

*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。

ビッグボアキット (スチールシリンダー) 63cc	適応車種	商品 NO.
	NSR50 ('87~ '94) NS-1 ('91~ '94) NS50F ('87~ '95) CRM50 (~ '97)	18930

■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おります。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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <u>当商品を装着することにより、排気量に変更となるため、原付2種扱いとなります。したがって、一般公道走行の場合は次の条件を満たす必要があります。下記条件を満たさないで一般公道を走行した場合は、該当する法令に抵触しますので、必ず手続き及び、免許の取得を行ってから走行をしてください。</u> <ol style="list-style-type: none"> ①運転免許の資格が普通自動二輪(小型二輪)以上であること。 ②市町村区の役所において、車両登録標識(ナンバープレート)を該当する排気量の物に変更する事。 ③任意及び自賠償保険の条件が該当排気量に合致している事。
--	------	---

 火気厳禁	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 燃料ホースの取り外し作業は、必ず火気厳禁で行なってください。また、ガソリンからは揮発したガスが常に発生していますので、十分な換気を行ないながら作業をしてください。
 実施	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● この商品は、記載されている適合車種以外の車両には装着を行わないでください。 ● 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、異常箇所の点検を行ってください。 ● この商品の取り付けにあたっては、設備の整ったオートバイ店もしくは認証整備工場で専門的な教育を受けた整備士に作業を行って頂く必要があります。専門外の方が作業を行うと、けがや火傷等の恐れがあり大変危険です。従って、この商品の取り付けは専門のオートバイ店もしくは認証整備工場へ依頼し、装着を行ってください。 ● この商品を取り付ける際は、車両のジャッキアップ等、危険な作業を行います。作業全般において、車両転倒等により、重大な事故・怪我をする可能性があります。 ● 必ず安全を確保した上で、確認を怠らないよう十分注意し、作業を行ってください。 ● 純正シリンダーヘッドでの使用を前提に設計してありますので、純正シリンダーヘッドの加工品や純正部品以外のシリンダーヘッドは使用しないでください。性能低下や焼きつきの原因になります。 ● ビッグボアキットを組み込む時には、必ずピストンやシリンダーヘッドのバリの有無を確認してください。バリが出ている場合は耐水ペーパー等で修正を行なってからご使用ください。バリが出ている状態でエンジンを始動すると焼きつきを起こします。
 その他	<ul style="list-style-type: none"> ● この商品を装着した事に依る二次的トラブル（クランクケースの破損、焼きつき、ミッションギアーの破損等）は一切保証の対象外とさせていただきます。又商品に関しても、当社製造上等の不良が認められない限り、保証の対象外とさせていただきますので予めご了承ください。 ● この商品の装着にあたってはジェットセッティングのセッティングとプラグの熱価UPの必要があります。 ● 点火プラグはBR9ES（NGKの場合）をご使用ください。熱価の低いプラグでは電極が溶ける等のトラブルが起こる可能性があります。 ● 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、文中に御紹介した商品についても同様です。予め御了承ください。 ● 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、文中に御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、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。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。 ● レース等、競技目的の使用は自己責任にて、保証の対象外であることをご了承のうえ使用してください。 ● NSR50（'95～'99）、NS-1（'95～'99）には適合しません。

本商品の特徴

- エンジンの限界まで排気量アップを図った、ビッグボアキットです。
- ノーマルのエンジンに近い出力フィーリングのオリジナルシリンダーを使用しています。
- ピストンには特殊コーティングを施し、初期のなじみの向上と耐焼き性向上を図りました。

商品内容

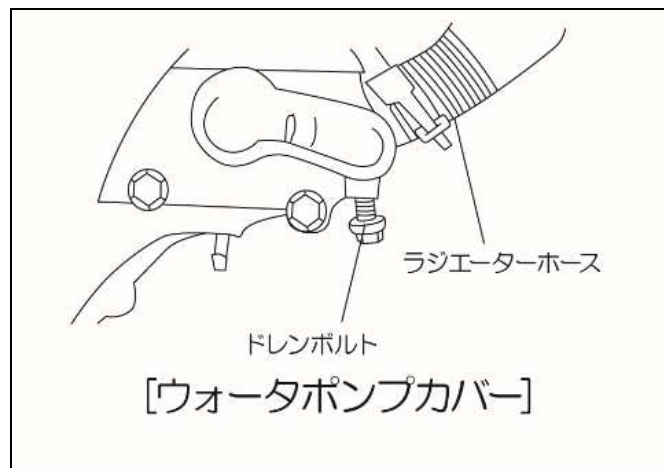
No.	パーツ名	サイズ(mm)	数量	No.	パーツ名	サイズ(mm)	数量
①	シリンダー	44mm	1	⑥	シリンダーガスケット		1
②	ピストン	44mm	1	⑦	ピストンピン	φ12×37mm	1
③	ピストンリングセット	44mm	1set	⑧	リードバルブガスケットセット		1
④	サークリップ	12mm	2	⑨	原付二種用標識		1
⑤	ヘッドガスケット		1				

取り付け手順

はじめに、

⑨原付二種用標識の三角マークを、リヤフェンダーの後側もしくはシートカウル後部に U マークを、フロントフェンダーの先端に貼り付けます。

- 1.シートカウル、シート、ガソリタンク、アンダーカウルを外します。
- 2.ドレンボルトを外し、冷却水（クーラント）を抜きます。



- 3.エアクリーナー、キャブレター、ラジエーターホース、マフラーを外します。
- 4.シリンダー締め付けナットを外してシリンダーヘッドを外します。
- 5.コンロッドからノーマルピストンを取り外します。
 - 5-1.ラジオペンチ等を使用し、ピストンからサークリップ（2ケ）を取り外します。
 - 5-2.ピストンからピストンピンを抜き、コンロッドからピストと小端ベアリングを取り外します。



⚠注意

- * クランクケース内に異物が入らないよう、クランクケース内にウエス等を詰めて作業を行なってください。
- * クランクケース等に、シリンダーガスケットのカスが残っている場合はガスケットリムーバーとスクレーパー（工具）等を使用して完全に除去してください。
- * クランクケース内にクーラントが入っていないか確認してください。入っている場合は必ず抜き取ってください。エンジンが掛からない原因となります。

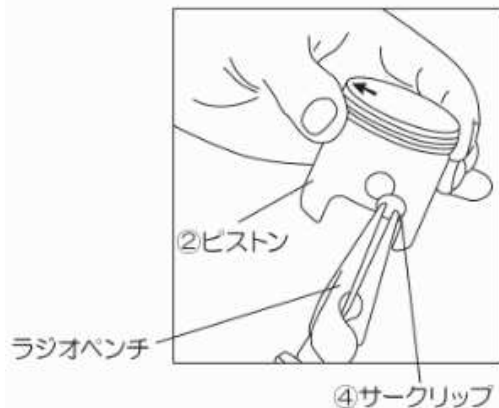
- 6.②ピストン上部の矢印を排気側に向けて左側に④サークリップ（1ケ）をはめます。
- 7.③ピストンリングを②ピストンに組み付けます。

7-1.リングの裏表は R マークが付いている方が上になります。

※トップリング、セカンドリングの区別はありません。

7-2.リング合口がピストンリングの溝部ノックピンに位置に合わせします。

7-3 リング組み付けの前に、リング溝とピン穴に 2 ストロークエンジンオイルを塗布しておいてください。



⚠注意

- ◆ サークリップがピストンのサークリップ溝に確実に入っていることを必ず確認してください。
- ◆ サークリップは使用済みの物や折れ曲がったことのある物は使用しないでください。エンジン始動中にサークリップ溝から外れてしまう事があり、焼きつき等トラブルの原因となります。
- ◆ ピストンリング、サークリップの再使用は絶対にしないでください。トラブル発生の原因となります。

8.コンロッドに小端ベアリングが入っていることを確認し、手順 7 で組み付けた②ピストンをコンロッドに取り付けます。

8-1.②ピストン上部の矢印方向を排気に向けて②ピストンをコンロッドに装着し、⑦ピストンピンと④サークリップを取り付けます。

8-2.③ピストンリングの合い口を②ピストンのノックピン位置に合わせておきます。

8-3.①シリンダーの内側にエンジンオイルを塗布してください。

9.クランクケースベースに⑥シリンダーガスケットを取り付けます。

10.①シリンダーを②ピストンに差し込みます。

10-1.③ピストンリングを指で押さえながら①シリンダーをゆっくりと②ピストンに差し込みます。

⚠注意

*シリンダーは無理な力で押し込まないでください。ピストンリングが折れる場合があります。シリンダーがスムーズに差し込めない場合はピストンリングの合い口がピストンのノックピン位置からずれていることがありますので、再度手順8に戻って作業を行なってください。

11.ヘッドガスケット、シリンダーヘッドの順に組み、ヘッド締め付けボルトを手で仮締めしてください。

11-1.リードバルブガスケットは必ず 2 枚重ねて組み込んでください。(1 枚だけの使用で組み込むとリードバルブが破損します。)

12.キックペダルを数回踏んで、シリンダーとピストンの芯だしをします。

13. シリンダーヘッド締め付けナットを 1 回目【5N・m】、2 回目【12N・m】、最後に規定トルク【20N・m】で均等に締めてください。対角順に締め付けてください

14.冷却効果を上げるため、サーモスタットは外されても結構です。(レース等で使用される場合は外すことをお勧めします。)

15.ラジエーターホース類を接続し、クーラントを規定量入れてください。(クーラントの量はサービスマニュアルを参照願います。)

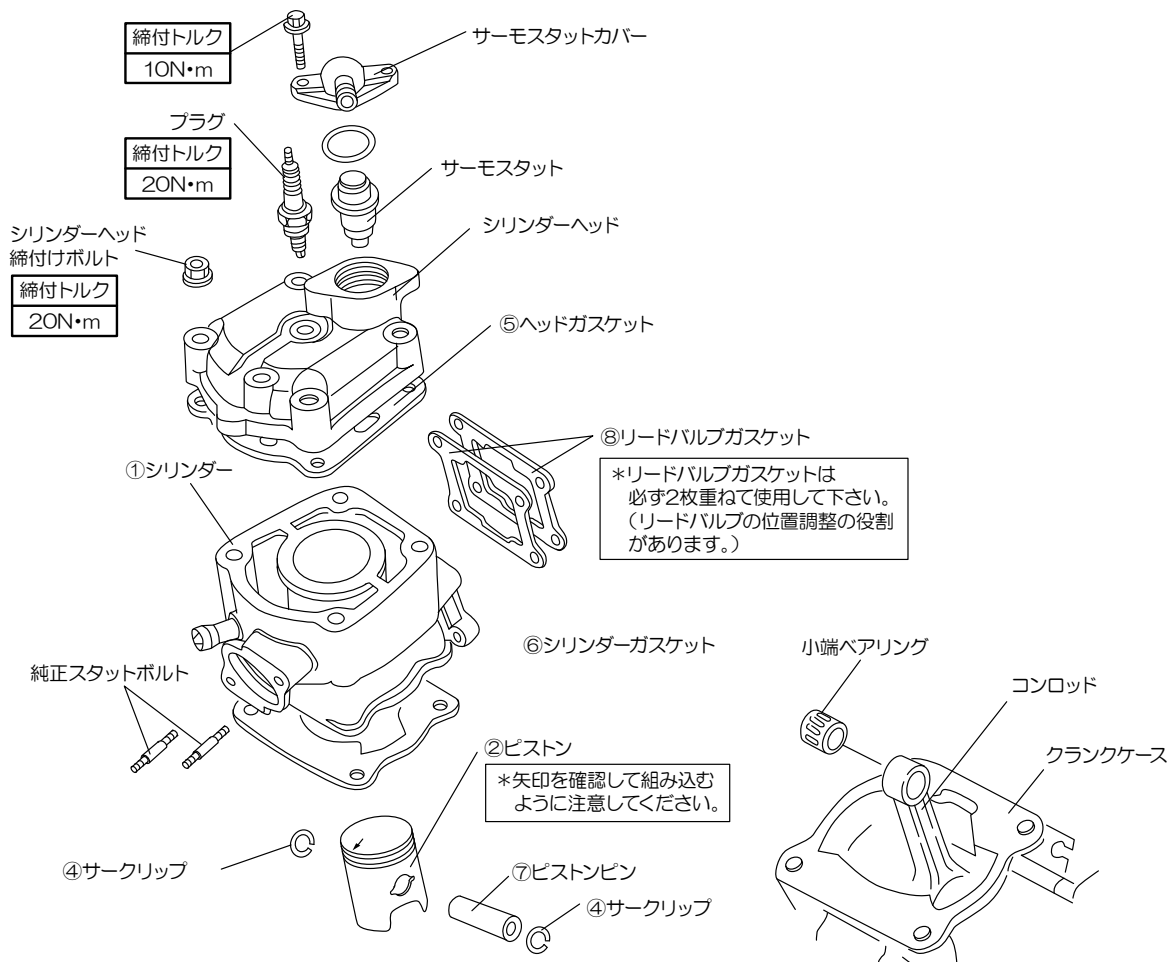
16.キャブレターのメインジェットを、純正より#25 程度大きい番手のものと交換します。

17.点火プラグを BR9ES に交換します。

⚠注意

*点火プラグは必ず BR9ES (NGK の場合) を使用してください。慣らしの後の全開走行時にプラグの電極が溶けてしまう可能性があります。

18.その他の外したパーツを元通り組み付け、エンジンを始動させ排気漏れ等の異常がなければ取り付け完了です。



[慣らし運転]

- 分離給油で走行する場合
指定オイルは

【カストロール TTS】【ワコーズ V2】【モトレックス POWER 2T】【elf モト2ウイナー】になります。ガソリンタンク内に、100：1の割合で指定オイルと混合して給油後エンジン回転数を7,000rpm以下で約100km以上の距離を必ず走行してください。(100%化学合成のオイルをご使用ください。)

- 混合ガソリンで走行する場合
混合専用オイル、または混合／分離両用タイプのオイルで混合比率はオイルの取扱説明書に従ってください。
- ノーマルキャブレター（メインジェット#25程度UP）とノーマルマフラー以外は慣らし運転時には使用せず慣らしが終わってから使用するようにしてください。
- 走行中の水温をチェックしたい場合は、ノイズ対策品のデジタル水温計（品番 63487）をご利用いただくと正確な水温が確認できます。

[慣らし運転終了後]

- ノーマルマフラーをご使用になる場合は上記指定オイルを使って分離給油で走行していただいて結構です。
- 純正以外のマフラーをご使用になる場合は【分離給油＋混合ガソリン（100：1）】でご使用してください。当社製以外を使用しますと性能が出にくい場合があります。性能につきましてはマフラーメーカーにお問い合わせください。

[セッティング]

テスト時の参考セッティング（ノーマルキャブレター、ノーマルチャンバー）	
メインジェット	#120
スロージェット	#40
ジェットニードル	1 段目

CD I	ノーマルCD I ではビッグボア本来の力を発揮することが出来ませんので、当社のレーシングCD I ユニットなどへ交換することをお勧めします。
キャブレター	排気量のアップに応じてキャブレターを PE24 (ケイヒン) のビッグキャブと交換すると更にビッグボアの性能を発揮することが出来ます。(当社製は廃番) 又は純正キャブレターでセッティングを行ってください。
2次減速比	使用の用途に応じてスプロケットを交換し、二次原則比のセッティングを行ってください。

[補修パーツ]

名称	品番
シリンダー	19258
ピストンキット (スタンダードサイズ)	95411
ピストンキット (0.25mmオーバーサイズ)	廃番
ピストンリングセット (スタンダードサイズ)	13666
ピストンリングセット (0.25mmオーバーサイズ)	廃番
ガスケットセット	13710
ピストン単体	廃番
ピストンピン 12mmX37	20998
ピストンピンクリップ 12mm 2ヶ set	10615
原付二種用標識	37256

取り付けされる前に必ず！ お読みください！

ビッグボアKITについて・・・

当社ビッグボアKITを装着すると取り扱いによっては、焼きつき等の症状を起こすことがあります。その原因として次の4点があげられます。

- ①ピストンとシリンダーのクリアランスが十分確保されていない場合
- ②当社指定のオイルを使用されていない場合
- ③メインジェットの設定不備による場合
- ④慣らし運転不十分の場合

当社では、上記①については出荷時に十分確認をしています。万一、クリアランスについての不具合が発見された場合は、取り付けされる前に必ずご連絡ください。

原因②③④につきましては、注意事項を守り正しくお取り扱いください。

*取り付け後の焼きつき等のトラブルにつきましては、取り扱い上の不備と判断し保証の対象になりませんので予めご了承ください。

焼きつきを起こさないための3原則

*下記事項を守らないと焼きつき等のトラブルを発生する場合がありますため、必ずお読みください。

1.純正オイルのまま使用しない!

当社ビッグボアK1Tは、ノーマルの排気量に対して約20%~35%アップしているため、吸入空気量もその分アップします。それに対し純正オイルポンプのオイル供給量は、50ccの設定と変わらない（オイルポンプ側ケーブル巻き取り位置等を調整しても、全開時の供給量はそれほどアップしない）ためオイルの取り扱い、下記の事項を厳守してください。

⚠注意 ※用されるエンジンオイルは、当社指定のエンジンオイル以外ご使用にならないでください。
(当社指定のエンジンオイル)

メーカー	銘柄
モトレックス	POWER TYNT 2T
カストロール	TTS
カストロール	TTR
ワコーズ	V2R

*当社テストの結果により当社指定エンジンオイルは耐焼きつき性に優れたオイルを確認しているため推奨しています。

2.ノーマルメインジェットのまま使用しない!

① ノーマルキャブの場合

ノーマルメインジェットのサイズより#20~25程度大きくする。

*車両の個体差により燃料が濃すぎて所定性能がでない場合がありますが慣らし中は、やむを得ないことですのでご理解ください。

*ノーマルメインジェットのままですとガソリンの量が足らなくなり必ず焼きつきを起こします。

②ビッグキャブK1Tの場合

基本的には変更する必要はありませんが【トラブルかな・・・? と思ったら!】に従い対処してください。

3.慣らし運転を必ず行なう!

1.各ビッグボアK1Tの取扱説明書に従って指定の距離、回転数を守って走行してください。

2.慣らし運転時のオイルの取り扱いについて

①純正のオイルポンプを使用しないでガソリンタンクに混合ガソリンを入れて行なう場合

オイルの銘柄は当社指定のオイルを使用してガソリンタンクの中に、ガソリン30に対しエンジンオイル1の割合で混合したガソリンを入れてください。

②純正のオイルポンプを使用する場合

オイルの銘柄は当社指定のオイルを使用してエンジンオイルタンクにエンジンオイルを入れた後、ガソリンタンクの中にもガソリン100に対しエンジンオイル1の割合で混合したガソリンを入れてください。

3.慣らし運転時の走行方法は時速30KM/h以下の速度で約120km以上の距離を走行してください。

4.慣らし運転後の取り扱いについて

①純正オイルポンプを使用しない場合

上記2-①の混合対比にて走行してください。

②純正オイルポンプを使用する場合

ガソリンタンクに混合ガソリンを入れる必要はありませんがオイルタンクの中には、必ず当社指定のエンジンオイルを入れて走行してください。

5.混合ガソリンの作り方と注意点

① 混合ガソリンとは、ガソリンとエンジンオイルを混ぜたガソリンのことを言います。

② 混合ガソリンを作るには、MIXタンク（品番96308 5L）等を使用し指定の割合でガソリンとエンジンオイルを混ぜてください。

③ 混合ガソリンは必ずガソリンとエンジンオイルを良く混ぜたものをガソリンタンクへ入れてください。ガソリンタンクの中に既に入っているガソリンの中にエンジンオイルを入れても良く混ぜられませんので避けてください。

トラブルかな・・・?と思ったら!

1.万が一 エンジンが止まってしまった場合

☆ピストンのピストンピン穴の回りに何かで削られた様に縦傷が入っている。

(原因) サークリップの (a) が金属疲労により折れ、その破片が異物となりピストンの (b)、及びシリンダー内部を傷つけたと思われます。

これは取り付けの際、サークリップに過剰な力がかかった場合、起こる症状です。

(対処)

傷が深いため、修正ができません。申し訳ありませんがもう一度KITをお買い求めください。



☆ピストン上の方が白っぽくなっている。

(原因) キャブレターのセッティングが薄すぎたと思われます。

(対策) メインジェットのサイズを大きくする必要があります。

△注意

上記の様な症状の場合は、原則として保証の対象となりませんので予めご了承ください。

2.その他

☆オイルは混合にした方が良いか。

(対処) 組み付けて 100km位は混合にして使用するようになしてください。万が一焼き付きの症状が起きても、保証の対象となりませんので十分にご注意してください。

☆エンジンから「カタカタ」と音がする。

(原因) ピストンとシリンダーとのクリアランスによる打音です。

*純正シリンダーと違い薄いフィン形状のため、音が増幅されて大きく聞こえます。

(対処) 性能面等につきましては、全く問題ありませんのでご安心してお使いください。また、音がしてもそれが原因で焼きつくことはありません。

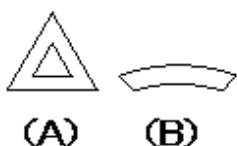
☆ノーマルキャブのまま使用できますか。

(対処) ご使用いただけますがメインジェットを交換する必要があります。ノーマルよりも大きい物へ交換してください。また、パワーアップさせるためにはビッグキャブの使用もお勧めします。*当社で販売しているボルトオンビッグキャブのPE24mm(廃番)をお買い求めください。

☆マフラーをチャンバーに交換した方が良いか。

(対処) ノーマルマフラーでも十分パワーアップします。更にパワーアップと最高速の向上を狙うのであれば市販のチャンバーをお勧めします。

☆原付二種用標識のシールは、何処に貼るのですか。



「自動車整備車両保安関係通達集により、交通取締および車両保安上必要なため必ず車体の前方および後方に白色の標識を示すこと」

に従い添付しており前方標識 (B) は泥除全端部に、後方標識 (A) は、車体後部の見やすい箇所に添付することと定められています。

ボアアップK I TについてのQ&A集

Q1.ビッグボアK I Tはノーマルキャブやノーマルマフラーの使用について。

A：キャブレターはセッティングが出ていれば問題ありません。

ノーマルでも使用できます。より大きな出力が欲しいのであれば、ビッグキャブに交換することをお勧めします。マフラーに関しては、ビッグボアK I Tに対応しているマフラーであれば問題ありませんが排気量のアップに対応できないないスペシャルマフラーを装着するなら、ノーマルマフラーを使用された方がセッティングも出しやすく扱いやすいです。但し、2000年以降生産の排ガス規制対応マフラー（純正マフラー）はボアアップK I Tと組み合わせるとマフラー本体が加熱しすぎて危険なため併用ができませんので純正品以外のマフラーに交換してください。また、長期間使用されているノーマルマフラーは、中で詰まりがありますのでお勧めできません。

Q2.ビッグボアK I Tは混合ガソリンでないと使用できませんか？

A：混合ガソリンはオートバイのチューニングレベルや使用の用途によって必要になる場合があります。

ノーマルマフラー、ノーマルキャブならば混合ガソリンは慣らし運転の間だけで結構です。マフラー交換やビッグキャブ交換などのチューニングを行なっている時、レースのような激しい環境での使用は、焼きつく恐れがありますので混合ガソリンとオイルポンプからのオイルとの併用を必ず行なってください。

Q3.オイルの銘柄は気にしなくても大丈夫ですか？

A：使用できるエンジンオイルはメーカーでテスト結果の良好だった物が指定されています。

オイルのグレードを下げるようなことはしないでください。焼きつきの原因となります。

Q4.混合ガソリンはどうやって作るのでしょうか？

A：混合ガソリンを作るための専用ポリタンクやメスシリンダーなどが各メーカーから発売されています。

これらを使用して混合ガソリンを作ってください。

（例 100：1 5Lのガソリンに対して50ccの2サイクルオイルを混合する）

混合比はオイルによって違いますからビッグボアK I Tの取扱説明書通りに作ってください。混合ガソリンは必ず作ってからガソリンタンクの中に給油してください。ガソリンタンクの中にオイルを垂らしてからオートバイを揺すってみても混ざりませんのでご注意ください。

Q5.ビッグボアK I Tは良く焼きついてしまうと聞きました。本当ですか？

A：焼きついてしまうのではなく、焼きつかせてしまうのです。

焼きつかせてしまう理由は幾つかありますので以下に記載します。

- ① 潤滑不足。（混合ガソリンのオイルの割合が低い。または混合ガソリンを使用していない。）
- ② 混合気が薄い。（セッティングしていない。メインジェットを薄めでセッティングしている。）
- ③ 二次空気の侵入。（組み付け不良による隙間の発生）
- ④ ピストンピンクリップの脱落。（しっかりと組まれていない、組み付け不良）
- ⑤ ピストンリングの破損。（組み付け時に無理をして負担を掛けている）
- ⑥ ピストンの組み間違え。（ピストンを前後逆に組み込んでいることによる破損、当社の場合、→マークが排気側の方向です）
- ⑦ 指定熱価にプラグを交換していない。（熱価が低すぎるために燃烧状態が悪い）

Q6.ビッグボアK I Tを組み込んだら速くなりますか？

A：エンジンの出力が大きくなりますのでセッティングさえ合っていれば、加速、最高速共にノーマルよりも格段に向上します。もしも良くならなかつたり壊れたりしたら、正常に組み込まれていなかったり、セッティングが出ていないことが原因であることが殆どです。

Q7.ビッグボアK I Tを組み込んだらセッティングは必要ですか？

A：ご使用になるビッグボアK I Tやキャブレターによってセッティングが違います。

ノーマルキャブレターをご使用になる場合は、排気量が大きくなりますから当然のこと混合比の増量が必要となります。キャブレターのセッティングは必ず取扱説明書に従ってください。取扱説明書に従って作業を行なってください。セッティング作業を行わないと、トラブルによる焼きつき、うまく走らない等トラブルを引き起こす原因となります。

Q8.自分の使用しているチャンバーはビッグボアK I Tに使えますか？

A：殆どのスペシャルチャンバーが対応できていません。チャンバーメーカーに確認してください。

Q9.プラグの熱価は変更した方が良いでしょうか？

A：ビッグボアK I T（ノーマルヘッド使用）を組み込むと圧縮比が高くなります。

燃焼温度も高くなりプラグの焼けかたも変わってきますので燃焼状態に合わせて必ず変更してください。N GK社製プラグで#8～#9の熱価のプラグを使用するのが一般的です。熱価の変更を行わないとトラブルの原因となる恐れがあります。

Q10.ビッグボアK I Tの耐久性は？

A：ノーマルと比較すると多少は悪くなります。

もちろんエンジンですからメンテナンスをしっかりと行うか行わないかで耐久性は大きく異なってきます。ノーマルよりもエンジン出力が大きくなるわけですから各部に掛かる負担に関しても大きくなります。

Q11.ノーマルシリンダーをボーリングしてボアアップできますか？

A：使用できるピストンがあれば不可能ではありませんが、排気量をあまり大きくすることは出来ません。

排気量を大きくするためにシリンダーのボア径を大きくすると、シリンダーのポートタイミングが変わってしまい本来持っていたはずの性能が発揮できなくなります。エンジンの回転数がノーマルの時よりも上昇しなくなってしまうのです。ピストンの外径が合わせられれば使用できるというものではありません。もちろん燃焼室の容積、スキッシュエリア等の問題も発生してきます。焼きつくのは目に見えていますから使用は出来ないと思ってください。各メーカーから発売されているシリンダーは全くのオリジナル品として設計されています。車種別専用部品として発売されている物を購入することをお勧めします。

Q12.慣らし運転はどの程度行ったら良いでしょうか？

A：最低でも100～150kmは行ってください。慣らし運転は以下の記述に従って確実に行ってください。

- ① アクセル全開は、1/2以下。（自動変則装置なのでアクセルを開ければ高回転まで回ります）
- ② 慣らしの期間中は、混合ガソリンと分離給油オイルを併用する。
- ③ エンジンオイルは指定されている銘柄を使用する。
- ④ 慣らし運転が終了するまでキャブレターとマフラーはノーマルを使用する。
- ⑤ キャブレター、駆動系のセッティングは必ず取扱説明書通りの変更を行ってから走行する。
- ⑥ ビッグボアK I Tはチューニングシリンダーです。ノーマルエンジンより取り扱いをシビアにしないと壊してしまいます。正確な組み込みやセッティング、慣らし運転をせずに壊してしまう方が多いようです。取り扱いには細心の注意を払ってください。

Q13.ビッグボアK I Tを組み込んだらエンジンが掛からないのですか？

A：キャブレターからのガソリンはきていますか？

メインジェットの変換などでガソリンホースを一度抜いてしまうとクランクをある程度回さないとガソリンが流れません。セルモーターを回すかキックペダルを数回キックしてください。エアクリーナー（パイロットスクリュウ）位置が基準よりずれていたりアイドルリングスクリュウによるエンジンの回転数が低すぎたりしていませんか？また、ガソリン負圧ホースがしっかりついていないとガソリンが流れませんのでチェックしてみてください。

Q14.ビッグボアK I Tを組み込んだら最高回転数が下がったのですが？

A：排気量を大きくするためにピストンも大きい物に交換していますからフリクションロスも大きくなります。回転抵抗も増えてしまい最高回転数も下がるといっても500rpm～1000rpm程度でしょう。

Q15.ビッグボアK I Tを組み込んだらスタートや中間加速が悪くなったのですが？

A:セッティングは出ていますか？

- ① オーバーヒート気味になっていませんか？
発熱量が上がっていますから熱ダレを起こしやすくなっているはずですが。対策を行ってください。
- ② キャブのセッティングは出ていますか？
中間域の加速が悪いならジェットニードルのクリップ位置を変更してセッティングをしてください。
- ③ スペシャルチャンバーを取り付けていませんか？
キャブレターのセッティングが変わります。チャンバーに合わせたセッティングに変更してください。

Q16.チャンバー、キャブと一緒に組んだらセッティングが出ない。

A:それぞれの部品は交換したときにセッティングが必要な物ばかりです。

絶対にドンピシャ！でセッティングは出ないと思ってください。（車両には個体差があります）

組み合わせる部品によって相性が悪く、何をやってもセッティングの出ない場合もあります。

一度に部品は組み込まず、段階を踏んでチューニングを進めるようにしましょう。

色々なメーカーの部品を組み合わせた時、セッティングが出ない原因が解明できなくなってしまうがちです。

同一メーカー品で揃えることでセッティングデータはメーカーに揃っている場合がありますのでチューニングを進める時は同一メーカーで揃えることをお勧めします。

Q17.ピストンの頭が欠けました。不良品ですか？

A:ピストンの頭が欠けているトラブルは、殆どの場合がピストンの前後逆組みで起こります。ピストンピンはピストンの中心に位置しているわけではありませんので、ピストンを逆に組んでしまうとピストンが上下する際に首を振ってしまいシリンダーのポートに頭が引っかかって欠けてしまいます。シリンダーを見れば組み間違いかどうか判定できます。組み間違いですので不良品ではありません。

Q18.ピストンヘッドに穴が開いてしまいました。不良品ですか？

A:ピストンヘッドのセンターに穴がぼっかりと空いたら、デトネーション（異常燃焼）が起こっていることが考えられます。プラグの熱価とキャブセッティングを適正にしてください。
キャブレターのセッティングの問題で起こる症状です。不良品ではありません。
ピストンヘッドに小さな凹みができていてもデトネーションが起きています。対処方法としては濃いセッティングに変更することで改善されます。
大きくくぼみが、できていたとするとシリンダー内部の燃焼室に異物が混入してしまったことが考えられます。（取り付けミス、直キャブ仕様、部品の破損）異物混入の場合は、クランクケース内部を洗浄してください。洗浄しないと同一現象が再度発生する可能性があります危険です。

Q19.焼きついたシリンダーは再使用できますか？

A:どの程度の焼きつき、もしくは抱きつき（焼きつきの初期症状）だったのかによります。
傷の深さによって再使用できない場合もありますので、再使用できない時は新品を購入するしか方法はありません。軽い抱きつきの場合は、ピストン、シリンダー共に#600程度の耐水ペーパーで磨き、傷が見えなくなる程度まで磨いたらスタンダードサイズのピストンを購入し再度組み込んでください。当社の補修部品以外は使用しないでください。

Q20.ビッグボアKITを加工しても大丈夫ですか？

A:殆どのシリンダーは精密な加工は施されていませんから、シリンダーやピストンのバリ取り、ポート研磨程度なら行っても構いません。
ポートを広げたり、位置の変更を行いたいのであれば、自己責任で行ってください。ノーマルシリンダーヘッドの面研を行なって、圧縮比を上げるようなことは絶対に行なわないでください。焼きつきの可能性が非常に高くなります。ノーマルシリンダーヘッドを使用するタイプのビッグボアKITはKITを組み込んだ時点で大幅に圧縮比は上がっているはずで

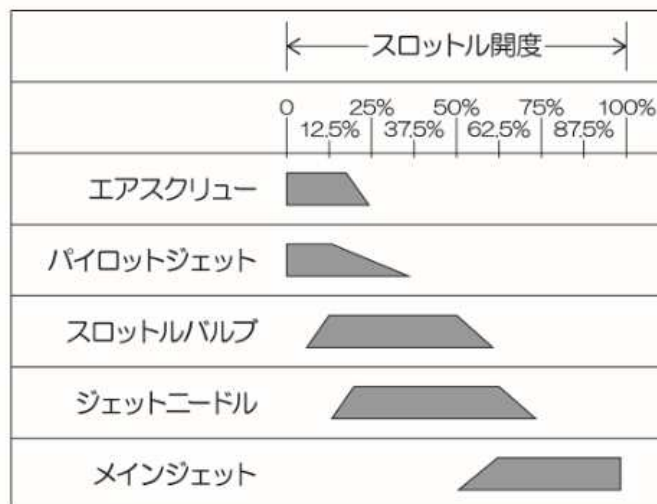
【吸気系のセッティング】

キャブレターの構造
<ul style="list-style-type: none"> 吸気系の要、キャブレターの原理は霧吹きと同じ。 キャブレター内のボア部を空気が通るとき、径の細くなったベンチュリー部で、気の流通が増し（圧力低下）、吸い出し口からガソリンを吸って混合気となりエンジンへ向かう。 スロットルグリップを捻ることでベンチュリー部の口径が変わり、任意にエンジン回転をコントロールする。
リードバルブのセッティング
<ul style="list-style-type: none"> カーボン製、樹脂製等がありスチール製パーツに比べ、軽く戻りが良い。よって高回転でのバルブ開閉に優れ正確に混合気を送ることができる。 カーボン製は樹脂製に比べ高回転で、さらに耐久性に優れる。 リードバルブは永久部品でなく消耗部品である。
フィルターのセッティング
<ul style="list-style-type: none"> パワーフィルターに変えることにより吸入効率が上がり高回転でのトルクを上げる。 各ジェット類の交換が必要になる。 エアクリーナー系は中性洗剤で、こまめにメンテナンスする。
メインジェットのセッティング
<ul style="list-style-type: none"> より良い混合気をシリンダー内へ送るための補正パーツにつき、むやみに交換しても効果は半減する。ガソリン流量をメインジェットの番数でコントロールする。
キャブレターのセッティング
<ul style="list-style-type: none"> 大型化により低回転から高回転まで全域に渡ってトルクアップできる。 チャンバーの併用、リードバルブの変更等により効果がでる。
<p>吸気系のトータルセッティング</p> <ul style="list-style-type: none"> 良否の目安としてプラグの焼け具合をみる。 <ul style="list-style-type: none"> 黒く湿っている・・・混合気が濃い きつね色に焼けている・・・適切 白く焼けている・・・混合気が薄い

エンジンの症状

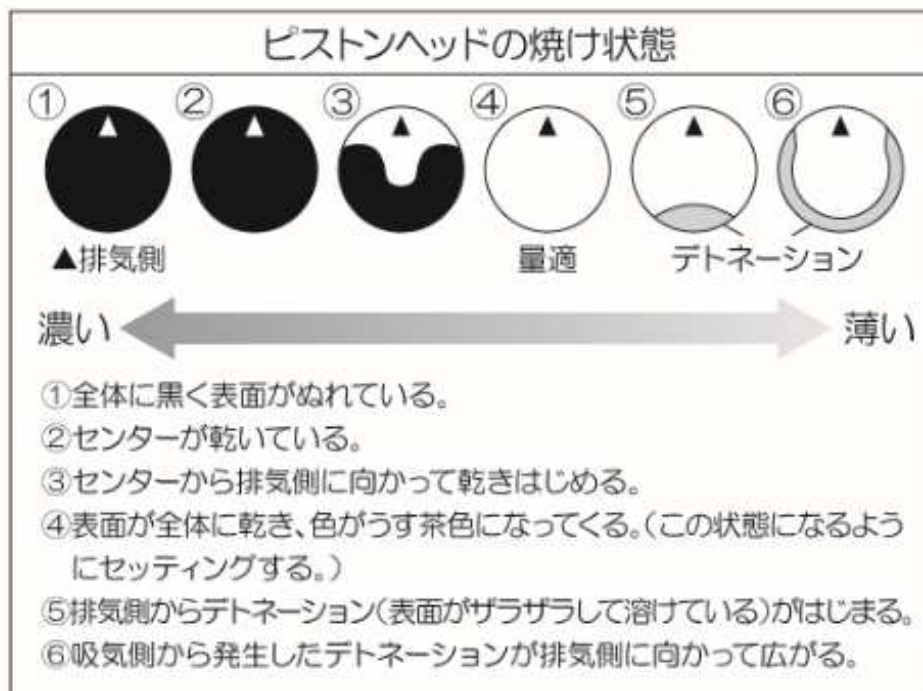
- 混合気が濃い時
 - ①加速性が悪くなる。
 - ②ミスファイヤーを起こす。
 - ③全開にしても、いつもより回らない。
 - ④加速中または一定のアクセル開度で引っ掛かりがでる。
- 混合気が薄い時
 - ①始動性が悪い。
 - ②オーバーヒートする。
 - ③最高回転数がいつもより上がる。
 - ④加速中にキリキリと異音を発生する。
 - ⑤加速中または一定のアクセル開度でのみ息つきする。
 - ⑥トルクが悪い。
 - ⑦排気煙が薄い。

*以上の症状が出たらアクセル開度により各ジェットが分担しているので別表を参考に最良のセッティングを探す。



プラグのセッティング

- 正確な焼け状態がわかるのはピストンヘッドの焼け具合をみる(別紙参照)のが一番良いが、エンジンをばらすことのできない方は、プラグの電極部をみて判断基準のひとつとする。



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 4805URL: <https://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