



SAITO FG-84R3

4-Stroke Gasoline radial Engine Operating instructions

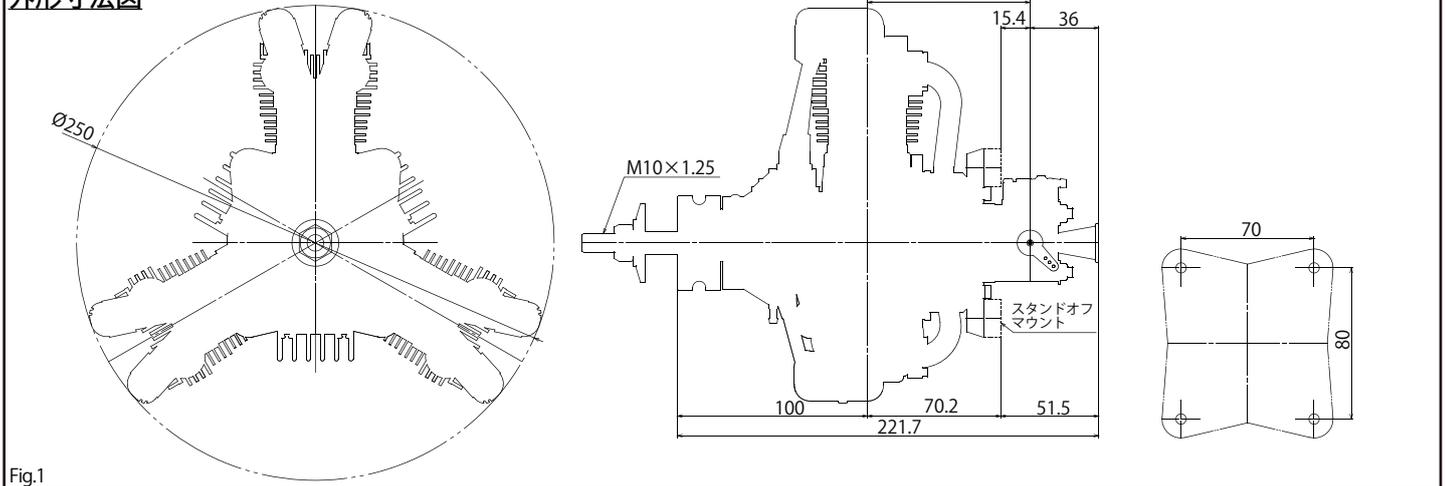
この度は、模型飛行機用 4ストロークラジアルガソリンエンジンSAITO FG-84R3をお買い上げ頂き誠にありがとうございます。
お買い上げ頂きましたエンジンは貴方のエンジンです。
本取扱説明書並びに付属の「模型エンジン使用時の注意事項」「保証書」及びRC装置の取扱説明書を、必ず良くお読みになり、間違った使用をせず大切に可愛がって下さい。
万が一製作上の不備な点や不都合等がありました時は責任をもって修理致しますが、飛行機以外への使用や不要な分解による故障や改造、並びに説明書以外の使用による故障や不具合については、保証の対象にはなりません。
またエンジン使用の際の責任やその他法律、条令等に対する義務、責任は購入者及び使用者が全て負い、弊社は一切の責任を負わない事をご了承の上ご使用下さい。



主要諸元

ボア	Ø36.0mm x 3	ストローク	27.6mm x 3	行程容積	84.28cc
重量	本体: 3,057g / マフラー: 157g / イグニッションシステム: 250g / スタンドオフマウント一式: 64g				
実用回転数	約1,300-7,000rpm	地上最高回転数	約5,500-6,500rpm		
プロペラ	D24" x P10" 基準	静止推力	約7~9kgf (プロペラによる)		
燃料	レギュラーガソリン: オイル=20:1 (容積比)	適合機体 (目安)	2ストロークエンジン60~70ccクラス		
燃料消費率	約 40cc/min (フルスロットル 約6,200rpm時) *プロペラ負荷の大小により燃費は変わります。負荷が大(径、ピッチ大)→多い 負荷が小→少ない 実際の飛行時は、燃料消費は少し多くなります。				
イグニッションシステム用電源	電圧: 6-9.0V 容量1,000mA以上を推奨				
標準付属品	タペット調整用限界ゲージ(0.1t)	1個	キャブ調整バー	1本	
	タペット調整用スパナ	1個	チョーク用バー	1本	
	六角レンチセット	1組	スタンドオフマウント	1式	
	イグニッションシステム(センサー付属)	1個	スパークプラグ [NGK CM-6] (エンジンに付属)	3個	
	ブラグレンチ	1個	マフラーセット (フレキマフラー3本・ブラケット一式)	1組	

外形寸法図



注意と警告

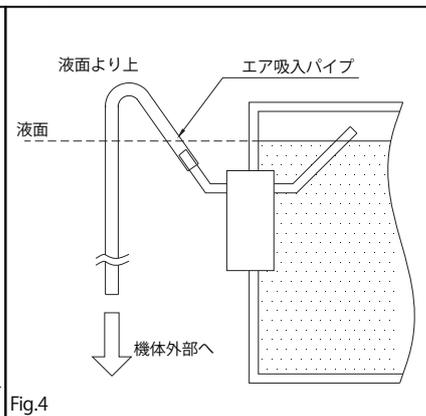
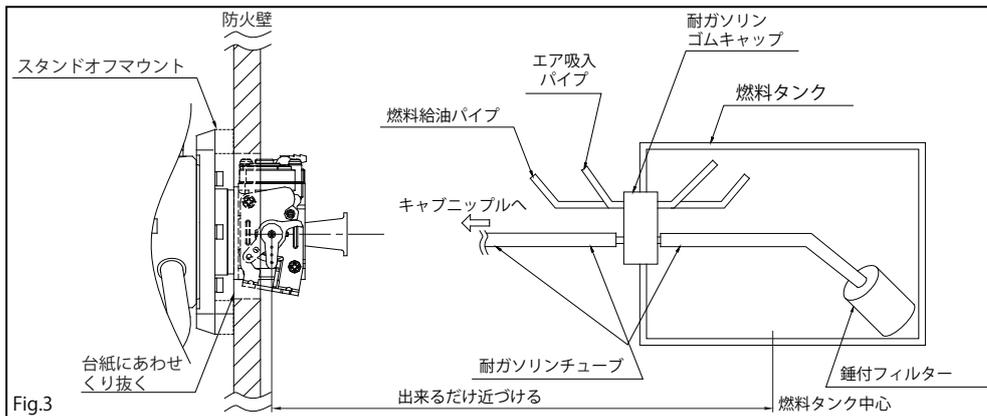
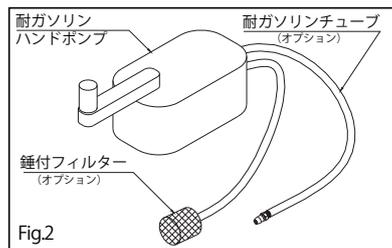
- 新品のエンジンにはまずブレークインが必要です。ブレークインの項は必ず熟読し、このエンジンに合った方法でブレークインを行って下さい。初期ブレークインを誤ると、アイドリングでもエンジンが焼き付く恐れがあります。
- エンジンや燃料使用においての如何なる事故や健康被害に関しても弊社は責任を負いかねます。
- エンジン前方に人がいる場合は、エンジンのスタート前に機体の後方に移動させて下さい。
- 燃料の蒸気や排気煙は人体に有害ですので、マスクを着用しなるべく吸い込まないように心掛けて下さい。
- エンジンを始動したら、機体後方に移動し、また機体を抑えている腕がプロペラに接触しないよう注意して下さい。
- ニードル調整等の操作は、エンジン後方より行って下さい。
- 機体が固定出来ない場合は、安全の為アシスタントに機体を抑えてもらって下さい。
- エンジンを使用し始めの段階では、上空での突然のエンジン停止でも安全に着陸出来るよう十分な高度を取り、墜落や事故の危険を回避して下さい。
- エンジンの使用や飛行に際しては、他人への迷惑や危険を避けるよう最大限の注意を払って下さい。
- 模型飛行機用のエンジンはおもちゃではありません。くれぐれも注意の上お取扱い下さい。
- 使用者による分解、改造、誤った使用法等による如何なる故障やトラブルも、保証対象外です。

1. プロペラ

- 標準プロペラはMejzlik D24"xP10" で約6,200rpm前後です。
- 機体に合わせ、最高回転が5,500~6,500回転程度の信頼性のあるプロペラを選んで下さい。
- バランスの取れていないプロペラは振動を発生させ危険です。バランサーでバランスをとったものを使用下さい。
- 亀裂の入ったプロペラは絶対に使用してはいけません。常にチェックし、亀裂があった場合は直ちに交換して下さい。
- 負荷の小さ過ぎるプロペラは、大きな振動とエンジン故障や事故に繋がりますので絶対に使用しないで下さい。
- 負荷の大き
- フライト毎にプロペラナットの緩みがないか確認し、緩んでいたら増し締めして下さい。特に木製のプロペラは圧縮され易いので、緩みには注意して下さい。

2. 燃料、タンクと配管

- ガソリンは危険を伴いますので、保管、使用、輸送には十分ご注意下さい。
- SAITOエンジンには、無鉛ハイオクガソリンは要求されません。
- エタノールを含有するバイオガソリン等は使用しないで下さい。エンジン故障の原因となります。
- 燃料は、市販レギュラーガソリンと信頼性のある2ストロークエンジン用オイルとの混合燃料を使用して下さい。
- 推奨オイルはSAITO純正NISSEKI: RACING SPEC PRO2Tです。
- 燃料に混合されたオイルがシリンダーとピストンの隙間からクランクケースに抜けて回る事により、ピストン、コンロッド、ベアリング、バルブやカムギア等が潤滑されます。従ってエンジン寿命はオイルの質に大きく影響されます。信頼性のあるものをご使用下さい。
- 混合比は、容量比で**ガソリン:オイル=15~20:1**です。(例:1000mlのガソリンに50ml以上のオイルを混合)
- 20:1混合比以下の燃料を使用するのダメージは、保証対象とはなりません。
- タンク、タンク蓋、パイプには耐ガソリンの製品をご使用下さい。グローエンジン用の製品の中には、ガソリンに使用出来ないものがあります。
- 十分な容量(およそ、燃料消費量×1回のフライト時間+100~200cc程度)の耐ガソリンのタンクをご使用下さい。
- キャブレターのポンプ圧力はそれほど強力ではない為、出来るだけタンクをキャブレターに近づけて下さい。
- 燃料レベルが、キャブレターの中心線よりも僅かに低くなるようタンクを設置して下さい。
- 市販のガソリンは多くの不純物を含んでいます。オプションの錘付きフィルターを耐ガソリンの燃料ポンプの吸込口、そして燃料タンクの中にも付けて下さい。(Fig.2,3)
- フィルターを付けないと、キャブレターの適正な性能が引き出されないばかりか、故障の原因となります。
- "燃料給油パイプ"、"キャブレターへの供給パイプ"、"エア吸入パイプ"をそれぞれ配して下さい。
- "エア吸入パイプ"を設置する時は、Fig.4の様に、オーバーフローを防ぐ為にパイプを燃料レベルより上に配して下さい。
- パイプの接続部やタンク等の配管全体に、漏れや亀裂がないか注意深くチェックして下さい。(漏れがあると、エンジンの性能を低下させるばかりか、火災の原因にもなります。)
- 全ての接続部は、漏れと燃料系統へのエア混入を防ぐ為にナイロンストラップや針金で固定して下さい。



3. イグニッションシステム

- 高電圧を発生する為、運転中はイグニッションに触れないで下さい。
- コネクタの抜け防止、ワイヤー、コードの保護の為に付属のクリップ、スパイラルチューブを使用して下さい。
- 電波干渉によるトラブルを避ける為、イグニッションシステムは、受信機、サーボ、バッテリーと完全に隔離して下さい。
- イグニッション用と受信機用のスイッチは別個にし、互いに出来るだけ離して下さい。
- ガソリンエンジンはRC装置に悪影響を及ぼすノイズを発生します。フライト前に、エンジン運転中にノイズチェックを行って下さい。簡単な方法は、エンジンを始動し、機体から50m離れた位置でRCを操作して異常がなければ安全です。
- イグニッションシステムとRC装置のバッテリーは、完全に充電して下さい。
- 各コードの機能

(1) プラグコード (ハイテンションコード: 網状) 及びプラグキャップ

3気筒エンジンなのでFig.6の様に3本あり、気筒ごとに被せるキャップが決まっています。必ずユニット記載の番号と、シリンダーの番号を合わせて下さい。シリンダーの番号はFig.5を参照して下さい。装着は、プラグキャップを持って、スパークプラグに被せる様に差し込み、奥まで確実に押し込みます。

(2) センサーコード (灰色: 黒い専用コネクタ)

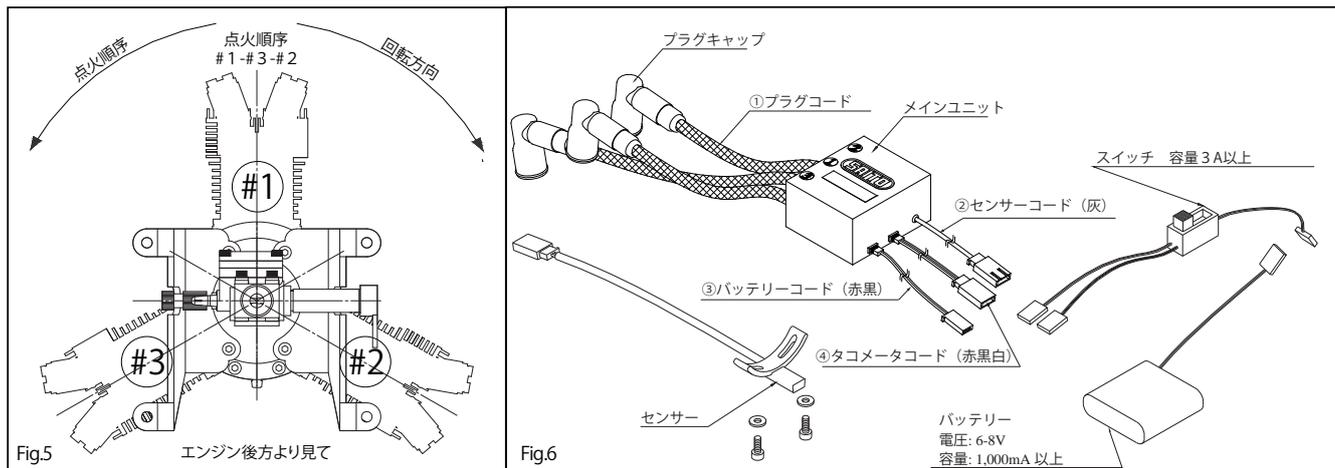
エンジンに付いているセンサーからのコードに接続します。コネクタには向きがあります。

(3) バッテリーコード (赤黒: 赤いコネクタ)

市販のバッテリー (6~9.0V、1000mA以上を推奨) を接続します。中間には必ず 3 A以上の信頼性のあるスイッチを設けて下さい。

(4) タコメータコード (赤黒白: 黒いコネクタ)

オプションのデジタルタコメータを接続します。タコメータを付けない場合は空のままです。

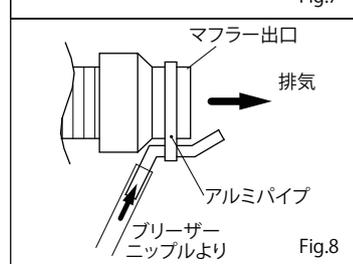
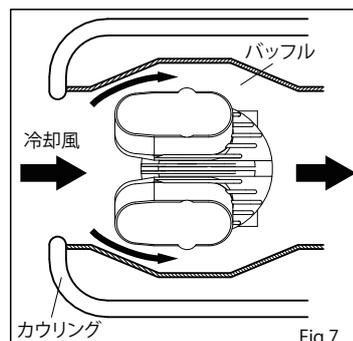


4. スパークプラグ

- ネジサイズ: M10のスパークプラグ (CM-6) が標準付属です。
- 自身で、プラグの交換するまでの飛行回数を設定して下さい。
- 上記回数飛ばしたら、プラグを新品に交換して下さい。(プラグは消耗品です。)

5. エンジンの搭載

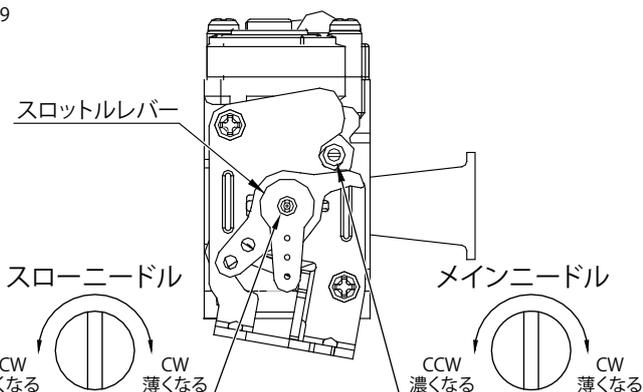
- キャブレターが防火壁から突出しますので、Fig.3を参考に防火壁をくり抜いて下さい。
- 燃料吹き返しにより、キャブレターから防火壁内に燃料が飛び散る場合に備え、バッテリーやRC装置、発泡スチロールの部材は全て耐ガソリンの素材によりカバーして下さい。
- 防火壁は、プロペラ回転による振動とトルクに耐えるよう、十分頑丈に製作して下さい。
- エンジンを搭載する時は、各キャップスクリューの先端にネジロック等の接着剤を使用して、緩みを防止して下さい。
- エンジンの冷却不足はオーバーヒート、パーコレーション、マフラーの緩み等のトラブルを引き起こします。エンジン冷却に関しては特別な注意を払って下さい。
- 冷却風がエンジンを通り過ぎるよう、カウリングの設置が推奨されます。また、より効率的にエンジンを冷却する為にカウリング内部にバッフルを設置すると良いでしょう。(Fig.7)
- エアの出口面積は、入口面積のおよそ3倍の大きさを取って下さい。
- マフラーはアダプター内に深く挿入し、スパナを使用して確実に締結して下さい。
- フレキシブルマフラーの出口は、付属のブラケットを使い、カウリングの外部に固定して下さい。
- プリーザーからの汚れたオイルを処理する為、耐ガソリンのチューブをプリーザーニップルに装着し、反対側の端をカウリングの外に固定して下さい。(Fig.8)



6. キャブレター

- メイン、スローどちらのニードルも、CW (時計回り) に回すと燃料は薄くなり回転は上がります。CCW (反時計回り) に回すと燃料は濃くなり、回転数は下がります。
メインニードル: フルスロットル時の回転数を調整します。
スローニードル: アイドリングから中速域の回転数を調整します。
- 両方のニードルは互いに微妙に影響しますので、調整後にピークとレスポンスのバランスを確認して下さい。
- ガソリンエンジンの空燃比の幅は狭い為、グローエンジンに比べてニードル調整はより厳密です。

Fig.9



キャブレター調整の目安値

開度は、メインニードル及びスローニードルを一度全開にしてから目安値にしますが、全開時に締め過ぎないようにして下さい。尚、スロットルバルブは全閉状態にします。

次に様な場合には、一度目安値に戻し再度調整します。

- ① ブレークイン終了後
- ② 調整がうまくいかない時
- ③ 誤ってニードルを大きく回してしまった時。

メインニードル目安値: 全開から約3~3¹/₅回転戻す

スローニードル目安値: 全開から約4¹/₅~4¹/₂回転戻す

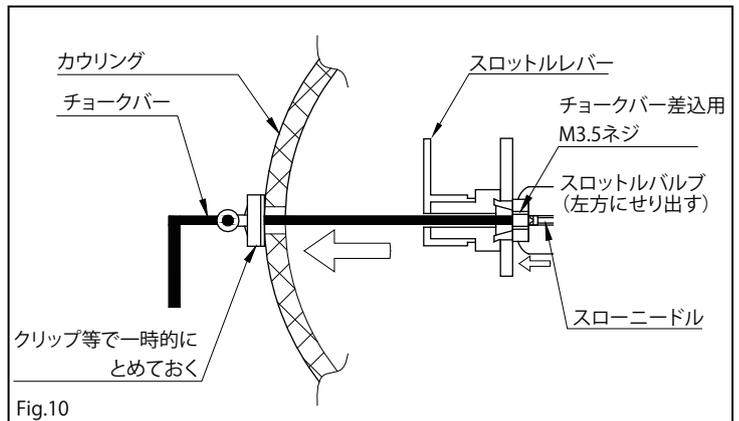
- ガソリンエンジン用のキャブレターはとても精密で繊細な部品の組合せですので、必ず濾過したガソリンを使用して下さい。
- キャブレター清掃の為の分解については、着手前にまず弊社サービスセンターまでお問い合わせ下さい。不用意に分解すると破損の原因になり、保証対象となりません。

7.エンジン始動準備

- エンジンを、頑丈で平行の出たテストベンチか、機体に取り付けて下さい。(どちらにせよ、エンジンが動かないようしっかり固定して下さい。)
- スロットルが確実に全閉—全開出来るか確認して下さい。
- イグニッションシステムの各コードが正しく接続されているか確認して下さい。
- テストベンチであれば1000cc程度のタンク、もしくは機体であれば適合するサイズのタンクを設置して下さい。
- 15~20:1で混合されたガソリン・オイル混合燃料で満タンにして下さい。
- バランスの取られた24"x10"(標準はMejzlik24"x10")のプロペラをエンジンに取り付けて下さい。
- スターターで始動する為、シャフト端にスピナーを取り付けて下さい。
- ピーク状況をよりはっきりと見る為、タコメータを使用して下さい。絞り過ぎやオーバーヒートの防止に有効です。オプションのデジタルタコメータが便利です。

- チョークの方法(スターター始動の場合は不要)

- (1)イグニッションスイッチを切ります。
- (2)Fig.10の様に、チョークバー(先端がM3.5のネジ)をカウリングの孔から通し、スロットルレバー中心奥にあるネジにねじ込みます。
- (3)チョークバーを引いて、戻らないようクリップ等で固定します。
- (4)プロペラを握り、キャブレターからプシュプシュと音が出るまで、正回転(CCW)方向に何回か回します。
- (5)この音が5回程度聞こえたら、今度はプロペラを10回くらい素早くフリップします。これでチョークは完了です。
- (6)チョークバーを抜きます。



8.ブレイクイン

- ブレイクインは、エンジンの最高の性能を引き出すだけでなく、早期の焼き付きを防ぐ為にもとても重要な過程です。注意深く必ず行って下さい。
- ブレイクインの目的は、濃い燃料条件で、エンジン内部の可動部分の初期の当たりを出す事と潤滑です。
- ブレイクインの段階では、**決して混合気を薄くしないで下さい。**アイドルリングや低速域ですら、焼き付きを起こし得ます。

- エンジンを始動する直前まで、イグニッションスイッチは必ず切っておいて下さい。
- 送信機のスイッチを入れてから、受信機のスイッチを入れて下さい。
- スロットルと他のサーボがきちんと動作するか確認して下さい。
- メインニードルを、全閉から3~4回転程度開いて下さい。**
- イグニッションシステムの電源を入れて下さい。
- スロットルを全閉から1/4程度開けて下さい。
- スロットルを大きく開けての始動は、機体が前に飛び出して危険です。
- プロペラにスターターをあて、5~10秒程回してエンジンをスタートさせて下さい。
- もし始動しない時は、メインニードルを更に1回転程度開いてスタートさせて下さい。
- エンジンが始動したら、低速で10秒程度運転して下さい。
- スロットルを**1/2~3/4程度開け、メインニードルを2~3回転更に開き、更にスローニードルも少しずつ開き、回転が低くなるまで(参考値3,000rpm程度)燃料を濃くして下さい。**
- この条件で、2タンク運転して下さい。但し、エンジンを再度かける時は、ニードルを一旦参考値まで戻さないとかかりません。
- この初期の運転中に、エンジン内部の各接触部の当たりが出ます。混合気をエンジンが止まらない範囲で出来る限り濃くして下さい。この段階では、吹け上がりのスムーズさは気にしないで下さい。
- 燃料を再度満タンにし、再始動します。
- スロットルを全開にした状態で、メインニードルを絞ってピークを出し、また開いてスピードを落とすのを交互におよそ5回程度繰り返して下さい。
- 徐々に、ピークの状態を長くして下さい。
- ピークが安定したら、スロットルをスローからハイまで数回動かし、レスポンスを確認して下さい。
- ハイスピードの状態でも2~3分程度回して下さい。
- ピークでスムーズに回るようになれば、地上でのブレイクインは完了です。
- 上空でのブレイクインとして、濃い目の状態で20回程度フライトして下さい。
- ブレイクインが終了後は、フライトに影響しない範囲で僅かに濃い目に調整して使用して下さい。
- ブレイクイン終了後、全体的にネジを増し締めして、後述の要領でタペット調整をして下さい。

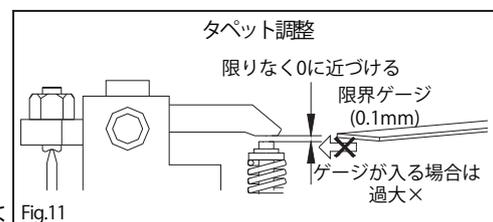
9.ニードル調整

- ニードル調整をする前に、両方のニードルを標準値にセットして下さい。
- 原則として、キャブレターはまずメインニードルでピークをセットしなければなりません。
- ピークが完全に出ていないと、アイドルリング調整は難しく、安定しません。

- エンジンを始動し、1分間濃い目で運転して下さい。そして、スロットルを全開にして下さい。
- メインニードルを時計回りに回し、タコメータと排気音を確認しながら慎重にピークを出して下さい。
- スロットルを絞り、エンジンが1,300回転くらいのアイドリングで安定するまでキャブレター調整バー(-)で慎重にスローニードルを調整して下さい。
- アイドリング回転数をセットしたら、スロットルを徐々に全開にして下さい。回転数が下がったり突然上がったりする場合は、回転数がスローからピークまで滑らかに上昇するようになるまでスローニードルを慎重に調整して下さい。
- その後、アイドリングからピークまで素早くスロットルを操作し、もし回転数が滑らかに上昇しないときはメインニードルを微調整して下さい。
- スロー～ミドルでのグズつきが見られる時は、スローニードルを微調整し、同様にチェックして下さい。この微調整とレスポンスチェックを、レスポンスが良くなるまで慎重に繰り返して下さい。
- キャブレターの調整は、プロペラ、フライトスタイル、湿度、温度、気圧、オイル、プラグ、燃料等、様々な条件に影響を受けます。日々の使用に合わせ、自身の飛行機に適したセッティングを探して下さい。
- スロー域での燃料混合気の最適な濃さは、フライトスタイルに依ります。一般的にスロー域での安定性を要求するスケールフライトでは僅かに薄めが適しています。スローからハイでのレスポンスを要求するアクロバティックフライトでは、僅かに濃いセッティングが適しています。
- スローニードル調整のコツは、スロットルを素早く開いた時にストールしない程度で、なるべく薄めにする事です。
- エンジン寿命を長く保つ為、エンジン回転に影響を与えない範囲で出来るだけメインニードルを濃い目に調整して下さい。
- メインニードルの絞り過ぎは、ノッキングやオーバーヒートを引き起こし、コンロッドやカムギアに悪影響を与えます。ピークよりも少し濃い目に調整して下さい。
- メインニードルを絞っている時に異常な振動や音に気づいたら、すぐにニードルを戻して下さい。
- 機体を上に向けた状態でのピークが、飛行中での適正なピークとなります。

10. タペット調整

- 地上でのブレークインが終わった後やエンジンを1時間運転した後は、タペットギャップ(バルブクリアランス)を下記の方法で調整して下さい。エンジンが冷めた状態で行って下さい。
- #1シリンダーを最初に調整し、次いで#3、#2の順に同様の調整をします。
- #1のスパークプラグとロッカーアームカバーを外します。
- もし、付属のすきまゲージ(限界ゲージ $t=0.1\text{mm}$)が挿入出来る時は、ギャップは許容限界より過大です。
- 吸気側のロッカーアームが止まるまで、プロペラをゆっくりと順方向に手で回します。更に回し、ピストンを圧縮工程のTDC(上死点)に持ってきます。
- 付属のレンチと六角レンチを使用し、ギャップが限りなく0になるまで調整して下さい。
- 調整後、スパークプラグを取り付けて、プロペラを順方向に回して、圧縮があるかどうか確認して下さい。
- もしギャップが0よりも小さくなると、バルブが常に開いた状態になり、圧縮が無くなります。その時はネジを緩めて再調整して下さい。
- ギャップが適正で圧縮も十分であれば、ロックナットを慎重に締めて下さい。(締め過ぎはネジを破損します。)
- 同じ調整を、#3、#2シリンダーの順に施行して下さい。
- SAITOエンジンは、アルミニウム製シリンダーの熱膨張により、運転中はタペットギャップが大きくなります。従って、エンジンが冷めている時には限りなく0に近づける必要があります。
- タペットギャップは、4ストロークエンジンのメンテナンスにおいては非常に重要な要素ですので、度々チェックして下さい。



11. その他

- プロペラナットやエキゾーストナット、その他スクリューは高温と低温の繰り返しで緩み易くなります。こまめに緩みがないか確認し、増し締めして下さい。
- エンジンを始動してすぐの時は、濃い目で1分程度暖機運転をして下さい。また、エンジンを停止する前も、クールダウンの為に1分程度アイドリングで回して下さい。
- その日の最終フライト後は、燃料カットによりエンジンを止め、キャブレター内部の燃料を除いて下さい。また、タンク内の燃料も抜いて、慎重に保管して下さい。
- 特に寒い時等、排気バルブがカーボンやスラッジで動きが鈍くなった時は、ロッカーカバーを外して、バルブがスムーズに動くように錆止めスプレーを排気バルブに吹きかけて下さい。
- エンジン内部のゴムシール類を劣化させる有機溶剤を含むスプレーは決して使用しないで下さい。
- オイルがエンジン各部の接合部からにじみ出る場合がありますが、性能上問題はありません。
- パーツ購入: 必要なパーツ番号とエンジン名と数量を明記の上、購入したお店が弊社まで直接お問い合わせ下さい。

オプションパーツ(インターネットでも販売しております。)

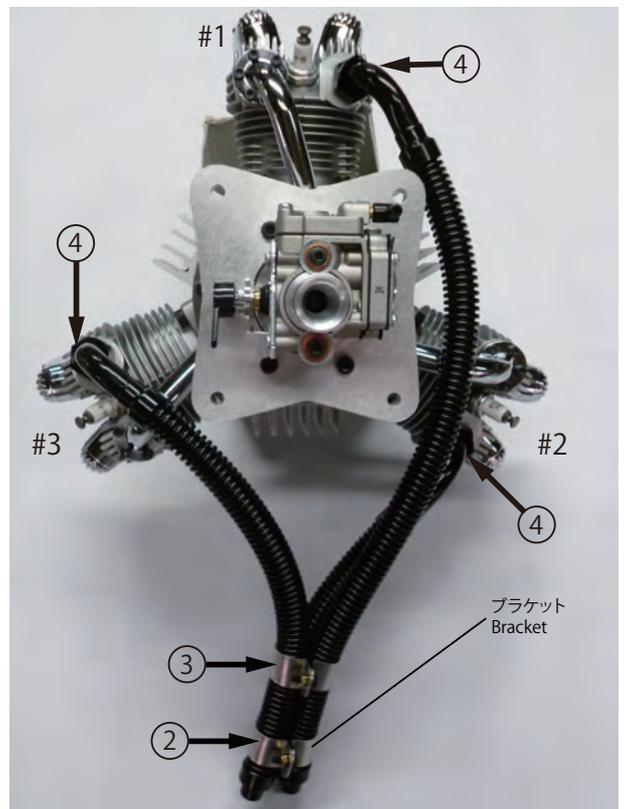
- ・ 錘付きフィルター[G36-154]
- ・ スパークプラグNGK CM-6 [G36-120]
- ・ クーリングカバー(1ペア) [120S-166]
- ・ デジタルタコメータ[G17-167]
- ・ 耐ガソリンチューブ(1m) [G36-155]
- ・ アルミスピンナーナット [G57T-30]
- ・ タペット調整キット[120S-161]
- ・ 混合用オイル「NISSEKI: RACING SPEC PRO2T」

フレキシブルエキゾーストパイプの接続について

- ① 写真を参考に、下の組み合わせで各シリンダーとエキゾーストパイプを接続します。
接続ナットは、各パイプが回転する程度に仮止めしておきます。
#1シリンダー → 最長のパイプ
#2シリンダー → 最短のパイプ
#3シリンダー → 中サイズのパイプ
- ② ブラケットとM3ボルト、ナットで、排気端を絞り込むようにまとめます。仮止めに、一部紐で束ねておくとブラケットでまとめ易くなります。
- ③ 排気端よりもシリンダ側も、もう一つのブラケットで同様にまとめて固定します。
- ④ 各シリンダーの接続ナットを本締めします。
●エキゾーストパイプと防火壁、インテークパイプが接触しないように固定して下さい。
●下の写真を参考に、パイプの曲げがきつくなり過ぎないように取り付けて下さい。
●曲がりのきつい箇所は、排気熱の高温により破損する可能性があります。

How to Fix the flexible exhaust pipes

- ① Referring to the picture, insert the exhaust pipes to the cylinders as following pairs.
At this step, leave the bushing nuts temporary fixed to allow the pipes to turn.
#1Cylinder → Longest pipe
#2Cylinder → Shortest pipe
#3Cylinder → Middle pipe
- ② Fix the ends of the pipes with the bracket, M3 screw and nut. Temporary binding the pipes with a band will help to fix the bracket.
- ③ Fix upper part of the pipes with another set of the bracket.
- ④ Finally tighten the bushing nuts to fix the pipes completely.
● Fix the pipes not to touch the firewall and the intake pipes.
● Referring to the picture below, attach the pipes without too much bent.
● Too much bent causes not only power loss but also break due to heat from exhaust.



改良の為、予告無く仕様を変更する事があります。ご了承下さい。

SAITO

www.saito-mfg.com

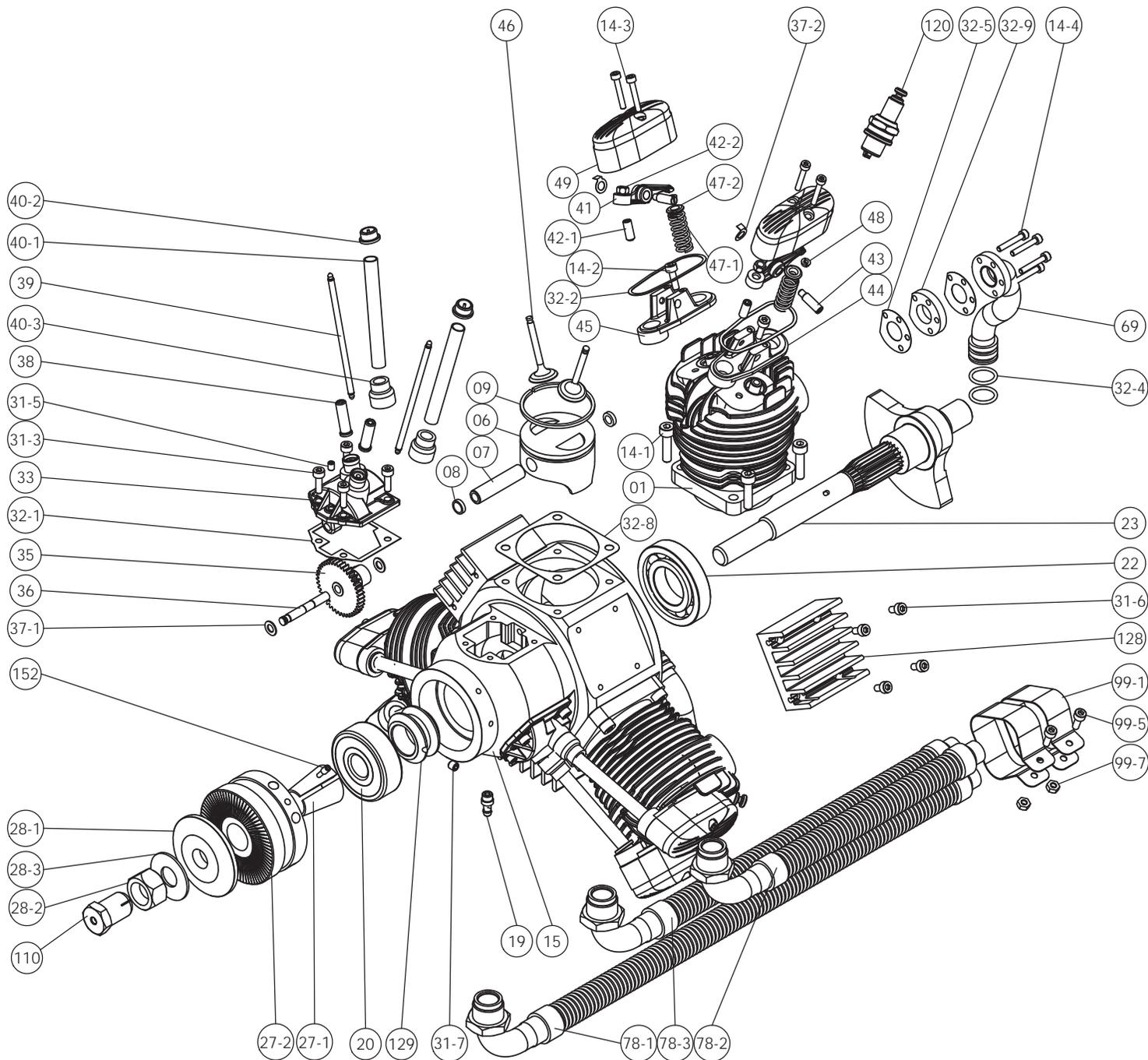
株式会社 斎藤製作所

〒272-0024 千葉県市川市稲荷木3-2-7

TEL: 047-378-4156 (代) FAX: 047-378-4155

SAITO FG-84R3 部品表(1/2)

No.	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ー	6
09	ピストンリング	3
10	マスターロッド	1
11	リンクロッド	2
12	リンクピン、リテーナ、ワッシャ	各2
12-1L,-2,-3		
14	シリンダースクリューセット	1セット
14-1,-2,-3,-4		
15	クランクケース	1
17	リアカバーA	1
18	リアカバーB	1
19	ブリーザーニップル	1
20	フロントベアリング	1
22	リアベアリング	1
23	クランクシャフト	1
27	テーパコレット&ドライブフランジ	1セット
27-1,-2		
28	プロペラワッシャ&ナット	1セット
28-1,-2,-3		
31	クランクケーススクリューセット	1セット
31-1,-2,-3,-4,-5,-6,-7		
32	エンジンガasketセット	1セット
32-1,-2,-3,-1,-3-2,-4,-5,-8,-9		
33	カムギアハウス	3
35	カムギア	3
36	カムギアシャフト	3
37	スチールワッシャーセット	1セット
37-1,-2		
38	タペット (バルブリフター)	6
39	プッシュロッド	6
40	プッシュロッドカバー&ラバーシール	1セット
40-1,-2,-3		
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	1セット
42-1,-2		
43	ロッカーアームピン	6
44	左ロッカーアームブラケット	3
45	右ロッカーアームブラケット	3
46	バルブ (吸気&排気)	6
47	バルブスプリング、押え、コッター	1セット
47-1,-2,48		



SAITO FG-84R3 部品表(2/2)

No.	部品名	個数
48	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	フレキシブルエキゾーストパイプ	3
	78-1,-2,3	
82-1	キャブレター一式	1セット
	82-1-1,-1-2,-1-3,-1-4,-1-5,-1-6	
	-1-7,-1-8,-1-9	
88	スロットルレバー	1
95	マウントセット	1セット
	95-1,-2,-3,-4	
99	マフラーブラケットセット	2セット
	99-1,-5,-7	
110	緩み止めナット	1
120	スパークプラグ (NGK CM-6)	3
121C	マスターロッドブラグ	1
128	ヒートシンク	3
129	潤滑用アダプター	1
152	ドライブフランジ位置決めスクリューピン	1
153	電池電子式イグニッションシステム	1セット
	153-1,-2,-3,-4	

