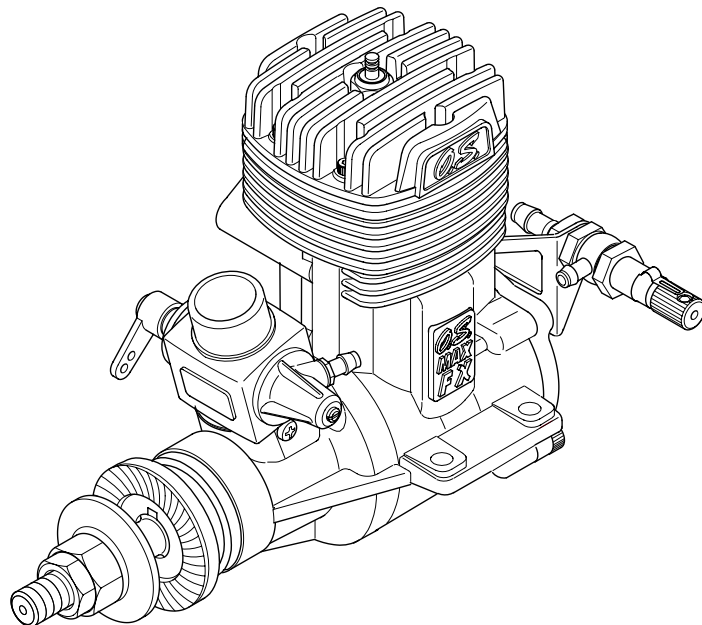

O.S. ENGINE

O.S. MAX-160FXRING

—— エンジン取扱説明書 ——

このたびはOSエンジンをお買い上げいただきありがとうございます。

- ご使用の前にこの取扱説明書と「保証書」をよくお読みのうえ正しくお使いください。とくに「安全上のご注意」は必ずお読みください。
- また必要なときに、参照できるように取扱説明書は大切に保管してください。
- 使用する模型や無線操縦装置等の説明書も、あわせてお読みください。



目 次

安全上の注意	2-4	アイドリングの調整、 アイドル調整ねじの基準位置 最良のニードルバルブ位置後の始動	13
特徴、エンジンを搭載する前に	5	使用上の注意、使用後の手入れ	14
エンジンの取付け、スロットルリンケージ	6	アフターサービス	15
サイレンサー及びアダプターの取付け 燃料タンクと燃料パイプの配管	7	エンジン分解図	16
グロープラグ、燃料	8	エンジン部品表	17
プロペラ、キャブレタースロットル60F、 始動の準備	8-9	キャブレター分解図&部品表、三面図	18
始 動	10	オプションパーツ&アクセサリ	19
ブレークイン（ならし運転）	11	メモ	20
キャブレタースロットルについて	12		

安全上のご注意

- * ご使用の前にこの「安全上のご注意」をよくお読みの上、正しくお使いください。
- * この安全上の注意事項は、あなたや他の人々への危害や損害を未然に防止するためのものです。いずれも安全に関する重要な内容ですので必ず守ってください。常に安全を心がけエンジンの馬力を軽視しないこと。エンジンを安全に使用するのはあなた自身の責任です。いつも注意深く分別ある行動をして、楽しく使用してください。
- この注意事項は誤った取扱いをした時に、生じる危害や損害の程度を「警告」「注意」に区分しています。



警 告

この表示の欄は、人が死亡または重傷を負う可能性が想定される内容です。



注 意

この表示の欄は、人が中程度または軽傷を負う可能性及び物的損害のみの発生が想定される内容です。



警 告

- ・ 回転しているプロペラには絶対に触れないでください。ケガをする恐れがあります。



- ・ 燃料は有毒ですので目や口に入れないでください。幼児や子供の手の届かない冷暗所で保管してください。健康を害する恐れがあります。



- ・ 燃料は火気厳禁です。火災の恐れがあります。



- ・ 運転中、運転直後のエンジン本体やサイレンサー、マニホールドに触れないでください。やけどの恐れがあります。



- ・ 換気の悪い場所（密閉したガレージや室内等）で運転しないでください。有害な一酸化炭素等を排出しますので必ず戸外で運転してください。健康を害する恐れがあります。



注 意

- どんなプロペラでも取り扱う上で特別な注意が必要です。プロペラメーカーの説明書に従ってください。
- このエンジンは模型飛行機用です。模型用以外に、使用しないでください。ケガや故障の原因となります。
- エンジンは模型に搭載してから始動してください。搭載前に始動するとケガの恐れがあります。
- 必ず消音効果の高いサイレンサーを使用してください。耳に損傷を受ける恐れがあります。
- 模型にエンジンを取り付けるときは、模型の説明書の指示に従って、確実に取り付けてください。エンジンがはずれてケガをする恐れがあります。
- エンジンを使用するときは、子供や周囲の人々は安全のために、模型の後方6メートル以上離してください。エンジン始動後は模型には、近付けないでください。ケガをする恐れがあります。
- プラグの通電しての点検時は手で持たずに工具等ではさんで行ってください。また顔を近付けないでください。コイル内の燃料が沸騰してやけどをする恐れがあります。
- グロープラグクリップやそのコードが、プロペラなど回転部分にからまないようにしてください。巻き込んでケガをする恐れがあります。
- プロペラはエンジンに合った正しい大きさ(直径)とピッチのものを使用してください。破損しケガをする恐れがあります。
- プロペラはヒビやキズが有ったり、少しでも異常があればただちに廃棄してください。また削ったり改造をしないでください。飛散してケガをする恐れがあります。
- プロペラは曲面になっている方が手前にくるようにして、付属のプロペラワッシャとプロペラナットを六角スパナで確実に取り付けてください。飛行後は毎回ゆるみ等を点検し、締めなおしてください。プロペラが飛びだしてケガをする恐れがあります。

注 意

- ・スピナーを使用するときは、エッジ（切りかき部の端面）がプロペラのブレード（羽根）に当たらないように、注意してください。
飛散してケガをする恐れがあります。
- ・洋服のヒラヒラしたような部分（シャツのそでとかネクタイ、スカーフ等）がプロペラの近くに来ないようにしてください。シャツのポケットから、鉛筆やねじまわし等がプロペラにおちてこないように注意すること。ケガをする恐れがあります。
- ・エンジンを始動するときは、安全メガネや手袋を着用し、必ずスターターを使用してください。
ケガをする恐れがあります。
- ・ニードルバルブの調整は、回転しているプロペラの後方から行ってください。ケガをする恐れがあります。
- ・アイドル調整は、必ずエンジンを止めてから行ってください。ケガをする恐れがあります。
- ・飛行前にスロットル・リンケージをチェックしてください。はずれるとエンジンのコントロールができなくなり、ケガをする恐れがあります。
- ・エンジンの運転は、砂地や砂利の上でしないでください。
砂等がまきあげられて、ケガをする恐れがあります。
- ・エンジンを始動させたままで、模型を持ち歩くときは必ず低速運転にし、プロペラから目を離さず、自分自身からも他人からも離してください。
ケガをする恐れがあります。
- ・エンジンを停止する時はスロットルを全閉にし、燃料供給を止めてください。
その際必ず送信機側で行ってください。ケガをする恐れがあります。
- ・エンジン停止後、プラグヒートをしなくてもクランクすると始動することがあるのでクランクはしないでください。事故の原因となります。

特徴

- ・スポーツフライトからスタント、アクロバットまでこなす幅広いパワー特性。
- ・セパレートタイプのリモートニードルを採用。
- ・E-5010サイレンサーにより静かなフライトが可能。

エンジンを搭載する前に

あると便利な用具類

- ・10mmナット用スパナ（2本）
- ・14-17mmメガネレンチ
- ・大型エンジン始動用に適した電動スターター及び電源
- ・サイレンサー取付用 Lレンチ（付属）

グロープラグの取り付け

ワッシャをプラグに入れて、プラグレンチ等で取り付けてください。

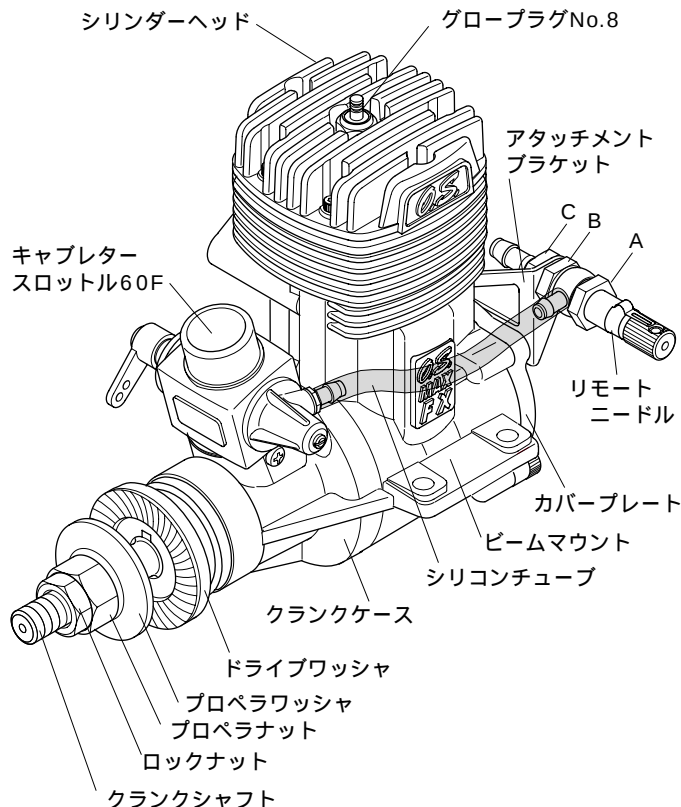


リモートニードルの取り付け

付属のリモートニードルを右図のようにアタッチメント・ブラケットに取り付けて下さい。取付は10mmのスパナを使用し、AとBが締まっていることを確認し、アタッチメントブラケットに取付けてAとCを締めて固定して下さい。

次にシリコンチューブを配管して下さい。もし破損した場合は、市販の内径2mm、外径5mmのシリコンチューブを78mmの長さに切って使用して下さい。

エンジン各部の名称



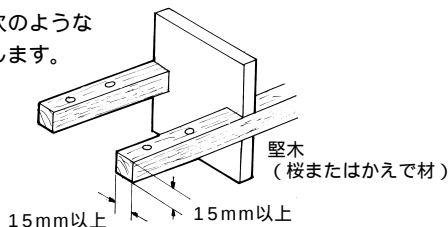
エンジンの取付け

注意

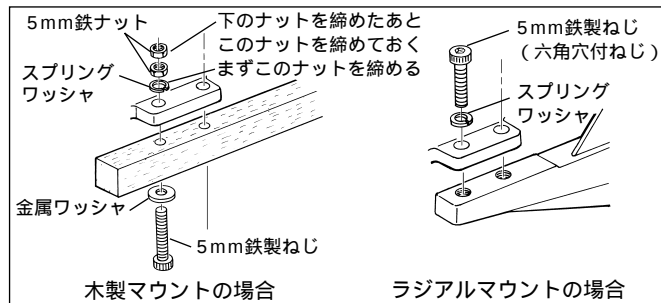
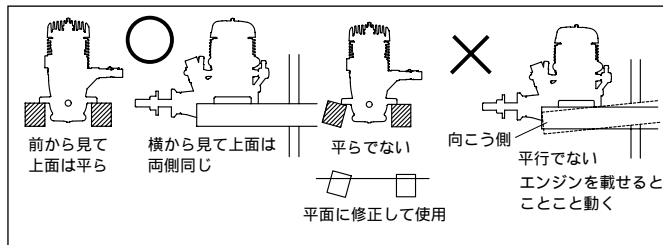
エンジン冷却のための機体空気取入れ口と、排出口は十分な面積を確保し、オーバーヒートさせないように注意してください。

- エンジンマウントは、丈夫な堅木（出来れば金属製）を使用してください。

自作の場合は、次のようなマウントを用意します。



- エンジンマウントのエンジン取付面は、完全な平面になるようにしてください。
- エンジン本体の取付面（ビームマウントの下面）は、高精度に平面加工してあります。機体側のエンジンマウントが平面でないとクランクケースやシリンダーライナー、ベアリングなどを変形させ、エンジンの性能を十分発揮できないばかりでなく、エンジンを壊してしまうことがあります。



- エンジン取付ねじにはノルトロックワッシャ(オプション)等のゆるみ止めワッシャを使用するか、又はゆるみ止め剤等を使用し、ゆるまない様に確実に締め付けを行ってください。

スロットルのリンケージ

リンケージの前に、スロットルの全開及び全閉時にスロットルアームが機体の隔壁やマウント等に干渉しないことを確認してください。送信機のスロットルレバーとトリムレバーを最も下げた時にスロットルが全閉に、スロットルレバーを最も上げた時にスロットルが全開になるようにリンケージしてください。（スロットルの全開及び全閉時にスロットルロッドがつっぱらないように、スロットルアーム及びサーボホーンの穴の位置が送信機の調整でストロークを合わせてください）

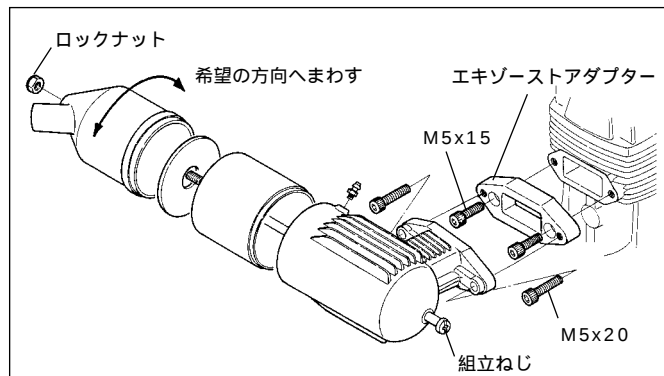
- スロットルアームの取り付け角度を変える場合は、ローターを中速付近の位置にして、スロットルアーム固定ねじを締め付け又はゆるめてください。（全開及び全閉の位置でスロットルアーム固定ねじを締め付け又はゆるめると、キャブレター本体、ローター、ローターガイドねじに過度な力がかかり破損する可能性があります。）

サイレンサー及びアダプターの取付け

このサイレンサーは排気口の方向を変えることが出来ます。後方のロックナットを少しゆるめ、排気口の方向を機体に合わせて調整してください。

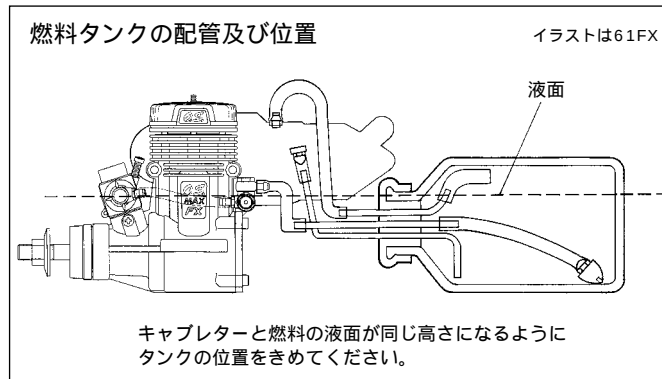
- エンジンのエキゾースト面に、キャップスクリュー (M5x15) でアダプターを取り付けます。
- アダプターにキャップスクリュー (M5x20) でサイレンサーを取り付けて下さい。

なお、エンジンのエキゾースト面及びサイレンサーの各接合面を、シリコン系シーラントでシーラされると排気口からの油漏れを防ぐことが出来ます。



燃料タンクと燃料パイプの配管

- 燃料タンクは450～550ccの容量のものをご使用ください。
(10～12分のフライトが可能です)
- 燃料タンクは図のようにキャブレターと燃料の液面が同じ高さになるようにタンクの位置を決めてください。
また燃料の液面差の影響を少なくし、燃料を安定してキャブレターへ送るため、サイレンサー(マフラー)のプレッシャーフィッティングと燃料タンクとも配管し、必ずマフラープレッシャーを行ってください。



グロープラグ

グロープラグは使用される燃料や気象などにより、エンジンに作用する性質が変化します。実際にテストの上、最良のものを選んでください。

もし、グロープラグのフィラメントが断線したり、傷んだ場合はOSグロープラグNo.8又はA5、A3を使用してください。

グロープラグの役目

グローエンジン始動時は通電しフィラメントを赤熱させ点火させます。始動後は通電を止めても、前サイクルの燃焼熱によりプラグのフィラメントが赤熱され回転が持続します。

高回転時にはフィラメントが高温となり早いタイミングで点火し、低回転時では遅いタイミングで点火を行います。

グロープラグを長持ちさせるコツ

グロープラグは消耗品と考えてください。

使い方次第でプラグの寿命は大きく変わります。

ここでプラグを長持ちさせるコツをいくつかご紹介しましょう。

- ・グロープラグを中速以上の回転域では、プラグヒートの電源を切ること。
- ・あまりニードルを絞りすぎない。
- ・エンジンにマッチしたプラグを使用する。
- ・なるべく低ニトロ燃料を使用する。

グロープラグの交換の目安

エンジンの性能を100%維持するには、いつもプラグをベストコンディションに保つ必要があります。

こういう場合は早めにプラグを新品に交換してください。

- ・フィラメントの表面が荒れて白色化している場合。
- ・異物が付着している場合。
- ・フィラメントが変形している場合。
- ・フィラメントの表面が汚れている場合。
- ・プラグの本体が錆びている場合。
- ・混合気が濃いときにエンジンが止まりやすくなった時。
- ・低速回転時に止まりやすくなった時。
- ・始動性が悪い時。

燃 料

一般に市販されているニトロメタンが5～20%入った燃料の中から、実際にテストの上最良のものを選んでください。

潤滑油は良質のものであれば合成油系でもひまし油系でも問題ありませんが、容積比で少なくとも18%以上入っているものを使用してください。燃料の残量がよくわかるように使用される着色剤や、あらかじめ着色された燃料は、本来燃料の持っている特性を変えたり、着色剤がエンジン内に付着しエンジンの調子をくずす場合があります。

一般の全てのグローエンジンに言えることでエンジンが新しい燃料になじみ、安定してまわるまで数フライト、ブレイクイン（ならし運転）の要領で運転してください。



燃料は有毒ですので目や口に入れないでください。幼児や子供の手の届かない冷暗所で保管してください。健康を害する恐れがあります。



燃料は火気厳禁です。火災の恐れがあります。

プロペラ

プロペラサイズ(直径×ピッチ)形状は模型の大きさ用途により、実際の飛行により選ばなければなりません。プロペラはメーカー、形状、材質によって得られる回転数が大きく差があります。十分に強度をもった回転精度の高い製品を模型店で求めください。下の表は目安です。

スポーツスタント用	スポーツ用
15×12～14、16×10～14、 16.5×10～13	17×10～13、18×10～12



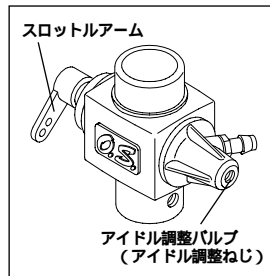
回転しているプロペラには絶対に触れないでください。ケガをする恐れがあります。

キャブレタースロットル60Fについて

このキャブレターには次の2つの調整部分があります。

- ・ニードルバルブ(カバープレート側)
全回転域、主に高速回転における混合気を調整します。
ニードルバルブを調整すると中速付近にも影響します。
- ・アイドル調整バルブ(アイドル調整ねじ)
安定したアイドリングと、スムーズな中速への加速が得られるようアイドリング時の混合気を調整します。(工場出荷時に調整してありますので、運転してみて再調整が必要な場合のみ調整してください)アイドル調整バルブを調整すると中速付近にも影響します。

このキャブレターのアイドル調整ねじは弊社で基準位置に調整してあります。しかしながら使用される燃料や気象条件または用途等により若干の再調整が必要な場合があります。そのままの状態でも運転されてみて良い結果が得られない場合はアイドリング調整の項に従って調整してください。



ただし、ブレイクイン中はニードルを最良の位置に調整しないでやや濃い目の混合気で飛行することになります。従ってブレイクイン中はキャブレター本来のレスポンスが得られませんので、ブレイクインが終了した後に最良の状態になるように調整してください。

始動の準備

- ・グロープラグを取り付ける
エンジンのプラグ取付穴にプラグレンチを用いて取り付けます。
 - ・プロペラを取り付ける
 - ・プロペラの取付穴をシャフト径φ9.6mmに合わせて下さい。
 - ・スターターを押しあてるためにスピナーを使用して下さい。
 - ・まず17mmナットをレンチ等でしっかり締め付けたあと、14mmナットを締め付けて下さい。
- 燃料タンクに給油する



市販のスピナーの中にスターター使用に不向きなものもあります。模型店と相談の上、スターターを使用してもゆるまないタイプのものを購入してください。またスターター及び電源は大型エンジン用が必要です。

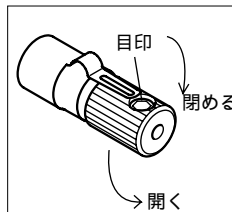
始 動

ニードルバルブの開閉

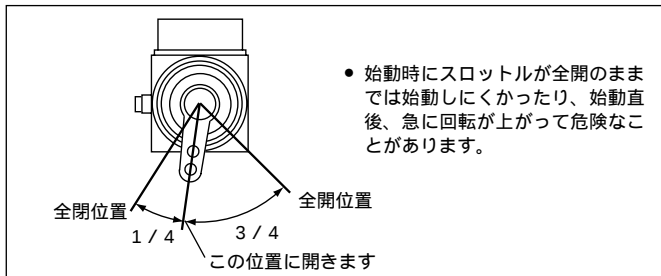
- ニードルバルブは時計方向にまわすことを閉めると呼び、反時計方向へまわすことを開くと呼びます。

ニードルバルブを開く

- ニードルバルブを右（時計方向）に、ゆっくり止まるまでまわす。
- 止まった位置が全閉位置です。この時の目印の位置をおぼえておくとう便利です。
- 全閉位置から2～2.5回転開く。



スロットルを開く



始動する前にチョークする

始動するのに適正な量の混合気をエンジン内部に供給する必要があります。そのために必要な燃料をキャブレターから5～10滴ぐらい入れてやり、混合気を作りだしてやる。

これをチョークと呼びます。またこの時の量が多すぎることをオーバーチョークと呼びます。

グロープラグをヒート（加熱）する

ブースターコードで、始動用バッテリーからグロープラグに通電する。

エンジンの始動

スターターの先をエンジンのスピナーに押し当てて、スターターのスイッチを短く（1～2秒）押します。エンジンの爆発音が聞こえるまでくりかえします。エンジンの爆発音が聞こえたら、すばやくスターターをスピナーから外し、スイッチを切ります。始動しない（連続回転）時はもう一度以上の操作を繰り返してください。



オーバーチョークのままスターターでエンジンを始動したり、スターターをまわしている時にキャブレターの吸気口をふさいだりすると、燃料を直接圧縮することになり、コンロッドが曲がってエンジンを破損することがあります。

10回以上続けてもダメな場合はブースターコードを外し、数分待った後、再びブースターコードを接続してクランク（スターターを押す）する。またはグロープラグを取り外し、スターターでエンジンを空転させてエンジン内の余分な燃料を排出して始動する。（この時チョークはしないでください）

始動したらエンジン回転数を確かめながら、ゆっくりとスロットルを開くようにして下さい。始動直後の急なスロットル操作は、息つきやエンストをおこすことがあります。

ブレイクイン（ならし運転）

エンジンの本来の性能を引き出す為に、次のような方法でブレイクインをしてください。

- ・実際に使用される燃料、プロペラを用意します。
- ・ニードルバルブを開けて(前項を参照)エンジンを始動します。
- ・スロットルを全開にする。
- ・まずブーとにこった排気音の状態で、1分間運転します。
- ・次に澄んだ排気音の状態でブーとにこった排気音の状態で運転を約10秒ごとに繰り返すよう、ニードルバルブを調整しながら燃料タンク一杯運転してください。
- ・アイドリングの調整を参照の上、不安なく連続回転のできる最低の回転数が得られるように調整してください。
- ・次に澄んだ排気音でもっとも開いた位置Bにニードルバルブをセットし、実際に飛行させます。この状態で3～4回の飛行をし、頭上げ飛行が連続しないように注意してください。また飛行毎にニードルバルブを1～3コマずつ閉めてCの位置を越えないようにして下さい。
- ・エンジンの混合気が薄くなったらスローに戻し着陸させ、次に濃くなるように気をつけて飛行させることにより、ブレイクインが行なわれます。

ニードルバルブの調整（1）

ゆっくりとスロットルを全開にし、ニードルバルブをAの位置まで閉める。

ブースターコードを外す

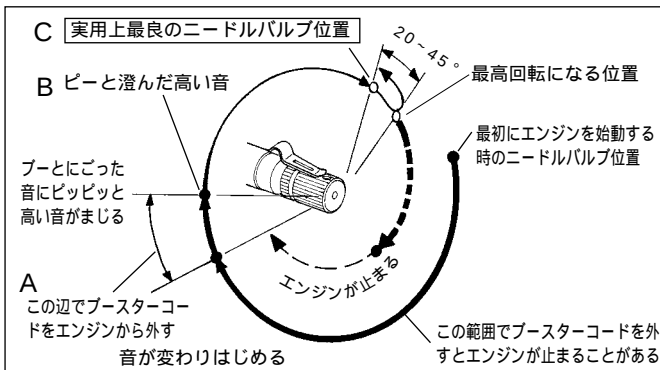
プロペラに当たらないよう十分注意してブースターコードを外す。もしブースターコードを外してエンジンが止まる時はさらに約30° ニードルバルブを閉めた位置（エンジン回転がつかず位置）で外します。

ニードルバルブの調整（2）

ニードルバルブを10～15°閉めて、エンジンの回転が変わるのを待ちます。音が変わったら、また10～15°閉めて回転が変わるのを待つというようにします。エンジンの回転はニードルバルブの動きより変化がおそいので、一度に大きな角度でまわしたり早くまわすと調整がしにくくなります。

ニードルバルブをゆっくり少しづつ閉めていくと、(1回転に10～15°まわす)エンジンの回転が上がってきます。音はブーとにこった音から、ピーと澄んだ高い音になってきます。

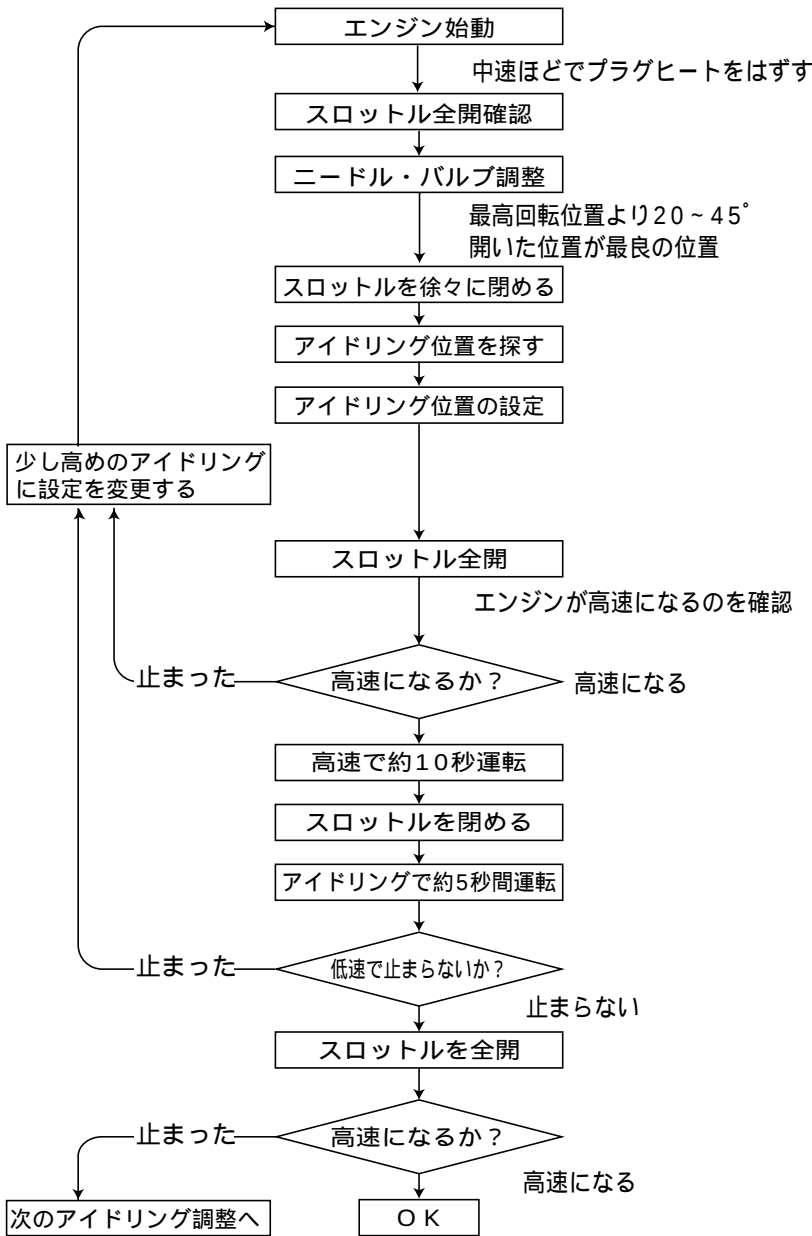
ニードルバルブの調整（3）



エンジンの止め方

エンジンを停止する時は、送信機でスロットルを全閉にして燃料と空気の供給を止めてください。

キャブレタースロットルについて



アイドリングの調整

アイドル調整ねじで低速回転（アイドリング）での混合気の調整を行います。スロットルを最スローにし、約5秒間アイドリングで運転後、スロットルを全開にしてみます。

この時、排気口から白煙を多量に出しながら濁った音で回転がもたついて上昇するようでしたら混合気が濃すぎです。

この場合は、アイドル調整ねじを右（時計方向）へ15～30°まわしてください。混合気が極端に濃い場合はスロットルを全開にすると、多量の白煙を出し回転が上がりかけた時に、突然エンジンがストップしたり、アイドリングの時間を長くすれば、エンジンの回転が徐々に低下し、やがてストップしてしまいます。

逆にアイドリングでの混合気が薄すぎる場合は、スロットルを全開にすると、排気口からほとんど白煙が出ないまま力のなさそうな爆発音を出し、回転がほとんど上がらないか、いったん上がりかけてすぐ低下し、エンジンがストップしてしまいます。

この場合は、アイドル調整ねじをいったん左（反時計方向）に90°まわして混合気が濃くなっているかを確認してから再度右にまわして調整してください。混合気が極端に薄すぎる場合は、回転が次第に上がりエンジンがストップします。アイドル調整はいずれの場合も初めの間は一回に15～30°ずつ、ほぼレスポンスがよくなってきたら一回に15°ずつ動かし、スロットルの操作に対してエンジンの回転がスムーズに反応するようになるまで根気よく調整を行ってください。

アイドル調整ねじの基準位置

スロットルの調整中、アイドル調整ねじを動かしてそれが混合気の調整範囲外にずれてしまうことがあります。

そのような場合は次の方法で元に戻してください。

まずローターを全閉の状態にしたまま、軽くアイドル調整ねじを右へいっぱい止まるまでねじ込みます。そこからアイドル調整ねじを2-1/2戻したところが、工場で調整された基準位置です。

最良のニードルバルブ位置後の始動

一度エンジンを始動し、正しいニードルバルブの位置の調整（ニードルバルブの調整（3）参照）ができた後の始動は次のようにします。

- 始動前のニードルバルブ位置を、最良のニードルバルブ位置から1/2回転（180°）開いたところにセットします。
- スロットルを全閉から約1/4開いた位置にセットし、スターターを使用してプロペラをクランクします。始動したらスロットルを全開にし、ニードルバルブを調整します。同じ日で特に気象に大きな変化がない時は、2回目からの始動はこのニードルバルブ位置から行ない、始動後の調整はほとんどいりません。

使用上の注意

使用される燃料中にゴミなどが含まれていると、キャブレターの機能がそこなわれます。燃料タンクと燃料インレットの間に燃料フィルターを使用すると共に、給油時に燃料缶と燃料タンクの間にもフィルターを使用してください。

O.S. では燃料缶用のフィルター(スーパーフィルター)を別売りで用意しております。またフィルターを使用した場合でも多少のゴミはキャブレターへ送られますので、定期的にフィルター及びキャブレターの掃除を行ってください。

燃料やサイレンサーを変える場合は、次のことに注意してください。

- 燃料を他のメーカーに変えた場合や、同じメーカーでも他の銘柄に変えてニトロメタンの割合や潤滑油の種類が変わった場合は、混合気の濃さに変化が生じることがあります。また、サイレンサーの違いによりプレッシャー圧が変わるとニードル開度も変化します。
- 燃料やサイレンサーを変えた時、初めは安全のため濃い目になるようにニードルバルブを今までの位置より約0.5回回転多く開けて様子を見ます。
エンジンが新しい燃料になじむまでしばらく時間を要しますので、変えてから数タンク分運転終了まではニードルバルブ、アイドル調整バルブ共に、絞り過ぎないように慎重に調整してください。
- プラグ、プロペラを変えた場合にも、注意深く混合気の状態やレスポンスを確認し、必要に応じて再調整を行ってください。また、気温や湿度の変化によっても、再調整が必要になる場合があります。

- アクロフライトを行なった場合、トルクロール等の演技はエンジン温度を高めます。適度に水平飛行を行なってエンジンを冷却するようにしてください。

使用後の手入れ

- 一日の飛行が終わったら、燃料タンクに残った燃料は必ず抜き取ってください。
- その後もう一度エンジンを始動し、キャブレターや燃料パイプの中に残っている燃料がなくなるまで、アイドリングで運転してください。エンジンが止まったら、エンジンが暖かい内にスターターで4～5秒まわしエンジンやサイレンサー内部に溜まった廃油を排出してください。
- さらにキャブレターの吸込口から防錆油をエンジン内部に少量注油し、エンジン内部にゆきわたるようスターターで4～5秒まわしてください。



防錆油はキャブレター内の“O”リングを傷める場合がありますので、ニードルバルブやアイドル調整バルブまわりには注油しないでください。

- これによりかなりの防錆効果が得られ、また余分なオイル分が残らず次回のエンジン始動がしやすくなります。

アフターサービス

エンジンの修理について

- ・よく洗浄してエンジン本体のみを弊社「OSエンジンサービス係」までお送りください。(エンジン以外のものが付いていたり汚れがひどいと分解や洗浄に時間がかかり、修理代が高くなります)この時、故障時の状態及び修理希望事項を必ずお書き添えください。
- ・原則として弊社到着後10日以内に修理完了致します。なお修理品は修理の内容及び注意事項を書いた修理カードを添えてご返送いたします。
- ・修理品のお支払いについては、コレクトサービス(代金着払いシステム)により発送させていただきますので、お届けした際に修理代金および送料をお支払いください。

交換部品について

- ・この製品を購入された販売店でお買い求めください。もし販売店にストックがなく部品が入手できない場合は、弊社から直接購入することができます。この場合、品名コード、品名、数量を明記の上、部品代金(消費税分を加算して)+送料を現金書留か、普通為替で「OSエンジンサービス係」へお送りください。
- ・送料は部品の大きさ、重さ、個数により変わります。
下記の郵便料金をひとつの目安にして、多少加算した額を送料として同封してください。商品発送時に精算して、差額はお返しします。

- ・現金書留および普通為替以外でのお申し込みは、コレクトサービス(代金着払いシステム)とさせていただきます。
- ・エンジンを分解したり、組み立てたりすることに、あまり経験のない方には部品の交換はおすすめできません。この製品を購入された販売店にご相談ください。

(封筒や梱包材料などの重さも加わりますのでご注意ください。)

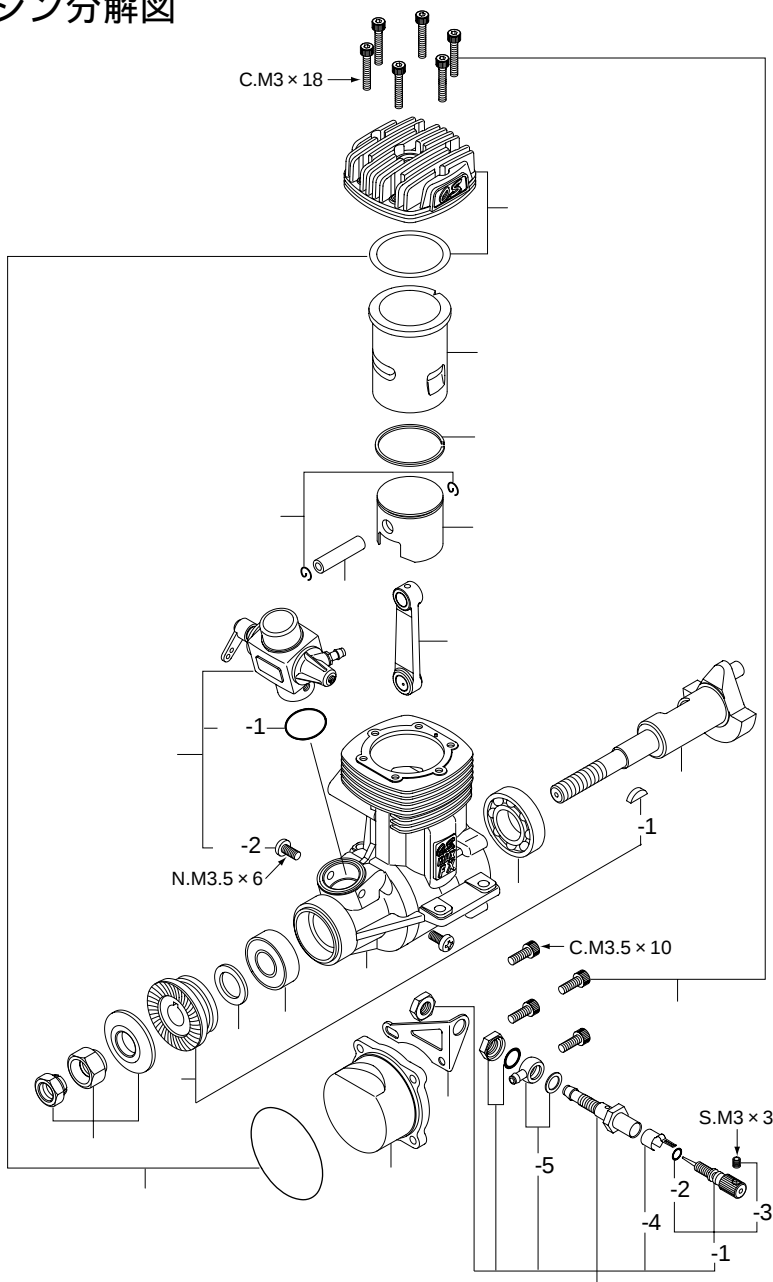
重 量	50gまで	75gまで	100gまで	150gまで	200gまで
料 金	120円	140円	160円	200円	240円

重 量	250gまで	500gまで	750gまで	1Kgまで	2Kgまで
料 金	270円	390円	580円	700円	950円

送料は平成12年3月現在で、法規改正などにより変更になる場合があります。

「OSエンジンサービス係」 電話(06)6702-0230(代)
FAX(06)6704-2722

エンジン分解図



ねじの種類

C...キャップスクリュー M...丸平ねじ F...皿ねじ N...なべねじ S...セットスクリュー

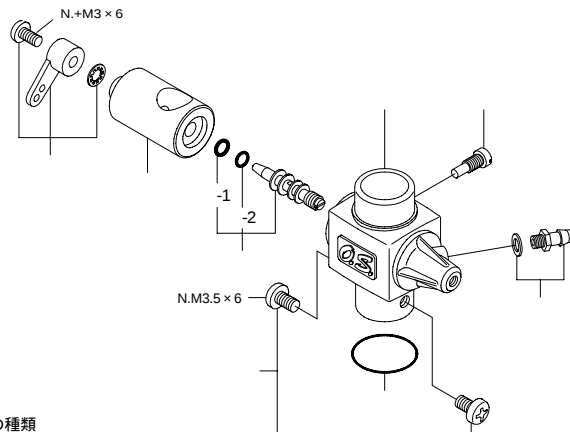
エンジン部品表

No.	品名コード	品 名	価格 (円)
①	29604000	シリンダー・ヘッド	3,800
②	29603100	シリンダー・ライナー	5,600
③	29603400	ピストン・リング	1,500
④	29603200	ピストン	3,800
⑤	29606000	ピストン・ピン	700
⑥	28117000	ピストンピン・リテイナー (2個)	130
⑦	29405000	コンロッド	2,200
⑧	29581000	キャブレター・スロットル (60F)	4,200
⑧-1	29015019	キャブレター・ガスケット	100
⑧-2	25081700	キャブレター取付ねじ (2本)	100
⑨	29610100	ロック・ナット・セット	1,400
⑩	29608000	ドライブ・ワッシャ	1,200
⑩-1	45508200	ウッドラフ・キー	180
⑪	29320000	スラスト・ワッシャ	100
⑫	46231000	クランクシャフト・ベアリング (前)	750
⑬	29601000	クランクケース	9,000
⑭	29630000	クランクシャフト・ベアリング (後)	1,400
⑮	29602000	クランクシャフト	5,200
⑯	29614000	ガスケット・セット	300
⑰	29607000	カバー・プレート	700
⑱	71704240	リモート・ニードル・アタッチメント・ブラケット	200
⑲	28282000	リモート・ニードル 一式	2,100
⑲-1	28281970	ニードル	500
⑲-2	24981837	“ O ”リング (2個)	220
⑲-3	26381501	セット・スクリュー	100
⑲-4	26711305	ラチェット・スプリング	100
⑲-5	46181950	燃料アウトレット	330
⑳	29613000	スクリュー・セット	600
	71608001	グロー・プラグ№8	480
	29325000	サイレンサー 一式 (E-5010)	4,000
	29325300	組立ねじセット	300
	29325400	取付ねじ	200
	29326000	アダプター	800

製品改良のため、予告なく仕様を変更する場合があります。

表示価格には消費税は含まれておりません。

キャブレター分解図 & 部品表



ねじの種類

C...キャップスクリュー M...丸平ねじ
F...皿ねじ N...なべねじ S...セットスクリュー

No.	品名コード	品 名	価格 (円)
①	27881400	スロットル・アーム 一式	110
②	29581200	キャブレター・ローター	1,600
③	45582300	アイドル調整バルブ 一式	1,000
3-1	46066319	“ O ”リング (大)	140
3-2	24881824	“ O ”リング (小)	140
④	29581100	キャブレター本体	1,800
⑤	45581820	ローター・ガイド・スクリュー	110
⑥	22681953	燃料インレット	110
⑦	29015019	キャブレター・ガスケット	100
⑧	25081700	キャブレター取付ねじ (2本)	100

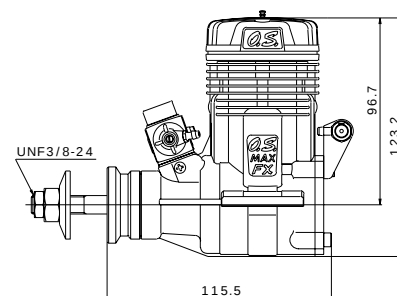
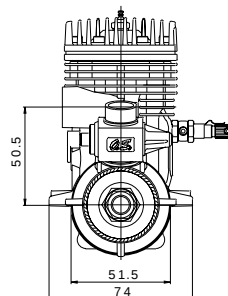
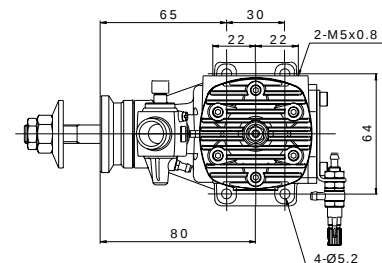
製品改良のため、予告なく仕様を変更する場合があります。

表示価格には消費税は含まれておりません。

三面図

要 目

- 行程体積 26.23 cc
- ボ ア 33.6 mm
- ストローク 29.6 mm
- 実用回転数 1,800 ~ 10,000 r.p.m.
- 出力 3.7 ps / 9,000 r.p.m.
- 重量 925g

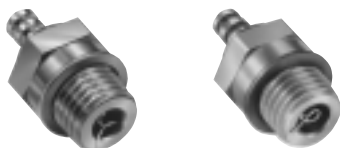


オプション パーツ&アクセサリ

■ グロープラグ

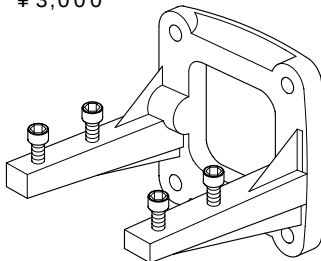
No.8 ￥480
(71608001)

A5 ￥500
(71605100)



■ ラジアルマウント 一式

(71920000)
￥3,000



■ トウルーターンスピンナー用 ロックナットセット

(29310110) ￥1,200



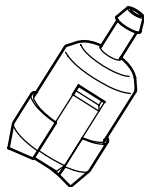
■ ブースターミナルキット

(72200130) ￥1,000



■ スーパーフィルター

(72403050)
￥500



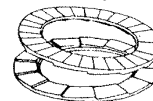
■ バブレスウエイト

(71531000)
￥850



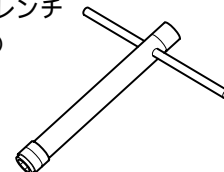
■ ノルト・ロック・ワッシャ (10組入)

M5 (55500004) ￥500



■ ロングプラグレンチ

(71521000)
￥550



表示価格には消費税は含まれておりません

MEMO



小 川 精 機 株 式 会 社

〒546-0003 大阪市東住吉区今川3丁目6番15号

電話 (06) 6702 - 0225 番(代)

FAX (06) 6704 - 2722 番

URL : <http://www.os-engines.co.jp>