



ケイヒン PD22 キャブレターキット 取扱説明書

商品番号	: 03—05—325 (ペーパータイプフィルター)
	: 03—05—3251 (スポンジタイプフィルター)
適応車種	フレーム番号
CRF50F	: AE03—1400001～
XR50R	: AE03—1000001～

- ・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

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。

この製品を取り付けるにはスロットルパイプのストッパー部の加工を必要とします。なお、この加工によりアクセルリミッターの使用が出来なくなりますのでご注意下さい。

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、確実に作業を行って下さい。

この製品は上記適応車種、フレーム番号の車両専用品です。他の車両には取り付け出来ませんのでご注意下さい。

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。

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。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。なお、キャブレターは次ページの状態でご出荷しております。



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。

- ・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、ネジ部等の緩みがないかを確認し緩みがあれば規定トルクで確実に増し締めを行って下さい。（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

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。

- ・エンジンを回転させる場合は、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。）
- ・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周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、通気の良い場所で作業を行って下さい。

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 ～



出荷時キャブレター状態

メインジェット	# 9 5
スロージェット	# 3 5
ジェットニードル	E 2 0 5 1 G
クリップポジション	4 段目
スロットルバルブ	7 4 B
エアースクリューオープニング	1-1 / 4

番号	名称	個数
1	キャブレターASSY	1
2	インレットパイプ	1
3	インレットパイプガasket	1
4	キャブレターガasket	1
5	ソケットキャップスクリュー 6 × 7 0	1
6	ソケットキャップスクリュー 6 × 2 5	2
7	ソケットキャップスクリュー 6 × 2 0	1
8	ロックナット 6 mm	2
9	スロットルケーブル 7 1 0 mm	1
1 0	フューエルタンクフロントスペーサー 3 0 mm	1
1 1	フューエルタンクリアスペーサー 2 0 mm	1
1 2	フランジボルト 8 × 5 5	1
1 3	フランジボルト 8 × 4 0	1
1 4	カラー	1
1 5	ワッシャ	1
1 6	エアフィルター	1
1 7	メインジェット # 1 0 5	1
1 8	スロージェット # 4 2	1
1 9	フューエルホース 2 0 0 mm	1
TOOL	六角棒レンチ 5 mm	1

～ 取 り 付 け 要 領 ～

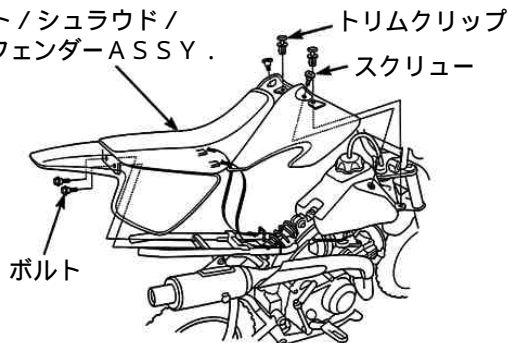
水平で安全な場所で車両を安定させる。

フューエルコックを閉じ、キャブレターのドレンコックを開いてフロート室内からガソリンを抜き取る。

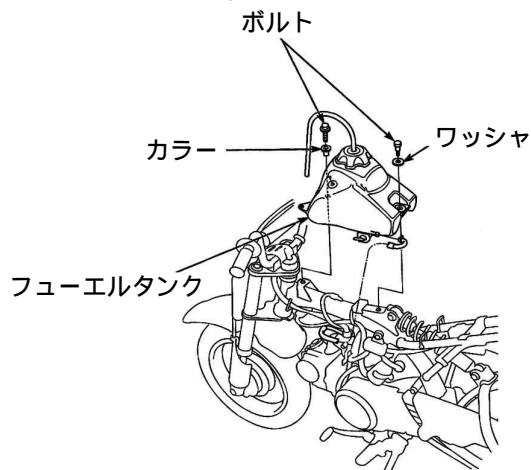
1 . 外装を外す

トリムクリップ2個、スクリュー2本、ボルト2本を取り外し、シート/シュラウド/リアフェンダーASSYを取り外す。

シート/シュラウド/リアフェンダーASSY.

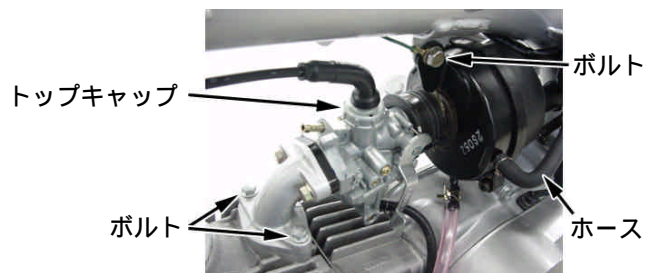


キャブレターからフューエルホースを外し、ボルト2本を取り外してフューエルタンクを取り外す。

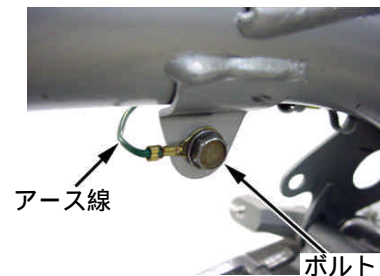


2 . キャブレターを外す

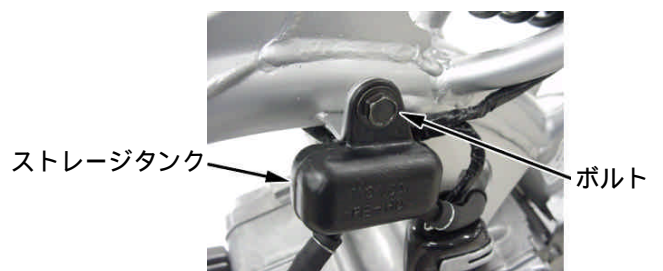
キャブレターから、トップキャップ、ストレージタンクのホース、エアクリーナーステーのボルト、マニホールドのボルト2本を取り外し、マニホールド/キャブレター/エアクリーナーを取り外す。



アース線をエアクリーナーステー部のボルトでフレームに取り付ける。



ボルトを取り外し、クランクケースからブリーザーホースを抜いてストレージタンクを取り外す。



3. スロットルケーブルを外す

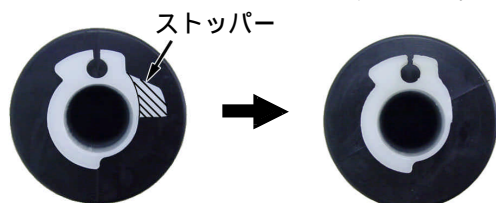
スロットルケーブルの六角ナットをゆるめる。スクリー 2 本を取り外し、スロットルハウジング、スロットルパイプをハンドルから取り外す。



ロアスロットルハウジングからノーマルのスロットルケーブルを取り外す。

4. スロットルケーブルを付ける

スロットルパイプのストッパー部を加工し、取り除く。



K I T 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る。

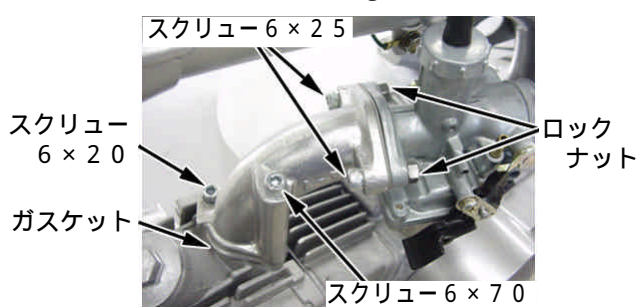
加工したスロットルパイプにインナーケーブルを接続し、スロットルハウジングをハンドルにスクリー 2 本で取り付ける。

スロットルケーブルの六角ナットを締め付ける。

5. キャブレターを付ける

シリンダーヘッドとインレットパイプの間にガスケットをはさみ、ソケットキャップスクリーで締め付ける。キャブレターとインレットパイプの間にガスケットをはさみ、ソケットキャップスクリーとロックナットで締め付ける。

規定トルク = $10 \text{ N} \cdot \text{m}$ ($1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



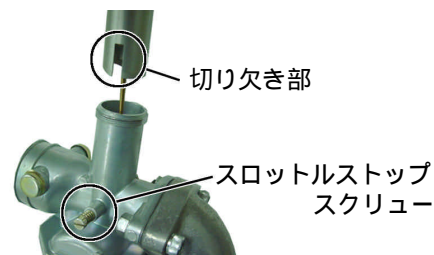
キャブレターのトップキャップを外し、スプリング、スロットルバルブを抜き取る。

スロットルケーブルにキャブレタートップキャップ、スプリング、スロットルバルブを取り付ける。



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。

スロットルを数回スナップさせ、スロットルバルブの開閉状態を確認する。



スロットルグリップ部で 5 mm 程度遊びがあ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。

エアーフィルターを取り付け、バンドを締め付けて固定する。

クランクケースからのブローパイガスの処理は各自で行う。

(例：ストレージタンクをエアフィルターが干渉しないように取り付け、K I T 内のブリーザーホースを使ってエアフィルターにブローパイガスを還元する。)



6. 外装を付ける

フューエルタンクの前方にフレームとの間にフロントタンクスペーサーを入れ、ボルトを取り付ける。後方にフレームとの間にリアタンクスペーサーを入れ、カラーと K I T 内のワッシャを入れてボルトを取り付ける。

規定トルク = $26 \text{ N} \cdot \text{m}$ ($2.7 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)

ボルト 8 × 55

ボルト 8 × 40



フロントタンクスペーサー



リアタンクスペーサー

シート裏の爪をフレームのフックに差し込み、シート/シュラウド/リアフェンダー A S S Y をトリムクリップ 2 個、スクリー 2 本、ボルト 2 本で取り付ける。

シュラウドを引っ張りながら取り付け穴をフューエルタンクのネジ穴に合わせてスクリー 2 本を取り付ける。

取り付けにくい場合は、ヤスリ等で長穴加工をして下さい。



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
・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。	・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段目に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ーを調整して下さい。)

- ・エアスクリーを戻し量 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)
- ・排気が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、エアスクリーの再調整が必要です。

○エアスクリー

エアスクリ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)

- ・エアスクリーを右に回す→混合気が濃くなる。
- ・エアスクリーを左に回す→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すようお願い致します。