



Hyper S-Stage KIT (178cc / SCUT) 取扱説明書

商品番号 : 01-05-5406 (オールアルミシリンダー) 67/178cc
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、本来の性能を發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、シリンダの冷却フィンの共振による音鳴りが発生します。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付けて対処して下さい。

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。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、ネジ部等の緩みが無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。

⚠ 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。

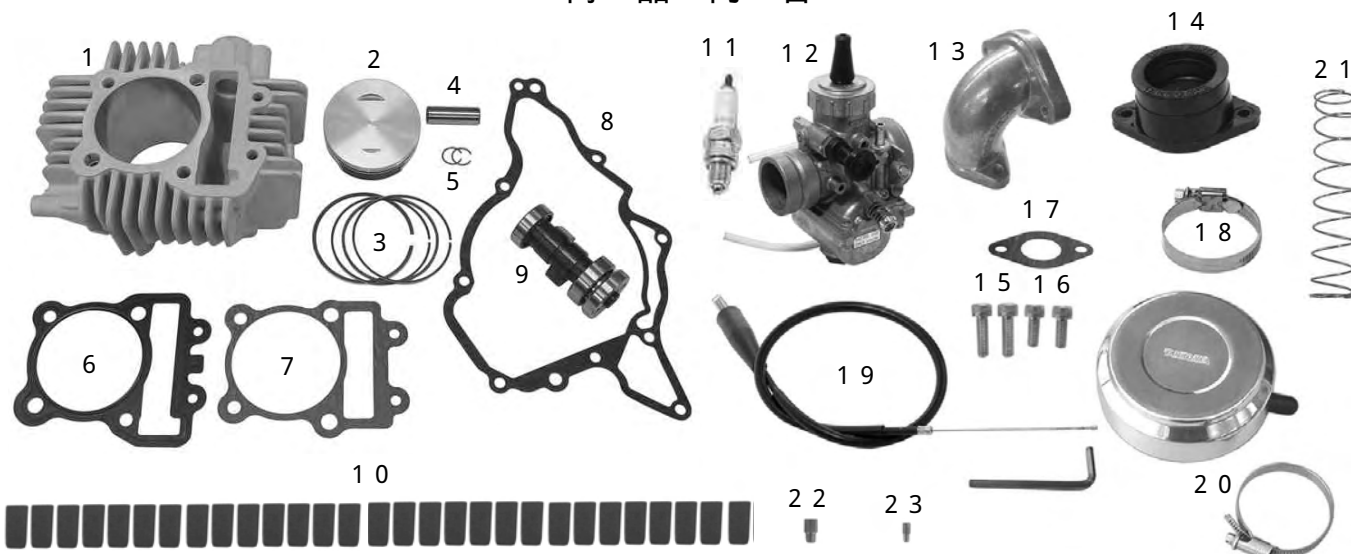
- ・エンジンを始動させての点検は、必ず換気の良い場所で行って下さい。密閉した様な場所では、エンジンを始動させないで下さい。
(一酸化炭素中毒になる恐れがあります。)
- ・走行中、異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停止させ、走行を中止して下さい。(事故につながる恐れがあります。)
- ・作業を行う際は、水平な場所で車両を安定させ安全に作業を行って下さい。(作業中に車両が倒れてケガをする恐れがあります。)
- ・点検、整備は、取扱説明書又は、サービスマニュアル等の点検方法、要領を守り、正しく行って下さい。
(不適当な点検整備は、事故につながる恐れがあります。)
- ・点検、整備等を行った際、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。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す様お願い致します。

~ 商 品 内 容 ~



番号	部 品 名	個数	リペア品番	入数
1	シリンダー	1		
2	ピストン	1		
3	ピストンリングセット(TOP、OIL)	1	01-15-0104	1
4	ピストンピン	1	13112 165 T01	1
5	ピストンピンサークリップ	2	00 01 0003	6
6	シリンダーヘッドガスケット	1		
7	シリンダーガスケット	1		
8	ジェネレーターガスケット	1	00 01 0058	1
9	カムシャフトCOMP.	1	01-08-045	1
10	シリンダーダンパーB	29	00 01 0031	10
11	スパークプラグ(NGK-CR8HSA)	1		
12	キャブレターASSY.	1	03-03-0321	1
13	インレットパイプ	1		
14	インシュレーター	1	16212 165 T00	1
15	ソケットキャップスクリュー 6×20	2	00 00 0043	10
16	ソケットキャップスクリュー 6×15	2	00 00 0042	10
17	インレットパイプガスケット	1	91301 KL1 T00	1
18	インシュレーターバンド	1	00 00 0050	1
19	スロットルケーブルCOMP.	1	17910 LX1 T01	1
20	エアフィルターCOMP. & バンド	1	03-01-1111	1
21	スロットルバルブスプリング	1	16022 MVM T10	1
22	メインジェット #185	1	00 03 0077	1
23	パイロットジェット 17.5	1	00 03 0154	1

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
エアースクリューオープニング	1回転±1/4

03 02 053

01 13 0109



部品名	品番
マニホールドセット	03-02-053
ガスケットセット	01-13-0109

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せお願い致します。

作業の前に

作業を行う前に車両は水平な場所で確実に安定させて下さい。備え付けのサイドスタンドで車両を支えるよりもレーシングスタンド等の使用をお勧めします。車両を確実に安定させながら作業を行うことが出来ます。作業は必ずエンジンを停止させた上に冷間時（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。

フューエルコックはOFFにして下さい。

再使用するボルトやナットや各パーツは取り外した際にホコリやオイルなどの汚れを取り除いてきれいにして下さい。

取り外したボルトやナットや各パーツは無くさないよう、どの場所を使用するのかわかるように保管して下さい。

工具について

正しい工具を正しく使用しない場合はボルトやナットや各パーツのかかり部分やネジ部分が破損する場合があります。

取り付けの経験が無いほど正しい工具が必要です。また、それらを正しく使用する経験も同様必要です。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。

この商品の取り付けに使用する工具等を下記に掲載しますので参考にしてください。なお、車種やその年代により工具の内容が異なる場合がありますのでご了承下さい。

工具は同じ名前のもので数々のメーカーや種類があったり、同じ工具でも名前が違ったりします。また、好みもありますので参考程度でお考え下さい。



番号	名称
1	トルクレンチ
2	プラスチックハンマー
3	スクレーパー
4	タペットアジャストレンチ
5	シクネスゲージ
6	スパナレンチ 10 - 12mm
7	オフセットレンチ 8 - 9mm
8	オフセットレンチ 10 - 12mm
9	オフセットレンチ 14 - 17mm
10	ブラスドライバー サイズ2
11	ブラスドライバー サイズ1
12	マイナスドライバー 極細先
13	ラジオベンチ
14	ラチェットレンチ
15	ソケット 8mm
16	ソケット 10mm
17	ソケット 12mm
18	ヘックスソケット 5mm
19	スパークプラグソケット 16mm
20	エクステンションバー 中
	オイルパン
	ウエス
	エンジンオイル

ボルトについて

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。ただ、ボルトは強く締め過ぎると折れ、弱過ぎると走行中に振動等でゆるんで部品脱落の恐れがあり、大変危険です。ボルトが折れない・ゆるまないような締める力を数値として表したのが規定トルクです。

また、その数値はボルトの大きさによって変わります。

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かと折れるのか、ゆるむのかは経験と勘でしか補えません。

走行前に

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に入れ替えて下さい。

クラッチは強化タイプの物を取り付けて下さい。

その他

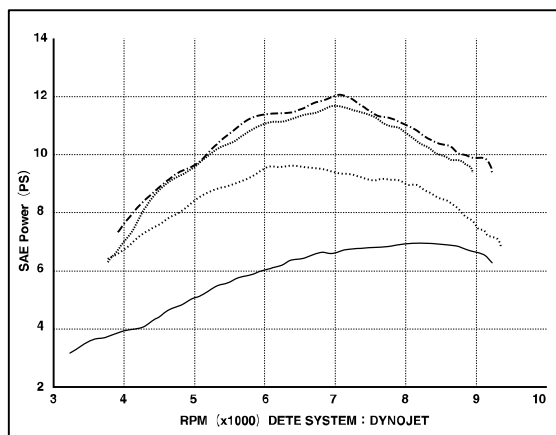
オイルクーラー：このキットを取り付けると、出力アップに伴い、エンジン発熱量が増大します。エンジンに長時間の負荷を与える走行には油温を適切に保ち、高温時に発生する油膜切れ等を防止するオイルクーラーキットの装着をお勧めします。

使用回転数

出力グラフを参考にして、エンジン回転計を取り付け、最大出力回転数以下でご使用下さい。

特に空ぶかし時や1速ギア、2速ギアでの急加速時は使用限界回転数以上になりやすいのでご注意ください。

使用限界回転数以上でご使用されると、エンジン回転が不円滑になり、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。



ダイノジェットによる後輪出力測定データです。参考データとしてご覧下さい。

測定時の気温によっても大きく左右されます。

テスト車両：KSR110（参考データ）

- ハイパーSステージスカット178ccポアアップキット（MIKUNI VM26）+ベークマフラー
- ハイパーSステージスカット178ccポアアップキット（MIKUNI VM26）+ノーマルマフラー
- Sステージスカット178ccポアアップキット+ノーマルキャブレター+ノーマルマフラー
- ノーマル110cc

～ 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、どの場所を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本のスクリューを取り外し、右シールドを取り外す。



2本のスクリューを取り外し、シートカウルを取り外す。



キャブレターの取り外し

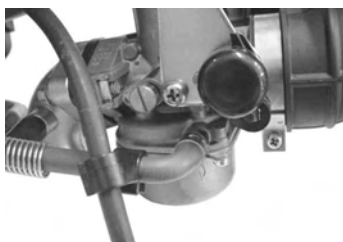
配線2本の接続を外す。キャブレタートップを取り外し、スロットルバルブを抜き取る。



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。

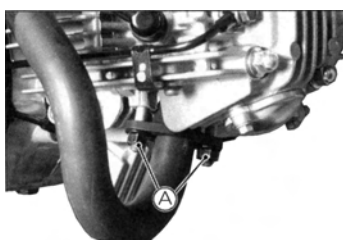


マニホールドの2本のボルトを取り外し、エアクリーナダクトからキャブレターを取り外す。



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。

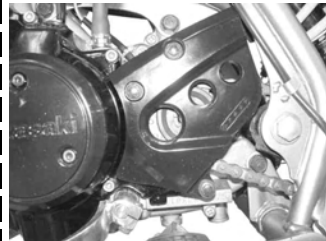


オルタネータカバーの取り外し

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ーを外す。



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。ノ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。

カムプロケットの取り外し

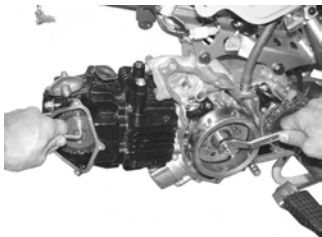
ボルト4本を取り外し、カムプロケットカバーを取り外す。



フライホイールを反時計方向に回し、カムプロケットの“T”マークをシリンダヘッドの突起に合わせる。



フライホイールを保持し、カムプロケットのボルト2本を取り外す。



カムシャフトチェーンテンショナーのキャップボルトを取り外し、ストップバを時計方向に回してプッシュロッドをロックさせる。



カムプロケットを取り外す。2本のボルトを取り外し、カムチェーンテンショナを取り外す。

ロッカーアームとカムシャフトの取り外し

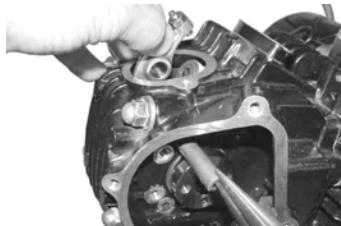
ボルト2本を取り外し、バルブアジャスティングカバー I N側、E X側を取り外す。



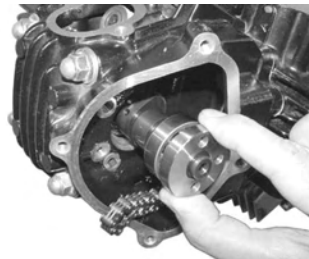
スクリュー2本を取り外し、ロッカーアームシャフトストップを取り外す。



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 I N側、E X側のロッカーアームを取り外す。

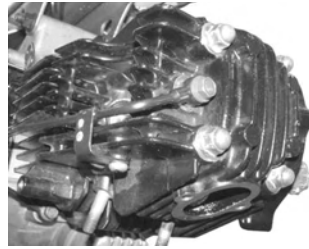


カムシャフトを抜き取る。無理に引っ張らないこと。

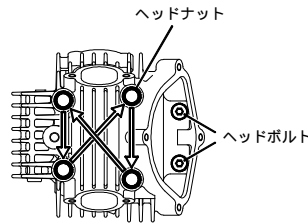


シリンダーヘッドの取り外し

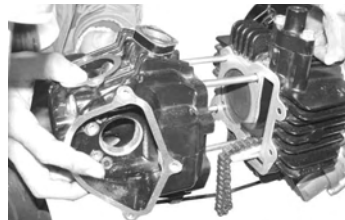
オイルパイプ取り付けスクリューと、クランクケース側、シリンダーヘッド側のバンジョウボルトを取り外し、オイルパイプを取り外す。



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。



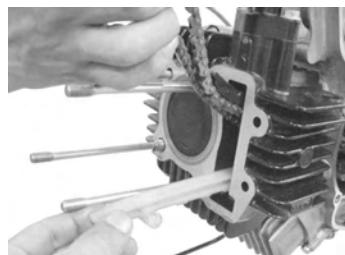
シリンダーヘッドを引っ張って取り外す。(かたい時はプラスチックハンマーで軽くたたき、取り外す。)



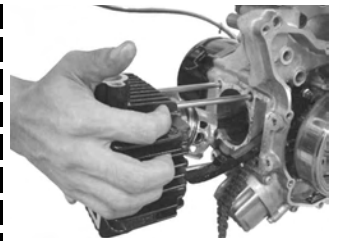
ロックピン2個は、再使用するので取り外しておく。

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。)



ロックピン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。

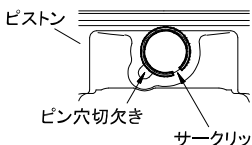
S-ステージKITの 取り付け

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。

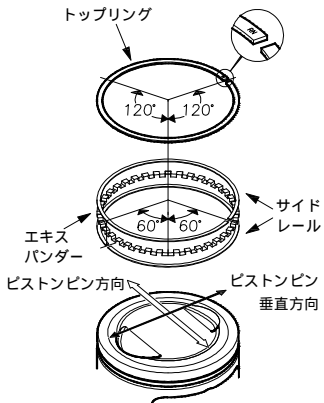


ピストンピンサークリップの合い口は切り欠き部を避けて取り付けること。



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できる。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、トップリングの順に取り付ける。



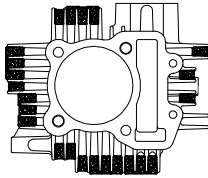
ピストンピン、ピストンピン穴、コンロッドのピストンピン穴にエンジンオイルを塗布する。ピストン頂面の矢印が、下(排気側)になるようにピストンを取り付ける。



付属のピストンピンサークリップを取り付ける。

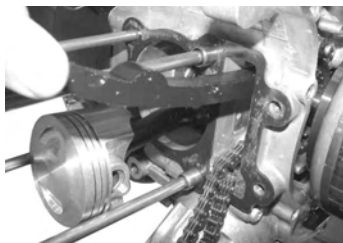
シリンダーの取り付け

シリンダー冷却フィンの中に、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に取り付けます。(シリンダー冷却フィン共振音低下の為取り付けます。)



各フィンの中に、ダンパーを取り付ける

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。

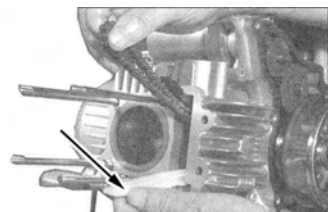


シリンダーの内側にエンジンオイルを塗布し、均等に薄く塗り広げる。ピストンの全周面と、ピストンリングにエンジンオイルを塗布する。

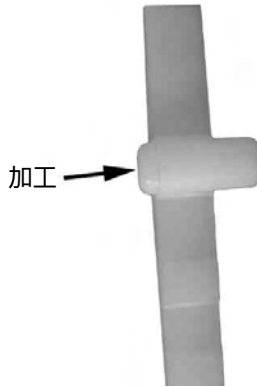


シリンダーをピストンリングの合い口の位置がずれないように指で少しずつピストンにはめていき、シリンダーをクランクケースにはめ込む。シリンダーがピストンにはまったら、カムチェーンをシリンダーに通しておく。

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とはめ込む。



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。



加工

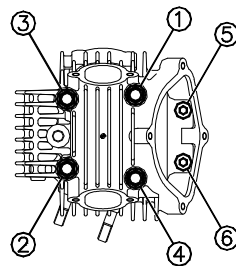
シリンダーヘッドの取り付け

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。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、バンジョウボルトで取り付ける。

規定トルク

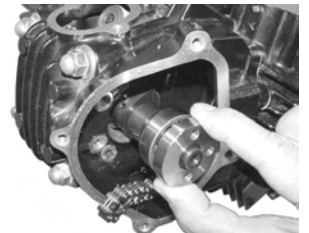
スクリュー：5.2 N・m
(0.53 kgf・m)

バンジョウボルト：15 N・m
(1.5 kgf・m)

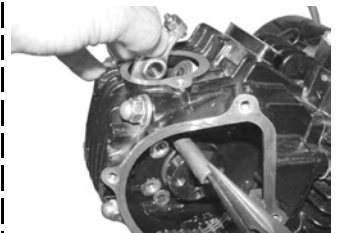


カムシャフトとロッカーアームの取り付け

キットのカムシャフトをシリンダー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ーヘッドに差し込み、取り付ける。

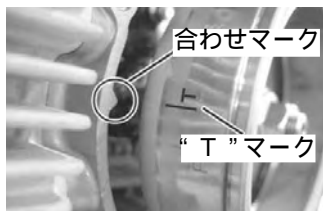


ロッカーアームシャフトストッパをスクリュー2本で取り付ける。規定トルク

5.2 N・m
(0.53 kgf・m)



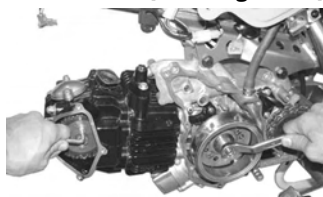
カムプロケットの取り付け
フライホイールの“T”マークが
クランクケースの合わせマーク
に合っているを確認する。



カムプロケットの“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 $12\text{ N}\cdot\text{m}$
($1.2\text{ kgf}\cdot\text{m}$)



カムシャフトチェーンテンショ
ナのプッシュロッドがロックし
ているを確認する。
シリンダーにカムシャフトチェ
ーンテンションを取り付ける。
規定トルク $12\text{ N}\cdot\text{m}$
($1.2\text{ kgf}\cdot\text{m}$)

カムシャフトチェーンテンショ
ナ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。
規定トルク
キャップボルト
: $5.2\text{ N}\cdot\text{m}$
($0.53\text{ kgf}\cdot\text{m}$)



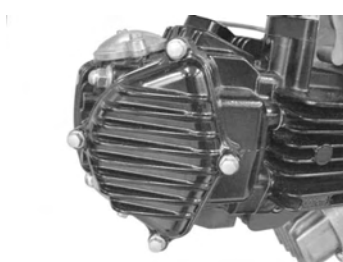
バルブクリアランスの調整

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
合っているを確認する。
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、E X 共に
 $0.04\sim 0.08\text{ mm}$
規定トルク $8.8\text{ N}\cdot\text{m}$
($0.9\text{ kgf}\cdot\text{m}$)



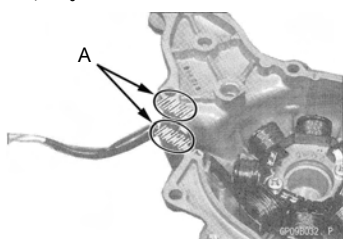
クランクシャフトを反時計方向に
2回転まわし、バルブ隙間が変化
していないを確認する。
隙間が変化している場合は再度調
整する。この作業を合うまで繰
り返す。
カムシャフトスプロケットカバ
ーをボルト4本で取り付け。
バルブアジャスティングカバ
ー I N側、E X側をそれぞれボルト
2本で取り付け。
規定トルク $5.2\text{ N}\cdot\text{m}$
($0.53\text{ kgf}\cdot\text{m}$)



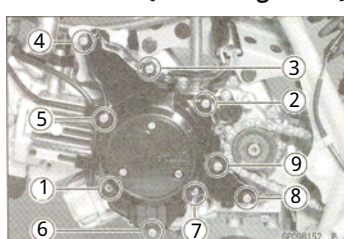
ゼネレータカバーの取り付け

ゼネレータ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、
ロックピン2個とガスケットを取
り付ける。

ゼネレータカバーの配線のグロ
メット部に液体ガスケットを塗布
する。



ゼネレータカバーを取り付け、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
本締めする。
規定トルク $5.2\text{ N}\cdot\text{m}$
($0.53\text{ kgf}\cdot\text{m}$)



ゼネレータカバーからのコネクタ
を接続する。



シフトペダルを取り付ける。
規定トルク $7.9\text{ N}\cdot\text{m}$
($0.8\text{ kgf}\cdot\text{m}$)



スプロケットカバーを取り付ける。
規定トルク
 $5.2\text{ N}\cdot\text{m}$
($0.53\text{ kgf}\cdot\text{m}$)



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
 $2.9\text{ N}\cdot\text{m}$
($3.0\text{ kgf}\cdot\text{m}$)



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
 $13\text{ N}\cdot\text{m}$
($1.3\text{ kgf}\cdot\text{m}$)

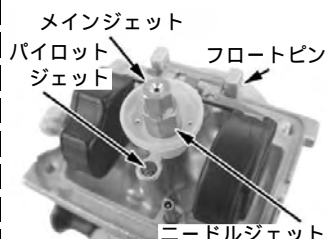


スパークプラグキャップを取り
付ける。

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。



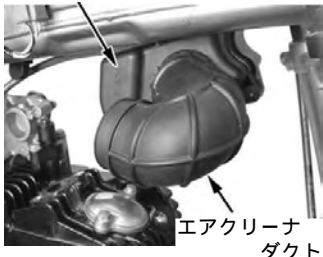
フロートピンは外れやすいので
注意。

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。

エアクリーナボックス



エアクリーナ
ダクト

スクリー 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。

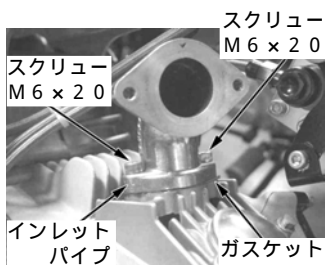
インナーケーブルの接続を外し、
スロットルケーブルのアジャス
ターを回して、スロットルハウ
ジングから取り外す。

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
をスクリー 2 本で取り付け。
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
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。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m}$
(1.0 kgf · m)



スクリー
M6 × 20

スクリー
M6 × 20

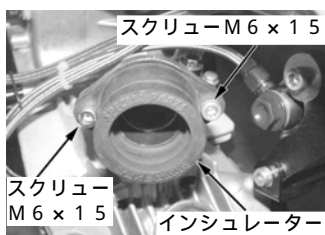
インレット
パイプ

ガスケット

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 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。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m}$
(1.0 kgf · m)



スクリー M6 × 15

スクリー
M6 × 15

インシュレーター

キャブレタ 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 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 5 mm 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
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 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：14 N · m
(1.4 kgf · m)

ボルト：14 N · m
(1.4 kgf · m)

エンジンガードを取り付ける。

外装部品の取り付け

2 本のスクリーでシートカウル
を取り付ける。

規定トルク 5.2 N · m
(0.53 kgf · m)



3 本のスクリーで右シュラウド
を取り付ける。

規定トルク 5.2 N · m
(0.53 kgf · 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
の緩みが無いが確認します。
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無
いか点検して下さい。

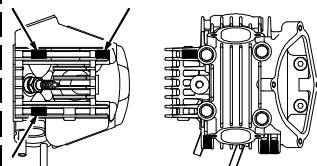
エンジンを切り、充分冷えた後
で各部を点検し、ネジやナット
等の緩みが無いが再度点検して
下さい。

音鳴について

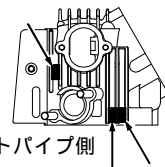
この製品を取り付け使用すると、
冷却フィンの音鳴りが発生しま
す。

これは、キット内のダンパーを
シリンダーの他にシリンダー
ヘッドにも取り付け、対処しま
す。

図の場所に奥まできちり入る
様、取り付けます。



スパークプラグ側



エキゾーストパイプ側

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>

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

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。

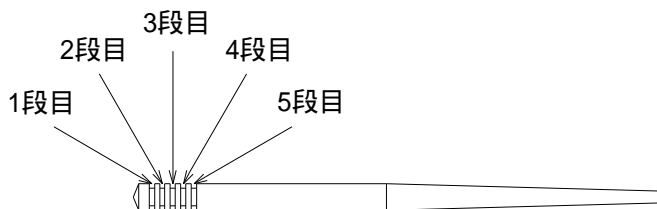
キャブレターのセッティングは暖機後に行い、走行確認を行って下さい。又、プラグは適正な熱価の物をご使用下さい。エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

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。

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 URL <http://www.takegawa.co.jp>
 お問い合わせ専用ダイヤル 0721 25 8857