
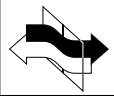






パワーバック 50 No.1/3			
商品コード：230-1133950			
<b>適合車種</b>			
モンキー/ゴリラ	FNO,Z50J-2000001 ~ FNO,AB27-1000001 ~	ダックス 50 (12V) ※ JAZZ	AB26 全車種 AC09 全車種
モンキーバハ	全車種	XR50R/CRF50F ※	AE03 全車種
※ダックス 50 に装着する場合、当社製フューエルロックタイプ1 (575-0500000) が必要です ※ XR50R/CRF50F 装着する場合、スロットルホルダーの加工と別途スロットルケーブルが必要です (ノーマルエアクリナー使用不可) 別途Φ35 エアフィルターが必要です。			

- この度はキタコ製品をお買い求め頂き誠に有り難うございます。説明文を良く理解して正しい取付を行って下さい。
- 装着には当製品の他に、各種専用工具が別途必要です。
- 装着後も当用紙をセッティングマニュアルとして、ご使用下さい。
- ※補修用単品パーツについては説明書が入っていませんので、この説明書は大切に保管して下さい。

### ■製品、装着についての注意 (必ずお読み下さい)

- このパーツはレース専用部品となり保障対象外となります。組み込んだ車両での一般公道走行はできません。組み立てミス、セッティング不良等による事故、パーツの破損等については全て本人の責任とし、当社は一切の責任を負いませんので御了承下さい。
- このパーツを装着することにより、キャブレターのセッティングが必要な場合がございます。セッティングがそのままの状態で行うと、パワーアップできないばかりか、焼き付き、破損等の原因にもなります。必ずエンジンに見合ったセッティングを施して下さい。
- 取付説明書の手順通りに正しく取付をおこなって下さい。又、記載されている追加加工以外の加工はしないで下さい。
- 組み付け及び、セッティング作業は必ず整備士資格のある方が行って下さい。また周辺部品の役割等が理解できない方は必ず、専門店の担当者又は、当社までご相談下さい。
- エンジンオイルはならし運転終了後(約 100km)、必ず新品のエンジンオイルに交換して下さい。(推奨エンジンオイル：elf MOTO4 プロテック)
- エンジンの振動により、ボルト、ナット類が緩む可能性があります。走行前は必ず、各部のボルト、ナット類の締め具合を確認して下さい。
- 各部パーツを必ず、洗油 (パーツクリーナー等) で洗浄し、オイルライン系の詰まり等が無い、エアダスター等を使用して、必ず確認して下さい。
- パーツ各部を組み立てる際に必ず、使用されるエンジンオイルを塗布しながら作業を行って下さい。
- 取付の際、必ず車種ごとのメーカーサービスマニュアルと合わせて取付作業を行って下さい。

	当用紙はオートバイ整備の基本的な知識を持った方を対象にしています。技能や知識をお持ちにならない方は作業を行わないで下さい。		十分な換気をして下さい。作業中は揮発性の高いガソリンを使用します。長時間密閉された室内で作業をしますと身体に有害です。		<b>火気厳禁</b> 作業中は引火性の非常に高いガソリンを使用しますのでタバコ等は厳禁です。
	お気付きの点や、異常を発見した場合は直ちに走行を停止して、当社まで、ご連絡下さい。		エンジン作動中、作動後はシリンダーやクランクケース、エキパイ等が大変高熱になっていますので、注意にふれてはけません。		スパークチェック等でやむおえず、シリンダー外でプラグをスパークさせる場合は、電圧が非常に高い箇所ですので絶縁手袋を着用して下さい。

### ■製品の保証について

- 製造には万全を期しておりますが、万一当社の製造上の原因による品質不良がありました場合は同様、同数の新しい製品とお取り替え、又は無償修理致しますが、それに伴う故障、破損、事故等についてのパーツ代金、整備費用の代償はご容赦下さい。

091102 〒577-0015  
東大阪市長田 3-8-13  
TEL.06-6783-5311 (代)  
株式会社 **キタコ**  
FAX.06-6782-0740

### ハイコンピストンの特性

エンジンの圧縮比を高めることにより、全域に渡るトルクアップを実現します。オリジナルピストンは、鍛造ピストンを採用し、高剛性、超軽量という、相反する要求を全てクリアしています。また、フリクションの軽減も 50cc には重要な要素であり、当製品は、ピストンリングの 2本リング化、ピストンスカートの短縮、肉厚の最適化、など考えられる要素を徹底的に追求しています。さらに、表面処理に WPC+MoS2 ショットを行うことにより初期なじみ及び、表面硬度アップを図っています。

### SPL カムシャフトの特性

カムシャフトの最大リフト量、及び作用角の変更により大幅な性能 UP を実現。(大幅な出力 UP に伴い各部の耐久性が悪くなる恐れがあります、必ず定期的な点検を行ってください)

### ケイヒン PC φ 20 ライトキャブレターの特性

このパーツは車両の吸気効率を向上させ、出力の増大等、車両本来の性能を引き出すパーツです。

仕様	備考
●圧縮比 12 : 1 (ノーマル 10 : 1) ●ピストン重量 35g (ノーマル 40g) ●バルブタイミング角度 (設計値) IN バルブ : OPEN 12° BTDC / CLOSE 38° ABDC EX バルブ : OPEN 50° BBDC / CLOSE 9° ATDC 1mm リフト時参考値 ●バルブクリアランス IN バルブ : 0.05 ~ 0.07mm EX バルブ : 0.07 ~ 0.09mm	●各種一般工具 ●シックネスゲージ (市販品) ●タペットアダプストレンチ 【□型アダプストクリュー用】 (商品コード : 674-0900210) 補修パーツ ●アルミシーリングワッシャ (商品コード : 092-0500006)

### (パワーバック 50) パッキングリスト

図記号	パーツ名	商品コード	個数	図記号	パーツ名	商品コード	個数
A1	φ 39 ピストン (50cc) 2R	351-1133950	1	G3	R ヘッドサイドカバーガasket	966-1015100	1
A2	ピストンピン 13 × 30	353-0001330	1	G4	L ヘッドサイドカバーガasket	966-1015001	1
A3	φ 39 ピストンリング (50cc) 2R	352-1133950	1SET	G5	O リング 14.5mm	967-1133000	1
A4	ピストンピンクリップ 13mm	354-0000130	2	G6	ラバーパッキン 16mm	966-1015010	1
B	SPL カムシャフト	300-1083100	1	G7	カラー 14.8mm	967-1133001	1
C	ケイヒン PC φ 20 ライトキャブレター	110-1015206	1SET	G8	EX ガasket	963-1015000	1
G1	ヘッドガasket (50cc 用)	961-1123050	1	G9	O リング 30.8mm	967-1015000	2
G2	シリンダーヘッドカバーガasket	966-1015002	1	G10	ベースパッキン	962-1015000	1

### オプションパーツ (必要に応じて別途お買い求め下さい)

	商品名	商品コード
吸気系	アルミエアファンネル (ショート) シルバー	514-0700100
	アルミエアファンネル (ショート) レッド	514-0700120
	アルミエアファンネル (ショート) ブルー	514-0700130
	スーパーパワークリーナー (φ 35)	515-6000350
	メインジェット (ケイヒン丸型 / 小) # 80	450-3020800
	メインジェット (ケイヒン丸型 / 小) # 82	450-3020820
電装系	パイロットジェット (ケイヒンφ 20 用) # 38	451-1013038
	マルチハイスロットル SET 750mm ※	901-0550750
	パワーレブ 2	766-1123300
駆動系	スーパーイグニッションコイル SET	754-1083900
	2 ディスクドライブユニット	307-1016500
その他	elf MOTO4 プロテック 5w40	968-2000021
	ロッカーアーム (チタン) ナット	303-1013711
	キャップナット & ワッシャ SET	313-0600000
	スーパーオイルクーラー SET (3 段コアコンデンサー)	330-1133200

※ハンドル長により使用できない場合がありますのでご注意ください。

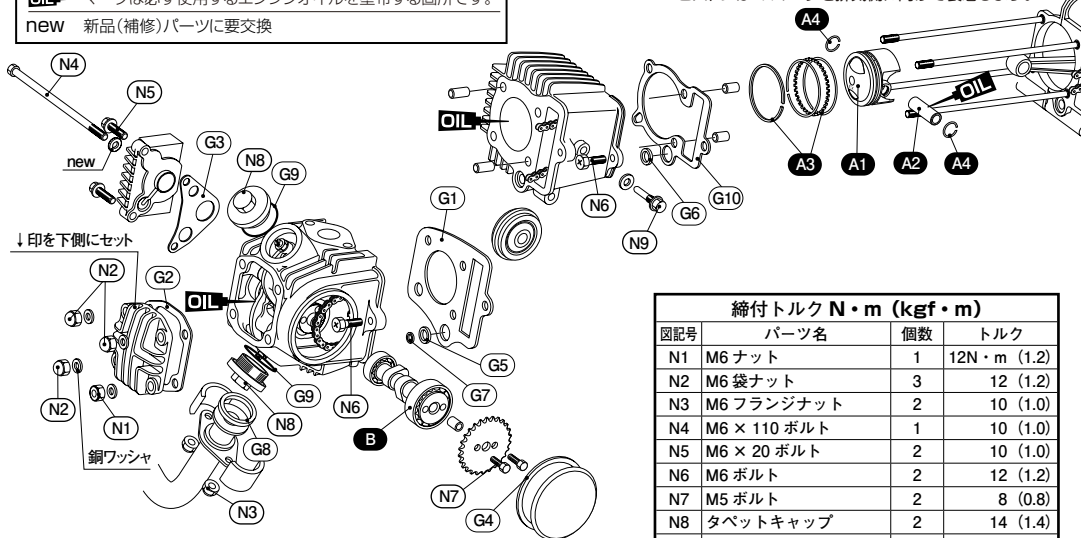
# パワーバック 50 No.2/3

商品コード：230-113950

※車種、年式、仕様により各部品の形状、構成等が異なりますのでご注意ください。

**OIL** マークは必ず使用するエンジンオイルを塗布する箇所です。  
new 新品(補修)パーツに要交換

ピストンはEXマークを排気側に向けて装着します。



締付トルク N・m (kgf・m)			
図記号	パーツ名	個数	トルク
N1	M6 ナット	1	12N・m (1.2)
N2	M6 袋ナット	3	12 (1.2)
N3	M6 フランジナット	2	10 (1.0)
N4	M6 × 110 ボルト	1	10 (1.0)
N5	M6 × 20 ボルト	2	10 (1.0)
N6	M6 ボルト	2	12 (1.2)
N7	M5 ボルト	2	8 (0.8)
N8	タペットキャップ	2	14 (1.4)
N9	ローラーピン	1	10 (1.0)
N10	M6 × 30 ボルト	2	10 (1.0)

▲付属していないパーツは基本的にノーマルパーツを再使用します。  
再使用するパーツに傷、へたり、摩耗等の劣化が著しい場合は新品と交換して下さい。

ハイコンピストン・SPL カムシャフト (図の番号と照合させて作業を行って下さい)					
図記号	パーツ名	個数	図記号	パーツ名	個数
A1	φ 39 ピストン (50cc) 2R	1	G3	R ヘッドサイドカバーガスケット	1
A2	ピストンピン 13 × 30	1	G4	L ヘッドサイドカバーガスケット	1
A3	φ 39 ピストンリング (50cc) 2R	1SET	G5	O リング 14.8mm	1
A4	ピストンピンクリップ 13mm	2	G6	ラバーパッキン 16mm	1
B	SPL カムシャフト	1	G7	カラー 14.5mm	1
C	ケイヒン PC φ 20 ライトキャブレター	1SET	G8	EX ガスケット	1
G1	ヘッドガスケット (50cc 用)	1	G9	O リング 30.8mm	2
G2	シリンダーヘッドカバーガスケット	1	G10	ベースパッキン	1

## ピストンリングの取り付け

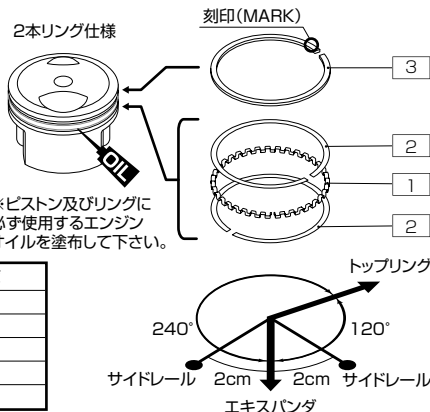
ピストンリングを図の様に取付けます。

### “POINT”

- リングの合い口を図の様に振り分けて下さい。
- トップリングは刻印がある方を上向き (ヘッド向き) に
- エキスパンダー及び、サイドレールには上下の向きはありません。

図中のパーツデータ (番号順に取り付けて下さい)		
番号	パーツ名称	個数
1	エキスパンダー	× 1
2	サイドレール	× 2
3	トップリング (白色)	× 1

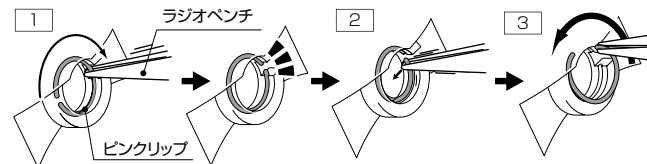
サービスデータ	標準	使用限度
ピストン外径 (スカート下端から 4mm)	38.98-38.99mm	38.95mm
ピストンピン穴内径	13.002-13.008mm	13.04mm
ピストンピン外径	12.994-13.000mm	12.98mm
ピストンとシリンダーの間隙	0.03-0.04mm	0.1mm
ピストンとピストンピンの隙間	0.002-0.014mm	0.04mm



## ピストンピンクリップの脱着方法

- 1) ピンクリップをラジオペンチで挟み、ピンクリップの合い口をピストンの合い口付近までたぐり寄せます。
- 2) ピンクリップの合い口の先をラジオペンチで挟み内側に引き込み、外側へひっぱり出して外します。
- 3) ゆっくりと回転させながら、ピンクリップを外します。

※ピンクリップが弾け飛び恐れがあります。十分注意して作業をおこなしましょう。  
●ピンクリップの取り付けは取り外した逆手順でセットして下さい。



## カムシャフトの脱着方法

### カムシャフトの取り外し

- 1) スパークプラグキャップを取り外し、シリンダーヘッド L サイドカバー、ガスケットを取り外します。(M6 × 110mm ボルトを少しゆるめ、軽く叩けば、L サイドカバーが簡単に外せます)
- 2) クランクシャフトを反時計方向に回転させ、カムスプロケットの O マークとシリンダーヘッドの切り欠きを合わせます。カムスプロケットボルト、ノックピンを取り外します。カムチェーンをカムスプロケットから外し、スプロケットを取り外します。
- 3) タペットキャップを外し、バルブアジャスタをいっばいにゆるめ、カムシャフトを外しやすくする為、カムスプロケットボルトをカムシャフトに仮付けし、バルブをリフトさせる様にロッカーアームを押し、左右に少し回しながらカムシャフトを取り外します。

### カムシャフトの取り付け

- 4) クランクシャフトを反時計方向に回し、フライホイールの “T” マークをクランクケースの合わせマークに合わせます。
- 5) カムシャフト、カムシャフトベアリングにきれいなエンジンオイルを塗布し、カム山をピストン側に向け、ロッカーアームを押し込みながらカムシャフトをシリンダーヘッド内に取付けます。
- 6) ノックピンをカムスプロケットに取付け、カムスプロケットの O マークとシリンダーヘッドの切り欠きを合わせ、カムチェーンをスプロケットに取り付けます (クランクシャフトセンター・カムシャフトセンター・O マークを一直線上に並べて下さい)

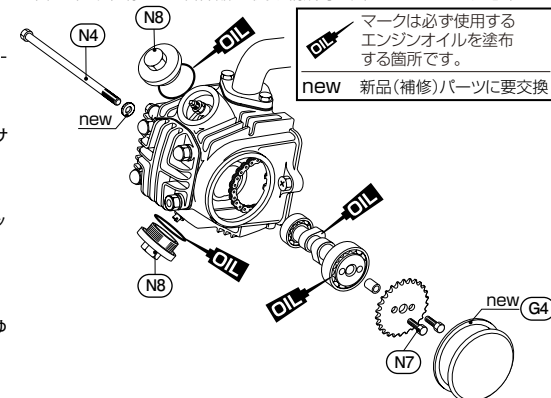
※圧縮上死点の状態図参照

- 7) カムスプロケットをカムシャフトに取付け、カムスプロケットボルトを締め付けます。(締め付けトルク：0.8kgf・m) **バルブクリアランスの設定**
- 8) クランクシャフトを反時計方向に回し、フライホイールの “T” マークを L クランクケースの合わせマークに合わせます。ロッカーアームを動かしてピストン位置が圧縮上死点位置であることを確認します。
- 9) アジャストスクリューとバルブステムの間にシクネスゲージを入れ、インテーク、エキゾーストのバルブクリアランスを調整します。(バルブクリアランス IN:0.05 ~ 0.07mm・EX:0.07 ~ 0.09mm)

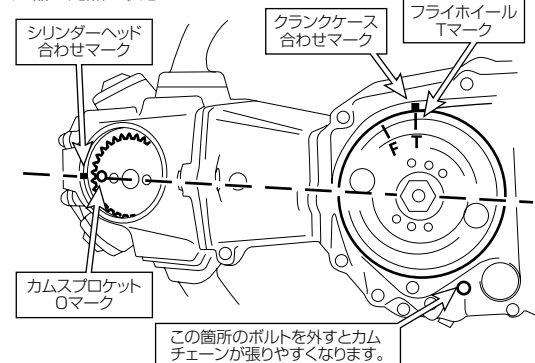
### 調整

- 10) 調整はロックナットをゆるめ、アジャストスクリューを回して規定のバルブクリアランスに調整します。調整後、アジャストスクリューを固定した状態でロックナットを締め付けます。ロックナット締め付け後、再度バルブクリアランスを点検します。(締め付けトルク：0.9kgf・m)
- 11) タペットキャップ O-リングの状態を点検し、必要があれば交換し、タペットキャップ O-リングにエンジンオイルを塗布し、タペットキャップを取り付け、シリンダーヘッド L サイドカバーを取り付けます。

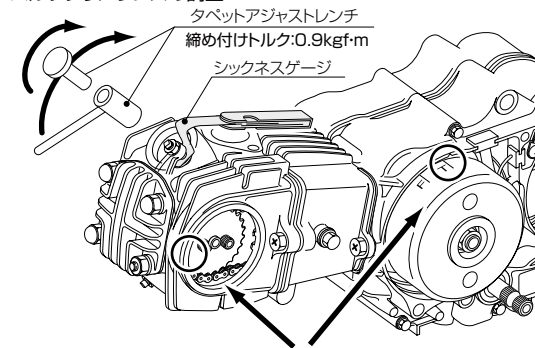
※車種、年式、仕様により各部品の形状、構成等が異なりますのでご注意ください。



### 圧縮上死点の状態



### バルブクリアランスの調整



# パワーバック 50 No.3/3

商品コード：230-1133950

ケイヒン PC φ 20 ライトキャブレターパッキングリスト (図の番号と照合させて作業を行って下さい)			
図記号	パーツ名	商品コード	個数
C	ケイヒン PC φ 20 ライトキャブレター	110-1015206	1SET
C1	キャブレター本体	401-0013006	× 1
	マニホールド SET	410-1015206	× 1
C2	マニホールドボディ	100-1015206	× 1
C3	インシュレーター	999-1015000	× 1
C4	インシュレータースペーサー φ 16	999-1015206	× 1
C5	インシュレーターパッキン	955-1013206	× 2
C6	M6 × 30 キャップボルト	060-0500030	× 2
C7	M6 × 20 キャップボルト	060-0500020	× 2

## キャブレター KIT の装着

- 1) フュエルコックを OFF の位置に合わせ、キャブレターのドレンスクリューを緩めて、キャブレター内に溜まっているガソリンを全て抜きます。  
※ガソリン抜く際、ガソリンが流出しますので、受け皿等で受けて下さい。
- 2) エンジン側のマニホールドの取付ボルト及び、エアクリーナー取付ボルト 1 本を外して、マニホールド、マニホールドパッキン及び、ノーマルキャブレター ASSY、エアクリーナーを取り外します。  
※このキャブレターにはノーマルエアクリーナーボックスは使用できません。別途φ 35 エアフィルターが必要です。
- 3) 取り外したノーマルキャブレターから、ノーマルのスロットルケーブルを外し当社製キャブレターにセットします。
- 4) 付属のインシュレーターパッキン、マニホールド、インシュレーター、インシュレータースペーサー及び、キャブレターを付属のボルトで図の様に取付けます。  
※フュエルホースはノーマルホースを使用します。フュエルコックと図の矢印の位置にあるあるキャブレターのニップルにつなげます。  
※取付後、スロットルを全開、全閉と繰り返し、スムーズにスロットルバルブが作動するか、良く確認して下さい。
- 5) エンジンをかけて、正常に吹け上がるか確認して下さい。  
※このキャブレターはチューニング度合いによってセッティングが異なりますので、下記のセッティングマニュアルを参考にベストセッティングを施して下さい。

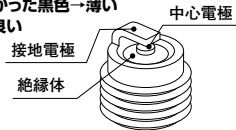
この項ではキャブレター装着時のセッティング方法を記載しています

### ●キャブレターのセッティングとは

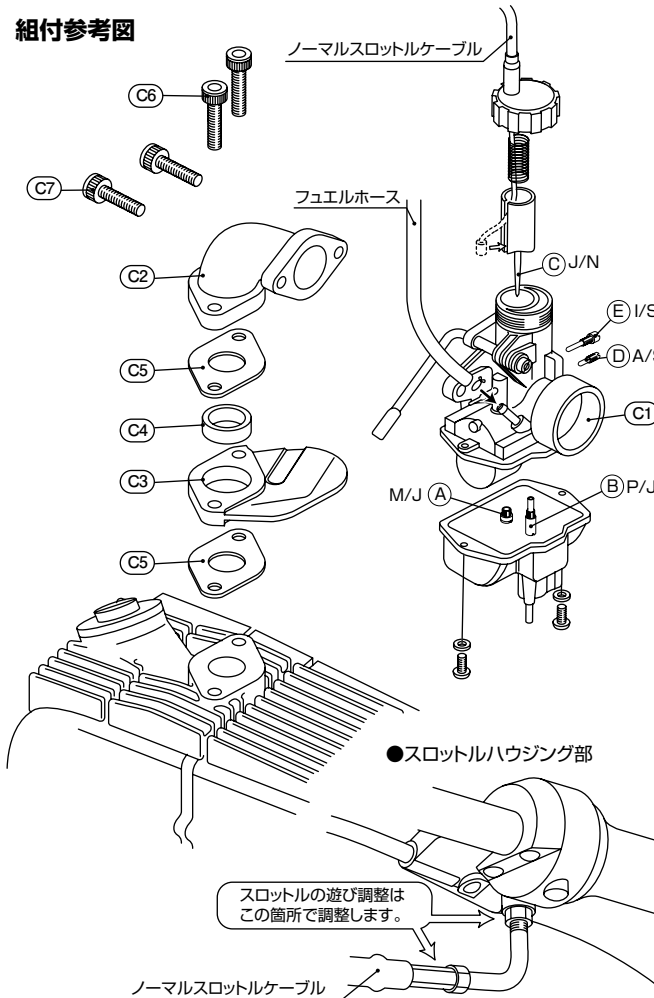
キャブレターはガソリンと空気を混ぜて、混合気を作る箇所です。ガソリンと空気の混ざり具合を「混合比」と言います。混合比は基本的に薄い、ちょうど良い、濃い 3 つに分類されます。キャブレターセッティングとはアクセル全開から全開まで「ちょうど良い」混合比を目指す事にあります。ちょうど良い混合比を確認するには「運転者本人のフィーリング」と「スパークプラグの焼け具合」で確認します。  
※ベストセッティングはエンジンの仕様、気温、気圧、湿度により千差万別です。必ずしも正解が一つな訳ではありません。例えばセッティングを出しても、マフラーを交換しただけでセッティングが狂ったり、朝と夜、標高差、季節、天気によってもセッティングが狂ってしまうケースもあります。

本格的なキャブレターセッティングは慣らし運転終了後に行ってください。(セッティング作業はアクセル全開で行ったりします。慣らしが完了するまで仮セッティングで走行して下さい) 本格的なセッティング作業は十分エンジンを暖機させた後、アクセル開け始めから全開まで、様々なアクセル開度で一通り走行して下さい。走行時のフィーリングやスパークプラグの焼け具合を確認しセッティングして行きます。

キャブレターのベストセッティングとはプラグの焼け具合と走行フィーリングによって、確認します。  
スパークプラグの焼け具合は電極部分の焼け色で確認します。  
全体的に黒い、湿っている→濃い  
全体的に白い、電極が青みがかかった黒色→薄い  
全体的にキツネ色→ちょうど良い



## 組付参考図



●基本セッティングについて  
◆このキャブレターのセッティングパーツは出荷時下記の様になっています。セッティングを調整する場合は別紙のマニュアルを参考にして下さい。また、下記のセッティングパーツは当社にて取り扱っています。

**A.メインジェット**  
ケイヒン丸形-小

#75 ← #85 (組込済) → #118  
薄くなる ← 標準 → 濃くなる  
(#0-#2-#5-#8ステップ)

---

**B.パイロットジェット**

#35 (組込済)

← 標準 → #38  
薄くなる ← 濃くなる

---

**C.ジェットノードル**

●Eリング位置  
濃くなる ← Eリング → 薄くなる

---

**D.エアースクリー**

左回し (逆時計回り) 右回し (時計回り)  
薄くなる ← 濃くなる  
※全開から1回転半戻しが標準です。

---

**E.アイドルスクリー**

左回し (逆時計回り) 右回し (時計回り)  
下がる (逆時計回り) 上がる (時計回り)

---

アイドルスクリー (逆時計回り)  
エアースクリー (時計回り)  
(ドレンスクリュー)