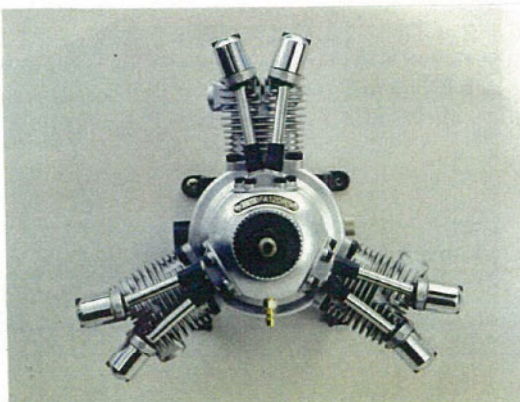


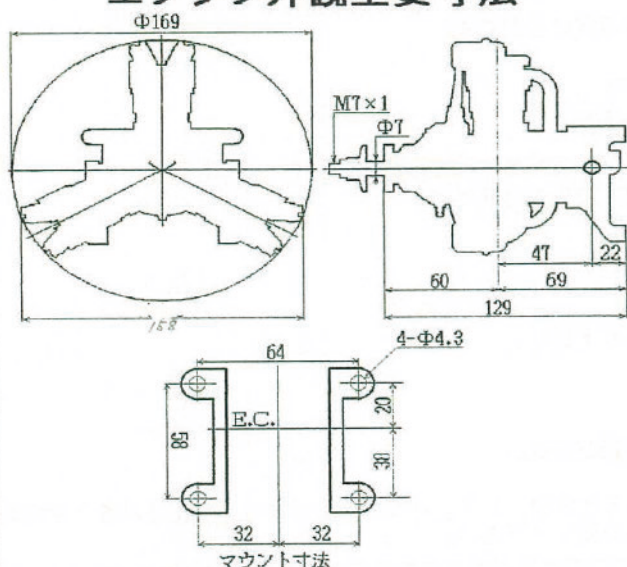
SAITO FA-120R3 (AAC)
4サイクル・グローエンジンの取扱説明書

この度は、SAITO FA-120R3星形3気筒エンジンを
お買い上げ戴き誠に有難う御座居ます。お買い上げ戴きました
エンジンは貴方のエンジンです。取扱説明書を良くお読みになっ
て大事に可愛がって下さい。万一製作上の不備な点等有りま
した時は責任をもって修理致しますが、不要な分解による故
障や改造等は、保証の対象にはなりません。

墜落等の破損や故障の場合は、当社サービス迄お送り下さい。



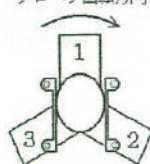
エンジン外観主要寸法



爆発順序

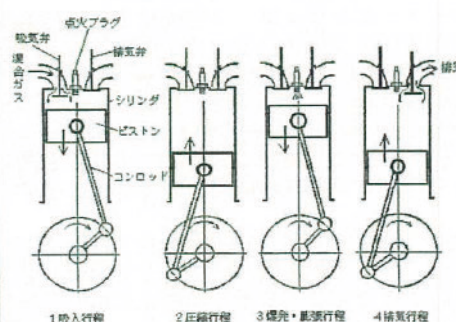
1-3-2

プロペラ回転方向



後方より見たシリンダ番号

4サイクルエンジンの作動説明



4サイクルエンジンは、上図の様に次の4つの行程から成っています。行程とは、ピストンが上死点から下死点までの動きを云います。4サイクルエンジンではシリンダー内のガスの状態変化、バルブの運動等はピストンの4行程2往復即ちクラククシャフトの2回転毎に1サイクルを完了して最初の状態に戻ります。正式には、4ストローク1サイクルエンジンと言います。

FA-120R3の特長

- シリンダー・・・・・・ライナーを用いずシリンダー内面に直にハードクロームメッキを施して耐久力を重視し、またシリンダーヘッドとシリンダーを一体化にして歪みの防止、軽量化、冷却効率等の向上を図っています。
- ピストン・・・・・・高シリコンアルミピストンにコンプレッションリング付きで、高性能化を図っています。
- クランクシャフト・・・・クロームモリブデン鋼を鍛造した頑丈な物で、2個のボールベアリングで支持されています。
- カムギヤ・・・・・・フロントに配置して、コンパクト化を図っています。
- カム・・・・・・高出力型のハイカム仕様です。
- 燃焼室・・・・・・半球形の改良型燃焼室の採用により効率が向上しています。
- キャブレター・・・・・・スロー絞り式の高性能のものです。
- プロペラナット・・・・・・脱落防止安全設計のダブルナットです。
- 排気音・・・・・・実機の排気音に似ている音質です。
- 低振動・・・・・・等間隔爆発により振動が少ない。
- アイドリング向上・・・・当社考案のインテークマニホールドにより、2,000rpm前後でプラグヒート無しが可能。

FA-120R3のデータ等

ボア	22.4Φmm×3	ストローク	16.2mm×3	行程容積	19.18cc	重量	マフラー込み約890g
プロペラ (標準)	APC 13"×8", 14"×6" (又は回転数が8,500～9,500rpm位のプロペラ)			実用回転数	約1,800～10,000r.p.m (適正地上最高回転数 約8,500～9,500rpm)		
爆発順序	1-3-2 (図参照)			燃 料	ニトロメタン10～20%の合成油系グロー燃料		
静止推力	約3～4 kg (プロペラサイズにより変わる。)			用 途	4サイクル91クラスのスケール機・スポーツ機		
燃 費	約25cc/1分間(フルロットル, 約9,400rpm時) (実際の飛行時は、もう少し燃費は悪くなります。) プロペラのロードの大小により燃費が変わります。 ロードが大⇒多い, ロードが小⇒少ない						
標準付属品	タベット調整ネジ用スパナ・・・(1コ) バルブクリアランス用限界ゲージ[0.1T]・・・(1コ) 六角レンチ [1.5]・・・(1コ) フレキシブルマフラーセット・・・(1式) SSGロープラグ(エンジンに付属)・・・(3コ) プラグ・コードセット(赤コード2本, 黒コード1本, 金具2コ)・・・(1組)						

A. 燃 料

市販の良質なグローエンジン用で、ニトロメタン10～20%の合成油系をお奨めします。エンジンの長寿命、性能維持の為、オイル20%以上含有の燃料を使用してください。(低オイル燃料は使用しないでください。)4サイクルは排気温度が高く、ヒマシ油系はカーボンが溜り易いので避けてください。燃料フィルターは必ず取付けてください。

弊社の燃料フィルター『F-1』は最高の機能を発揮します。

※燃料はメーカーにより特徴がありますので、エンジンの調子が出ない時は燃料を変えてみて下さい。
当社のエンジンは、オイル粘度が硬めの方が安定する傾向にあります。

B. 燃料タンク

容量はデーターを参考にして市販品の中から最良の物を選定して下さい。

液面は、キャブレターの中心とだいたい同じ高さになる様にして下さい。

燃料取り入れ口の踵は、タンクの後部の壁面から約3～5mm位離して下さい。

※タンク内のアルミパイプ、シリコンチューブの亀裂が無いか確認して下さい。

当社のエンジンはマフラープレッシャーを使用しますので、漏れには十分注意して下さい。またタンク位置は出来るだけエンジンに近付けて下さい。

配管のシリコンチューブも必要以上に長くしない様にして下さい。(亀裂に注意して下さい。)

C. プ ラ グ (プラグは消耗品と考えて下さい。)

4サイクルエンジンは、2回転に1回の爆発になりますので、プラグの選択は重要です。

不適当なプラグはエンジンの不調を来し性能を発揮できません。

当社のグロープラグ『SAIGP-01(SS)』をお薦め致します。

また燃料とのマッチングや季節によっても調子が変わりますので、色々とテストをされるのが良いと思います。
切れていなくても長時間の使用で劣化しますので、こまめに新品と交換する事も必要です。

※付属のプラグ通電用ワイヤーハーネスの注意点

電流を平均化する為、同じ長さで使用して下さい。

長い場合でも切断せず、配線を束ねて使用して下さい。

プラグヒート用のバッテリーは、一気筒1000mA以上を目安にして下さい。

D. プロペラについて

機体によって異なりますが、データー表(一応の目安)を参考にしてお選び下さい。

一般に市販されている物で、信頼性の高い物を御使用下さい。

バランスは十分に取って下さい。(バランスでバランスを取る様にして下さい。)アンバランスのプロペラは振動が多く性能が低下しますし危険です。また傷等が入った場合は危険ですので必ず新品と交換して下さい。

※尚、エンジンの構造上、地上の最高回転数が10,000rpmを超える様な負荷の軽いプロペラでの運転、及び負荷が大きいプロペラで地上の最高回転数が8,500rpmを下回る様な運転は避けて下さい。

クランクシャフト、ベアリング、マスターロッド、リンクロッド、ギヤ等の破損の原因になります。

本エンジンの性能を考えると地上で8,500rpm～9,500rpm域で機体にマッチングし調子よく廻るプロペラをご使用下さい。

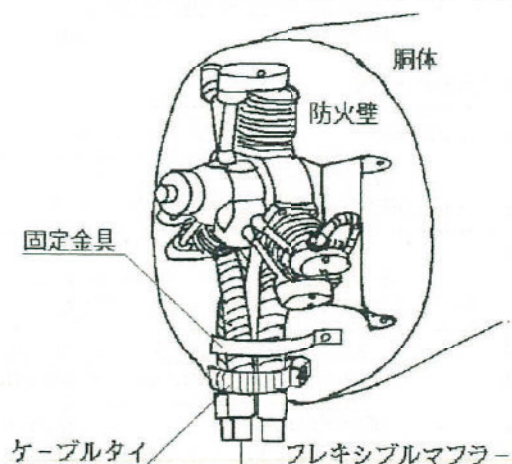
(標準サイズ以外でもこの回転域であれば問題ありませんが、直径・ピッチが大きくなるに従いベアリングの摩耗が早くなります。)同一サイズでもメーカーによって回転数が違いますし、同一メーカーの同一サイズのプロペラでも違う場合がありますので色々とテストをされるのが良いと思います。

E. エンジンの取付及びマフラー固定方法について

エンジンは防火壁に直接取付ける様になります。

フレキシブルマフラーは図の様に各シリンダのマフラーを束ね付属のケーブルタイでしっかり縛り、適当な金具で機体に固定して下さい。

フレキシブルマフラー固定方法



F. エンジン・スタート前の準備

- ①エンジンは、頑丈で平行度が出たテスト台で行うか、機体に搭載して下さい。(どちらの場合も動かない様に固定して下さい。)
- ②タンクの容量は、テスト台の時は300cc~400cc位の物、機体の場合は搭載している物を使用して下さい。
(データー表の燃費の最低10倍+50cc~100cc位の物。)
- ③燃料は、オイル20%以上でニトロ15%位の物を用意して下さい。
- ④プロペラはAPC14"×6"を用意して下さい。(標準で9,500rpm 前後位です。)
(スターターを使用する為スピナーも付けて下さい。)

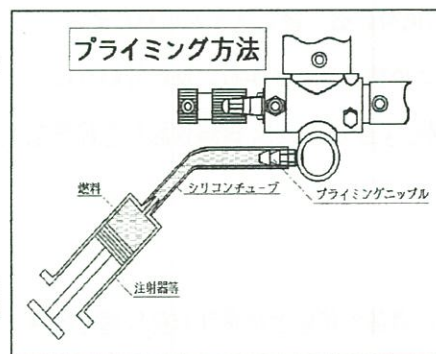
※㊟- 10フライト位に1回は増し締めして下さい。特に木製のプロペラを使用される場合は、圧縮されてナットが緩み易くなりますので、充分気を付けて増し締めして下さい。

- ⑤4サイクルエンジンは2サイクルエンジンのようにピークの状態がハッキリとは解りづらいので、絞り過ぎやオーバーヒートを防止する為にも回転計をご用意下さい。
- ⑥ブリーザーニップル(クランクケースの下に付いている金色のニップル)からの廃油の排出を確認(オイルの下りを確認)する為ブリーザーニップルにはシリコンチューブを付けて下さい。(機体の外に出すか、マフラーの出口に固定する。)
- ⑦マフラープレッシャーは必ず使用して下さい。(タンクの漏れが無い事を必ず確認して下さい。)
- ⑧プラグヒートに必要な用具を用意します。
- ⑨スターター及びスターター用のバッテリーを用意します。

※㊟- 前方に見物人が居たら、必ず後方に移動してもらって下さい。
機体を押える片方の腕はプロペラに充分注意し、エンジンが始動したら必ず後ろに回ってエンジン調整を行って下さい。
機体を固定出来ない場合は、助手に機体を保持してもらうのが安全です。

G. エンジンのスタート方法 (以下の手順はエンジンを機体に搭載した状態の場合です。)

- ①最初に送信機のSWをON、次に受信機のSWをONにしてスロットルの動作を確認したのちスロットル・スティック位置を全閉にします。
 - ②メインニードルを全閉より3回転位開けます。
(この開度はピーク開度では無く濃い状態です。)
 - ③スロットルバルブをスロットルスティックで全閉より1/4 ~ 1/3 程度開けます。
(スロットルを開け過ぎてのスタートは機体が飛び出して危険です。)
 - ④プロペラを逆回転方向(時計方向)に、圧縮の掛かる所迄廻します。
 - ⑤プラグに通電します。
 - ⑥スターターを5秒位廻すと始動します。
- ※燃料タンクとの液面差により5秒位スターターを回しても、燃料が来ない場合は図の様に適量を注射器等でプライミングします。この場合必ずプロペラを数回廻して燃料圧縮が無いから確認してから、通電してスターターで始動して下さい。



※㊟- 正回転で圧縮の掛かった所よりのスターターでの始動は危険ですのでやめて下さい。

H. エンジンのブレイクイン

ブレイクインは、エンジンの性能を最高に引き出す重要な方法ですので、慎重におやり下さい。

- ①燃料タンクを満タンにした後、前記の要領でエンジンを始動します。
- ②エンジンが掛かったら、スロットルバルブ開度をスロットル・スティックにて約1/2 (一応の目安) にします。
- ③メインニードルを反時計方向に回して止まらない程度に濃い状態にします。(場合によってはプラグヒートした状態でも構いません。)
その状態で1~2タンク運転します。(もし濃い状態にならなければ、スローニードルに戻します。但しブレイクイン終了後エンジン調整をする前に目安値に合わせます。) 排気のオイル濃度及びブリーザーからの排出濃度を確認します。

※㊟- この段階では絶対に混合気を薄くしないことです。(全体の安定は考えず濃い混合気で運転する。)
回転がアイドリング近く迄落として低速で運転したとしても混合気が薄い時は簡単に焼き付きます。
このブレイクインは、主に濃い混合気の状態にてマスターロッド、ベアリング、ギャ及び可動部等の初期のなじみが目的です。

- ④次にスロットルバルブ開度を全開にして1タンク運転します。
(この場合も、排気のオイル濃度及びブリーザーからの排出濃度を確認して下さい。)
- ⑤次に8,000rpm位迄回転を上げて半タンク運転します。
- ⑥最後にメインニードルによりピークと甘めを交互に行いながらピークにむら無く安定して回る様になれば一応地上でのブレイクインが完了するので、J項の(ハ)の要領でタペットギャップを調整した後、次項により慎重にキャブレターを調整し、甘めで10フライト位行えば一応のブレイクインの完了の目安になります。

飛行時の注意- 最初の内は万一エンストした場合でも飛行場に戻る事が出来る距離及び風上で高度は高く取ります。
最初から低空で飛行しますと、エンジントラブルによる不時着時に機体を壊す事になります。

I. キャブレターの取扱と調整について (ブレイクイン時にスローニードルに戻している場合は、目安値に戻して下さい。)

- キャブレターの調整の基本は、最初にメインニードルで慎重にピーク(最高回転)を出してから、スロットルバルブとスローニードル(スロットルレバーの中心の金色でマイナスドライバーが入る様になっている物)でアイドリング(低速回転)を出します。
ピークがしっかり出ていないと、スローニードルを調整しても安定したアイドリングが得られませんので注意して下さい。
- ①燃料タンクを満タンにした後、G項の方法でエンジンを始動し、スロットルバルブ開度をスロットル・スティックにて全開にした後メインニードルにより回転計と排気音を併用しながらピークを慎重に出します。

※㊟- メインニードルの閉め過ぎはノッキングを起し、プロペラナットが緩み非常に危険です。
その時はすぐにメインニードルを反時計方向に廻して甘くします。

- ②次にスロットルバルブを閉じていき、アイドリング回転が1,800rpm~2,100rpm位の範囲でエンジンが安定して回る迄、スローニードルは(-)ドライバーで、スロットルバルブの開度はスロットル・スティックで慎重に調整します。(図参照)
(機体が動かない範囲で、若干高めの回転の方が、最初のうちは良いと思います。)
(扱いに慣れると、アイドリング時の音と各シリンダの排気煙の状態で判断できる様になります。)
(スロー調整時、全開からスロットルレバーを閉じる際、ハーフスロットル辺りでプラグヒートをさせそのままスローにしてスローニードルで若干薄い状態でアイドリングを安定させてから、プラグヒートを切るとアイドル調整がやり易いです。)

- ③アイドリングが決まったら、スロットルバルブをゆっくり全開にしていきます。途中回転がもたついたり、急に上昇した場合はスローニードルにて微調整しながら、アイドリングからピーク迄直線的に変化する迄慎重に調整します。
- ④前記の調整が完了したら、今度はアイドリングからピーク迄を早く行います。この時スロットルバルブが全開の状態と同時に回転がピークにならず遅れる場合は、メインニードルをローレット目で1コマ戻しては、またアイドリングからピーク迄を早く行います。これを繰り返してレスポンスが良くなる迄慎重に行います。
- ⑤全ての状態が決まったらメインニードルをローレット目で2～3コマ（回転数で300rpm位）位戻して甘くします。

※例えばピーク回転数が9,500rpmとしますと、300rpm戻して9,200rpmと云うふうに設定します。
上空での回転上昇を考慮して300rpm位甘めに地上セットするのが良いと思います。

※メインニードルは、エンジンの取付位置、タンクの位置、プロペラ、燃料、プラグ、気象条件等により調整が必要になります。
スローニードルは、条件の変化にさほど敏感に変化しませんが、微調整は必要です。
（飛行させながら、低速、中速、高速が機体に、ベストマッチする様に微調整して下さい。）

スローニードルの一応の目安値のやり方

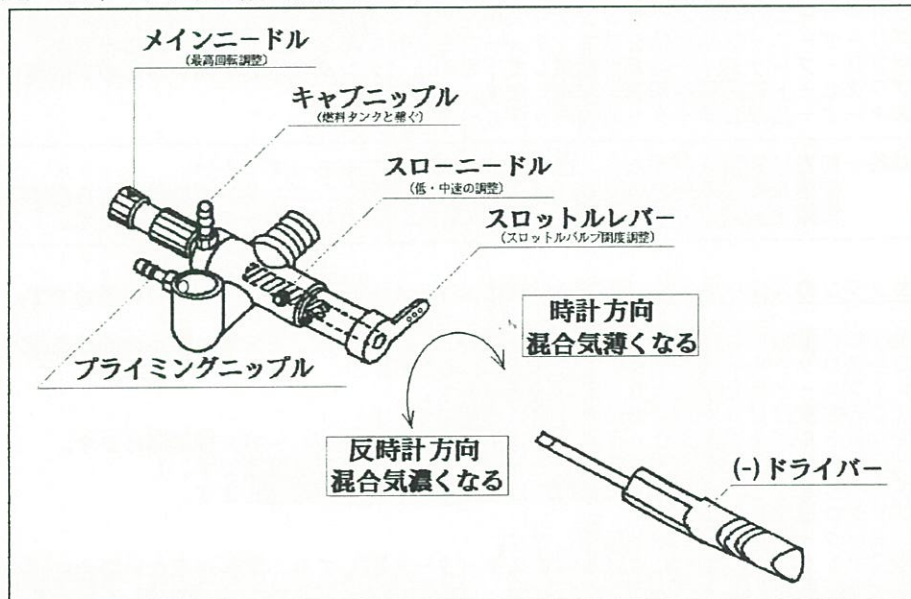
スロットルバルブを全閉状態にします。

細いマイナスドライバーでスローニードルを時計廻りに軽く絞め込んで行くと突き当たりで止まります。

（絶対に強く絞め込まない様にする。）

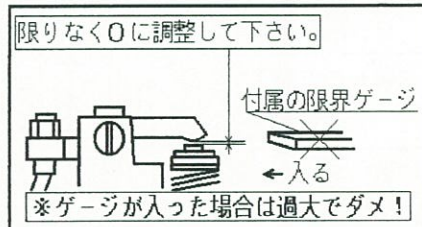
この突き当たりから、反時計廻りに

約 $1\frac{1}{2}$ ～ $2\frac{1}{2}$ 回転位戻した位置です。



J、通常の運転及び保守並びに補足事項

- (イ) エキゾーストパイプをシリンダに取付ける場合及びプロペラナットを取付ける場合は、ネジ部にバスコーク等を薄く塗ってからネジ込んで下さい。（付け過ぎない様にする。）漏れ止め及び緩み止めになります。
- (ロ) 廃油の排出はフロント下部の金色のブリーザーニップルに、シリコンチューブ等をつないで機外に出して下さい。
- (ハ) メインニードルの絞り過ぎはオーバーヒートになりますので、ピークより甘めに調整します。（上昇時にピークになる様にします。）（絞り過ぎはノッキング等及びエンスト並びにマスターロッド、カムギャ等に悪影響が出ます。）
- (ニ) エンジンの回転部分と摺動面に摩擦と焼付防止の為、黒色のモリブデン系のオイルが注油されていますので運転時にブリーザーニップル、マフラー等から黒色の廃油がありますが、心配ありませんので其のまま運転して下さい。
- (ホ) ピストン、ベアリング、カムギャ等の潤滑は、燃料中のオイルがシリンダとピストンの隙間よりクランクケース内部に入り潤滑します。（燃料の選択は重要です。）
- (ヘ) タベットギャップの調整（バルブクリアランス調整）
初期ブレイクインが終了した段階が一番初期摩耗が多い為、必ずタベットギャップを調整します。以後20～30フライト位毎に確認して下さい。
タベットギャップの調整は、エンジンが冷えている時に行います。やり方はプラグとロッカーアームカバーを外してプロペラを手で握ってゆっくり正回転方向に廻して行くと1番シリンダのロッカーアームが止まり更に廻すとピストンが圧縮上死点位置になりますので、その位置で圧縮が有る範囲で限りなく0になる様に付属のスパナと六角レンチで調整します。調整が終わったら確実にロックナットを締め付けます。（余り強く締めないこと。）1番シリンダが終わったら、正回転方向にプロペラを回して3番シリンダを同様に言い、最後に2番シリンダを行えば終了です。



※実車のエンジンの場合は、バルブの伸びを想定してわずかな隙間を与えていますが、当社のエンジンの場合、運転中はシリンダ（アルミダイカストの為）の方がバルブよりも伸びが大きい為隙間が大きくなりますので、冷間時は0に限りなく近づける必要があります。

以後前記の要領で時々点検して、付属のゲージ（限界ゲージ、厚み0.1mm）が入るようになったら隙間が過大ですので調整します。タベットギャップは4サイクルエンジン保守上最重要な要素であり、隙間が過大のまま運転すると性能劣化摩耗の原因になります。

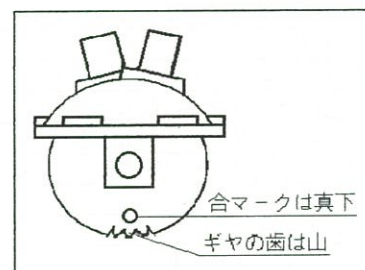
- (ト) エンジン各部のスクリーやプロペラナット及びエキゾーストナット（熱い時）等は、時々増し締めをして下さい。
- (チ) エンジン停止の時は、混合気の多い状態でエンジンを停止すると、クランクケース内部のベアリング等が錆る事がありますので停止前に最高回転で10秒位運転させて、燃料をカットして停止させます。
- (リ) 飛行終了後はキャブレターやブリーザーから市販のスプレー式の防錆潤滑剤を、エンジン全体に行き渡る様に注油して下さい。
- (ヌ) 長期間運転しない場合は、プラグ、ヘッドカバー等を外してアルコールで充分洗浄し潤滑油等を注油した後、元の状態に組立、ビニール袋を掛けて置きます。
エンジンの取扱に自信の有る場合は、合マークを確認してリヤカバーも外しクランクケース内を洗浄して注油した後、元の状態に組み立てビニール袋を掛けて置きます。
またスプレー式の潤滑剤をブリーザーニップルから注入する際、シリンダを止めている後ろ側のスクリーウのどれか1本外すとクランク室内の通りが良くなるので、潤滑油が全体に行きわたります。
- (ル) 他人の迷惑にならないよう、又安全には充分気を付けて下さい。
- (オ) 模型飛行機を飛ばすエンジンといっても、オモチャでは無いので慎重に取り扱って下さい。

K. 分解・組立上の注意点

エンジンの不要な分解は保証の対象になりませんし、エンジンの分解に自信の無い場合は、オーバーホール及び修理の際は当社サービス迄、エンジンを洗浄の上御送り下さい。
もし分解・組立をされる場合は、ドライブフランジ(部品番号27-2)に合う小型のギヤブローヤやガスケットセット(部品番号32)及びリンクピンリテーナ(部品番号12-2)、ベアリング(部品番号20, 21)等は事前に用意されてから、次の点に注意して慎重に行ってください。

- (イ) 分解する場合は、部品の方向性を確認しながら、自分なりに各部品に合マーク(サインペン等を使用する。)を付けて、順序良く行い何処の部品が解る様に整然と並べます。また部品は洗浄して下さい。
特に、バルブタイミング、バルブのインレットとエキゾースト、ピストンの向き、コンロッドの向き等には注意して下さい。
リヤカバーは予め当社で合マークを打っていますので、分解前に必ず確認して下さい。
組立後、取付位置を間違った場合は性能が低下します。
- (ロ) シリンダーのネジは一箇所を一気に緩めず、対角線に3回位に分けて緩めます。(一気に緩めると歪みの原因になります。)
- (ハ) 組立は分解の反対の順序で行います。
組立時は各部品にオイルを塗り、合マーク、方向性を確認しながら順序良く、締め過ぎない様に組み立てます。
外してあるネジ類にも予めオイルを付けて起きます。
(ネジが乾いた状態で締め付けますと、雌ネジ側が損傷し易いのでご注意ください。ネジにも潤滑油が必要です。)
- (ニ) カムギヤは図のように、合マークを真下(ギヤの歯は山の位置)にして、クランクシャフトの上死点(ギヤの歯は谷の位置)と合わせます。
組む順序は、点火順序と同じく回転方向に1-3-2と行います。
- (ホ) ピストン、コンロッド、ロッカーアーム、ピン類、プッシュロッド、タペット等はそれぞれ元の位置に組み込むのがコツです。
(共通部品でもそれぞれに当りが付いています。)

分解の原則	1) 各部品に合マークをする。
	2) 方向性を間違わない。
	3) ネジ類は平均に対角に緩める。
	4) 部品は解る様に整然と並べる。
	5) 部品は洗浄する。
組立の原則	1) 部品を清潔にする。
	2) 各部及びネジにオイルを塗る。
	3) ネジ類は平均に対角に締める。(締め過ぎない。)
	4) 分解の反対に順序よく組み込む。
	5) タイミングを間違わない。



L. オプションパーツ (価格は価格表参照)

- 1) スピンナーナット (M7×1) (50用)
- 2) スピンナー取付ナット (先端M3×0.5)
- 3) スピンナー取付ナット (先端M4×0.7)
- 4) 燃料フィルター (F-1)
- 5) グロープラグ (SAIGP-01 (SS))

改良の為、予告無く仕様を変更する事が有りますので御了承下さい。

株 式 会 社 齋 藤 製 作 所

〒272-0024 千葉県市川市稲荷木3-22-7

電 話 047-378-4156 (代表)
FAX 047-378-4155

SAITO FA-120R3 部品表

品番	部 品 名	個 数
01	シリンダ	3
06	ピストン	3
07	ピストンピン	3
08	ピストンピンリテーナ	6
09	ピストンリング	3
10	マスターロッド (主コンロッド)	1
11	リンクロッド (副コンロッド)	2
12-1	リンクピン	2
12-2	リンクピンリテーナ (E-リング)	4
14	シリンダスクリューセット (14-1, 14-2)	3セット
15	クランクケース	1
17	リヤカバー A (インテークホルド) / M3セットスクリュー	1
18	リヤカバー B	1
19	ブリーザーニップル	1
20	フロントボールベアリング (608LLU)	1
22	リヤボールベアリング (6902ZZc3)	1
23	クランクシャフト	1
27	テーパーコレット&ドライブフランジ 27-1, 27-2	各1
28	プロペラワッシャ&プロペラナット 28-1, 28-2	各1
31	クランクケース・スクリューセット 31-1, 31-2, 31-3, 31-4, 31-5, 31-6	1セット
32	エンジン・ガスケットセット 32-1, 32-2, 32-3-1, 32-3-2, 32-4, 32-6	1セット
33	カムギヤハウス	3
35	カムギヤ	3
36	カムギヤシャフト	3
37	スチールワッシャセット	3セット
38	タペット (バルブリフト)	6
39	プッシュロッド	6

品番	部 品 名	個 数
40	プッシュロッドカバーパイプ&ラバーシール 40-1, 40-2, 40-3	各6
41	ロッカーアーム	6
42	ロッカーアームスクリュー&ナット 42-1, 42-2	各6
43	ロッカーアームピン	6
46	バルブ (イン&アウト)	6
47	バルブスプリング&リテーナ-&リテーナロック 47-1, 47-2, 48	各6
48	バルブスプリングリテーナロック (コッター)	6
49	ロッカーアームカバー	6
69	インテークパイプ	3
78	フレキシブルマフラーセット 78-1, 78-2, 78-3, 78-6, 78-7	1セット
82-1	キャブレターコンプリート	1セット
83-1	キャブレターボディー・アッセンブリ 82-1-1, 82-1-2, 82-1-3, 82-1-4, 82-1-5, 82-1-6, 82-1-7, 82-1-8, 82-1-9, 82-1-10, 82-1-11, 91-1	1セット
85	メインニードルバルブ (85, 90-1)	1
87	スロットルバルブ・アッセンブリ 82-1-12, 82-1-13, 82-1-14, 88, 89, 90-1, 131	1セット
88	スロットルレバー (88, 90-1)	1
89	スローニードル	1
90	キャブレタースクリュー&スプリングセット 82-1-9, 82-1-10, 82-1-13, 90-1	1セット
91	キャブレターガスケットセット 82-1-3, 82-1-6, 82-1-11, 82-1-14, 91-1	1セット
95	エンジンマウント (R & L)	1
110	緩み止めナット	1
121	マスターロッドリテーナ (クランクピンラグ)	1
131	スロットルバルブ延長アダプター	1

