンダーをピストンリングの合い口の位置がずれないように指で少しずつピストンにはめていき、シリンダーをクランクケースにはめ込む。
- ★シリンダーがピストンにはまったら、カムチェーンをシリンダーに通しておく。

- ◇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。



③シリンダーヘッドの取り付け

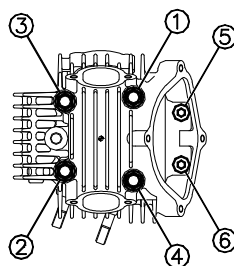
- ◇シリンダーとシリンダーヘッドの合せ面をシンナー等で脱脂し、ノックピン2個とシリンダーヘッドガスケットをシリンダーに取り付ける。

- ◇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。

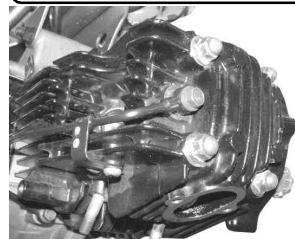
- ヘッドボルト
：12 N・m
(1.2 kgf・m)
- ヘッドナット
：22 N・m
(2.2 kgf・m)



- ◇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
：5.2 N・m
(0.53 kgf・m)
- バンジョーボルト
：15 N・m
(1.5 kgf・m)



④カムシャフトとロッカーアームの取り付け

- ◇カムシャフトアダプターをシリンダーヘッドに取り付ける。

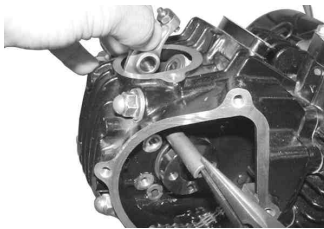


- ◇キットのカムシャフトをシリンダーヘッドに取り付ける。この時、カムシャフトアダプターの切り欠き部にカムシャフトのカム山を合わせながら差し込んでいく。



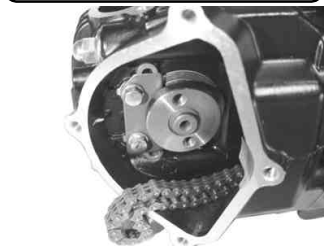
- ◇カムシャフトのIN、EXのカム山が燃焼室側になるようにセットする。

- ◇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、IN、EX共に取り付ける。



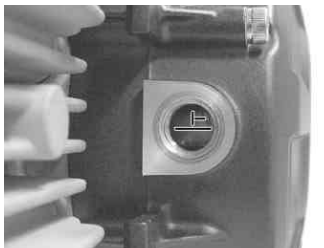
- ◇付属のロッカーアームシャフトストッパーをスクリュー2本で取り付ける。

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



⑤カムスプロケットの取り付け

- ◇フライホイールの“T”マークの線がジェネレーターカバーサービスホールの中央になっているか確認する。



- ◇カムスプロケットの“-”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。カムスプロケットをカムシャフトにはめ込む。この時、“OUT SIDE”面を外側に向けること。



- ◇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、付属のソケットキャップスクリュー6×10 2本を取り付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：12 N・m
(1.2 kgf・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。
トルク：12 N・m
(1.2 kgf・m)

- ◇カムシャフトチェーンテンショナーのストッパ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
：5.2 N・m
(0.53 kgf・m)



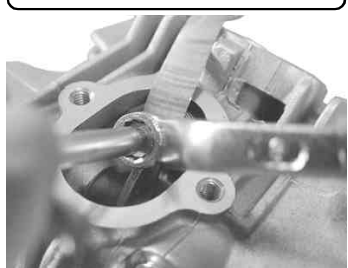
⑥バルブクリアランスの調整

- ◇フライホイールの“T”マークの線がジェネレーターカバーサービスホールの中央に合わせ、カムスプロケットの“-”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にシックスゲージを差し込み、引き抜くときに少し抵抗があるくらいに合わせ、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

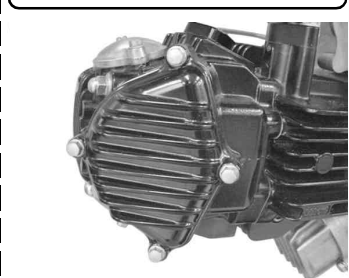
△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：8.8 N・m
(0.9 kgf・m)



- ◇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、バルブアジャスターカバーIN側、EX側をボルト2本で取り付ける。

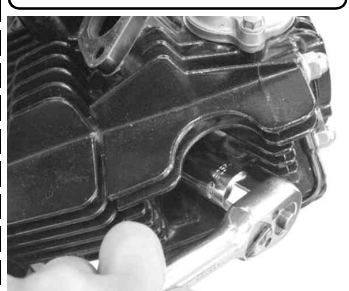
△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：5.2 N・m
(0.53 kgf・m)



⑦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：13 N・m
(1.3 kgf・m)



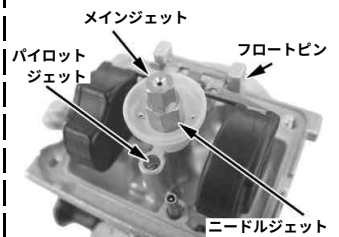
- ◇スパークプラグキャップを取り付ける。

⑧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。



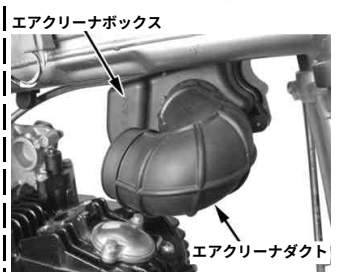
- ※フロートピンは外れやすいので注意。

- ※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こと。

- ◇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。

⑨キャブレターの取り付け

- ◇エアクリーナダクトをエアクリーナ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。

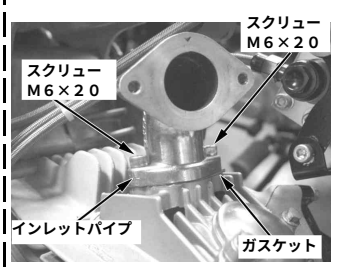
- ◇インナーケーブルの接続を外し、スロットルケーブルのアジャスターを回して、スロットルハウジングからノーマルのスロットルケーブルを取り外す。

- ◇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。

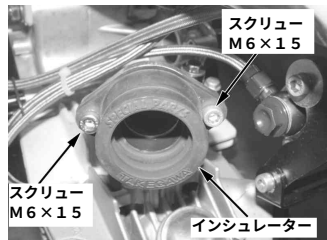
- ◇シリンダーヘッドとインレットパイプの間にガスケットを挟み、ソケットキャップスクリューM6×20で取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：10 N・m
(1.0 kgf・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M6×15で取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：10 N・m
(1.0 kgf・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。

※KLX110Lは必ず付属のスロットルスプリングに交換すること。

◇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。

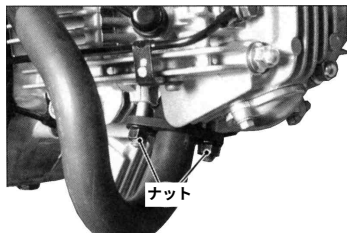
◇キャブレターにエアフィルターをはめ込み、バンドを締め付けて固定する。

◇KLX110Lはフューエルホースをキャブレターに接続し、ホースクリップを止める

◇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。

⑩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車両にセットし、エキゾーストパイプホルダーナット2個を仮止めする。



<KSR110の場合>

◇マフラー取り付けボルト2本を仮止めする。



◇二次空気供給ホースをエキゾーストパイプに接続し、ホースクリップを止める。



<KLX110Lの場合>

◇マフラー取り付けボルト1本を仮止めする。



◇ナットとボルトを締め付ける。

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

◇KLX110Lはエンジンガードを取り付ける。

⑪外装部品の取り付け

<KSR110の場合>

◇フューエルタンクをフレームに取り付け、ワッシャー/ピンを取り付ける。

※フューエルタンク裏の2本のホースは接続しないこと。



◇フューエルホースをキャブレターに接続し、ホースクリップを止める。

◇シュラウドスクリーンをボルト1本で取り付ける。

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



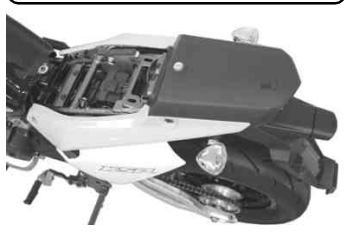
◇左右のシュラウドをそれぞれ3本のボルトで取り付ける。

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



◇シートカウルを4本のボルトと2本のトリムクリップで取り付け、シートを取り付ける。

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



<KLX110Lの場合>

◇シュラウドを取り付け、5本のボルトで取り付け。

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



◇シート、シートカウルを取り付け、4本のボルトを取り付ける。

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

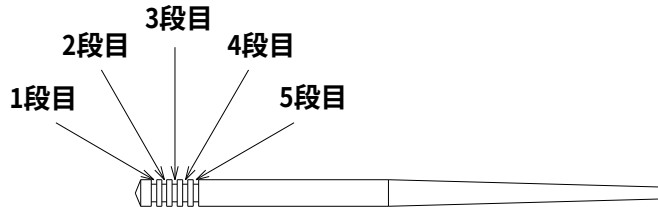
※エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

○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 (調整前にまずエアスクリュウを調整して下さい。)

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

○エアスクリュウ

エアスクリュウはスロー系の空気流量を調整します。(アイドルリング時)

- ・エアスクリュウを右に回す→混合気が濃くなる。
- ・エアスクリュウを左に回す→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ウ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ウ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。

警 告

本製品付属のM I K U N I V M 2 6 キャブレターについて、出荷時V M 2 6 キャブレターにはオンロード用標準スロットルバルブスプリングが組み込まれています。

スロットルワイヤー接続の際、付属のオフロード用強化スロットルバルブスプリングに必ず組み替えて下さい。

強化スロットルバルブスプリングは、スロットルやスロットルワイヤー、スロットルバルブ等への泥や砂の付着によるスロットルの閉鎖不良を緩和する為の部品です。

ただし、汚れによりスロットルの戻りが悪くなる事を完全に防ぐ事は出来ませんので必ず走行前に各部を点検し、走行中に異変を感じたらすぐに停車して下さい。

SPECIAL PARTS TAKEGAWA