

特許取得(日本)  
(アメリカ)

# Hyper S-Stage+ D KIT (106cc / SCUT / デコンプ) 取扱説明書

- ・この度は、弊社商品をお買い上げ頂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。

商品番号 01 05 5423

スーパーカブ 50 C 50-9000001 ~ 0095210	リトルカブ C 50-4300001 ~
C 50-0200001 ~ 0999999	AA01-3000001 ~ 3999999
C 50-2100001 ~ 2299999	
AA01-1000001 ~ 1699999	

P G M F I 車には取り付け出来ません。

## ~ 特 徴 ~

デコンプレッサ - 機構付きカムシャフトを採用することで、106cc化されたS Stage(SCUT)がアアップキットでも、ミッションやキックシャフト等への負担を軽減する事が出来、従来より軽いキック力でのエンジン始動が可能です。シリンダーにはオイルジェットを設け、ピストン、コンロッドの潤滑や冷却を行います。

### ▲ 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。

### ▲ 急発進・急加速についてのご注意 ▲

空ぶかし、急加速、急激なエンジンブレーキはエンジンに高負荷がかかります。最悪の場合はクランクシャフトが破損し、エンジンを壊してしまう恐れがありますのでご注意ください。

### ▲ 当キット使用についてのご注意 ▲

本キット取り付けには、強化遠心クラッチ(32枚ウエイト)と強化オイルポンプが必要となります。この取り付け部品をつけていない場合、保証の対象にはなりません。

### ▲ 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。

## 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、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、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種への変更(注:登録手順は各市町村により異なる恐れがあります。を行い、強制賠償保険等の排気量変更の申請を行って下さい。現在、原付2種の登録をされている方で排気量に変更がある場合は排気量変更登録等を全て済ませて下さい。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、どのような事柄でも一切負いかねます。製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。当製品は、上記適応車種、フレーム番号の車両専用です。他の車両には取り付け出来ませんのでご注意ください。取り付けの際には、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。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。ノーマルキャブレターを装着される方は、エアクリナーボックス及びエアクリ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こり、重大な事故につながる恐れがあります。シリンダー部より聞こえてくる音が大きく感じる事があります。この取扱説明書に記載の作業はカブの車両を主体としており、他の適応車両には適さない場合があります。燃料は必ず無鉛ハイオクタン価ガソリンをご使用下さい。外気温が高い場合はオイルクーラーの取り付けと使用をお勧めします。ノーマルマフラーでの走行も可能ですが、ポテンシャルが充分発揮出来ませんので、マフラーの交換をお勧めします。

- ▲ 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。)
  - ・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、酸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。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、交換させていただきます。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。

この取扱説明書は、本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。

## Lesson

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る。

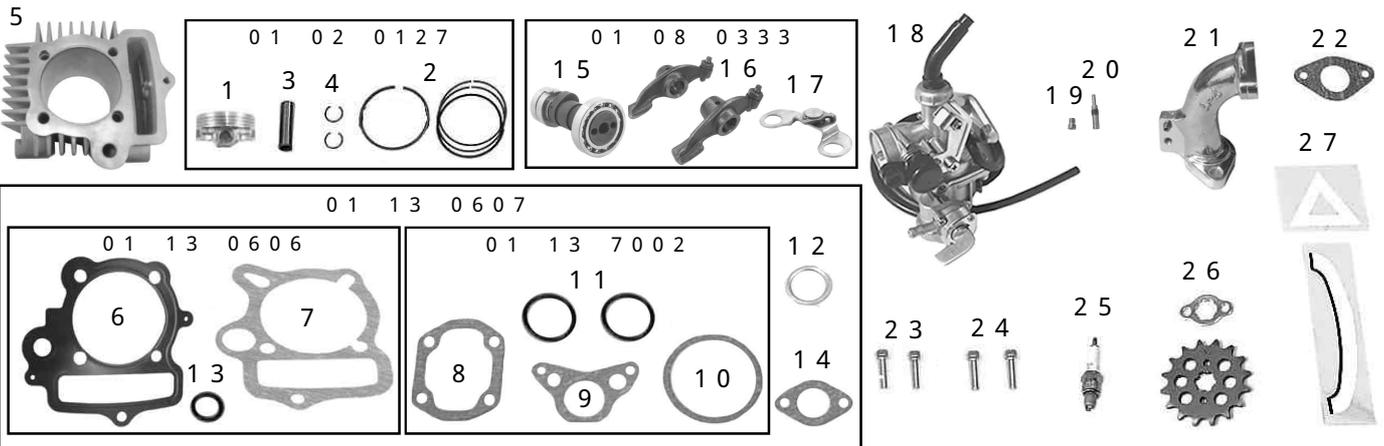
ネジを締める場合は最初から工具を使用せず指で締まるまで締めてみましょう。1～2回転でとまる場合は、ネジが斜めに入っている場合がありますので注意して下さい。

ネジを緩めるということは、締まっている状態から左へ3～4回転回すことをいい、取り外すということは左へネジが取れるまで回すことをいう。

ネジを締めるということは、ネジが緩まないようにする事を締めるといひます。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。この説明書ではP/L法(製造物責任法)によりトルクを記載していますが、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、弊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かと折れるのか・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



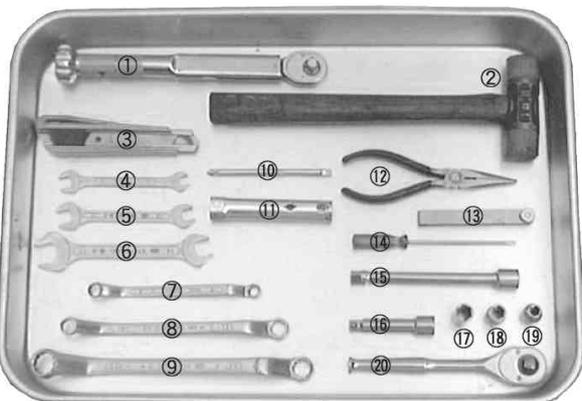
番号	部品名	数量	リペア品番	入数
1	ピストン	1		1
2	ピストンリングセット	1	13012 RAS T00	1
3	ピストンピン	1	00 01 0091 (クリップ付)	1
4	ピストンピンサークリップ	2	00 01 0003	6
5	シリンダー	1	01 01 0220	1
6	シリンダーヘッドガスケット	1		1
7	シリンダーガスケット	1		1
8	ヘッドカバーガスケット	1		1
9	右サイドカバーガスケット	1		1
10	左サイドカバーガスケット	1	01 13 7002	1
11	タペットキャップOリング	2		2
12	エキゾーストパイプガスケット	1	00 01 0064	2
13	ラバーパッキン	1	00 01 0066	2
14	インレットパイプガスケット	1	91301 181 T01	1

番号	部品名	個数	リペア品番	入数
15	カムシャフトCOMP.	1	14100 GDH T02	1
16	バルブロッカーアームASSY.	2	00 01 1024	1
17	ストッププレート	1	00 01 0076	1
18	P/B16 キャブレターASSY.	1	03 - 03 - 029	1
19	メインジェット #90	1	00 03 0043	1
20	スロージェット #38	1	00 03 0179	1
21	インテークマニホールド	1	03 02 029	1
22	キャブレターガスケット	1	91301 181 T01	1
23	ソケットキャップスクリュー 6X2.0	2	00 00 0043	10
24	ソケットキャップスクリュー 6X2.5	2	00 00 0089	10
25	スパークプラグ (CR8HSA)	1	NGK - CR8HSA	1
26	ドライブsproケット (フィキシングプレート付き) 16T	1	02 - 05 - 051	1
27	原付2種マークセット	1		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。

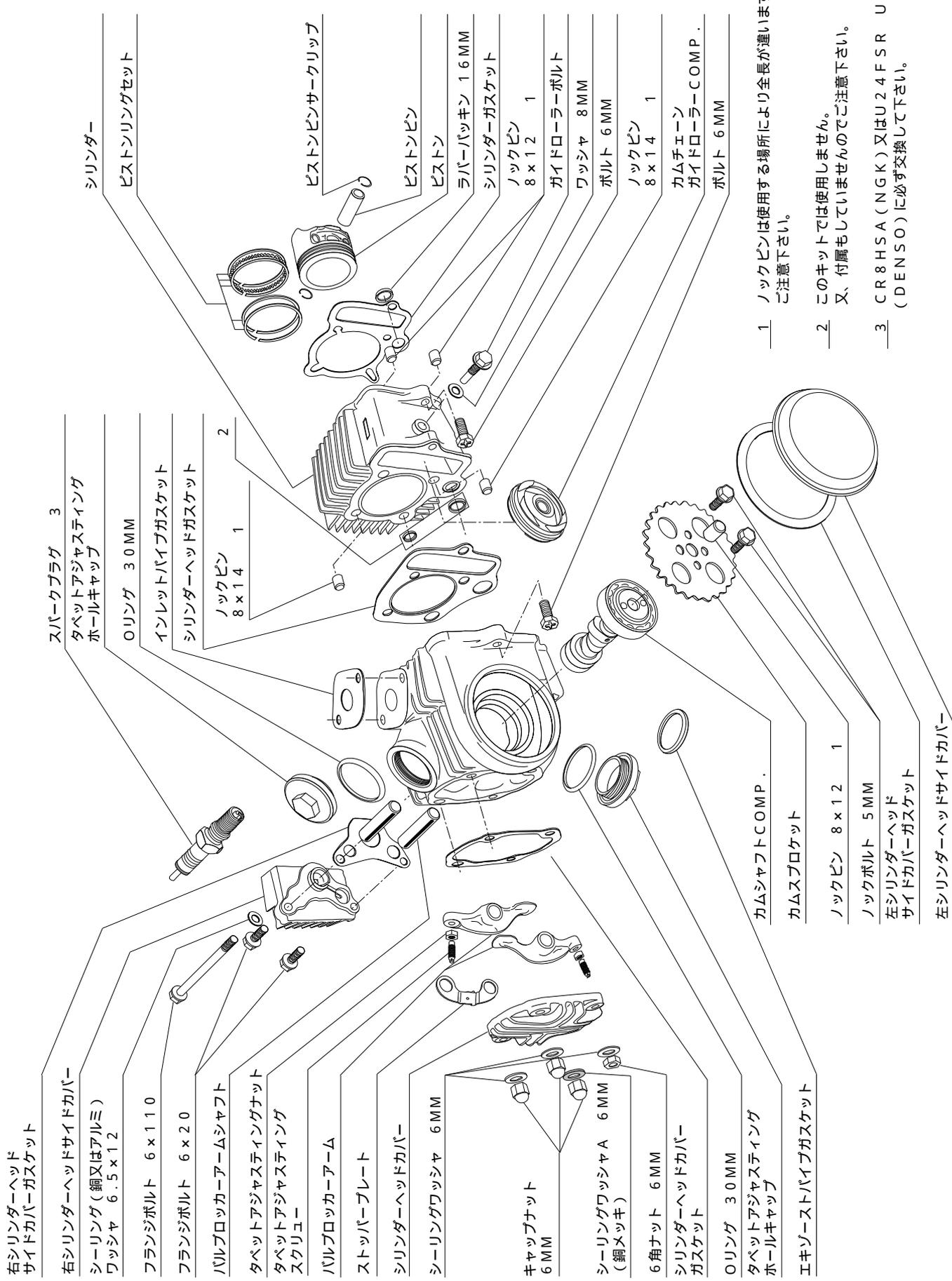
尚、単品出荷出来ない部品もありますので、その場合はセット品番にてご注文下さいます様お願い致します。

## 取り付けに使用する工具等

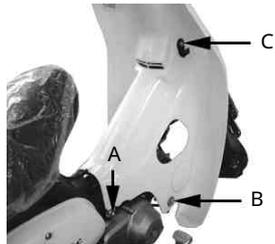


1	トルクレンチ	11	ブラグレンチ (車載工具)
2	プラスチックハンマー	12	ラジオペンチ
3	カッターナイフ	13	シクネスゲージ
4	スパナ 10 12	14	マイナスドライバー (極細先)
5	スパナ 12 14	15	ジョイント (中)
6	スパナ 14 17	16	ジョイント (小)
7	メガネレンチ 10 12	17	ボックスレンチ 14mm
8	メガネレンチ 12 14	18	ボックスレンチ 12mm
9	メガネレンチ 14 17	19	ボックスレンチ 10mm
10	ブラグレンチハンドル (車載工具)	20	ラチェットレンチ

# 各部品名称



- 1 ノックピンは使用する場所により全長が違います。  
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 U  
(DENSO) に必ず交換して下さい。



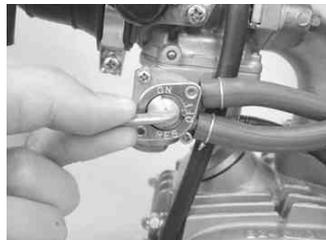
A (12mmふくろナット) B、C (10mmボルト)を反時計回りに回して外し、ワッシャ等も同時に取り外します。左側も同様に外します。

使用工具

A : 12mmボックスレンチ  
& 中ロングジョイント  
B : 10mmボックスレンチ  
& 中ロングジョイント  
C : 10mmボックスレンチ

## STD部品取り外し

### 1. キャブレターを取り外す

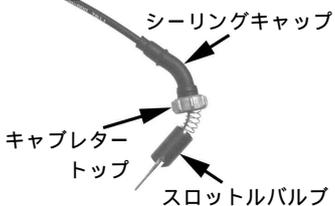
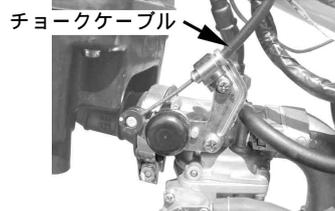


キャブレター左下部にあるガソリンコックをOFFにする。



フューエルコックの2つのネジを反時計回りに回して取り外す。

使用工具  
プラスドライバー



キャブレターよりチョークケーブルを取り外します。キャブレタートップを緩め、スロットルバルブを抜き取りスプリングを圧縮しながらスロットルケーブルを外します。スロットルケーブルに残っているシーリングキャップとキャブレタートップを外します。



シリンダーヘッドとインレットパイプを止めているボルト2本を反時計方向に回し取り外す。

使用工具

8mmメガネレンチ



ダクトを上引っ張り外す。

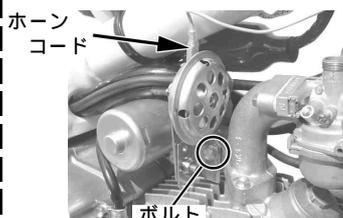


エアクリーナーのボルトを左右両側とも反時計方向に回し取り外す。

使用工具  
10mmボックスレンチ&中ロングジョイント



ホンの線を取り外す。



ボルト  
ホンの端子を外し、フューエルチューブランパーとホンCOMP.を取り外します。

### 2. 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

10mmスパナ



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

14mmメガネレンチ



リトルカブ  
17mmメガネレンチ

マフラーを外側に引く様にして車体から取り外す。このとき、リング状のマフラーガスケットを無くさないように注意する。

### 3. 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す事。

車載工具の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。

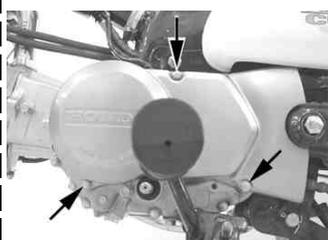
### 5. クランクケース左カバー取り外す



シフトペダルの6角ボルトを外しシフトペダルを手前側にスライドし、取り外す。

使用工具

10mmメガネレンチ

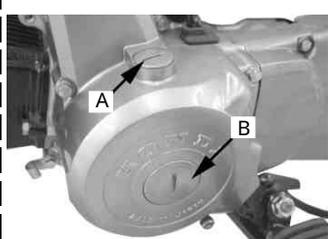


クランクケース左カバーを止めているボルト3本を反時計方向に回し取り外す。

使用工具

8mmスパナ

8mmボックスレンチ&ショートジョイント



セル付の場合は、A、Bの2つを反時計回りに回して外します。

使用工具

マイナスドライバー

### 6. タペットキャップ2個を取り外す

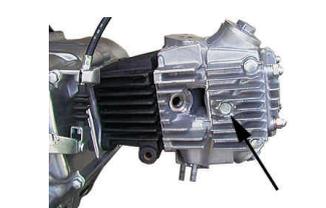


タペットキャップ2個を反時計方向に回し取り外す。

使用工具

17mmメガネレンチ

### 4. シリンダーヘッド左カバーを取り外す



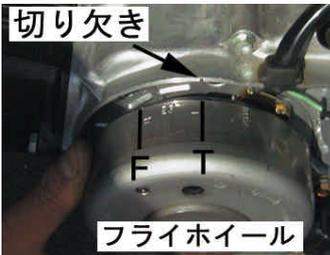
シリンダーヘッド右カバーの真ん中の6角ボルトを外すと左カバーが外れる。(ボルトを外しても外れない場合6角ボルトを2-3山ねじ込み6角ボルトの頭をハンマー等で軽くたたくと外れる)

使用工具

10mmボックスレンチ



7. 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。

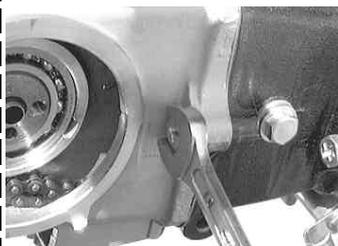


フライホイールを固定しカムスプロケット6角ボルト2個を反時計方向に回し取り外す。  
使用工具  
8mmメガネレンチ  
1.4mmメガネレンチ(フライホイール固定用)  
セル付  
8mmメガネレンチ  
1.4mmボックスレンチ&中ロングジョイント



カムス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。

8. シリンダーヘッドサイドボルトを取り外す

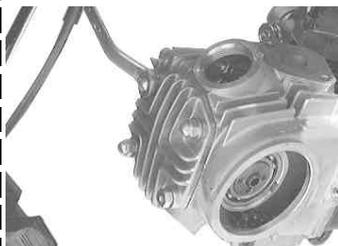


シリンダーヘッドとシリンダーを止めているシリンダーヘッドサイドボルトを反時計方向に回し取り外す。  
使用工具  
10mmスパナレンチ

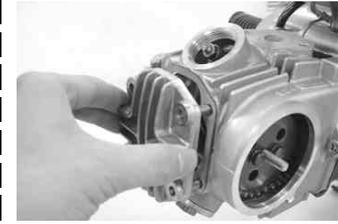


シリンダーのガイドローラーボルトとシリンダーとクランクケース間のサイドボルトを反時計方向に回し緩める。  
使用工具  
10mmスパナレンチ & 10mmメガネ

9. 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  
10mmメガネレンチ



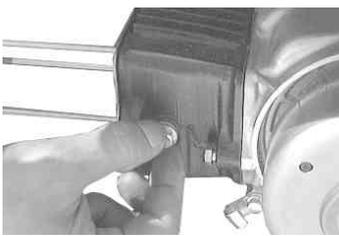
ヘッドカバーを取り外す。(かたい場合はプラスチックハンマーで軽くたたき、取り外す) シリンダーヘッドにガスケットが残った場合は、スクレーパーかカッター等できれいに取り除く。

10. シリンダーヘッドを取り外す



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) ノックピン2個は再使用するので取り外しておく。

11. シリンダーを取り外す



緩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。

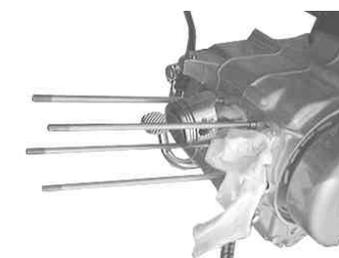


シリンダーを引っ張って取り外す。(かたい場合はプラスチックハンマーでシリンダーを軽くたたき、取り外す)



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。

12. ピストンを取り外す



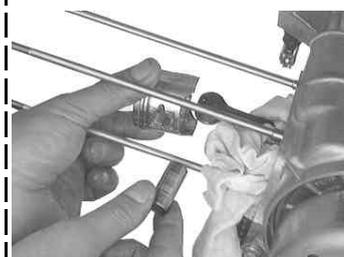
クランクケースのシリンダーホールとカムチェーン部にゴミや部品などを絶対落とさないようにウエスを詰め込む。



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

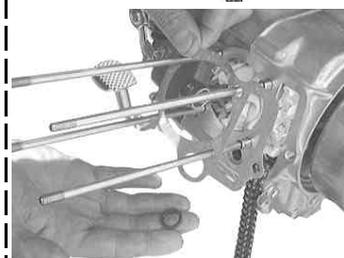
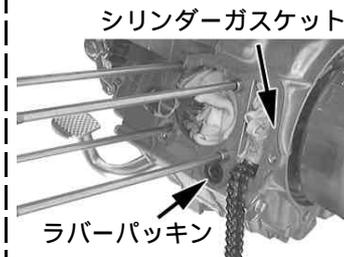


ピストンピンをピストンピンサークリップが付いていない方向へ取り外す。ピストンピンサークリップの付いている方向からマイナスドライバーで押してあげると簡単にとれる。



ピストンを取り外す。

13. シリンダーガスケット・ラバーパッキン・ノックピンを取り外す



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。

14. クラッチ及びオイルポンプの取り付け

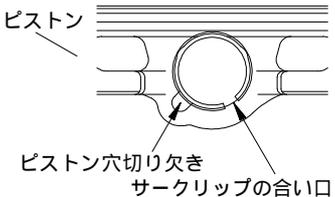
当キットを使用するには、オイルポンプとクラッチの強化が必要です。クラッチ及びオイルポンプは、現時点での作業からの取り付けが大変行い易いです。

# S - StageKIT 取り付け

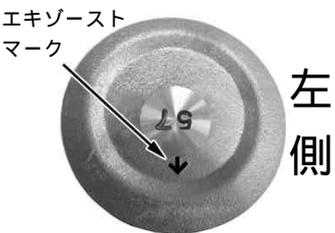
## 1. ピストンを組み付ける



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。



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。

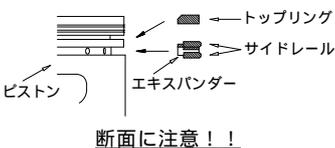
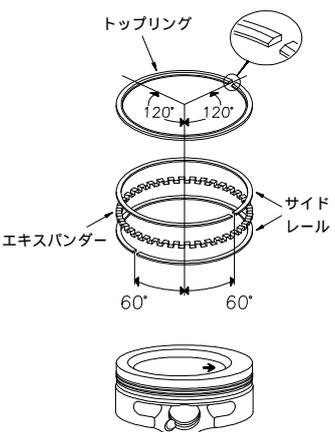


ドライバーでピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取り付けられる。ピストンピンサークリップは左側を先にはめ込む。

使用工具  
先の細いマイナスドライバー

ピストンリング溝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の順に取り付ける。

ピストンリングの合い口をそろえる



断面に注意！！



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。



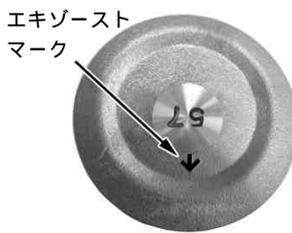
上オイルリングサイドレールを入れる。



トップリングを入れる。



ピストンピン部とコンロッド小端部にエンジンオイルを塗りピストンピンを取り付ける。



ピストンヘッド部矢印マークの先を下(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。



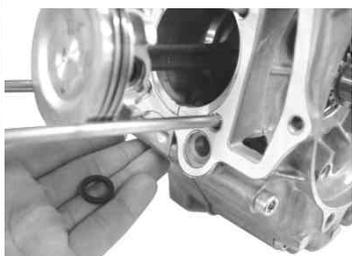
ピストンに三分の一程度ピストンピンを挿入しておいて取り付けするのも簡単な方法ではある。付属のピストンピンサークリップをサークリップ溝にきっちりはめ込む。



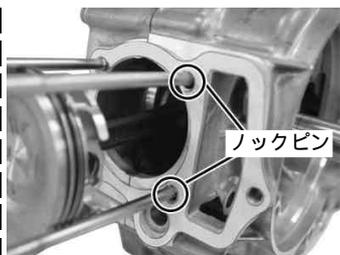
ドライバーでピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取り付けられる。押し込み中にサークリップが外れて飛んでしまうことがあるので慎重に行う事。目に入らぬように防護メガネなどを着用する事。詰っていたウエスを取り外す。

## 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。



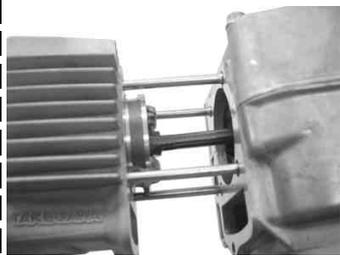
シリンダーガスケットとラバーパッキングを取り付ける。



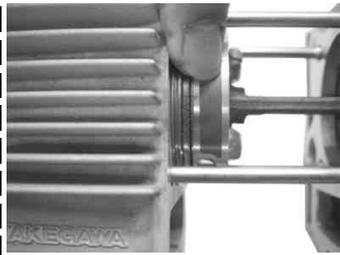
ノックピン



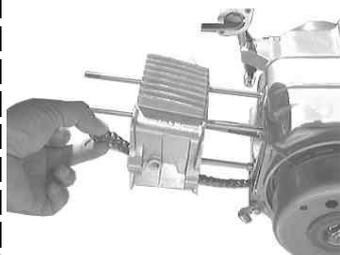
キットのシリンダー内にエンジンオイルを塗布し指で均等に塗り広げる。



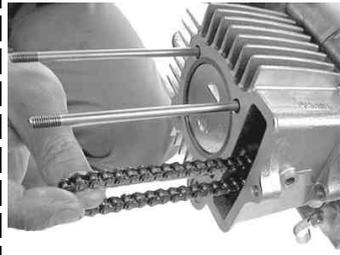
タイヤを押さえながらシリンダーを入れていく。



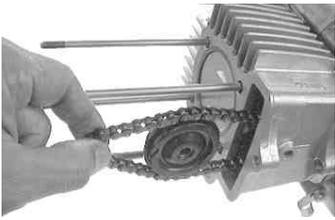
シリンダーをピストンリングの合い口がずれないようにしながら指で押し1本づつはめる。



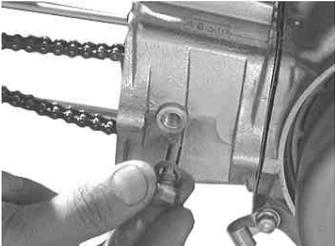
リングがシリンダーにはいたらカムチェーンをシリンダーに通しシリンダーをクランクケースに取り付ける。



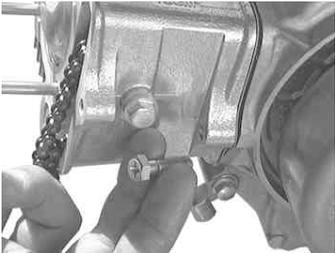
カムチェーンを引っ張りながらガイドローラーを付ける。



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。

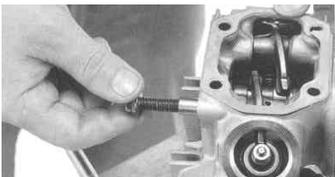


ガイドローラーボルトを取り付ける。  
(指で締まる程度まで仮止め)



シリンダーサイドボルトを取り付ける。  
(指で締まる程度まで仮止め)

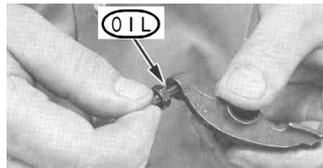
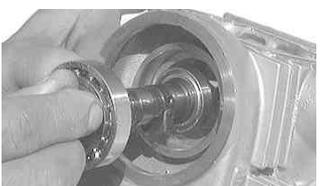
### 3. カムシャフト交換



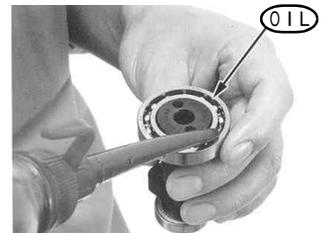
オリジナルのシリンダーヘッドのロッカーアームシャフトとロッカーアームのアジャストボルト及びアジャストナットを取り外す。



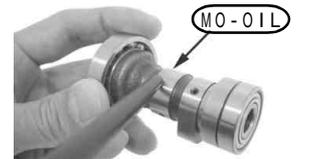
カムシャフトにカムスプロケットボルトを取り付け、引っ張るかプラスチックハンマーでヘッドを軽くたたくと抜けてくるので無理に引っ張らずカムシャフトを回しながら取り外す。



キット内のロッカーアームと、アジャストボルトにエンジンオイルを塗布し、取り付ける。



専用のカムシャフトの両端のベアリングにエンジンオイルを塗布する。



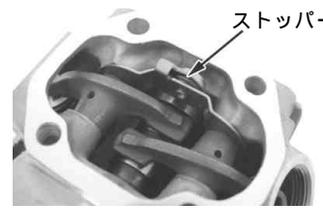
カム山にモリブデン溶液を塗布する。



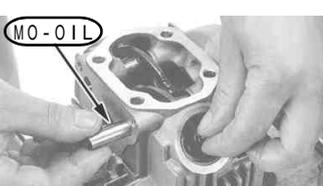
キットのシリンダーヘッドにカムシャフトをセットする。



デコンプカムのストッパー部は燃焼室側に向けておく。



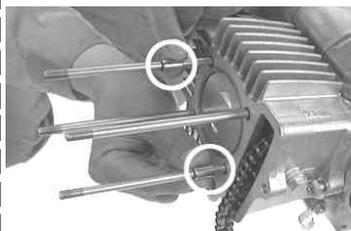
シリンダーヘッドにキット内のストッパープレートのストッパー部をシリンダーヘッド右側に向け、ロッカーアームと共にセットする。



オリジナルのロッカーアームシャフトにモリブデン溶液を塗布し、ロッカーアームシャフトのネジ部を外側に向け、ロッカーアームとストッパープレートの穴位置を合わせ、ロッカーアームシャフトを取り付ける。

### 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。



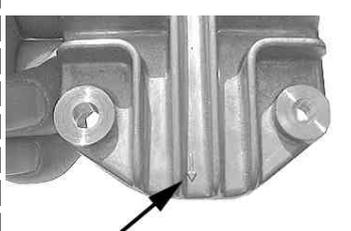
シリンダーヘッドをカムチェーンとスタッドボルトを通して取り付ける。



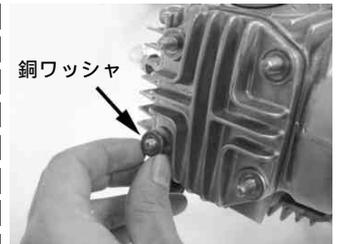
カムチェーンはシリンダーの方に落ちないようにカムシャフトの真ん中の穴にドライバー等を入れてカムチェーンを止めておく。



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。



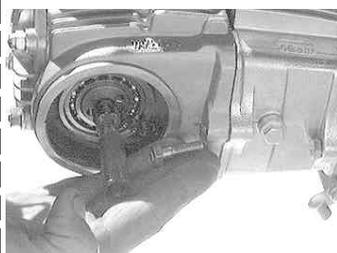
銅ワッシャ  
ヘッドカバーのワッシャとナットを取り付ける。  
(エンジンを前から見て左下が銅ワッシャ残りの3つは鉄ワッシャ右下が六角ナット残りの3つがふくらむナット)



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)

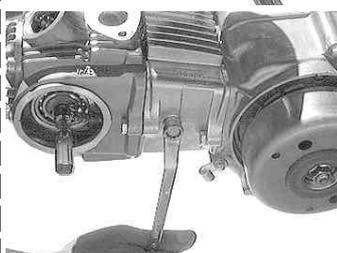
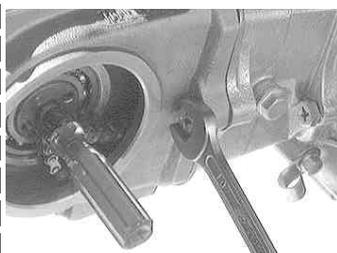
△注意：必ず規定トルクを守る事。  
トルク：1.2 N・m (1.2 kgf・m)

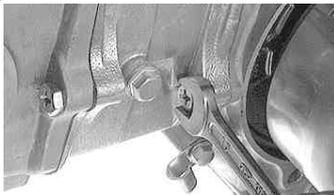
使用工具  
10mmメガネレンチ



ヘッドサイドボルトを取り付ける。先に仮止め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  
10mmスパナレンチ  
10mmメガネレンチ





△注意：必ず規定トルクを守る事。  
ガイドローラーボルト  
10N・m(1.0kgf・m)  
サイドボルト上下  
10N・m(1.0kgf・m)

## 5. カムプロケットの取り付け

### 切り欠き



フライホイール

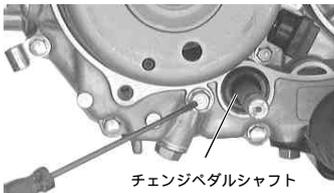
### セル付



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。



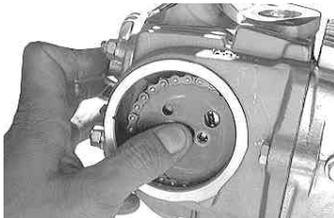
カムプロケットボルト穴をシリンダーヘッドの切り欠き方向に向けたときカム山がピストン側を向く様にカムシャフトをセットする。それがカムシャフトの圧縮上死点です。オプションカム取り付けの場合、オプションカムの説明書の指示に従って下さい。



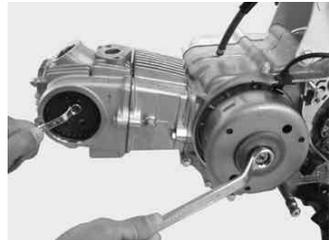
チェンジベダルシャフト

少しオイルが出てきますので締めた後は拭き取して下さい。

チェンジベダルシャフトの横にある6角ボルトを取り外す。(カムチェーンテンションナーが緩むのでカムチェーンをはめ易くなります。)



カムプロケットの'O'マークとシリンダーヘッドの切り欠き部とが合う様にカムチェーンをかけ、カムシャフトに取り付ける。



### セル付



フライホイールを固定してカムプロケットボルトを2本締め付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。  
トルク：9N・m(0.9kgf・m)

使用工具  
8mmメガネレンチ  
14mmメガネレンチ  
セル付  
8mmメガネレンチ  
14mmボックスレンチ&中ロングジョイント



チェンジベダルシャフトの横に先程外したボルトを取り付け、締め付ける。

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

使用工具  
10mmボックスレンチ&中ロングジョイント  
セル付  
10mmスパナ

## 6. タペット隙間の調整

クランクシャフトを反時計方向に2回転以上し、デコンプを解除した後、サイドマークを合わせる。クランクシャフトは時計方向に回さないで下さい。デコンプが作動し、バルブクリアランスの調整が出来ません。

### 切り欠き



Oの刻印

シリンダーヘッド側

### 切り欠き



フライホイール

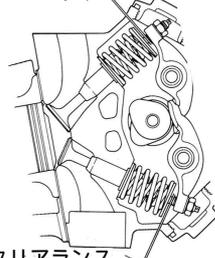
フライホイール側

### セル付



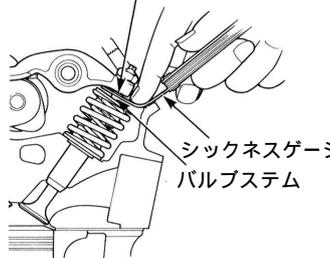
カムシャフトのOマークとフライホイールのTマークがそれぞれの切り欠きに合う様にして止める。磁石の反発でフライホイールはピッタリと止まらないがカムプロケットとフライホイールが同時に合えばOK。

### バルブクリアランス (インテーク側)

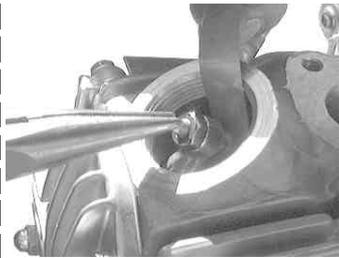


### バルブクリアランス (エキゾースト側)

アジャストスクリュー



シックネスゲージ  
バルブシステム



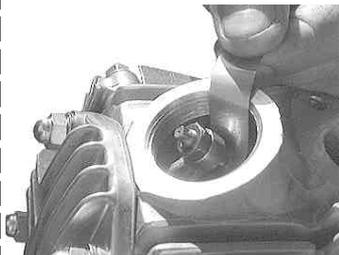
ロッカーアームのタペットアジャスティングスクリューを締め込んでいきタペットアジャスティングスクリューとバルブシステムエンドの間に0.05ミリのシックネスゲージを入れて少し抵抗があるくらいで引き抜ける様に合わせてタペットアジャスティングナットを締め付ける。(少し抵抗があるというのがわからない場合0.07と0.03のシックネスゲージを用意して0.07がすき間に入らず0.03が緩く入る様に合わせればだいたい0.05ミリということになる)I.N.E.X共に0.05ミリに合わせる。

使用工具

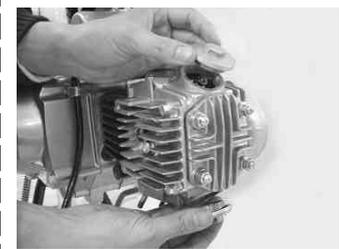
ラジオペンチ、9mmメガネレンチ  
シックネスゲージ  
セル付は14mmボックスレンチ&中ロングジョイントでクランクを合わせる。

タペット調整後、反時計方向にフライホイールを2回転で回した後でTマークとOマークを合わせる。

クランクシャフトは時計方向に回さないで下さい。デコンプが作動し、バルブクリアランスの調整が出来ません。



タペットすき間が変化していないか点検し、すき間が合っていればOK、くるっている場合は調整する。この作業を合うまで繰り返して下さい。



タペットキャップ2個を取り付ける。

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

使用工具

17mmメガネレンチ

7. 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るときに左回りに回ら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6角ボルト(矢印)を締める。

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

使用工具  
10mmボックスレンチ

8. スパークプラグの取り付け



車載工具がプラグレンチを使いプラグを取り付ける。

△注意: 必ず規定トルクを守る事。  
トルク: 1.1 N・m (1.1 kgf・m)

使用工具  
プラグレンチ  
プラグキャップをプラグに取り付ける。

9. ノーマルマフラーの取り付け



マフラーをブレイキベダルとステップの間を通し、フランジ部をシリンダーヘッドの排気出口付近まで持っていく。

マフラーガスケットをシリンダーヘッドとマフラーの間に挟み込む様に入れる。マフラー本体をピボットシャフトに取り付ける。マフラー本体を止めるナットを締める。(指で締まる程度に仮止め)



E Xパイプ部のナット2個を締める。(仮止め)  
使用工具  
10mmスパナ

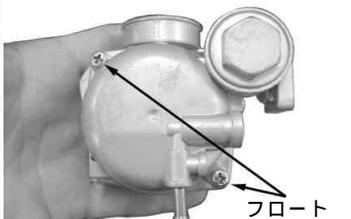


フランジ部と車体を止めるナットを締め付ける。

△注意: 必ず規定トルクを守る事。  
フランジ部 10 N・m (1.0 kgf・m)  
本体部 3.6 N・m (3.5 kgf・m)

使用工具  
14mmメガネレンチ  
リトルカブ 17mmメガネレンチ  
仮止めの三カ所を締め付ける。

10. キャブレターの取り付け



フロート  
チャンバー  
メイン  
ジェット  
スロージェット



P B 16 キャブレターのフロートチャンバーを外し、付属のメインジェット#90とスロージェット#38に交換してフロートチャンバーを元通りに取り付け。

ソケットキャップ  
スクリュー 6 x 2.5



キャブレターとインレットパイプでキャブレターガスケットを挟み、ソケットキャップスクリュー 6 x 2.5 で取り付け、規定トルクで締め付ける。

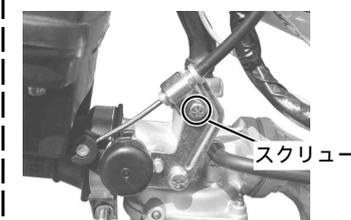
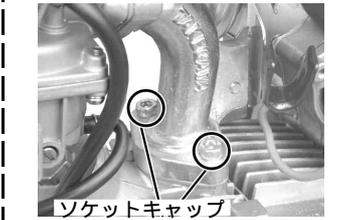
△注意: 必ず規定トルクを守る事。  
トルク: 1.0 N・m (1.0 kgf・m)



インレットパイプにフューエルチューブクランプをSTDのボルトを使用して取り付け、規定トルクで取り付け。

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

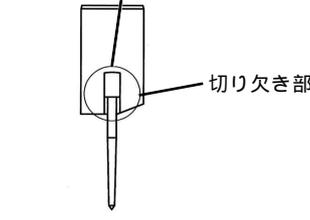
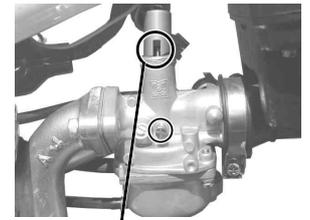
P B 16 キャブレターのトップカバーを外しスロットルバルブスプリング、スロットルバルブを取り外す。スロットルケーブルにキャブレタートップを取り付けスロットルバルブスプリングを圧縮した状態でインナーケーブルをスロットルバルブに取り付ける。



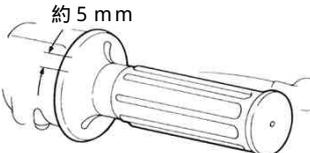
シリンダーヘッドにガスケット、インレットパイプの順に取り付けソケットキャップスクリュー 6 x 2.0 を規定トルクで締め付ける。

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

エアクリーナーコネクティングチューブバンドのスクリューを締める。  
チョークケーブルを取り付け、スクリューを締め付ける。

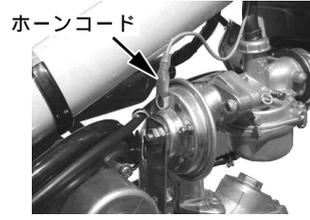
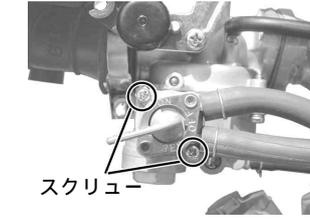


スロットルバルブの切り欠き部をスロットルストップスクリューに合わせてキャブレターに取り付ける。



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引っかかりやスロットルバルブの全開状態を確認する。

ステアリングを左右にいっぱい切った状態でスロットルに遊びがある事を確認して下さい。



P B 16 のフューエルコックを外し、STDのフューエルコックをキャブレターに取り付ける。ホーンにコードを接続する。



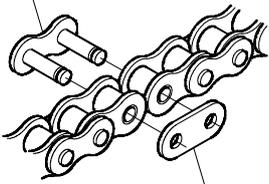
フューエルコックをONにする。

## 11. ドライブ（エンジン側） スプロケットの取り付け



クリップ

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  
めする。  
リアアスルナット、チェーンアジャスターの  
ナットを緩めておく。  
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  
逆に向ける事。

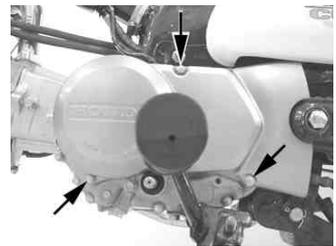


仮止めしていたドライブスプロケットのボルトを  
本締めする。

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

使用工具  
ボックスレンチ 10mm  
エクステンションバー 小  
ドライブチェーンの調整を行う。

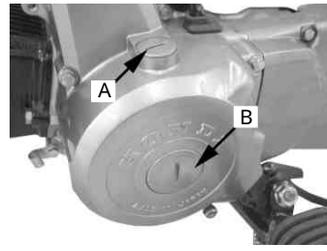
## 12. クランクケース左カバーの取り 付け



クランクケース左カバーを止めているボルト3本  
を取り付ける。

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

使用工具  
8mmボックスレンチ&ショートジョイント



セル付の場合は、A、Bの2つを取り付け、締め  
付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。  
A 2N・m(0.2kgf・m)  
B 3N・m(0.3kgf・m)

使用工具  
マイナスドライバー



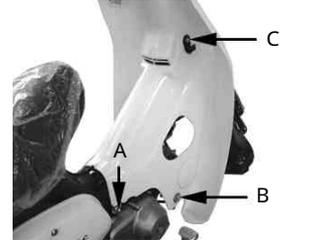
チェンジペダルを取り付ける。

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

使用工具  
10mmメガネレンチ  
エンジンやマフラー、インレットパイプ等、今ま  
で付けたボルト類に緩みがないか確認する。

## 13. フロントカバーの取り付け

レッグシールドの後部からフレームに当て、それ  
から前部をはめていく。



A部に12mmのふくろナットをレッグシールド  
との間にプレートを挟んで締め付ける。B部に10  
mmの長ボルトをレッグシールドの裏にスペー  
サーを挟んで締め付ける。C部に10mmのボルト  
をワッシャを挟んで締め付ける。左側も同様に  
取り付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。  
A : 20N・m(2.0kgf・m)  
B、C : 10N・m(1.0kgf・m)

使用工具  
A : 12mmボックスレンチ  
&中ロングジョイント  
B : 10mmボックスレンチ  
&中ロングジョイント  
C : 10mmボックスレンチ



A



B



C

## エンジン始動

イグニッションキー、ガスコックがOFFに  
なっていることを確認します。  
しばらくキックをし、エンジン各部にエンジン  
オイルを行きわたらせます。  
スパークプラグを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

プラグキャップをスパークプラグに取り付けま  
す。  
エンジンに付着した汚れをよく拭き取ります。  
ガソリンコック、イグニッションキーをONにし、  
エンジンを始動させます。

△警告：必ず換気のよい場所で行う事。

異音など異常が無いかを確認します。  
異常が無ければ30kmから50km程度慣ら  
し運転をし、再度バルブクリアランスを点検し  
ます。

△注意：必ず冷間時に行う事。

100kmから150km位まで再度慣らし運  
転を行います。  
慣らし運転終了後、異音やブローパイガスなど  
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：再使用出来ないパーツは再使用しない  
事。

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>

## ご走行前に

### 1 お願い

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、市町村の役所で原付2種への変更(注:登録手順は各市町村により異なる恐れがあります)を行い、強制賠償保険の排気量変更の申請を行って下さい。

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。  
キット内の原付2種マークをお貼り下さい。

### 2 使用燃料について

燃料は必ずハイオクタン価ガソリンをご使用下さい。

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。

### 3 取り付け必要品として

本キットを取り付け走行する際には、以下の部品の取り付けが必要です。取り付けていない場合、保証の対象にはなりません。

#### 3 1 オイルポンプ

出力アップに伴い、エンジン発熱量も増大します。大量のオイルを循環し各部の冷却や負担を軽減するスーパーオイルポンプの装着は必要です。

#### 必須スーパーオイルポンプ

車種	品番
スーパーカブ50	01 16 0053 (加工工具付属)
リトルカブ	01 16 0052 (加工工具無)

#### 3 2 クラッチ

ノーマルクラッチでは十分な対応が出来ず、滑りが生じエンジン出力をドライブ側に十分伝える事が出来ません。必須クラッチ、強化クラッチ(SPLクラッチ含む)の装着は必要となります。

車種	品番
スーパーカブ50	02 01 0215 強化遠心クラッチキット
リトルカブ	

### 4 スプロケットの変更

このキットを取り付けると出力がアップし、ノーマルのスプロケットのままではローギアすぎて扱いにくい状態になります。また、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るために必ずドライブ/ドリブンスプロケットを変更し、スプロケットのハイギヤ化を各自で行って下さい。

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。

スプロケットはクラッチ形式やホイールサイズにより変わります。下の表を参考にして下さい。また、体重や使用用途、好みによるものもありますので参考程度でお考え下さい。ドリブンスプロケットを変更する時はリアホイール周りを取り外します。レーシングスタンド等で車両を確実に支え、リアホイールを浮かせて作業を行って下さい。

#### S ステージ S C U T 推奨スプロケット(体重65kg時)

車種	仕様			推奨スプロケット	
	リアホイールサイズ	クラッチ	トランスミッション	ドライブスプロケット(フロント)	ドリブンスプロケット(リア)
スーパーカブ50	17インチ	遠心	4速	16	42
			3速	16	35
リトルカブ	14インチ	遠心	4速	16	41(ノーマル)
			3速	16	35

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のたるみを無くすることが出来ない、または足りなくなる場合があります。チェーンカッター等を使用してチェーンを短くする必要や、新たにドライブチェーンを用意する必要があります。

## 更なる性能を発揮させるために

### 1 キャブレター

S ステージの出力を有効に引き出す、各車種専用のビックボアキャブレターキットを取り付ける事により、更なるパワーアップが可能です。

#### S ステージ S C U T 推奨ビックボアキャブレターキット

車種	品番
スーパーカブ50	03 05 039
リトルカブ	

### 2 マフラー

更なるパワーアップには弊社製各種マフラーをご使用下さい。

### 3 オイルクーラー

エンジンに長時間の負荷を与える走行はエンジン発熱量が更に増大します。油温を適切に保ち、高温時に発生する油膜切れ等を防止するオイルクーラーキットの装着をお勧めします。

## 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"> <li>・爆発音が重い感じで断続する。</li> <li>・チョークを作動すると、より調子が悪くなる。</li> <li>・エンジンが暖機すると調子が悪くなる。</li> <li>・クリーナーを外すと調子が良くなる。</li> <li>・排気ガスが濃い。(黒い)</li> <li>・プラグが黒くくすぶる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エンジンがオーバーヒート気味になる。</li> <li>・チョークを作動すると、調子が良くなる。</li> <li>・加速が悪い。(息付きをおこす)</li> <li>・回転変動があり、力がない。</li> <li>・プラグが白く焼ける。</li> </ul>

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せお願い致します。