

# 3. キャブレーター / エアークリーナー関係 (表示価格は税別です)

## 基本作業 (キャブレーター)

- ① メーカー問わずキャブレーター単体の全バラ清掃組立 対応 / 全機種 ..... 1,800 円
- ② キャブレーター本体のややこしい取り外し組み付け 対応 / スコルパ他 ..... 2,200 円 ※サブフレームやサイレンサーをはずさない、キャブレーターが取り出せないタイプ。
- ③ クランクケース側の⇒ (リードバルブ) インシュレーター交換工賃 対応 / 全メーカー
  - ① Beta.Gas-Gas. シェルコ ..... 3,000 円
  - ② スコルパ 4st ..... 4,000 円
- ④ アクセルワイヤー交換 対応 対応 / 全メーカー ..... 2,200 円 ※キャブレーターはずし組み代含む

## 基本作業 (エアークリーナー)

- ① エアークリーナー スポンジクリーニング 対応 / 全機種 ..... 1,800 円
- ② エアークリーナー BOX を取り外しての完全クリーニング 対応 / 全メーカー ..... 3,000 円
- ③ エアークリーナー BOX 側⇒蛇腹タイプのインシュレーター交換工賃 対応 / 全メーカー
  - ① Beta ..... 1,500 円
  - ② スコルパ 4st ..... 2,500 円

## 修理・改良

- ① 排気量アップエンジンにともなうキャブレーター対策 対応 / 全機種
  - ① フロート室ガソリン容量アップ ..... 4,000 円
  - ② 内径ボアアップ ..... 10,000 円

|   |   |   |
|---|---|---|
| <p>1- 250 のエンジンシリンダーをボアアップして、280 とか 300 にし、同じ機種の排気量別ラインナップとしてメーカーは揃えています。</p> <p>2- ですが、キャブレーターは同じものをジェット類のみ変更して使っていますのでともとも 250 用のキャブレーターですから、280 とか 300 は登り登りの高回転時にガソリン供給が追いつかず無理が きます。</p> <p>3- ようするに排気量が上がった分、キャブレーターも大きいのに変えてやる必要があるのですが、メーカーは 125 と 250 のキャブレーターは別物にしても、250 と 300 は同じものを使っているのです。これは部品の単一化が目的でしょう。</p> | <p>4- また 250 でも、けっこうギリギリまでエンジン性能を上げていますので、同じく登り登りの高回転時にガソリン供給が 追いつかず無理が きます。</p> <p>5- だったら単純に、ワンランク上のキャブレーターに変更すればいい、というものではありません。経験上、例えば φ 26 を φ 28 に変更すると「下から上まで」すべて正しくなるように合わせなおさないといけないし、なかなか合うものでもないのです。</p> <p>6- 経験上、φ 26 は φ 26.5 くらいが、φ 28 は φ 28.7 くらいがボアアップの適正ですが、そんな中途半端なボア径はないのです。</p> <p>7- この対策、特に登り登りの高回転時の「パワーダウン防</p> | <p>止対策”としては STD キャブレーターの「内径ボアアップ」と「フロート室ガソリン容量アップ」をしてやる必要があります。</p> <p>8- この対策だと、セッティング変更は基本的にはなして対応出来ます。</p> <p>9- 順番として、まずは 1 のフロート室ガソリン容量アップを試してみ、許容範囲内で収まれば OK で、これで収まらなければ 2 の内径ボアアップに進みます。</p> <p>10- 経験上、1 のフロート室ガソリン容量アップで我慢の範囲内に落ちつきますが、これも車種を見て容量アップを増減します。</p> |
|---|---|---|

- ② Beta.Evo2T ケイヒンキャブレーター空気穴パイプ新設 対応 / beta.Evo2T ..... 4,000 円 ※キャブレーターオーバーホール代 1,500 円含む

1 - Beta は Rev-3 はミクニで、EO はケイヒンです。Evo2T のケイヒンは 2010 年以前と 2011 年以後の違いは、フロート室上部に「空気穴」が一つか二つかの違いです。

2 - 2011 年以降の二つ穴の方が、明らかに高回転が力強く回ります。

- ③ 連続ステアケースガス欠ぼこつき防止チューニング TK・京浜 ..... 6,000 円 ※キャブレーターオーバーホール代 1,500 円含む

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>1- 連続ステアケースを登ったり、段差のある波状のヒルクライムを速いスピードで走り抜ける時、この時にバイクは一度上に上がり、そして瞬間速度を落とし、そしてそののち、またさらに上に登ります。</p> <p>2- 同じようにこの時、バイクの上下に連動してキャブレーターの内部のフロート室のガソリンは全部一度上に上がり、</p> | <p>そして速度が落ちると下に落ちてきます。この現象が 2 段ステアなら 2 回、3 段ステアなら 3 回キャブレーターの内部で起きています。でも遅いスピードの時はこの現象は起きません。</p> <p>3- で、キャブレーターの中のガソリンを吸う口は、下の方にありますからガソリンが全部上に上がっている状態の時</p> | <p>に、次の動作の為にアクセルをいくら開けても、吸うべきガソリンがないからポポッとって次のアクセルレスポンスについてきません。これを防止するのが、この 2 段ステアガス欠ぼこつき防止チューニングです。</p> <p>4- デロルトは、下部フロートチャンバー部も加工が必要です。</p> |
|--|---|---|

- ④ セッティングパーツ

- ① メインジェットやパイロットジェット ..... 純正部品 時価
- ② ジェットニードルの位置決めクリップ微調整ワッシャー ..... 150 円 / 個