

取扱説明書

DAYTONA®

S95409①/⑤

*取り付け前に必ずお読み頂き、内容をよく理解して正しくお使いください。

*この取扱説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管してください。

*この商品もしくはこの商品を取り付けた車両を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取扱説明書も併せてお渡しください。

スーパーDRAG ビッグボアキット 71cc	適応車種	商品 NO.
	スーパーJOG/ZR、 JOGアブリオ/2/EX メットインJOG/スポーツ 7PSJOG/Z、BW'S、 ビーノ	95409

この度はデイトナ「ビッグボアキット」をお買い上げ頂きまして誠にありがとうございます。
ご使用前には必ずこの取扱説明書をよくお読み下さい。また、取り付け前に必ず商品の内容をお確かめください。
なお、万一お気づきの点がございましたら、お買い求めの販売店にご相談ください。

〈特徴〉

- これ以上ない排気量で圧倒的なパワー&トルクを発揮。
- 巨大化したボアに合わせ専用シリンダーヘッドを付属。ヘッドガスケット&シリンダーガスケットの組み合わせでピークパワー発生回転数の調整が可能。
- ～ '99 までのノーマルマフラーとキャブレターの組み合わせで最大限のパワーアップを可能にしました。

〈商品内容〉

NO	パーツ名	サイズ(mm)	数量	NO	パーツ名	サイズ(mm)	数量
①	ビッグボアシリンダー	48mm	1	⑦	ヘッドガスケット		2
②	ピストン	48mm	1	⑧	ピストンサークリップ		2
③	ピストンリングセット	48mm	1	⑨	原付二種標識		1
④	ピストンピン		1	⑩	点火プラグ	BR8HS	1
⑤	シリンダーヘッド		1	⑪	EXガスケット		1
⑥	シリンダーガスケット		2				

【注意事項】

- この商品を装着すると、ボア・48mm×ストローク39.2mm、排気量70.9ccに変わる為、原付2種扱いになります。従って、一般公道で走行する場合は、次の1～3の条件を満たすよう、ナンバー登録、免許、保険等の変更が必要になります。
 1. 免許は必ず自動二輪（小型限定以上）の資格を取得している事。
 2. 市、町、村、区の役所で車輛の70.9ccの登録を行い、原付二種のナンバーを発行してもらう事。
 3. 任意、自賠責保険の条件が71ccの排気量に適合している事。
- 取り付けは確実に行ってください。また、走行中にネジ部等が緩まないよう、トルクレンチを使って所定トルクで確実に締め付けてください。
- 取り付け後、約 100km 走行しましたら、各部を点検してネジ部等の増し締めを行ってください。その後は約 500km 毎に必ず点検を行い、同様の増し締めを行ってください。
- 走行中に異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常箇所を点検してください。
- この商品は道路運送車輛法の保安基準に適合しておりますが、**スピード違反やマフラー、キャブ等交換により音量が保安基準を超えた場合は、ライダー自身が道路交通法違反で罰せられます。**運転は必ず適法運転を心がけ楽しいバイクライフをエンジョイしてください。
- ならし運転は必ず行ってください。ビッグボアで排気量上がる為、ノーマルより発熱量上がりヒートしやすく焼きつきも発生しやすい状態になります。ならし運転は分離給油+ガソリンタンクに 100：1 程度の混合ガソリンを入れ、50km/h以下のスピードで 100km程度走行してください。
- 使用するオイルは当社テストで実績のある、モトレックス フォーミュラー2T、ワコーズ V2R、を御使用ください。
- その他のオイルの場合、混合にした時の対比が 30：1 以上の高性能オイル（高価格帯のもの）を御使用ください。

- 高回転型マフラーとの同時装着で、オーバーヒートを起こし焼きつき等のトラブルを発生する場合があります。10,000RPM 以上での使用は空冷エンジンでは冷却が追いつかないため、必ずタコメーターで回転数管理をして9500rpm以下の回転数で走行してください。
- 焼きつきやサークリップの外れなどのセッティングや取り付けに起因する事象はクレームの対象にはなりません。上記注意事項を遵守してトラブルを発生させないようにしてください。
- 点火プラグは#8 以上の熱価を御使用ください。#7 以下の場合、点火プラグが溶けてピストンに穴が開く場合があります。
- この商品はエンジン部品で取り付け難易度も高いため、取り付けは熟知したメカニックの手で行ってください。
- クーリングファンは純正品を御使用ください。当社軽量クーリングファンは50cc専用でビッグボア - には対応できません。
- この商品を2000年以降の排ガス対策モデルに取り付ける場合、純正マフラーでは、マフラーの触媒が加熱して本来の性能が発揮出来ないばかりか、エンジンが壊れたり、マフラー加熱によりヤケドをする場合がありますので、必ず「触媒無しの純正マフラーへの変更を行ってください。
- 排ガス対策モデル（'99/9～）に装着可能な純正マフラー（触媒無し）はJOG-ZⅡ〈型式5EM1〉の純正マフラー品番5EM-14610-00のみとなります。
- この商品のシリンダーは強度確保のため、スカート部の外径を大きくしてあります。基本的にクランクケース加工なしで装着できる設計にしていますが、万 crankケース内部と接触する場合はクランクケース内部を加工する必要がありますので予めご了承ください。
- ピストンの表面には初期なじみ向上のためモリブデンコーティングをしてあります。コーティングのため一部コーティングが剥げていたりする箇所がありますが、これは不良ではありませんので安心してご使用ください。
- この商品は、予告なしに仕様や価格の変更をすることがあります。予め御了承ください。

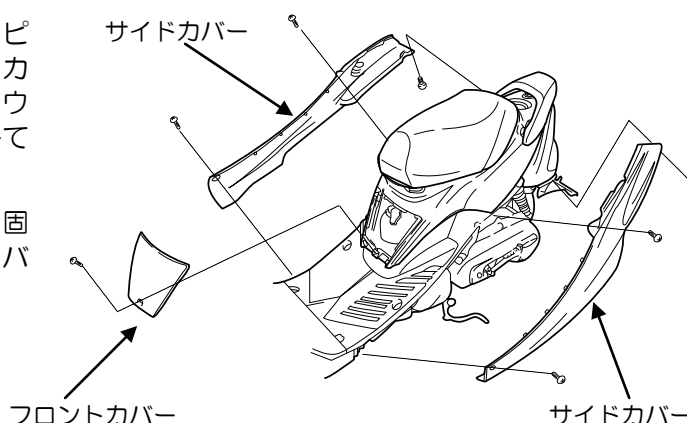
■取付け前事前準備■

1. キットの構成部品を確認します。
2. シリンダー各ポートのバリ取りを行います。（生産時にバリ取り加工をしていますが、シリンダー内面の各ポート窓のバリをチェックし、バリがある場合は小さな平の角ヤスリで面取りを行い、耐水ペーパーで仕上げてください。

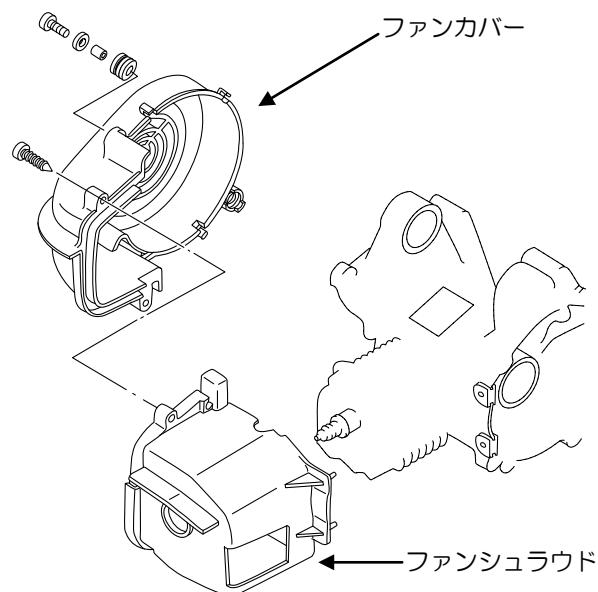
■取付け手順■

* 下記手順はS-JOGZRについて明記してあります。その他の車種については、純正のサービスマニュアルとこの取扱い説明書を参照に取り付けを行ってください。

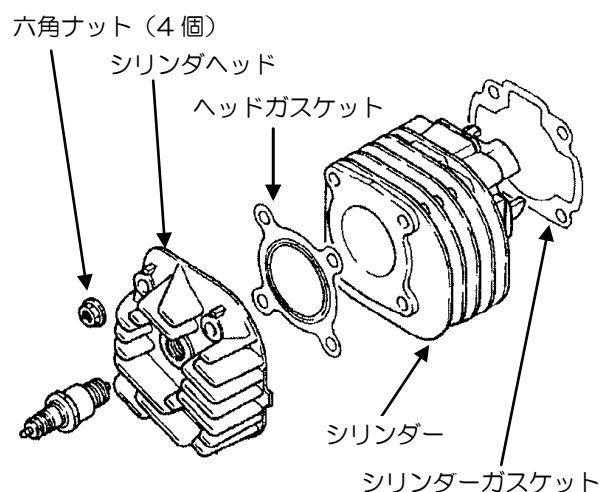
1. サイドカバー左右を固定しているタッピングスクリュー（6ヶ）を緩め、サイドカバーを取り外します。このとき、樹脂カウルの爪を折らないよう慎重に取り外してください。
2. シート前方左側にあるフロントカバー固定用タッピングスクリューを緩め F カバーを取り外します。



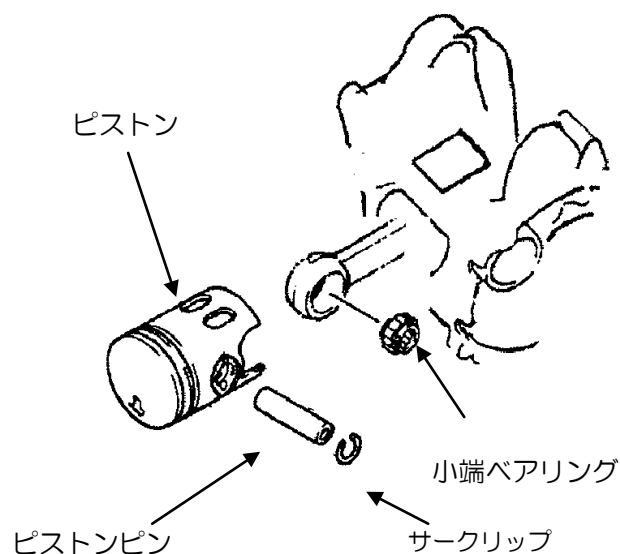
3. エアクリーナーボックスを固定しているプラスビス（2本）を緩め、エアクリーナーボックスを取り外します。
4. プラグキャップを取り外し、プラグレンチで点火プラグを取り外します。
5. エンジンのファンカバーを固定しているボルト2本とファンカバー、ファンシュラウドを固定しているプラスビス1本を緩め、ファンカバーを取り外します。
6. ファンシュラウドを取り外します。



7. マフラーをシリンダー側で固定しているボルト（M6/2本）とステー側で固定しているボルト（M8/2本）を緩め、マフラーを取り外します。
8. シリンダーヘッドを固定している六角ナット4個を緩め、シリンダーヘッド、ヘッドガasketを取り外します。
9. シリンダー、シリンダーガasketを取り外します。
10. クランクケースに異物等が入らないよう、ウェスをクランクケースに差し込みます。



11. ピストンからサークリップ（1ヶ）を取り外します。
12. ピストンからピストンピンを抜き、ピストンを取り外します。
13. コンロッドから小端ベアリングを取り外します。
14. クランクケースに付着しているシリンダーガasketのカスをガasketリムーバー、スクレーパー等を使用してきれいに取り除きます。

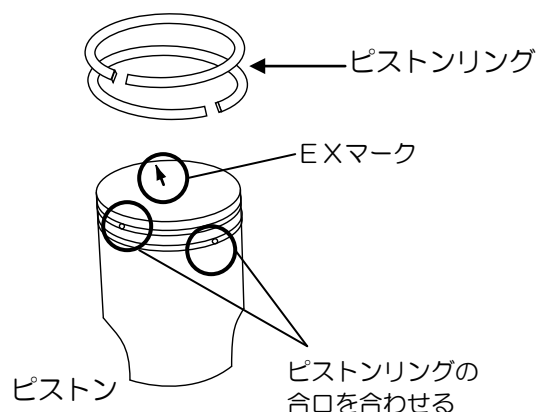


15.キットのピストンにピストンリングを組付けます。ピストンリングは合口付近のTマークを上に向け組付けます。

16.サークリップ(1ヶ)をピストンに組付けます。

17.小端ベアリングに多少の2サイクルオイルを塗布し、コンロッドにセットします。

18.ピストンの EX マークを排気側に向け、ピストンをコンロッドにピストンピンで組付けます。この時ピストンピンに多少のオイルを塗布し組付けます。



19.サークリップ(1ヶ)をピストンに組付けます。

20.シリンダーガasketをクランクケースにセットします。

※ガasket枚数はP5参照。

21.ピストン、ピストンリング、シリンダー内面に少量の2サイクルオイルを塗布します。

22.ピストンリングの合口をピストンのピストンリングノックピン位置に合わせます。

23.シリンダーをピストンに差し込みます。ピストンリングがノックピンからずれないように、指でおさえながら、無理な力をかけずにゆっくり挿入します。

⚠注意

無理な力で挿入すると、ピストンリング、シリンダースカート部が折れる場合があります。スムーズに挿入できない場合は、リング位置がノックピンからずれている場合がありますので、再度位置合わせをしてください。

24.ヘッドガasketとキットのシリンダーヘッドを取り付けます。

※ガasket枚数はP5参照。

25.シリンダーヘッド固定用の六角ナットを手で締め付けた後、1回転緩めます。

26.キックを数回行ない、シリンダーのセンターを出します。

27.トルクレンチを使用して、対角線上にシリンダーヘッド固定ボルトを締め付け、1回目7N.m、2回目14N.mのトルクで固定します。

28.ファンシュラウド、ファンカバーを元通り取り付け、付属の点火プラグを20N.mのトルクでシリンダーヘッドに固定します。

29.付属のエキゾーストガasketを使用し、マフラーを元通り取り付けます。

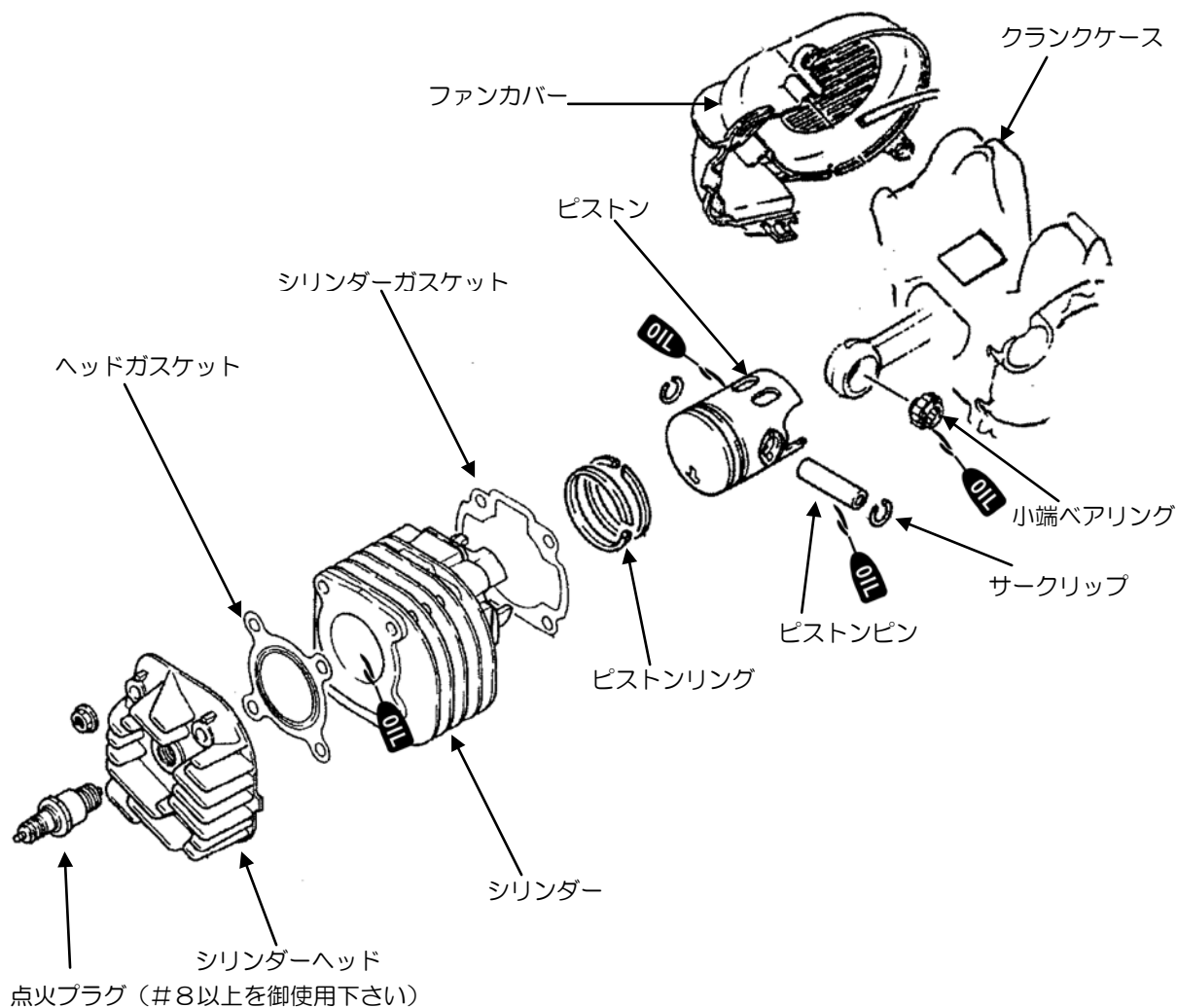
※ 必要に応じてマフラー、キャブレターの交換、メインジェットの交換を行います。

30.以後、手順3)～1)の順番で元通り取り付けます。

31.原付2種標識のUマークをFカバー先端に△マークをリヤフェンダーに貼り付けます。

32.以上で取り付けは完了です。

■ 組付け詳細図 ■



【シリンダーヘッド／ベースガスケットの組み合わせ】

A : 純正マフラー装着時	B : チャンバースポーツマフラー装着時	C : SPユーロチャンバー（廃盤品）装着時
ヘッドガスケット : 1枚 ベースガスケット : 2枚	ヘッドガスケット : 2枚 ベースガスケット : 1枚	ヘッドガスケット : 1枚 ベースガスケット : 1枚
スーパードラッグビッグボア使用時のスタンダードの設定です。	チャンバー／スポーツマフラー装着で、高回転型になりすぎる場合の設定です。	当社製ビッグボアキット専用SPユーロチャンバーの設定です。 ※廃盤のため現在は販売していません。

東証1部上場 株式会社 **デイトナ** 〒437-0226 静岡県周知郡森町一宮 4805 *この用紙は再生紙を使用しております。
©デイトナ商品についてのご質問、ご意見は、「フリーダイヤルお客様相談窓口」0120-60-4955までお願い致します。

*取り付ける前に必ずお読み頂き、内容をよく理解して正しくお使い下さい。

*この取り扱い説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管して下さい。

*この商品もしくはこの商品を取り付けた車輛を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取り扱い説明書も併せてお渡し下さい。

■ピストン組み付け時の注意事項

● ピストンリングとピストンリングストッパー拡大図

□ ピストンリングの正しい装着

図 1 のように、ピストンリングストッパーがピストンリングの合口の中央に来るようにし、組み付けと行ってください。

ピストンリングストッパー



※図 1

□ ピストンリングの悪い装着

図 2 のように、ピストンリングストッパーにリングが掛かった状態で組み付けは行わないで下さい。

図 2 のよう状態で組み付けを行うと、ピストンとシリンダーが強く当たり、**焼き付が起こり、エンジンが壊れます。**

ピストンリングをリング溝に装着する際は、ピストンリングストッパーとピストンリングの位置関係を※図 1 の状態であることを確認してください。

ピストン挿入時に引っかかり、硬かった場合は、**再度確認し、組み付けを徹底してください。**

ピストンリングストッパー



※図 2

■シリンダーに対してのピストンのセット位置

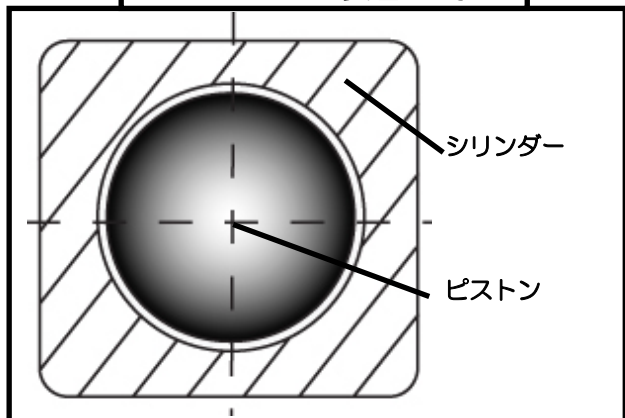
●ピストンリング中央にピストンリングストッパーが着ている正しい装着の場合。

図 1 のように、ピストンリングの合口とリングストッパーが正しく装着されている場合は、図 3 のようにシリンダーに対して、ピストンに位置がほぼ中央に来るため、シリンダーとピストンのクリアランスが確保でき、正常にエンジン運転が出来ます。

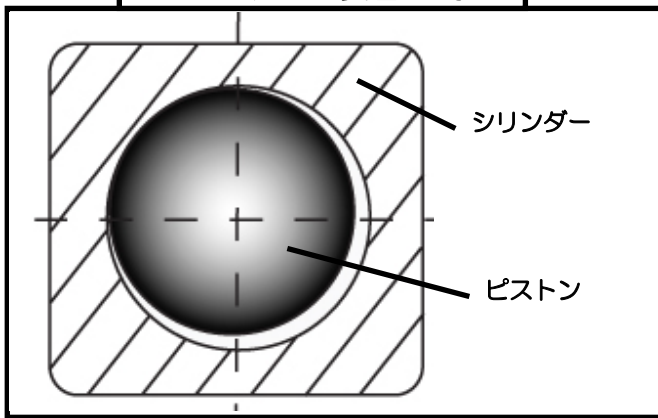
●ピストンリングの合口が、ピストンリングストッパーに乗り上げて装着の場合。

図 2 のように、ピストンリングの合口とリングストッパーが正しく装着されていない場合は、図 4 のようにシリンダーに対してピストンの位置が中心からずれてしまい、ピストンがシリンダーに対して強くあたる部分が発生します。その為、ピストンが焼きつき、エンジンが壊れてしまいますので、ピストンリングの合口とピストンリングストッパーは正しい装着方法を確認の上ボアアップキットの装着を行ってください。

※図 3 正しい装着の場合



※図 4 誤った装着の場合



*取り付けの前に必ずお読み頂き、内容をよく理解して正しくお使い下さい。
*この取り扱い説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管して下さい。
*この商品もしくはこの商品を取り付けた車輛を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取り扱い説明書も併せてお渡し下さい。

キャブレターセッティングについて	適応車種	商品 NO.

エンジンの潜在能力を余すことなく引き出すキャブレター。しかし、その能力を活かすも殺すもセッティングしただいで大きく変わってしまいます。
そこで、それぞれのスロットル開度で見られる具体的な症状を示し、その原因と解決方法をまとめてみました。
キャブレターのセッティングは、混合気の濃度が濃い、薄いのどちらかしかありません。
キャブレターセッティングに近道はなく、地道な作業の繰り返しです。セッティングの上達方法は、間違ってもいいから試してみることが大切です。何度もトライして繰り返しながら少しずつ覚えていきましょう。

症 状		原 因	対 処
スロットル全開で	息つき ノッキング オーバーヒート プラグが白い	薄い	メインジェットの番数を上げる プラグの色を見て1番手ずつジェットを上げる 番数を大幅に上げて直らない場合は、フロートバルブ、バルブシートの穴詰まり、フューエルチューブ、フューエルコックの詰まりを点検
スロットル全開で	頭打ちが早い 伸びがない ぼこつく 吹け上がりが遅い パワー不足 プラグが黒い	濃い	メインジェットの番数を下げる プラグの色を見て1番手ずつジェットを下げる プラグの色が薄いキツネ色になればOK
スロットル開度 1/4～3/4で	息つき ノッキング 失速	薄い	ジェットニードルのクリップ位置を1段下げる
スロットル開度 1/4～3/4で	もたつく ぼこつく 加速が悪い	濃い	ジェットニードルのクリップ位置を1段上げる
スロットル開度 1/8～1/2で	息つき ノッキング 失速	薄い	ジェットニードルのスレート径を細くする
スロットル開度 1/8～1/2で	もたつく ぼこつく 加速が悪い	濃い	ジェットニードルのスレート径を太くする
超低速・アイドリングで	回転が不安定	薄い	パイロットジェット(スロージェット)の番数を上げる エアスクリーを締め込む
超低速・アイドリングで	黒煙が出る 音が鈍い エンストする	濃い	パイロットジェット(スロージェット)の番数を下げる エアスクリーを緩める
スロットル急開時の	レスポンスが悪い	両方の可能性	メインジェットの番数を下げる ジェットニードルのクリップ位置を上げる 直らない場合は逆の操作を行う
スロットル急閉時の	回転の戻りが悪い	薄い	パイロットジェットの番数を上げる エアスクリーを締め込む
エアスクリー	エアスクリーの調整をしても エンジンの調子が変わらない	両方の可能性	パイロットジェットの番数を変えてみる

- *取り付ける前に必ずお読み頂き、内容をよく理解して正しくお使い下さい。
- *この取り扱い説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管して下さい。
- *この商品もしくはこの商品を取り付けた車輛を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取り扱い説明書も併せてお渡し下さい。

ならし運転 焼き付防止マニュアル	適応車種	商品 NO.

ならし運転&焼きつき防止マニュアル

ビッグボア・キットを装着すると排気量が30%以上アップし発熱量も上がることから
ノーマルエンジンの時よりも、焼きつきを起こしやすくなります。

ならし運転をきちんと行い、キャブセッティング、オイル量、エンジン回転数に問題なければ、焼きつきを起こしませんので、「早くスロットル全開でパワーを確かめたい。」という、はやる気持ちを押さえて、慎重にならし運転とセッティングを行って下さい。

＜当社お勧めのならし運転方法＞

走行前に、

1. オイルは当社テストで実績のあるモトレックス フォーミュラー2T をお勧めします。
2. ガソリタンクにも必ず 100：1 以上の混合ガソリン（ガソリン 1 リットルにオイル 10cc の比率以上）を入れて下さい。
3. ウェイトローラーは重めのセッティングにしましょう。例えばエンジンのピーク出力発生回転数が 7500rpm だとしたら 5000rpm 以下で走行するよう、ウェイトローラーの重量を 1 ヶあたり 2g くらい重たくしてなるべく低回転で走行します。
4. キャブセッティングは濃い目にしましょう。エンジンを始動して暖気後、ジェット類セッティングはガソリンが濃くてかぶってしまうところまで上げてから、1 ランク薄めのセッティングにして、走行可能範囲で出るだけ濃い目のセッティングにします。

走行方法

1. ならし運転はアクセル一定開度で継続走行するより、開け閉めを繰り返して走行し、エンジン逆回転方向のトルクも伝えたほうが効果的。
2. スピードは 50km/h 以下で 100km 以上走行しましょう。
3. なるべく急な上り坂や長い坂は避けて走行しましょう。
4. オーバーヒート等エンジンの症状の変化がでてくるのは、走行開始から 3km～5km 走行したあたりです。ならし運転の初期は 3km くらい走行したらエンジンを休める等、余裕を持って走行しましょう。
5. 走行中「エンジン回転が重く感じたら」すぐにエンジンを止めて休めて下さい。その後、シリンダー、シリンダーヘッドを取り外し内部に異常が無いか確認して下さい。特にピストンリングに 1 部分だけ強く当たったあとが無い？、ピストンリングの動きが悪くなっている？等確認し、ピストンリングの 1 部分だけ強く当たっている場合はピストンリングの合口の中心がピストンのピストンリングノックピン中心と合っているか確認し再度組付けます。ピストンリングの動きが悪くなっている場合は、オーバーヒートの可能性が有るため、キャブセッティングの見直し、ウェイトローラーの重量を重くしてエンジン回転数を下げる等して下さい。

ならし運転が完了したら

1. エンジンを分解してピストンとシリンダーの当たりが強いところ、（特にピストン側を重点的に耐水ペーパー #400、#800～#1000 の順でオイルを塗布しながらペーパー掛けします。）を落して下さい。シリンダーも同じようにペーパー掛けします。
 - * この作業は絶対やらなければいけないわけではありません。
 - * ペーパー掛けはピストン上下に対して、斜めにクロス（Xの目がつくよう）するようにします。
 - * ペーパー掛けではピストンを削りすぎないように十分に注意して下さい。
2. オイルは引き続きガソリタンクの中にも入れる事をお勧めします。
3. ウェイトローラーの重量を少しずつ軽くし走行します。いきなりトップスピードまで出さずに、加減しながら少しずつ回転を上げて下さい。
4. トップスピードでの継続走行は避けましょう。これ以上最高速が出ないトップスピードでの走行はエンジンに対して負担が掛かり、オーバーヒートで焼きつきやすい危険状態になります。
5. 走行時はできるだけ、タコメーターを装着するようにしてください。オーバーヒートを避ける為、回転数管理をして 9500rpm 以上の継続走行は避けて下さい。
6. 装着するチャンバーとの相性は非常に重要です。特に、高回転型チャンバー（ユーロタイプ、スポーツタイプの 50cc での性能向上をうたったマフラー）との組み合わせは、低速時でも使用回転数が高くなり、セッティングもシビアです。その為、オーバーヒートが起こりやすくなりますので十分に注意して下さい。

*取り付け前に必ずお読み頂き、内容をよく理解して正しくお使い下さい。

*この取り扱い説明書は、いつでも取り出して読めるよう大切に保管して下さい。

*この商品もしくはこの商品を取り付けた車輛を第三者に譲渡する場合は、必ずこの取り扱い説明書も併せてお渡し下さい。

①/②

駆動系セッティングについて

適応車種

商品 NO.

-

-

<スクーターセッティングトラブルシューティング/ビッグボア>

下記の症状はビッグボア装着時によくあるトラブルです。

お問合せの前に症状を確認し対策して下さい。

症状	原因	対策
出足が悪いが、スピードを上げれば加速する。 最高速まで達するのに時間がかかる。	変速回転数が低過ぎて、パワーの無い回転で変速している。	ウエイトローラーを 6g 以上（6ヶTOTAL）軽くする。シビアな調整は 3g（6ヶTOTAL）以下で。 センタースプリングを強化する。
出足は良いが、エンジンがうなって加速しない。 最高速が出ない。	変速回転数が高すぎて吹けきっている。	ウエイトローラーを 6g 以上（6ヶTOTAL）重くする。シビアな調整は 3g（6ヶTOTAL）以下で。
出足から 1、2 秒位の加速が悪いが、それを過ぎると加速も良く最高速も出る。	クラッチタイミングが早いため、力のない回転数で発進してしまう。 チャンバーに交換した時、出易い症状。	クラッチタイミングを力のある回転数まで上げる。 クラッチスプリングの交換。 軽量クラッチシューへの交換。
中高速で再加速しようとする と加速しない。 中高速でエンジンの回転数が下がる。	クラッチドリブンフェースが急速に開くため高速側への変速が早すぎてハイギアで走ってしまう。 アクセルを戻しても、キックダウンしない。	トルクカムの動きを確認しオーバーホールする。 トルクカムの角度をノーマルよりも急な角度のものに交換する。 センタースプリングを強化する。
ウエイトローラーで変速回転数を調整しても、加速フィーリングが今 1 歩。（トルクが無い）	センタースプリングが強過ぎると出やすい症状。10%以上の強化スプリング使用の場合出易い。	センタースプリングのパネレートを下げる。
チャンバーとの同じ装着でノーマルマフラーよりもパワーが無い。ウエイトセッティングはあっている。	チャンバーとのマッチング。 50cc 用チャンバーと同時装着すると、マッチングが悪く思ったよりもパワーが出ない場合がある。	ビッグボアとマッチするチャンバーに交換する。
駆動系のセッティングを行っても、加速が悪かったり、最高速が出ない場合。	キャブセッティングが出ていない。 エンジン内部のトラブル。	吸気系セッティングを見直す（別紙参照）シリンダーヘッドを取り外し内部にトラブルが無いか確認する。

エンジンが冷えている時は調子が良いが、3～5km前後走行すると、エンジンの回りが重たくなり加速最高速ともダウンする。	オーバーヒートの可能性。	変速回転数チェック。 エンジンを分解しピストンリングの動きが悪くなっていたりピストンの裏側が青黒く焼けている場合はオーバーヒートのため、変速回転数を低くするか、冷却対策する。 ビッグキャブに交換する。
最高速付近でいきなりエンジンが停止しエンジンの圧縮が無い。	ピストンの穴明き。 サークリップが破損し、二次的にピストンリングを傷つけ圧縮が無くなった。	ピストン穴明きの原因は点火時期が早い、ピストンとプラグ電極の距離が短い、プラグの熱価が低い、キャブレターのセッティングが薄い等です。 対策はいずれが該当するか確認後対処必要。 サークリップが破損した場合はシリンダーも使用できないケースが多い為、キットでの交換が必要。
走行中エンジンが停止。 しばらくしたらエンジン始動したが、カタカタ音がでる。	ピストンとシリンダーが軽い 焼きつきを起こしている。 キャブレターセッティング不良、オイル潤滑不良。 ならし運転不足。	エンジンを分解し、状況を確認し再使用可能な場合は耐水ペーパー等でピストン、シリンダーを研磨する。再使用不可（キズが深い）の場合は交換する。 キャブレターセッティングの見なおし、オイル混合対比の変更、オイル銘柄の変更。