

新型 XS キャブレーターにおきまして、これまで弊社によせられましたデータをまとめましたので、下記データをご参考にして下さい。（※あくまで目安データとなりますので、ご了承ください）

MINI MAX

メインジェット：#128～#132

ニードルジェット（クリップ位置）：3～5 段目

エアースクリュー：2 時間～2 時間 15 分

油面高さ：23.0～23.5

Junior MAX

メインジェット：#120～#125

ニードルジェット（クリップ位置）：3～5 段目

エアースクリュー：2 時間～2 時間 15 分

油面高さ：23.0～23.5

Senior MAX

メインジェット：#120～#125

ニードルジェット（クリップ位置）：3～5 段目

エアースクリュー：2 時間～2 時間 15 分

油面高さ：23.0～23.5

125 MAX EVO

EVO エンジン 注意点

EVO エンジンにおきまして、弊社によせられましたトラブルが多かった例を下記に挙げさせていただきます
ご参考にお使いください。

（※詳しくは EVO 取扱いマニュアル http://www.eikoms.com/ROTAX/MAX/OM_125MAXevo_JP_141219.pdf をご参照ください）

① EVO 排気バルブが正常に作動しない

原因と対策：燃料ポンプから排気バルブユニットにつながる三つ又分岐への負圧ホースが長すぎるものが考えられます。 ROTAX からの指定の長さは（各ニップルに入る部分も入れて）
全長 29～30 cmです。 また、その負圧のホースをしっかりとタイラップ等で固定して下さい。

② エンジンが失速する

原因と対策：本来使用しない DD2 用のアース線（M5 穴）がエンジン等に触れてしまうと、エンジン不調の原因となります。
DD2 用のアース線の先端はしっかりとビニールテープ等で包んで、エンジンなどに干渉しないようにして下さい。

● ワンポイントアドバイス

原因と対策：点火プラグは従来、IW27 が多く使われていましたが、EVO イグニッションシステムを使用の際、
IW29 または、IW31の方が、相性がいいようです。