



Hyper S-Stage KIT (125 c c / S C U T) 取扱説明書

シリンダーはセラミックメッキシリンダーを採用。
ピストンにはMo (モリブデン) コートを施しています。

商品番号	: 01 - 05 - 5439
適応車種	フレーム番号
Ape100	: HC07 1000001 ~
	: HC13 1000001 ~
XR100モタード	: HD13 - 1000001 ~
CRF100F	: HE03 2400001 ~
XR100R	: HE03 1200001 ~

- ・この度は、弊社製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。
- ・シリンダーには、セラミックコンポジットメッキを施し、従来の鋳鉄製スリーブより、耐久性 / 耐摩耗性を向上させピストンクリアランスを少なくし、フリクションロスを低減させました。ピストンにはモリブデンコーティングを施し馴染みをアップさせています。
また、従来のシリンダーよりフィンを大きくすることによりシリンダー温度の上昇を抑える事が出来ます。
ビッグフィンシリンダーはノーマルシリンダーと形状が異なる為、装着時のエンジン形状に変化がみられ、車両のカスタムイメージを高めます。
- ・このキットにはオイルジェットシリンダー (特許出願中) を使用しています。
- ・ご使用に付きましては、下記内容をご理解した上ご使用して頂きます様お願い申し上げます。

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。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、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、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や取り付けられた場合は、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。

当製品の取り付けには、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、後記記述の工具等を準備し、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。

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、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。

弊社エアフィルターを使用する場合、マットガード (09 09 1805) を同時装着して下さい。

ノーマルのスロットルケーブルは使用出来ませんので、必ず付属のスロットルケーブル、スロットルパイプに交換して下さい。

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は変化します。

さらなるパワーアップには、弊社製マフラーをお勧めします。

ボルト、ナット、ノックピン、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。

液体パッキン等は絶対に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。

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

このパーツを取り付ける際、クランクケースにオイルジェット加工されている物との併用は可能ですが、新たにクランクケースにオイルジェット加工する必要はありません。

⚠ 注意 この表示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有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確実に安定させ、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。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、当製品を破棄されるまで保管下さいます様お願い致します。

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、弊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が補えません。

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 ~

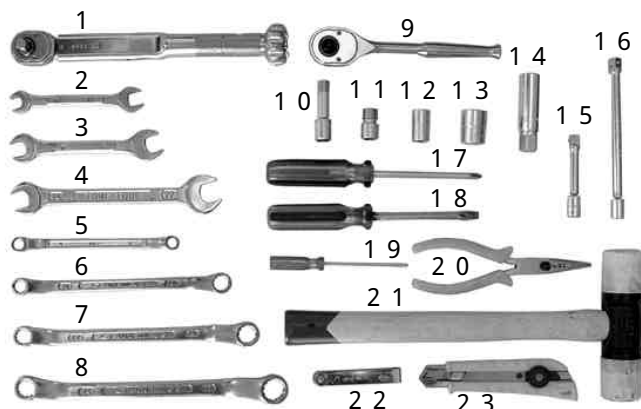


番号	部 品 名	個数	リペア品番	入数	番号	部 品 名	個数	リペア品番	入数
1	ピストン (Moコーティング)	1			14	スロットルケーブル	1	09 02 0081	1
2	シリンダー-ASSY.	1			15	ナット 6mm	2	00 00 0128	10
3	ピストンリングセット	1SET	13011 KTK T00	1SET	16	ソケットキャップスクリュー 6×2.5	2	00 00 0089	10
4	ピストンピン 14mm	1	13111 KN4 T01	1	17	キャブレター-ASSY.	1	03 05 0098	1
5	ピストンピンサークリップ 14mm	2	00 01 0052	6	18	コネクティングチューブ	1	03 01 1055	1
6	カムシャフト X20E68	1	01 08 042	1	19	バンド	2	00 00 0050	1
7	シリンダーヘッドガスケット	1	12251 KTK T51	1	20	メインジェット #105	1	00 03 0021	1
8	シリンダーガスケット	1	00 01 0075	2	21	メインジェット #110	1	00 03 0022	1
9	エキゾーストパイプガスケット	1	00 01 0027	2	22	ドライブsprocket 16T	1	02 05 051	1
10	インレットパイプガスケット	1	00 03 0004	4	23	スパークプラグ CR8HSA	1	NGK CR8HSA	1
11	インレットパイプ	1	17111 KRL T00	1	24	スロットルパイプ	1	09 02 0303 (ラバーグリップ付)	1
12	インシュレーター	1	00 03 0209	1					
13	キャブレターガスケット	1	16210 GEF T01	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せお願い致します。

内径×行程	総排気量	圧縮比	使用燃料
59.4×45	124.6 cm ³	11.5 : 1	ハイオクタン価ガソリン (リサーチ値 : 97オクタン価以上)

~ 取り付けに使用する工具一例 ~



1	トルクレンチ	16	エクステンションバー 中
2	スパナレンチ 10 - 12mm	17	ドライバープラス 小
3	スパナレンチ 12 - 14mm	18	ドライバーマイナス 小
4	スパナレンチ 14 - 17mm	19	細軸ドライバーマイナス
5	オフセットレンチ 8 - 9mm	20	ニードルノーズプライヤ
6	オフセットレンチ 10 - 12mm	21	プラスチックハンマー
7	オフセットレンチ 12 - 14mm	22	シクネスゲージ
8	オフセットレンチ 14 - 17mm	23	カッターナイフまたはスクレーパー
9	ラチェットハンドル		針金等
10	ディープソケット 8mm		ウエス
11	ソケット 10mm		エンジンオイル
12	ソケット 12mm		メンテナンススタンド
13	ソケット 17mm		ジャッキ等
14	スパークプラグソケット 16mm		棒ヤスリ等
15	エクステンションバー 小		

～ 取り付け要領 ～

フューエルロックをOFFにします。



サイドスタンドを取り外す必要がありますので、レーシングスタンド等を用いて車両を確実に支えて下さい。
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）に行ってください。
各パーツはホコリやオイルなどの汚れを取り除いてきれいにながら取り外していくようにして下さい。
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かわかるように保管して下さい。
チューブクリップをずらし、フューエルチューブの接続を外します。

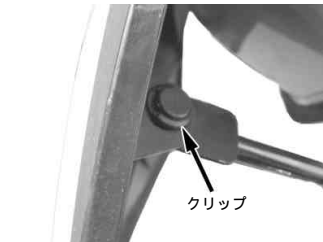


エンジンの取り外し

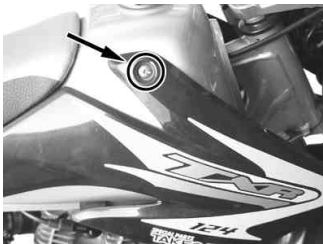
シートとタンクの取り外し

XR100モタード

フューエルタンク部のL/Rのシュラウドを取り付けてあるクリップとスクリューを取り外し、L/Rのシュラウドを取り外します。



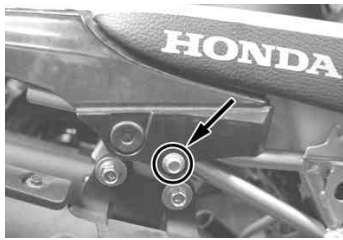
クリップ



L/Rサイドカバーのフランジボルトを取り外し、L/Rサイドカバーを取り外します。



シート裏側にあるフランジナットとリアフェンダーサイド部のフランジボルトを取り外し、シートとリアフェンダーを取り外します。

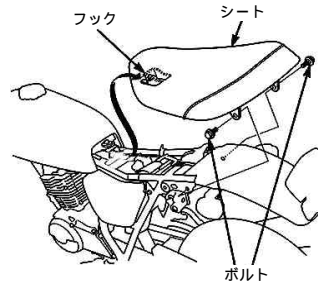


フューエルタンクを取り付けてあるフランジボルトを取り外し、フューエルタンクを後方に引いて取り外します。

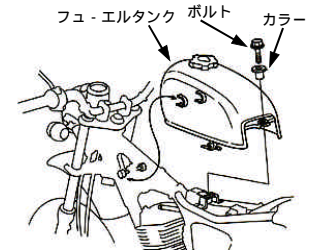


Ape100

2本のボルトを取り外します。シートを後方に引いて外します。



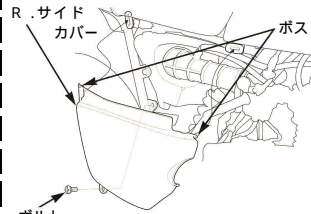
ボルトを外し、フューエルタンクを後方に引いて取り外します。



サイドカバーの取り外し

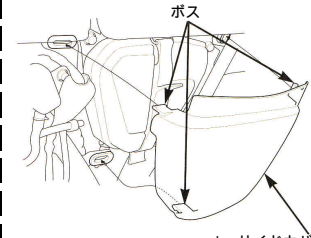
Ape100

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。



ボルト

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

キャブレターの取り外し

キャブレターのトップキャップを外し、スロットルバルブをキャブレターから抜き取ります。



コネクティングチューブバンドのスクリューを緩めます。



ボルト2本を取り外し、シリンダーヘッドからマニホールドとキャブレターを取り外します。

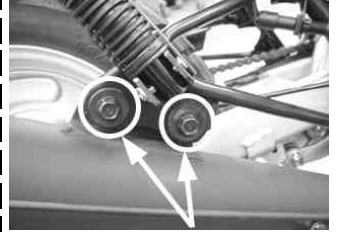


エキゾーストマフラーの取り外し
シリンダーヘッド側のナット2個を取り外します。



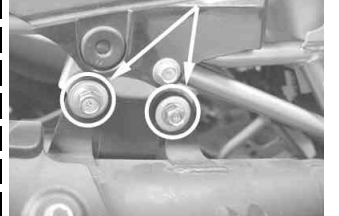
Ape

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。



XR100モタード

フランジボルト2本を取り外し、エキゾーストマフラーを取り外します。



Ape/Type D(08以降) HC07 1600001~/ HC13 1000001~

クランプを取り外し、マフラーとエアサクションバルブの接続を外します。
(エアサクションバルブが作動しなくなるため、取り外しても問題ありません。)



エアサクションバルブ

ホース

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。

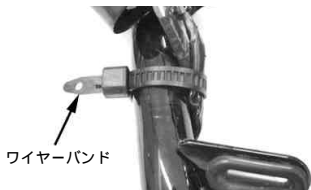


スパークプラグを取り外します。



接続を外す

配線の接続を外します。



ワイヤーバンド

ワイヤーバンドを外します。



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剥れず残った場合は、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(A p e の場合)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

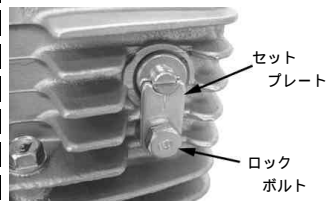
シリンダーヘッドカバーボルト2本を外し、シリンダーヘッドカバーとガスケットを取り外します。



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6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。



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金等で吊っておきます。



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、ノックピンを取り外します。



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。

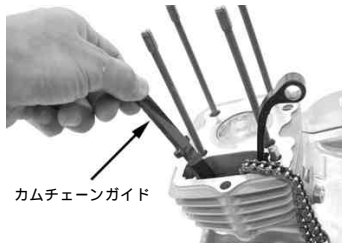


シリンダーヘッドのマニホールド取り付け面のガスケットカスをスクレーパーやカッターナイフ等できれいに取り除きます。



シリンダーの取り外し

カムチェーンガイドを取り外し、シリンダーを抜き取ります。(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ョ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へ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。



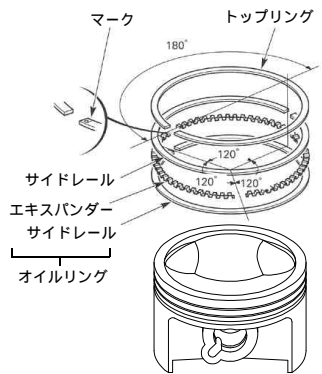
S ステージキットの取り付け

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。



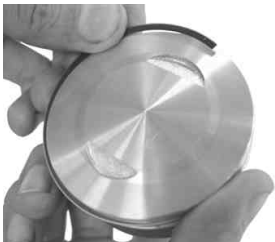
オイルリングエキスパンダーを入れます。



上/下オイルリングサイドレールを入れます。



“R”の文字を上にして、トップリングを入れます。



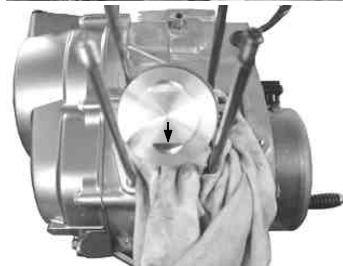
ピストンピン穴にエンジンオイルを塗布します。



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 が、前(排気側)を向くようにピストンを取り付けます。

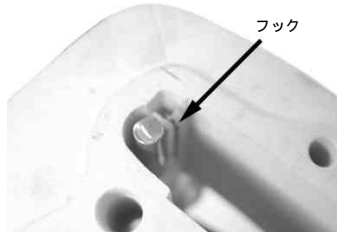


付属のピストンピンサークリップを取り付けます。ピストンピンサークリップの合い口は切り欠き部を避けて取り付けして下さい。ドライバーで、ピストンにキズを付けないように押し込むと比較的簡単に取り付けことが出来ます。押し込み中にピストンピンサークリップが外れて飛んでしまう恐れがあるので、慎重に取り付けて下さい。



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。



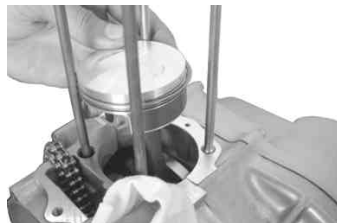
カムチェーンテンショナーのロッド先端を取り付け面と同じぐらいの位置にします。アジャストボルトで固定し、ロックナットを締め付けます。



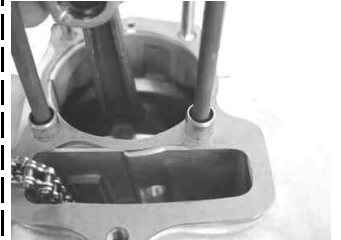
詰めていたウエスを取り外します。



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。



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。



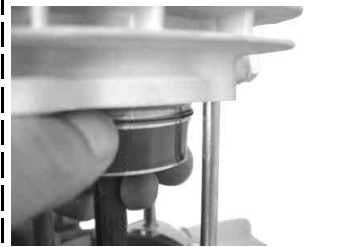
ピストンの全周面と、ピストンリングにエンジンオイルを塗布します。



シリンダーを入れていきます。



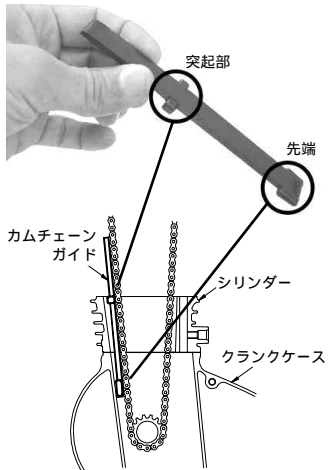
シリンダーにピストンリングの合い口がないように指で少しずつはめていきます。



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。

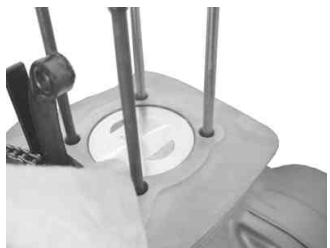


カムチェーンガイドの先端をクランクケースの溝に、突起部をシリンダーの溝に合わせるようにして差し込みます。

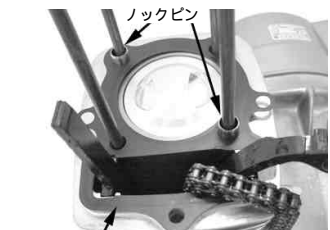


シリンダーヘッドの取り付け

シリンダーとシリンダーヘッドの合せ面をシリンナー等で脱脂します。



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ます。



シリンダーヘッドマウントボルトを仮止めておきます。

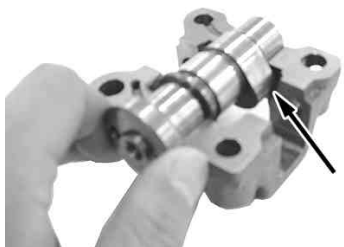
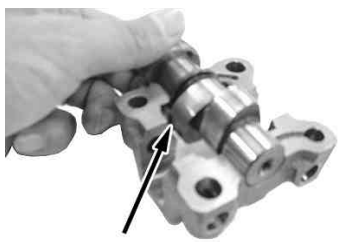


カムシャフトとカムスプロケットの取り付け

カムシャフトとカムシャフトホルダーの確認作業を行います。

(キット内のカムシャフトは、ノーマルカムシャフトに比べリフトを増やしています。そのため、カムシャフトホルダーの寸法誤差により、カムシャフトと干渉する場合があります。必ず確認作業を行ってください。)

カムシャフトホルダーに、キット内のカムシャフトを合わせ、カムシャフトのカム山と、カムシャフトホルダーが干渉していないか確認します。



干渉が無い場合は、そのまま取り付け作業を行います。

干渉がある場合は、カムシャフトホルダーの干渉部分を削り、修正します。

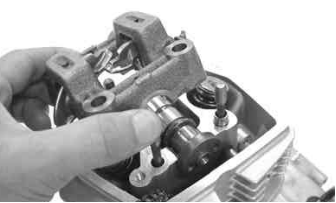
△注意：必要外の部分は削ら無い事。
△注意：カムシャフトホルダージャーナル部、ロッカーアーム取り付け部、シリンダーヘッド取り付け面にキズ等を付けない様、注意して作業を行う事。



削り修正後、バリやカエリが無いかを確認し、洗浄します。
キットの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。



カムシャフトホルダーを取り付けます。



ワッシャ4個を取り付けます。



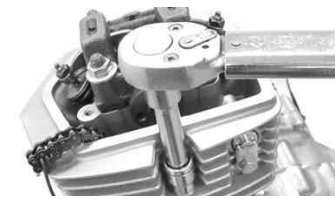
ナット4個を対角に数回に分けて均等に締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：2.0 N・m (2.0 kgf・m)

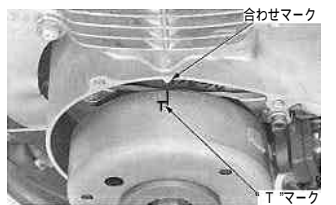


仮止めしていたシリンダーヘッドマウントボルトを本締めします。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
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。

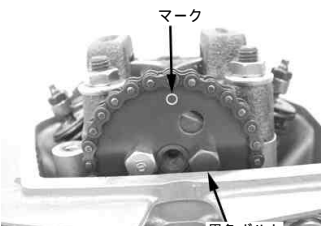
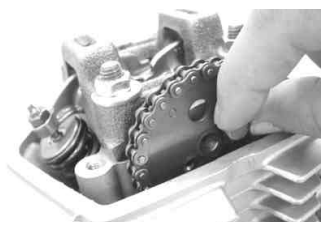


カムスプロケットの“O”マークが真上を向くようにカムチェーンを取り付けます。カムスプロケットをカムシャフトにはめ込みます。



フライホイールを少し回して、カムスプロケットを回し、六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六角ボルト2本を手で締め込み、仮止めします。この時、ノックピン(黒色ボルト)をインテーク側に取り付けて下さい。



フライホイールを固定し、カムスプロケットの六角ボルト2本を締め付けます。

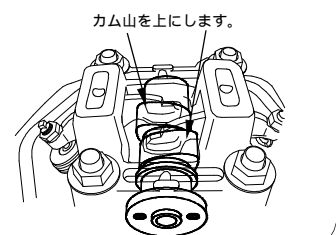
△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：1.2 N・m (1.2 kgf・m)



カムチェーンの調整

カムチェーンは張りすぎてもたるみがあるてもエンジンの調子を損ないます。確実に作業を行ってください。

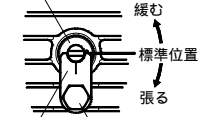
フライホイールを反時計方向にまわし、カムシャフトの両方のカム山が上になる位置にします。



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。



アジャスター



セットプレート

ロックボルト

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。

注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：10N・m(1.0kgf・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。

注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：12N・m(1.2kgf・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、カムスプロケットの“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0.05mm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。

注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：10N・m(1.0kgf・m)



ナットを締め付け後、0.05mm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。

注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：12N・m(1.2kgf・m)



エンジンの取り付け

エンジンの取り付け

XR100R

オーナーズ/サービスマニュアルの指示に従いエンジンをフレームに取り付けます。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。

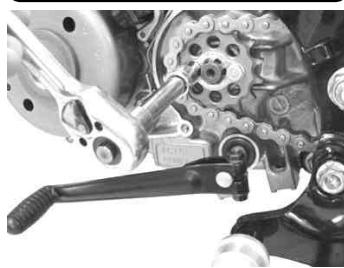


ドライブチェーンに適度なたるみを持たせたまま、仮止めしたリアエンジンマウントのナット2個と、フロントエンジンハンガープレートのナット4個を本締めします。

注意：必ず規定トルクを守る事。
リアエンジンマウントナット：44N・m(4.5kgf・m)
フロントエンジンハンガープレートナット：26N・m(2.7kgf・m)

フィッキングプレート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て、ボルト2本を取り付けます。

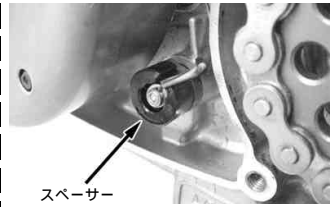
注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：10N・m(1.0kgf・m)



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。

注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：12N・m(1.2kgf・m)



スペーサー



L ステップの取り付け (Apeの場合)

L ステップをボルト2本でフレームに取り付けます。

注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：26N・m(2.7kgf・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

配線の接続を行います。

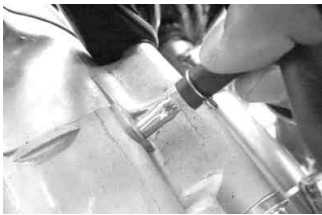


ワイヤーバンドでコードをフレームに固定します。



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。



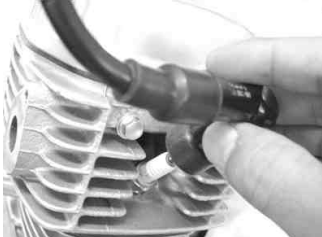
スパークプラグの取り付け

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。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
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

XR100R

オーナーズ/サービスマニュアルの指示に従いエンジンをフレームに取り付けます。

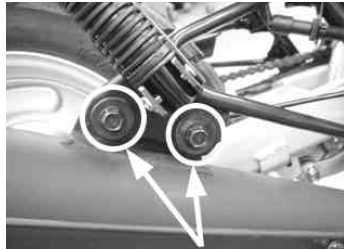
XR100モタード

エキゾーストマフラーを車両に取り付けます。シリンダーヘッド側のナット2個を仮止めします。



Ape 100

マウントボルトとワッシャを仮止めします。



フランジボルト2本を仮止めします。

XR100モタード



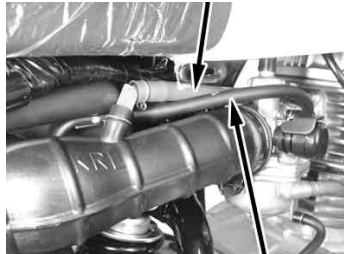
仮止めした2ヶ所を本締めします。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
ナット2個
：12 N・m (1.2 kgf・m)
マウントボルト
：20 N・m (2.0 kgf・m)

キャブレターの取り付け

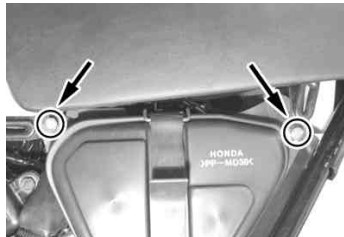
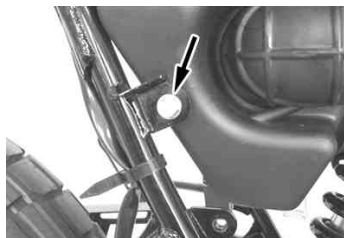
ストレージタンクホースとキャブレターエアイベントチューブをエアクリナーケース側から外します。ストレージタンクホースはブリーザーチューブジョイントごと外して下さい。

ストレージタンクチューブ



エアイベントチューブ

コネクティングチューブバンドスクリューを緩めます。ノーマルエアクリナーケースを止めているケースマウントボルトを左側から2本、右側か1本を取り外します。ノーマルエアクリナーケースを使用する場合は取り外しません。

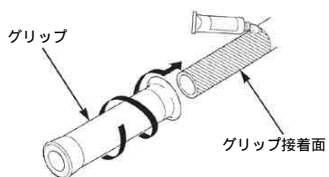


コネクティングチューブをキャブレターから外し、エアクリナーケースを取り外します。ノーマルエアクリナーを使用する場合はエアクリナーケースは取り外しません。ノーマルエアクリナーカバーを取り、中のエアフィルターを取り外します。ノーマルエアクリナーケースからコネクティングチューブを外します。付属のコネクティングチューブに接着剤を塗布し、ノーマルと同様にエアクリナーケースに取り付けます。



スロットルハウジングのパンスクリューを外します。スロットルパイプ、スロットルハウジングからスロットルケーブルを外します。ノーマルのスロットルケーブルを車両から抜き取ります。キット内のスロットルケーブルをロアスロットルハウジングに取り付けます。ノーマルのスロットルパイプからグリップを取り外し、キット内のスロットルパイプに取り付けます。

・グリップの内周面、スロットルパイプの外周面の汚れを取り除き、接着面に「HONDAボンドA」又は「セメダイン#540」を薄く塗布し、接着剤が乾かないうちにグリップを回しながら取り付けます。



ハンドルパイプのスロットルパイプ躍動面に薄くグリスを塗布し、スロットルパイプを取り付け、スロットルパイプフランジ部、スロットルケーブル巻き取り部にグリスを塗布し、スロットルケーブルとスロットルパイプを接続し、スロットルハウジングを2本のパンスクリューで取り付け、前方のパンスクリューを締め付けた後、後方のパンスクリューを締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：4 N・m (0.4 kgf・m)

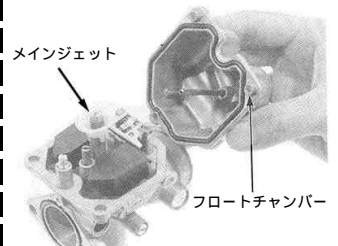
ノーマルハンドルの場合、スロットルハウジングの分割部をハンドルのポンチマークに合わせて下さい。



ポンチマーク

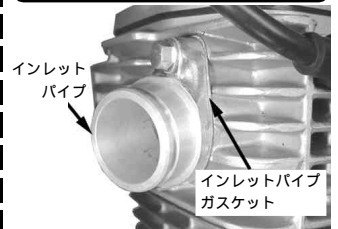


PD22キャブレターのフロントチャンバーを外し、メインジェットを付属のメインジェットに取り替えます。(S-STAGEは#110、STDエンジンは#105を目安にして下さい。)



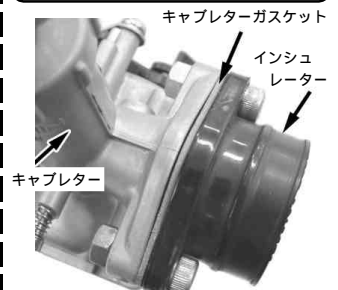
フロントチャンバーを元通りに取り付けます。シリンダーヘッドとインレットパイプの間にインレットパイプガスケット(厚みが薄い方)を入れてインレットパイプをSTDフランジボルト2本で締め付けます。

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

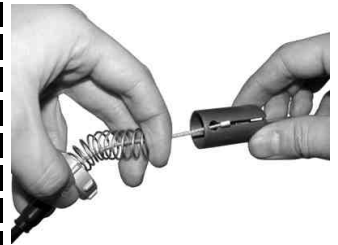


キャブレターとインシュレーターCOMP.の間にキャブレターガスケット(厚みが厚い方)を挟み、ソケットキャップスクリュー(6×2.5)2本とナット(6mm)で締め付けます。

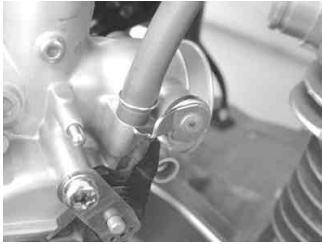
△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：12 N・m (1.2 kgf・m)



PD22キャブレターのトップカバーを外して、スプリング、スロットルバルブを抜き取ります。スロットルケーブルにトップカバーを取り付け、スプリングを入れてスロットルバルブをインナーケーブルに取り付けます。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。



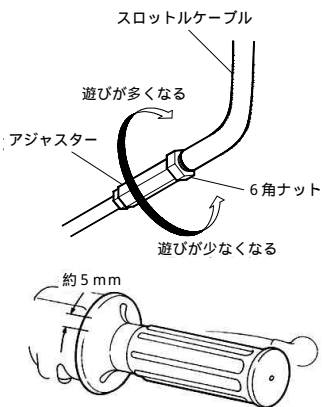
フューエルチューブをキャブレターに差し込み、チューブクリップを取り付けます。



インシュレーターCOMPをインレットパイプに差し込み、バンドで締め付けます。



スロットルグリップ部で5mm程度の遊びが出来るようにスロットルケーブルのアジャスターを調整します。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確認します。又、ハンドルを左右にきってもスロットルケーブルの引っ掛かりが無いことを確認します。



エアクリーナーコネクティングチューブをキャブレターに取り付けます。エアクリーナーコネクティングチューブバンドを締め付けます。



ノーマルエアクリーナーを元通りに取り付け、エアクリーナーカバーを付けます。



コネクティングチューブにストレージタンクホースを取り付け、チューブクリップを取り付けます。エアベントチューブは走行に支障の無いようにまとめて下さい。

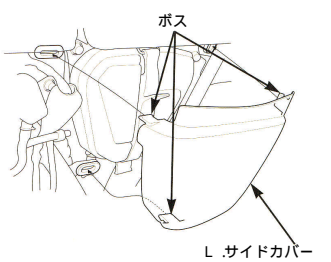
左右サイドカバー、シートを取り付けます。ノーマルエアクリーナー使用の場合は、吸入空気量を確保する為にシートを取り付ける前にエアクリーナーケース上部のインテークダクトを必ず取り外して下さい。



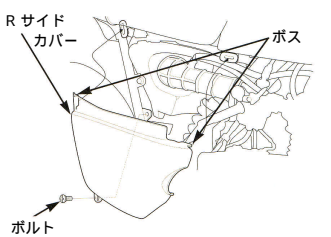
サイドカバーの取り付け

Ape 100

L 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。



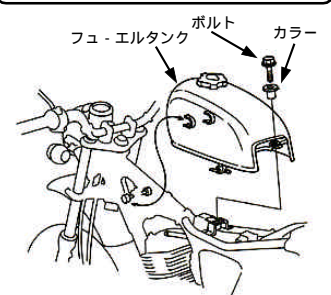
R サイドカバーのボス2ヶ所をフレームに差し込み、ボルトを取り付けます。



シートとタンクの取り付け

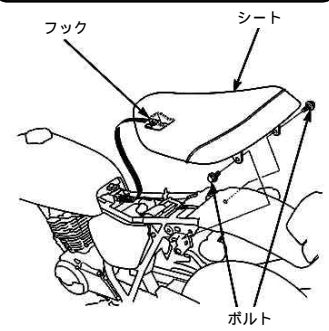
フューエルタンクをフレームに取り付け、ボルトを締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：2.6 N・m (2.7 kgf・m)



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

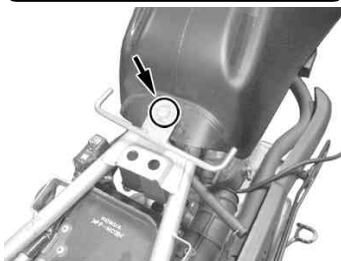
△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：2.6 N・m (2.7 kgf・m)



XR100モータード

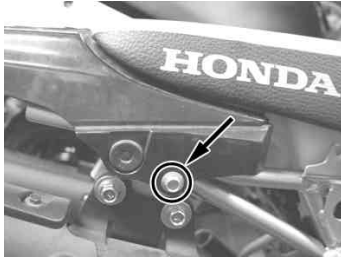
フューエルタンクを取り付け、フランジボルトを規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：2.6 N・m (2.7 kgf・m)



シートとリアフェンダーを取り付け、シート裏側のフランジナットとリアフェンダーサイドのフランジボルトを取り付け、規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
フランジナット：1.0 N・m (1.0 kgf・m)
フランジボルト：0.8 N・m (0.8 kgf・m)



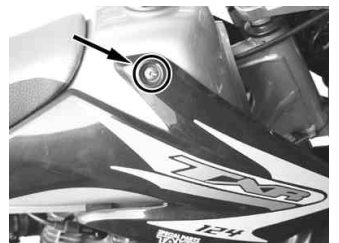
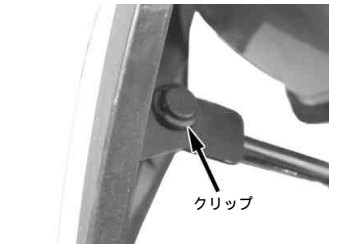
XR100モータード

L/Rサイドカバーを取り付け、フランジボルトを取り付け規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：0.8 N・m (0.8 kgf・m)

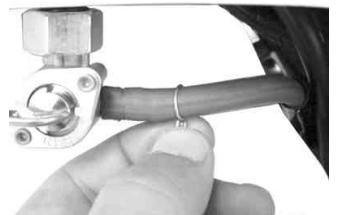


L/Rシラウドをフューエルタンクに取り付け、クリップ及びスクリューを取り付けます。



フューエルホースの接続

フューエルロックにフューエルチューブを接続し、チューブクリップで固定します。



エンジン始動

イグニッションキー、ガスコックがOFFになっているのを確認し、スパークプラグを取り外します。

しばらくキックをし、エンジン各部にエンジンオイルを十分に行きわたらせます。

スパークプラグを取り付け、ガソリンコック、イグニッションキーをONにし、チョークレバーを引いてエンジンを始動させます。

チョークレバーを徐々に戻し、回転がスムーズになるまで暖機運転を行いチョークレバーを完全に戻します。

エンジン暖気後アイドリングしない場合や、アイドリング回転数が高い場合は、スロットルストップスクリューで調整します。

安全な場所で十分注意し、個々の車体に合ったセッティングを行って下さい。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事

⚠ 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確認します。

異常が無ければ100km～150km位までは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：ピストンピンサークリップは再度使用しない事。

⚠ 注意

エンジン組み付け時、規定トルクで締め付けているボルトやナットもエンジンが温まり熱膨張を繰り返すと少しずつ緩んでくる場合がありますので、定期的に各ボルト、ナット類を増し締めして下さい。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事

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。

スプロケット

スプロケットは、用途に合わせて調整して下さい。ただし、あまりローギアすぎる設定は、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破損してしまう恐れがあります。

適切な設定でご使用下さい。

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の装着をお勧めします。

カムチェーン

出力アップ、エンジン発熱量の増大に伴い弊社製ソリッドカムチェーン、ダイハード (01-14-0005)の使用をお勧めします。

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。

弊社製の下記メーターが使用出来ます。

・コンパクトLCDサーモメーター：07 04 0035

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。

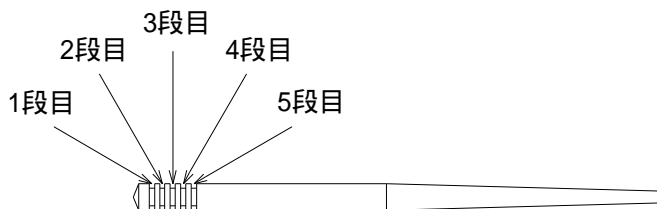
キャブレターのセッティングは暖機後に行い、走行確認を行って下さい。又、プラグは適正な熱価の物をご使用下さい。エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

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開になる場合は、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