



Hyper S-Stage KIT 取扱説明書

商品番号	: 01 - 05 - 5143 (鉄スリーブシリンダー)	59 / 138 3cc
	: 01 - 05 - 5144 (オールアルミシリンダー)	59 / 138 3cc
	: 01 - 05 - 5153 (オールアルミシリンダー)	56 / 124 6cc
適応車種	: K L X 110	
フレーム番号	: L X 110 A - 000001 ~	
	: L X 110 A - A08133 ~	

- ・この度は、TAKEGAWA 商品をお買い上げ頂きまして有り難うございます。使用の際には下記事項を遵守頂きますようお願い致します。
- ・取り付け前には、必ずキット内容をお確かめ下さい。万一お気付きの点がございましたら、お買い上げ頂いた販売店にご相談下さい。

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をキットのシリンダ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、当社は賠償の責を一切負いかねます。この製品を取り付け使用し、当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です。他の車両には取り付け出来ませんのでご注意ください。この製品のシリンダは、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。ご注意ください。

この製品の取り付けには上記適応車種にあった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、ロックピン、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、法定速度を守り遵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、エッジや突起がある場合があります。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、必ず新品部品を使用して下さい。また、再使用する部品については、よく点検し摩耗や損傷がある場合は、必ず新品部品と交換して下さい。

警告

下記内容を無視した取扱をすると、人が死亡したり重傷を負う可能性が想定される内容を示しています。

- ・エンジンを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。)

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。

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、まずは指で締まるところまで締めましょう。

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。

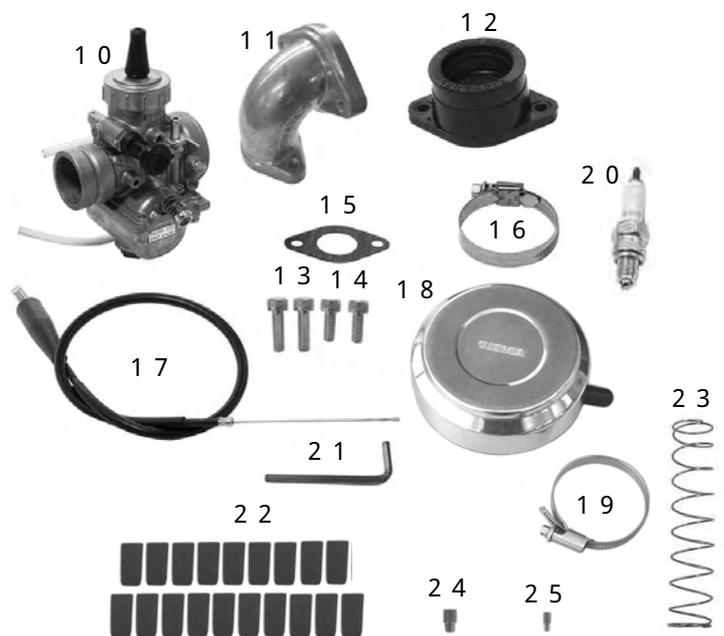
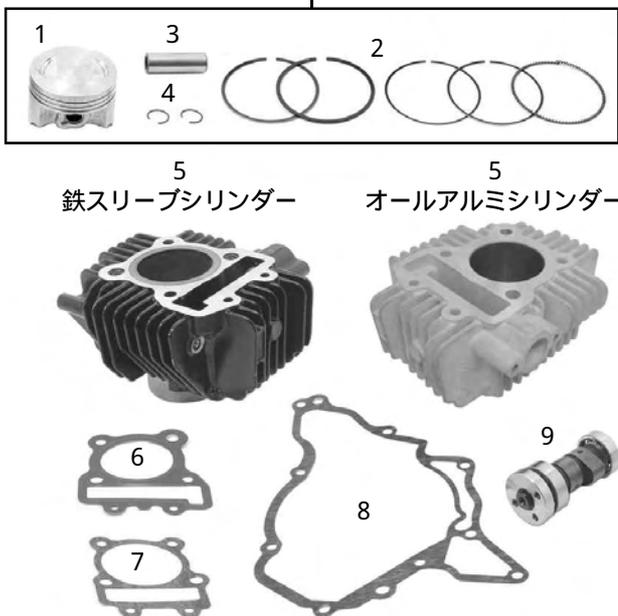
トルクレンチを用意することが出来ない方は折れない・ゆるまない力でネジを締めれるのであれば試して下さい。但し、当社では責任を負いません。トルクレンチが無くてもどのぐらいの力で締めると折れるのか、ゆるむのかは経験と勘でしか補えません。

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～

01 02 0903 56用ピストンキット

01 02 0906 59用ピストンキット



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	56ピストン	1	13108 KL1 T10B	1	11	インレットパイプ	1	17113 KL1 T00	1
	59ピストン		13110 KL1 T10B	1	12	インシュレーター	1	16212 165 T00	1
2	56ピストンリングセット	1	01 15 020	1	13	ソケットキャップスクリュー 6×20	2	00 00 0043	10
	59ピストンリングセット		01 15 023	1	14	ソケットキャップスクリュー 6×15	2	00 00 0042	10
3	ピストンピン 13×36	1	13111 GEF T00	1	15	インレットパイプガスケット	1	91301 KL1 T00	1
4	ピストンピンサークリップ	2	00 01 0003	6	16	インシュレーターバンド	1	00 00 0050	1
5	56オールアルミメッキシリンダー	1	01 01 0101	1	17	スロットルケーブルCOMP.	1	17910 LX1 T01	1
	59鉄スリーブシリンダー		01 01 0291	1	18	エアフィルターCOMP.	1	03 01 1111	1
	59オールアルミメッキシリンダー		01 01 0102	1	19	フィルターバンド	1		
6	56シリンダーヘッドガスケット	1	12251 KL1 T00	1	20	スパークプラグ (NGK CR8HSA)	1		
	59シリンダーヘッドガスケット		12251 KL1 T10	1	21	Lレンチ 5mm	1		
7	シリンダーガスケット	1	12191 KL1 T00	1	22	シリンダーダンパー B	19	00 01 0031	10
8	ジェネレーターガスケット	1	00 01 0058	1	23	スロットルバルブスプリング	1	16022 MVM T10	1
9	カムシャフト	1	01 08 045	1	24	メインジェット #185	1	00 03 0077	1
10	キャブレターASSY.	1	03 03 0321	1	25	パイロットジェット 17.5	1	00 03 0154	1

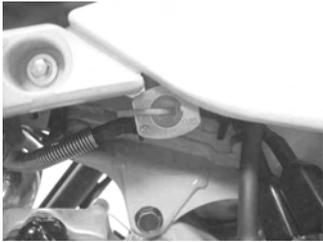
補修パーツはリペア品番にてご注文下さい。尚、単品出荷出来ない部品もありますので、その場合はセット品にてご注文下さいませお願い致します。

～ 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がわかるように保管する。



外装部品の取り外し

3本のスクリーンを取り外し、右シラウドを取り外す。



2本のスクリーンを取り外し、シートカウルを取り外す。



キャブレターの取り外し

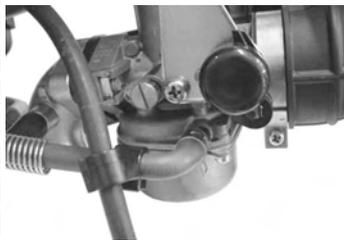
配線2本の接続を外す。キャブレタートップを取り外し、スロットルバルブを抜き取る。



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ーンを緩める。

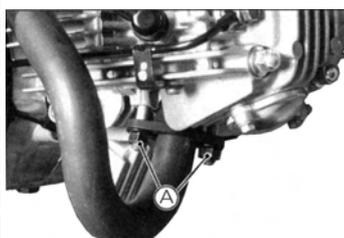


マニホールドの2本のボルトを取り外し、エアクリーナダクトからキャブレターを取り外す。



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。



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。



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します。必ずキャップ部分を持って引っ張って下さい。スパークプラグを取り外します。



オルタネータカバーの取り外し

オイルパン等を用意し、オイルフィルターキャップとエンジンオイルドレンプラグボルトを取り外してオイルを抜き取る。



ボルト3本を取り外し、スプロケットカバーを取り外す。



シフトペダルを取り外す。



オルタネータカバーからのコネクタを外す。



ボルト9本を取り外し、ジェネレーターカバーを取り外す。ロックピンは再使用するので取り外しておく。

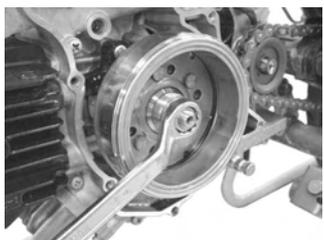


ガスケットがクランクケースに残った場合は、スクレーパーやカッターナイフ等できれいに取り除いておく。キズをつけないように注意。

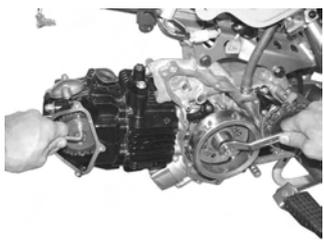
カムスプロケットの取り外し
ボルト4本を取り外し、カムスプロケットカバーを取り外す。



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“T”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。



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。

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。

ロッカーアームとカムシャフトの取り外し

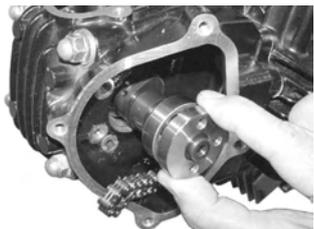
ボルト2本を取り外し、バルブアジャスティングカバーIN側、EX側を取り外す。スクリュー2本を取り外し、ロッカーアームシャフトストッパを取り外す。



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。



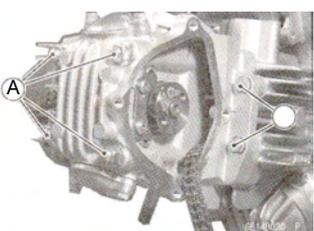
カムシャフトを抜き取る。無理に引っ張らないこと。



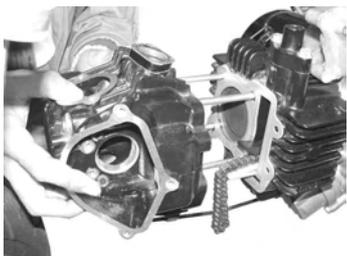
シリンダーヘッドの取り外し
オイルパイプ取り付けスクリューと、クランクケース側、シリンダーヘッド側のバンジョーボルトを取り外し、オイルパイプを取り外す。



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ゆるめ、取り外す。



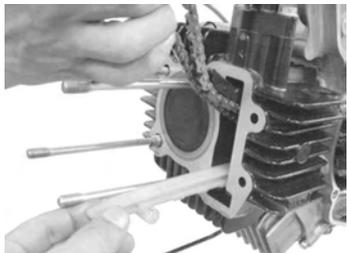
シリンダーヘッドを引っ張って取り外す。(かたい時はプラスチックハンマーで軽くたたき、取り外す。)



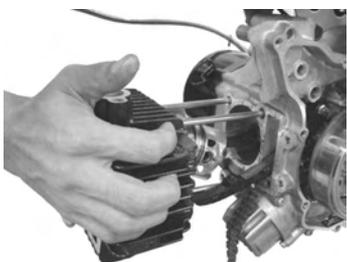
ノックピン2個は、再使用するので取り外しておく。

シリンダの取り外し

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。

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ようにすると外れやすい。



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、リユ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。

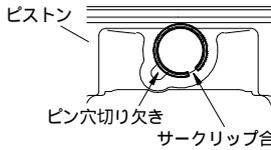
S-ステージKITの 取り付け

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。



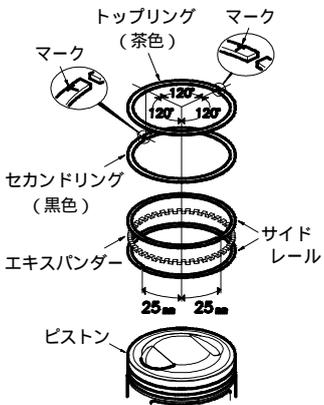
ピストンピンサークリップの合口は切り欠き部を避けて取り付けること。



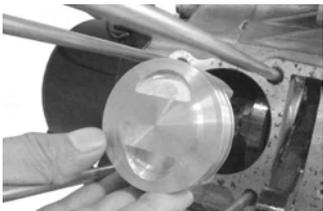
ドライバーで、ピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取り付けることが出来る。

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。

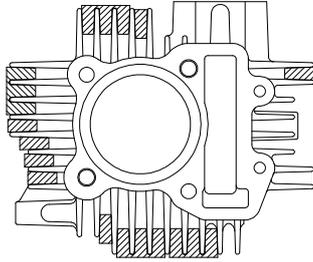


付属のピストンピンサークリップを取り付ける。

シリンダ の取り付け

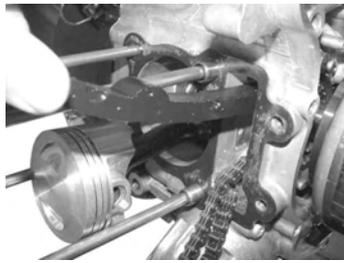
シリンダ冷却フィンの中に、キット内のシリンダダンパーBを図の場所に奥まできっちり入る様取り付けます。

(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の合せ面をシンナー等で脱脂し、きれいにします。

ロックピン2個とシリンダガスケットをクランクケースに取り付ける。

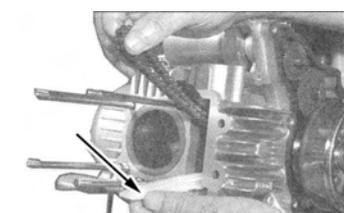


シリンダの内側にエンジンオイルを塗布し、均等に薄く塗り広げる。ピストンの全周面と、ピストンリングにエンジンオイルを塗布する。



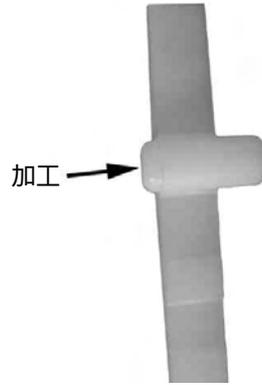
シリンダをピストンリングの合口の位置がずれないように指で少しずつピストンにはめていき、シリンダをクランクケースにはめ込む。シリンダがピストンにはまったら、カムチェーンをシリンダに通しておく。

ロアカムチェーンガイドをシリンダとクランクケースの溝にしっかりとめ込む。



シリンダ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。



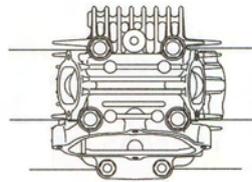
シリンダ ヘッドの取り付け

シリンダとシリンダヘッドの合せ面をシンナー等で脱脂し、ロックピン2個とシリンダヘッドガスケットをシリンダに取り付ける。

カムチェーンをシリンダヘッドに通し、シリンダ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、対角線状になるように数回に分けて締め付ける。

規定トルク
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。

規定トルク
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)

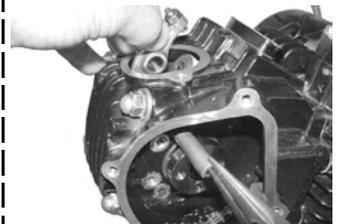


カムシャフトとロッカーアームの取り付け

キットのカムシャフトをシリンダヘッドに取り付ける。



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ヘッドに差し込み、取り付ける。



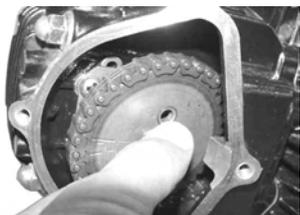
ロッカーアームシャフトストッパをスクリュー2本で取り付ける。
規定トルク 5.2 N・m
(0.53 kgf・m)



カムスプロケットの取り付け
フライホイールの“T”マークが
クランクケースの合わせマーク
に合っているか確認する。

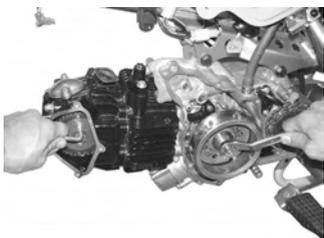


カムスプロケットの“T”マーク
がシリンダヘッドの突起に合う
ようにカムチェーンを取り付け
る。カムスプロケットをカム
シャフトにはめ込む。



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、スクリュー2本を取り付け
る。

規定トルク 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。

規定トルク 12 N・m
(1.2 kgf・m)

カムシャフトチェーンテンショ
ナーのストップを反時計方向に少
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。

規定トルク
キャップボルト: 5.2 N・m
(0.53 kgf・m)



バルブクリアランスの調整

フライホイールの“T”マークを
クランクケースの合わせマークを
合わせ、カムスプロケットの“ ”
マークがシリンダヘッドの突起
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ス
テムの間にシクネスゲージを差
し込み、引き抜くときに少し抵抗
があるぐらいに合わせ、アジャ
ストスクリューを固定してナットを
締め付けます。

バルブクリアランス
: I N、EX共に0.04
~ 0.08 mm

規定トルク 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本で取り付け。

規定トルク 5.2 N・m
(0.53 kgf・m)



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側をそれぞれボルト2本で取
り付ける。

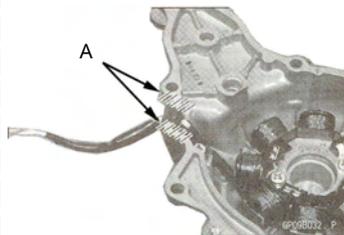
規定トルク 5.2 N・m
(0.53 kgf・m)



ジェネレーター カバーの取り 付け

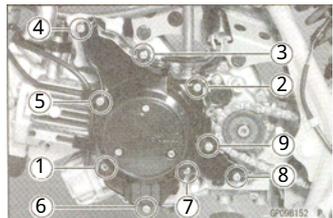
ジェネレーターカバーとクランク
ケースの合せ面をシンナー等で脱
脂し、ノックピン2個とガスケット
を取り付ける。

ジェネレーターカバーの配線のゲ
ロメット部に液体ガスケットを塗
布する。



ジェネレーターカバーを取り付け、
ボルト9本を仮止めする。それぞ
れのボルトを番号順に数回に分け
て本締める。

規定トルク 5.2 N・m
(0.53 kgf・m)



ジェネレーターカバーからのコネ
クターを接続する。



シフトペダルを取り付ける。
規定トルク 5.2 N・m
(0.53 kgf・m)



エンジンオイルドレンプラグボ
ルトとガスケットを取り付ける。
規定トルク 29 N・m
(3.0 kgf・m)



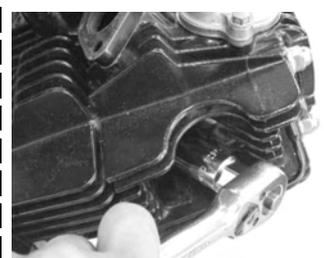
エンジンオイルを規定量入れ、
オイルフィルターキャップを取
り付ける。
エンジンオイル規定量 0.9 L
(オイルフィルターを取り外さ
ない場合)



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。

規定トルク 13 N・m
(1.3 kgf・m)



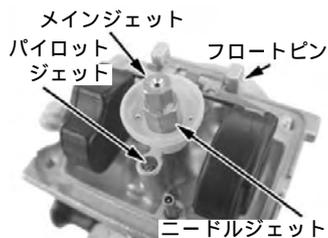
スパークプラグキャップを取
り付ける。

ジェットの交換

4本のスクリーン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。



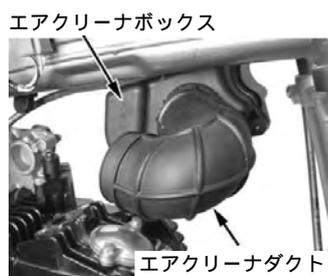
フロートピンは外れやすいので注意。

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本のスクリーンでキャブレターに取り付ける。

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。



スクリーン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。

イグニッションコイルを取り外し、チョークレバーブラケット取り付け部に取り付け直す。

規定トルク $4.9 \text{ N} \cdot \text{m}$
($0.5 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



スロットルハウジングのカバーをスクリーン2本で取り付ける。

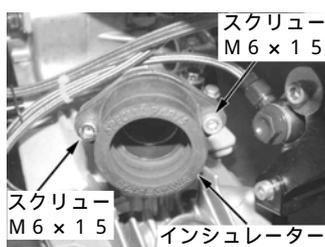
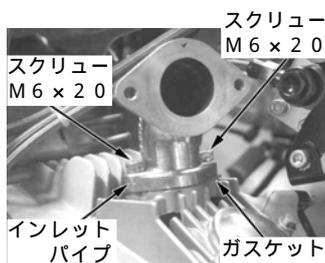
シリンダーヘッドとインレットパイプの間にガスケットを挟み、ソケットキャップスクリーンM6×20で取り付けます。

注意：規定トルクを必ず守って下さい。

$T = 1.0 \text{ N} \cdot \text{m}$
($1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)

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ーンM6×15で取り付けます。注意：規定トルクを必ず守って下さい。

$T = 1.0 \text{ N} \cdot \text{m}$
($1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



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。必ず付属のスロットルスプリングに交換して下さい。

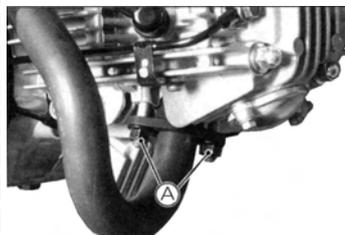
スロットルバルブの切り欠き部をスロットルストップスクリーンに合わせてキャブレターに取り付ける。

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。

クランクケースからのブローパイプガスの処理は各自で行う。

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エキゾーストパイプホルダナット2個とマフラー取り付けボルト1本でまず仮止めする。



ナット2個とボルト2本を締め付ける。

規定トルク
ナット： $1.4 \text{ N} \cdot \text{m}$
($1.4 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)

ボルト： $1.4 \text{ N} \cdot \text{m}$
($1.4 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)

エンジンガードを取り付ける。

外装部品の取り付け

2本のスクリーンでシートカウルを取り付ける。

規定トルク $5.2 \text{ N} \cdot \text{m}$
($0.53 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



3本のスクリーンで右シユラウドを取り付ける。

規定トルク $5.2 \text{ N} \cdot \text{m}$
($0.53 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



走行前の注意

使用燃料について

燃料タンクにレギュラーガソリンが残っている場合は、必ずハイオクタン価ガソリンと入れ替えて下さい。

各部の点検

各部を点検し、ネジやナット等の緩みがないか確認します。

エンジンオイルが規定量入っているか確認して下さい。

風通しが良く、安全な場所で十分注意してエンジンを始動し暖気運転させます。

エンジンからの異音や、各ガスケット部からのオイルもれがないか点検して下さい。

エンジンを切り、充分冷えた後で各部を点検し、ネジやナット等の緩みがないか再度点検して下さい。

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。

警告

本製品付属のMIKUNI VM26キャブレターについて、出荷時VM26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

警告

本製品付属のMIKUNI VM26キャブレターについて、出荷時VM26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

SPECIAL PARTS TAKEGAWA

本製品付属のMIKUNI VM26キャブレターについて、出荷時VM26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。

警告

SPECIAL PARTS TAKEGAWA

本製品付属のMIKUNI VM26キャブレターについて、出荷時VM26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。

警告