

ビッグキャブキット PD22 取扱説明書

(17R ステージ、R ステージ、レギュラーヘッド)

製品番号 03-05-0157 (キャブレターキット)
03-02-041 (マニホールドセット)

適応車種 MAGNA50 (AC13-1000010 ~)

この度は、弊社製品をお買い上げ頂きまして有り難うございます。

使用の際には下記事項を遵守頂きますようお願い致します。取り付け前には、必ずキット内容をお確かめ下さい。

万一お気付きの点がございましたら、お買い上げ頂いた販売店にご相談下さい。

◎イラスト、写真などの記載内容が本パーツと異なる場合がありますので、予めご了承下さい。

☆ご使用前に必ずお読み下さい☆

◎取扱説明書に書かれている指示を無視した使用により事故や損害が発生した場合、弊社は賠償の責を一切負いかねます。

◎当製品を取り付け使用し、当製品以外の部品に不具合が発生しても当製品以外の部品の保証は、どのような事柄でも一切負いかねます。

◎当製品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。

◎当製品の取り付けには上記適合車種にあった純正サービスマニュアルを参照し、確実に作業を行って下さい。

◎取り付けの際には工具等を準備し、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。

◎この取扱説明書や純正サービスマニュアルは、基本的な技術や知識を持った方を対象としております。

取り付けに自信の無い方や、取り付けに必要な工具等をお持ちでない場合は、取り付け作業は行わずに、指定工場、又は認証工場などの車両整備が可能な業者へ取り付けをご依頼下さい。

◎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、車両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。

◎当製品はノーマルエアクリナーが使用出来ません。

◎マッドプロテクターは取り付け出来ません。

◎スロットルは、別売のハイスロットルの使用が必要です。別途ご購入下さい。

◎製品に関する詳細は、弊社パーツカタログ又は、ホームページをご参照下さい。

◎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が変化します。付属のジェットを基準とし、個々に合ったセッティングを行って下さい。

注意 この表示を無視した取り扱いをすると、人が傷害を負う可能性が想定される内容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（エンジン及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。）

■キャブレターへのホース取り付けは、必ずホースクリップを用いて確実に接続して下さい。

■走行前には必ず各部の取り付け状態やガソリン漏れを点検して下さい。又、走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ異常箇所の点検を行なって下さい。

■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。（ボルト及びナットの破損、脱落の原因となります。）

■製品及びフレームには、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。（トラブルの原因となります。）

警告 この表示を無視した取り扱いをすると人が死亡、重傷を負う可能性が想定される内容を示しています。

■技術・知識等が無い方は、作業を行わないで下さい。（部品破損等の原因により、転倒・事故につながる恐れがあります。）

■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。）

■エンジン回転中は、キャブレター吸気管内を不用意に覗き込まないで下さい。

（吹き返しによるガソリンやバックファイヤーにより火災が噴出する場合があります。）

■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。（事故につながる恐れがあります。）

■製品梱包のビニール袋は、幼児の手の届かない所に保管するか、廃棄処分して下さい。（幼児がかぶったりすると、窒息の恐れがあります。）

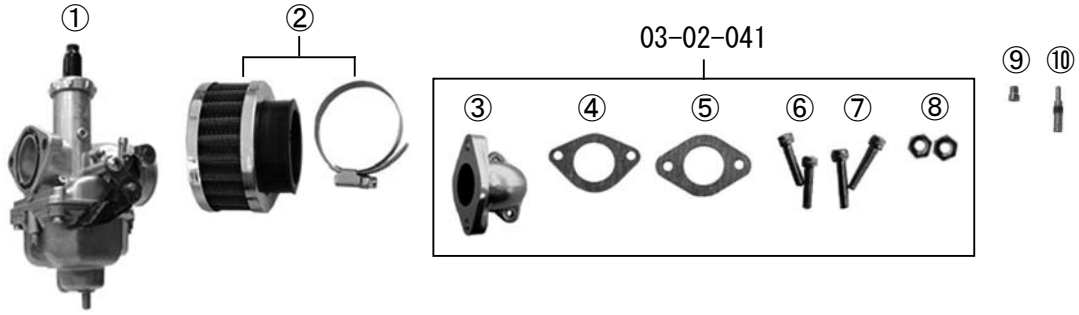
■ガソリンは、非常に引火しやすい為、一切の火気を避け燃えやすい物が周りに無い事を確認して下さい。又、気化したガソリンの滞留は、爆発等危険性がある為、通気の良い場所で作業を行って下さい。

◎性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で製品及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、材料及び加工に欠陥があると認められた製品に対してのみ、お買い上げ後1ヶ月以内を限度として、修理又は交換させて頂きます。

但し、正しい取り付けや、使用方法など守られていない場合は、この限りではありません。修理又は交換等にかかる一切の費用は対象となりません。なお、レース等でご使用の場合はいかなる場合もクレームは一切お受け致しません。予めご了承下さい。

◎この取扱説明書は、当製品を破棄されるまで保管下さいませお願い致します。



番号	部品名	個数	リペア品番
1	キャブレター ASSY.	1	03-03-0002
2	エアフィルター	1	03-01-1133
3	インレットパイプ	1	_____
4	キャブレターガスケット	1	00-00-1456
5	インレットパイプガスケット	1	00-00-2347
6	ソケットキャップスクリュー 6x20	2	00-00-0721 (5ヶ入り)
7	ソケットキャップスクリュー 6x25	2	00-00-0722 (5ヶ入り)
8	ロックナット 6mm	2	00-00-0533 (10ヶ入り)
9	メインジェット #105	1	00-03-0021
10	スロージェット #42	1	00-03-0140

キャブレター出荷時状態

メインジェット	#95
スロージェット	#38
ジェットニードル	E2051G
クリップポジション	4 段目
スロットルバルブ	74B
エアスクリューオープニング	1-1/4

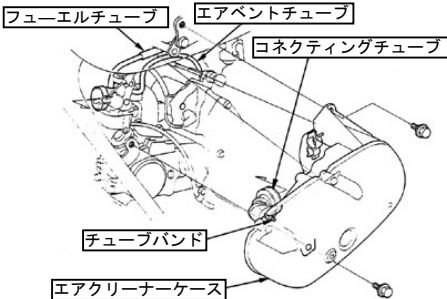
※リペアパーツは必ずリペア品番にてご発注下さい。
品番発注でない場合、受注出来ない場合もあります。予めご了承下さい。
尚、単品出荷出来ない部品もありますので、その場合はセット品番にてご注文
下さいます様お願い致します。

■取り付け要領 ※特に記載の無い細部の取り付け方法や規定トルクにつきましては、純正サービスマニュアルを参照して下さい。

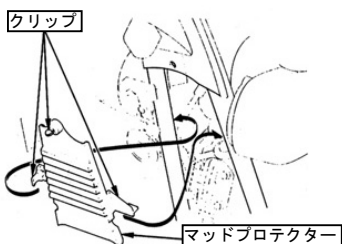
(キャブレター取り外し)

- ⚠注意：エンジン、マフラーが冷えている事を確認する事。
- ⚠注意：車両を安定させる事。

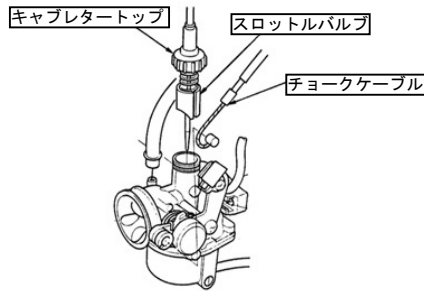
○車両を安定させた状態でコネクティングチューブバンドのスクリューを緩め、エアクリナーケースマウントボルト2本を外しエアクリナーケース ASSY. を取り外します。



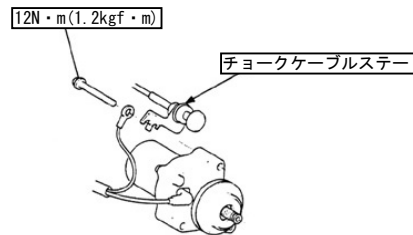
○エアクリナーケースよりコネクティングチューブを取り外します。
※コネクティングチューブ穴から異物等が入らない用テープ等を貼って下さい。
○マッドプロテクターをクリップを外してフレームから取り外します。



○フューエルコックを閉じキャブレターのドレンスクリューを緩めフロートチャンバーからガソリンを受け皿に抜き取ります。
○キャブレターからフューエルチューブ、エアベントチューブ、チョークケーブル、キャブレタートップをそれぞれ取り外します。

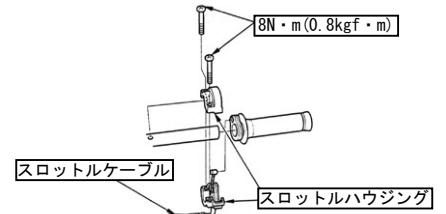


○クランクケースセルモーター部分のチョークケーブルを取り外します。抜き取ったボルトを規定トルクで締め付けます。



○スロットルケーブルロックナットを緩めスロットルハウジング取り付けスクリュー2本を抜き取りスロットルハウジングを分割します。

○スロットルパイプからインナーケーブルを外し、アンダースロットルハウジングからスロットルケーブルを取り外します。



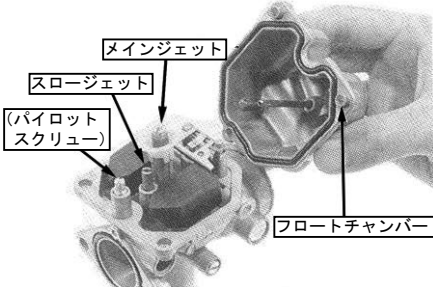
○シリンダーヘッドとインレットパイプを固定しているボルト2本を抜き取り、キャブレターをインレットパイプ、スロットルケーブル付きで取り外します。

※インタークポートに異物等が入らない様に注意して下さい。

(キャブレター取り付け)

⚠注意：トルクレンチを用いし、規定トルクを必ず守る事。

- 別売りのハイスロットルキットをハイスロットルキットの指示に従い取り付けます。
- PD22 キャブレターのフロートチャンバーを外し、メインジェット及びスロージェットをキット内の付属のジェットに取り替えます。



- フロートチャンバーを元通りに取り付けます。
- インレットパイプとキャブレターの間に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 6x25 2本とロックナット 6mm 2個を規定トルクで締め付けます。

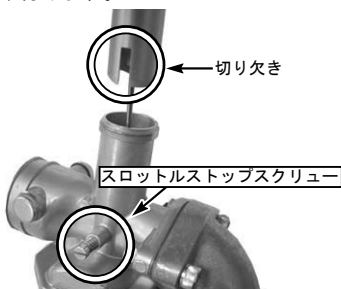
⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
ソケットキャップスクリュー
トルク：10N・m (1.0kgf・m)



- 付属の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出します。スロットルケーブルを無理が掛からない様にキャブレターに取り回します。
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。

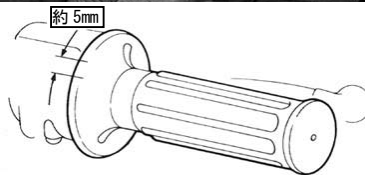


- シリンダーヘッドとインレットパイプの間にインレットパイプガスケットを挟み、ソケットキャップスクリュー 6x20 2本を規定トルクで締め付けます。

⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
ソケットキャップスクリュー
トルク：10N・m (1.0kgf・m)



- スロットルケーブルロックナットを締め付けます。スロットルグリップ部で 5mm 程度の遊びが出来る様にスロットルケーブルのアジャスターを調整します。
※ステアリングを左右いっぱいに切った状態でスロットルに遊びが有る事を確認して下さい。
※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点検して下さい。



- フューエルチューブをキャブレターに取り付け、チューブクリップを取り付けます。
- エアフィルターをキャブレターに取り付け、バンドを締め付けます。
- フューエルコックを開き各部からのガソリン漏れの有無を点検します。問題が無ければチョークレバーを引きエンジンを始動させます。チョークレバーを完全に戻します。
※エンジン暖機後、アイドリングしない場合はスロットルストップスクリューで調整して下さい。
- エアクリーナーケースを取り付けます。
※マッドプロテクターは取り付けませんので保管して下さい。

キャブレターセッティング要領

- ・キャブレターがエンジンに適合していない時のエンジンに現れる不調の原因は、混合気が濃すぎるか薄すぎるかの2つの原因に絞られます。
- ・エンジンに現れる不調の現象は次の通りです。

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

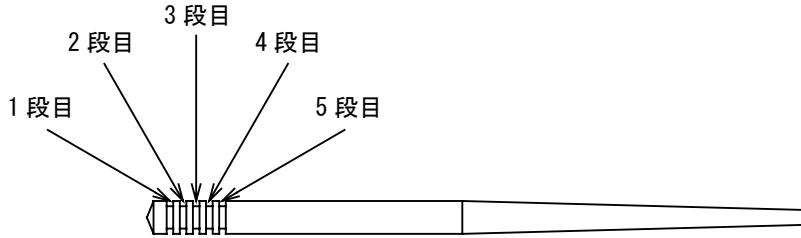
※キャブレターのセッティングは暖機後に行い、走行確認を行って下さい。又、プラグは適正な熱価の物をご使用下さい。
 ※エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

○ジェットニードル (スロットル開度 1/4-3/4)

加速時、スロットルに回転がついて来るか、来ないか

- ・息付きをする場合、濃くして下さい。
- ・回転の上がり重く、排気ガスが黒い場合は薄くして下さい。

この開度での混合比は、Eリングを入れる溝の段数で調整出来ます。Eリング位置が1段目から5段目に下がるにつれ混合気は濃くなります。



○メインジェット (スロットル開度 3/4-4/4)

- ・この開度での混合比は、ジェットの番数を変えることにより調整出来ます。番数を上げると混合気が濃くなります。
- ・仕様等を考慮の上、最高回転数 (最高速度) の得られる物を選んで下さい。

○スロージェット / 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、スロージェット / 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、スロージェット / 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、スロージェット / パイロットジェットが小さ過ぎます。(アイドル回転時)
- ・排気が濃く排気音が重い場合、スロージェット / パイロットジェットが大き過ぎます。(アイドル回転時)
- ・スロージェット / 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。