

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

(4 S M P 1 4 8)

プライマリーキックスターター

SUPER HEAD 4VALVE+ R 148

5 Speed TAF

Tiバルブスプリングリテーナー&アジャストナット(O/P)

商品番号 : 01 00 9235

適応搭載車両

モンキー(FI) : AB27 1900001~

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、製造開発したモンキー(FI)用の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。
10. このキットはオプションのTiバルブスプリングリテーナーを採用しております。スチール製に比べ30%の軽量を計っています。但し、耐久性に対してはスチール製より劣りますので、定期的なメンテナンスが必要となります。予めご了承下さい。

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。

点火系部品はセットしておりません。ノーマルパーツを取り付けご使用下さい。尚、ノーマルパーツのみの対応となりますので、他メーカー製品との組合せはご遠慮下さい。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。

このエンジンは、オリジナルとは全く異なったエンジンとなります。エキゾーストマフラーは別途、専用品が必要となります。

⚠ 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 ～

アルミローラーロッカーアームの採用

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させる様、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アップさせ、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。オフロードノ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

モンキーノゴリラ等の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。

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。クラッチカバーには信頼性の高いカートリッジ式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。又、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これにくくなり操縦性が向上するスリップクラッチを標準装備しております。

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。

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。

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型エンジンのセカンダリキック式からプライマリキック式に変更しております。
プライマリキック式で、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。特に、オフロード競技には有効なシステムです。

ボールベアリング内蔵セパレートプレートの採用

高回転でも純正フライホイールに対応出来る様、クランクシャフトをボールベアリングにて支持出来る様ボールベアリングを内蔵したセパレートプレートを採用しております。
ジェネレーター及びフライホイールは純正ノーマル品を使用する為、コンプリートエンジンの高回転、高いピックアップ性であっても、フライホイールの近くにジャーナルベアリングを設けることでクランクシャフトへの負担を軽減させます。
ボールベアリング内蔵セパレートプレート採用によりオーバー10000rpmを可能とさせています。

ビッグスロットルボディーの採用

コンプリートエンジンに合わせて、専用ビッグスロットルボディーと大容量インジェクターを開発しました。
ノーマルエンジンより大幅にアップする排気量に対応する為、専用ビッグスロットルボディー及び大容量インジェクターを採用し、エンジン性能を最大限に引き出す事が出来ます。
アイドリングから高速回転までエンジン状況に合わせて最適な燃料噴射を行う事が出来ます。
A/Fセッティングは専用F IコンPLUSで行えますので、キャブレター車両のような煩わしさがありません。

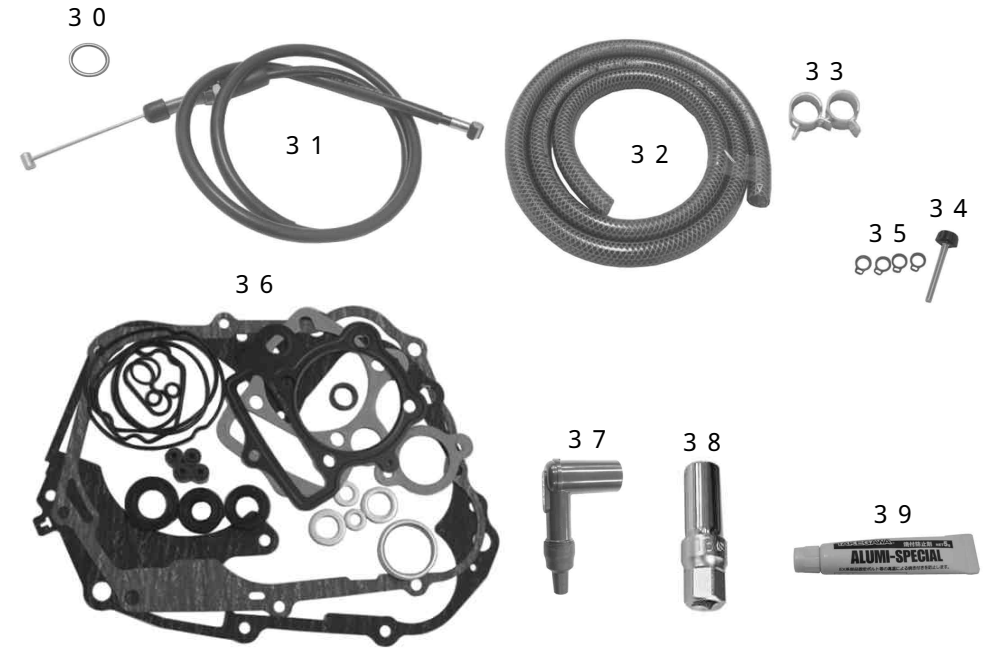
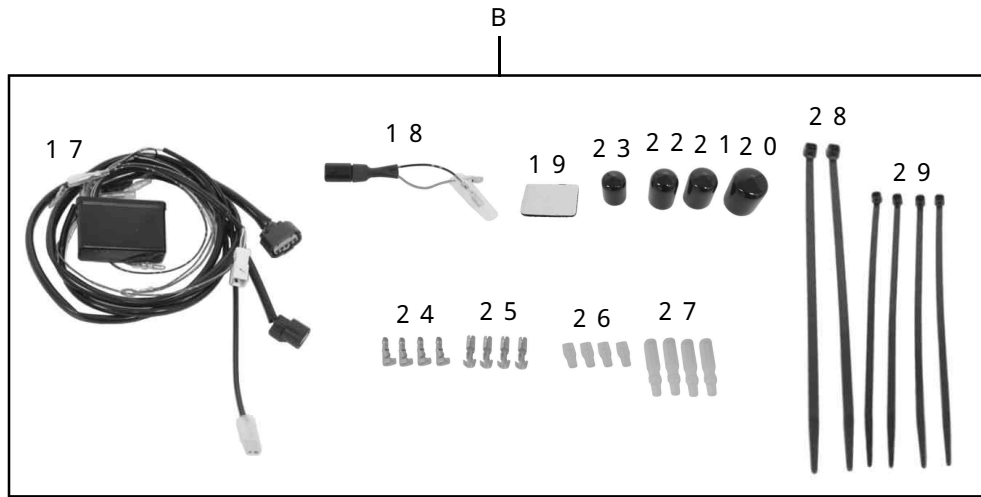
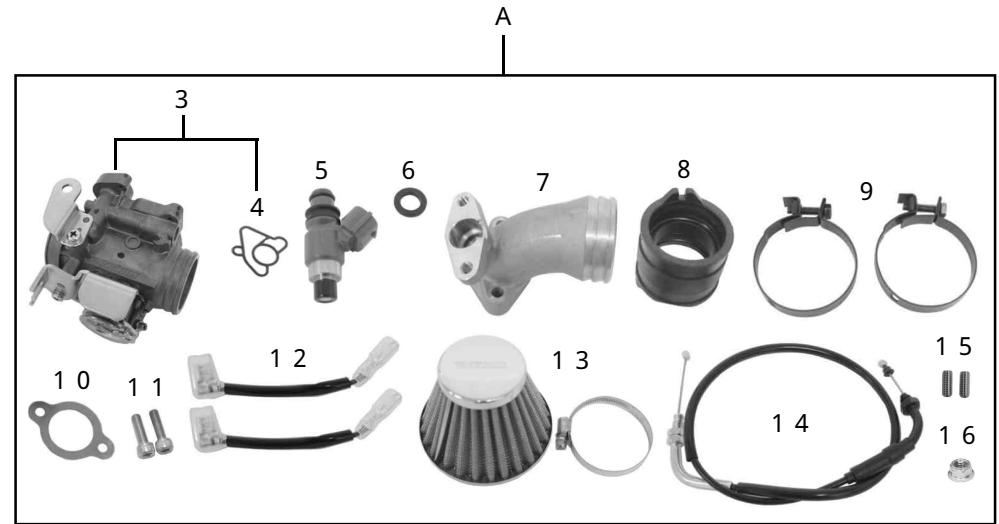
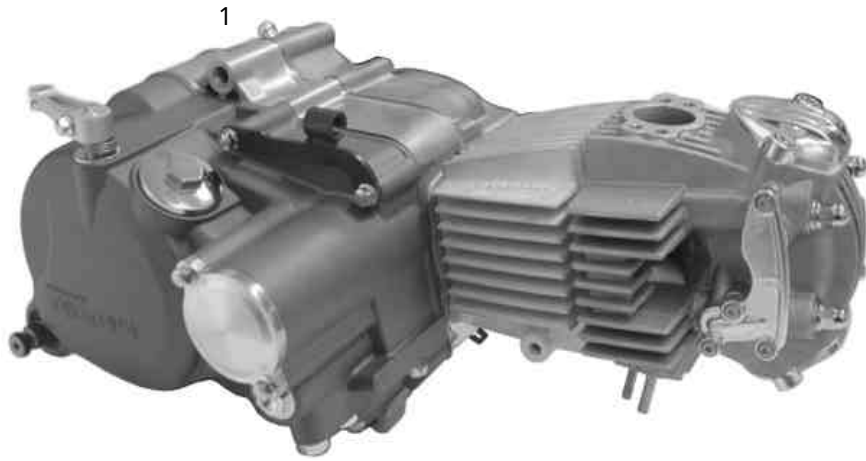
専用F IコンPLUSの採用

コンプリートエンジンに合わせて、専用F IコンPLUSを開発しました。
大幅にアップする排気量に対応する為のビッグスロットルボディーと大容量インジェクターと組み合わせ、エンジンの性能を最大限に引き出す事が出来ます。
F IコンPLUSは3次元燃料マップを持っており、各種センサーからの信号を元にエンジン状況に合わせて最適な燃料噴射を行う事が可能となり、また点火系回路も内蔵している為、点火タイミングもコンプリートエンジンの仕様に合わせて最適化されています。
マフラー違いやカム交換等などによる各仕様の基本マップの切り替えや、基本マップからの増減微調整、及びレブリミッターの回転数設定はF IコンPLUS本体のロータリースイッチを回すだけで簡単に設定する事が出来、エンジン仕様変更の際も容易に調整が行えます。

オプション設定 Tiバルブスプリングリテーナーの採用

チタン合金製のバルブスプリングリテーナーを採用しております。スチール製バルブスプリングリテーナーに比べ約30%の軽量を計っており、高回転時のバルブの追従性をアップさせています。
又、表面には特殊コーティング処理を行っており、耐摩耗性も向上させています。

商品内容



番号	部 品 名	個数	リペア品番	入数	番号	部 品 名	個数	リペア品番	入数
1	エンジンCOMP.	1	_____	1	23	キャップ 15.5	1	00 00 0284	1
2	スパークプラグ ER8EH	1	NGK ER8EH	1	24	ギボシ端子(オス)	4	00 00 0270	5
3	スロットルボディー	1	00 03 0300	1	25	ギボシ端子(メス)	4		5
4	スロットルボディーOリング	1	00 03 0301	1	26	プラグキャップ(オス)	4		5
5	フュエルインジェクターASSY.	1	00 03 0302	1	27	プラグキャップ(メス)	4		5
6	シール	1	00 03 0303	1	28	インシュロックタイ 200mm	2		00 00 0269
7	インテークマニホールド	1	17112 4SM T31	1	29	インシュロックタイ 150mm	4	00 00 0135	10
8	スロットルボディーインシュレーター	1	00 03 0304	1	30	エキゾーストパイプガスケット	1	00 01 0064	2
9	インシュレーターバンド	2	00 03 0305	1	31	クラッチケーブルCOMP. 850mm	1	00 02 0133	1
10	インレットパイプガスケット	1	00 03 0007	2	32	ブレードホース 8×1m	1	00 07 0070	1
11	ソケットキャップスクリュー 6×25	2	00 00 0089	10	33	ホースクランプ 13.1	2		2
12	エクステンションハーネス	2	00 03 0306	2	34	ツマミネジ	1	00 01 0254	2
13	エアフィルター 47mm	1	00 03 0307	1	35	スナップリング 6mm	4	00 01 0255	5
14	スロットルケーブル 710mm	1	03 06 0017	1	36	オーバーホールガスケットセット	1	06111 4SS T20	1
15	ソケットセットスクリュー 6×15	2	00 00 0162	2	37	スパークプラグキャップCOMP.	1	30700 4SS T00	1
16	フランジナット M6	1	00 - 00 - 0091	6	38	プラグソケット 13mm	1	00 00 0247	1
17	FIコンPLUS	1	05 04 0012	1	39	アルミスPECIAL 5g	1	00 01 0001	1
18	サブハーネス 2COMP.	1	00 05 0042	1	40	トルクスレンチ T25	1	_____	1
19	マジックテープ	1	00 00 0150	1	41	いじり止めトルクスレンチ T20	1	_____	1
20	キャップ 25	1	00 00 0287	1	A	スロットルセット	1SET	06170 TCF T00	
21	キャップ 19	1	00 00 0286	1	B	FIコンPLUSセット	1SET	06387 4SI T00	
22	キャップ 18	1	00 00 0285	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	13.0:1
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	0.85L
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)
点火方式	フルトランジスタ式バッテリー点火
スパークプラグ	NGKER8EH
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(スリッパ式)
操作方法	機械式
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毎	P C1
バルブクリアランスの点検	500~600km毎	P C2、C3
エンジンオイルの交換	1000~2000km毎	P C1
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。

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）
マフラー	ノーマル（不可）× F I 用（不可）×	取り付け位置変更の為、交換必要 （P D 1 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等で異なります。カムシャフト比較グラフを参考にして、F I コンPLUSのレプリミットを設定し、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。



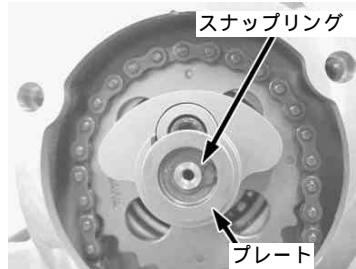
エンジンNo打刻位置
4 S M P 3 0 * * *

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ので、その場合はシムを追加し調整して下さい。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
15 / 20 Dカムシャフト
20 / 25 Dカムシャフト
25 / 30 Dカムシャフト

⚠ 重要：必ずオートデコンプレッションカムを使用して下さい。

このエンジンは高コンプレッション仕様ですので必ずオートデコンプレッションカムでご使用下さい。

デコンプレッション無しのカムを使用された場合、ギア等予測出来ないトラブルが起こ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発揮し、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発揮するように、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、上記の特性をご理解されカムシャフトを選択して下さい。

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>

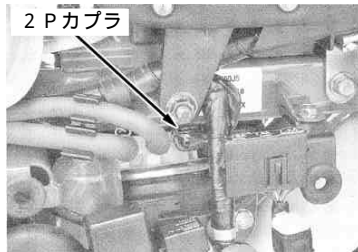
～取 り 付 け 要 領～

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。
 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。

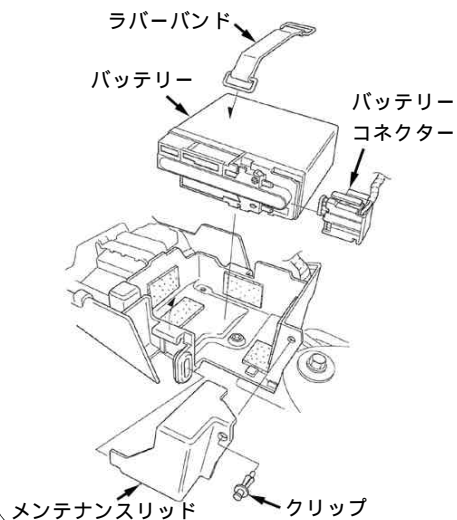
エンジンの取り外し

サービスマニュアルを参照し、エンジン及びスロットルボディを取り外します。

サイドカバーを外し、メインスイッチをOFFにし、フュエルポンプユニット2Pカブラの接続を外します。

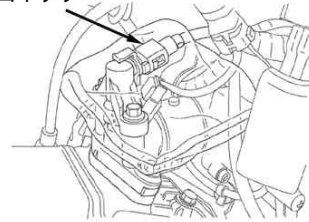


メインスイッチをONにし、キックで5回以上クランキングし、フュエルホース内の燃圧を抜きます。
 メインスイッチをOFFにします。
 バッテリーコネクタを外します。



フュエルホースを取り外す際に、異物がホース内部に入らない様コネクタ周りをエアブローし、コネクタの周りをウエス等でカバーします。

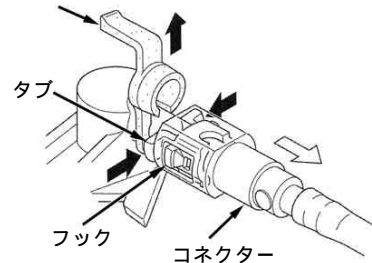
クイックコネクタ



クイックコネクタを保持し、リテーナのタブを押しリテーナのフックをコネクタの穴から外し、クイックコネクタを引き抜き取り外します。
 取り外しは手で行い、工具等は使用しないで下さい。
 フュエルホース内のガソリンを適当な受け皿で受けて下さい。

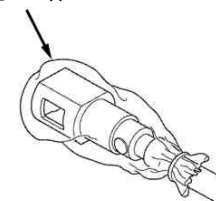
△注意：ホース、クイックコネクタ、インジェクタージョイントを損傷させない事。

ジョイントラバー

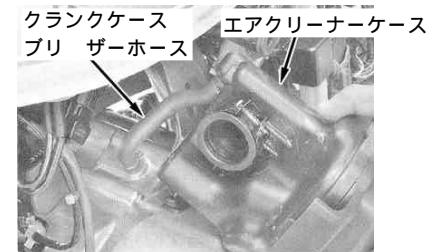


クイックコネクタのジョイント部に損傷やゴミの混入を防ぐ為、コネクタをビニール等で被う様になります。

ビニール

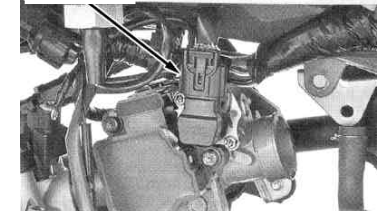


エアクリーナーケースを取り外します。



4P、5Pカブラの接続を取り外します。

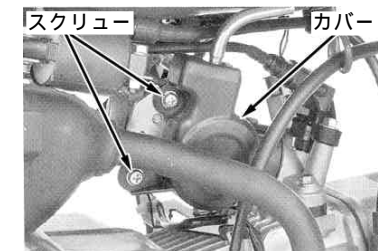
4 Pカブラ



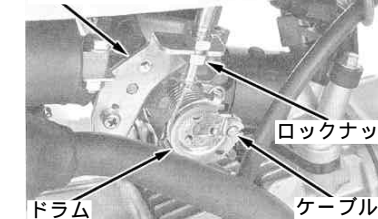
5 Pカブラ



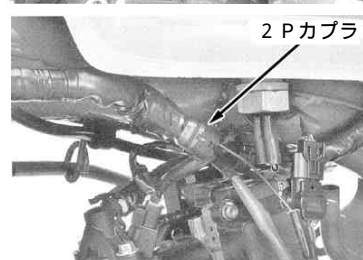
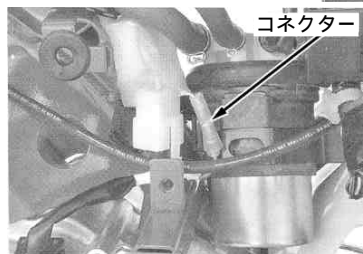
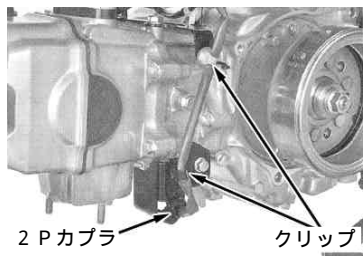
スロットルドラムカバーを外し、スロットルケーブルを取り外します。



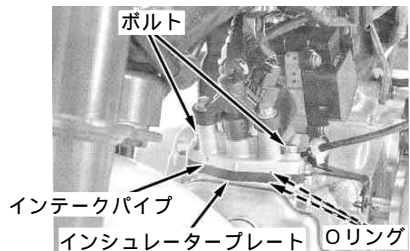
ケーブルホルダー



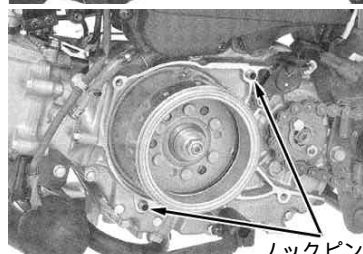
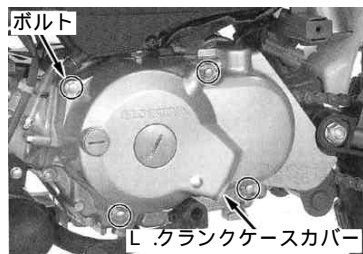
油温センサー、ニュートラルスイッチのコネクター、O₂センサーのカブラの接続を外します。



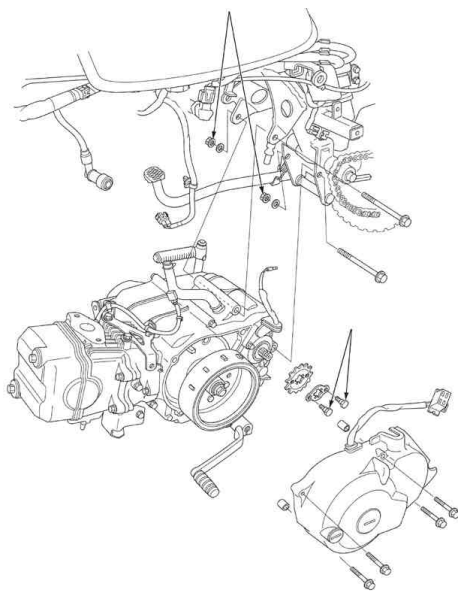
インテークパイプの2本のボルトを外し、スロットルボディを取り外します。



L.クランクケースカバーのボルトを外し、L.クランクケースカバーを取り外し、ロックピンを取り外します。

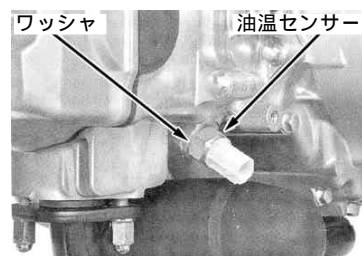


マフラー、ドライブsprocket、クラッチケーブル、マウントボルトを外し、フレームからエンジンを取り外します。



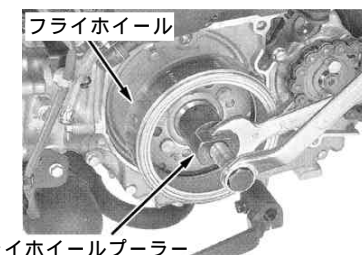
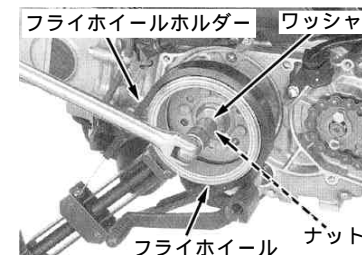
取り外したエンジンから油温センサーを取り外します。

エンジンオイルが流出するので、ウエス等でセンサー周りを被います。



フライホイールの取り外し

取り外したエンジンから専用工具を使用してフライホイールを取り外します。



フライホイールプーラー

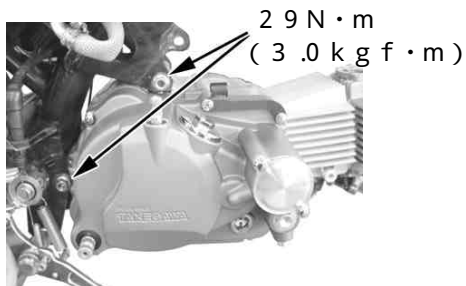
フライホイールのテーパ面、クランクシャフトとの当たり面損傷が無いかを確認します。損傷がある場合、新品のフライホイールを使用する必要があります。

純正品番：31110 GFL J41
(フライホイールCOMP.)

エンジンの取り付け

サービスマニュアルを参照し、キットのエンジンをフレームに搭載します。

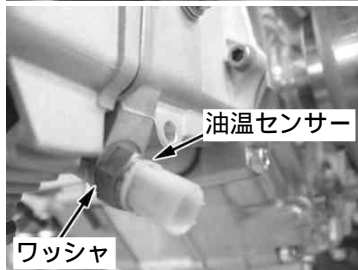
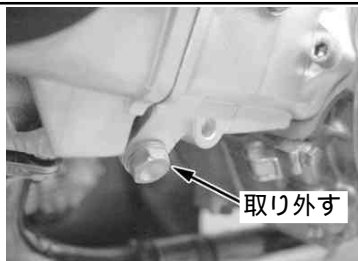
- △ 注意：必ず各部の規定トルクを守る事。
- △ 警告：必ずサービスマニュアルの指示に従う事。



- △ 注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 29 \text{ N} \cdot \text{m} (3.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

シリンダーに取り付けられているプラグボルトを外し、ノーマルの油温センサーネジ部にエンジンオイルを塗布し、シーリングワッシャを取り付け油温センサーを取り付け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。
 $T = 14.5 \text{ N} \cdot \text{m} (1.5 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



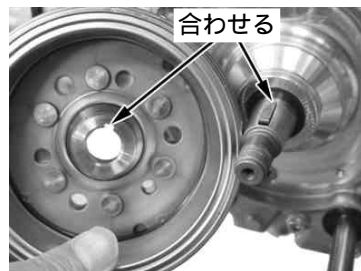
フライホイールの取り付け

エンジンのクランクシャフトにキット内のウッドラフキーを確実に取り付けます。

- △ 注意：クランクシャフトを傷つけない様注意し、作業を行う事。



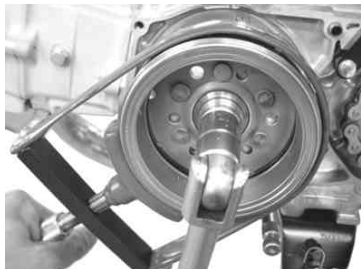
クランクシャフトテーパ面及びフライホイールテーパ面に異物が無い様、きれいに拭き取ります。フライホイールの溝をウッドラフキーに合わせ、クランクシャフトに取り付けます。



キット内のフランジナットを取り付け、フランジナットネジ部に少量のネジロック剤を塗布し、専用工具を使用してフランジナット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。
 $T = 75 \text{ N} \cdot \text{m} (7.6 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

推奨ネジロック剤：LOCTTE 243

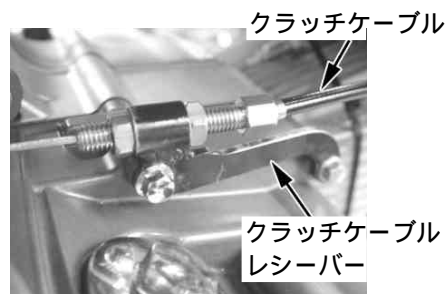


クラッチケーブルの取り付け

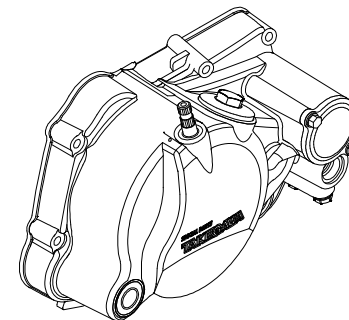
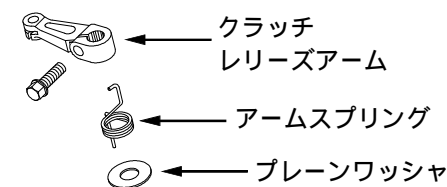
クラッチレバーにクラッチケーブルを取り付け、ケーブルに無理が掛からないようにクラッチケーブルレシーバーまで取り回します。



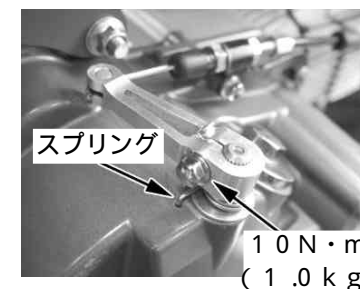
クラッチケーブルのアジャスター部をケーブルレシーバーに取り付けクラッチリリースアーム割り締め部の切り欠きが、後方に向くようにケーブルエンドをアームに取り付けます。



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。

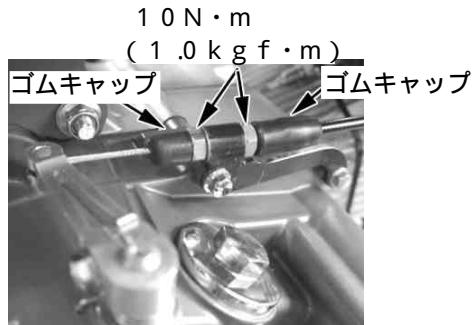


リリースアームにフランジボルトを取り付け、アームを押し込んだ状態でボルトを指定トルクで締め付けます。

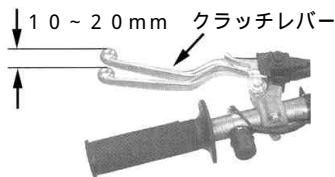
- △ 注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

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



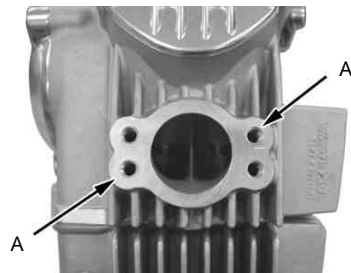
点検

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。

スロットルボディーの取り付け

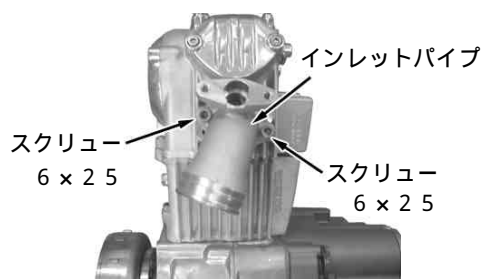
スロットルケーブルをフレームに通します。スロットルケーブルをロアスロットルハウジングに通し、スロットルパイプにインナーケーブルを接続します。スロットルハウジングをハンドルに取り付けます。スロットルパイプ摺動部及びケーブルエンド部、パイプのケーブル巻き取り部にグリスを塗布して下さい。シリンダーヘッドのインレットパイプ取り付け部のタップA部2ヶ所に同梱のソケットセットスクリューを取り付け規定トルクで締め付けます。

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



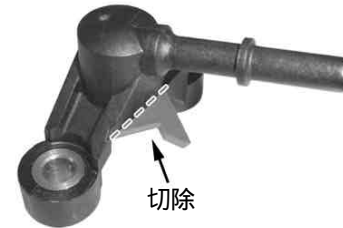
シリンダーヘッドとインレットパイプの間にインレットパイプガスケットを挟み、6 x 2.5のソケットキャップスクリューを用いて取り付け締め付けます。

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



純正インジェクタージョイントの突起部分を、ニッパ等で切除します。

△注意：切除の際に、切粉などが燃料ラインに入らない様に十分注意する事。



本キット付属のインジェクターにシールリングを取り付けます。

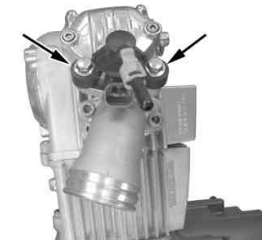


インジェクター上部のOリング部と、先ほど取り付けたシールリングの2箇所にエンジンオイルを薄く塗布します。

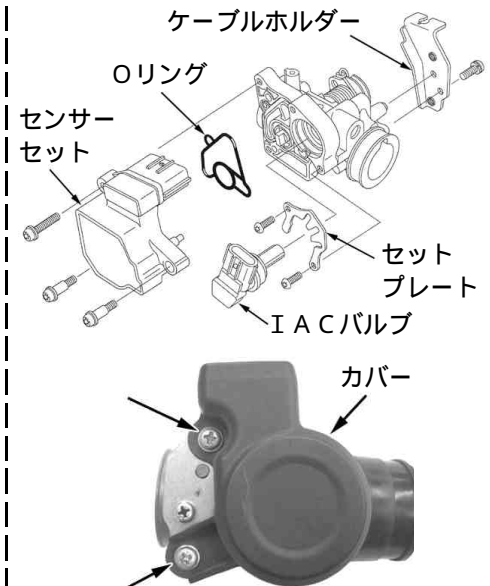


先ほど加工したインジェクタージョイントに、インジェクターを取り付けます。車両のインテークマニホールドに、インジェクター/インジェクタージョイントを取り付け、純正ボルト2本を規定トルクで締め付けます。

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



ノーマルスロットルボディーよりセンサーセット、アイドルエアコントロールバルブセット、スロットルケーブルカバー、ワイヤステーを取り外します。センサーセットの取り外しにはトルクスレンチ T 25、アイドルエアコントロールバルブセットの取り外しには、いじり止めトルクスレンチ T 20が必要になります。

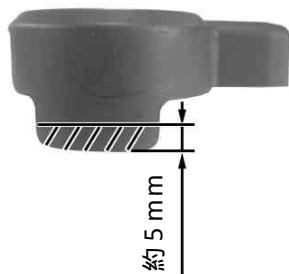


取り外したセンサーセット、アイドルエアコントロールバルブセット、ワイヤステをキット付属のスロットルボディーに取り付けます。スロットル開度センサーのクリップとスロットルバルブの突起を合わせながらセンサーセットをスロットルボディーに取り付けて下さい。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T_{25} = 3.4 \text{ N} \cdot \text{m} (0.35 \text{ kgf} \cdot \text{m})$
 $T_{20} = 2.1 \text{ N} \cdot \text{m} (0.21 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



スロットルケーブルカバーを取り付ける場合は一部加工が必要になりますので画像を確認して下さい。



マニホールドにキット付属のインシュレーター、バンドを取り付けます。インシュレーターの THROT BODY 文字側をスロットルボディーに、HEAD 文字側をマニホールド側に回り止めの突起とバンドの穴を合わせて取り付けます。



バンドのボルトの取り付け角度は写真を参考にして取り付けして下さい。

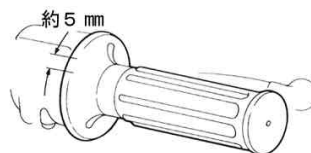
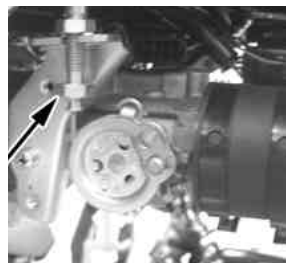


スロットルボディーをインシュレーターに押し込み、両方のバンドを締め付け仮止めします。



センサーセットに車体ハーネス側のカブラーを差し込みます。インジェクタージョイントにフューエルラインを差し込みます。

キット内のスロットルケーブルを取り付け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。スロットルを変更する場合は、使用するスロットルの指示に従って調整して下さい。

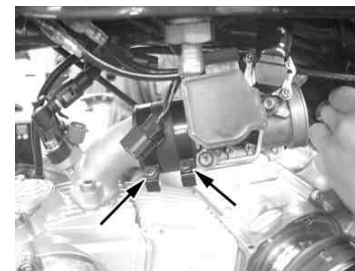


スロットルを数回スナップさせ引っかけりやスロットルバルブの全開状態を確認します。ステアリングを左右いっぱいに切った状態でもスロットルに遊びがあることを確認して下さい。フューエルリザーブセンサーのコネクターを外し、キット同梱のエクステンションハーネスを間に入れる様に接続します。



スロットルボディーとセンサーコネクターの干渉を防ぐ延長ハーネスです。

スロットルケーブルとセンサーが干渉しない角度に合わせ両方のインシュレータバンドを締め付けます。



純正エアクリーナーボックスが固定されていたステアの裏側に、キット付属のフランジナット M6 を取り付け、イグニッションコイルステアを純正のマウントボルトで固定します。

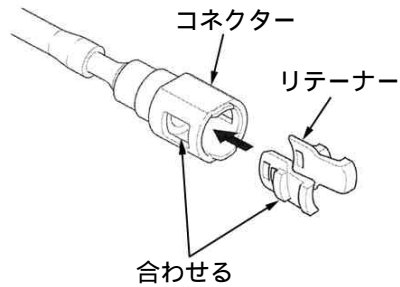
△注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



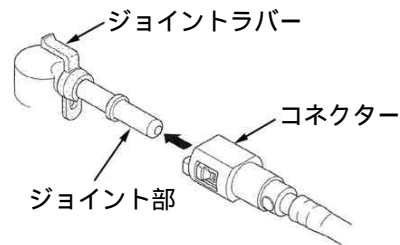
スロットルボディーにキット内のエアフィルターを取り付け、バンドを締め付け固定します。ブリザーホースをエアフィルターのユニオンに接続します。ブローパイガスを還元する為、エンジンオイル等でフィルターが目詰まりしやすく、又、スロットルボディー内にスラッジが詰まりやすくなる為、オイルキャッチタンクの使用を推奨します。(P D 4 参照)

フュエルコネクターの接続

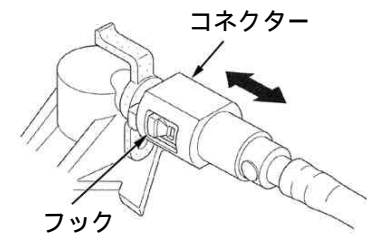
新品のリテーナーのフックをジョイント部の穴に合わせ取り付けます。



インジェクタージョイント部にコネクターが「カチッ」と音が出るまでコネクターを差し込みます。



リテーナーのフックがコネクターの穴に入っている事を確認します。

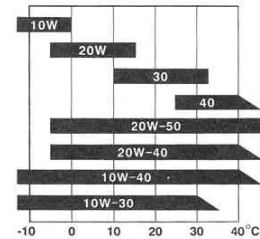


エンジンオイル

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。

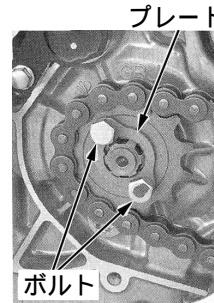
△注意：必ず規定トルクを守る事。



ドライブチェーン取り付け

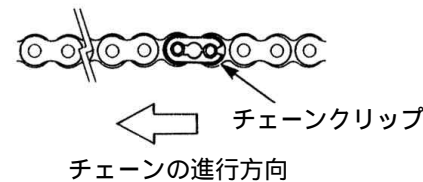
ドライブスプロケットを取り付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
T = 12 N・m (1.2 kgf・m)

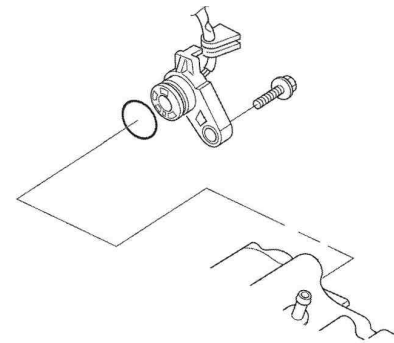


純正サービスマニュアル又は、使用するリアフォークの取り扱い説明書に従いドライブチェーンを取り付けます。

△注意：必ずサービスマニュアルの指示に従う事。

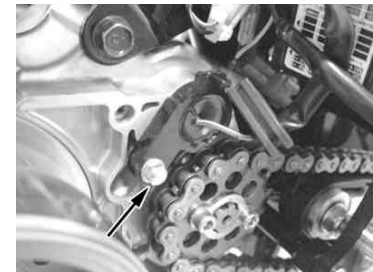


取り外したエンジンからニュートラルスイッチを取り外します。

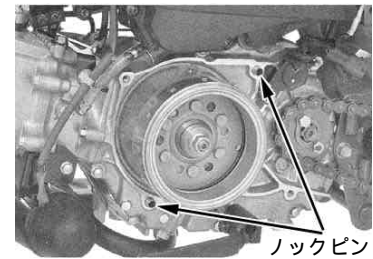


ニュートラルスイッチをL.クランクケースに取り付け、フランジボルト6×2.0を規定トルクまで締め付けます。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
T = 10 N・m (1.0 kgf・m)

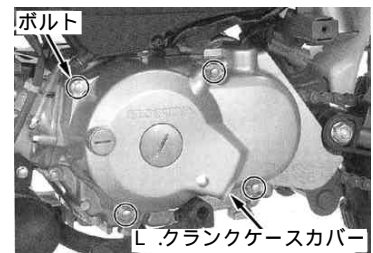


L.クランクケースにノックピンを取り付けます。



L.クランクケースカバーをフランジボルト4本を用いて取り付け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 N・m (1.0 kgf・m)



ニュートラルスイッチのカブラを接続します。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

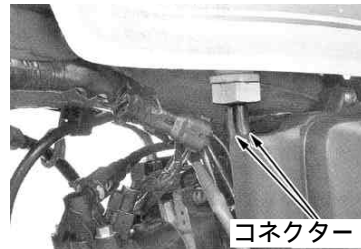
エキゾーストポート部に、キット同梱のエキゾーストパイプガasketを取り付けます。



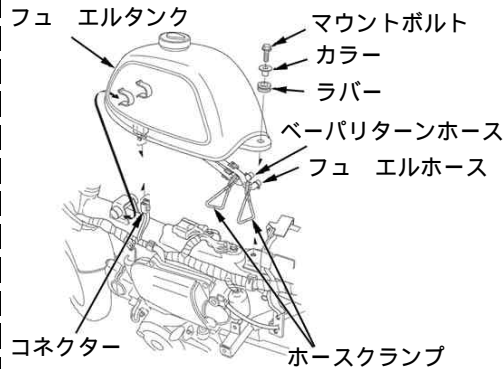
使用するエキゾーストマフラーの取り付け指示に従いエキゾーストマフラーを取り付けます。F I モンキー用のエキゾーストマフラーは使用出来ません。別途キャブレター仕様のモンキー用マフラーが必要となります。(別紙参照)

フュエルタンクの取り外し

フュエルリザーブセンサーのコネクターを取り外します。



フュエルホースの接続を外し、マウントボルトを取り外し、フュエルタンクを取り外します。



純正ハーネスのカブラについて

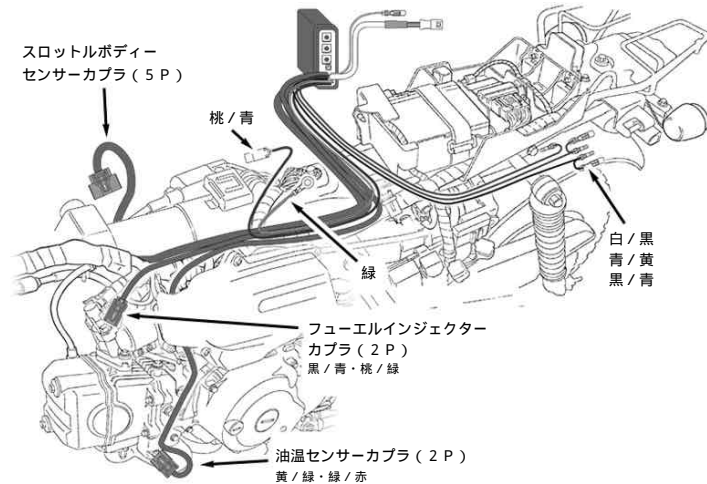
純正ハーネスの、スロットルボディーセンサーカブラ(5P)・油温センサーカブラ(2P)・O₂センサーカブラ(2P)・イグニッションコイルに接続されている桃/青ハーネスは、コンプリートエンジン搭載時は使用しません。

スロットルボディーセンサーカブラ(5P)にキット付属のキャップ 25を、油温センサーカブラ(2P)にキャップ 18をそれぞれ被せて、桃/青ハーネスと共にフュエルタンク下等に引き込み、タイラップで固定するなどして車両をノーマルに戻す際に使用出来る様にしておきます。また、O₂センサーカブラはビニールテープなどで、カブラ開口部を塞いでおく事をお勧めします。

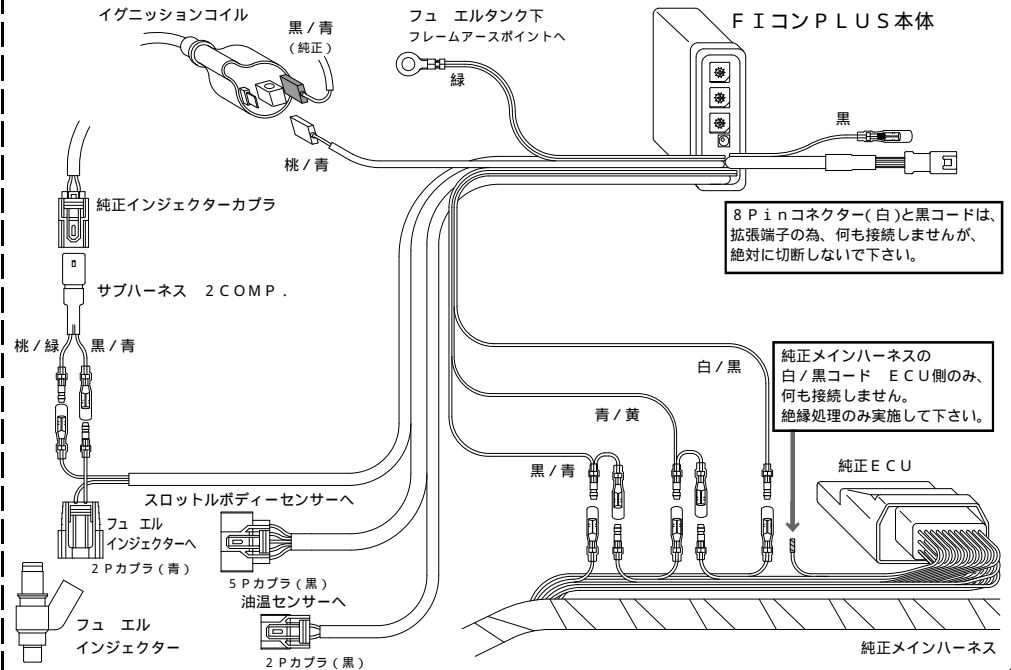
△注意：使用しない配線類もノーマルに戻す際には必要になりますので、切断しないで下さい。

F I コントローラー取り付け

F I コン P L U S の配線作業を行います。まずは図を参照しながら各ハーネスを車両に這わせませす。



図中番号の順に、注釈を確認しながら作業を行なって下さい。



8 Pinコネクター(白)と黒コードは、拡張端子の為、何も接続しませんが、絶対に切断しないで下さい。

純正メインハーネスの白/黒コード ECU側のみ、何も接続しませんが、絶縁処理のみ実施して下さい。

フレームアース

フューエルタンク下側にある、純正ハーネスのアース端子がフレームの1箇所に集合して接続されている部分に、F I コ N P L U S のリングターミナル(緑コード)を共締めします。

イグニッションコイル

純正の黒/青コードは接続したまま、純正の桃/青コードをF I コ N P L U S の桃/青コードに差し替えます。

(取り外した純正の桃/青ハーネスには何も接続しません。)

純正インジェクタカブラ

F I コ N P L U S 本体のフューエルインジェクタへ接続する2 P カブラ部分のギボシ端子に、キット付属のサブハーネス 2 C O M P . を接続し、サブハーネスのカブラを純正のインジェクタカブラに接続します。

純正メインハーネス

シート下部にて、純正ハーネスから純正 E C U へ分岐している配線束がありますが、ギボシ端子を取り付け出来る様に、配線を束ねているビニールテープ等を切り開いて取り除きます。

白/黒コード

純正ハーネスの白/黒コードを切断し、メインハーネス側のみメスギボシ端子を取り付け、F I コ N P L U S の白/黒コードと接続します。

重要

純正 E C U 側には何も接続しません。ビニールテープを巻くなどしてショート等しない様に絶縁しておきます。

青/黄コード

純正ハーネスの青/黄コードを切断し、純正 E C U 側にオスギボシ端子、メインハーネス側にメスギボシ端子を取り付け、F I コ N P L U S の青/黄コードのギボシ端子をそれぞれ接続します。

黒/青コード

純正ハーネスの黒/青コードを切断し、純正 E C U 側にオスギボシ端子、メインハーネス側にメスギボシ端子を取り付け、F I コ N P L U S の黒/青コードのギボシ端子をそれぞれ接続します。

8 P i n コネクタ(白)・黒コード

8 P i n コネクタ(白)と黒コードは拡張端子の為、現在は何も接続ませんが、絶対に切断しないで下さい。

フューエルインジェクタ・スロットルボディセンサー・油温センサーに各カブラを、それぞれ確実に接続します。

フューエルタンクを取り付け、フューエルリザーブセンサーのコネクターを取り付けます。

配線を接続し終わりましたら間違いがないか確認し、問題なければバッテリーコネクターを接続します。

△注意：フューエルタンクへの配管を接続するまでは、絶対にキーをONにしないで下さい。ガソリンがフューエルポンプから噴出する恐れがあります。

F I コ N P L U S 本体は、写真内の様にバッテリー前部にキット付属のマジックテープで固定するか、写真内の左サイドカバー内に、タイラップで固定して下さい。

△注意：固定する際はなるべく雨等の水が掛かりにくい場所を選び、また水等がスイッチ内に浸入しにくい様に、F I コ N P L U S 本体のロータリースイッチが上(天)を向かない様に固定して下さい。



弊社製バッテリーケースキットを併用される場合、車両左側に移設されたバッテリーケース前部やフューエルタンクとフレームの隙間等に設置して下さい。

△注意：F I コ N P L U S の配線等が、チェーンやドライブsprocketに巻き込まれたりしない様に、配線を適切に取り回して固定して下さい。



タイラップで適宜配線を固定し、フューエルタンクとシートを元通り組み付けます。

動作確認

1. 配線に問題がないか、一度イグニッションキーをONにします。キーをONと同時に、下記動作が行われているか確認して下さい。
 - ・エンジンチェックランプが1秒程度点灯して消える。
 - ・フューエルポンプが2~3秒程度作動する。

△注意：キーをONにするだけで、エンジン始動はしないで下さい。

2. 上記の通り作動している場合は、次の項目[初期設定]に進んで下さい。上記の通り動作しない場合は、下記項目に従い点検を行って下さい。問題が解決しなければエンジンは始動しません。
 - ・キーONでF I コ N P L U S 本体の電源 L E D (緑色) が点灯しない場合
バッテリーコネクターの接続を確認する。
バッテリー電圧が正常か確認する。
ヒューズが切れていないか確認する。
 - ・エンジンチェックランプが点滅し続ける場合
油温センサーカブラが抜けていないか確認する。
 - ・エンジンチェックランプが2回点滅する場合
バッテリーの電圧が低い場合(約11V以下)は、2回点滅します。
バッテリーの状態を点検し、必要に応じて充電若しくは交換して下さい。
 - ・エンジンチェックランプが点灯しない場合
白/黒の配線が、切断したメインハーネス側に正しく接続されているか確認する。
エンジンチェックランプが球切れしていないか確認する。
 - ・フューエルポンプが動作しない場合
燃料圧力を抜いた際に、フューエルポンプの2 P カブラが外れたままになっていないか確認する。
サブハーネス 2 C O M P . のコネクタ内端子が折れ曲がっていないか確認する。

初期設定

(スロットルポジションセンサーの学習)

・車両に取り付けた初回や、スロットルの全開位置を調整した場合等は、スロットルポジションセンサーの全閉・全開位置を内部メモリに学習する作業が必要になります。

下記手順に従って作業を行って下さい。

1. キーがOFFになっている事を確認し、油温センサーカブラをセンサーから外し、何も接続しない状態にします。
2. キーをONにします。
3. エンジンチェックランプが点滅し続ける事を確認して下さい。

(約0.25秒点灯 約0.75秒消灯の繰り返し)

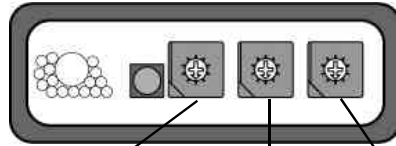
△注意：弊社製スーパーマルチDNメーターの警告灯をFIチェックランプとしてお使いになる場合、メーターの仕様ランプが点滅も点灯もしない場合があります。そのような場合は、純正チェックランプを接続する等してご確認下さい。

4. スロットルをゆっくりと全開にし、全開のまま1秒程度保持し、ゆっくりと全開に戻します。
5. 油温センサーカブラをセンサーに接続します。
6. エンジンチェックランプの点滅が止まり、消灯する事を確認して下さい。
7. キーを一度OFFにします。
8. 以上の作業でスロットルポジションセンサーの全閉・全開位置を学習します。

！ポイント！ 学習した内容はバッテリーの接続を外しても消えませんので、作業は基本的に初回のみですが、何らかの要因によりFIコンPLUSの作動が不安定に陥った場合、上記学習作業を再度行う事でトラブルが解消される場合があります。

ロータリースイッチの設定

・FIコンPLUSはロータリースイッチを3個搭載しており、それぞれリミッター回転数・マップの種類・マップの補正値を設定する事が出来ます。下記表を参照し、ご使用になるエンジン仕様に合わせて設定を行って下さい。



	SW1	SW2	SW3
設定	リミッター回転数の選択	マップの選択	燃料マップの補正量
0	7000	-	10%
1	8000	1015S	8%
2	9000	1520S	6%
3	10000	2025S	4%
4	10500	2025R	2%
5	11000	2530S	0(基準)
6	11500	2530R	+2%
7	12000	-	+4%
8	12500	-	+6%
9	13000	-	+8%
A	13500	-	+10%
B	14000	-	+12%
C	14500	-	+14%
D	15000	-	+16%
E	15500	-	+18%
F	16000	-	+20%

マップの種類 - 適応エンジン仕様

エンジン仕様 : 4バルブ+R 148cc
エアクリナー : パワーフィルター

マップの種類	カムシャフト	マフラー
1015S	10/15D	弊社オーバルマフラー
1520S	15/20D	弊社オーバルマフラー
2025S	20/25D	弊社オーバルマフラー
2025R	20/25D	レーシングマフラー
2530S	25/30D	弊社オーバルマフラー
2530R	25/30D	レーシングマフラー

注意1：12500rpm以上の設定は、弊社エンジンの許容回転数を超える為、ご自身の責任に於いてご使用下さい。オーバーレブによるトラブルは、一切クレームの対象となりませんのでご注意下さい。

又、SW1を8~Fの設定にして1度でも電源をONにすると、内部メモリに使用履歴として記録され、消去出来ません。

注意2：マップの内容が[-]となっている物を選択した場合、燃料噴射データが入っておりませんので、エンジンは始動しません。

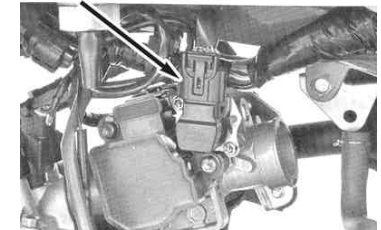
注意3：マップ補正量は、全域に反映されます。特に減量側(マイナス側)の設定は、エンジン仕様によってはトラブルの原因となりかねませんので、A/F計を取り付けた上で、慎重にご使用下さい。減量側の設定は、エンジンセッティングに関する知識の無い方は使用しないようにして下さい。

又、エンジン回転中にマップ補正量を変更しても、エンジンを一旦停止し再始動するまで反映されません。

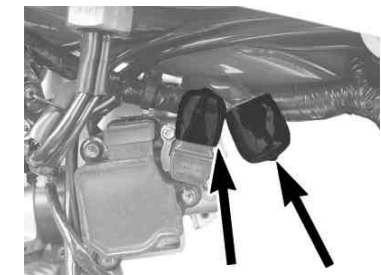
IACバルブについて

1. IACバルブの4Pカブラが正しく接続されている事を確認し、キーをONにすると、数秒間IACバルブの作動音がします。

4P(黒)カブラ



2. 作動音がしなくなったら、キーをOFFにし、IACバルブの4P(黒)カブラの接続を外し、IACバルブのカブラ部にキャップ 15.5、ハーネス側のカブラにキャップ 19を被せて、カブラ開口部を塞いでおきます。



注意：FIコンPLUS使用時は、IACバルブを使用しませんが、何らかの理由により動作不調になった場合や、スロットルボディを交換した場合等には、再度接続する必要がありますので、ハーネスは切除しないで下さい。

注意：FIコンPLUSは、純正のIACバルブを利用せずアイドル回転数を制御しますので、IACバルブのカブラは外したままで使用します。FIコンPLUS使用時に、IACバルブを動作させるとアイドル回転数が不安定になったり、低くなりすぎたりします。

イグニッションキーが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。

$T = 8 \sim 10 \text{ N} \cdot \text{m}$

($0.8 \sim 1.0 \text{ kg f} \cdot \text{m}$)



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。

始動確認

1. ここではまず、設定をSW1...0 / SW2...お使いのエンジン仕様にあわせて設定 / SW3...5と設定します。
2. キーをONにし、フューエルポンプの作動音が止まればキーをOFFにする作業を数回繰り返します。
(フューエルラインのガソリンが抜けている為、ガソリンを送り込みます。)
3. キーをONにしエンジンを始動します。

注意：始動時は、スロットルを全閉～微開にて行って下さい。
スロットルを開けながらキックしても、エンジンは始動しません。

4. エンジンが始動したら、エンジン油温が約70以上になるまでしっかりと暖機します。
5. アイドリング回転数を確認します。
規定アイドリング回転数：2050rpm±100rpm
アイドリング回転数が規定から外れている場合は、アイドリング調整の項目を参照し、調整を行って下さい。

△警告：必ず換気の良い場所で行う事。

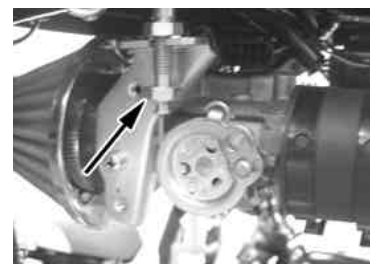
注意：エンジン冷間時はアイドリング回転数を高く保つ制御を行なっています。回転数の確認は、エンジンが十分に温まった後に行ってください。

アイドリング調整

1. スロットルボディ右側(マフラー側)のスクリー- 2本を取り外し、カバーを取り外します。



2. スロットルボディのストッパースクリュー(白色ペイントで固定されているスクリー-とナット)を固定しているナットを緩め、スクリー-を1/8回転程度ずつ回転させ、ナットを締め付けます。スクリー-を締め込む方向に回転させるとアイドリング回転数は上がり、スクリー-を緩める方向に回転させるとアイドリング回転数は下がります。



△注意：マフラーやエンジン等で火傷をする恐れがありますので、作業は冷間時に行う事。

3. スロットルポジションセンサーの学習作業を再度行います。

注意：スロットルの全閉位置が変わった場合は、必ず毎回スロットルポジションセンサーの学習作業を行ってください。

4. エンジンを始動しアイドリング回転数を確認します。

規定アイドリング回転数になるまで、上記2～4の作業を繰り返して調整を行ってください。

注意：ストッパースクリューを締め込み過ぎても、逆にアイドリングは安定しなくなります。

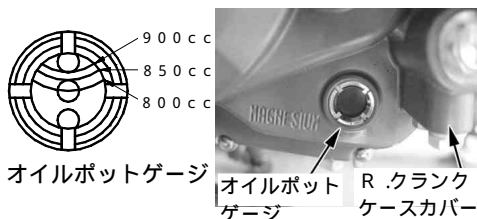
注意：走行後等にアイドリング回転数が高めになってしまう場合は、アイドリング調整を行った時のエンジン暖機が不十分だった事が原因として考えられます。スクリー-を緩める方向に回転させて、再度スロットルポジションセンサーの学習を行い、アイドリング回転数の確認を行ってください。

F I コ ン プ ル ス トラ ブ ル シ ュ ー テ ィ ン グ

F I コ ン プ ル ス 取 り 付 け 後、不 具 合 を お 感 じ に な れ ま し た ら、ま ず は 下 記 表 か ら、該 当 す る 症 状 に 応 じ た 項 目 を 点 検 し て 下 さ い。

不 具 合 症 状	点 検 箇 所 対 処 方 法		I A C パ ル ブ の 接 続 を、正 し く 外 し て い ま す か？
<p>エ ン ジ ン が 始 動 し な い</p>	<p>エ ン ジ ン の 組 み 付 け 自 体 に 問 題 は あ り ま せ ん か？</p> <p>エ ン ジ ン が 正 し く 組 み 付 け ら れ て い る か、パ ル ブ タ イ ミ ン グ や タ ペ ッ ト ク リ ア ラ ン ス に 問 題 が 無 い か 確 認 し て 下 さ い。</p> <p>キ ー O N 時 に、F I コ ン プ ル ス 本 体 の 緑 L E D が 点 灯 し、エ ン ジ ン チ ェ ッ ク ラ ン プ が 1 秒 程 度 点 灯 し た 後、消 灯 し て い ま す か？</p> <p>動 作 確 認 の 項 目 に 従 い、配 線 を 点 検 し て 下 さ い。</p> <p>エ ン ジ ン 組 み 付 け 後、初 め て の 始 動 で す か？</p> <p>フ ェ ー エ ル イ ン ジ ェ ク タ を 脱 着 し て い る 為、フ ェ ー エ ル ラ イ ン 内 に エ ア が 残 っ て い る 場 合 が あ り ま す。そ の 為、初 回 始 動 時 は エ ン ジ ン が 始 動 し に く い 場 合 が あ り ま す。</p> <p>し ば ら く キ ッ ク し て も エ ン ジ ン が 始 動 し な い。</p> <p>一 度 キ ー を O F F に し、再 度 キ ー を O N に し て か ら、始 動 し て み て 下 さ い。</p> <p>ス ロ ッ ト ル を 開 け な が ら 始 動 し て い ま せ ん か？</p> <p>F I コ ン プ ル ス は ク ラ ン キ ン グ 時 に 発 生 す る 吸 気 負 圧 を 制 御 に 利 用 し て い ま す の で、ス ロ ッ ト ル を 開 け な が ら 始 動 し て も、エ ン ジ ン は 始 動 し ま せ ン。必 ず 全 閉 ~ 微 開 に て 始 動 を 行 っ て 下 さ い。</p>	<p>ス ロ ッ ト ル を 開 け て も 回 転 が 上 が ら な い / ア イ ド リ ン グ す る が、ス ロ ッ ト ル を 開 け る と ス ト ー ル す る</p>	<p>F I コ ン プ ル ス は、純 正 の I A C パ ル ブ の カ プ ラ を 外 し た ま ま で 使 用 し ま す。必 ず、キ ー を O N に し 作 動 音 が し な く な っ た 位 置 で カ プ ラ の 接 続 を 外 し、外 し た ま ま で ご 使 用 下 さ い。</p> <p>初 期 設 定 (ス ロ ッ ト ル ポ ジ シ ョ ン セ ン サ ー の 学 習) を 実 施 さ れ ま し た か？</p> <p>初 期 設 定 を 再 度 実 施 し て み て 下 さ い。ア イ ド リ ン グ 調 整 を 行 っ た 場 合 も、毎 回 必 ず 実 施 し て 下 さ い。</p> <p>リ ミ ッ タ ー 回 転 数 の 設 定 ス イ ッ チ は 問 題 あ り ま せ ん か？</p> <p>S W 1 の リ ミ ッ タ ー 回 転 数 の 選 択 次 第 で は、7 0 0 0 r p m か ら リ ミ ッ タ ー が か か り ま す。選 択 さ れ て い る 設 定 に 問 題 が な い か 確 認 し て 下 さ い。</p>
<p>ア イ ド リ ン グ が 持 続 せ ず、ス ト ー ル す る</p>	<p>初 期 設 定 (ス ロ ッ ト ル ポ ジ シ ョ ン セ ン サ ー の 学 習) を 実 施 さ れ ま し た か？</p> <p>初 期 設 定 を 再 度 実 施 し て み て 下 さ い。ア イ ド リ ン グ 調 整 を 行 っ た 場 合 も、毎 回 必 ず 実 施 し て 下 さ い。</p> <p>マ ッ プ 選 択 ス イ ッ チ や、マ ッ プ 補 正 ス イ ッ チ が 適 正 な セ ッ テ ィ ン グ に な っ て い ま す か？</p> <p>ス イ ッ チ の 設 定 を 再 確 認 し て 下 さ い。特 に マ ッ プ 補 正 ス イ ッ チ は 5 番 が 基 準 と な っ て い ま す の で、ご 注 意 下 さ い。</p>	<p>エ ン ジ ン チ ェ ッ ク ラ ン プ が 点 滅 し 続 け る エ ン ジ ン チ ェ ッ ク ラ ン プ が 点 灯 し 続 け る</p>	<p>F I コ ン プ ル ス 本 体 内 部 に 異 常 が 起 き て い る 可 能 性 が あ り ま す。速 や か に 使 用 を 中 止 し、チ ェ ッ ク ラ ン プ の 点 灯 ・ 点 滅 パ タ ー ン 及 び、ど の よ う な 時 に 点 灯 ・ 点 滅 し た か を お 手 元 に お 控 え 頂 い た 上 で、弊 社 ま で お 問 合 せ 下 さ い。</p> <p>エ ン ジ ン チ ェ ッ ク ラ ン プ が、7 回 ・ 8 回 ・ 9 回 点 滅 と い っ た 故 障 コ ー ド を 表 示 す る。 / エ ン ジ ン チ ェ ッ ク ラ ン プ が、不 規 則 な 点 滅 を す る。</p> <p>F I コ ン プ ル ス 本 体 で は、こ の よ う な 純 正 E C U の よ う な 故 障 表 示 パ タ ー ン を 出 力 し な い よ う に な っ て い ま す。メ イ ン ハ ー ネ ス の 白 / 黒 コ ー ド を 切 断 し た 後、E C U 側 の コ ー ド も 接 続 さ れ て い る 可 能 性 が あ り ま す。白 / 黒 コ ー ド の 接 続 部 分 を 再 点 検 し、純 正 E C U 側 の コ ー ド に は 何 も 接 続 さ れ て い な い 事 を 確 認 し て 下 さ い。</p>

調整が終わりましたら、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。



オイルポットゲージ

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。

再度エンジンを始動させ、異音など異常が無いかを確認します。

⚠ 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。

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)

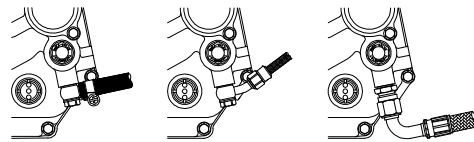
サーモスタットホールキャップを取り外し、サーモユニットを取り付けます。

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

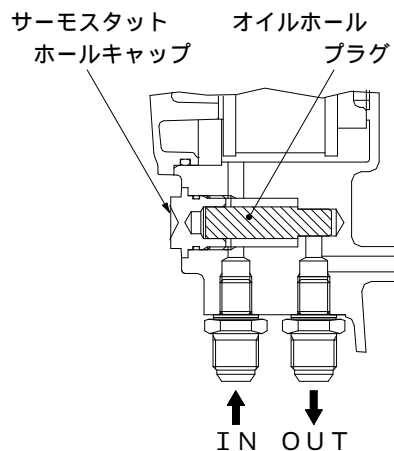
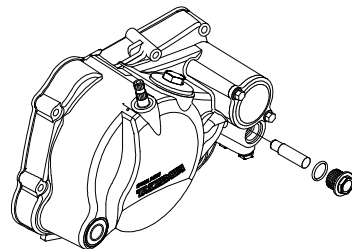
⚠ 注意：クラッチカバーにオイルホースを接続しない場合、サーモユニット又は、オイルホールプラグを絶対に取り付けられないで下さい。オイル通路が遮断され、エンジンが破損する可能性があります。

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、オプション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 = 13 N・m (1 .3 kgf・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。



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られないで下さい。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

27正立フロントフォーク

10インチタイヤ使用の場合、フォーク先端いっぱいでもクランプして下さい。
トップボルトを除くインナーチューブ先端でフォークをクランプします。

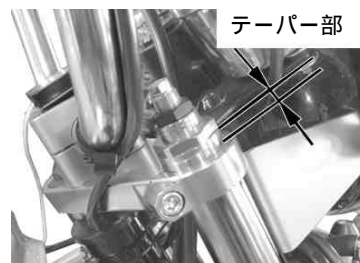


使用前に必ずフルボトム時に干渉が無いかを確認します。
干渉する場合、ハイトの低いタイヤに変更して下さい。



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。



～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。

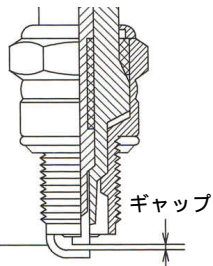
⚠ 警告 点検と調整は基本的な技能や知識を持った人を対象としておりますので、技術、知識の無い方は作業を行わないで下さい。

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：0.6～0.7mm

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段高いスパークプラグに交換する。

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。

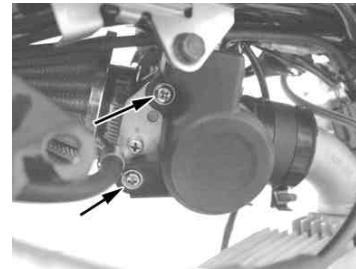
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。

アイドル調整

アイドル回転数を確認する。
規定アイドル回転数：2050rpm±100rpm
アイドル回転数が規定から外れている場合は、下記項目を参照し、調整を行う。

⚠ 警告：必ず換気の良い場所で行う事。

スロットルボディ右側（マフラー側）のスクリーユ2本を取り外し、カバーを取り外す。



スロットルボディのストッパースクリュー（白色ペイントで固定されているスクリーユとナット）を固定しているナットを緩め、スクリーユを1/8回転程度ずつ回転させ、ナットを締め付ける。スクリーユを締め込む方向に回転させるとアイドル回転数は上がり、スクリーユを緩める方向に回転させるとアイドル回転数は下がる。



⚠ 注意：マフラーやエンジン等で火傷をする恐れがありますので、作業は冷間時に行う事。

スロットルポジションセンサーの学習作業を再度行う。

注意：スロットルの全閉位置が変わった場合は、必ず毎回スロットルポジションセンサーの学習作業を行う事。

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。

$T = 19.5 \sim 24.5 \text{ N} \cdot \text{m}$
(2.0～2.5 kgf·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 S F級のエンジンオイル

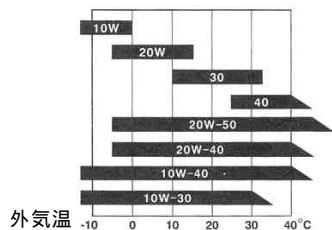
オイル量

オイル交換時 : 850 c c

オーバーホール時 : 900 c c

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。

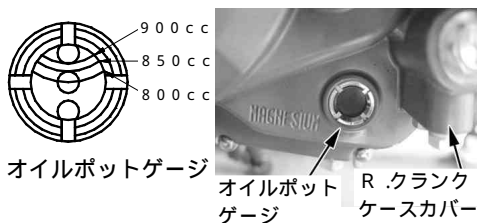
気温と粘度との関係



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。



オイルポットゲージ

オイルポットゲージ R . クランクケースカバー

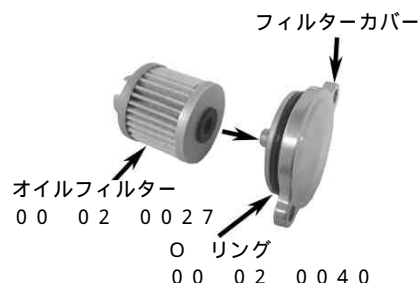
もしオイルが少なければ、オイル注入口より注入する。(オイルは同じ物を使用する事。) 多い時は、規定量までオイルを抜く。

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。

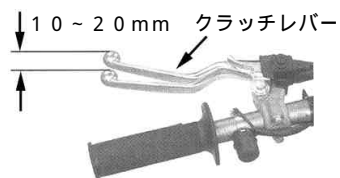
$T = 1.0 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



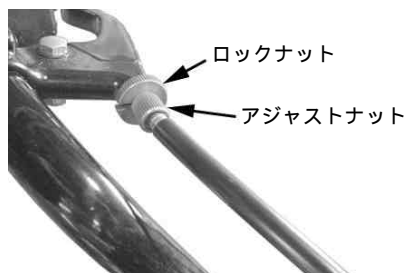
オイルフィルタースプリング

クラッチケーブルの調整

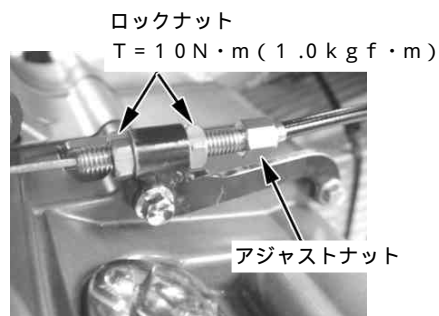
クラッチレバー先端での遊びを点検する。



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。

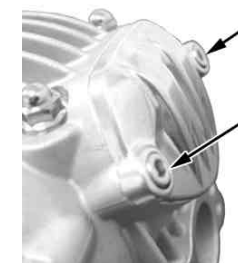
△注意：必ず規定トルクを守る事。

バルブクリアランスの調整

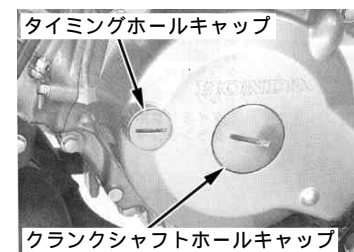
左サイドカバーの取り付けスクリー3本を外し左サイドカバーを取り外す。



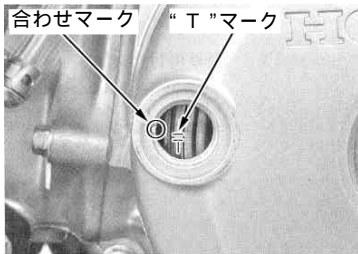
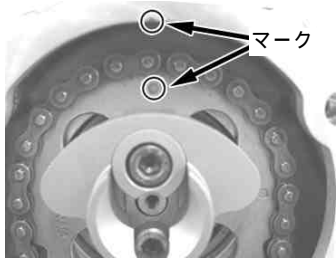
I N側、E X側のインスペクションキャップを取り外す。



ジェネレーターカバータイミングホールキャップ、クランクシャフトホールキャップを取り外す。



フライホイールを回し、圧縮上死点に合わせて。



カムシャフトのシャフトト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 N · m (1.0 kg f · m)



E X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。

E X : 0.05 ~ 0.08 (冷間時)



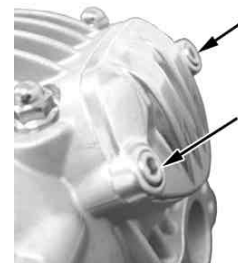
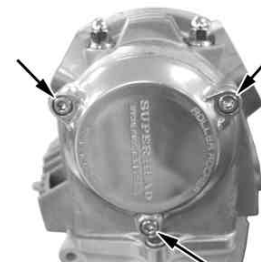
アジャストナットを規定トルクまで締め付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
T = 10 N · m (1.0 kg f · m)



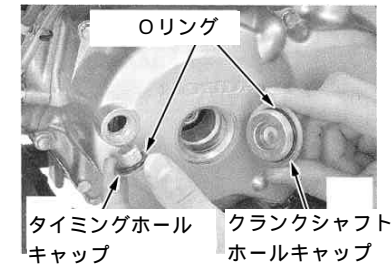
ツマミネジを取り外す。
取り外した左サイドカバー及びIN側、E X側のインスペクションキャップを取り付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
T = 6 N · m (0.6 kg f · m)



取り外したタイミングホールキャップ及びクランクシャフトホールキャップのOリング部に少量のエンジンオイルを塗布し、各ホールキャップを取り付け、締め付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
タイミングホールキャップ
: 1.5 N · m (0.2 kg f · m)
クランクシャフトホールキャップ
: 3 N · m (0.3 kg f · m)

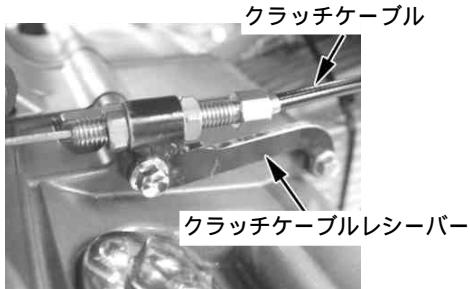


スリッパ クラッチの調整

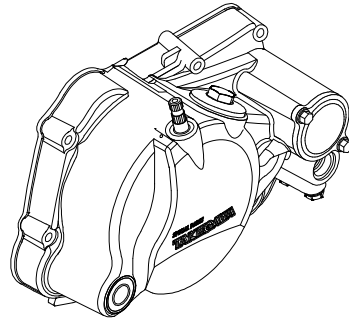
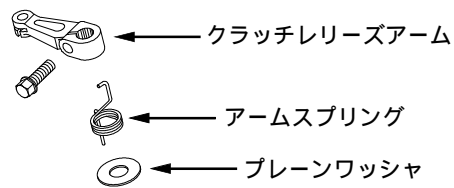
スリッパ クラッチはシムの枚数の増減により、エンジンブレーキ時の滑り出し調整が出来る。シムを減らすほどエンジンブレーキ時にクラッチが滑り易くなり、シムを増やすと滑りにくくなる。加速時はその逆になるので、出力により調整を行う事が出来る。
エンジンオイルを抜き取る。



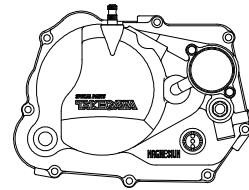
クラッチケーブルレシーバーのアジャスト部分を緩め、クラッチケーブルをクラッチレリーズアームから取り外す。



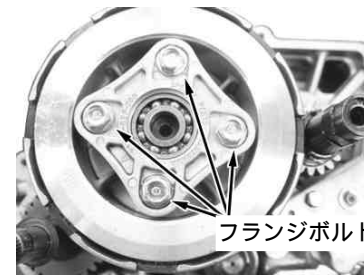
クラッチレリーズアームを取り外す。



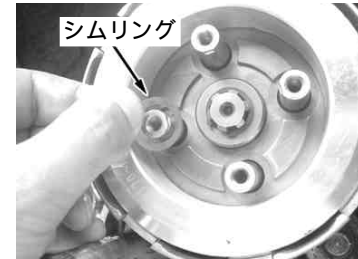
ボルト6本を取り外し、R .クランクケースカバーCOMP .を取り外す。



クラッチリフタープレートのフランジボルト4本を対角に2～3回に分けて取り外す。

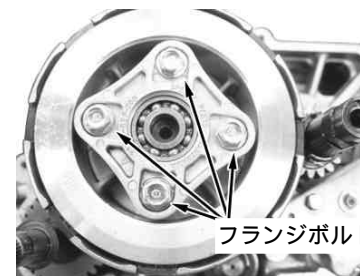


クラッチスプリングを取り外し、シムの枚数を調整する。
シムの最大取り付け枚数が2枚までの為、0～2枚までの範囲で調整を行う。



クラッチスプリングを取り付け、リフタープレートを4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。

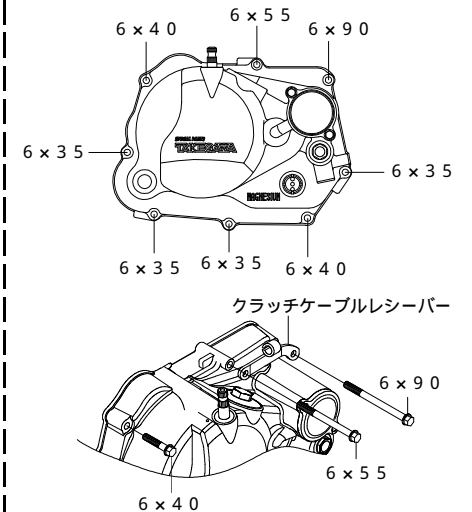
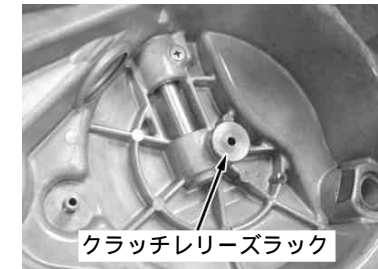
△注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 12 \text{ N} \cdot \text{m} (1.2 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



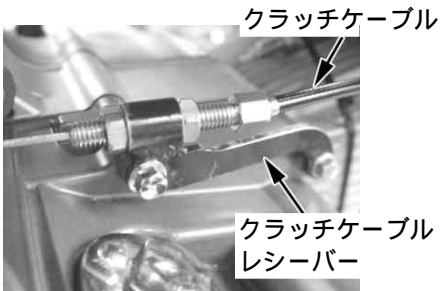
ケース合わせ面を脱脂し、ノックピン2本と新品のR .クランクケースカバーガスケットをクランクケースに取り付ける。
R .クランクケースカバーCOMP .内側のクラッチレリーズラックが入っている事を確認し、クラッチケーブルレシーバーを取り付け、フランジボルトを取り付け、クランクケースに仮締めし、ケース中央から外側へと対角に規定トルクで締め付ける。

△注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 7 \text{ N} \cdot \text{m} (0.7 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

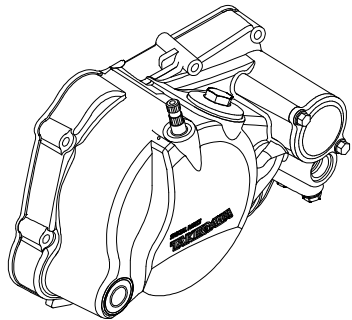
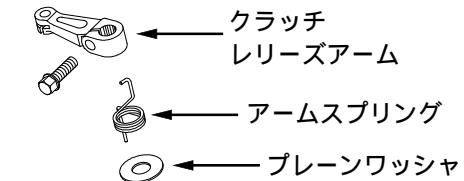
R .クランクケースカバーを斜めからこじて取り付けない。
ロックナット部のオイルシールを傷めクランクの焼き付き等の原因となる。



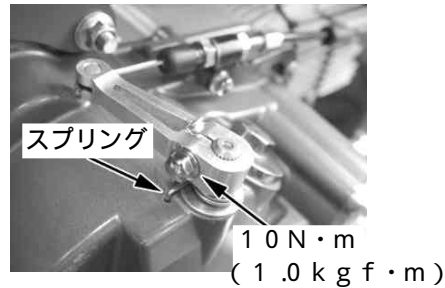
クラッチケーブルのアジャスター部をケーブルレシーバーに取り付けクラッチリリースアーム割り締め部の切り欠きが、後方に向くようにケーブルエンドをアームに取り付ける。



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る。



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インナー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む。

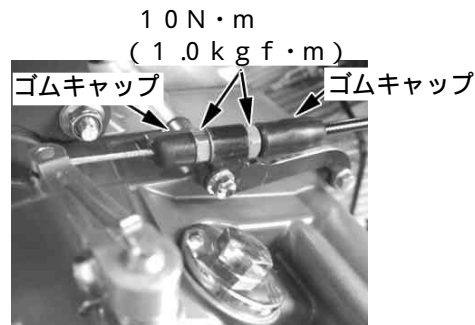


リリースアームにフランジボルトを取り付け、アームを押し込んだ状態でボルトを指定トルクで締め付ける。

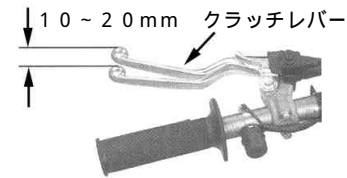
△ 注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

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

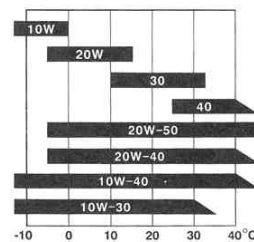
エンジン停止状態でトランスミッションを1速にシフトし、クラッチレバーを握った状態で車両を動かした際、リアホイールが回転し、クラッチレバーを放した状態でリアホイールが回転しない事を確認する。

ドレンボルトが締め付けられている事を確認する。

△ 注意：必ず規定トルクを守る事。
 $T = 21.5 \text{ N} \cdot \text{m} (2.2 \text{ kgf} \cdot \text{m})$



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、規定量注入する。(C 2 エンジンオイル注入参照)



スタンダードハイスロットルセット



09 02 0223

サイレントオーバルマフラー



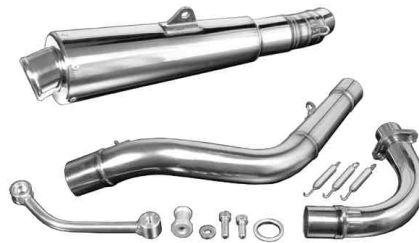
04 02 0173

排気効率を向上させ、エンジンが持つ本来の性能を引き出しながら、排気騒音に配慮した“パワーサイレントオーバルサイレンサー”を採用。

マフラーは腐食性に優れたステンレス製を採用。

サイレンサー内部には弊社独自のターン構造を採用する事で、高い排気効率と静粛性を兼備しています。

レーシングマフラー



04 01 0028

モンキー・ゴリラにスーパーストックエンジン車両を対象に開発された“レーシングマフラー”です。

排気効率を上げるだけでなく、シリンダーヘッドの性能を十分に引き出し、徹底した出力特性の向上を追い求め製作しました。

エキゾーストパイプ径、パイプ長とサイレンサーの排気バランスを図り設計されている為、幅広い排気量に対応する事が出来ます。

又、エキゾーストパイプ、サイレンサー等一つ一つ丁寧に製作されている為、各溶接ビードが美しく、溶接部の耐久性も抜群です。

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>

カムシャフト



00 01 1673 :10/15D オートデコンブカムシャフト
 00 01 1674 :15/20D オートデコンブカムシャフト
 00 01 1675 :20/25D オートデコンブカムシャフト
 00 01 1676 :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)

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)

アルミ製ドリブンスprocket



02 07 0641 (41T) 02 07 0011 (25T)
 02 07 0642 (42T) 02 07 0012 (28T)
 02 07 0643 (43T) 02 07 0013 (30T)
 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)

減速比表 (ファイナル)

ドライブ \ ドリブ	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、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。



3 Fin 4 Line AW
00 07 0055



4 Fin 5 Line AW
00 07 0008

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：ステアリングシステム	
		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	09 07 2711	09 07 2712	07 07 0125	07 07 0126
	スリムラインホース	07 - 07 - 0128	07 07 0107	07 07 0123	07 07 0124

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、オーバーヒートを防止し、油温を一定に保つことが出来ます。

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>

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

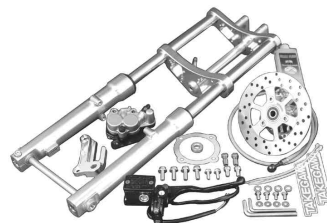
フロントフォーク



06 01 0732

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 01 0038

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「パフ仕上げ」は他にない存在感を示します。



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



00 06 0020

L/Rフロントフォークセット

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。