

取扱説明書

DAYTONA®
S95233①/②

*取り付けす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。

点火時期調整 ベースプレート	適応車種	商品NO.
	SR400/500 ('94~'08)	95233

■ご使用前に必ずご確認ください■

※ 取扱説明書内の注意事項を守らずに使用した事による事故や損害について、当社では一切の責任は負いません。

※ 商品の保証については保証書裏面の保証規定に沿って行ってまいります。保証内容をご理解のうえ、この取扱説明書と一緒に保管してください。

本書では正しい取り付け、取扱方法および点検整備に関する重要な事項を、次のシンボルマークで示しています。

 警告	要件を満たさずに使用しますと、死亡または重傷に至る可能性が想定される場合を示してあります。
 注意	要件を満たさずに使用しますと、傷害に至る可能性または物的損害の発生が想定される場合を示してあります。

 実施	行為を強制したり指示する内容を告げるものです。	 禁止	禁止の行為であることを告げるものです。
 火気厳禁	表記の禁止行為を告げるものです。	 その他	その他の警告及び注意を告げるものです。
 法令違反	条件次第では法令違反となることを告げるものです。		

警告



禁止

- ・ 作業に入る前に必ず安全を確保した上で作業を行ってください。
- ・ この商品は、記載されている適合車種以外の車両には使用しないでください。
- ・ 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。

注意



法令違反

- ・ この商品は道路運送車両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。運転は必ず遵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。



火気厳禁

- ・ 作業の前にエンジン及びマフラーが冷えていることを確認してください。走行直後などでエンジンやマフラーが冷えていないまま作業を行いますと火傷の原因となり大変危険です。



実施

- 作業の際、ゴミやほこり等の付いたままのパーツをそのまま組み付けますとエンジン部品が痛みます。パーツ類は必ずきれいにしてから組み付けを行ってください。
- 作業の際、ケースカバー内に異物が混入しないよう十分に注意して作業してください。
- 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。
- 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。
- エンジンオイルを一部、流出させる手順がありますので、必ずエンジンが冷えている状態で作業を行ってください。エンジンオイルに触れた場合、火傷の恐れがあります。



その他

- この商品を装着すると点火時期が変わりますので燃調（キャブレター）のセッティングが必要になる場合があります。
- この商品は、予告無しに価格や仕様の変更をする場合があります。また、文中にご紹介した商品についても同様です。予めご了承ください。
- 商品の不良について商品についての保証を行っておりますが、商品以外の費用の保証は一切できませんのでご了承ください。
- この商品の取り付けには別途ヤマハ純正のサービスマニュアルをご用意していただき、確実な作業を行ってください。また、この取扱説明書やヤマハ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。適切な工具の準備が不十分であったり、または取り付け経験が無かったりする場合は、技術や経験を有したショップへ作業を依頼されることをお勧めいたします。
- 圧縮比が上がったハイチューンエンジンや '10~のF1車両への装着において、点火時期を進角させた場合、ノッキングや燃焼温度の上昇により、エンジンが破損する可能性があります。予めご了承ください。
- SR400/500 共に年式が~1993 までの車両は点火系統の部品が異なり、取付けできません。

本商品の特徴

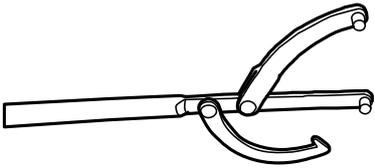
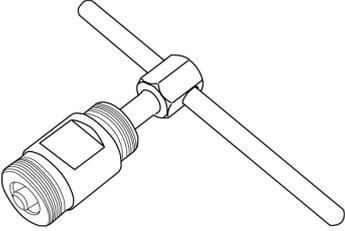
- チューニングした車両だけでなく、ノーマル車両への取付けでも点火時期を進角させることでレスポンスの向上、パワーアップを実現します。
- 点火時期を $\pm 3^\circ$ 調整することにより、走行フィーリングを変化させることができます。
- ノーマル (320 g) に対し点火時期調整ベースプレート (288 g) で軽量化を実現しています。

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	ベースプレート	約288 g	1	③	平ワッシャー	M6	3
②	キャップスクリュー	M6×15	3				

取り付けに必要な特殊工具

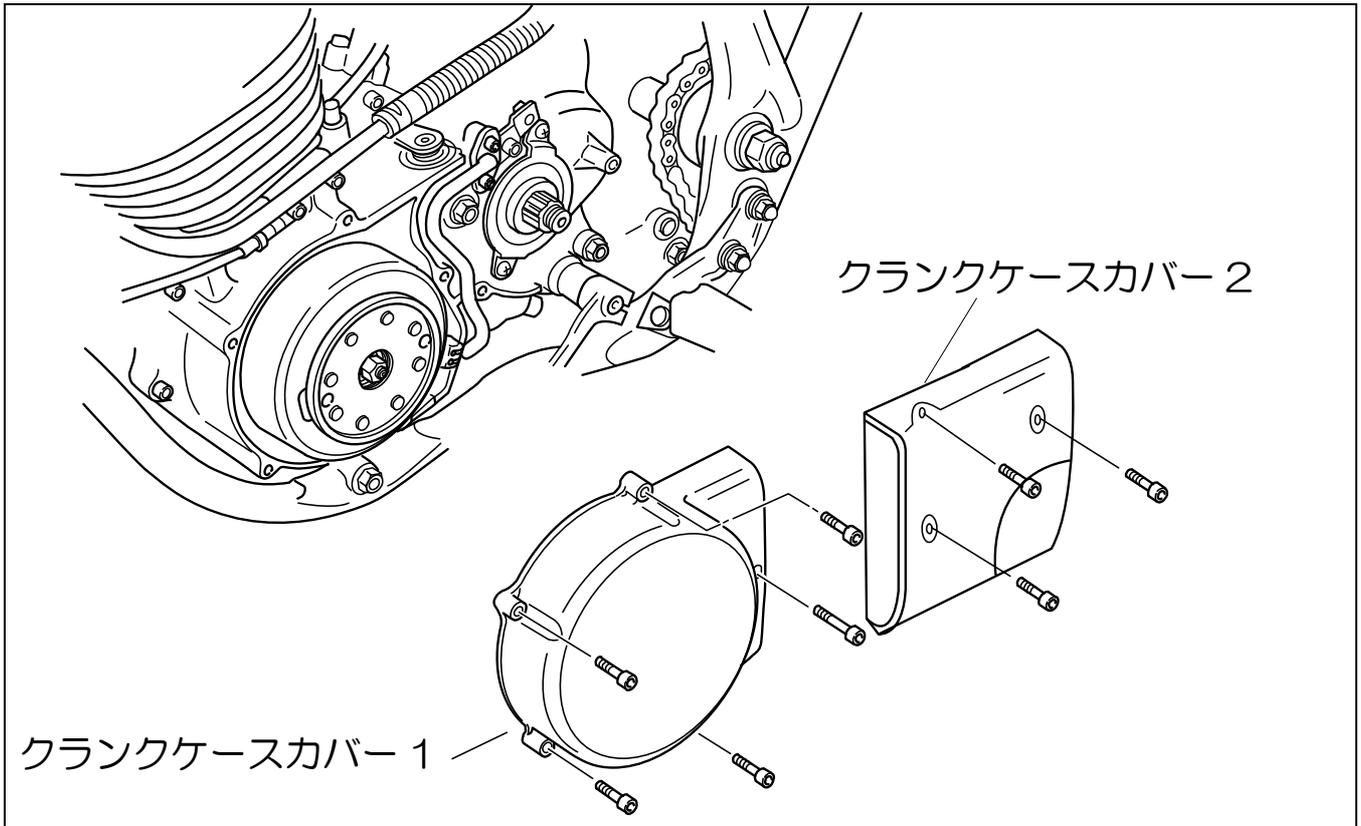
本商品の装着には、以下の特殊工具が必要です。

		
デイトナ 品番 36469 シザーズホルダー ¥3,300	ヤマハ純正 90890-01189 マグネットプーラー	ボアエース製 品番 F1533 SR クランクネジ保護カバー ¥3,000
ヤマハ純正 90890-01285 ローターホールディング ツール		

取付方法

【ノーマル部品の取り外し】

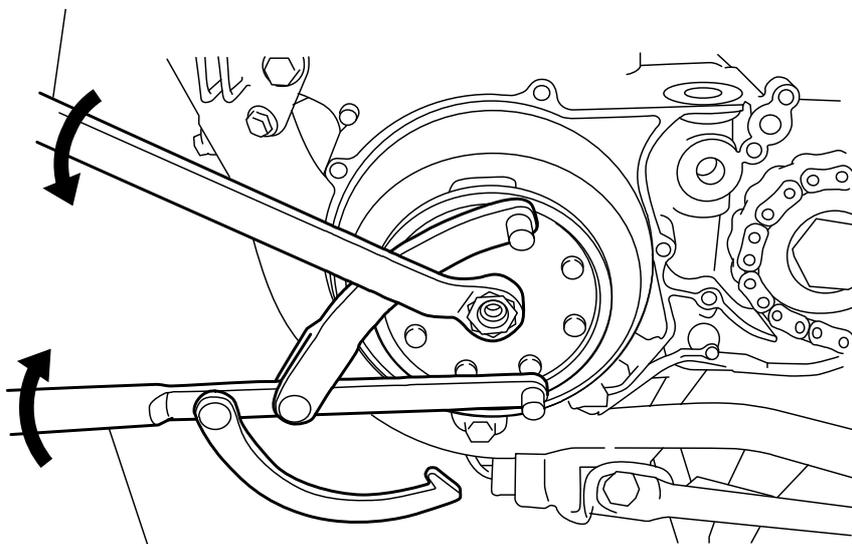
1. クランクケースカバー1/2を取り外します。



2. シザーズホルダーでフライホイールを周り止めし、フライホイールセンターナットを外します。

One Point! 品番 36469 シザーズホルダー ¥3,300 (税抜) 又はヤマハ純正ローターホールディングツールが使用できます。

メガネレンチ
※反時計回りに回します。



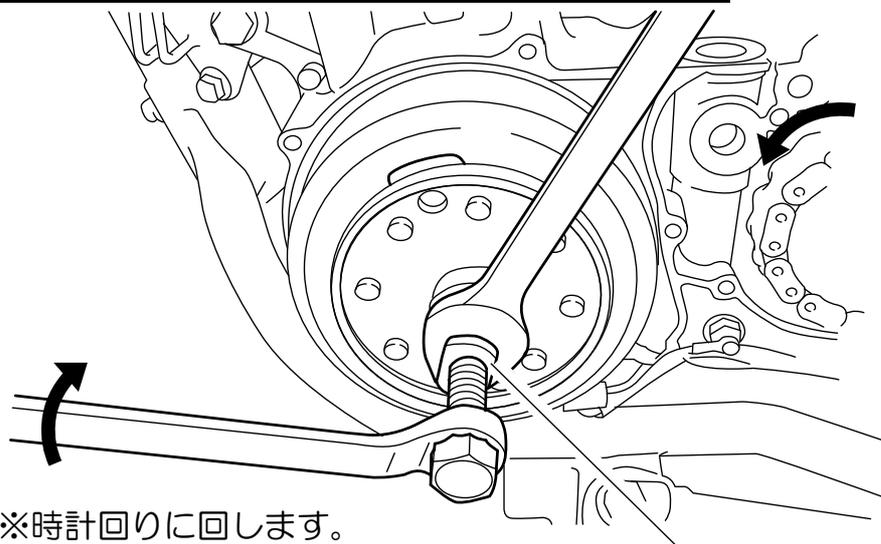
ローターホールディングツール
※時計回りに回します。

3. ボアエース製のクランクネジ保護カバーをクランクシャフト先端に取り付け、マグネットプーラーを使用し、フライホイールを取り外します。

One Point! マグネットプーラー、SRクランクネジ保護カバーを使用します。

【注意】

クランクネジ保護カバーをクランクシャフトにねじ込んでからマグネットプーラーを使用します。



※時計回りに回します。

※マグネットプーラーはM27×P1.0 逆ねじです。
反時計回りにまわしてフライホイールに締めこんでください。

4. スターターコイルから出ている配線をゴムブーツ内の配線集合部にて取り外します。サイドカバー前方にカプラーがあります。

5. 配線一式を取り外すためにオイルパイプを一度、外す必要が生じます。オイルが出てきますので純正ボルト（2本）を抜き取り、手でオイルパイプを押さえつけてオイル流出を止めます。オイルパイプを短時間で脱着し、配線を抜き取って、もどしてください。

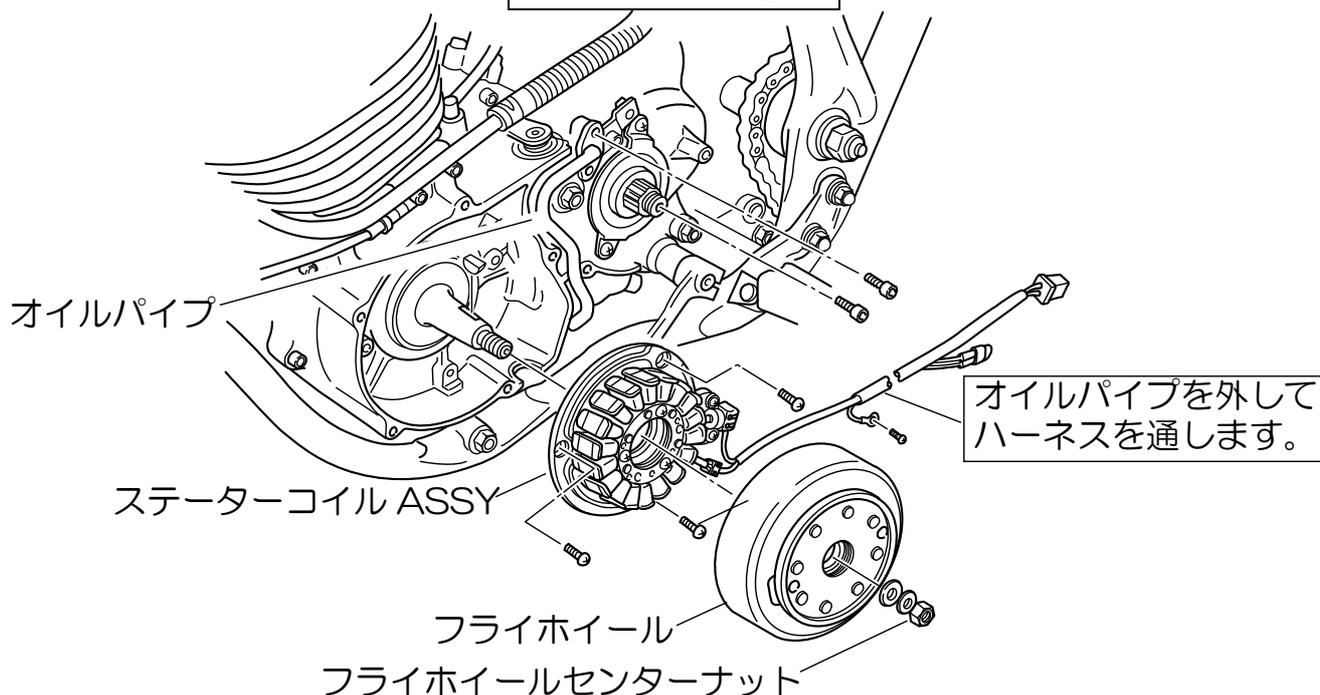
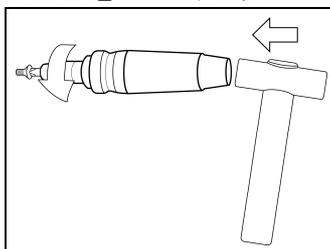
⚠注意

オイルパイプ取り外し時にエンジンオイルが流出しますので出来るだけ短時間で作業しオイル流出を最小限に抑えてください。

6. ベースプレートを固定している3本のボルトを緩め取り外します。

⚠注意

- * '94~'08 はプラスネジ（3本）、'10~はトルクスネジ（3本）となります。
- * ボルトが固着していた場合、非常に舐めやすい為、インパクトドライバー又は、サイズのあった工具を使用し、注意して作業してください。



【ベースプレートの装着】

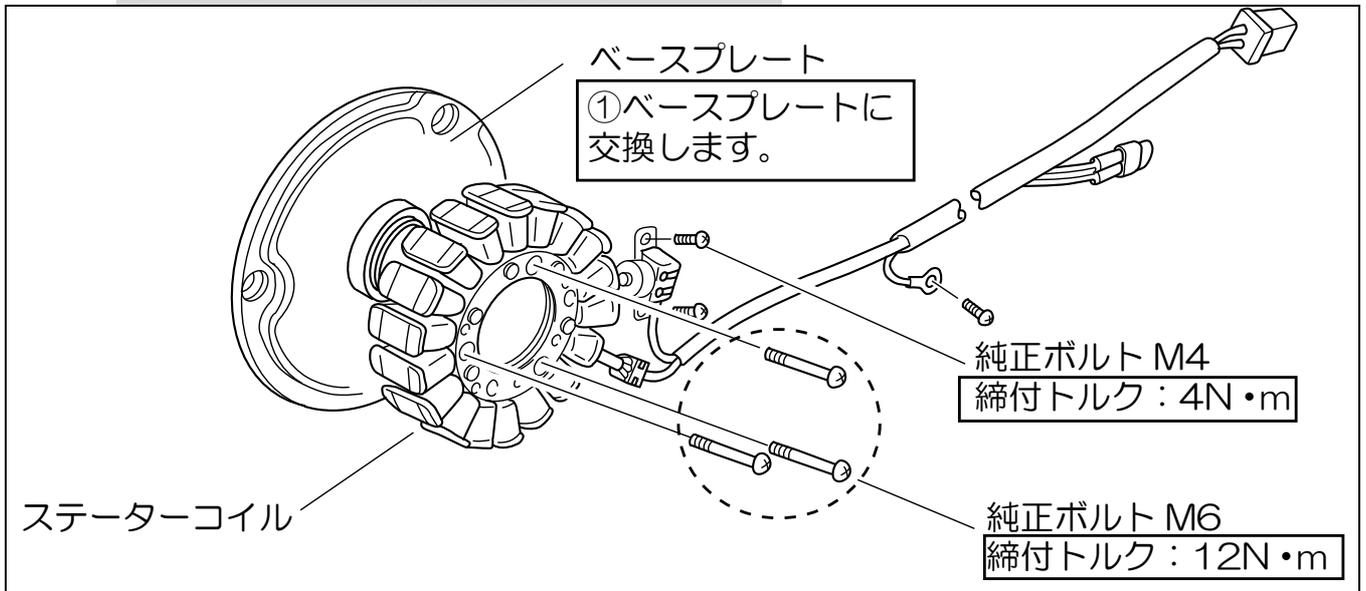
7. スターターコイルの3本のプラスネジ（M6）とピックアップの2本のプラスネジ（M4）、ベースプレート裏側のハーネス固定用プラスネジ（M4）1本を緩め、コイルベースを取り外します。

⚠️注意

- * F1（'10～）はレギュレーターのカプラーが大きく、取り外しができません。レギュレーターのカプラーから一度、端子を抜き取って取り外す必要があります。
 - * 取り外したボルトは再使用しますので紛失しないようご注意ください。
8. ①ベースプレートに取り外したスターターコイル ASSY を純正ボルトで元のように組み付けてください。クランクケースに手順 8. で組み付けた部品を②キャップスクリュー（3本）と③平ワッシャー（3枚）で仮止めします。

純正ボルト M4（2本） 締付トルク：4N・m

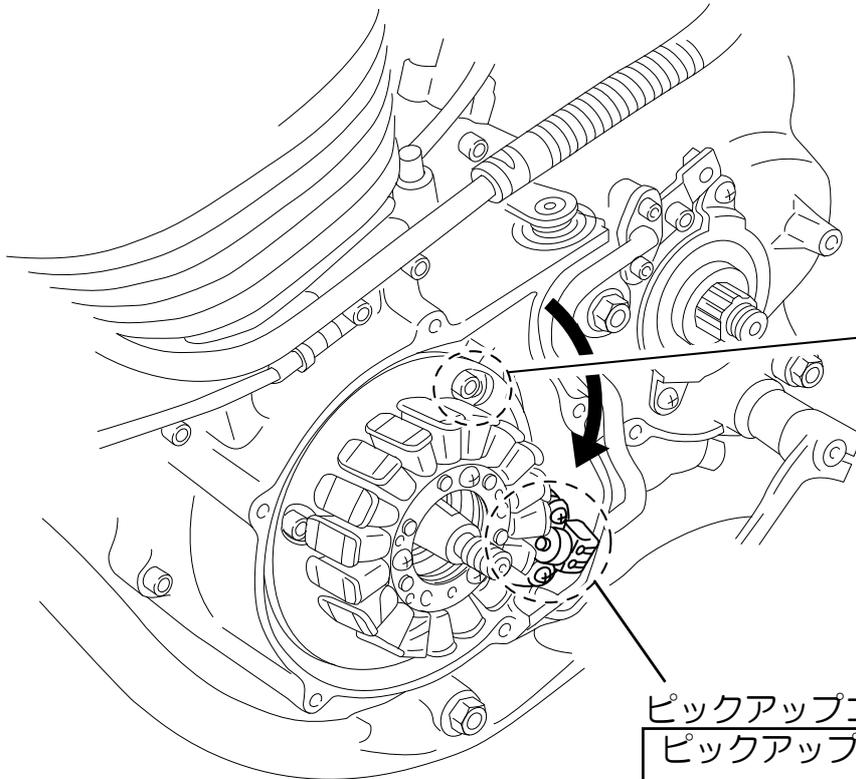
純正ボルト M6（3本） 締付トルク：12N・m



9. コイルベースを回して狙った点火時期の位置にて②キャップスクリューを本締めします。

※ボルト頭が長穴の中心位置でノーマルの点火時期になるように設定されています。

【BTDC 進角】



[+3° 進角位置]

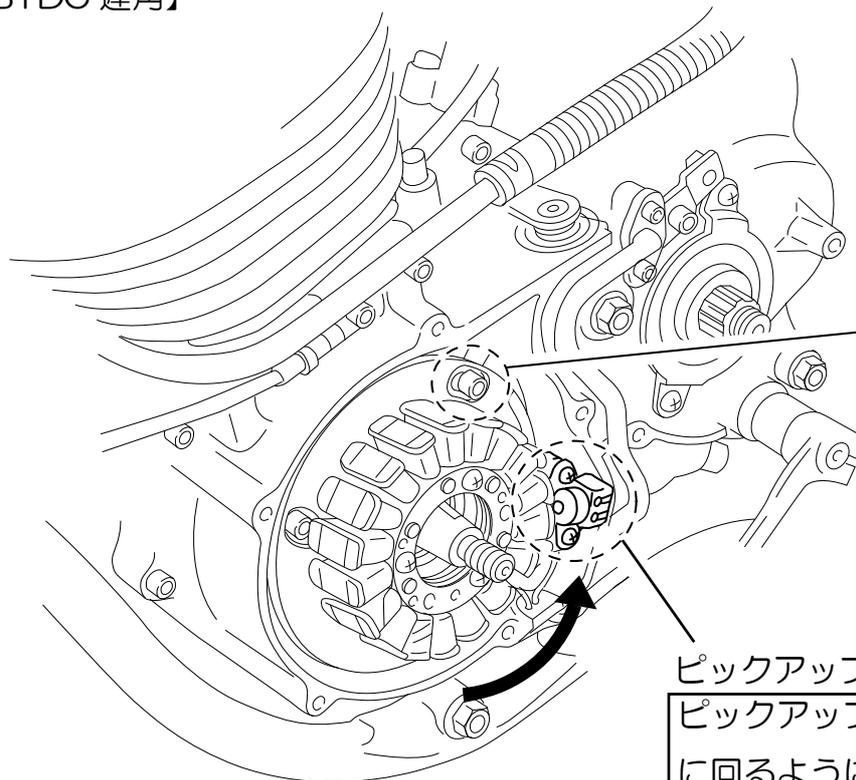


長穴の左端にボルト頭がある位置です。

ピックアップコイル

ピックアップ位置が時計回りに
回るようにずらすと進角します。

【BTDC 遅角】



[-3° 遅角位置]



長穴の右端にボルト頭がある位置です。

ピックアップコイル

ピックアップ位置が反時計回りに
回るようにずらすと遅角します。

10. ウッドラフキーがクランクシャフトの溝部に確実に取り付けられていることを確認し、フライホイールをクランクシャフトに取り付けます。ローターホールディングツールで固定しながら、純正センターナットを締め付けて固定します。

純正センターナット締め付けトルク：85N・m

One Point!

ローターの位置がずれた状態で締めこまないよう注意してください。

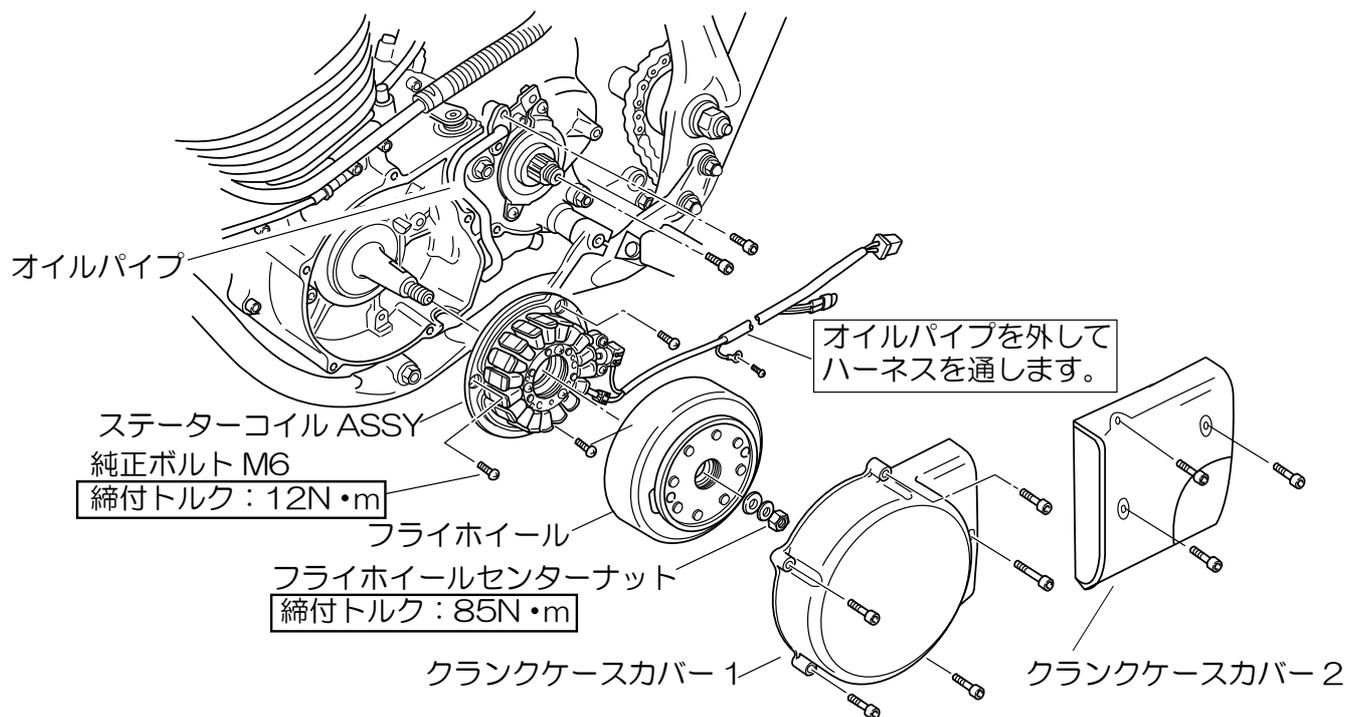
11. ②ステーターコイル ASSY から出ている配線一式をオイルパイプ裏側に通し、元のようなカプラーに接続し、ハーネスを取り回してください。なおハーネスは必要に応じて結束バンドで固定してください。

⚠注意

オイルパイプ取り外し時にエンジンオイルが流出しますので手順 5 と同様の方法で作業してください。

12. クランクケースカバー1/2 を元のように取り付けます。

13. エンジンを始動してオイル漏れや異常が無いことを確認し、作業は完了です。



点火時期セッティングについて

ノーマルの点火時期は年式により大きく異なっています。当社でのテストでは最大進角をBTDC36~39°程度（FIのノーマルの点火時期と同じくらい）に近づけると性能が向上しました。

ただ、エンジンの仕様やキャブセッティング、バルブタイミングの設定等によって適正なセッティングは異なりますのでメリット/デメリットを理解した上で調整を行なってください。

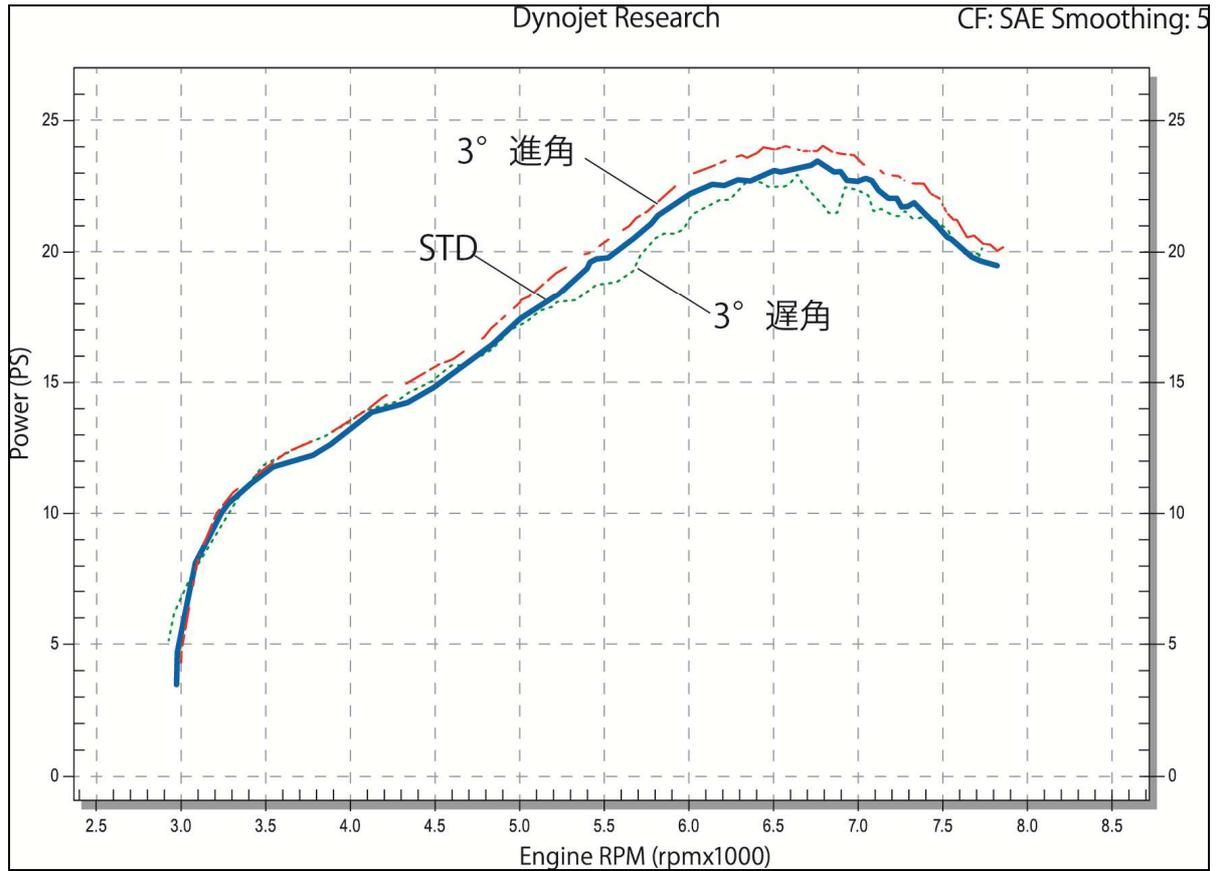
点火時期調整 (BTDC)	メリット/デメリット	特性
進角させた場合	メリット	<ul style="list-style-type: none"> レスポンスの向上。 エンジン出力向上
	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> エンジンの発熱量増大 ノッキングの発生 油温の上昇 エンジン始動時のキックペダルの跳ね上がり（ケッチン）の発生
遅角させた場合	メリット	<ul style="list-style-type: none"> アイドルリング及び低回転域の安定 ノッキングの防止効果 油温の下降効果 マイルドなエンジン特性
	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> エンジン出力の低下 レスポンス悪化

年式	ノーマルの点火時期/最大進角 (BTDC)	お奨めセッティング
'94~'00 (キャブ)	33° /6600 r p m (サービスマニュアル値)	+3° 最大進角状態 (36° /6600 r p m)
'01~'08 (キャブ)	36° /7000 r p m (実測値)	+3° 最大進角状態 (39° /7000 r p m)
'10~ (FI)	38° /7000 r p m (実測値)	取付け可能ですが、ノーマルの点火時期が理想に近いため調整の余地はありません。ヘビーなチューニングを施した車両の場合は効果が出る可能性があります当社ではテスト実績がありません。

※ノーマルからライトチューン（マフラーやキャブレター等の交換程度）の車両向けです。圧縮を上げたエンジン仕様の場合も同様に進角させた方が性能向上しますが、冷却やジェットセッティングの兼ね合いによってはノッキングやオーバーヒートが発生しエンジンが破損する可能性があります。そのため耐久性向上のために遅角させたほうが良い場合もあります。

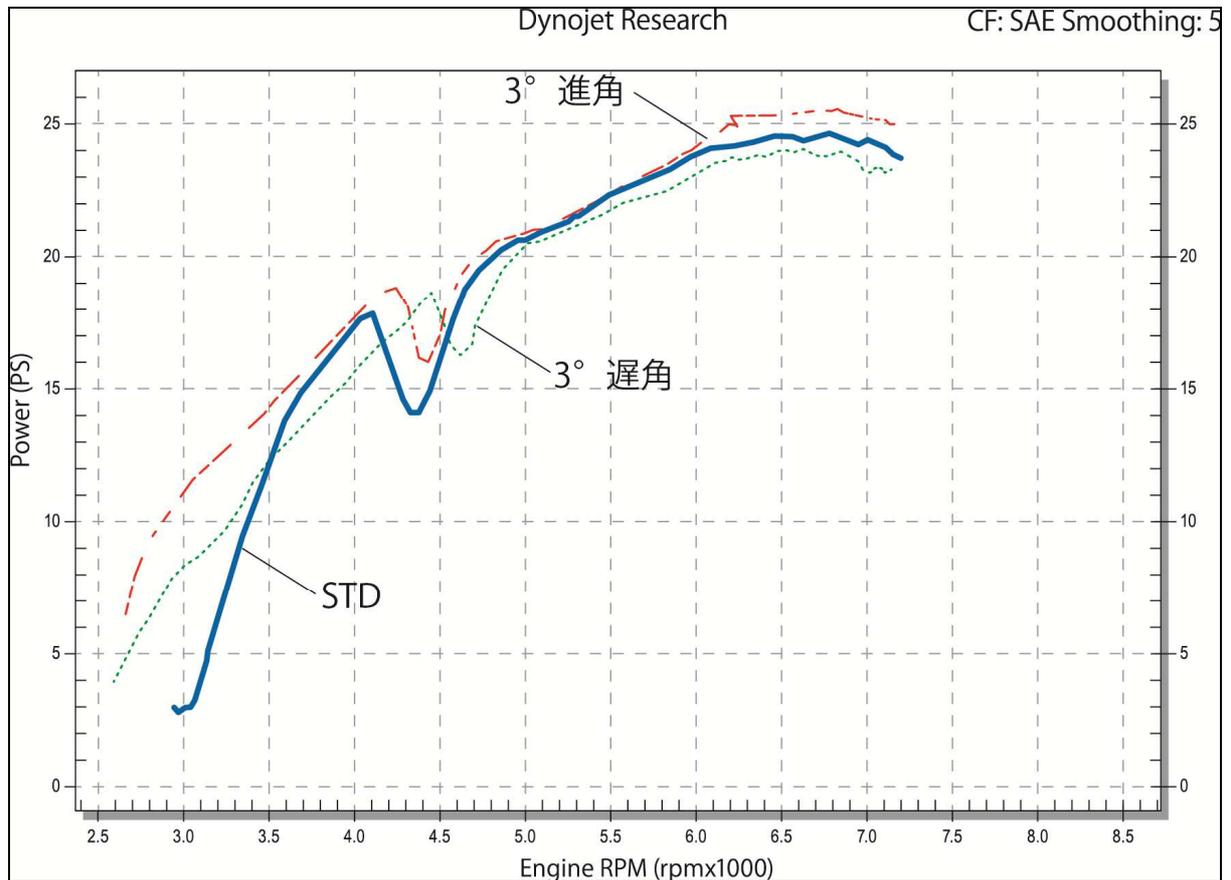
【参考性能グラフ/ノーマル車両】

※全てノーマルのSR400 (1JR)



【参考性能グラフ/ライトチューン車両】

※社外マフラー、CR38 キャブレター装着のSR400 (RH01J)



東証JASDAQ上場
株式会社 **デイトナ**

〒437-0226 静岡県周智郡森町一宮 4805

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

◎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