



## ハイパーS - ステージ

# ボアアップキット(80cc)取扱説明書

商品番号 : 01 - 05 - 5074

適応車種 : Ape (FI)

フレーム番号: AC16 1600001~

- ・このたびは、TAKEGAWA 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。

### ！使用燃料についてのご注意！

このキットはノーマルに比べ、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した場合、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。キット取り付け前に燃料タンクに残っている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、キット付属のCR8HSA (NGK) または、U24FSR - U (DENSO) に交換して下さい。その後、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。

## 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、当社は賠償の責を一切負いかねます。

このキットを取り付け、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、道路運送車両法の保安基準を充たし、適法運転を心掛け、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種の登録を行い、強制賠償保険の排気量アップの申請を行って下さい。

このキットを取り付け使用し、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。

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。

このキットは、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。

このキットの取り付けには、エンジン脱着等の作業が必要になります。上記適応車種にあったホンダ純正サービスマニュアルを参照し、確実に作業を行うことをお勧めします。

取り付けの際には、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。

さらなるパワーアップには、当社製マフラーをお勧めします。

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。

液体パッキン等は使用しないで下さい。オイル通路を防ぐ等の可能性があり、最悪の場合はエンジンを壊してしまう恐れがあります。

この製品を取り付けるには、別途、L クランクケースカバーガスケット (ホンダ品番 11394 - KN4 - 750) が必要です。別途お買い求め下さい。

**⚠ 注意** 下記事柄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、法定速度を守り適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** 下記事柄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。)

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。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。

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。

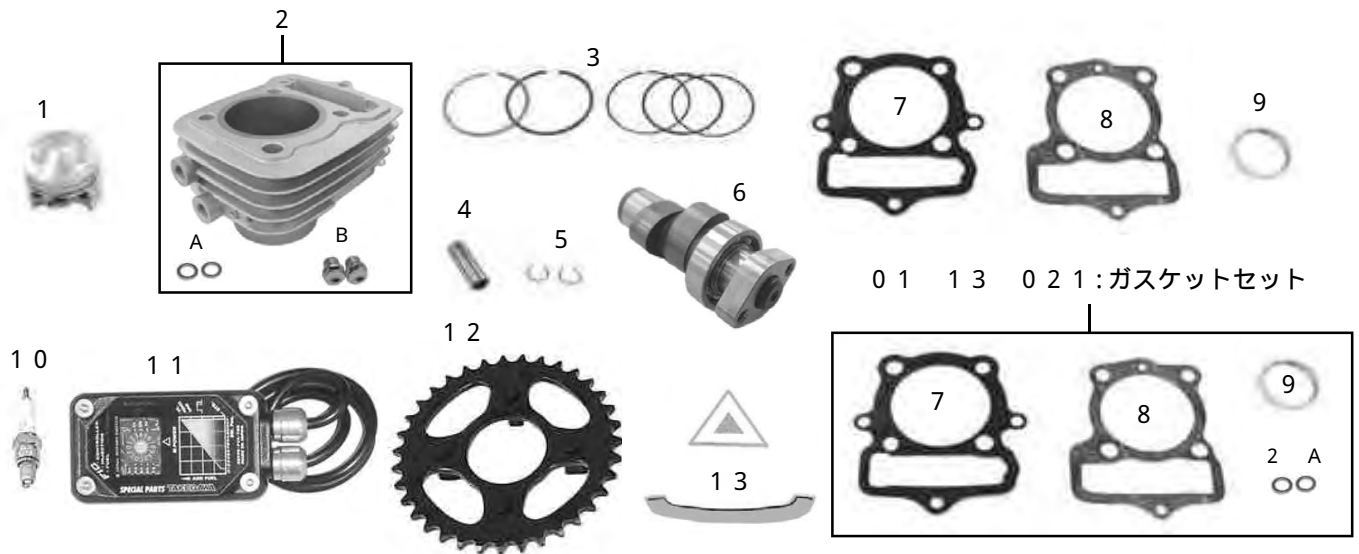
ネジを締めるということは、ネジを緩まないように締めることをいいます。その目安をボルトごとに、折れない・緩まない数値で表したのが規定トルクです。

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、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、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 ～

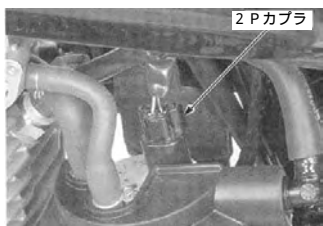


| 番号  | 部品名                   | 個数 | リペア品番         | 入数 |
|-----|-----------------------|----|---------------|----|
| 1   | ピストン 53.5mm           | 1  | 13104 149 T00 | 1  |
| 2   | シリンダーCOMP.            | 1  | 01 01 041     | 1  |
| 2 A | アルミシーリングワッシャ 10mm     | 2  | 00 07 0010    | 10 |
| 2 B | オイルプラグボルト             | 2  | 90145 GEY T00 | 1  |
| 3   | ピストンリングセット 53.5mm     | 1  | 13011 GBG T00 | 1  |
| 4   | ピストンピン 13×38.5        | 1  | 13112 165 T01 | 1  |
| 5   | ピストンピンサークリップ          | 2  | 00 01 0003    | 6  |
| 6   | カムシャフト                | 1  | 01 08 0123    | 1  |
| 7   | シリンダーヘッドガスケット         | 1  | 12251 GEY T00 | 1  |
| 8   | シリンダーガスケット            | 1  | 00 01 0075    | 2  |
| 9   | エキゾーストパイプガスケット        | 1  | 00 01 0027    | 2  |
| 10  | スパークプラグ               | 1  | NGK CR8HSA    | 1  |
| 11  | FIコントローラー(S-S stage用) | 1  | 03 05 0014    | 1  |
| 12  | ドリブンスプロケット35T         | 1  | 02 07 02      | 1  |
| 13  | 原付2種マークセット            | 1  | —             |    |

リペア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。

## ～ 取り付け要領 ～

メインスイッチをOFFにし、フューエルポンプユニット 2 P (黒)カブラの接続を外します。



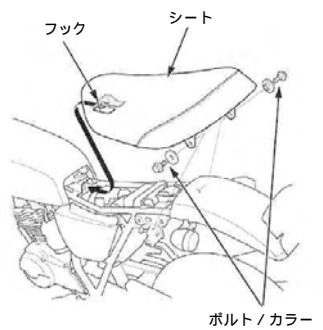
2 Pカブラ

メインスイッチをONにしてキックスターターでエンジンを5回以上クランキングしてフューエルホース内の燃圧を抜きます。メインスイッチをOFFにします。

### エンジンの取り外し

#### シートとタンクの取り外し

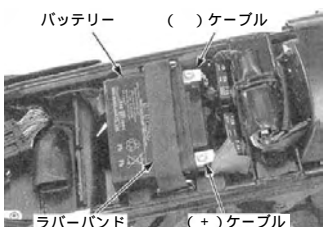
2本のボルト及びカラーを取り外しシートを外します。



ボルト / カラー

#### クイックコネクタの取り外し方法

1. バッテリーよりケーブルを取り外します。



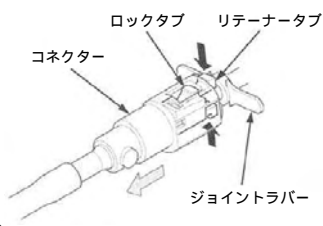
ラバーバンド (+)ケーブル

2. クイックコネクタ周辺をエアブロー等で清掃しコネクタ周辺をウエスで拭きます。



クイックコネクタ

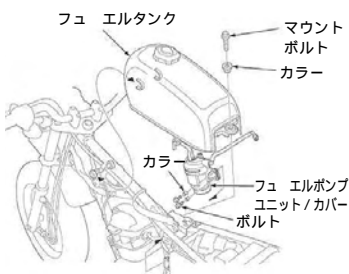
3. リテーナータブを押し込んでロックタブをコネクタから外し、コネクタを引き抜きます。



ジョイントラバー

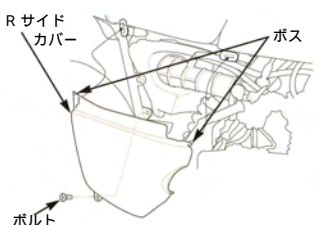
4. 取り外したコネクタはゴミやほこりの浸入を防ぐため、ビニール等で被います。

上記を参考にしてスロットルボディ側のクイックコネクタを取り外します。マウントボルト、カラー及びボルト、カラー2つを取り外しタンクを取り外します。

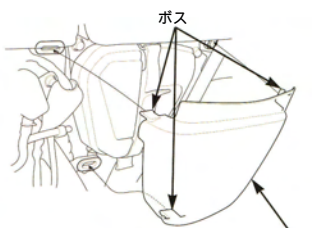


#### サイドカバーの取り外し

R. サイドカバーのボルトを取り外します。ボス2ヶ所をフレームから外すと、サイドカバーが外れます。



L. サイドカバーのボス3ヶ所をフレームから外すと、サイドカバーが外れます。



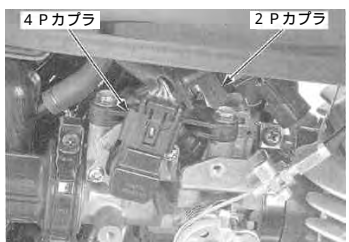
L. サイドカバー

スクリューを外し、スロットルドラムカバーを取り外します。



カバー

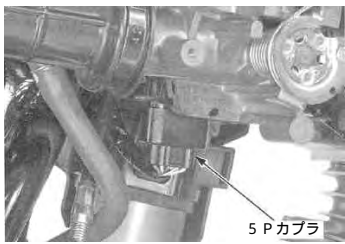
I A Cバルブ 4 P (黒)カブラ、インジェクタ 2 P (黒)カブラの接続を外します。



4 Pカブラ

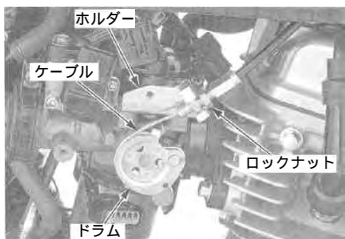
2 Pカブラ

センサーユニット 5 P (黒)カブラの接続を外します。



5 Pカブラ

ロックナットを緩め、スロットルケーブルをケーブルホルダーとスロットルドラムから取り外します。



ホルダー

ケーブル

ロックナット

ドラム

コネクティングチューブバンドスクリュー、及びインシュレーターバンドスクリューを緩め、スロットルボディを取り外します。



バンドスクリュー

スロットルボディ

スロットルボディからスロットルケーブルを取り外した後、スロットルバルブを全開から全閉にスナップしないで下さい。作動不良の原因となる為スロットルボディを落とす等、強い衝撃を与えないで下さい。

#### エキゾーストマフラーの取り外し

シリンダーヘッド側のナット2個を取り外します。



マウントボルトとワッシャを取り外し、エキゾーストマフラーを取り外します。



#### スパークプラグの取り外し

プラグキャップを引っ張り、取り外します。必ずキャップ部分を引っ張って外して下さい。



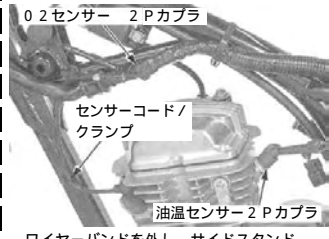
スパークプラグを取り外します。



#### 接続を外す

##### センサーカブラの取り外し

油温センサー 2 P (茶)カブラ、0 2センサー 2 P (黒)カブラの接続を外し、クランプから0 2センサーコードを取り外します。



0 2センサー 2 Pカブラ

センサーコード / クランプ

油温センサー 2 Pカブラ

ワイヤーバンドを外し、サイドスタンドスイッチ 2 P (緑)カブラとACジェネレーター 5 P (茶)カブラの接続を外します。



2 Pカブラ

5 Pカブラ

ワイヤーバンド

ブリーザーホースの接続を外します。



クラッチケーブルガイドのナットを緩め、リフターレバーからクラッチケーブルの接続を外します。



ケーブルガイドからクラッチケーブルを外します。



### ドライブプロケットの取り外し

L クランクケースカバーのボルト5本を外し、L クランクケースカバーを取り外します。



ガスケットがきれいに割れず残った場合は、スクレーパーやカッターナイフ等で取り除いて下さい。スペーサーを取り外しておきます。



スペーサー

ドライブプロケットの2本のボルトを外し、フィクシングプレートとドライブプロケットを取り外します。



### L .ステップの取り外し

サイドスタンドスイッチコードをフレームから取り外します。



ボルト2本を取り外し、L .ステップを取り外します。



### エンジンの取り外し

エンジン下部にジャッキや適当な台等を置き、エンジンを支えます。



フロントエンジンハンガーのナット4個を取り外し、ボルト4本を抜き取ってフロントエンジンハンガーを取り外します。



リアエンジンマウントの上側のナットを取り外します。



下側のナットを取り外します。



まず、上側のボルトを抜き取り、カラーとクラッチケーブルガイドを取り外します。



下側のボルトを抜き取り、エンジンをフレームの左側から取り外します。フレーム等に傷をつけないように注意して下さい。



### シリンダーヘッド、シリンダー、ピストンの取り外し

#### シリンダーヘッドの取り外し

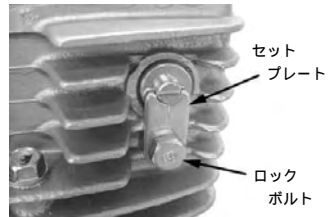
シリンダーヘッドカバーボルト2本を外し、シリンダーヘッドカバーとガスケットを取り外します。



フライホイールを固定し、カムプロケットの6角ボルト2本を緩めておきます。



ロックボルトとセットプレートを取り外し、アジャスターを取り外します。



カムプロケットの六角ボルト2本を取り外します。



カムプロケットをカムシャフトから外し、カムチェーンから外します。



シリンダー後部にあるアジャストボルト、ロックナットを緩めます。



シリンダーヘッドマウントボルトを取り外します。



カムシャフトホルダーナット4個を対角に数回に分けて緩めてワッシャ4個、カムシャフトホルダー、カムシャフト、プッシュ、ノックピンを取り外します。



カムチェーンをクランクケース内に落とさないように針等で吊っておきます。



シリンダーヘッドを取り外します。



ノックピン2個は、再使用するので取り外しておきます。

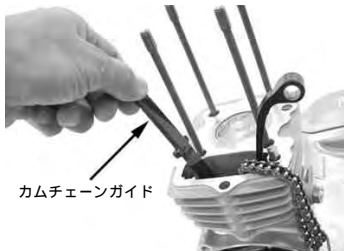


シリンダーヘッドのマニホールド取り付け面のガスケットカスをスクレーパーやカッターナイフ等できれいに取り除きます。



### シリンダーの取り外し

カムチェーンガイドを取り外し、シリンダを抜き取ります。(かたい時はプラスチックハンマーでシリンダーを軽くたたき、取り外します。)



ノックピン2個は、再使用するので取り外しておきます。



ロックナットとアジャストボルトをシリンダーから取り外します。



スプリングを外し、カムチェーンテンシナーをシリンダーから取り外します。



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ゴミや部品が入らないようにウエスを詰め込みます。



### 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します。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ます。



サークリップを取り外した方ヘドライバー等でピストンピンを押し外します。



ピストンが外れます。



### 取り付け面をきれいにする

ガスケットカスをスクレーパーやカッターナイフ等できれいに取り除きます。取り付け面にキズを付けないように注意して下さい。



ウエスできれいに拭き取ります。



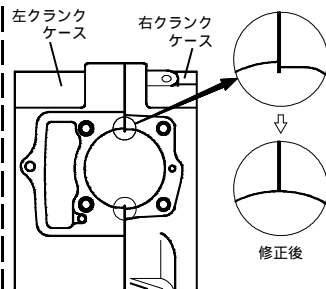
### クランクケースの修正

シリンダーをクランクケースに取り付ける際、左右クランクケースのズレ等により、シリンダースリーブ部とクランクケーススリーブホール部が干渉する場合があります。干渉した状態で使用するとスリーブが変形し、エンジントラブルの原因となりますので必ず点検、修正して下さい。



干渉部分 シリンダースリーブ部

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ます。左右クランクケースのズレの出っ張っている部分を削り、引っ込んでいる部分と同じ高さにします。削り終わったら削り粉がクランクケースに入らないように慎重にウエスを取り除きます。



きれいなウエスをスリーブホールに詰めおきます。キットを取り付けた後にエンジンをアイドリングで数分かけ、すぐにエンジンオイルを新品に交換して下さい。

## S - ステージキットの取り付け

### ピストンの取り付け

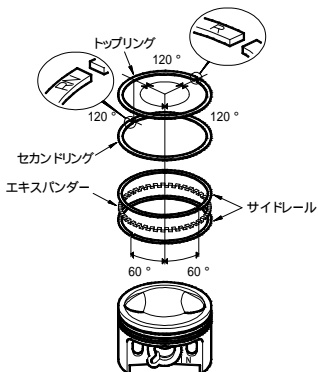
ピストンピン穴の片側に付属のピストンピンサークリップを取り付けます。

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ることが出来ます。

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、慎重に取り付けて下さい。



図を参考にしてピストンリングを取り付けます。



オイルリングエキスパンダーを入れます。



下オイルリングサイドレールを入れます。



上オイルリングサイドレールを入れます。



“RN”の文字を上にして、セカンドリングを入れます。



“R”の文字を上にして、トップリングを入れます。



ピストンピン穴にエンジンオイルを塗布します。



コンロッドのピストンピン穴にエンジンオイルを塗布します。



ピストンピンにエンジンオイルを塗布し、ピストンの上面の矢印が、前(排気側)を向くようにピストンを取り付けます。



付属のピストンピンサークリップを取り付けます。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ることが出来ます。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、慎重に取り付けて下さい。

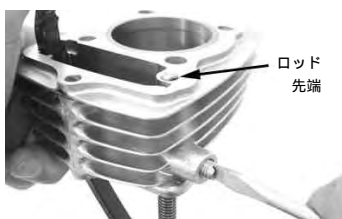


### シリンダーの取り付け

カムチェーンテンショナーをキットのシリンダーに差し込み、スプリングのフックをシリンダーに引っ掛けます。



カムチェーンテンショナーのロッド先端を取り付け面と同じぐらいの位置にします。アジャストボルトで固定し、ロックナットを締め付けます。



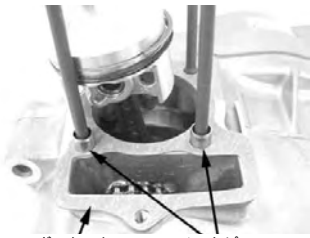
詰めていたウエスを取り外します。



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ます。



ロックピン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ます。



ガスケット ノックピン

シリンダーの内側にエンジンオイルを塗布し、指で均等に塗り広げます。



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します。



シリンダーを入れていきます。



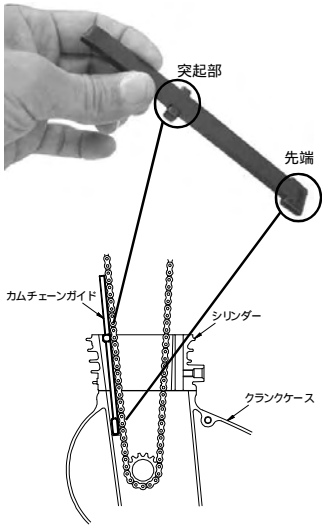
シリンダーにピストンリングの合い口がずれないように指で少しずつはめていきます。



ピストンがシリンダーにはまったら、カムチェーンをシリンダーに通してシリンダーをクランクケースにはめ込みます。



カムチェーンガイドの先端をクランクケースの溝に、突起部をシリンダーの溝に合わせるようにして差し込みます。



### 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ます。



ロックピン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ます。



シリンダーヘッドガスケット

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ます。



アジャスターをカムチェーンテンショナーとシリンダーヘッドに通して取り付けます。



ロックボルトでセットプレートを仮止めします。



シリンダーヘッドマウントボルトを仮止めしておきます。



### カムシャフトとカムスプロケットの取り付け

カムシャフトのジャーナル面とカム面にエンジンオイルを塗布し、シリンダーヘッドに取り付けます。カムシャフトのカム山は下側に向けておきます。



ロックピン2個を取り付け、写真の様にカムチェーンの中にカムシャフトをくぐらせておきます。



カムシャフトホルダーを取り付けます。



ワッシャ4個を取り付け、ナット4個を対角に数回に分けて均等に締め付けます。

規定トルク 2.0 N・m (2.0 kgf・m)



仮止めしていたシリンダーヘッドマウントボルトを本締めします。シリンダーヘッドマウントとカムシャフトの間にカムチェーンを噛み込まない様、注意して下さい。

規定トルク 1.2 N・m (1.2 kgf・m)



フライホイールの" T "マークがクランクケースの" "マークに合っているか確認します。

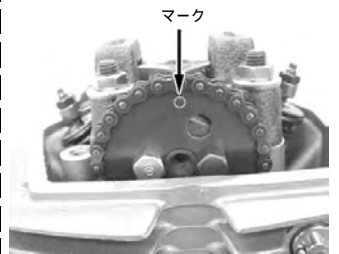


カムスプロケットの" O "マークが真上を向くようにカムチェーンを取り付けます。カムスプロケットをカムシャフトにはめ込みます。



フライホイールを少し回して、カムスプロケットを回し、6角ボルトを取り付けやすくします。

カムシャフトのボルト穴をカムスプロケットに合わせて6角ボルト2本を手で締め込み、仮止めします。



フライホイールを固定し、カムスプロケットの6角ボルト2本を締め付けます。

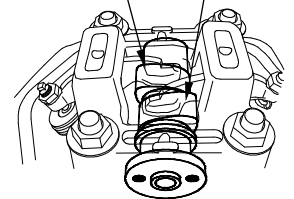
規定トルク 9 N・m (0.9 kgf・m)



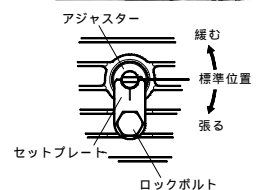
### カムチェーンの調整

カムチェーンは張りすぎてたもたみがあってもエンジンの調子を損ないます。確実に作業を行って下さい。フライホイールを反時計方向にまわし、カムシャフトの両方のカム山が上になる位置にします。

カム山を上します。



フライホイールを手で少し動かし、カムスプロケットとのガタをみながら、アジャスターの" O "マークを張る方向や緩む方向に回してみます。



ガタが無く、フライホイールが重くならないところでロックボルトを締め込み、アジャスターを固定します。

規定トルク 10 N・m  
(1.0 kgf・m)



アジャスターの調整だけではガタが無くならない場合、シリンダーのアジャストボルトでも調整を行います。

アジャスターをガタが一番少ない位置で固定し、シリンダーのロックナットを緩め、アジャストボルトを少しだけ緩めます。



マイナスドライバーでアジャストボルトを固定し、ロックナットを締め付けます。

規定トルク 12 N・m  
(1.2 kgf・m)

再びアジャスターを回して、ガタが無く、フライホイールが重くならないところを探し、ロックボルトでアジャスターを固定します。

## バルブ隙間の調整

フライホイールを反時計方向に回して、カムプロケットの“O”マークが真上を向き、フライホイールの“T”マークがクランクケースの“ ”マークに合う位置で止めます。アジャストスクリューとバルブ端面の間(バルブ隙間)に0.1mmのシクネスゲージを差し込みます。



引き抜くときに少し抵抗があるぐらいにアジャストスクリューを合わせ、ナットを締め付けます。

規定トルク 10 N・m  
(1.0 kgf・m)



ナットを締め付け後、0.1mmのシクネスゲージを再度差し込み、バルブ隙間を確認します。シリンダーヘッドのオイル溜りにきれいなエンジンオイルをいっぱいまで入れます。



シリンダーヘッドカバーとガスケットをシリンダーヘッドカバーボルト2本でシリンダーヘッドに取り付けます。

規定トルク 12 N・m(1.2 kgf・m)



## エンジンの取り付け

### エンジンの取り付け

エンジン下部にジャキや適当な台等を置きエンジンを支え、車体の左側からエンジンを取り付けます。

リアエンジンマウントの下側にボルトを左側から差し込みます。



カラーとクラッチケーブルガイドを取り付け、リアエンジンマウントの上側にボルトを左側から差し込みます。



ナット2個を仮止めします。



フロントエンジンハンガーを取り付け、ボルト4本を左側から差し込み、ナット4個を仮止めします。



ドライブチェーンを取り付けたドライブプロケットを、カウンターシャフトに差し込みます。差し込みにくい場合は、エンジンを軽く揺すりながら差し込んで下さい。



ドライブチェーンに適度なたるみを持たせたまま、仮止めしたリアエンジンマウントのナット2個と、フロントエンジンハンガープレートのナット4個を本締めします。

規定トルク

リアエンジンマウントナット

: 44 N・m(4.5 kgf・m)

フロントエンジンハンガープレート

ナット

: 26 N・m(2.7 kgf・m)

フィキシングプレートをカウンターシャフトに差し、ドライブプロケットのボルト穴に合わせ、ボルト2本を取り付けます。

規定トルク 10 N・m

(1.0 kgf・m)



## L .クランクケースカバーの取り付け

L クランクケースカバーとクランクケースの取り付け面をシンナー等で脱脂します。スペーサーを取り付け、L クランクケースカバーと新品のガスケットをボルト5本でクランクケースに取り付けます。

規定トルク 12 N・m  
(1.2 kgf・m)



スペーサー



## L .ステップの取り付け

L ステップをボルト2本でフレームに取り付けます。

規定トルク 26 N・m  
(2.7 kgf・m)



サイドスタンドスイッチコードをフレームのクランプに取り付けます。



## 接続

サイドスタンドスイッチ2P(緑)カブラ、ACジェネレーター5P(茶)カブラを接続しワイヤーバンドでフレームに固定します。



2Pカブラ

5Pカブラ

ワイヤーバンド

ブリーザーホースを接続します。



リフターレバーにクラッチケーブルを取り付け、クラッチケーブルガイドに取り付けてナットを締め付けます。



### スパークプラグの取り付け

キット付属のスパークプラグを、まず手で締め込みます。

プラグレンチを用いて締め付けます。

規定トルク 14 N・m (1.4 kgf・m)



プラグキャップを取り付けます。



### エキゾーストマフラーの取り付け

シリンダーヘッド側のナット2個を仮止めします。



ノーマルマフラーはステップとエンジンの間から差し込んで下さい。

マウントボルトとワッシャを仮止めします。



仮止めした3ヶ所を本締めします。

規定トルク  
ナット2個: 12 N・m (1.2 kgf・m)

マウントボルト  
: 13 N・m (1.3 kgf・m)

仮止めした3ヶ所を本締めします。

規定トルク  
ナット2個: 12 N・m (1.2 kgf・m)

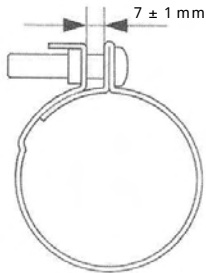
ロックナット  
: 34 N・m (3.5 kgf・m)

キックペダルをシャフトに差し込み、ボルトで取り付けます。

規定トルク 12 N・m (1.2 kgf・m)

### スロットルボディの取り付け

突起に溝を合わせてスロットルボディをインシュレータに取り付けます。インシュレーターバンド端間が7 ± 1 mmとなるようにバンドスクリーンを締め付けます。

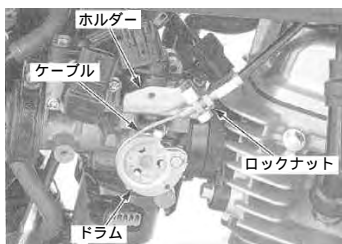


コネクティングチューブをスロットルボディに取り付け、バンドスクリーンを確実に締め込みます。



バンドの穴がインシュレータの位置決めピンに合っているか確認して下さい。

スロットルケーブルをスロットルドラムに接続し、ケーブルホルダーに取り付けます。ロックナットを仮締めしスロットルグリップの遊びを調整します。

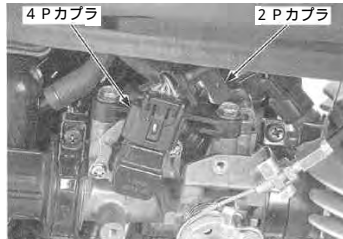


センサーユニット5 P(黒)カブラを接続します。



5 Pカブラ

IACバルブ4 P(黒)カブラ、インジェクタ2 P(黒)カブラを接続します。



4 Pカブラ

2 Pカブラ

スロットルドラムカバーを取り付け、スクリーンを規定トルクで締め付けます。

規定トルク 1.2 N・m (0.1 kgf・m)



スクリーン

カバー

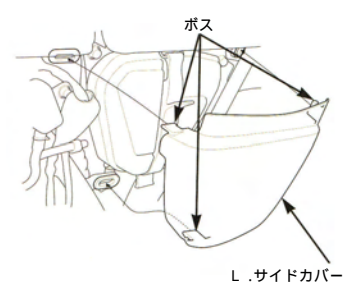
スロットルバルブの切り欠き部をスロットルストップスクリーンに合わせて差し込み、トップキャップを取り付けます。

### F Iコントローラーの取り付け

取り付けはF Iコントローラーの取扱説明書をご確認ください。

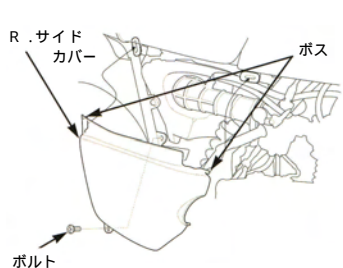
### サイドカバーの取り付け

R .サイドカバーのボス3ヶ所をフレームに差し込み、取り付けます。



L .サイドカバー

R .サイドカバーのボス2ヶ所をフレームに差し込み、ボルトを取り付けます。



ボルト

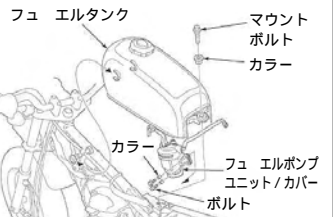
### シートとタンクの取り付け

フューエルタンクをフレームに取り付け、ボルトを締め付けます。

規定トルク 26 N・m (2.7 kgf・m)

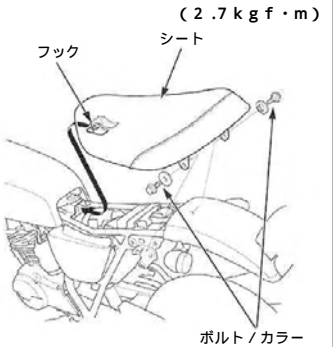
フューエルポンプユニットを取り付けます。

規定トルク 12 N・m (1.2 kgf・m)



シート裏面前部のフックをフレームに差し込み、2本のボルト、カラーでフレームに取り付けます。

規定トルク 26 N・m (2.7 kgf・m)



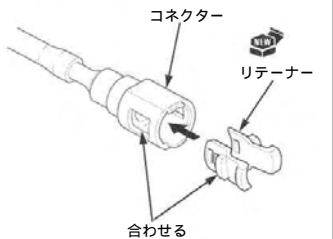
フック

シート

ボルト / カラー

クイックコネクターの接続方法  
クイックコネクターの接続を外した場合はリテーナー、ジョイントラバーを新品に交換する事をお勧めします。

1. ロックタブ2箇所をコネクターの穴に正しく合わせ、リテーナーをコネクターに取り付けます。



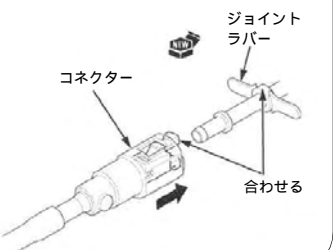
コネクター

リテーナー

合わせる

2. ジョイントラバーをジョイント部に取り付けます。

3. クイックコネクターをまっすぐジョイント部に取り付け、図の様にリテーナーの溝をジョイントラバーに合わせる。"カチッ"と音がするまでコネクターを押し込みます。コネクターが取り付けにくい場合はジョイント部に少量のエンジンオイルを塗布します。



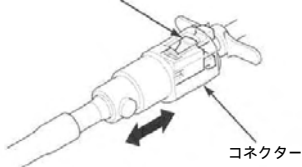
コネクター

ジョイントラバー

合わせる

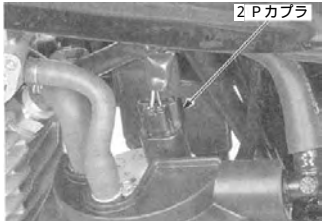
- 4.コネクターを前後に動かし、ロックタブによってコネクターが固定され、確実に接続している事を確認します。

ロックタブ



コネクター

- 5.フューエルポンプユニット2P(黒)カブラを接続する。



2Pカブラ

6. バッテリーケーブルを接続する。  
7. メインスイッチを数秒間ONで保持し燃料漏れが無いが確認します。(この時エンジンは始動しないこと)

上記を参考にしてスロットルボディ側のクイックコネクターを接続します。

別売のF Iコントローラーを購入し、コントローラーの取扱説明書の指示に従いコントローラーを取り付けます。

### エンジン始動

エンジンに付着した汚れをよく拭き取ります。イグニッションキーをONにし、エンジンを始動させます。

**必ず換気のよい場所で行う事。**  
異音など異常が無いが確認します。異常が無ければ30 kmから50 km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。

**必ず冷間時に行う事。**  
100 kmから150 km位まで再度慣らし運転を行います。

慣らし運転終了後、異音やブローバイガスなど異常が無いが確認します。(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。)

**再使用出来ないパーツは再使用しない事。**

### ドリブンスプロケットの取り付けとチェーンの調整

作業の際は必ずエンジンを停止すること

#### ドライブチェーンの取り外し

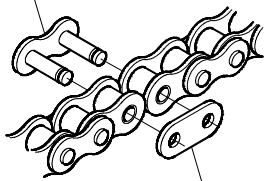
クリップを取り外します。



クリップ

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します。

#### マスターリンク



リンクプレート

#### ブレーキストッパーアームの接続を外す

スプリットピンを取り外します。



ナットを取り外し、ワッシャ、シートラバー、ストッパーアームボルトを取り外します。



#### ブレーキアームの接続を外す

アジャストナットを外し、ブレーキロッド、スプリング、ジョイントを取り外します。



#### ホイールの取り外し

アクスルシャフトを保持し、アクスルナット、ワッシャを取り外します。



アクスルシャフトを抜き取るとホイールとR. サイドカラーが外れます。



ホイールからブレーキパネルを取り外します。



L. サイドカラーを取り外します。



#### ノーマルドリブンスプロケットの取り外し

スナッピングを取り外し、ワッシャとノーマルドリブンスプロケットを取り外します。



## ドリブンスプロケットの取り付け

キット内のドリブンスプロケットをホイールに取り付け、ワッシャとスナップリングを取り付けます。



## ホイールの取り付け

ホイールにL サイドカラーを取り付けます。



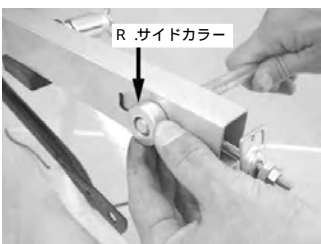
ブレーキパネルをホイールに取り付けます。



アクスルシャフトにワッシャが通っていることを確認します。



スイングアームの片側とR サイドカラーにアクスルシャフトを通しておきます。



ホイールとスイングアームの位置を合わせ、アクスルシャフトを差し込みます。



ワッシャとアクスルナットを仮止めします。



## ブレーキストッパアームの接続

ストッパアームボルトをブレーキパネルの六角穴に確実に取り付け、アームを取り付けます。



シートラバー、ワッシャの順に取り付け、ナットを取り付けます。

規定トルク 2.2 N・m (2.2 kgf・m)



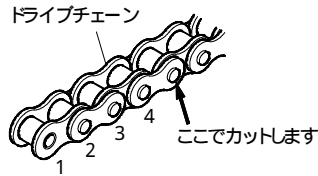
新品のスプリットピン 2.0 x 1.5 を取り付けます。



## ドライブチェーンのカット

ノーマルのスプロケットからキット内のドリブン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ことは出来ません。チェーンカッター等を使用し、チェーンを短くする必要があります。

ノーマルチェーンからは4リンクカットして下さい。

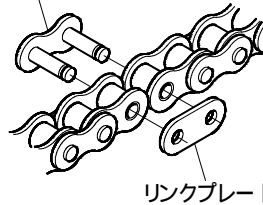


## ドライブチェーンの取り付け

ドライブチェーンをドライブスプロケット、ドリブンスプロケットに取り付けます。

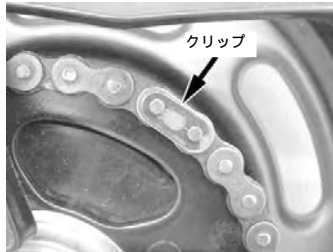
マスターリンクを内側から取り付けてドライブチェーンを接続し、リンクプレートを取り付けます。

### マスターリンク



リンクプレート

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て下さい。

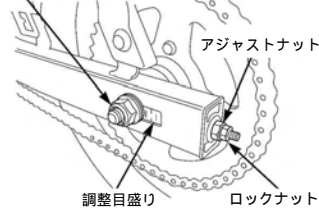


クリップ

## ドライブチェーンの遊びの調整

左右のアジャストナットを回し、左右の調節目盛りが均等になるよう調節します。

### アクスルナット



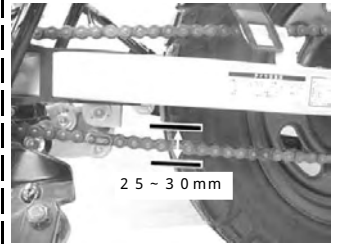
アジャストナット

調整目盛り

ロックナット

乗車状態でスプロケット間の中央あたりの遊びを確認します。

遊び: 2.5 ~ 3.0 mm



アジャストナットを保持し、ロックナットを締め付けます。



アクスルシャフトを保持し、アクスルナットを締め付けます。

規定トルク 6.2 N・m

(6.3 kgf・m)



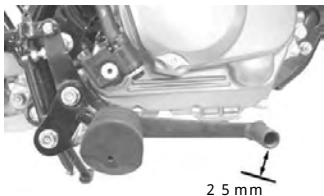
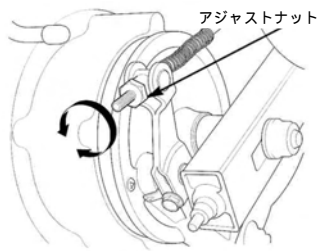
## ブレーキアームの接続

ジョイントをブレーキアームに取り付け、スプリングを取り付けたブレーキロッドを差し込み、アジャストナットを取り付けます。



## ブレーキペダルの遊びの調整

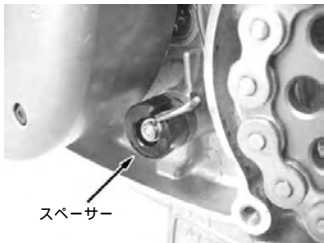
アジャストナットを回すと遊びが調節出来ます。



## L クランクケースカバーの取り付け

L クランクケースカバーとクランクケースの取り付け面をシンナー等で脱脂します。スペーサーを取り付け、L クランクケースカバーと新品のガスケットをボルト5本でクランクケースに取り付けます。

規定トルク 1.2 N・m  
(1.2 kgf・m)



## 走行前の注意

### お願い

このキットを取り付け、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、市町村の役所で原付2種の登録を行い、道路運送車両法の保安基準を充たし、強制賠償保険の排気量アップの申請を行って下さい。キット内の原付2種マークをお貼り下さい。

### 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。

### 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ります。スプロケットのハイギア化を行って下さい。

Apesステージ仕様の参考2次減速比は2.5となっております。

(体重65kg時)

2次減速比は、“ドリブン(リアタイヤ側)スプロケットの歯数÷ドライブ(エンジン側)スプロケットの歯数”で算出します。

例えば、35丁(ドリブンスプロケット)÷14丁(ノーマルドライブスプロケット)=2.5(2次減速比)となります。

### 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、エンジン発熱量も増大します。エンジンに長時間の負荷を与える走行には、オイルクーラーキット(09-07-2155:4フィン5オイルライン、09-07-2156:3フィン4オイルライン)の装着をお勧めします。

#### 温度計

このキットのシリンダーサイド部にはスティックタイプの温度センサーが取り付け出来ます。

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

お問い合わせ専用ダイヤル 0721-25-8857

URL <http://www.takegawa.co.jp>