

取り扱い説明書

DAYTONA[®]

R45415①/⑤

*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。

スーパーDRAG ビッグボアークィット 71cc	適応車種	商品 NO.
	ライブDIO/SR/ZX('94-)	45415

この度はデイトナ「ビッグボアークィット」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り扱い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下さい。
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	ビッグボアークィット	48mm	1	⑧	シリンダーガスケット		2
②	ピストン	48mm	1	⑨	ピストンサークリップ		2
③	ピストンリングセット	48mm	1	⑩	スタッドボルト	M6	2
④	ピストンピン		1	⑪	原付二種標識		1
⑤	シリンダーヘッド		1	⑫	点火プラグ位置調整ワッシャ	20x14.3x2	1
⑥	点火プラグ	BR8ES	1	⑬	エキゾーストガスケット		1
⑦	ヘッドガスケット		2				

⚠注意

・ この商品を装着すると、ボア - 48mm x 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下さい。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下さい。

・ 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下さい。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下さい。

・ 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下さい。

・ 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。予め御了承下さい。

・ 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。**運転は必ず違法運転を心がけ楽しいバイクライフをエンジョイして下さい。

・ ならし運転は必ず行って下さい。ビッグボア - で排気量上がる為、ノーマルより発熱量が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、50 km/h 以下のスピードで 100 km 程度走行して下さい。

・ 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、カストロール TTR を御使用下さい。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を御使用下さい

・ **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が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下さい。

- ・ 焼きつき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下さい。
- ・ 点火プラグは #8 以上の熱価を御使用下さい。#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下さい。
- ・ クーリングファンは純正品を御使用下さい。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行 車に取り付ける場合、純正マフラーとキャブレターの組み合わせでは、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有りますので、必ず '99 以前の純正マフラーへの変更とビッグキャブ又は '98 以前の純正キャブレターと交換をして下さい。

(純正マフラー '98 以前の純正部品番号 : 18300-G B L-880)

(純正キャブレター '98 以前の純正部品番号 : 16100-G B L-861/870)

- ・ 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、万クランク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下さい。
- ・ 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下さい。

<取り付け前事前準備>

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、バリが有る場合は小さな平 ϕ r 角ヤスリで面取りを行い、耐水ペーパーで仕上げして下さい。
3. シリンダーのマフラー取り付け部に⑩スタッドボルト (2 本) を取り付けます。ネジの長さが短い方がシリンダー側になります。(装着時ネジロックの塗布をお勧めします。)

<使用するガスケットの枚数について>

1. ガスケットはシリンダーガスケット、ヘッドガスケット各 2 枚付属しています。基本設定はシリンダーガスケット 2 枚、ヘッドガスケット 1 枚使用です。チャンバー等を使用して高回転型になりすぎる場合は、シリンダーガスケット 1 枚、ヘッドガスケット 2 枚で御使用下さい。この商品をベースに排気ポート加工を行い、レース等に使用する場合はヘッドガスケット 1 枚使用も可能です。(必ず実圧縮比を測定して下さい。) 又、シリンダー未加工の状態ではシリンダーガスケット 1 枚、ヘッドガスケット 1 枚の使用は高圧縮になりますので、オーバーヒートを発生し焼きつく場合がありますので、使用しないで下さい。

【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 : S P 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 S P ユーロチャンバーの設定です。 ※チャンバーは廃盤の為、現在は販売していません。

<ウエイトローラーセッティング>

1. この商品を装着するとノーマルエンジンよりも 1500 r p m ~ 2000 r p m 高回転型になります。ノーマルマフラーの場合で 6000 r p m から 7500 r p m に変化します。チャンバー装着の場合も同じ位、高回転に移行しますので、ウエイトローラーのセッティングを行って下さい。
2. ノーマルマフラー、ノーマルキャブレター、ノーマルプリーの場合、変速回転数 7500 r p m 付近、ウエイトローラー重量は 7.0 ~ 7.5 g x 6 ケ。(センタースプリングノーマルの場合) が基本です。強化センタースプリングを使用する場合、3% 強化でウエイトローラー 1 ケあたり 0.5 g ~ 1 g、10% アップの場合ウエイトローラー 1 ケあたり 1.0 ~ 1.5 g 重くして下さい。
3. ハイスピードプリーを使用する場合は、ノーマルエンジンの時のベストセッティング重量よりも、ウエイトローラー重量 1 ケあたり 1.5 g ~ 2 g 軽くして下さい。

＜メインジェットセッティング＞

1. '98以前のノーマルキャブレターの場合、メインジェット#85～#90に変更して下さい。(排ガス対策モデルのノーマルキャブレターは口径が小さいため性能が発揮できません。)
2. 当社PE20/24キャブの場合、基本的には付属のメインジェットの範囲でセッティング可能です。

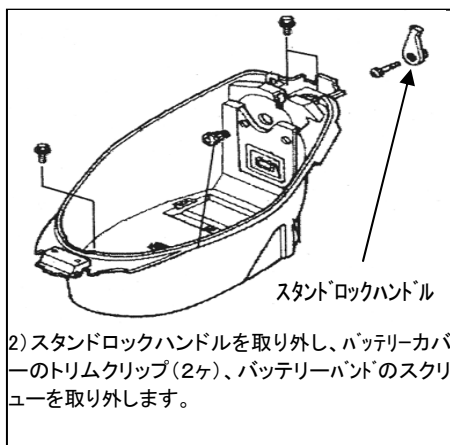
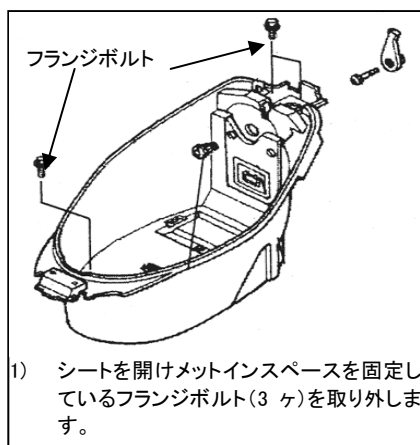
＜エンジンオイル＞

1. エンジンオイルは分離混合両用タイプで混合にした時のオイル指定対比 30 : 1 以上をご使用下さい。当社のお勧めはワコーズV2R、モトレックス フォーミュラー2T、カストロール 2TRです。PE24/20キャブ使用の場合はならし運転完了後、分離給油でもOKですが、出来るだけガソリンタンクにも 100 : 1 の混合ガソリンを入れることをお勧めします。純正キャブレターの場合は必ず混合にして下さい。

＜プラグワッシャについて＞

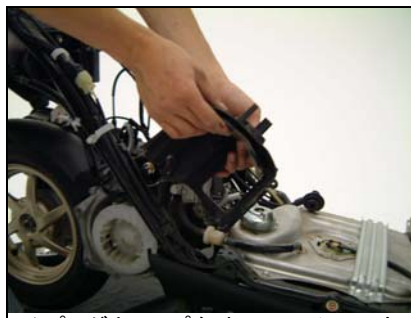
1. 点火プラグをシリンダーヘッドに取り付け、プラグのネジ部分が1mm以上燃焼室側へ飛び出す場合又は圧縮比を下げたい場合は点火プラグとシリンダーヘッドの間に点火プラグ位置調整ワッシャを入れて下さい。

■ 取り付け手順 ■





10) ファンカバーを固定しているボルト(3本)とプラスビス(1本)を緩めファンカバーを取り外します。



11) プラグキャップを外しファンシュラウドを固定しているボルトを緩め、ファンシュラウドを取り外します。



12) シリンダーヘッドを固定しているヘッドボルト(4本)を緩めシリンダーヘッド、ヘッドガスケットと共に取り外します。



13) シリンダー、シリンダーガスケットを取り外します。



14) クランクケースの内部に異物が入らないよう、ウエスを詰めます。

15) ピストンからサークリップ(1ヶ)を取り外します。



16) ピストンピンを抜き、ピストンを取り外します。



17) コンロッドから小端ベアリングを取り外します。

18) クランクケースに付着しているシリンダーガスケットのカスをスクレーパー & ガスケットリムーバーを使用し取り除きます。



19) キットのピストンにピストンリングを組付けます。トップ、セカンドの区別はありません。リングの合口付近のTマークを上側に向けてセットして下さい。



20) サークリップ(1ヶ)をピストンピン穴に組付けます。



21) 小端ベアリングに少量の2サイクルオイルを塗り、コンロッドにセットします。



22)ピストンピンに少量の 2 サイクルオイルを塗布します。



23)ピストンリング及びピストンに少量の 2 サイクルオイルを塗布します。

24)ピストンをコンロッドに取り付けます。EXマークを排気側に向け、ピストンピンを差しこみ、サークリップ(1ヶ)を取り付けます。



25)シリンダーの内面に 2 サイクルオイルを塗布し、シリンダーガスケット 2 枚をクランクケースにセットします。

26)ピストンリングの合口がピストンのリングノックピン位置に合っているか確認します。



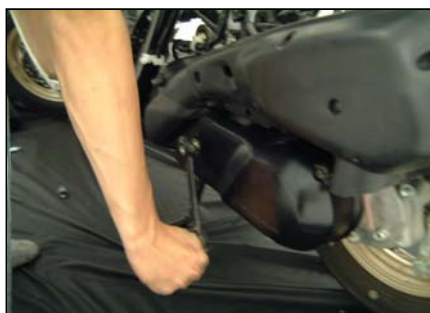
27)シリンダーをゆっくりピストンに挿入します。ピストンリングを指で押さえながら無理な力を掛けずに挿入します。

28)シリンダーヘッドにシリンダーヘッド固定ボルトを差しこみます。シリンダーヘッド装着の前に点火プラグを取り付け、点火プラグのネジ部が 1mm 以上燃焼室側へ飛び出る場合は、付属の点火プラグ位置調整用ワッシャをシリンダーヘッドと点火プラグの間に入れて下さい。



29)ヘッドガスケット 1 枚をセットします。

30)シリンダーヘッド、ヘッドガスケット 1 枚を取り付け、シリンダーヘッド固定ボルトを手で仮締めします。



31)仮締めしたシリンダーヘッド固定ボルトを 1 回転緩め、数回キックしてシリンダーのセンターを出します。



32)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。

33)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。プラグキャップを装着します。

34)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。

35)ステップボードを元通り取り付けます。

36)シートカバーを取り付け、以後、手順 6)～1)の順番で元通り取り付けます。

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

38)ウエイトローラーのセッティング、必要に応じてクラッチセンタースプリングを交換します。

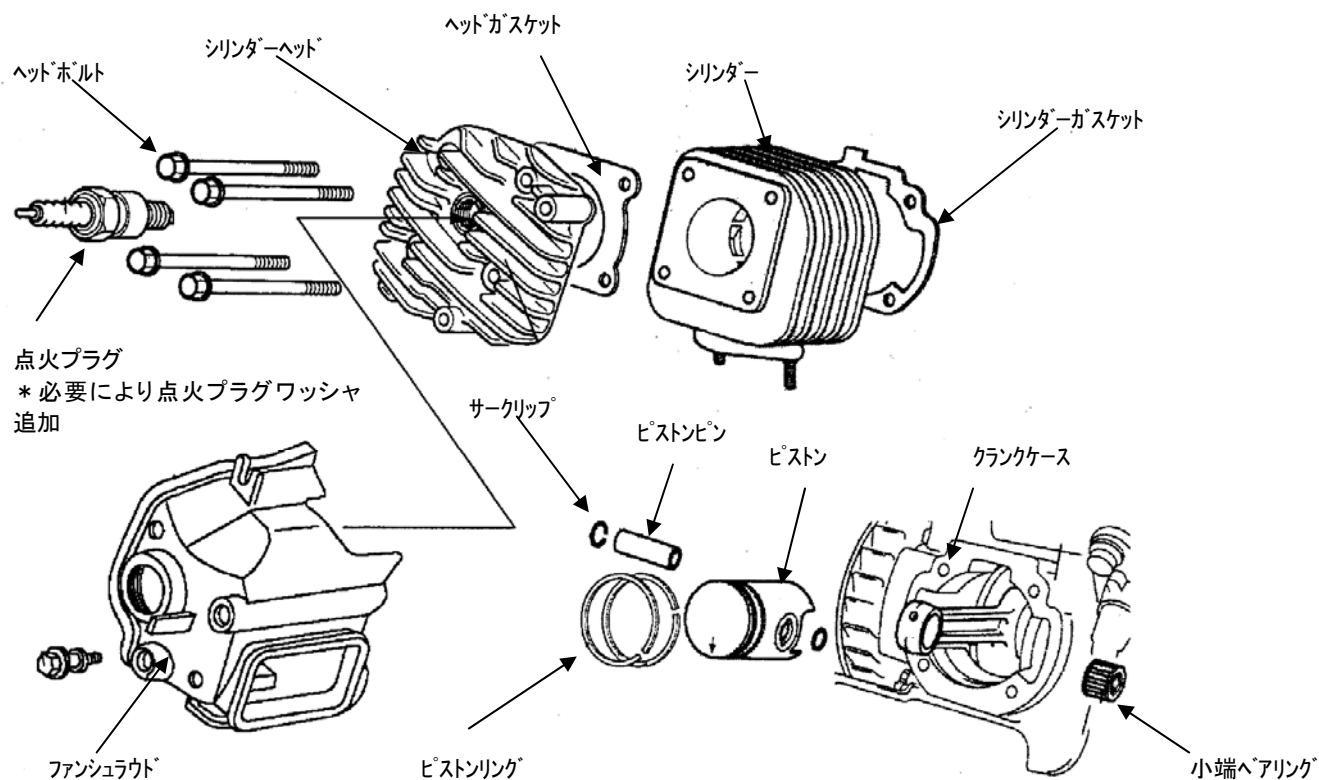
39)ならし運転のため、混合 100:1 の混合ガソリンを作りガソリンタンクにいれます。オイルタンクにも同銘柄のオイルを入れます。

40)ならし運転を約 100km 行います。

41)ならし運転後ウエイトローラー等駆動系のセッティングを再度行います。

【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。



株式会社 **デイトナ** 〒437-0226 静岡県周智郡森町一宮4805

◎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。

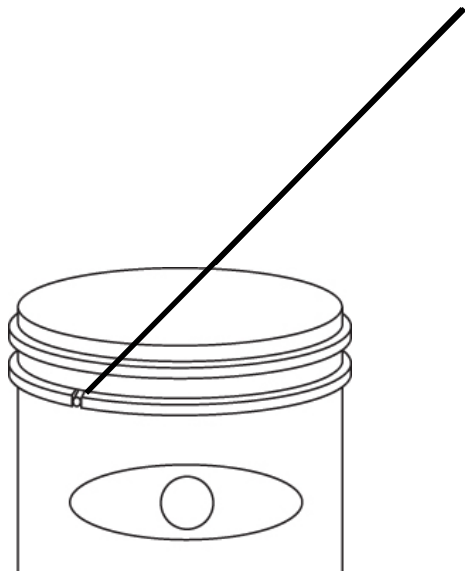
補足説明書

*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。

①/①

■ ピストン組み付け時の注意事項

■ 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

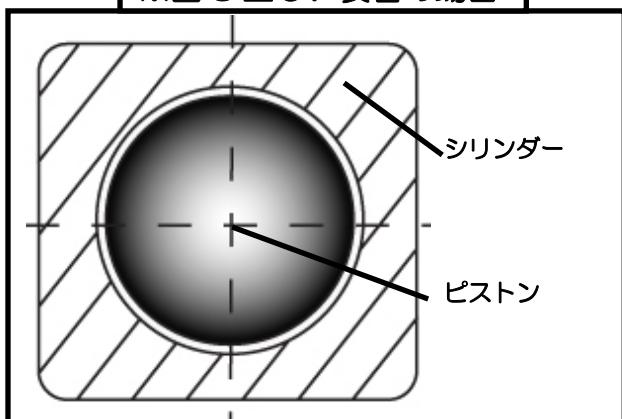
●ピストンリング中央にピストンリングストッパーが着ている正しい装着の場合。

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。

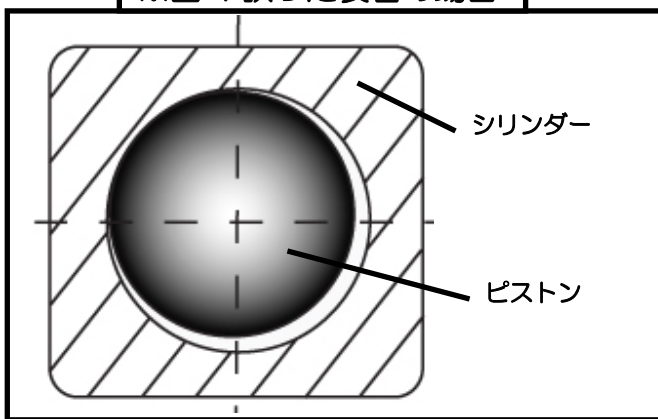
●ピストンリングの合口が、ピストンリングストッパーに乗り上げて装着の場合。

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



補足説明書

- *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。

①/①

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

P,NO:61046、45415、45427、45428、45429、24710、19493、24705、29589、22565

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-2T** をお勧めします。
2. ガソリンタンクにも必ず **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. **ウエ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、ウエ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、走行可能範囲で出き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かピストンリングの動きが悪くなっていないか?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、ウエ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ンタンクの中にも入れる事をお勧めします。
3. ウエ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な状態になります。
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易くなりますので十分に注意して下さい。

補足説明書

- *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。 ①/②
- *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。

駆動系セッティングについて	適応車種	商品 NO.
		61046、48796、45415、 45427、45428、45429、 24710、19493、24705、 29589、22565

〈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バネレートを落とす。
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。

<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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を確認する。</p>
<p>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。</p>	<p>オーバーヒートの可能性。</p>	<p>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。</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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、バルブ調整の変更。</p>