

Engine Complete KIT : DESMO TWINCAM 4V

プライマリーキックスター

DESMO 138

TAF 5速 (スーパーストリート)

スペシャルクラッチ (湿式)

商品番号 : 01 00 9402

適応搭載車両

モンキー/ゴリラ : Z50J 2000001~

: AB27 1000001~1809999

この度は、タケガワ・コンプリートエンジンをお買上げ頂き有難うございます。

このエンジンは、長年に渡る商品開発、製造のノウハウを駆使し、設計、製造開発したエンジンコンプリートシリーズです。

軽量、高出力で充分ご満足して頂けるものと思います。

取り付け前には、キット内容をよくご確認頂き、この取扱説明書を熟読になり、ご理解の上ご使用下さいます様お願い致します。

おことわり

1. イラスト、写真などの記載内容が本パーツと異なる場合があります。予めご了承下さい。
2. この取扱説明書は、基本的な技術や知識を持った方を対象に記載しております。技能、知識の無い方や工具等が不十分な方は作業を行わず、必ず技術的信用のある専門店へご依頼下さい。
又、シリンダーヘッドのメンテナンスは弊社にて行ないますのでメンテナンス時はご連絡下さい。
技能不足、知識不足等が整備上のトラブル、部品破損等の原因となる場合があります。
3. このキットは、クローズド競技専用として開発したキットです。一般公道では使用しないで下さい。一般公道で使用した場合、違反となり運転者が罰せられます。
4. このキットは、上記に記載している車両のみに対応しております。その他の車両には搭載出来ませんのでご了承下さい。
5. このエンジンキットは、オリジナルのエンジンと比較して全高(シリンダー部)が長くなっております。その為搭載車両がオリジナル状態(メーカー出荷時)では、各部干渉によりエンジン搭載が出来ません。
フレーム部品の改造が必要となります。予めご了承下さい。
6. 使用に必要なパーツは、別途ご購入して頂く必要があります。
7. 性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で商品および価格は予告無く変更されます。予めご了承下さい。
この製品を取り付け使用し、当製品以外の部品に不具合が発生しても当製品以外の部品の保証は、どのような事柄でも一切負いかねます。
8. クレームについては競技専用パーツの為、一切お受け致しかねます。但し、材料および加工に欠陥があると認められた商品に対してのみ、お買上げ後1ヶ月以内を限度として、修理又は交換させて頂きます。
但し、正しい取り付けや、使用方法など守られていない場合は、この限りではありません。修理又は交換等にかかる一切の費用は対象となりません。
なお、レース等でご使用された場合はいかなる場合もクレームは一切お受け致しません。予めご了承下さい。
9. この取扱説明書は、本商品を破棄されるまで保管下さいます様お願い致します。

ご使用前に必ずお読み下さい

取扱説明書に書かれている指示を無視した使用により事故や損害が発生した場合、弊社は賠償の責を一切負いかねます。

点検、整備を行う場合は、必ず説明書の要領に従い、正しく作業を行って下さい。

適応搭載車両の純正サービスマニュアルを必ず準備し、指示要領に従って作業を行って下さい。尚、この取扱説明書及び、純正サービスマニュアルは基本的な技能や知識を持った人を対象としております。作業経験の無い方、工具等が不十分な方は、技術的信用のおける専門店へご依頼下さい。

当製品を使用して、当製品以外の部品に不具合が発生しても、部品の保証は一切負いかねます。ご了承下さい。

点火系部品は、他メーカー製品との組合せをご遠慮下さい。トラブルの原因になります。

このキットは、必要パーツは推奨パーツのみ対応しております。必ず推奨パーツをご使用下さい。

燃料、エンジンオイル等は推奨品をご使用下さい。

⚠ 注意 この表示の内容を無視した取り扱いをすると、人が傷害を負う可能性が想定される内容及び物的損害が想定される内容を示しています。

- ・このパーツはクロード競技用として開発した商品ですので、一般公道では使用しないで下さい。(道路運送車両法の保安基準を充たさない車両で公道を走行すると、違反となり運転者が罰せられます。)
- ・作業等を行う際は、必ず冷間時(エンジンおよびマフラーが冷えている時)に行ってください。35℃以下。(火傷の原因となります。)
- ・作業を行う際は、その作業に適した工具を用意して行って下さい。(部品の破損、ケガの原因となります。)
- ・製品およびフレームには、エッジや突起がある場合があります。作業時は、十分注意して作業を行ってください。(ケガの原因となります。)
- ・ガスケット、パッキン類は、必ず新品部品を使用して下さい。(部品の摩耗や損傷等で、エンジントラブルの原因となります。)

⚠ 警告 この表示の内容を無視した取り扱いをすると、人が死亡したり重傷を負う可能性が想定される内容を示しています。

- ・技術、知識の無い方は、作業を行わないで下さい。(技術、知識不足による作業ミスで、部品破損により、事故につながる恐れがあります。)
- ・作業を行う際は、水平な場所で車両を安定させ、安全に作業を行って下さい。(作業中に車両が倒れてケガをする恐れがあります。)
- ・エンジンを回転させる場合は、必ず換気の良い場所で行ってください。密閉した様な場所では、エンジンを始動させないで下さい。(一酸化炭素中毒になる恐れがあります。)
- ・ガソリンは非常に引火しやすい為、一切の火気を避け、燃えやすい物が周りに無い事を確認して下さい。(火災の原因となる恐れがあります。)
- ・規定トルクは必ずトルクレンチを使用し、確実に作業を行って下さい。(ボルト及びナットの破損、脱落等で事故につながる恐れがあります。)
- ・指示部品以外の部品の使用は、一切行わないで下さい。(部品破損により、事故につながる恐れがあります。)
- ・点検、整備を行った際、損傷部品が見つければ、その部品を再使用する事は避け、損傷部品の交換を行ってください。(そのまま使用すると、部品破損により、事故につながる恐れがあります。)
- ・走行中、異常が発生した場合は、直ちに車両を安全な場所に停止させ、走行を中止して下さい。(事故につながる恐れがあります。)
- ・走行前は必ず各部を点検し、ネジ部等の緩みの有無を確認し、緩みがあれば規定トルクで増し締めを行ってください。(部品脱落等で、事故につながる恐れがあります。)
- ・点検、整備は、サービスマニュアルの点検方法、要領を守り、正しく行って下さい。(不適切な点検整備は、事故につながる恐れがあります。)
- ・燃料は必ずハイオクタン価ガソリンを使用して下さい。(ノッキング等のトラブルで事故につながる恐れがあります。)
- ・運転者は、乗車時必ずヘルメット、保護具及び保護性の高い服を着用して下さい。(ヘルメットを正しく装着していないと、万一の事故の際、死亡又は重大な傷害に至る恐れがあります。)

～ 特 徴 ～

デスモドロミックの採用

オートバイ用エンジンの大半が、バルブ開閉をカムシャフトとバルブスプリングによって行っています。デスモドロミックヘッドは、特殊形状のカムシャフトによりバルブを強制的に開閉する機構で、バルブスプリングが無い為サージングが起きず、カムシャフト駆動に関わるフリクションが非常に小さい事が特徴です。

モンキー用のシリンダーヘッド形式はツインカム4バルブ仕様で、インテークバルブ径を22mm、エキゾーストバルブ径を19mmとしています。

モンキーという限られたスタッドボルトピッチ空間内に、8本のロッカーアームと2本のカムシャフトを武川の技術力を駆使し、精密機械のように巧みに配置しています。

燃焼室は幾つかの異なる形状の物をテストし、最も効率の良かった現行DHCと同形状を採用しました。排気ポートはモンキーノーマル位置(FI車除く)と同じにする事で、マフラーの共通化を計り、カムギア関連部品やインテークマニホールドも現行DHC用と共通化しています。

メッキシリンダーの採用

アルミ一体成形ポアを採用し、セラミックコンポジットメッキ処理を行なう事で高い耐摩耗性とフリクションロスの低減を可能としました。

高い気密性と耐久性も兼備しております。

オイルジェットの採用

クランクケースオイルライン部からピストン裏側にオイルをジェット噴射させ、冷却を行なうオイルジェット構造を採用しております。

湿式多板クラッチの採用

ハイパワーに対応出来る様、フリクションディスク5板の多板クラッチ本体をトランスミッションメインシャフト側に取り付け、クランクシャフトの耐久性とスロットルレスポンスを向上させています。又、クラッチカバーには信頼性の高いカートリッジ製オイルフィルターを採用し、オイルクーラーをクラッチカバーから取り出すラインを設け、オプション設定でサーモスタットの装着が可能な構造となっております。

クロスレシオミッションの採用

トランスミッションをクロスレシオにする事により、シフトアップ、シフトダウン、及びコーナーリングをスムーズ且つエンジンパワーを有効に使う事が出来る様、設定しています。

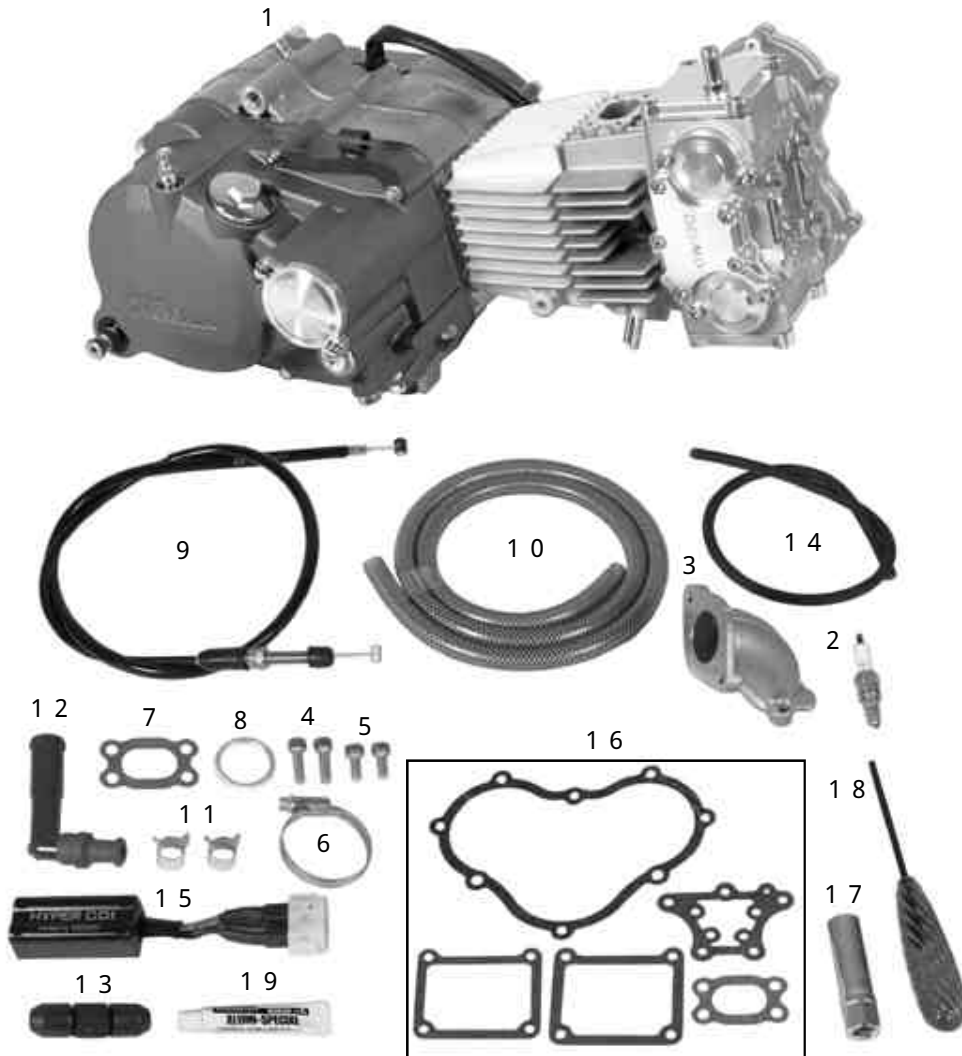
プライマリキックスターターの採用

キックスタート方式を、従来のC型エンジンからプライマリキック方式に変更しております。プライマリキック方式にする事により、クラッチ操作を行う事により、どのギア位置でもキックスタート操作を行えます。

軽量アウターローターACGの採用

SSアウターローターを標準装備しております。ローター本体を小型化し、536gを実現、ピックアップポジションもこのエンジン専用に見直し、最適な点火タイミングを設定し、高いピックアップ性を実現しております。

商品内容



番号	部品名	個数	リペア品番	入数
1	エンジン COMP.	1		
2	スパークプラグ ER8EH	1	NGK ER8EH	1
3	インテークマニホールド	1		1
4	ソケットキャップスクリュー 6×20	2		2
5	ソケットキャップスクリュー 6×15	2	06171 D4H T00	2
6	ノールマトローバンド	1		1
7	インレットパイプガasket	1		1
8	エキゾーストパイプガasket	1	00 01 0064	2
9	クラッチケーブル COMP. 910mm	1	22870 086 T00	1
10	ブレードホース 8×1m	1		1
11	ホースクランプ 13.1	2	00 07 0070	2
12	スパークプラグキャップ COMP.	1	30700 - DSM - T00	1
13	プラグコードジョイント	1	00 - 01 - 1012	1
14	ハイテンションコード 500mm	1	00 01 1043	1
15	ハイパーC.D.I.	1	07 02 15	1
16	ヘッドカバーガasketセット	1	06111 DSM T00	1
17	プラグソケット 13mm	1	00 00 0247	1
18	ボールポイントドライバー 4mm	1		
19	アルミスペシャル 5g	1	00 01 0001	1

リペアパーツは必ずリペア品番にてご発注下さい。品番発注でない場合、受注出来ない場合もあります。予めご了承下さい。

尚、単品出荷出来ない部品もありますので、その場合はセット品番にてご注文下さいます様お願い致します。

主要諸元表

種類	ガソリン・4サイクル
総排気量	137.8cc
シリンダー数及び配置	単気筒・横置
冷却方法	空冷
バルブ機構	DOHC・チェーン ギア駆動
燃焼室形状	ペントルーフ形
内径×行程	57mm×54mm
圧縮比	11.6:1
カムシャフト種類	インテーク 25 エキゾースト 25
バルブタイミング	
吸気 開	上死点前15°(1mmリフト時)
閉	下死点後47°(1mmリフト時)
排気 開	下死点前50°(1mmリフト時)
閉	上死点後12°(1mmリフト時)
潤滑方法	圧送飛沫式併用
ポンプ形式	トロコイド式
容量	0.85L
使用燃料	ハイオクタン価ガソリン (リサーチ法:97オクタン価以上)
点火方法	C.D.I.点火
スパークプラグ	NGK ER8EH
始動方法	プライマリキック式
動力伝達	
クラッチ	湿式多板
操作方法	機械式
トランスミッション	
タイプ	常時噛合・5段リターン式
ギア比	
1速	2.357(33/14)
2速	1.764(30/17)
3速	1.400(28/20)
4速	1.136(25/22)
5速	1.000(24/24)
後輪駆動機構	
タイプ	チェーン駆動

点検と調整

項目	点検時期	参照頁
スパークプラグの掃除・点検	200km毎	P C1
バルブクリアランスの点検	500~600km毎	
エンジンオイルの交換	1000~2000km毎	P C1
キャブレターの調整・点検	毎回	各キャブレターに伴う
オイルフィルターの交換	1500~2000km毎	P C2
クラッチケーブルの調整	250km毎	P C2
クラッチフリクションディスクの点検	1000km毎	サービスマニュアル参照
ピストン及びピストンリングの点検	1000km毎	サービスマニュアル参照
ピストンピンの点検	2000km毎	サービスマニュアル参照
クランクシャフトの点検	1000km毎	サービスマニュアル参照
シリンダーヘッド・シリンダーの点検	2000km毎	サービスマニュアル参照
クランクケースの点検	2500km毎	サービスマニュアル参照

表の点検時期は、あくまでも目安であり、使用状況や状態により判断して下さい。
点検時期より早い段階での点検をお勧めします。

～ 使用上の注意 ～

搭載車両の仕様について

このエンジンキットは、オリジナルと比較して全高（シリンダー部）が長くなっており、これにより搭載車両がオリジナル状態（メーカー出荷時）では各部干渉によりエンジン搭載が出来ません。フレーム部品の改造が必要となります。予めご了承下さい。

モンキー/ゴリラについては、下記の変更部パーツと P D 1 ~ D 4 のオプションパーツを参照し、搭載可能であるかを確認し変更が必要な場合、仕様変更を行って下さい。

適応仕様データ表		
フロントフォーク	ノーマルフォーク（不可）× 仕様変更	当社製 30正立フロントフォーク （P D 4 参照）
タイヤ	—————▶	パワーアップに伴いインチアップ（10インチ）を推奨
トップブリッジ/ ステアリングステム	ノーマルフォーク（不可）× 仕様変更	当社製トップブリッジ&ステムキット又はフロントフォークキット アライニングオフセット指定（P D 4 参照）
リアフォーク	—————▶	フロントフォーク、タイヤサイズに合わせ変更を推奨 （P D 4 参照）
オイルクーラー	—————▶	発熱量アップに伴い使用を推奨 （P D 3 参照）
ドライブ/ ドリブンスプロケット	ノーマル（不可）× 仕様変更	ファイナルギア比 2.188 ~ 2.063（10インチ時目安） （P D 2 参照）
オイルキャッチタンク	取り付け必要	レースレギュレーションに合わせ取り付け （P D 4 参照）

使用燃料について

燃料タンクにレギュラーガソリンが残っている場合は必ずハイオクタン価ガソリンと入れ替えて下さい。

オイルクーラーについて

このキットを取り付けると出力アップに伴い、エンジン発熱量が増大します。エンジンに長時間の負荷を与える走行には、油温を適切に保ち、高温時に発生する油膜切れ等を防止するオイルクーラーキットの装着をお勧めします。

ブリザーキャップを使用する場合は、必ずオイルキャッチタンクとの併用をお願い致します。
又、ブローバイガスも排気量増大に伴い多くなっており、大きい容量のオイルキャッチタンクの使用をお勧めします。（500cc以上）

使用回転数について

使用限界回転数は使用されるカムシャフトや排気量等で異なります。エンジン回転計を取り付け、必ず最大出力回転数以下でご使用下さい。

124cc インテーク : 25カム
エキゾースト : 20カム
使用回転数 : 12000rpm以下

138cc インテーク : 25カム
エキゾースト : 25カム
使用回転数 : 11500rpm以下

特に、空ぶかし時や1速ギア、2速ギアでの急加速時は使用限界回転数に入りやすいのでご注意下さい。使用限界回転数以上でご使用されますと、エンジン回転が不円滑になり、エンジン寿命に悪影響を及ぼすだけでなく、最悪の場合はエンジンを壊してしまう恐れがあります。

本エンジンには、管理NoとしてエンジンNo（シリアル）を打刻しております。
リアパーツ発注時やお問い合わせ時、このエンジンNoが必要となります。



エンジンNo打刻位置
2SMP 00***

バックステップについて

バックステップを取り付けている車両はドライブスプロケットカバーの加工が必要になります。使用されているバックステップの部品に合わせ加工して下さい。

株式会社 SPECIAL PARTS 武川

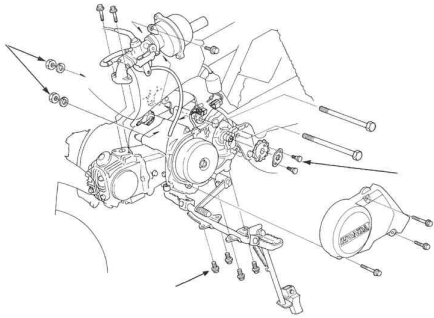
〒584-0069 大阪府富田林市錦織東三丁目5番16号
TEL 0721-25-1357 FAX 0721-24-5059
お問い合わせ専用ダイヤル 0721 25 8857
URL <http://www.takegawa.co.jp>

～取 り 付 け 要 領～

作業を行なう前に、必ず搭載する車両のサービスマニュアル及び必要な工具を用意します。
 使用に必要なオプションパーツを用意します。別紙参照
 この取り付け要領は、当エンジンが搭載出来る車両を前提にしております。予めご了承下さい。

エンジン取り外し

搭載する車両のサービスマニュアルを参照し、エンジン及びキャブレターを車両から取り外します。

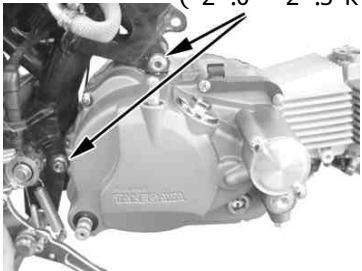


エンジン取り付け

搭載車両のサービスマニュアルを参照し、エンジンコンプリートをフレームに搭載します。

- △ 注意：必ず規定トルクを守る事。
- △ 警告：必ずサービスマニュアルの指示に従う事。

20 ~ 25 N・m
 (2.0 ~ 2.5 kgf・m)



- △ 注意：必ず規定トルクを守る事。
- T = 20 ~ 25 N・m
 (2.0 ~ 2.5 kgf・m)

A C G 接続

搭載車両のサービスマニュアルを参照し、C D I を取り外し、キット同梱のC D I を取り付けます。エンジンC O M P . からの配線と、車両側の配線のカプラを接続します。

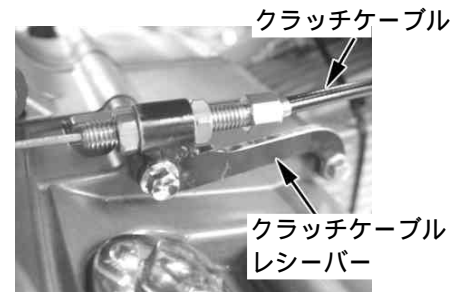
完全な競技仕様でメインハーネスを製作されている場合は、別紙のハーネス接続図を参照して配線を接続して下さい。
 (P B 6 参照)

クラッチケーブルの取り付け

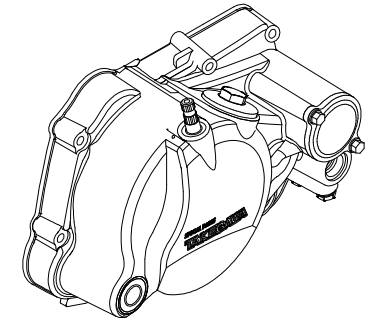
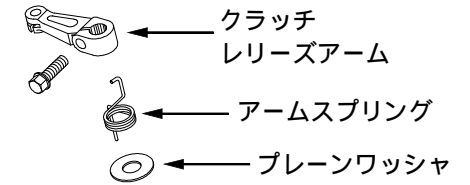
クラッチレバーにクラッチケーブルを取り付け、ケーブルに無理が掛からないようにクラッチケーブルレシーバーまで取り回します。



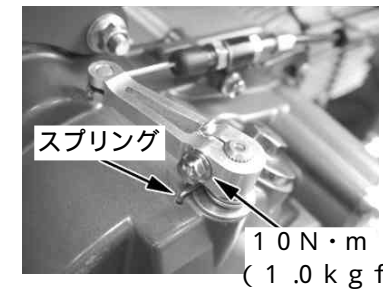
クラッチケーブルのアジャスター部をケーブルレシーバーに取り付けクラッチリリースアーム割り締め部の切り欠きが、後方に向くようにケーブルエンドをアームに取り付けます。



クラッチリリースピニオンを時計回りに止まる位置まで回転させリリースピニオンにプレーンワッシャを入れます。



クラッチリリースアームにリリースアームスプリングをセットしケーブルを引っ張った状態でリリースピニオンに差し込み、アームスプリングをR . クランクケースカバーに差し込みます。



レリーズアームにフランジボルトを取り付け、アームを押し込んだ状態でボルトを指定トルクで締め付けます。

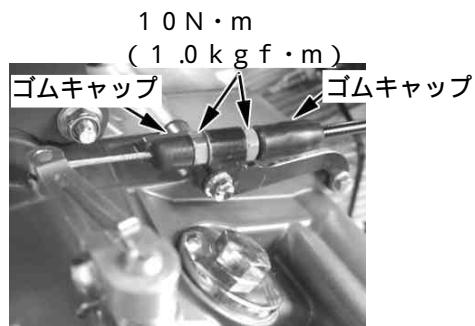
△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

クラッチケーブルのアジャスト部でクラッチの遊びを調整し、ロックナットを指定トルクで締め付けて、ゴムキャップをそれぞれ被せます。

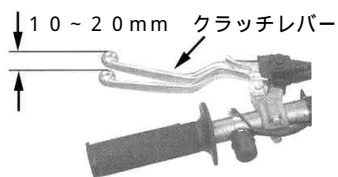
△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



クラッチの遊び

：クラッチレバー先端で 10 ~ 20 mm



点検

エンジン停止状態でトランスミッションを1速にシフトし、クラッチレバーを握った状態で車両を動かした際、リアホイールが回転し、クラッチレバーを放した状態でリアホイールが回転しない事を確認して下さい。

キャブレターの取り付け

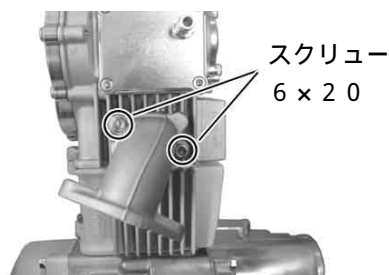
スロットルケーブルをフレームに通します。スロットルケーブルをロアスロットルハウジングに通し、スロットルパイプにインナーケーブルを接続します。スロットルハウジングをハンドルに取り付けます。

スロットルパイプ摺動部及びケーブルエンド部、パイプのケーブル巻き取り部にグリスを塗布して下さい。

シリンダーヘッドとインレットパイプの間にインレットパイプガスケットを挟み、6×20のソケットキャップスクリーを用いて取り付け締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



インレットパイプに使用するキャブレターのインシュレーターをキット内のソケットキャップスクリー2本を用いて締付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

PE28の場合

搭載車種モンキー時のみ

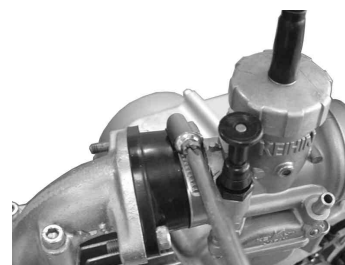
ゴリラは取り付け不可

フロートチャンバーを外し、メインジェットを取り外します。付属のメインジェット110番とスロージェット35番を取り付けフロートチャンバーを取り付けます。

キットのキャブレターのトップカバーを外して、スプリング、スロットルバルブを抜き取ります。スロットルケーブルのインナーケーブルをキャブレターのトップカバーから通し、さらにスプリングを通して、スプリングを縮めながらスロットルバルブに取り付けます。スロットルバルブの切り欠き部をスロットルストップスクリーに合わせてキャブレターに取り付けます。



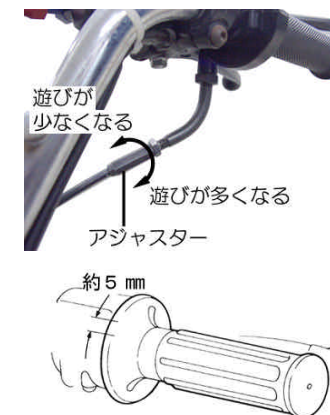
キャブレターをインシュレーターに差し込み、クランプバンドで締め付けます。



エアフィルターを取り付け、バンドを締め付けて固定する。

スロットルグリップ部で5mm程度の遊びが出来るようにスロットルケーブルのアジャスターを調整します。

使用するスロットルの指示に従って調整して下さい。



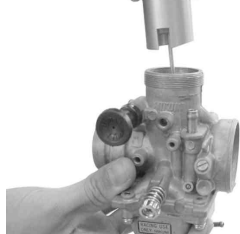
スロットルを数回スナップさせ引っかかりやスロットルバルブの全開状態を確認します。ステアリングを左右いっぱいに切った状態でもスロットルに遊びがあることを確認して下さい。

フューエルチューブを差し込み、チューブクリップで止めます。

フューエルコックを開き各部からのガソリン漏れの有無を確認します。

VM26の場合

キャブレターのトップカバーを外して、スプリング、スロットルバルブを抜き取ります。スロットルケーブルのインナーケーブルをキャブレターのトップカバーから通し、さらにスプリングを通して、スプリングを縮めながらスロットルバルブに取り付けます。スロットルバルブの切り欠き部をスロットルストップスクリューに合わせてキャブレターに取り付けます。

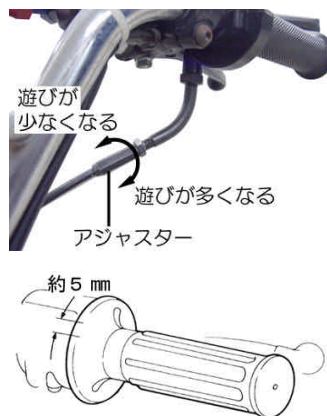


キャブレターをインシュレーターに差し込み、クランプバンドで締め付けます。



エアフィルターを取り付け、バンドを締め付けて固定する。

スロットルグリップ部で5mm程度の遊びが出来るようにスロットルケーブルのアジャスターを調整します。使用するスロットルの指示に従って調整して下さい。



スロットルを数回スナップさせ引っかけりやスロットルバルブの全開状態を確認します。ステアリングを左右いっぱいに切った状態でもスロットルに遊びがあることを確認して下さい。ゴリラ(全車種)に取り付ける場合、ここで元のフューエルコックとオプションのフューエルコックを交換します。フューエルコックの方向を決めて、ナット部分をフューエルタンクに締め付けて下さい。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 5 \sim 6 \text{ N} \cdot \text{m} (0.5 \sim 0.6 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



フューエルチューブを差し込み、チューブクリップで止めます。フューエルコックを開き各部からのガソリン漏れの有無を確認します。(コックを開いたまま長時間放置しないで下さい。)

クランクケースからのブローバイガスの処理は各自で行ないます。(レース、レギュレーション等でブローバイガスの処理が定められているケースがあります。)

キャブレターにブローバイガスを返却する場合、エアフィルターのユニオンにブローバイホースを返却して対応して下さい。

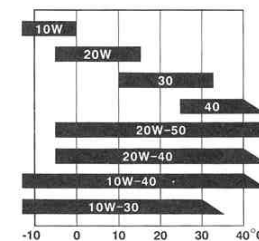
(P D1 オプションパーツ表参照)

エンジンオイル

オイル吸入口のキャップを取り外し、エンジンオイルを850cc注入します。



エンジンオイルの粘度は、図を参考に使用する地域、外気温に適した粘度のオイルを使用して下さい。



オイル吸入口のキャップを取り付けます。

オプションのキックスターアームを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。



ドライブチェーン取り付け

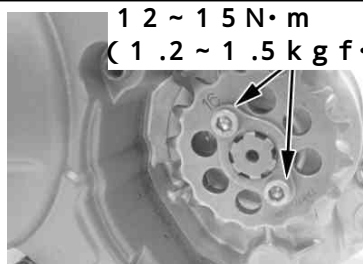
ジェネレーターカバーのスプロケットカバーを取り付けている3本のスクリューを外し、スプロケットカバーを取り外します。



ドライブスプロケット及びドライブチェーンを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

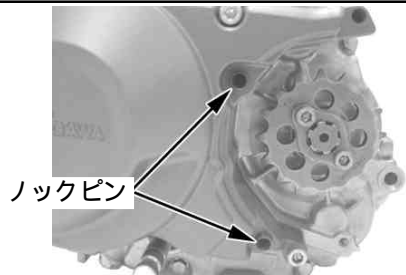
$T = 12 \sim 15 \text{ N} \cdot \text{m}$
($1.2 \sim 1.5 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



ノックピン2本を取り付け、スプロケットカバーを取り付け、スクリューを規定トルクまで締め付けます。

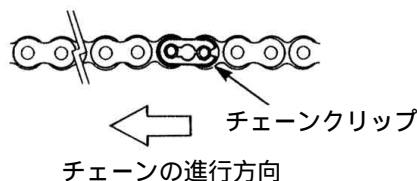
△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m}$ ($1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



純正サービスマニュアル又は、使用するリアフォークの取り扱い説明書に従いドライブチェーンを取り付けます。

△注意：必ずサービスマニュアルの指示に従う事。



使用するチェンジペダルを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

マフラーの取り付け

エキゾーストポート部に、キット同梱のエキゾーストパイプガスケットを取り付けます。



使用するエキゾーストマフラーの取り付け指示に従いエキゾーストマフラーを取り付けます。

エンジン始動

イグニッションキー、ガスコックがOFFになっていることを確認します。

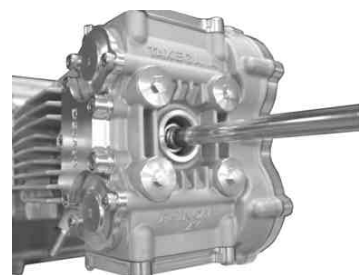
しばらくキックをし、エンジン各部にエンジンオイルを行きわたらせます。

スパークプラグを取り付けます。

プラグのネジ部に少量のアルミスペシャルを塗布し、締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

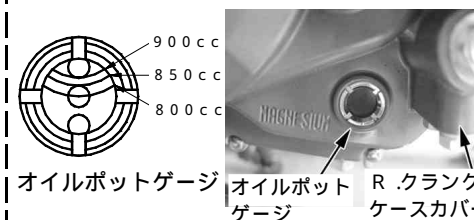
$T = 8 \sim 10 \text{ N} \cdot \text{m}$
($0.8 \sim 1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)



プラグキャップをスパークプラグに取り付けます。エンジンに付着した汚れをよく拭き取ります。ガソリンコック、イグニッションキーをONにし、チョークレバーを引きエンジンを始動させます。チョークレバーを徐々に戻し、回転がスムーズになるまで暖機運転を行いチョークレバーを完全に戻します。エンジン暖気後アイドル回転しない場合や、アイドル回転数が高い場合は、スロットルストップスクリューで調整します。

一旦エンジンを止めます。

数分待ち車両を水平/垂直に保ち、R.クランクケースのオイルポットゲージでオイルレベル量を確認します。



もしオイルが少なければ、オイル注入口より注入します。(オイルは同じ物を使用して下さい。) 多い時は、規定量までオイルを抜きます。

異音など異常が無いかを確認します。

異常が無ければキャブレターのセッティング作業を行います。(別紙参照)

△警告：必ず安全な場所で作業を行う事。

50 kmから100 km位まで再度慣らし運転を行います。

慣らし運転終了後、異音やブローバイガスなど異常が無いかを確認します。

(異常がある場合は、エンジンを分解し、各部を点検する。)

△注意：再使用出来ないパーツは再使用しない事。

△警告：技術・知識の無い方は作業を行わないで下さい。

クラッチオプションパーツについて

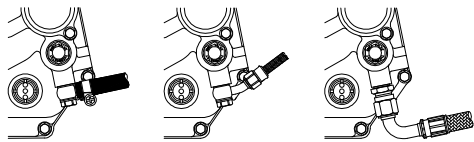
(サーモユニット取り付け)

サーモスタットホールキャップを取り外し、サーモユニットを取り付けます。
サーモユニット取扱説明書をご確認下さい。
サーモユニット単体での使用は出来ません。

(オイルクーラー取り付け)

サーモユニットを取り付ける場合

1. サーモユニットを取り付けます。
2. オイルプラグボルト2本を取り外し、使用するホースの種類に適合するアダプターを取り付け、ホースを接続します。
サーモユニット取扱説明書をご確認下さい。
オイルクーラーキット取扱説明書及び、アダプター取扱説明書をご確認下さい。



ラバーホース スリムラインホース アレグリホース

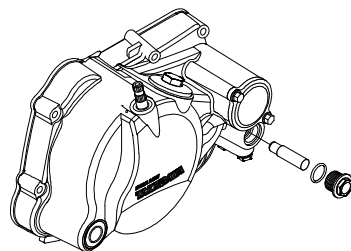
**⚠ 注意：クラッチカバーにオイルホースを接続しない場合、サーモユニット又は、オイルホールプラグを絶対に取り付けないで下さい。
オイル通路が遮断され、エンジンが破損する可能性があります。**

サーモユニットを取り付けない場合

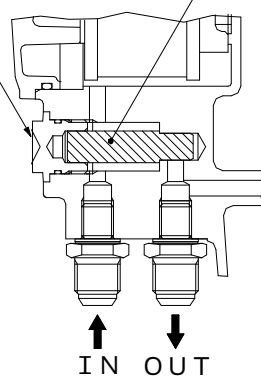
1. サーモスタットホールキャップを取り外し、付属のオイルホールプラグをオイルホールに差し込みます。
2. サーモスタットホールキャップのOリングにエンジンオイルを塗布し、ホールキャップを指定トルクで締め付けます。

△ 注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 1.3 \text{ N} \cdot \text{m} (1.3 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

3. オイルプラグボルト2本を取り外し、使用するホースの種類に適合するアダプターを取り付け、ホースを接続します。
オイルクーラーキット取扱説明書及び、アダプター取扱説明書をご確認下さい。



サーモスタットホールキャップ オイルホールプラグ



オイルクーラーを取り付けない場合

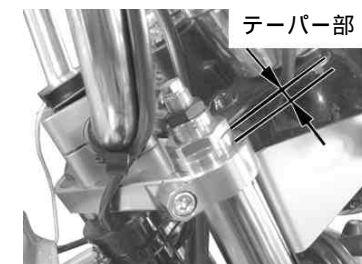
サーモユニットやオイルホールプラグは絶対に取り付けないで下さい。
又、サーモユニットやオイルホールプラグが取り付けられている場合は、必ず取り外して下さい。

⚠ 注意：サーモユニット又は、オイルホールプラグを取り付けた状態では、オイル通路が遮断され、エンジンが破損する可能性があります。

フロントフォークとタイヤとの関係

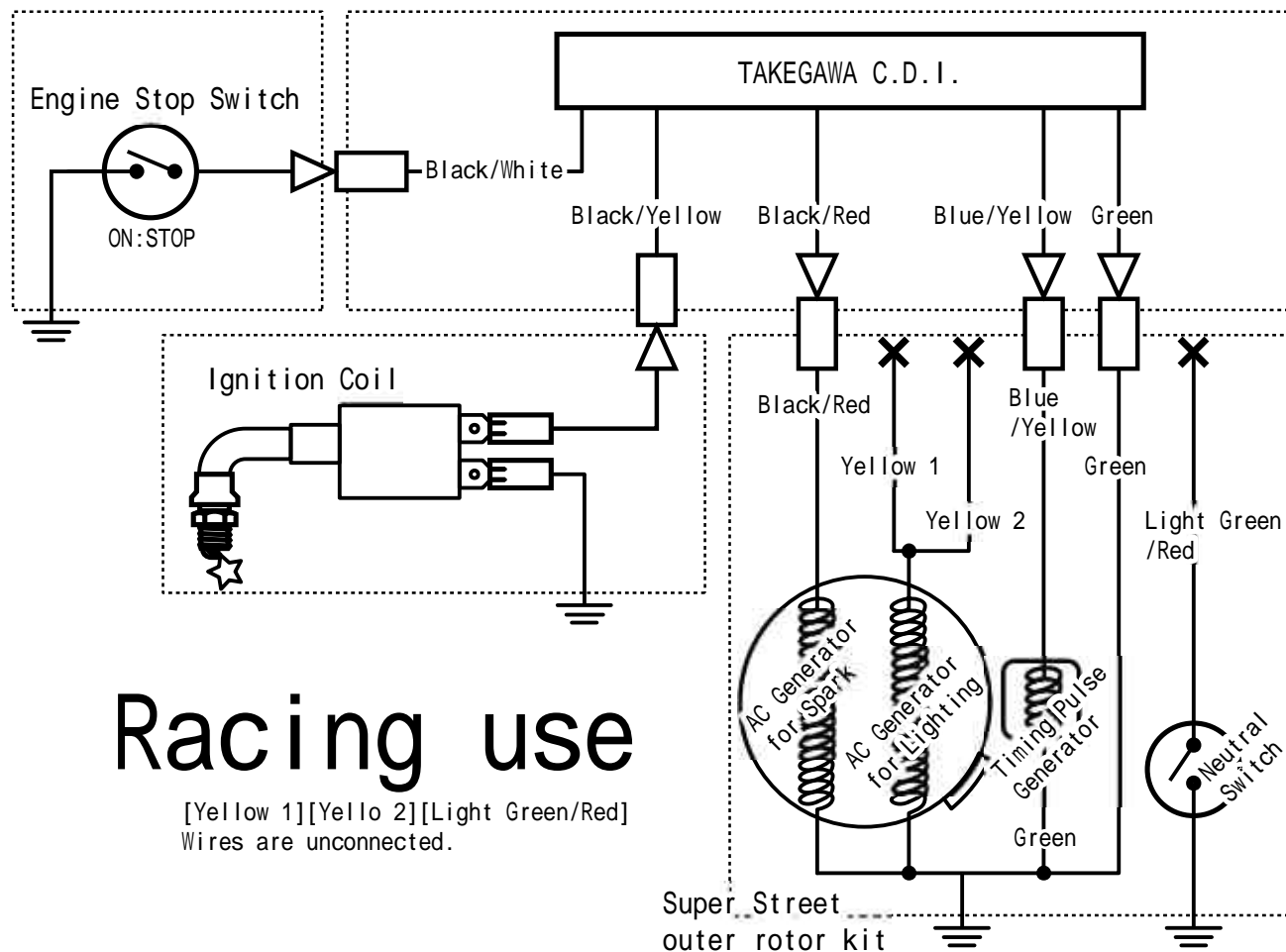
30正立フロントフォーク

フォークインナーチューブ先端のテーパ部を避けて、ストレート部の先端でクランプします。
フルボトム時に干渉が無いかを確認してから使用して下さい。



テーパ部

Generator side		Bike side		機能	Function
黄1	Yellow 1	黄	Yellow	灯火用AC出力 (AC電源用)	Lighting AC output (for AC power)
黄2	Yellow 2	白	White	灯火用AC出力 (DC電源用)	Lighting AC output (for DC power)
緑	Green	緑	Green	メインアース (GND)	Main GND
青/黄	Blue/Yellow	青/黄	Blue/Yellow	パルスジェネレーター信号	Pickup pulse
黒/赤	Black/Red	黒/赤	Black/Red	点火用AC出力	Ignition AC output
若葉/赤	Light Green/Red	若葉/赤	Light Green/Red	ニュートラルスイッチコード	Neutral Switch



Racing use

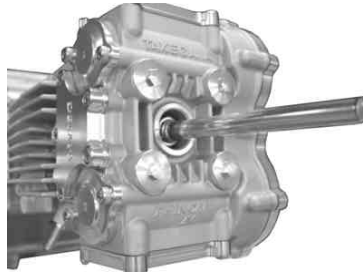
[Yellow 1][Yellow 2][Light Green/Red]
Wires are unconnected.

～点検と調整～

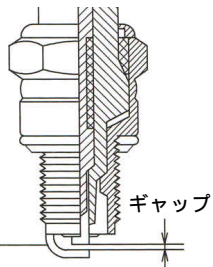
注意 トルクレンチは必ず用意し、規定トルクを守り作業を行って下さい。

警告 点検と調整は基本的な技能や知識を持った人を対象としておりますので、技術、知識の無い方は作業を行わないで下さい。

スパークプラグ



プラグキャップを外し、プラグレンチを用いてスパークプラグを取り外す。
ワイヤーブラシ又はプラグクリーナーを使用してプラグ電極部の蓄積物を取り除く。
シクネスゲージでプラグギャップの隙間を点検し、規定値以外の場合は、側方の電極を曲げてギャップを調整する。



ギャップ
標準：0.7～0.8mm

側方電極の磨耗、腐食、焼損、ガイシ部の損傷など点検し、必要があれば交換する。
走行状態、使用用途に対して、適正な熱価のスパークプラグかを点検し、プラグが焼けすぎている様であれば、熱価の1段高いスーパープラグに交換する。

標準

・NGK：ER8EH

熱価の高いプラグ（冷え型）

・NGK：ER9EH

スパークプラグのネジ部に少量のアルミスペシャルを塗布し締め付け、プラグキャップを取り付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

オイル交換

エンジンの暖機運転を数分間行う。
ドレンボルトの下にオイル受けを用意し、エンジンが暖かい間にオイルを抜く。



ドレンボルトを取り付け規定トルクで締め付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$T = 19.5 \sim 24.5 \text{ N} \cdot \text{m}$
($2.0 \sim 2.5 \text{ kgf} \cdot \text{m}$)

オイル吸入口のキャップを取り外し、エンジンオイルを850cc注入する。



エンジンオイルを規定量注入する。

推奨オイル

SAE 10W 40 20W 50
API分類 SF級のエンジンオイル

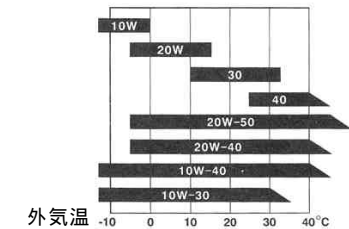
オイル量

オイル交換時 : 850cc

オーバーホール時 : 900cc

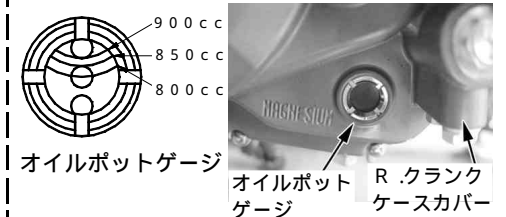
エンジンオイルの粘度は、図を参考に使用する地域、外気温に適した粘度のオイルを使用する事。

気温と粘度との関係



オイル吸入口のキャップを取り付ける。

エンジンの暖機運転を数分間行う。
一旦エンジンを止め、数分待ち車両を水平/垂直に保ち、R.クランクケースのオイルポットゲージでオイルレベル量を確認する。



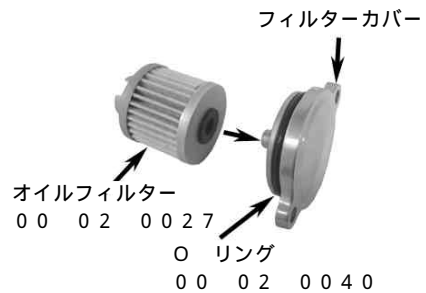
もしオイルが少なければ、オイル注入口より注入する。(オイルは同じ物を使用する事。)
多い時は、規定量までオイルを抜く。

オイルフィルター交換

オイルフィルターカバーのボルト2本を取り外し、オイルフィルターカバー、オイルフィルター、オイルフィルタースプリングを取り外す。



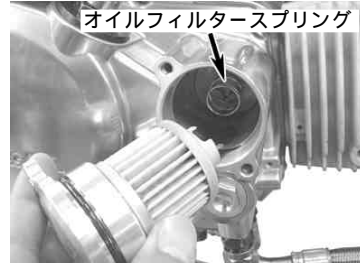
オイルフィルターカバーのOリングを点検し、必要があれば交換する。新品のオイルフィルターをフィルターカバーに取り付ける。



オイルフィルタースプリングを、R .クランクケースカバー内の突起部にセットする。

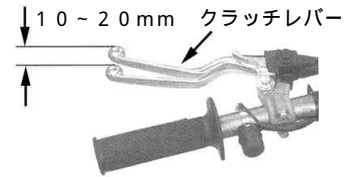
オイルフィルターカバーのOリングに少量のエンジンオイルを塗布し、オイルフィルター、オイルフィルターカバーを取り付け、2本のボルトを規定トルクで締め付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

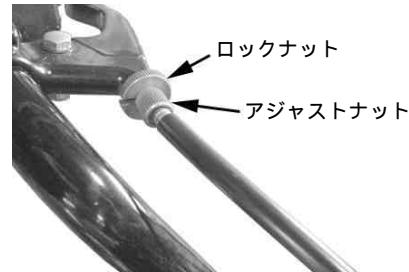


クラッチケーブルの調整

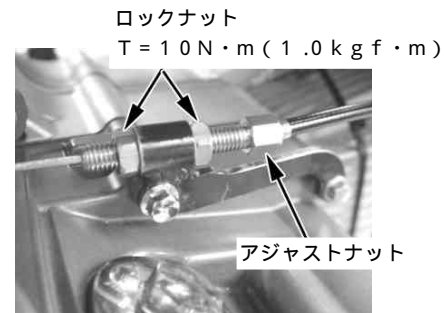
クラッチレバー先端での遊びを点検する。



クラッチレバーのアジャストナットを回して、クラッチレバーの遊びを調整する。



クラッチレバー部のアジャスター調整代が少なくなってきた場合は、レシーバー側のアジャストナットを回して調整する。



クラッチレバーのロックナット、クラッチケーブルのロックナットを締め付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

キャブレターセッティング要領

- ・キャブレターがエンジンに適合していない時のエンジンに現れる不調の原因は、混合気が濃すぎるか薄すぎるかの2つの原因に絞られます。
- ・エンジンに現れる不調の現象は次の通りです。

混合気が濃すぎる時	混合気が薄すぎる時
<ul style="list-style-type: none"> ・爆発音が重い感じで断続する。 ・チョークを作動すると、より調子が悪くなる。 ・エンジンが暖機すると調子が悪くなる。 ・クリーナーを外すと調子が良くなる。 ・排気ガスが濃い。(黒い) ・プラグが黒くくすぶる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・エンジンがオーバーヒート気味になる。 ・チョークを作動すると、調子が良くなる。 ・加速が悪い。(息付きをおこす) ・回転変動があり、力がない。 ・プラグが白く焼ける。

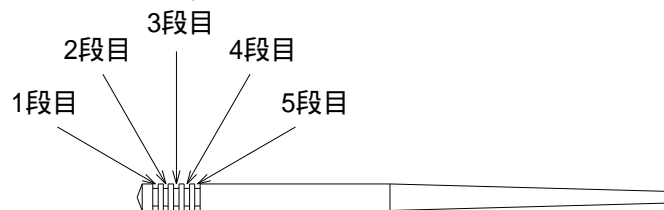
キャブレターのセッティングは暖機後に行い、走行確認を行って下さい。又、プラグは適正な熱価の物をご使用下さい。
エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

ジェットニードル (スロットル開度 1 / 4 3 / 4)

加速時、スロットルに回転がついて来るか、来ないか

- ・息付きをする場合、濃くして下さい。
- ・回転の上がり重く、排気ガスが黒い場合は薄くして下さい。

この開度での混合比は、Eリングを入れる溝の段数で調整出来ます。Eリング位置が1段目から5段目になるにつれ混合気は濃くなります。



メインジェット (スロットル開度 3 / 4 4 / 4)

この開度での混合比は、ジェットの番数を変えることにより調整出来ます。番数を上げると混合気が濃くなります。

仕様等を考慮の上、最高回転数(最高速度)の得られる物を選んで下さい。

パイロットジェット (調整前にもまずエアスクリーを調整して下さい。)

- ・エアスクリーを戻し量 3.0 回転以上の場合、パイロットジェットを小さくして下さい。
- ・エアスクリーが全閉になる場合は、パイロットジェットを大きくして下さい。
パイロットジェットはアイドル回転から低速運転時に、エンジン回転数がスムーズに立ち上がるか否かを確認します。
- ・回転上昇に谷が出来る場合、パイロットジェットが小さ過ぎます。(アイドル回転時)
- ・排気が濃く排気音が重い場合、パイロットジェットが大き過ぎます。(アイドル回転時)
- ・パイロットジェット交換時には、エアスクリーの再調整が必要です。

エアスクリー

エアスクリーはスロー系の空気流量を調整します。(アイドル回転時)

- ・エアスクリーを右に回す 混合気が濃くなる。
- ・エアスクリーを左に回す 混合気が薄くなる。

標準戻し回転数(1.5 回転)に合わせ、左右に 1 / 4 1 / 2 回転ずつ回しエンジン回転数が最も高くなる位置に調整します。

アイドルストップスクリーで安定したアイドル回転まで下げ、もう一度エアスクリーで最も回転数が高くなる位置に調整します。

気圧、気温、湿度によるセッティングへの影響

- ・高地等で気圧が下がると空気密度が下がり、キャブレターへ吸入される空気量が減少します。
この為、低地で調整されたキャブレターは混合気が濃くなります。
- ・非常に気温の低い天候下では、空気密度が上がる為、キャブレターの混合気は薄くなります。
- ・雨天の場合は湿度が上がる為、空気密度が下がりキャブレターの混合気は濃くなります。

性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で商品および価格は予告無く変更されます。あらかじめご了承下さい。

クレームについては、材料および加工に欠陥があると認められた商品に対してのみ、お買い上げ後1ヶ月以内を限度として、修理又は交換させて頂きます。但し、正しい取り付けや、使用方法など守られていない場合は、この限りではありません。修理又は交換等にかかる一切の費用は対象となりません。

この取扱説明書は、本商品を破棄されるまで保管下さいます様お願い致します。

VM26キャブレター

品番	商品名	
00-03-0151	パイロットジェット	10
00-03-0152	パイロットジェット	12.5
00-03-0153	パイロットジェット	15
00-03-0154	パイロットジェット	17.5
00-03-0155	パイロットジェット	20
00-03-0156	パイロットジェット	22.5
00-03-0157	パイロットジェット	25
00-03-0158	パイロットジェット	27.5
00-03-0159	パイロットジェット	30



03 03 0321

品番	商品名	
00-03-0060	メインジェット	100
00-03-0061	メインジェット	105
00-03-0062	メインジェット	110
00-03-0063	メインジェット	115
00-03-0064	メインジェット	120
00-03-0065	メインジェット	125
00-03-0066	メインジェット	130
00-03-0067	メインジェット	135
00-03-0068	メインジェット	140
00-03-0069	メインジェット	145
00-03-0070	メインジェット	150
00-03-0071	メインジェット	155
00-03-0072	メインジェット	160
00-03-0073	メインジェット	165
00-03-0074	メインジェット	170
00-03-0075	メインジェット	175
00-03-0076	メインジェット	180
00-03-0077	メインジェット	185
00-03-0078	メインジェット	190
00-03-0079	メインジェット	195
00-03-0080	メインジェット	200
00-03-0081	メインジェット	210
00-03-0082	メインジェット	220
00-03-0083	メインジェット	230
00-03-0084	メインジェット	240
00-03-0085	メインジェット	250
00-03-0086	メインジェット	260

PE28キャブレター

品番	商品名	
00-03-0137	スロージェット	35
00-03-0138	スロージェット	38
00-03-0139	スロージェット	40
00-03-0140	スロージェット	42
00-03-0141	スロージェット	45
00-03-0142	スロージェット	48
00-03-0143	スロージェット	50
00-03-0144	スロージェット	52
00-03-0145	スロージェット	55
00-03-0146	スロージェット	58
00-03-0147	スロージェット	60
00-03-0148	スロージェット	62
00-03-0149	スロージェット	65
00-03-0150	スロージェット	70

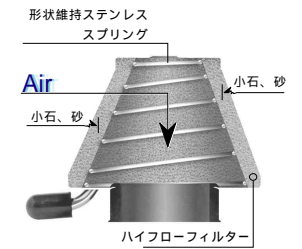


03 03 027

品番	商品名	
00-03-0130	メインジェット	82
00-03-0131	メインジェット	85
00-03-0132	メインジェット	88
00-03-0133	メインジェット	90
00-03-0134	メインジェット	92
00-03-0135	メインジェット	95
00-03-0136	メインジェット	98
00-03-0090	メインジェット	100
00-03-0091	メインジェット	102
00-03-0092	メインジェット	105
00-03-0093	メインジェット	108
00-03-0094	メインジェット	110
00-03-0095	メインジェット	112
00-03-0096	メインジェット	115
00-03-0097	メインジェット	118
00-03-0098	メインジェット	120
00-03-0099	メインジェット	122
00-03-0100	メインジェット	125
00-03-0101	メインジェット	128
00-03-0102	メインジェット	130
00-03-0103	メインジェット	132
00-03-0104	メインジェット	135
00-03-0105	メインジェット	138
00-03-0106	メインジェット	140

品番	商品名	
00-03-0107	メインジェット	142
00-03-0108	メインジェット	145
00-03-0109	メインジェット	148
00-03-0110	メインジェット	150
00-03-0111	メインジェット	152
00-03-0112	メインジェット	155
00-03-0113	メインジェット	158
00-03-0114	メインジェット	160
00-03-0115	メインジェット	162
00-03-0116	メインジェット	165
00-03-0117	メインジェット	168
00-03-0118	メインジェット	170
00-03-0119	メインジェット	172
00-03-0120	メインジェット	175
00-03-0121	メインジェット	178
00-03-0122	メインジェット	180
00-03-0202	メインジェット	182
00-03-0123	メインジェット	185
00-03-0124	メインジェット	188
00-03-0125	メインジェット	190
00-03-0126	メインジェット	192
00-03-0127	メインジェット	195
00-03-0128	メインジェット	198
00-03-0129	メインジェット	200

ハイフローフィルター



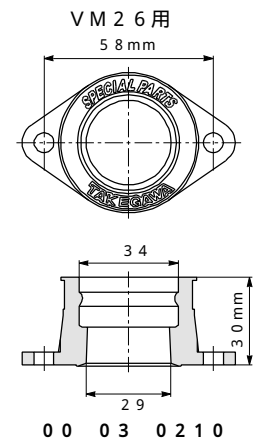
03 01 1064	ミクニVM26用
03 01 1094	ケイヒンPE28用

フェルコックASSY.

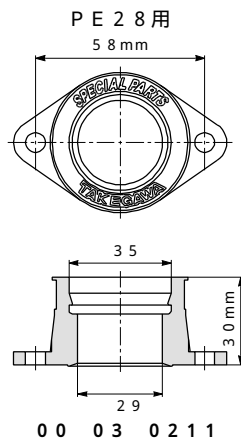


03 03 001

インシュレーター



00 03 0210



00 03 0211

インポリュートスロットルセット



アウター長 710mm
 09 02 0230 (ブラックアルマイト)
 09 02 0232 (ガンメタルアルマイト)
 アウター長 810mm
 09 02 0231 (ブラックアルマイト)
 09 02 0233 (ガンメタルアルマイト)

スタンダードハイスロットルセット



09 02 0222 (アウター長710mm)
 09 02 0221 (アウター長810mm)

90ベントハイスロットルセット



09 02 0221 (アウター長700mm)

詳しくは、当社パーツカタログ又は、ホームページをご覧ください。
 URL <http://www.takegawa.co.jp>

Racing C.D.I.マグネットキット

05 02 0512



低回転で点火する為、始動性が非常に良い。
 (キックスターターの始動性が非常に良い。)
 点火時期を24°の範囲で調整が出来ます。
 C.D.I.ユニット内臓の一体型イグニッションコイル。
 点火コイルを保護するフルカバーのステーターコイル。
 軽量化 ローター 58(Rタイプ): 336g
 ステーター(コード含む): 383g
 イグニッションコイル(コード含む): 370g
 高性能の証 "ROSSA" (赤)
 充電機能はございません。

キックスターターアーム

(スチール鍛造)

(アルミ鍛造)



02 08 0043

09 10 006

(バックステップ取り付け不可)

クラッチレバーASSY.



02 01 028 (ブラック)

02 01 0282 (シルバー)

クイックレバーASSY.



02 01 0601

スチール製ドライブsprocket



02 05 01 (12Tスタンダード)

02 05 041 (15Tレーシング)

02 05 02 (13Tスタンダード)

02 05 051 (16Tレーシング)

02 05 03 (14Tスタンダード)

アルミ製ドライブsprocket



02 07 0635 (35T) 02 07 1225 (25T)

02 07 0638 (38T) 02 07 1228 (28T)

02 07 0641 (41T) 02 07 1230 (30T)

02 07 0642 (42T) 02 07 1233 (33T)

02 07 0643 (43T) 02 07 1235 (35T)

スチール製ドリブンスprocket



02 07 0007 (23T)

02 07 025 (25T)

02 07 028 (28T)

02 07 030 (23T)

減速比表 (ファイナル)

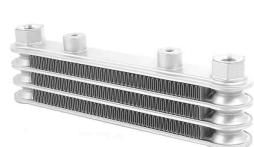
ドライブ \ ドリブン	23T	24T	25T	26T	27T	28T	29T	30T	31T	32T	33T	34T	35T	36T
12T	1.91	2.00	2.08	2.17	2.25	2.33	2.42	2.50	2.58	2.67	2.75	2.83	2.92	3.00
13T	1.76	1.84	1.92	2.00	2.08	2.15	2.23	2.31	2.38	2.46	2.54	2.62	2.69	2.77
14T	1.64	1.71	1.79	1.86	1.93	2.00	2.07	2.14	2.21	2.29	2.36	2.43	2.50	2.57
15T	1.53	1.60	1.67	1.73	1.80	1.87	1.93	2.00	2.07	2.13	2.20	2.27	2.33	2.40
16T	1.43	1.50	1.56	1.62	1.68	1.75	1.81	1.87	1.93	2.00	2.06	2.12	2.18	2.25

詳しくは、当社パーツカタログ又は、ホームページをご覧ください。
 URL <http://www.takegawa.co.jp>

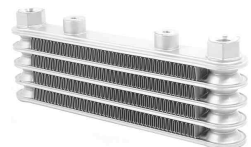
オイルクーラー

スーパークールA / AL (メネジ)

スーパー・ルタイプAとは、オイルクーラー本体にあるアダプターを取り付ける部分がメネジの状態になっているもので、当社ではラバーホース、スリムラインホースのスーパークールキットに採用されており、フィッティングアダプターを別途購入していただければ、アレグリ社製メッシュホースも取付け可能になります。しかし、アレグリ社製メッシュホース自体は車両専用パーツの為、汎用性がございません。



3 Fin 4 Line A
00 07 0045



4 Fin 5 Line A
00 07 0004

オイルクーラーA / B用オイルクーラープレート



スーパークール4F6L(A) / 4F5L(B)用
09 07 021 (ブルー)
09 07 022 (レッド)
09 07 023 (ゴールド)

スーパークール3F4L(A) / 3F4L(B)用
09 07 025 (ブルー)
09 07 026 (レッド)

オイルクーラーガード



09 07 006 (3F4L)
09 07 002 (4F5L)

コンパクトクール

コンパクトクールはクーラー本体を従来のクーラー本体より、更にコンパクトにした設計を採用し、モンキー・ゴリラ等のミニバイクに最適です。オイル通路はスタンダードタイプ、フィンはコルゲートルーバーフィンを採用しました。このクーラー本体はオイルクーラープレート、ガードが標準装備されており、ステアリング取り付け部がオイルクーラープレートと一体になっている為、プレートをそのままにし、クーラー本体を反転させることで、オイル取り出し口の位置を上下逆にすることも可能です。



3 Fin 4 Line AW
00 07 0055



4 Fin 5 Line AW
00 07 0008

オイルクーラー		スーパークール	
取り付け位置	取り出し位置		
		取り付け場所：ステアリングシステム	
 クラッチカバー	ラバーホース		
	スリムラインホース	09 07 2621	09 07 2624
	アレグリブレードホース		

サーモスタット

湿式クラッチカバー専用



02 01 5052

形状記憶合金スプリングを使用することにより、温度変化に対する反応が極めて早いです。万が一オイルクーラーが詰まり、油圧が上昇した場合でもバイアススプリングによりリリーフ通路を確保。サーモユニットは油温が低い状態ではバルブが閉じオイルクーラーには流れず、バイパス通路を経由してフィルターに戻ります。約70℃以上でバルブが開いてオイルクーラーに流れる為、オーバークールを防止し、油温を一定に保つことが出来ます。

詳しくは、当社パーツカタログ又は、ホームページをご覧ください。
URL <http://www.takegawa.co.jp>

オイルキャッチタンク

(シリンダータイプ)



07 05 0010

タンク容量：420cc

(サイドカバータイプ)



09 04 032

タンク容量：550cc

フロントフォーク



06 01 0728

30正立フォークセット(ディスクブレーキ付)
(10インチ専用)

インナーチューブ径30mmのオリジナルフロントフォークは、フリーバルブタイプの減衰力発生機構により安定性を向上させ、リバウンド時のショックを低減させます。



06 02 0015
トップブリッジ&ステム



06 01 0723
L/Rフロントフォークセット

リアフォーク



06 03 0104 アルミスイングアーム(12cmロング)

06 03 0105 アルミスイングアーム(16cmロング)

06 03 0107 アルミスイングアーム(16cmロング・スタビ付)

高剛性を実現する独自の多角断面形状と素材厚み等のバランスによりスイングアームに求められる剛性と軽量化を両立し、精巧な「曲げ加工」と「バフ仕上げ」は他にない存在感を示します。

チューブレスホイール(10インチ)



06 09 0211(3.5J)

06 09 0212(2.5J)

06 09 0213(2.75J)

詳しくは、当社パーツカタログ又は、ホームページをご覧ください。
URL <http://www.takegawa.co.jp>