

# S-Stage KIT 取扱説明書

ノーマルシリンダーヘッドを使用したままで113ccにボアアップが出来、HEAVYなエンジンフィーリングが体験出来るキットをリリース。  
楽しみながらエンジン構造の勉強が出来るストリートユースキットに仕上げました。

**この製品の取り付けの際、「クランクケースのボーリング加工」が必要となります。**

商品番号 **01-05-506H G-KIT**  
適合車種およびフレーム番号  
カブ100EX : (C100CMJ)HA05-00000037 ~ 0002036  
                  : (C100CMK)HA05-00000037 ~  
                  : (C100CMP)HA06-00000001 ~  
カブ90 : HA02-1800001 ~  
CD90 : HA03-1100005 ~

- ・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いたします。
- ・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。

## ▲使用燃料についてのご注意▲

SステージKITは、ノーマルに比べて高圧縮比となるように設定しておりますので、燃料は必ずハイオクタン価ガソリンを使用して下さい。レギュラーガソリンを使用すると、異常燃焼を起こして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。KIT取り付け前に燃料タンクに残っていたガソリンにも注意して下さい。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、スパークプラグ電極部の焼け具合により個々に合った番番を決定して下さい。

## 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。  
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。  
当製品は、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。  
取り付けの際には、別紙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。  
ボルト、ナット、ノックピンは再使用しますが、摩耗、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。  
ノーマルキャブレターを装着される方は、エアクリナーボックスおよび、エアークリーナーエレメントは取り外さないで下さい。キャブレターを交換される方は、個々に合ったセッティングを行って下さい。この事柄を無視した場合、エンジントラブルが起こり、重大な事故につながる恐れがあります。  
燃料は必ず無鉛ハイオクタン価ガソリンをご使用下さい。  
セルモーター始動による車両につきましては、バッテリーが満充電の場合でもセル始動が困難になる場合があります。  
当社にクランクケース加工を依頼される場合は、『クランクケースボーリング依頼書』に必要事項と加工品番(当製品の加工品番は00-00-01)を記入して頂き当社までお送り下さい。

**▲注意** この表示を無視した取り扱いをすると人が傷害を負う可能性が想定される内容および物的傷害の発生が想定される内容を示しています。

- ・一般公道では、法定速度を守り違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、ネジ部等の緩みが無いこと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asket、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** この表示を無視した取り扱い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。)
- ・ガソリンは、非常に引火しやすい為、一切の火気を避け燃えやすい物が回りに無い事を確認して下さい。又、気化したガソリンの滞留は、爆発等の危険性がある為、換気の良い場所で作業を行ってください。

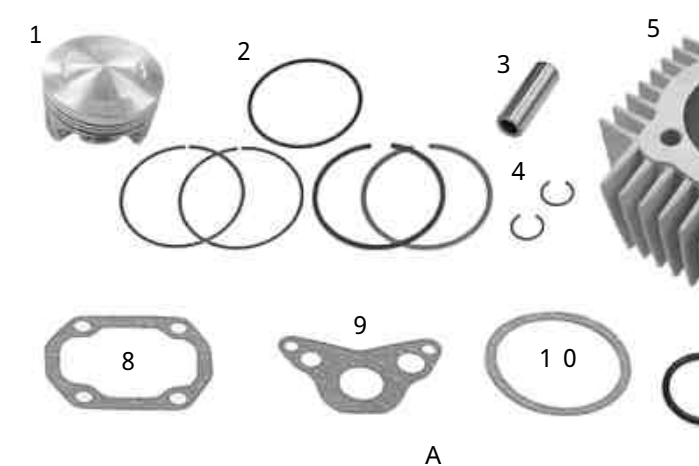
性能、デザイン、価格は予告無く変更されます。あらかじめご了承下さい。

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。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。  
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よう、お願い致します。

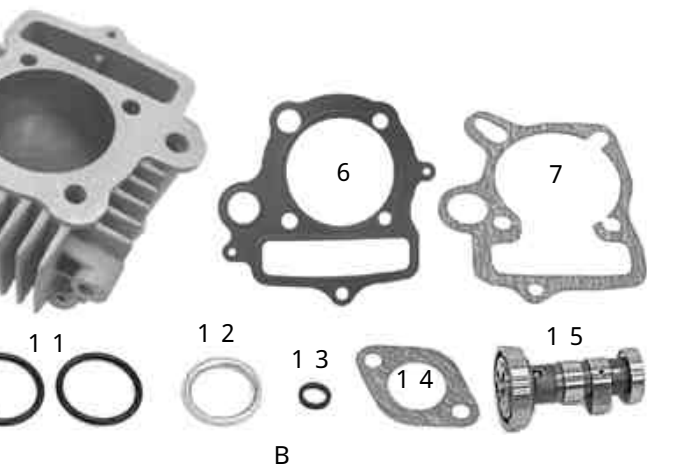
Lesson

ボルトとナットは反時計方向へ回すと緩み、時計方向へ回すと締まる。  
ネジを締める場合は最初から工具を使用せず指で締まるところまで締めましょう。１～２回転でとまる場合は、ネジが斜めに入っている場合がありますので注意して下さい。  
ネジを緩めるということは、締まっている状態から左へ３～４回転回すことをいい、取り外すということは左へネジが取れるまで回すことをいう。  
ネジを締めるということは、ネジが緩まないようにする事を締めるといいます。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。この説明書ではトルクを記載していますが、トルクレンチを用心することの出来ない人は折れない・緩まない力で締められるのであれば試してみてください。但し、当社では責任は負いません。トルクレンチが無くてどれぐらいの力で締めると折れるのか・緩むのかは自分自身の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・ネジ等のかかり部分が破損する場合があります。

キット内容



A

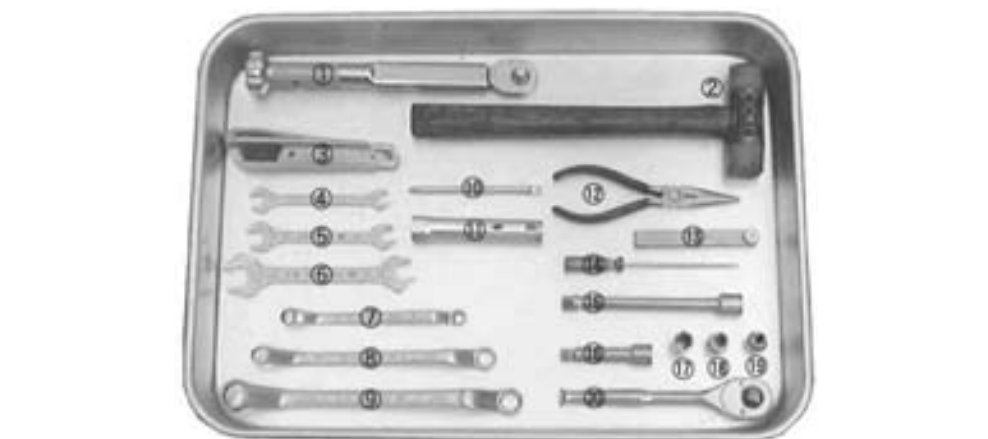


B

| 番号 | 部 品 名         | 個数    | リペア品番               | 入数 |
|----|---------------|-------|---------------------|----|
| 1  | ピストン          | 1     | 1 3 1 0 5—GPH—T 0 0 | 1  |
| 2  | ピストンリング       | 1 SET | 0 1—1 5—0 1 5       | 1  |
| 3  | ピストンピン        | 1     | 1 3 1 1 1—GEF—T 0 0 | 1  |
| 4  | ピストンサークリップ    | 2     | 0 0 0—0 2—1 2 0     | 6  |
| 5  | シリンダー         | 1     | 0 1—0 1—0 2 5 1 H   | 1  |
| 6  | ヘッドガスケット      | 1     | 0 0 0—1 3—0 7 0     | 2  |
| 7  | シリンダーベースガスケット | 1     | 0 0 0—1 3—0 5 4     | 1  |
| 8  | ヘッドカバーガスケット   | 1     | 0 0 0—1 3—0 4 9     | 2  |
| A  | ガスケットキット、Bセット |       | 0 1—1 3—8 0 0 3 V   |    |
| B  | ピストンキット       |       | 0 1—0 2—0 1 1 2     |    |

| 番号 | 部 品 名          | 個数 | リペア品番               | 入数 |
|----|----------------|----|---------------------|----|
| 9  | 右サイドカバーガスケット   | 1  | 0 0 0—1 3—0 5 0     | 4  |
| 10 | 左サイドカバーガスケット   | 1  | 0 0 0—1 3—0 5 1     | 2  |
| 11 | タペットキャップＯリング   | 2  | 0 0 0—1 3—0 5 2     | 4  |
| 12 | エキゾーストパイプガスケット | 1  | 0 0 0—1 3—0 4 6     | 2  |
| 13 | ラバーパッキン 16mm   | 1  | 0 0 0—1 3—0 4 8     | 2  |
| 14 | インレットパイプガスケット  | 1  | 0 0 0—1 3—0 5 3     | 3  |
| 15 | カムシャフト         | 1  | 1 4 1 0 0—RDL—T 1 0 | 1  |

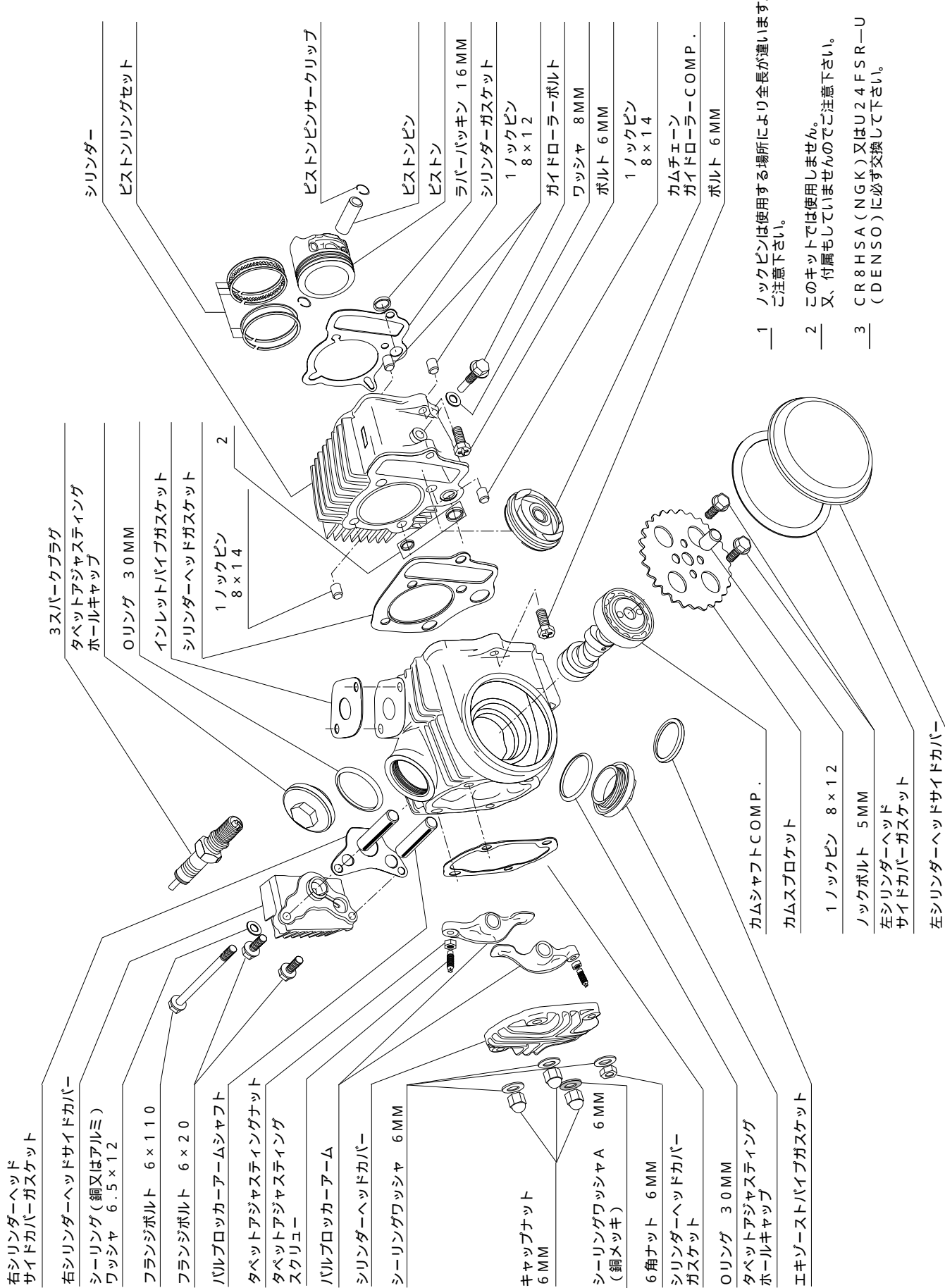
取り付けに使用する工具等の一例



|    |                   |
|----|-------------------|
| 1  | トルクレンチ            |
| 2  | プラスチックハンマー        |
| 3  | カッターナイフ           |
| 4  | スパナ 10 - 12       |
| 5  | スパナ 12 - 14       |
| 6  | スパナ 14 - 17       |
| 7  | メガネレンチ 10 - 12    |
| 8  | メガネレンチ 12 - 14    |
| 9  | メガネレンチ 14 - 17    |
| 10 | プラグレンチハンドル (車載工具) |
| 11 | プラグレンチ (車載工具)     |
| 12 | ラジオペンチ            |
| 13 | シクネスゲージ           |
| 14 | マイナスドライバー (極細先)   |
| 15 | ジョイント (中)         |
| 16 | ジョイント (小)         |
| 17 | ボックスレンチ 14mm      |
| 18 | ボックスレンチ 12mm      |
| 19 | ボックスレンチ 10mm      |
| 20 | ラチェットレンチ          |

クランクケース分解の際、別途、特殊工具(ロックナットレンチ、クラッチホルダ、フライホイールブーラー、フライホイールホルダ等)が必要となります。

## 各部品名称



1 ノックピンは使用する場所により全長が違います。  
ご注意ください。

2 このキットでは使用しません。  
又、付属もしていませんのでご注意ください。

3 CR8HSA (NGK) 又は U24FSR-U  
(DENSO) に必ず交換して下さい。

## ～ 取 り 付 け 要 領 ～

水平な場所でセンタースタンドで車両を確実に支えます。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）に行ってください。



フューエルコックをOFFにします。

### 取り外し

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がわかるように保管して下さい。

### 1. カバー類の取り外し



カバー、左右のサイドカバーとフロントカバーを取り外します。

### 2. キャブレターの取り外し



コックの2個のボルトをゆるめ、取り外します。



Oリングも取り外しておきます。



ボルトをゆるめ、チョークケーブルを取り外します。



エアクリーナーBOXの左右のボルトをゆるめ、取り外します。



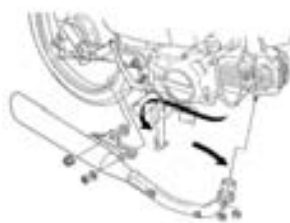
マニホールドの2本のボルトをゆるめ、取り外します。



スロットルケーブルは外さずにエアクリーナーBOX、キャブレター、マニホールドごとフロントキャリアに置いておきます。

### 3. マフラーの取り外し

C100CMJ、C100CMKの場合



シリンダーヘッド側2個のナット、サイレンサー部のナット2個を取り外します。  
ステップとエンジンの間から抜くようにしてマフラーを取り外します。

C100CPMの場合



シリンダーヘッド側のナット2個を取り外します。



ナット1個、ボルト2本を取り外して、右のタンデムステップブラケットを取り外します。



ステップとエンジンの間から抜くようにしてマフラーを取り外します。

### 4. 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。

### 5. タベットホールキャップの取り外し



タベットホールキャップ2個を取り外します。

### 6. シリンダーヘッド左カバーの取り外し



シリンダーヘッド右カバー中央のボルトを外すと左カバーが外れます。

## 7. カムスプロケットの取り外し



タイミングホールキャップとクランクシャフトホールキャップを取り外します。



クランクシャフトを反時計方向に回して、フライホイールの「T」マークとカムスプロケットの「O」マークをそれぞれの切り欠きに合わせます。



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本を取り外します。



カムスプロケットを先の細いマイナスドライバー等でこじてカムシャフトから外します。



カムチェーンからカムスプロケットを外し、カムスプロケットを取り出します。



カムシャフトにはまっているノックピンは再使用するので取り外しておきます。

## 8. シリンダーヘッドの取り外し



シリンダーヘッドサイドボルトを取り外す。



サイドボルト

ガイドローラーボルト

ガイドローラーボルトと、サイドボルトをゆるめておきます。



シリンダーヘッドを止めているナット4個を対角にゆるめて取り外します。



ナット下のワッシャ4枚を取り外します。



ヘッドカバーを取り外します（かたい時はプラスチックハンマーで軽くたたき、取り外します。）



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

## 9. シリンダーの取り外し



ゆるめておいたガイドローラーボルトとシーリングワッシャ、サイドボルトを取り外します。



シリンダーを引っ張って取り外します。（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。）



シリンダーを抜く途中で、ガイドローラーが出てくるので、取っておきます。



シリンダーガスケットやラバーパッキングを取り除きます。ノックピン2個は、再使用するの



ので取り外しておきます。



ピストンピンサークリップ

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。



ピストンピンをサークリップを取り外した方へドライバー等で押して外します。



ピストンが外れます。

## 11. 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。

## クランクケースの加工

シリンダーを取り付けるには、クランクケースの加工が必要となります。

ホンダ純正サービスマニュアルを参照し R . クランクケースカバー、クラッチ、ギヤシフトリンクージ、L . クランクケースカバー、フライホイール、ステーターベース等を取り外しクランクケースを分割する。

R . クランクケースに付いているスタッドボルト、ドレンボルト、オイルポンプ、オイルフィルタースクリーン、シフトリフタースプリングピンを取り外します。

L . クランクケースに付いているスタッドボルト、ニュートラルスイッチコンタクト、カムチェーンガイドスプロケット、カムチェーンテンショナーブッシュロッド、カムチェーンテンショナーアームを取り外します。

クランクケース加工を当社にご依頼の場合は説明書の「クランクケースのボーリング加工」を参照して下さい。

クランクケースの加工後、ホンダ純正サービスマニュアルを参照しクランクケース、R クランクケースカバー、クラッチ、ギヤシフトリンクージ、L . クランクケースカバー、フライホイール、ステーターベース等を組み付けて下さい。

## ○ S - Stage K I T 取り付け

### 1. ピストンを組み付ける



左側

ピストンの左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、押し込むと比較的簡単に取付けることが出来ます。ピストンにキズを付けない下さい。



ピストンのリング溝にエンジンオイルを塗布します。



エキスパンダーを入れる。



下サイドレールを入れる。



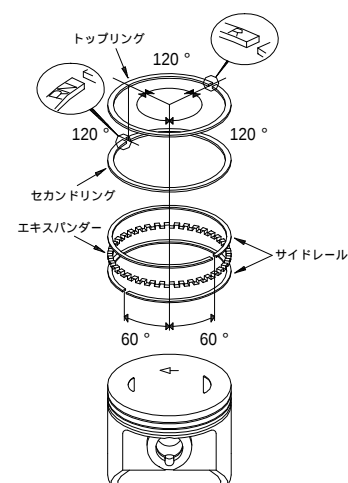
上サイドレールを入れる。



セカンドリングを入れる。



トップリングを入れる。



トップリングの上面には R の刻印セカンドリングの上面には R N の刻印があります。

上図を参考にして、各ピストンリングの位置を合わせて下さい。



ピストンピン穴にエンジンオイルを塗布します。



付属のピストンピンとコンロッドにエンジンオイルを塗布します。



ピストンの上面の矢印が、下(エキゾースト側)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。

### 2. シリンダーを取り付ける。



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。



ノックピン B (長さ 12 mm) を 2 個、シリンダーガスケット、ラバーパッキン黒 1 個を取り付けます。



キットの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。



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。



カムチェーンを引っ張りながら、ガイドローラーを付けます。



シリンダーのガイドローラーボルト穴にガイドローラーの穴が合うようにしてガイドローラーボルトを取り付けます。(指でしめる程度まで仮止め)



シリンダーサイドボルトを取り付けます。(指でしめる程度まで仮止め)



シリンダーヘッドに組み込まれているロッカーアームのタベットナットをゆるめ、タベットスクリューと共に外します。



カムシャフトにカムスプロケットボルトを取り付けて引っ張るか、プラスチックハンマーでシリンダーヘッドを軽くたたくとカムシャフトは抜けま  
す。  
無理に引っ張らないで下さい。



キットのカムシャフトにエンジンオイルを塗布します。  
カムシャフトを逆の手順で取り付けます。



ノーマルカムシャフトのノックピンをキットのカムシャフトに取り付けます。



タベットスクリューをロッカーアームに取り付けます。



ヘッドカバーとシリンダーヘッド合せ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。取り付け面にキズを付けないように注意して下さい。



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。



シリンダーにノックピンAを2個(長さ14mm)を取り付けます。



シリンダーヘッドをカムチェーンとスタッドボルトを通して取り付けます。



カムチェーンが落ちないようにカムシャフトにドライバー等をさしてカムチェーンを止めておきます。  
ヘッドカバ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。



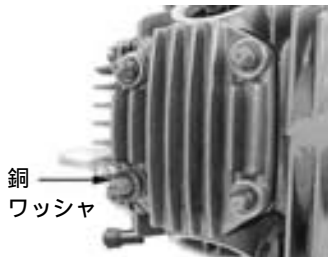
ヘッドカバーガスケットを取り付けます。



ヘッドカバーを方向に注意して取り付けます。



矢印が下を向くように取り付けます。



銅  
ワッシャ

ヘッドカバーのワッシャを位置に注意して取り付けます。



ヘッドナットを均等に締め付けます。  
締め付けトルク  $12\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $1.2\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )



シリンダーヘッドサイドボルトを締め付けます。  
締め付けトルク  $10\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $1.0\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )



仮止めしていた、ガイドローラーボルトを本締めします。  
締め付けトルク  $10\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $1.0\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )



仮止めしていた、シリンダーサイドボルトを本締めします。  
締め付けトルク  $10\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $1.0\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

## 5. カムプロケットの取り付け



フライホイールを反時計方向に回し、“T”マークをケースカバーの切り欠き部に合せます。



刻印

カムプロケットのボルト穴をシリンダーヘッドの切り欠き方向に向け、刻印が上になるようにして下さい。それがカムシャフトの圧縮上死点です。



チェンジベダルシャフト横の6角ボルトを取り外します。(カムチェーンテンショナーがゆるむので、カムチェーンがはめやすくなります。)



カムプロケットを取り付けます。



カムプロケットのボルトを手締めします。



フライホイールを固定し、カムプロケットボルト2本を締め付けます。  
締め付けトルク  $9\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $0.9\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )



チェンジベダルシャフト横に先程外した6角ボルトを取り付けます。  
締め付けトルク  $10\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $1.0\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

## 6. バルブタイミング調整と タペット調整



切り欠き

Oの刻印



バルブクリアランス  
(インテーク側)



バルブクリアランス  
(エキゾースト側)

アジャストスクリュー



シクネス  
ゲージ

バルブステム

カムシャフトのOマークとフライホイールのTマークがそれぞれの切りかきに合うようにして止める。磁石の反発でフライホイールはピッタリと止まらないがカムプロケットを取り付けてTマークとOマークが同時に合えばOK。



ロッカーアームのタペットスクリューを締め込んでいきタペットスクリューとバルブステムエンドの間に0.05ミリのシクネスゲージを入れて少し抵抗があるくらいで引き抜ける様に合わせてタペットナットを締め付ける(少し抵抗があるというのがわからない場合0.07と0.03のシクネスゲージを用意して0.07がずき間に入らず0.03がゆるく入る様に合わせればだいたい0.05ミリということになる)IN・EX共に0.05ミリに合わせる。



タペット調整後クランクシャフトを反時計方向に2回転、回して“T”マークと“O”マークを合わせます。



タペットすき間が変化していないか点検し、すき間が合っていればOK、くるっている場合は調整する。この作業を合うまで繰り返して下さい。



タペットホールキャップ2個とタイミングホールキャップとクランクシャフトホールキャップを取り付けます。

締め付けトルク

タペットホールキャップ

:  $12\text{ N}\cdot\text{m}$  ( $1.2\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

タイミングホールキャップ

:  $2\text{ N}\cdot\text{m}$  ( $0.2\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

クランクシャフトホールキャップ

:  $3\text{ N}\cdot\text{m}$  ( $0.3\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

## 7. シリンダーヘッド左サイドカバーの取り付け



シリンダーヘッドと左サイドカバーの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。



シリンダーヘッドと左サイドカバーの取り付け面をきれいにし、シンナー等で脱脂します。



ガスケットを取り付けます。



シリンダーヘッド左サイドカバーを取り付け、シリンダーヘッド右カバー中央のボルトを締め付けます。

締め付けトルク  $12\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $1.2\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )



このとき、シリンダーヘッド左サイドカバーの回り止めを合せて下さい。

## 8. スパークプラグの取り付け



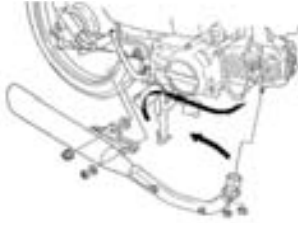
スパークプラグを取り付けます。  
締め付けトルク  $11\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $1.1\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )



プラグキャップを取り付けます。

## 9. ノーマルマフラーの取り付け

C100CMJ、C100CMKの場合



ステップとエンジンの間にマフラーを通して取り付けます。  
シリンダーヘッド側の2個のナット、サイレンサー部の2個のナットで仮止めします。  
仮止めを本締めします。

締め付けトルク

シリンダーヘッド側:  $10\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $1.0\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

サイレンサー側 10mmナット

:  $34\text{ N}\cdot\text{m}$

( $3.5\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

8mmナット

:  $22\text{ N}\cdot\text{m}$

( $2.2\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

C100CPMの場合



ステップとエンジンの間からマフラーを通して取り付けます。



シリンダーヘッド側のナット2個を仮止めします。



右のタンデムステップブラケットと共に仮止めします。



仮止め部を締め付けます。

締め付けトルク

シリンダーヘッド側:  $10\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $1.0\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

マフラー側: ナット:  $35\text{ N}\cdot\text{m}$   
( $3.5\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

ボルト:  $22\text{ N}\cdot\text{m}$

( $2.2\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )

## 10. ノーマルキャブレターの取り付け



マニホールドにOリングが付いているか確認します。



エアクリーナーBOXを2本のボルトで取り付けます。

締め付けトルク:  $10\text{ N}\cdot\text{m}$

( $1.0\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )



マニホールドを2本のボルトで取り付けます。

締め付けトルク:  $10\text{ N}\cdot\text{m}$

( $1.0\text{ kgf}\cdot\text{m}$ )



チョークケーブルを取り付け、ボルトを締めます。



コックのOリングを取り付け、2本のボルトで取り付けます。

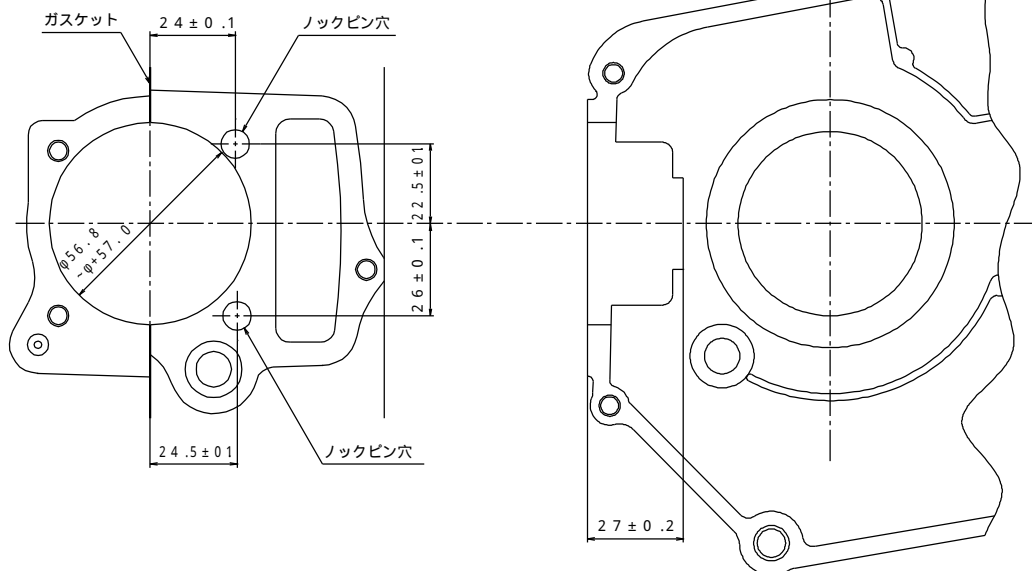
## 11. カバー類の取り付け

カバー、左右のサイドカバーとフロントカバーを取り付けます。

## クランクケースのボーリング加工

### 当社以外へクランクケースの加工をご依頼される方へ

- 加工寸法は、クランクケースガasketをはさんだ状態の仕上がりでφ56.8～φ57.0mmになるように、シリンダーを合わせながら少しずつ削って下さい。  
加工するとノックピン穴との肉厚は薄くなり耐久性は低下します。  
それによりクランクケースが損傷する場合があります。



### 当社へクランクケースの加工をご依頼される方へ

- 住所、氏名、電話番号、車種、フレームナンバーを必ず明記の上、ご同封下さい。
- 必ず別紙の申し込み用紙に希望される加工を明記の上、同封下さい。(明記無き場合は、そのままご返送させて頂く可能性がございます。)
- 送料はお客様負担です。
- 当社取扱車種に限らせて頂きます。
- 当社へご依頼される前に必ず下記作業を行って下さい。指示通りに作業が行われていない場合、未加工の上お客様負担で返品させていただく事があります。
- 尚、クランクケース加工時にケースに巣等が発見された場合、当社はその責任を負いません。

ホンダ純正サービスマニュアルを参照し、クランクケースを分割して下さい。  
R .クランクケースに付いているスタッドボルト、ドレンボルト、オイルポンプ、オイルフィルタースクリーン、シフトリフタースプリングピンを取り外します。  
L .クランクケースに付いているスタッドボルト、ニュートラルスイッチコンタクト、カムチェーンガイドスプロケット、カムチェーンテンショナープッシュロッド、カムチェーンテンショナーアームを取り外します。  
スクレーパー等を用いてクラッチカバーおよびクランクケース合わせ面のガasketをきれいに取り除いて下さい。

クランクケースの汚れや、油分をきれいに取り除いて下さい。

使用されていた10mmのクランクケースノックピン2個を同封の上、輸送中の破損等の防止のためクランクケースの周りをクッション性の良い物で覆ってから梱包して下さい。



### ご注意

- クランクケースを加工されますとケースの肉厚が薄くなり、強度が落ちますのでスタッドボルトの締め付けには、充分ご注意ください。
- ご使用中におかれましても損傷する場合がございますがご了承下さい。
- 如何なる場合におきましても当社は一切の責任を負いません。

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>

## クランクケースボーリング加工依頼書

クランクケースボーリング加工を当社へご依頼の場合は、本用紙に必要事項を記入していただきクランクケースと本用紙を当社までお送り下さい。

**SPECIAL PARTS TAKEGAWA** 行

お名前

ご住所

電話番号

エンジンNo.

お支払い方法 : 代引・その他 ( )

ご注意

送付については当社へ元払いをお願い致します。代引の場合、送料・手数料が別途必要となります。

加工日は毎週金曜日を予定しておりますが、水曜日午前番分までは金曜日出荷を予定しております。

クランクケースのみの状態でお送り下さい。ノックピン・スタッドボルト・ドレンボルト等、各付属部品は必ず取り外して下さい。

但し、圧入されているベアリングは外さないで下さい。パッキン等が残っていて前処理が必要な場合は別途費用(¥2,100/消費税込)をいただきますのでご了承下さい。

| 品番         | 品名                                  | 適 応               | 定価(税込み) | 注文数 |
|------------|-------------------------------------|-------------------|---------|-----|
| 00-00-01   | クランクケースボーリング加工                      | エンジン系/CD90-Cub100 | ¥8,400  |     |
| 00-00-0101 | クランクケース & オイルパン加工(φ61.4加工)*ベッグフィン除く | Ape50専用           | ¥12,600 |     |
| 00-00-0108 | クランクケース & オイルパン加工(φ60.5加工)          | Dream50専用         | ¥12,600 |     |
| 00-00-0103 | クランクケースボーリング加工(用φ61.4加工)*ベッグフィン除く   | Ape50専用           | ¥8,400  |     |
| 00-00-0102 | クランクケースボーリング加工 (φ60.5加工)            | Dream50専用         | ¥8,400  |     |
| 00-00-0105 | オイルパン加工                             | Ape50/Dream50     | ¥8,400  |     |
| 00-00-0104 | クランクケース & オイルパン加工(φ62.4加工)          | Ape100専用          | ¥12,600 |     |
| 00-00-0109 | クランクケースボーリング加工 (φ62.4加工)            | Ape100専用          | ¥8,400  |     |
| 00-00-0106 | オイルパン加工                             | Ape100専用          | ¥8,400  |     |

## クランクケースボーリング加工依頼書

クランクケースボーリング加工を当社へご依頼の場合は、本用紙に必要事項を記入していただきクランクケースと本用紙を当社までお送り下さい。

**SPECIAL PARTS TAKEGAWA** 行

お名前

ご住所

電話番号

エンジンNo.

お支払い方法 : 代引・その他 ( )

ご注意

送付については当社へ元払いをお願い致します。代引の場合、送料・手数料が別途必要となります。

加工日は毎週金曜日を予定しておりますが、水曜日午前番分までは金曜日出荷を予定しております。

クランクケースのみの状態でお送り下さい。ノックピン・スタッドボルト・ドレンボルト等、各付属部品は必ず取り外して下さい。

但し、圧入されているベアリングは外さないで下さい。パッキン等が残っていて前処理が必要な場合は別途費用(¥2,100/消費税込)をいただきますのでご了承下さい。

| 品番         | 品名                                  | 適 応               | 定価(税込み) | 注文数 |
|------------|-------------------------------------|-------------------|---------|-----|
| 00-00-01   | クランクケースボーリング加工                      | エンジン系/CD90-Cub100 | ¥8,400  |     |
| 00-00-0101 | クランクケース & オイルパン加工(φ61.4加工)*ベッグフィン除く | Ape50専用           | ¥12,600 |     |
| 00-00-0108 | クランクケース & オイルパン加工(φ60.5加工)          | Dream50専用         | ¥12,600 |     |
| 00-00-0103 | クランクケースボーリング加工(用φ61.4加工)*ベッグフィン除く   | Ape50専用           | ¥8,400  |     |
| 00-00-0102 | クランクケースボーリング加工 (φ60.5加工)            | Dream50専用         | ¥8,400  |     |
| 00-00-0105 | オイルパン加工                             | Ape50/Dream50     | ¥8,400  |     |
| 00-00-0104 | クランクケース & オイルパン加工(φ62.4加工)          | Ape100専用          | ¥12,600 |     |
| 00-00-0109 | クランクケースボーリング加工 (φ62.4加工)            | Ape100専用          | ¥8,400  |     |
| 00-00-0106 | オイルパン加工                             | Ape100専用          | ¥8,400  |     |