

整備作業報告書

MOTO-ACE-FACTORY

表題:	シリンダーヘッド交換	日付:	2020/4/20
オーナー:	A.M様	連絡先:	
車種	アドレスV125G	型式	CF46A (K5)
F.No	CF46A-108046	E.No	107984
作成:	安藤 元之		

〒463-☆☆☆☆ 名古屋市セレブ区
TEL080-☆☆☆☆
Mail: info@moto-ace-team.com



整備完了払出しスペック (カッコ内入庫時)

Frタイヤ空気圧	1.75k	Frパッド残量	約3mm
Rrタイヤ空気圧	2.00k	Rrパッド残量	未計測
エンジンオイル量	レベルゲージセンター	タイヤ溝残量	約4mm
エンジンオイル銘柄	Honda E1	チェーン遊び量	※ベルト駆動
			走行距離: 40,800km

交換部品一覧

部品名	品番	単価	数	金額	部品名	品番	単価	数	合計
シリンダーヘッドAssy	11110-33G20	¥20,600	1	¥20,600	ガスケット,テンションアジャスタ	12837-32G00	¥120	1	¥120
ピストン	12111-33G00-0F0	¥2,350	1	¥2,350	スパークプラグ	09482-00406	¥450	1	¥450
リングセット,ピストン	12140-33G00	¥2,050	1	¥2,050	オイルシール,5X10.5X8.4	09289-05008	¥390	2	¥780
スナップリング	09381-14001	¥70	2	¥140	スクリュ	03541-0516B	¥50	1	¥50
ガスケット,シリンダヘッドカバー	11173-33G00	¥710	1	¥710	ガスケット,エキゾーストパイプ	14181-06F00	¥360	1	¥360
ガスケット,シリンダヘッド	11141-33G01	¥740	1	¥740	バルブ,エキゾースト	09289-05008	¥2,450	1	¥2,450
ガスケット,シリンダ	11241-33G00	¥250	1	¥250					¥0
部品代合計	¥31,050	整備工賃	¥0		消費税	¥3,105	合計		¥34,155

整備所見

シリンダー、ピストンスカート等エンジン内部のキズはほとんどなく良好でした。 但しピストンに堆積したカーボンはやや多め。1万km毎を目安に、フューエルワン等を燃料に添加すると更に良いコンディションを保てると思います。入庫時にオイルレベルを確認したところ、ロアレベルを下回っていました。 こまめに油量チェックをお願いいたします。500km程度はハーフスロットルで慣らし運転を実施してください。慣らし終了後、オイルとエレメントの同時交換をお願いいたします。

不具合報告

リア右ウィンカー下のプラスビスがありませんでしたので、新品を装着しました。 その他不具合はありません。

整備作業詳細

1.分解整備



プラグ座面が黒くなっているのが排気ガスが漏れていた痕です。 燃焼室との肉厚が薄いこと、プラグへのアクセスが悪く次回緩めた時にヘリサートが抜けてしまう恐れが高いです。

よって今回はシリンダーヘッド交換がBESTな選択と判断します。



ピストントップにはカーボンの堆積が多く見受けられます。 アドV125の車両特性として、カーボン堆積が多い傾向にあるそうです。

よくあるトラブルとしてカーボンがバルブフェースに付着し圧縮漏れを起こしエンジン始動不良に至ることがあります。

現状、可能な対策としては、フューエルワンなどの燃料添加剤を加える程度しかありません。



燃焼室のカーボン堆積は比較的少なめでした。
 ピストンが多く、燃焼室は少ないことから、カーボン堆積は燃焼温度に依存している事も要因の一つとして考えられます。
 (ピストンは裏をオイルで冷却、ヘッドは肉厚でヒートマスが大きく冷えにくい)



シリンダーは非常にキレイな状態で、小傷もほとんど見当たりません。
 適切なオイル管理がなされていると言えます。

今後も是非継続してください。

2. 点検整備

測定部位	測定値	基準値	判定	備考	
カム山高さ	インテーク	27.96mm	27.62mm以上	OK	
	エキゾースト	27.79mm	27.47mm以上	OK	
バルブスプリング自由長	インテーク	34.45mm	32.80mm以上	OK	
	エキゾースト	34.40mm	32.80mm以上	OK	
ロッカーアームシャフト外径	インテーク	9.988mm	9.981~9.990mm	OK	
	エキゾースト	9.987mm	9.981~9.990mm	OK	
バルブフェース当たり幅	インテーク	1.00mm	0.90~1.10mm	OK	気密不良にて交換
	エキゾースト	1.05mm	0.92~1.12mm	OK	
ピストンピン外径		13.998mm	13.980mm以上	OK	



摺動面はほとんど摩耗しておらず
 良好な状態を保っていました。



エキゾーストバルブのフェース幅は基準値のセンター値であり、若干摩耗が進行していました。

フェース幅としては問題ありませんでしたが、気密性テストを行ったところ
 密着不良が認められたため、新品交換すべきと判断しました。

すり合わせる事で気密性を保つ事も可能ですが、新品ヘッドもすり合わせによって
 摩耗させてしまうので、安いバルブを交換する事で安く延命できます。

3. 組立整備



バルブのあたりを光明丹にて
 確認しています。

バルブの気密テストにてNG
 だった為、Ex側を新品に交換
 済みです。
 ※LINEにて動画送付済



新品エキゾーストバルブにて気密テストを行った結果、気泡の発生なくOK。

カムシャフトホルダは0.5Nm、カムチェーンPivは10Nmにて締付。



ピストンリング合口は左写真の向きに組み付けています。

燃焼圧力を最も効率よく受け止め、力を逃がしにくい位置関係になっています。



ピストンの向きも正しく装着しています。

リングも新品の為、慣らし運転（約500km）が必用です。



シリンダーヘッドとの形状が合っていない部位に液体ガスケットを塗布しています。



バルブタイミングもOK
ヘッドナットは25Nm
カムスプロケット10Nm
カバーボルト15Nm
にて締付け済

バルブクリアランスはIN：0.07mm（基準0.05～0.10mm）、EX0.12mm（基準0.10～0.15mm）に合わせています。



配線、エンジンカバー、ホース類を組み上げます。シガーソケット電源12Vの配線も繋げておきました。（元は断線状態でした）
パッセンジャー用ステップバーも装着済みです。

何か不具合や疑問等あればお気軽にお問い合わせください。