

Engine Complete KIT : Spec.SUPER HEAD 4VALVE + R

(4 S M 1 4 8)

セカンダリーキックスターター

SUPER HEAD 4VALVE + R 148

TAF5速(スーパーツーリング)

スペシャルクラッチTYPE R DRY/スリッパ /油圧(O/P)

商品番号 : 01 00 9666

適応搭載車両

モンキー/ゴリラ : Z50J 2000001~

: AB27 1000001~1899999

この度は、弊社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。
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。

アイドリングは長くても信号待ち程度の時間にとどめ、長時間のアイドリングは避けて下さい。無風状態のアイドリングはエンジン温度上昇の原因になり、エンジンオイル循環機能の低下を招く場合があります。雨天走行等でフリクションディスクに水がかかると、クラッチの滑りが生じクラッチが機能しなくなる可能性があります。雨天走行は出来る限り避けやむを得ない場合は、水たまり等避けフリクションディスクに水がかからないように心がけて下さい。雨天走行時や洗車時は、オプション品の防音ラバーの使用をお勧めします。

フリクションディスク等に水分が付着すると腐食し、クラッチの機能を果たさなくなります。雨天走行、洗車等の後は、フリクションディスク、クラッチプレート等に付着した水分を必ず拭き取り、十分に乾燥させて下さい。また、梅雨等の湿気の多い時期の保管は、フリクションディスク、クラッチプレート等の貼り付きを防ぐためクラッチを切って保管して下さい。

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。

- ・このパーツはクロズ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ください。(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ください。(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 ～

ローラーロッカーアームの採用

スリップ 式のロッカーアームに対し、スリップ 部にローラーベアリングを採用。ローラーベアリングにする事で、フリクションを低減させ、低速回転から高速回転までスムーズにカムプロファイルを追従します。又、ローラーベアリングを採用する事で、増した重量を補う為、ロッカーアーム本体をアルミ鍛造製とし、重量増加を克服しております。
この事から相乗効果で、出力アップと高出力での持続性を高める事が可能になりました。

4バルブの採用

インターバルブ、エキゾーストバルブ共に2本を備える事により、バルブカーテン面積をスーパーヘッド+Rより約12%UPさせ吸排気効率を向上させました。又、スパークプラグをセンターに配置させる事により、燃焼効率を良くし出力アップさせております。

オプションカムを4種類

スーパーヘッド4バルブ+Rはカムシャフトの脱着が容易な為、弊社では4種類のカムシャフトをご用意致しました。オフロード/ロードコースでの選択等、使用用途に合わせてカムシャフトを交換し、エンジンカスタム、走行性能を楽しむ事が出来ます。

カムシャフトの脱着

モンキー/ゴリラ等のC型エンジンでは、シリンダーヘッド搭載時、カムシャフトの交換が困難でしたが、このスーパーヘッド4バルブ+Rでは、ロッカーアームを取り外さなくてもカムシャフトの脱着が可能です。車両にエンジンを搭載している状態でもカムシャフトの交換が容易な為、性能の異なるカムシャフト、又はレーシングカムシャフトへの交換が出来、各サーキット、又、自分自身に合ったカムシャフトを容易に試す事が出来ます。

メッキシリンダーの採用

アルミ一体成形ボアを採用し、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ね備えております。

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。

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。

乾式多板クラッチの採用

ダウンサイジング軽量化したクラッチ本体をトランスミッションメインシャフトに取り付ける為、クランクシャフトにかかる負担を低減し、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。
フリクションディスクを6枚に増やし、クラッチ容量を増加させ、ハイパワーエンジンに対応しております。
プライマリードリブンギアのダンパーを6個使用し、クラッチ接続時のショックの低減とギア等への耐久性を更に向上させています。
ペーパータイプのオイルフィルターを内蔵し、エンジンオイルのろ過性能を向上させています。
オイルフィルターでろ過されたオイルをオイルパイプを介してクランクに直接オイルを流し込む為、オイル量を確保する能力を向上させています。
オイル量点検用のオイル窓により目視でオイル量を確認出来ます。
オイルフィルターカバーの交換により、オイルクーラーが取り付け可能になります。
クラッチハウジング本体がクランクケース外部にある為、オイルの劣化を防止し、エンジンに与える影響を低減させています。又、クラッチオーバーホール時のメンテナンス性と車輛走行時の冷却効果を向上させています。
クラッチ操作は油圧方式を採用し、つながりもスムーズになっております。
オプションのスリップ クラッチを採用しております。エンジンブレーキ時にクラッチがスリップする事により必要以上のバックトルクを軽減し、後輪のホッピングが起りにくくなり操縦性を向上させます。

オートデコンプレッションカムの採用

カムシャフトにオートデコンプ装置により、一時的に圧縮を抜くことにより、高圧縮エンジンでも容易にキックスターターアームを踏み抜き易くしております。

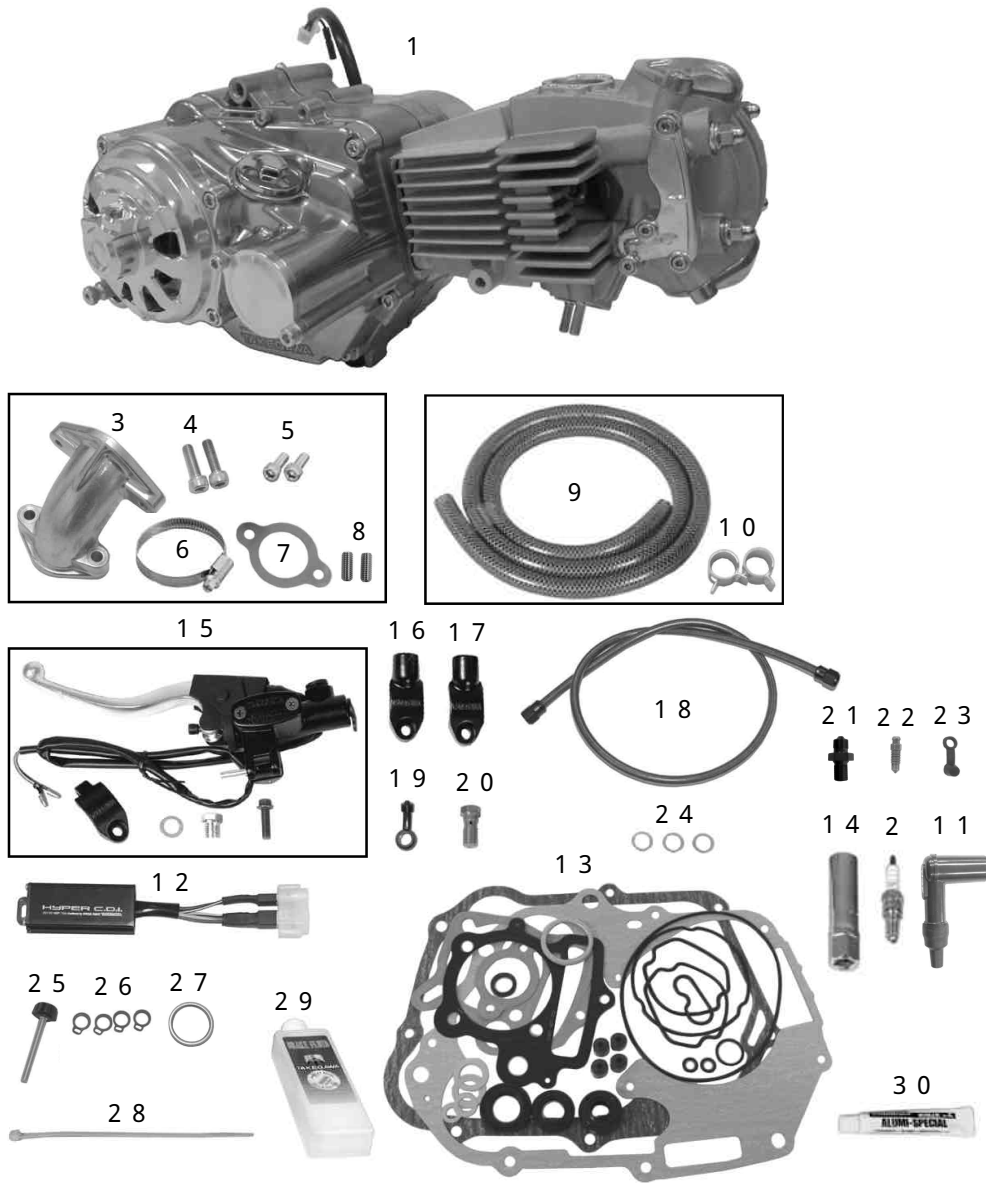
軽量アウターローターACGの採用

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。

3点支持クランクシャフトの採用

クランクシャフトは、従来のベアリングジャーナル部分をクランクケース内2ヶ所から、ジェネレーターカバーにボールベアリングを内蔵した専用品を使用し、3点で支持する事によりクランクシャフトの振れを低減させ、耐久性をアップさせています。

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 6×25	2		2
5	ソケットキャップスクリュー 6×15	2		2
6	ノールマトローバンド	1	06171 4SM T00	1
7	インレットパイプガスケット	1		1
8	ソケットセットスクリュー 6×15	2		2
9	ブレードホース 8×1m	1	00 07 0070	1
10	ホースクランプ 13.1	2		2
11	スパークプラグキャップ COMP.	1	30700-4SS-T00	1
12	ハイパーC.D.I.	1	05 03 0003	1
13	オーバーホールガスケットセット	1	06111 4SS TN51	1
14	プラグソケット 13mm	1	00 00 0247	1
15	クラッチマスターシリンダー ASSY.	1		
16	ミラーブラケット 8mm	1	02-02-2104	1
17	ミラーブラケット 10mm	1		
18	クラッチホース 775mm	1	06 080 0007	1
19	バンジョー(ストレート)	1	00 07 0006	1
20	バンジョーボルト M10X1.25	1	00-07-0007	1
21	アダプター 10mm	1	00 07 0032 (シーリングワッシャ付)	2
22	ブリーダースクリュー	1	00 02 6213	1
23	ブリーダーキャップ	1	00 02 6212	1
24	アルミシーリングワッシャ 10mm	3	00-07-0010	10
25	ツマミネジ	1	00-01-0254	2
26	スナップリング 6mm	4	00 01 0255	5
27	エキゾーストパイプガスケット	1	00 01 0064	2
28	インシュロックタイ 200mm	1	00-00-0179	10
29	ブレーキフルード BF-4(200cc)	1	06-08-0019	1
30	アルミスベシヤル 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せお願い致します。

詳しくは、キット同梱のパーツリストをご参照下さい。

主要諸元表

種類	ガソリン・4サイクル
総排気量	147.6cc
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	SOHC・チェーン駆動
燃焼室形状	ペントルーフ
内径×行程	59mm×54mm
圧縮比	12.1:1
カムシャフト種類	20/25D(オートデコンプ機能付)
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45°(1mmリフト時)
排気 開	下死点前50°(1mmリフト時)
閉	上死点後20°(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	0.70L
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	CDI点火
スパークプラグ	NGK ER8EH
始動方法	セカンダリキック式
動力伝達	
クラッチ	乾式多板 タイプR(スリッパ式)O/P
操作方法	油圧式 O/P
トランスミッション	スーパーツーリング5速
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	1.611(29/18)
3速	1.190(25/21)
4速	0.958(23/24)
5速	0.807(21/26)
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(1000km)毎	P C1
バルブクリアランスの点検	1000km毎	P C2、C3
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
クラッチフリクションディスクの点検	1000km(2500km)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(2500km)毎	サービスマニュアル参照
ピストンピンの点検	2000km(3000km)毎	サービスマニュアル参照
クランクシャフトの点検	1000km(3000km)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(3000km)毎	サービスマニュアル参照
クランクケースの点検	2500km(5000km)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。

印の点検時期は、スポーツ走行を前提とした時期を表記しております。

ストリート的な使用状況の場合()内表記を参考に判断して下さい。

この諸元表はお客様がご購入時の仕様書類となりますので、保管下さいませお願い致します。補修パーツご購入の際、仕様をご確認の上キット同梱のパーツリストを参照し、ご検討下さいませ、お願い致します。

特にオプションパーツを選択されている場合、仕様をよくご確認の上パーツリストO/Pのページをご参照下さい。

O/P: オプションパーツ

～ 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	弊社製 27又は 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/ ステアリングシステム	ノーマルフォーク（不可）× 仕様変更	弊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。

使用エンジンオイルについて

エンジンオイルについては、推奨エンジンオイルをご使用下さい。

推奨：ホンダ純正ウルトラ G 2 又は S 9（4 サイクル二輪車用）SAE 10W 30 を基準に外気温及び使用用途にて粘度を選択。

相当品を使用する場合、次の条件を満たしている物をご使用下さい。

- ・ API 分類 S F、S G 又は、S G 級以上の相当品
- ・ J A S O 規格：M A
- ・ S A E 規格：外気温に応じて適した粘度のオイルを使用して下さい。

オイル吸入要領ページの表を参照。

注) エンジンオイルは、推奨エンジンオイルをご使用下さい。エンジンオイルの種類によっては、添加剤等が含まれている物が存在し、その様なエンジンオイルを使用した場合、エンジンに悪影響を与えるだけではなく最悪の場合、部品破損によりエンジンを破損させる可能性があります。

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。

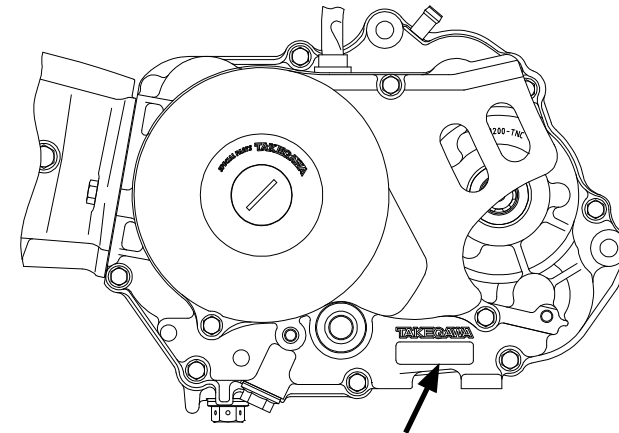
ブリザーキャップを使用する場合は、必ずオイルキャッチタンクとの併用をお願い致します。又、ブローパイガスも排気量増大に伴い多くなっており、大きい容量のオイルキャッチタンクの使用をお勧めします。（500cc以上）

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等で異なります。カムシャフト比較グラフを参考にして、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。

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ください。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。リペ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。



エンジン打刻位置
4SMS 200**

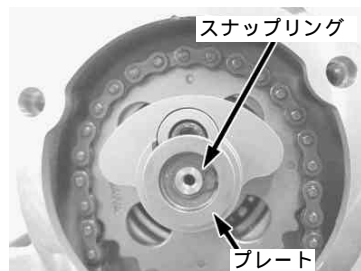
スリッパ クラッチについて

スリッパ クラッチはシムの枚数の増減によりエンジンブレーキ時の滑り出しを調整出来ます。シムを減らすほどエンジンブレーキ時にクラッチが滑り易くなりますが、車両の出力によっては加速時にクラッチが滑り出す場合があります。又、スリッパ クラッチの構造上エンジン始動時にクラッチに滑りが発生しますので、状況に合わせてシムの調整を行って下さい。

シムの最大取り付け枚数は各2枚です。このキットには最大取り付け数の各2枚が取り付けられています。

カムシャフト脱着時の重要注意点

カムシャフトを一旦取り外し、また取り付け作業を行う際、プレートを取り付けてあるスナップリングは必ずキット同梱の新品のスナップリングを使用して下さい。又、メンテナンス作業を行う場合は、必ずオーナーズマニュアルの指示に従い、作業を行って下さい。



オプションカムシャフトについて

本キットに使用出来るカムシャフトを数種類ご用意しております。用途に合ったカムシャフトを下表を参考に選択し、ご使用をお楽しみ下さい。諸元表を確認の上、オプションパーツとしてご検討いただけます。

10 / 15 Dカムシャフト	01	08	01	41
15 / 20 Dカムシャフト	01	08	01	42
20 / 25 Dカムシャフト	01	08	01	43
25 / 30 Dカムシャフト	01	08	01	44

⚠ 重要：オートデコンプレッションカムの使用を推奨します。

このエンジンは高コンプレッション仕様ですのでオートデコンプレッションカムでご使用される事を推奨します。

デコンプレッション無しのカムを使用された場合、ギア等トラブルが起こる可能性があります。

スリッパ クラッチの構造上、エンジン始動時にクラッチに滑りが発生します。デコンプレッション無しのカムを使用された場合、エンジンスタートがしにくくなる可能性があります。

カムシャフトの名称について

/ の数字が大きいカムシャフトほど作用角が広く、高回転域で高い出力を發揮し、低中速回転域で出力が抑えられます。

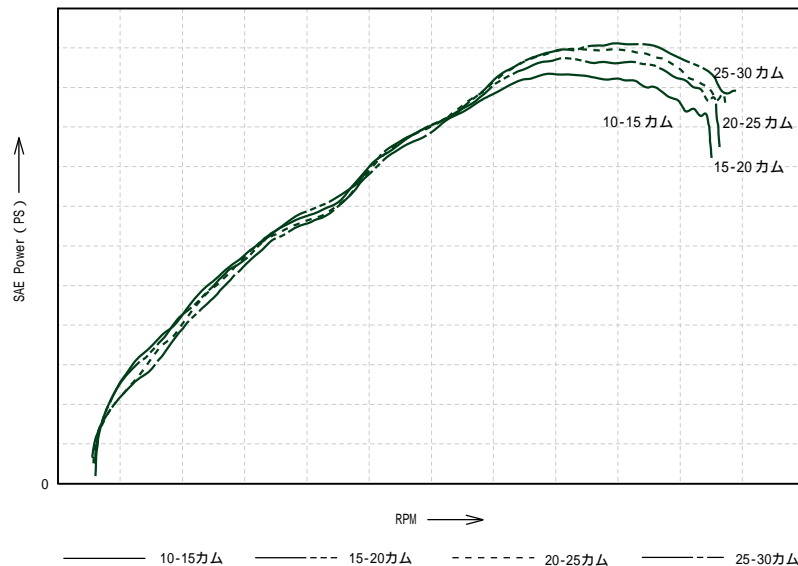
逆に数字が小さいカムシャフトほど作用角が狭く、高回転域での出力が抑えられ、低中速回転域で高い出力を發揮するように、出力特性が移行します。

弊社ではエンジン別に適正なカムシャフトを付属させていますが、オプションカムシャフトを購入される際は、カムシャフトデータ表を参考にし、使用目的に見合ったカムシャフトを選択して下さい。

また、エンジン出力は、使用するマフラー、インレットパイプ長、キャブレター径、圧縮比、点火装置、点火時期、オクタン価などや、気温、気圧といった自然現象により、大きく変化しますのでご注意下さい。

カムシャフト参考データ 表

注) ダイノジェットによる測定データ ですので、実走とは異なります。参考データ として検討下さい。エンジン出力は気温に大きく左右されます。



株式会社 SPECIAL PARTS 武川

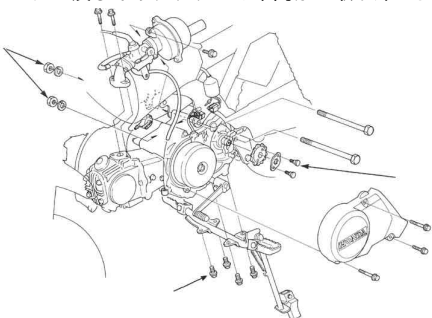
〒584-0069 大阪府富田田市錦織東三丁目5番16号
 TEL 0721-25-1357 FAX 0721-24-5059
 お問い合わせ専用ダイヤル 0721 25 8857
 URL <http://www.takegawa.co.jp>

～ 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しております。予めご了承下さい。
 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ので、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。



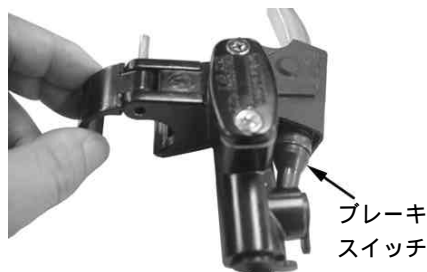
- △ 注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 2.0 \sim 2.5 \text{ N} \cdot \text{m}$
 $(2.0 \sim 2.5 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

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 から配線と、車両側の配線のカブラを接続します。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)

クラッチマスターシリンダーの取り付け

3種類のマスターシリンダーブラケット(ミラーアダプター無し、M8ブラケット、M10ブラケット)の中から適した物を選び、スプリングピンをハンマーなどを使用し、打ち込みます。作業は手袋を使用し、手を保護した状態で行って下さい。ピンには必要以上に力を加えないで下さい。ピンの変形やブラケット損傷の原因となります。



クラッチマスターシリンダーをハンドルに取り付け、フランジ六角ボルトで仮締めし、レバーの位置を決めます。位置が決まればフランジボルトを締め付けます。

- △ 注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 8 \text{ N} \cdot \text{m}$
 $(0.8 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

マスターシリンダーに付いているブレーキスイッチは使用しませんので、邪魔にならないようコードを適当な位置でクランプするか、スイッチ本体を取り外して下さい。

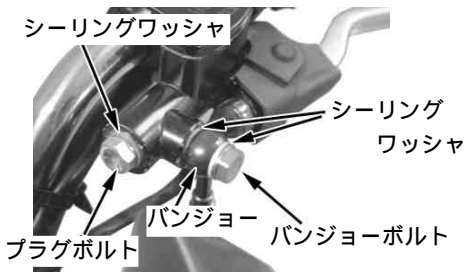


クラッチホースの取り付け

(マスターシリンダー側)
 マスターシリンダー横方向に、シーリングワッシャを使用し、ブラグボルトを締め付けます。

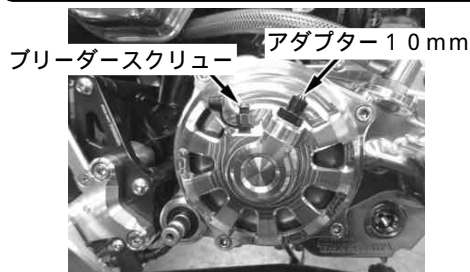
- △ 注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 14 \text{ N} \cdot \text{m}$
 $(1.4 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

シーリングワッシャ、パジョー、シーリングワッシャの順にセットし、バンジョーボルトを仮締めし、バンジョーにクラッチホースのホースフィッティングを取り付け仮締めします。



(クラッチカバー側)
 プリダースクリューにプリダークャップを取り付けクラッチカバーに仮止めし、アルミシーリングワッシャ10mmにアダプター10mmを通し、クラッチカバーに取り付け、規定トルクで締め付けます。

- △ 注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 12.7 \text{ N} \cdot \text{m}$
 $(1.3 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



クラッチホースをクラッチカバーまで取り回し、アダプター10mmにスパナを掛けた状態でクラッチホース(775mm)を取り付け、ホースフィッティングを規定トルクで締め付けます。アルミシーリングワッシャ10mm、バンジョー、バンジョーボルトとホースフィッティングを規定トルクで締め付けます。

- △ 注意：必ず規定トルクを守る事。
バンジョーボルト
 $T = 14.7 \text{ N} \cdot \text{m}$
 $(1.5 \text{ kgf} \cdot \text{m})$
ホースフィッティング
 $T = 5.9 \text{ N} \cdot \text{m}$
 $(0.6 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



付属のインシュロックタイで、クラッチホースを適当な場所に固定します。

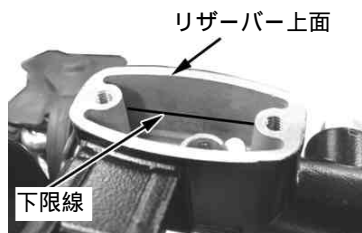
油圧クラッチのエア抜き作業

マスターシリンダーのリザーバーが水平になる位置にハンドルを切り、リザーバーカバー、ダイヤフラムを取り外します。

ブレーキフルード補充時にゴミ、水分を混入させないで下さい。

銘柄の異なるブレーキフルードを混入させないで下さい。

ブレーキフルードは塗装、プラスチック、ゴムを傷めるので他の部品類に付着させないで下さい。ブレーキフルードはDOT - 4 (BF - 4) 以上をご使用下さい。



クラッチカバーのブリーダースクリューに、ビニールホースを取り付けます。

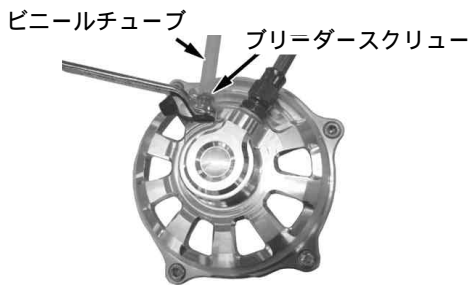
(ビニールホースの端には、フルード受けを用意して下さい)

リザーバーの上面より、約3mm下がった位置まで、フルードを注入します。

ブリーダースクリューを緩め、クラッチレバーを操作し、フルードレベルに注意しながら、油圧系統からエアを抜きます。

この操作をリザーバー内の穴から気泡が出なくなるまで行います。

(クラッチレバーに重みを感じるまで)



クラッチレバーに重みを感じたらブリーダースクリューを締め、2、3回レバーを操作し、レバーを握ったままの状態、ブリーダースクリュー約1/2回転緩め、再び締めます。

クラッチレバーをゆっくり放し、レバーを完全に戻して数秒間放置します。

ブリーダースクリューに取り付けたビニールホースから気泡が出なくなるまで、上記作業を繰り返します。

フルード残量に注意し、下限線付近になったら、フルードを補充しながら作業を行って下さい。

ブレーキフルードが付着した場合は、直ちに拭き取って下さい。

一度使用したフルードは、再使用しないで下さい。エア抜きが終了したら、ブリーダースクリューを締め付け、ブリーダーキャップを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

$$T = 5 \text{ N} \cdot \text{m} (0.5 \text{ kgf} \cdot \text{m})$$

ブレーキフルードをリザーバー上面より、約6mm下がった位置まで補充し、ダイヤフラム、リザーバーカバーを取り付けます。

クラッチレバーの遊び調整

マスターシリンダーのツマミを回して、レバーの遊びを好みに合わせ調整します。

ツマミを回しても、レバーの距離は変わりません。



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。

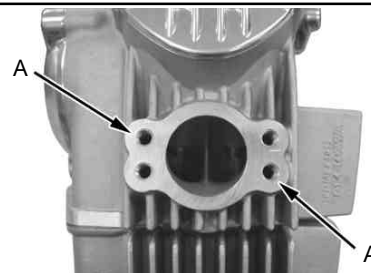
スロットルケーブルをロアスロットルハウジングに通し、スロットルパイプにインナーケーブルを接続します。スロットルハウジングをハンドルに取り付けます。

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。

シリンダーヘッドのインレットパイプ取り付け部のタップA部2ヶ所に同梱のソケットセットスクリューを取り付け規定トルクで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

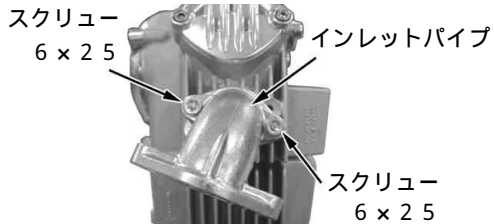
$$T = 5 \text{ N} \cdot \text{m} (0.5 \text{ kgf} \cdot \text{m})$$



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、6×2.5のソケットキャップスクリュ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ュー2本を用いて締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

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

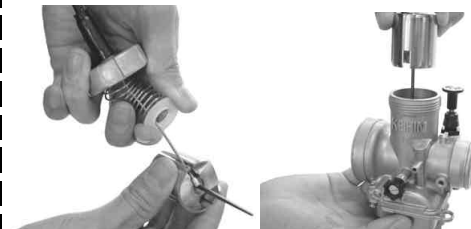
PE 28の場合

搭載車種モンキー時のみ

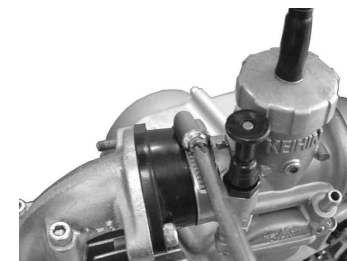
ゴリラは取り付け不可

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、スプリングを締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。



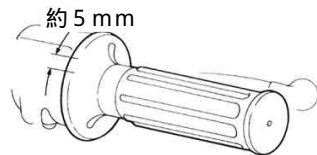
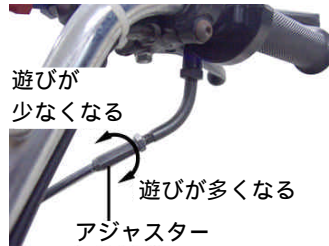
キャブレターをインシュレーターに差し込み、クランプバンドで締め付けます。



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。

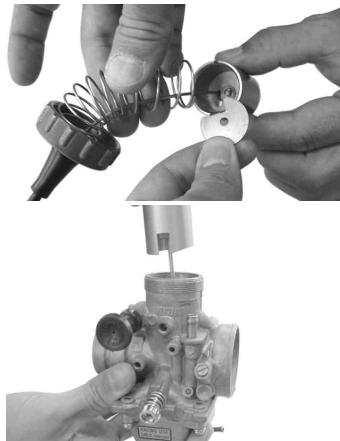
フューエルチューブを差し込み、チューブクリップで止めます。

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、スプリングを締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。



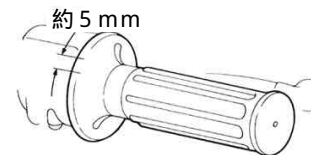
キャブレターをインシュレーターに差し込み、クランプバンドで締め付けます。



エアフィルターを取り付け、バンドを締め付けて固定します。

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(全機種)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いません。(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

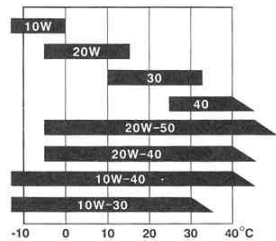
オイル吸入口のキャップを取り外し、エンジンオイルを約700cc注入します。

推奨オイル

SAE 10W 40 20W 50
API分類 : SG、SH、SJ、SL級相当
JASO規格 : MA



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。

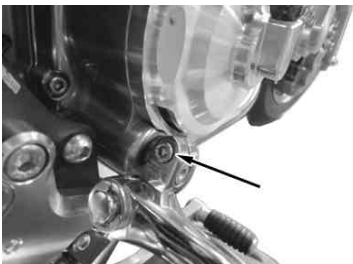


オイル吸入口のキャップを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 12 \text{ N} \cdot \text{m} (1.2 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

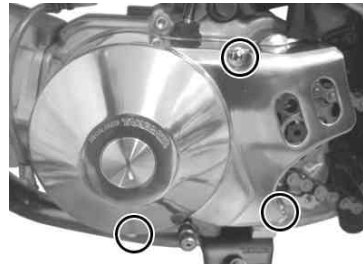
オプションのキックスターアームを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。



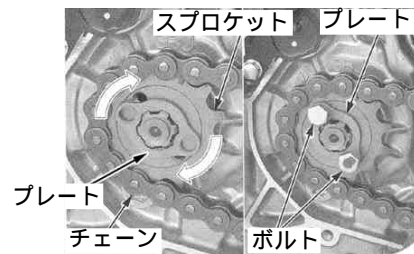
ドライブチェーン取り付け

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



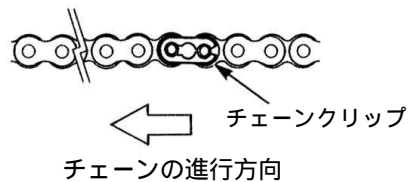
ドライブスプロケットを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 12 \sim 15 \text{ N} \cdot \text{m} (1.2 \sim 1.5 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



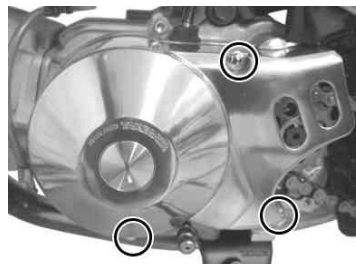
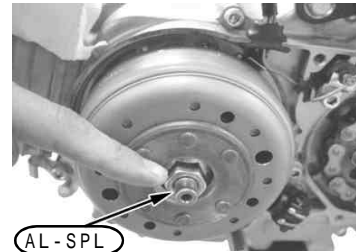
純正サービスマニュアル又は、使用するリアフォークの取り扱い説明書に従いドライブチェーンを取り付けます。

△注意：必ずサービスマニュアルの指示に従う事。



クランクシャフトのベアリング支持部にアルミスベシヤルを塗布し、先端をジェネレーターカバーベアリング部に差し込みジェネレーターカバーを取り付け各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。
 $T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



使用するチェンジベダルを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

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させた際、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。

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セ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ベシヤルを塗布し、締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 8 \sim 10 \text{ N} \cdot \text{m} (0.8 \sim 1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



キット同梱のスパークプラグキャップをプラグコードに取り付けます。



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リングしない場合や、アイドリング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。

⚠ 警告：必ず換気の良い場所で行う事。

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。

調整が終われば30 kmから50 km程度慣らし運転をし、バルブクリアランスを点検します。
IN : 0 .0 8 mm
EX : 0 .0 8 mm

⚠ 注意：必ず冷間時に行う事。

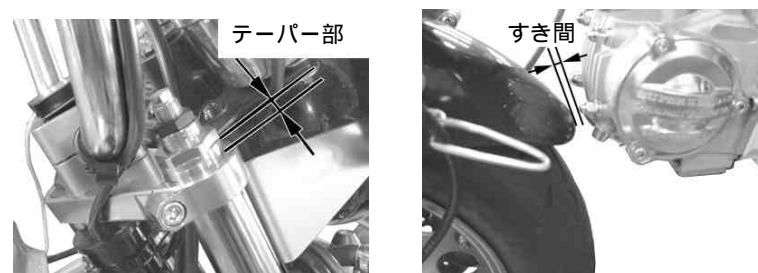
50 kmから100 km位まで再度慣らし運転を行います。慣らし運転終了後、異音やブローバイガスなど異常が無いかを確認します。(異常がある場合は、エンジンを分解し、各部を点検する。) 必ずオーナーズマニュアルを別途購入し、参照して点検作業を行って下さい。

⚠ 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。

フロントフォークとタイヤとの関係

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。



使用前に必ずフルボトム時で干渉が無いかを確認します。干渉する場合、ハイトの低いタイヤに変更して下さい。

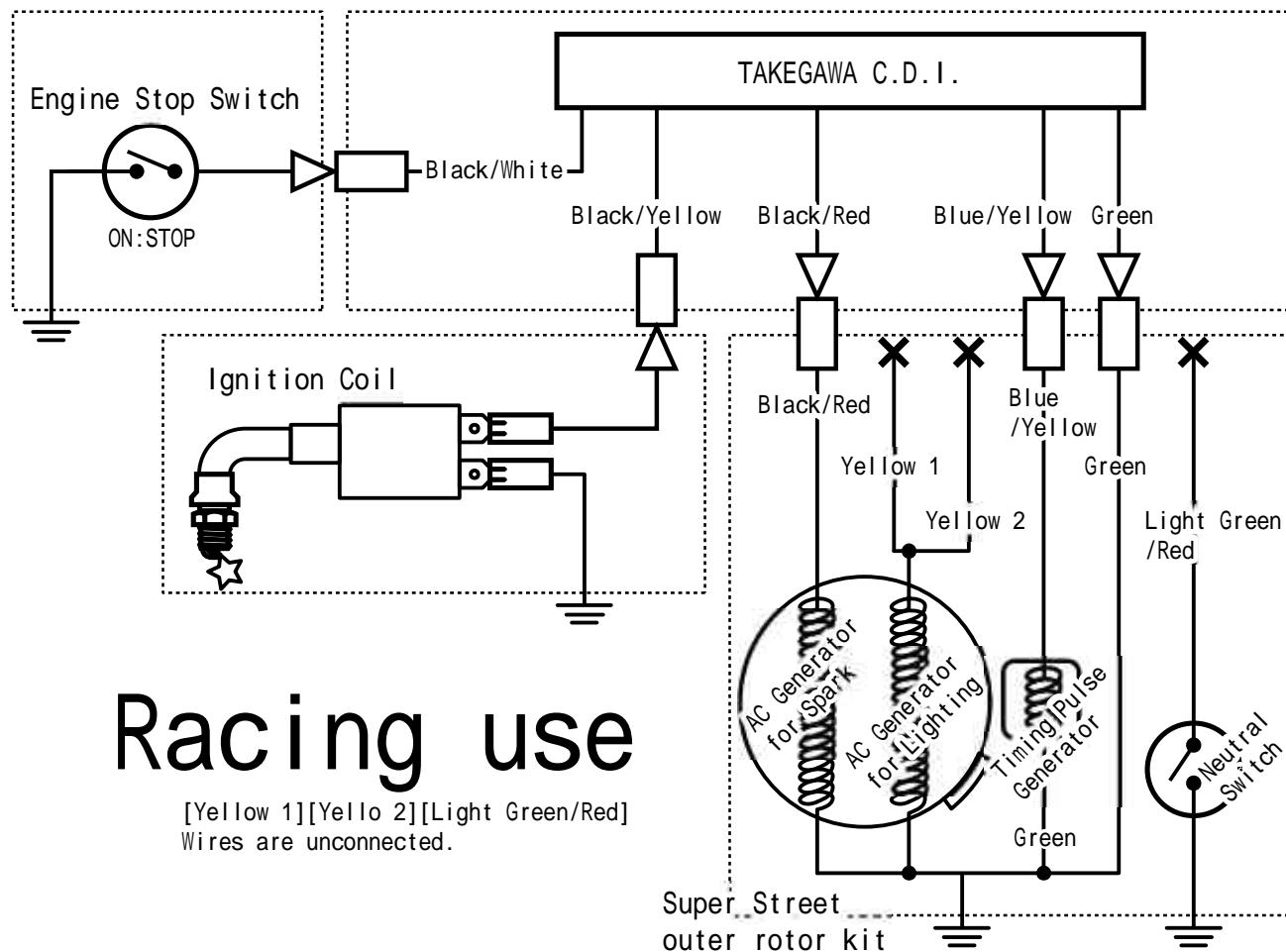
フロントフォークと使用タイヤの関係 148cc

サイズ		3.50-8	3.50-10	3.00-10	80/90-10	90/90-10	100/90-10
フロントフォーク種類							
STD(ノーマル)							
27 タイプ1	40mm OFF SET		x				
27 ツーピース	40mm OFF SET		x				x
27 タイプ1	60mm OFF SET						
27 ツーピース	60mm OFF SET						
30	42mm OFF SET						
30	60mm OFF SET						

上記表は、8インチタイヤの場合、8インチ用フロントフォークキットでの使用を前提としております。全て弊社フロントフォークキットでの表となります。他メーカー製及び他車種からの流用品の場合、この表は当てはまりません。ユーザー側でご確認下さい。

OFF SETは、弊社製フロントフォークキットのフォークオフセット量を示しています。上記表は、タイヤ干渉のみを表記しております。フォークオフセットが40mmのフロントフォークキット使用の場合、フロントフェンダーの取り付け位置や形状、個体差により干渉が考えられます。干渉する場合、フロントフェンダーをカットするか、60mmオフセットのトップブリッジ及びステアリングステムをご使用下さい。

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.

～ A .C .G 各所の特性と注意点 ～

灯火用 A C 電源出力について

ヘッドライトに使う A C 電源出力を優先し、高いレベルで低回転から純正品に近い明るさを実現。

外品の小径ローターでありがちな「中回転域まで回さないとヘッドライトが明るくならない」や「高回転回すと過電圧気味になる」とは異なり、アイドリングからの電圧の立ち上がりが良く、また高回転においても出力が一定になる特性を実現しました。

モンキー純正品と全く同じではなく、比較すると中回転域で約 9 0 %、高回転域でほぼ 1 0 0 %の明るさです。

A C 電源とは

交流電源。エンジン始動に伴い電圧が発生する電源。電圧や周波数、波形が安定していないので、一般的なテスターでは正確な電圧を測定出来ません。

ランプ類の指定

指定のワット数を守って頂く必要があります。

ヘッドライトバルブは 3 0 / 3 0 W もしくは 2 5 / 2 5 W をご使用下さい。

・モンキーノーマルバルブは 2 5 / 2 5 W もしくは 3 0 / 3 0 W (年式により異なる)

ブレーキ/テールライトを電球よりも消費電力の少ない L E D バルブもしくは L E D テールランプへの交換を推奨します。

・ノーマルバルブは 1 0 / 5 W

・弊社製 L E D テールバルブ 1 . 5 / 0 . 5 W (品番： 0 5 0 8 0 0 3 8)

制限を超えると A C 電圧とバッテリー充電電流が低下します。

ランプのワット数とローター出力の関係

トラブルなくご使用頂く為に、下の表をご参照下さい。

⚠ 表の値はあくまで目安です。バッテリー電圧や消費電流等、関連部品の状態により出力値が変化します。

スーパーストリートアウターローターキット

				2 0 0 0 r p m		3 0 0 0 r p m		6 0 0 0 r p m	
A C 消費量合計	ヘッドライトバルブ	ブレーキ/テールバルブ	ブレーキ	A C 出力電圧	D C 出力電流	A C 出力電圧	D C 出力電流	A C 出力電圧	D C 出力電流
2 5 . 5 W	2 5 / 2 5 W	1 . 5 / 0 . 5 W L E D	O F F	1 1 . 5 V	2 0 0 m A	1 2 . 5 V	4 0 0 m A	1 2 . 7 V	4 2 0 m A
N 3 0 W	2 5 / 2 5 W	1 0 / 5 W	O F F	1 0 . 5 V	1 0 0 m A	1 2 . 6 V	3 5 0 m A	1 2 . 5 V	4 0 0 m A
3 0 . 5 W	3 0 / 3 0 W	1 . 5 / 0 . 5 W L E D	O F F	1 0 . 5 V	1 0 0 m A	1 2 . 6 V	3 5 0 m A	1 2 . 5 V	4 0 0 m A
N 3 5 W	3 0 / 3 0 W	1 0 / 5 W	O F F	9 . 7 V	5 0 m A	1 1 . 8 V	2 7 0 m A	1 2 . 6 V	3 8 0 m A

モンキー純正ローター

N 3 5 W	3 0 / 3 0 W	1 0 / 5 W	O F F	1 0 . 0 V	6 0 0 m A	1 2 . 8 V	1 1 0 0 m A	1 2 . 8 V	1 4 0 0 m A
---------	-------------	-----------	-------	-----------	-----------	-----------	-------------	-----------	-------------

A C 消費量 : ヘッドライトとブレーキ/テールライトが消費する電力の合計ワット数。

[N] がノーマルエンジン時のワット数。

A C 出力電圧 : ヘッドライトの電圧の参考値です。値が小さい=ヘッドライトが暗い

D C 出力電流 : バッテリー充電電流の参考値です。[D C 出力電流] [D C 消費電流] = [バッテリー充電電流]

[バッテリー充電電流] がマイナス値の時は、バッテリーの蓄電量が減ります。

プラス値でも値が微小な場合は蓄電されません。

[D C 消費電流] はバッテリー電源を使用する部品の電流消費量です。

テールライトの L E D カスタムは効果的です。

ブレーキ時の [D C 消費電流] が大幅に減少する事で、[バッテリー充電電流] の低下量も少なくなります。

本製品は [D C 出力電流] がノーマルエンジンより少ないので、とても効果的なカスタムです。

ヘッドライトは 3 0 / 3 0 W をご使用下さい。カスタム内容により 2 5 / 2 5 W を推奨。

デジタルメーター等による「 [D C 消費電流] の増加 = [バッテリー充電電流] の低下」を 2 5 / 2 5 W を使う事で緩和する事が出来ます。

ヘッドライトに 3 5 W バルブを使用すると、低回転から十分な電圧を得る事が出来ないばかりか、[バッテリー充電電流] も低下してしまいます。

バッテリー充電能力

走行中の消費分を補充するレベルの充電能力だけとなりますので、特性と注意点をよく理解して頂き、使用して頂く必要があります。

モンキー純正品はかなり余裕のある充電能力を持っていますが、本製品は走行中の消費分を補充するレベルの充電能力だけとなります。純正品は極めて少ない走行頻度や低回転でブレーキランプとウインカーを長時間点けたままでも問題が起こらないように設計されており、電圧の低いバッテリーを一気に充電する事やカスタムパーツ装着によるDC電源消費量の増大にも高いレベルで対応出来ます。本製品はこの余裕部分がないと考えて下さい。

電圧の低いバッテリーを一気に充電する能力はないので、エンジンを始動してもすぐにバッテリー電圧が上がリません。

電圧の低いバッテリーを走行中の発電での充電は可能ですが、かなりの時間がかかります。

・例えば11.5V程度しかないバッテリーに14V以上の電圧をかけるにはスター側が高い電圧を維持するだけの充電能力が必要です。純正品と比べこの能力が劣る為に本製品では最初12Vあたりから蓄電量が増えるに従いゆっくり電圧が上がります。数時間走行し最終的に満充電に近づくと純正品同様に14V以上まで上がります。

・安全の為、電圧の低いバッテリーは充電器で充電する事を推奨します。

・充電しても電圧が上がらない場合はバッテリーを新品に交換して下さい。

「DC電源」とは

=直流電源。キーON(エンジン停止状態)バッテリー電源で、エンジン稼動中も比較的電圧が安定しています。

バッテリーの管理について

テスターを用意し、走行前にバッテリーの電圧が12V以上あるかをチェックして下さい。

・別項目[テスターでバッテリーの状態と充電の確認]に方法を記載。

しばらく使わない場合は、バッテリーコネクタを外して保管して下さい。

・保管中も時々電圧をチェックし、必要に応じて充電器で充電して下さい。

電圧が12Vあっても充電容量低下したバッテリーは使用出来ません。

充電容量の低下したバッテリーについて

充電器で充電して電圧が12V以上になった場合でも、充電容量が少ない(電力が蓄電されない)為に使用するとすぐに電圧が下がってしまいます。

新品に近い(購入後の使用時間が少ない)バッテリーでも、数ヶ月間放置すると過放電状態になる可能性があります。

過放電状態が続くとバッテリーの劣化が早まります。

バッテリーへの充電力不足・バッテリー電圧の低下について

バッテリー電源の使用量とエンジン回転数の平均値により、消費量が勝る時、充電量が勝る時の割合が異なります。バッテリーへの充電量が不足しているようであれば下記的事柄を確認・検討して下さい。テスターで灯火用コイルの抵抗値を確認して下さい。

・別項目[テスターでバッテリーの状態と充電の確認]に方法を記載。

バッテリー電源(DC電源)の消費量を減らす対応を検討して下さい。

・カスタムパーツのDC電源の消費量の合計を2.4W(12V200mA)程度までにして下さい。

・テール/ブレーキランプのLED化を推奨。

ヘッドライトバルブをW数を30Wから25W~18Wに下げると若干充電力がアップします。

明るく見せる為に市販品には実際は表記値よりも消費電力の多いバルブがあります。信頼出来るメーカーのバルブをご使用下さい。

ウインカーが点滅せず暗く点いたままの状態は、点滅時よりも消費電力が多くなります。弱ったバッテリーの使用は推奨出来ませんが、弊社製ウインカーリレー(純正互換形状、品番:09030900)を取り付けると純正品よりも低い電圧下でも点滅可能になります。

バッテリーが過度の劣化状態になると回転数により電圧変動が大きくなり、高回転時に過電圧を発生する場合があります。弊社製ミニレギュレーターキット(品番:05060001)をカスタムパーツの配線間に割り込ませる事で取り付ける事で40Vまでの過電圧を12Vに制御し、過電圧からパーツを保護します。

点火性能

高い点火エネルギーを発生します。

点火用コイルを純正品の大型1基に対して小径ながら2基とする事で、イグニッションコイル一次側電圧を上げ、特に電圧の下がる高回転時に効果を発揮します。

モンキー純正C.D.I.は使用可能ですが、耐電圧の高い弊社製C.D.I.との組み合わせを推奨致します。(点火発電力アップの為、比較すると寿命低下が考えられます。)

弊社製レプリミッターとの組み合わせはご遠慮下さい。

(リミッター時にC.D.I.内のコンデンサーへの負担が大きい為。)

社外のデジタルC.D.I.(タイミングを予測し、純正C.D.I.よりも上死点前に点火出来る製品)との組み合わせはご遠慮下さい。

(点火タイミングが早くなり過ぎ、エンジントラブルの原因になる可能性がある為。)

社外のアナログC.D.I.についても、点火発電力アップに対応出来ない可能性があります。

(内部仕様不明の為。)

～作 動 確 認～

下記はあくまで簡易的な作動確認方法で、車体メーカー発行のサービスマニュアルには更に詳しい点検方法が記載されています。

合わせて本書の「各所の特性と注意点」もご参照下さい。

バッテリーの状態確認

メインスイッチをONにし（エンジンを停止状態）、ブレーキランプとウインカーを同時に点け、ウインカーの作動状況を確認する。

正常に点滅する。

...次項目「点火の確認」に進む。

ウインカーがかろうじて点滅する。

...蓄電量が不足。バッテリーの充電を推奨。

ウインカーが点滅せず暗く点灯したままになる。

...バッテリー電圧が10.5V以下。バッテリーの充電が必要。

両方とも点灯しない。

...使用不可。充電しても改善しない可能性が高い。新品バッテリーへの交換を推奨。

ウインカーが点滅せず点いたままの状態は、点滅時よりも消費電力が多くなります。弱ったバッテリーの使用は推奨出来ませんが、弊社製ウインカーリレー（純正互換形状、品番：09 03 0900）を取り付けると純正品よりも低い電圧下でも点滅可能になります。

点火の確認

スパークプラグをシリンダーヘッドに残したまま、良品のプラグをプラグキャップに取り付け、エンジンにアースさせる。

メインスイッチをONにし、キックスターターでエンジンをクランキングし、プラグ先端部のスパークを確認する。

スパークを確認出来れば正常。

...次項目「発電の確認」に進む。

発電の確認

走行可能な状態に車体を仕上げ、メインスイッチがOFFのままキックスターターでエンジンをクランキングし、ヘッドライトと尾灯の点灯を確認する。

点灯はとても暗いので、日陰で作業を行って下さい。

点灯（暗く）すると正常。

メインスイッチをONにし、エンジンを始動する。ヘッドライトの照明を壁に向け、明るさの変化を確認する。

アイドリングが不安定でエンストし易い場合は、アイドリング回転数を上げて下さい。

正常であればノーマルエンジン時と同様に3000rpm以上辺りから明るさが安定します。

暗くなった感じ。

...車両のAC電源消費物以上の電力を消費する部品への交換や追加装着をしていませんか？

AC消費量を増やすとバッテリー充電力も低下します。

（ヘッドライト：25 / 25W又は30 / 30W、尾灯：5W）

充電については、簡易的には確認出来ません。

吹け上がりの確認

スムーズにエンジンが吹け上がるかを確認する。

空吹かしでは、ノーマルフライホイール時よりも鋭く吹け上がりますので、オーバーレブにご注意下さい。吹け上がらない。

...社外のC.D.I.を装着していませんか？

点火タイミングが不適切な場合、中～高回転までエンジン回転が上がらなくなる可能性があります。

劣化等により、本来の性能が発揮出来ていないC.D.I.でも同様に、点火タイミングが不適切になる場合があります。

テスター（電圧測定）でバッテリーの状態と充電の確認

メインスイッチをOFF（エンジンを停止状態）のままバッテリー電圧を計る。

正常値：12V前後。 走行直後は13V～14V。

...に進む。

11.5V以下。

...バッテリーを充電器で充電して下さい。

メインスイッチをONにし、バッテリー電圧を測りながらエンジンを始動する。

エンジン未稼動中はバッテリー電源消費により、電圧は徐々に下がります。

始動に伴い電圧が上がると正常。蓄電量の状況により上がり幅は異なります。

（蓄電量が少ない時は6000rpm時に+0.5V程度）

始動しても電圧がほとんど変化しない。電圧がどんどん下がっていく。

...バッテリー電源の消費量が多い部品への交換や追加装着を行っていませんか？

消費量が許容範囲よりも多いとバッテリー電圧が上がりにくいです。

問題が解決しない場合、次項目の「ステーターの点検（灯火用コイル）」を行って下さい。

テスター（抵抗値測定）でステーターの点検

ステーターの6Pカブラとギボシ（黒/赤コード）の接続を外す。

黒/赤コードと緑コードの間の抵抗値を測定する。

点火電力用コイルの点検です。

正常値：530～630（20）

6Pコネクター内の青/黄コードと緑コードの間の抵抗値を測定する。

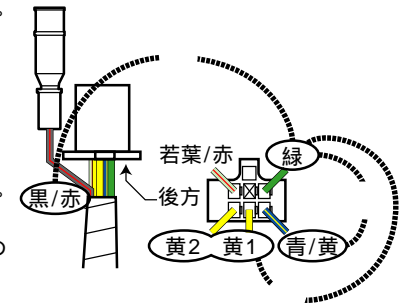
点火タイミング用コイル（パルスジェネレーター）の点検です。

正常値：200～300（20）

黄1コードと緑コード間、黄2コードと緑コード間それぞれの抵抗値を測定する。

灯火用コイルの点検です。

正常値：0.9～1.5（20）



～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。

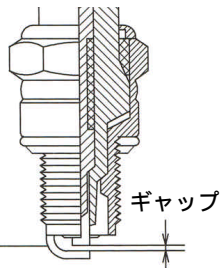
警告 点検と調整は基本的な技能や知識を持った人を対象としておりますので、技術、知識の無い方は作業を行わないで下さい。

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。シッ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：0.6～0.7mm

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
- DENSO：Y24FER C

熱価の高いプラグ

- NGK：ER9EH
- DENSO：Y27FER C

熱価の高いプラグ

- NGK：ER10EH
- DENSO：Y31FER C

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。

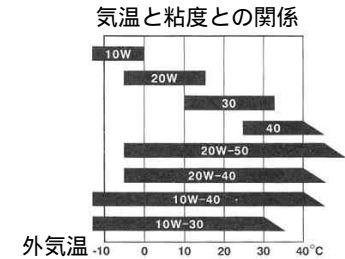
推奨オイル

SAE 10W 40 20W 50
 API分類：SG、SH、SJ、SL級相当
 JASO規格：MA

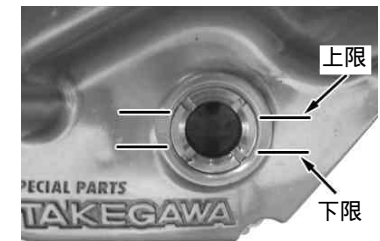
オイル量

オイル交換時：約500cc
 オーバーホール時：約700cc

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。



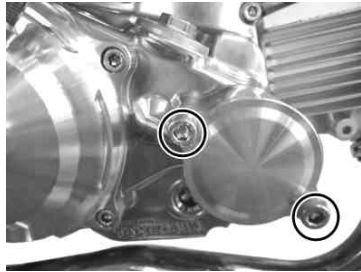
オイル吸入口のキャップを取り付ける。エンジンの暖機運転を数分間行う。一旦エンジンを止め、数分待ち車両を水平/垂直に保ち、Rクランクケースのオイルポットゲージでオイルレベル量を確認する。



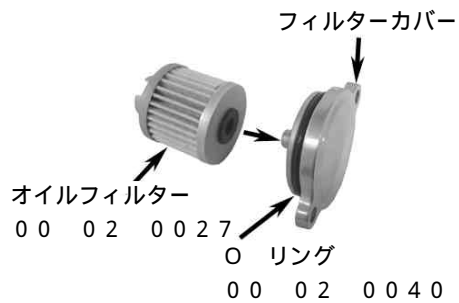
もしオイルが少なければ、オイル注入口より注入する。(オイルは同じ物を使用する事。) 多い時は、規定量までオイルを抜く。

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。



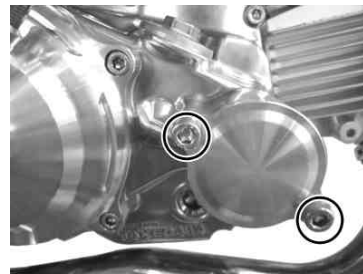
オイルフィルタースプリングを、Rクランクケースカバー内の突起部にセットする。



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。

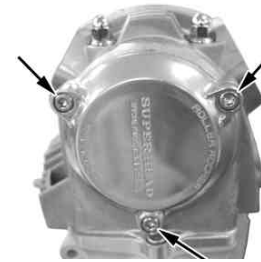
△注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

オイルフィルター
スプリング
入れ忘れに注意

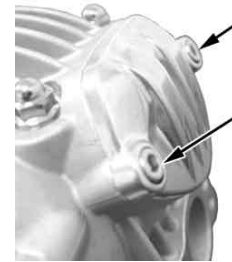


バルブクリアランスの調整

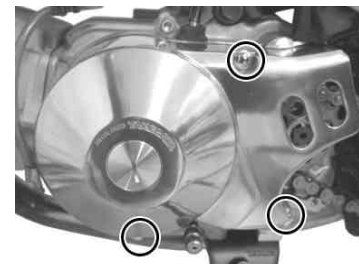
左サイドカバーの取り付けスクリュー3本を外し、左サイドカバーを取り外す。



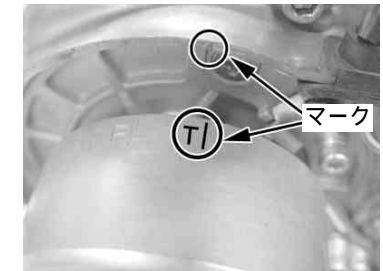
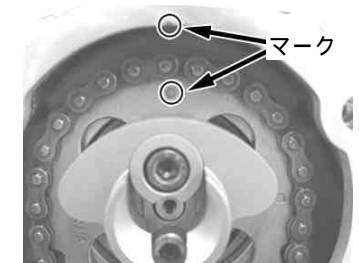
I N側、E X側のインスペクションキャップを取り外す。



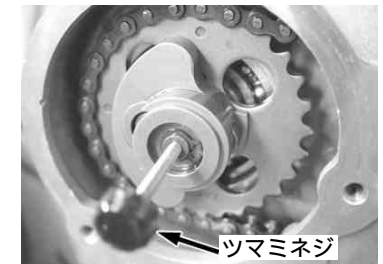
ジェネレーターカバーの3本のボルトを取り外し、ジェネレーターカバーを取り外す。



フライホイールを回し、圧縮上死点に合わせる。

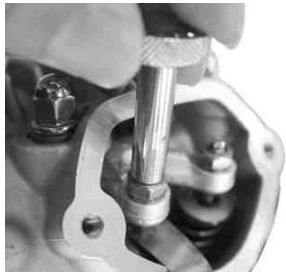


カムシャフトのシャフトタップ部にツマミネジを取り付ける。

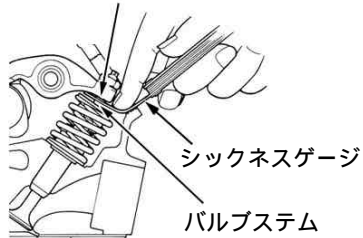


アジャストスクリューとシクネスゲージでバルブクリアランスを調整する。

IN : 0.05 ~ 0.08 (冷間時)



アジャストスクリュー



アジャストナットを規定トルクまで締め付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

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

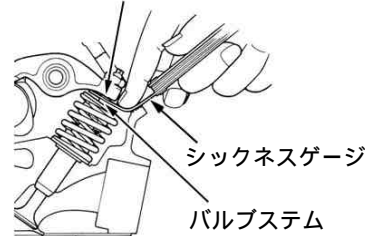


EX側はデコンプ装置が解除されるようカムシャフトのシャフトを手前に引いた状態で調整する。

EX : 0.05 ~ 0.08 (冷間時)



アジャストスクリュー



アジャストナットを規定トルクまで締め付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

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

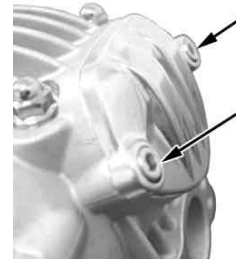
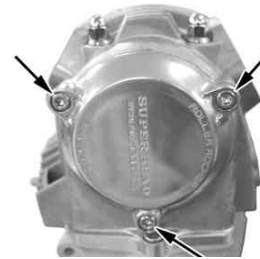


ツマミネジを取り外す。

取り外した左サイドカバー及びIN側、EX側のインスペクションキャップを取り付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

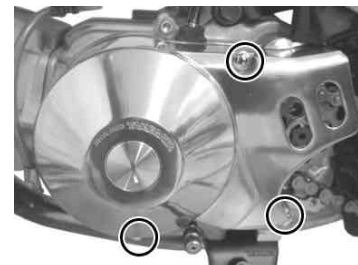
$T = 6 \text{ N} \cdot \text{m} (0.6 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



取り外したジェネレーターカバーを取り付け、規定トルクで締め付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

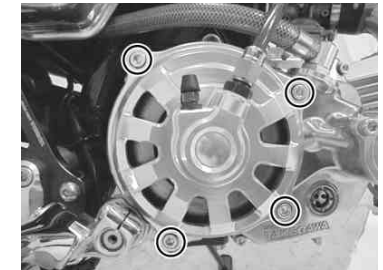
$T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



スリッパ クラッチの調整

スリッパ クラッチはシムの枚数の増減により、エンジンブレーキ時の滑り出し調整が出来る。シムを減らすほどエンジンブレーキ時にクラッチが滑り易くなり、シムを増やすと滑りにくくなる。加速時はその逆になるので、出力により調整を行う事が出来る。

クラッチカバーCOMPの4本のボルトを取り外し、クラッチカバーを取り外す。



この状態は、クラッチカバーにクラッチホースが取り付けられていてオイルが入っている状態の為、ホースに無理が掛からない位置にクラッチカバーをセットしておく。

注意：クラッチレバーを操作しない事。

(この状態でクラッチレバーを操作すると、クラッチカバーからピストンが外れる為、レバー操作を行わない事。)

クラッチリフターロッドを外し、クラッチリフタープレートフランジボルト6本を対角に2~3回に分けて取り外す。

リフターロッド



クラッチスプリングを取り外し、シムの枚数を調整する。

シムの最大取り付け枚数が2枚までの為、0～2枚までの範囲で調整を行う。



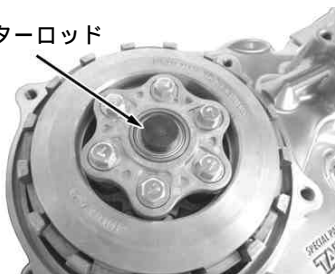
クラッチスプリングを取り付け、リフタープレート
を6本のフランジボルトで取り付け、対角に2
～3回に分けて規定トルクで締め付け、リフター
ロッドを組み付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。

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



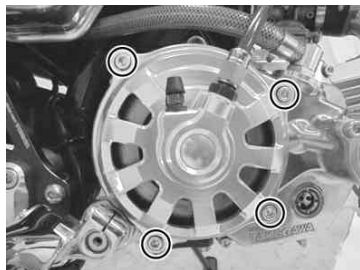
リフターロッド



クラッチカバーをボルトで取り付け、4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。

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



組み付け後の点検

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る。

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
を確認する。

トランスミッションがニュートラル状態でエンジン
を始動し、各部のオイル漏れを点検する。

異常がなければ、安全な場所で低速度の走行テスト
を行い、クラッチの作動を確認する。

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。

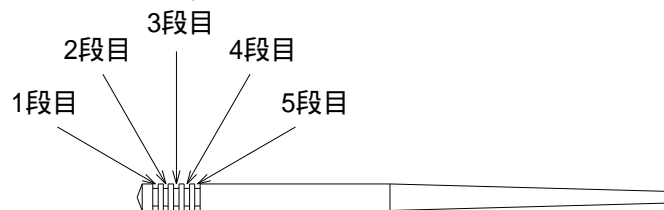
キャブレターのセッティングは暖機後に行い、走行確認を行って下さい。又、プラグは適正な熱価の物をご使用下さい。
エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

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 (調整前にまずエアスクリュウを調整して下さい。)

- ・エアスクリュウの戻し量 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。
- ・エアスクリュウ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リングから低速運転時に、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、エアスクリュウの再調整が必要です。

エアスクリュウ

エアスクリュウはスロー系の空気流量を調整します。(アイドルリング時)

- ・エアスクリュウを右に回す 混合気が濃くなる。
- ・エアスクリュウを左に回す 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ュウで安定したアイドル回転まで下げ、もう一度エアスクリュウ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

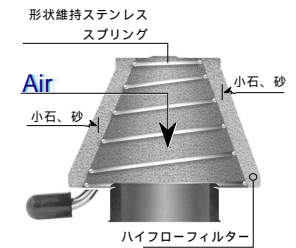


03 03 027

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

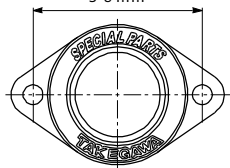
フェルコックASSY.



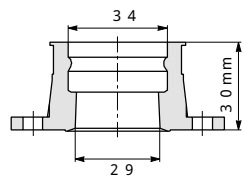
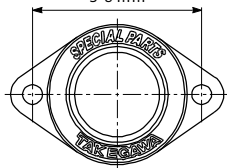
03 03 001

インシュレーター

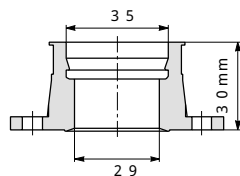
VM26用
58mm



PE28用
58mm



00 03 0210



00 03 0211

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 02 021 (アウター長700mm)

詳しくは、弊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>

カムシャフト



01 08 0141 :10/15D オートデコンブカムシャフト
 01 08 0142 :15/20D オートデコンブカムシャフト
 01 08 0143 :20/25D オートデコンブカムシャフト
 01 08 0144 :25/30D オートデコンブカムシャフト

スーパーヘッド4VALVE+Rはカムシャフトの脱着が容易な為、4種類のカムシャフトをご用意致しました。ミッションの選択、オフロード/ロードコースの選択など、使用用途に合わせてカムシャフトを交換し、エンジンカスタム、走行性能を楽しむ事が出来ます。

キックスターアーム

(スチール鍛造)

(アルミ鍛造)



02 08 0052 09 10 006
 (バックステップ取り付け不可)

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)

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

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.ユニット内蔵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ターターコイル。
 軽量化 ローター 58(Rタイプ): 336g
 スターター(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。

チタン合金タペットアジャスティングナット



00 01 0173

軽量で高強度のチタン合金を使用したタペットアジャスティングナットです。材料の変更に加え、六角幅を9mmから8mmに変更し、軽量化を実現しました。重量が減る事でカムプロファイルへのバルブ追従性が向上します。

チタン合金バルブスプリングリテーナー



01 12 0110

リテーナーを軽量化する事で動弁系重量が軽減され、高回転域での追従性が向上します。従来とは異なる特殊表面処理を施す事で、耐久性を高めています。

アルミ製ドリブンスprocket



02 07 0641 (41T) 02 07 0012 (28T)
 02 07 0642 (42T) 02 07 0013 (30T)
 02 07 0643 (43T) 02 07 0014 (33T)

スチール製ドリブンスprocket



02 07 0007 (23T)
 02 07 0008 (25T)
 02 07 0009 (28T)
 02 07 0010 (23T)

詳しくは、弊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 コンパクトクーラー

コンパクトクーラー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、フィンに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います。
又、ステー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事も可能です。



オイルクーラー		コンパクトクーラー			
取り付け位置 取り出し位置		取り付け場所：フレーム		取り付け場所：ステアリングステム	
		3フィン 4オイルライン	4フィン 5オイルライン	3フィン 4オイルライン	4フィン 5オイルライン
シリンダーヘッド	ラバーホース	07 07 0041		07 07 0139	07 07 0136
	スリムラインホース	07 07 0043		07 07 0138	07 07 0135
クラッチカバー	ラバーホース	07 07 0158	07 07 0159		
	スリムラインホース	07 07 0157	07 07 0156	07 07 0160	07 07 0155

インラインサーモユニットキット

オイルクーラー本体とオイル取り出し口をつなぐオイルホースの中間にこのインラインサーモユニットを装着する事で、サーモスタット機能を追加する事が出来ます。
コンパクトなボディー形状を採用：汎用性と収納性を高めるコンパクト形状を採用し、小型車両から大型車両まで多くのオートバイに使用出来ます。
本体にはM5メネジがある為、自作ステー等で固定する事が可能です。又、タイラップを用いて固定することも出来ます。

サーモスタットユニット：基本構造に形状記憶合金スプリングを使用した2方向性バイアスタイプを採用。形状記憶合金スプリングを使用する事により、温度変化に対し極めて早く反応する事が出来ます。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します。サーモスタットユニットは油温が低い状態ではバルブが開いてオイルクーラーには流れず、バイパス通路を經由してオイルラインに戻ります。約70℃以上でバルブが閉じてオイルクーラーに流れる為、オーバーヒートを防止します。



07 07 0012 (ラバーホース用：ブラック) 07 07 0013 (スリムラインホース用：ブラック) 07 07 0014 (#6ホース用：ブラック)
07 07 0030 (ラバーホース用：シルバー) 07 07 0031 (スリムラインホース用：シルバー) 07 07 0032 (#6ホース用：シルバー)
07 07 0033 (ラバーホース用：ブルー) 07 07 0034 (スリムラインホース用：ブルー) 07 07 0035 (#6ホース用：ブルー)

オイルクーラーユニット(タイプ)

(ラバーホース用) (スリムライン用) (#6ホース用)



07 07 0152 07 0 0153 07 07 0154

防音ラバーキャップセット

乾式クラッチ特有の騒音を緩和するラバーキャップです。ベンチレーションホールに合わせた専用形状の為、クラッチカバーとのフィット感は抜群で、防音効果を高めます。
又、ラバーキャップの使用数により、音量調整も可能です。
他にラバーキャップを装着する事で、洗浄時や雨天走行時の水分浸入を防ぐ事が出来ます。



02 02 0079

詳しくは、弊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

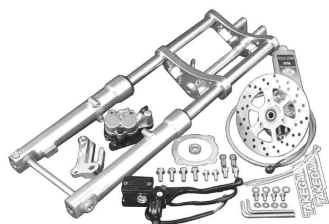
(サイドカバータイプ)



09 04 032

タンク容量：550cc

フロントフォーク



06 01 0366

27正立フォークセット(ディスクブレーキ付)
(10インチ専用)

弊社製フロントフォークは、減衰力の発生機構を大型機種同様フリーバルブタイプとする事により安定性を向上し、リバウンド時のショックを低減します。

リアフォーク



06 03 0116 アルミスイングアーム(12cmロング)

06 03 0114 アルミスイングアーム(16cmロング)

06 03 0115 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。

詳しくは、弊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>

重 要

エンジン始動時、ケッチンを受けるとエンジンがダメージを受け、最悪の場合エンジンが破損する事があります。

ケッチンを防ぐには次の手順に従って始動させて下さい。

キックペダルを軽く踏み込み重くなる位置を探します。キックペダルが重くなった所から元の位置まで戻し、キックペダルから足を外さずに、スロットルグリップを完全に閉じたままの状態で、一気に素早くキックペダルを最下部まで踏み込みます。

エンジン始動時にスロットルを開ける事が、ケッチンを発生させる大きな原因の一つです。
エンジンが始動しない場合は、数回繰り返して下さい。
それでも始動しない場合は、他に原因があると思われます。

< 注 意 >

ケッチンによりエンジンが破損した場合は、高額な修理費が掛かります。

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 URL <http://www.takegawa.co.jp>

お問い合わせ専用ダイヤル

0721 25 8857