Engine Complete KIT ：DOHC 4VALVE

（２ＳＭＰ－１３８）

☆プライマリーキックスターター
☆１３８ｃｃ（５７×５４）
☆５－Ｓｐｅｅｄ

商品番号：０１－００－９３０３

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なわず、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、どの様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。
　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。

Dec./28/ 12

☆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。

⚠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）に行って下さい。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下さい。（ケガの原因となります。）
・ガスケット、パッキン類は、必ず新品部品を使用して下さい。（部品の摩耗や損傷等で、エンジントラブルの原因となります。）

⚠警告

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

・技術、知識の無い方は、作業を行わないで下さい。（技術、知識不足による作業ミスで、部品破損により、事故につながる恐れがあります。）
・作業を行う際は、水平な場所で車両を安定させ、安全に作業を行って下さい。（作業中に車両が倒れてケガをする恐れがあります。）
・エンジンを回転させる場合は、必ず換気の良い場所で行って下さい。密閉した様な場所では、エンジンを始動させないで下さい。（一酸化炭素中毒になる恐れがあります。）
・ガソリンは非常に引火しやすい為、一切の火気を避け、燃えやすい物が周りに無い事を確認して下さい。（火災の原因となる恐れがあります。）
・規定トルクは必ずトルクレンチを使用し、確実に作業を行って下さい。（ボルト及びナットの破損、脱落等で事故につながる恐れがあります。）
・指示部品以外の部品の使用は、一切行わないで下さい。（部品破損により、事故につながる恐れがあります。）
・点検、整備を行った際、損傷部品が見つかれば、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下さい。（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下さい。（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～

●ＤＯＨＣ　４バルブの採用

◇インテークバルブ、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大きく取り吸排気を向上させ、カムシャフトをＩＮ側、ＥＸ側１本づつ備えるＤＯＨＣ化を採用し、ダイレクトリフターの使用によるコンパクト、軽量化を実現しております。
カムシャフト駆動方式もセミギアトレイン方式とし、バルブタイミングが変更出来る様、アジャストタイプのカムギアを採用しております。
２バルブＳＯＨＣヘッドでは、味わえないフィーリングと高出力を体感して頂けます。

●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製オイルフィルターを採用し、オイルクーラーをクラッチカバーから取り出すラインを設け、オプション設定でサーモスタットの装着が可能な構造となっております。
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りにくくなり操縦性が向上するスリッパ―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。

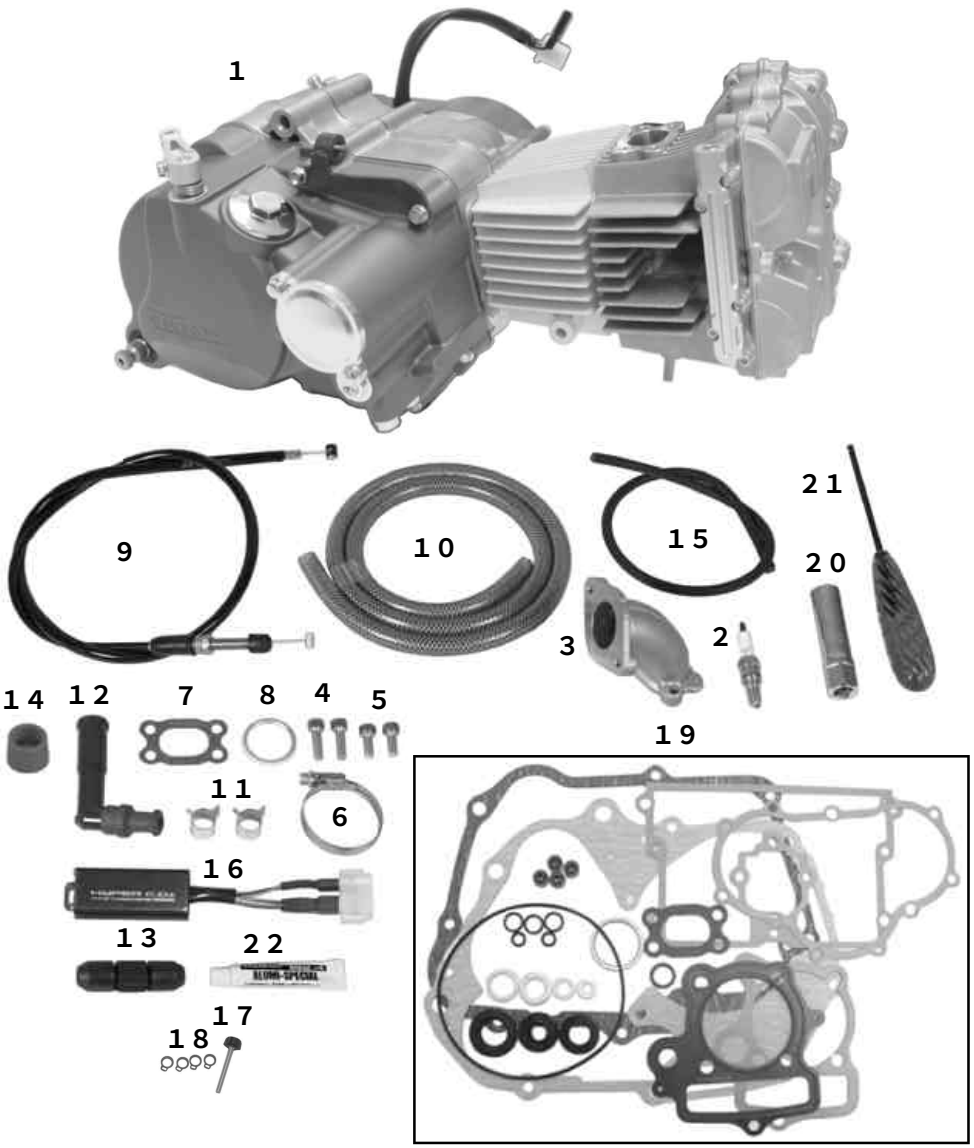
●プライマリキックスターターの採用

◇キックスタート方式を、従来のＣ型エンジンからプライマリキック方式に変更しております。
プライマリキック方式にする事により、クラッチ操作を行う事により、どのギア位置でもキックスタート操作を行えます。特に、オフロード競技には有効なシステムです。

●軽量アウターローターＡＣＧの採用

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

商　品　内　容



番号	部　品　名	個数	リペア品番	入数
1	エンジン COMP.	1	――――	
2	スパークプラグ　ER8EH	1	NGK―ER8EH	1
3	インテークマニホールド	1	06171―D4H―T00	1
4	ソケットキャップスクリュー　6×20	2		2
5	ソケットキャップスクリュー　6×15	2		2
6	ノールマトローバンド	1		1
7	インレットパイプガスケット	1		1
8	エキゾーストパイプガスケット	1	00―01―0064	2
9	クラッチケーブル COMP. 910mm	1	00―02―0107	1
10	ブレードホース　8×1m	1	00―07―0070	1
11	ホースクランプ　13.1	2		2
12	スパークプラグキャップ COMP.	1	00―01―1013	1
13	プラグコードジョイント	1	00―01―1012	1
14	プラグキャップラバー	1	30701―D4H―T00	1
15	ハイテンションコード 500mm	1	00―01―1043	1
16	ハイパーC.D.I.	1	05―03―0003	1
17	ツマミネジ	1	00―01―0254	2
18	スナップリング　6mm	4	00―01―0255	5
19	ガスケットセット	1	06111―D4H―T10	1
20	プラグソケット 13mm	1	00―00―0247	1
21	ボールポイントドライバー 4mm	1	――――	
22	アルミスペシャル　5g	1	00―01―0001	1

※リペアパーツは必ずリペア品番にてご発注下さい。品番発注でない場合、受注出来ない場合もあります。予めご了承下さい。
尚、単品出荷出来ない部品もありますので、その場合はセット品番にてご注文下さいます様お願い致します。

主要諸元表

種類	ガソリン・４サイクル
総排気量	１３７.７ｃｃ
シリンダー数及び配置	単気筒・横置
冷却方法	空冷
バルブ機構	ＤＯＨＣ・チェーン―ギア駆動
燃焼室形状	ペントルーフ
内径×行程	５７mm×５４mm
圧縮比	１１.６：１
カムシャフト種類	インテーク　　２５
	エキゾースト　３０Ｄ
バルブタイミング	
吸気　開	上死点前２０°（1mmリフト時）
閉	下死点後５０°（1mmリフト時）
排気　開	下死点前６０°（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）
点火方法	ＣＤＩ点火
スパークプラグ	ＮＧＫ―ＥＲ８ＥＨ
始動方法	プライマリキック式
動力伝達	
クラッチ	湿式多板
操作方法	機械式
トランスミッション	
タイプ	常時噛合・５段リターン式
ギア比	
１速	２.３５７（３３／１４）
２速	１.６１１（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
キャブレターの調整・点検	毎回	各キャブレターに伴う
オイルフィルターの交換	１５００～２０００ｋｍ毎	Ｐ―Ｃ２
クラッチケーブルの調整	２５０ｋｍ毎	Ｐ―Ｃ２
クラッチフリクションディスクの点検	１０００ｋｍ毎	サービスマニュアル参照
ピストン及びピストンリングの点検	１０００ｋｍ毎	サービスマニュアル参照
ピストンピンの点検	２０００ｋｍ毎	サービスマニュアル参照
クランクシャフトの点検	１０００ｋｍ毎	サービスマニュアル参照
シリンダーヘッド・シリンダーの点検	２０００ｋｍ毎	サービスマニュアル参照
クランクケースの点検	２５００ｋｍ毎	サービスマニュアル参照

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

～使用上の注意～

搭載車両の仕様について

◇このエンジンキットは、オリジナルと比較して全高（シリンダー部）が長くなっております。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－Ｄ１～Ｄ４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。

適応仕様データー表		
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φ２７又はφ３０正立フロントフォーク （Ｐ－Ｄ４ 参照）
タイヤ	―――――▶	パワーアップに伴いインチアップ（１０インチ）を推奨
トップブリッジ／ ステアリングステム	ノーマルフォーク（不可）× 仕様変更	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－Ｄ４ 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－Ｄ４ 参照）
オイルクーラー	―――――▶	発熱量アップに伴い使用を推奨 （Ｐ－Ｄ３ 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－Ｄ２ 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－Ｄ４ 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薦めします。

使用回転数について

◇使用限界回転数は使用されるカムシャフトや排気量等で異なります。エンジン回転計を取り付け、必ず最大出力回転数以下でご使用下さい。
１３８ｃｃ　インテーク　：２５カム
　　エキゾースト：３０カム
　　使用回転数　：１２０００ｒｐｍ以下
◇特に、空ぶかし時や１速ギア、２速ギアでの急加速時は使用限界回転数に入りやすいのでご注意下さい。使用限界回転数以上でご使用されますと、エンジン回転が不円滑になり、エンジン寿命に悪影響を及ぼすだけでなく、最悪の場合はエンジンを壊してしまう恐れがあります。

●本エンジンには、管理Ｎｏとしてエンジン Ｎｏ（シリアル）を打刻しております。
リ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。

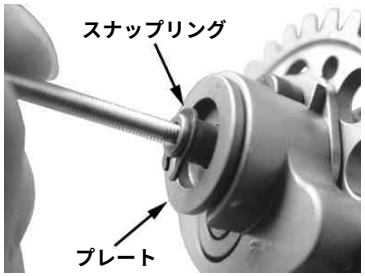
エンジンＮｏ打刻位置
２ＳＭＰ－１０＊＊＊

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。

１０／１０Ｄカムシャフト	０１－０８－０１５０
１５／１５Ｄカムシャフト	０１－０８－０１５１
２５／３０Ｄカムシャフト	０１－０８－０１５２
２５／２５Ｄカムシャフト	０１－０８－０１５３
３０／３０Ｄカムシャフト	０１－０８－０１５４

⚠ 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、カムシャフトデーター表を参考にし、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。

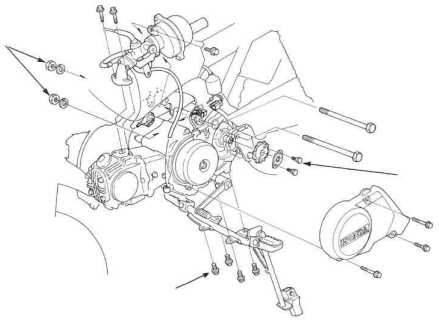
株式会社 SPECIAL PARTS 武川
〒５８４－００６９　大阪府富田林市錦織東三丁目５番１６号
TEL ０７２１－２５－１３５７　FAX ０７２１－２４－５０５９
お問い合わせ専用ダイヤル　０７２１－２５－８８５７
URL http://www.takegawa.co.jp

～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。

●エンジン取り外し

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



●エンジン取り付け

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

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

２０～２５Ｎ・ｍ
（２.０～２.５ｋｇｆ・ｍ）

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

●ＡＣＧ接続

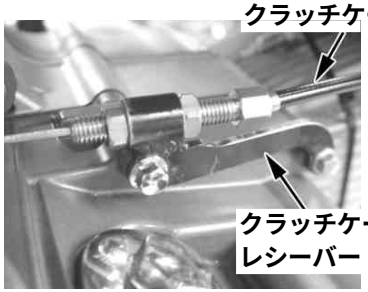
○搭載車両のサービスマニュアルを参照し、ＣＤＩを取り外し、キット同梱のＣＤＩを取り付けます。
○エンジンＣＯＭＰ.からの配線と、車両側の配線のカプラを接続します。

☆完全な競技仕様でメインハーネスを製作されている場合は、別紙のハーネス接続図を参照して配線を接続して下さい。
（Ｐ－Ｂ６参照）

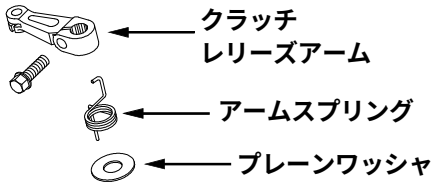
●クラッチケーブルの取り付け

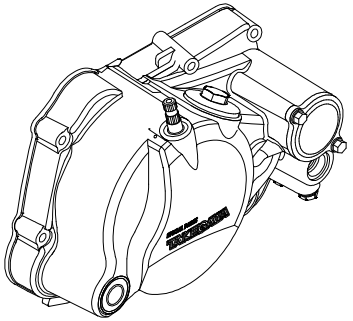
○クラッチレバーにクラッチケーブルを取り付け、ケーブルに無理が掛からないようにクラッチケーブルレシーバーまで取り回します。

○クラッチケーブルのアジャスター部をケーブルレシーバーに取り付けクラッチレリーズ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。

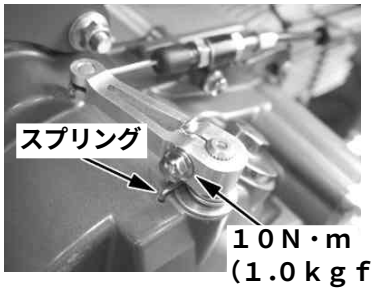


○クラッチレリーズピニオンを時計回りに止まる位置まで回転させレリーズピニオンにプレーンワッシャを入れます。





○クラッチレリーズアームにレリーズ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レリーズピニオンに差し込み、アームスプリングをＲ.クランクケースカバーに差し込みます。

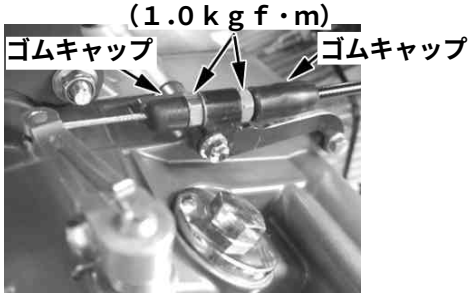


○レリーズアームにフランジボルトを取り付け、アームを押し込んだ状態でボルトを指定トルクで締め付けます。

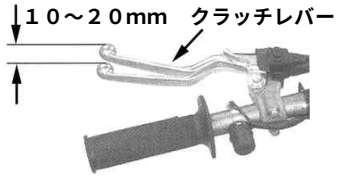
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）

○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＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）



クラッチの遊び
：クラッチレバー先端で１０～２０mm



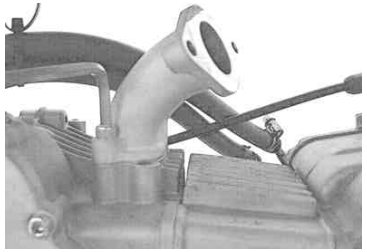
●点検

○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。

●キャブレターの取り付け

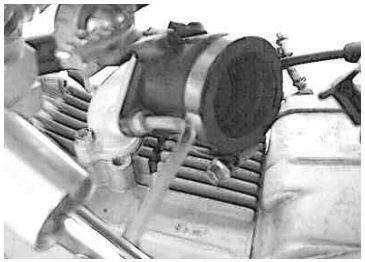
○スロットルケーブルをフレームに通します。
○スロットルケーブルをロアスロットルハウジングに通し、スロットルパイプにインナーケーブルを接続します。スロットルハウジングをハンドルに取り付けます。
※スロットルパイプ摺動部及びケーブルエンド部、パイプのケーブル巻き取り部にグリスを塗布して下さい。
○シリンダーヘッドとインレットパイプの間にインレットパイプガスケットを挟み、６×２０のソケットキャップスクリューを用いて取り付け締め付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）

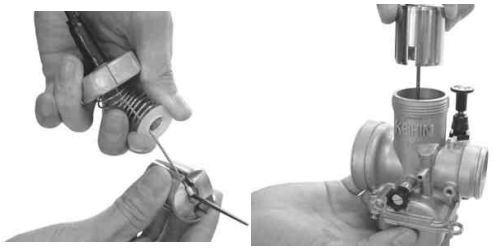


○インレットパイプに使用するキャブレターのインシュレーターをキット内のソケットキャップスクリュー２本を用いて締付けます。

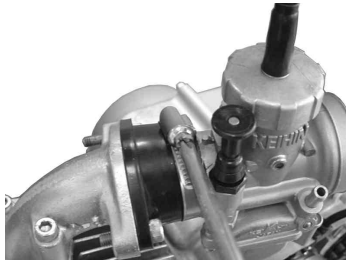
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）



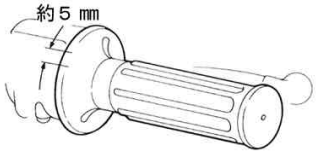
☆ＰＥ２８の場合
搭載車種モンキー時のみ
∴ゴリラは取り付け不可
○フロートチャンバーを外し、メインジェットを取り外します。付属のメインジェット１１０番とスロージェット３５番を取り付けフロートチャンバーを取り付けます。
○キットのキャブレターのトップカバーを外して、スプリング、スロットルバルブを抜き取ります。
スロットルケーブルのインナーケーブルをキャブレターのトップカバーから通し、さらにスプリングを通して、スプリングを縮めながらスロットルバルブに取り付けます。スロットルバルブの切り欠き部をスロットルストップスクリューに合わせてキャブレターに取り付けます。



○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。



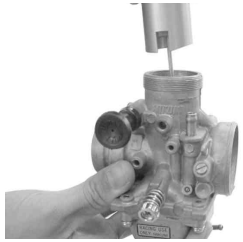
○エアフィルターを取り付け、バンドを締め付けて固定する。
○スロットルグリップ部で５mm程度の遊びが出来るようにスロットルケーブルのアジャスターを調整します。
☆使用するスロットルの指示に従って調整して下さい。



スロットルを数回スナップさせ引っかかりやスロットルバルブの全開状態を確認します。ステアリングを左右いっぱいに切った状態でもスロットルに遊びがあることを確認して下さい。
○フューエルチューブを差し込み、チューブクリップで止めます。
フューエルコックを開き各部からのガソリン漏れの有無を確認します。

☆ＶＭ２６の場合

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

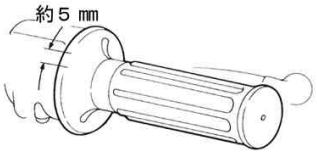


○キャブレターをインシュレーターに差し込み、クランプバンドで締め付けます。

○エアフィルターを取り付け、バンドを締め付けて固定する。

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

☆使用するスロットルの指示に従って調整して下さい。



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

※ゴリラ（全車種）に取り付ける場合、ここで元のフューエルコックとオプションのフューエルコックを交換します。フューエルコックの方向を決めて、ナット部分をフューエルタンクに締め付けて下さい。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝５～６Ｎ･ｍ（０.５～０.６ｋｇｆ･ｍ）

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

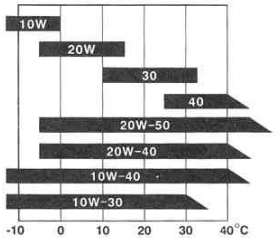
○クランクケースからのブローバイガスの処理は各自で行ないます。（レース、レギュレーション等でブローバイガスの処理が定められているケースがあります。）

○キャブレターにブローバイガスを返却する場合、エアフィルターのユニオンにブローバイホースを返却して対応して下さい。
（Ｐ－Ｄ１オプションパーツ表参照）

●エンジンオイル

○オイル吸入口のキャップを取り外し、エンジンオイルを８５０ｃｃ注入します。

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



○オイル吸入口のキャップを取り付けます。

○オプションのキックスターターアームを取り付けます。

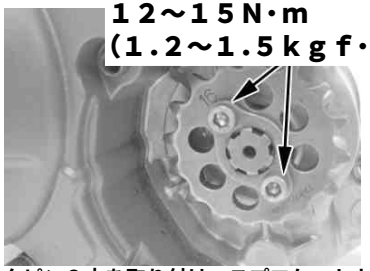
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。

●ドライブチェーン取り付け

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

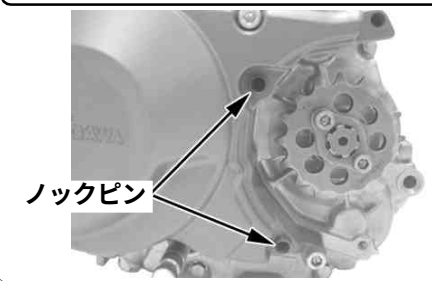
○ドライブスプロケット及びドライブチェーンを取り付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１２～１５Ｎ･ｍ
（１.２～１.５ｋｇｆ･ｍ）



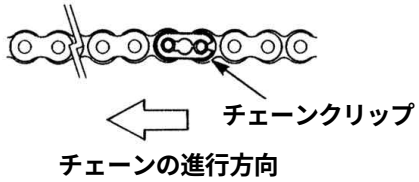
○ノックピン２本を取り付け、スプロケットカバーを取り付け、スクリューを規定トルクまで締め付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）



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

⚠ 注意：必ずサービスマニュアルの指示に従う事。



○使用するチェンジペダルを取り付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。

●マフラーの取り付け

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

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

●エンジン始動

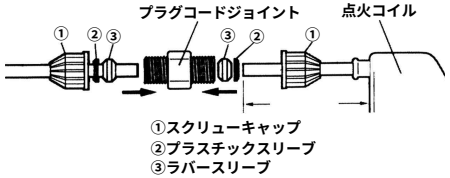
○イグニッションキー、ガスコックがＯＦＦになっていることを確認します。

○しばらくキックをし、エンジン各部にエンジンオイルを行きわたらせます。

○スパークプラグを取り付けます。
プラグのネジ部に少量のアルミスペシャルを塗布し、締め付けます。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝８～１０Ｎ･ｍ（０.８～１.０ｋｇｆ･ｍ）

○イグニッションコイルのケーブルの延長をします。
コードをイグニッションコイルから約１０ｃｍの位置で切断します。キット内ハイテンションコードを、取り回しを決めた寸法で切断し、キット内のプラグコードジョイントを使用して、下図の様に接続します。



○キット内のプラグキャップを延長したハイテンションコードに取り付け、プラグキャップラバーをキット付属品に交換します。

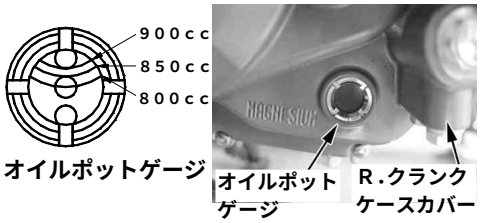
○プラグキャップをスパークプラグに取り付けます。

○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３０ｋｍから５０ｋｍ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：０.１５mm
ＥＸ：０.１５mm
（別紙参照）

⚠ 注意：必ず冷間時に行う事。

○５０ｋｍから１００ｋｍ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

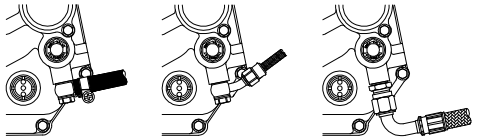
（サーモユニット取り付け）

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。

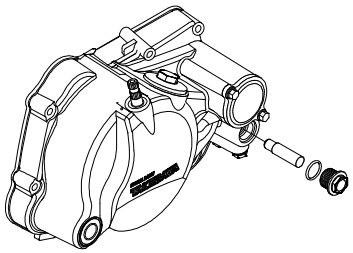


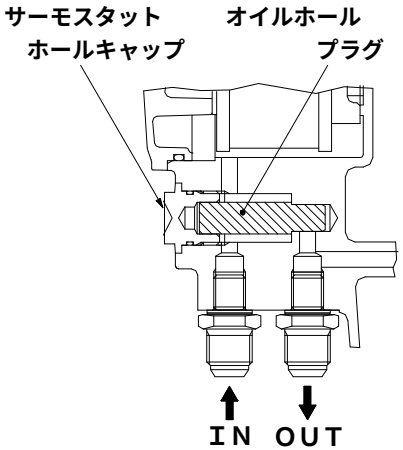
ラバーホース　スリムラインホース　アレグリホース

⚠ 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ないで下さい。
オイル通路が遮断され、エンジンが破損する可能性があります。

●サーモユニットを取り付けない場合

１．サーモスタットホールキャップを取り外し、付属のオイルホールプラグをオイルホールに差し込みます。
２．サーモスタットホールキャップのＯリングにエンジンオイルを塗布し、ホールキャップを指定トルクで締め付けます。
トルク：１３Ｎ・ｍ（１.３ｋｇｆ・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てある場合は、必ず取り外して下さい。

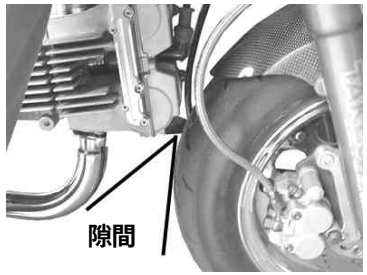
⚠ 注意：サーモユニット又は、オイルホールプラグを取り付けた状態では、オイル通路が遮断され、エンジンが破損する可能性があります。

◎フロントフォークとタイヤとの関係

○φ２７正立フロントフォーク

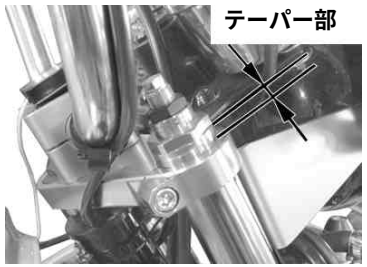
☆１０インチタイヤ使用の場合、フォーク先端いっぱいでクランプして下さい。
o トップボルトを除くインナーチューブ先端でフォークをクランプします。

o 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。
o 干渉する場合、ハイトの低いタイヤに変更して下さい。

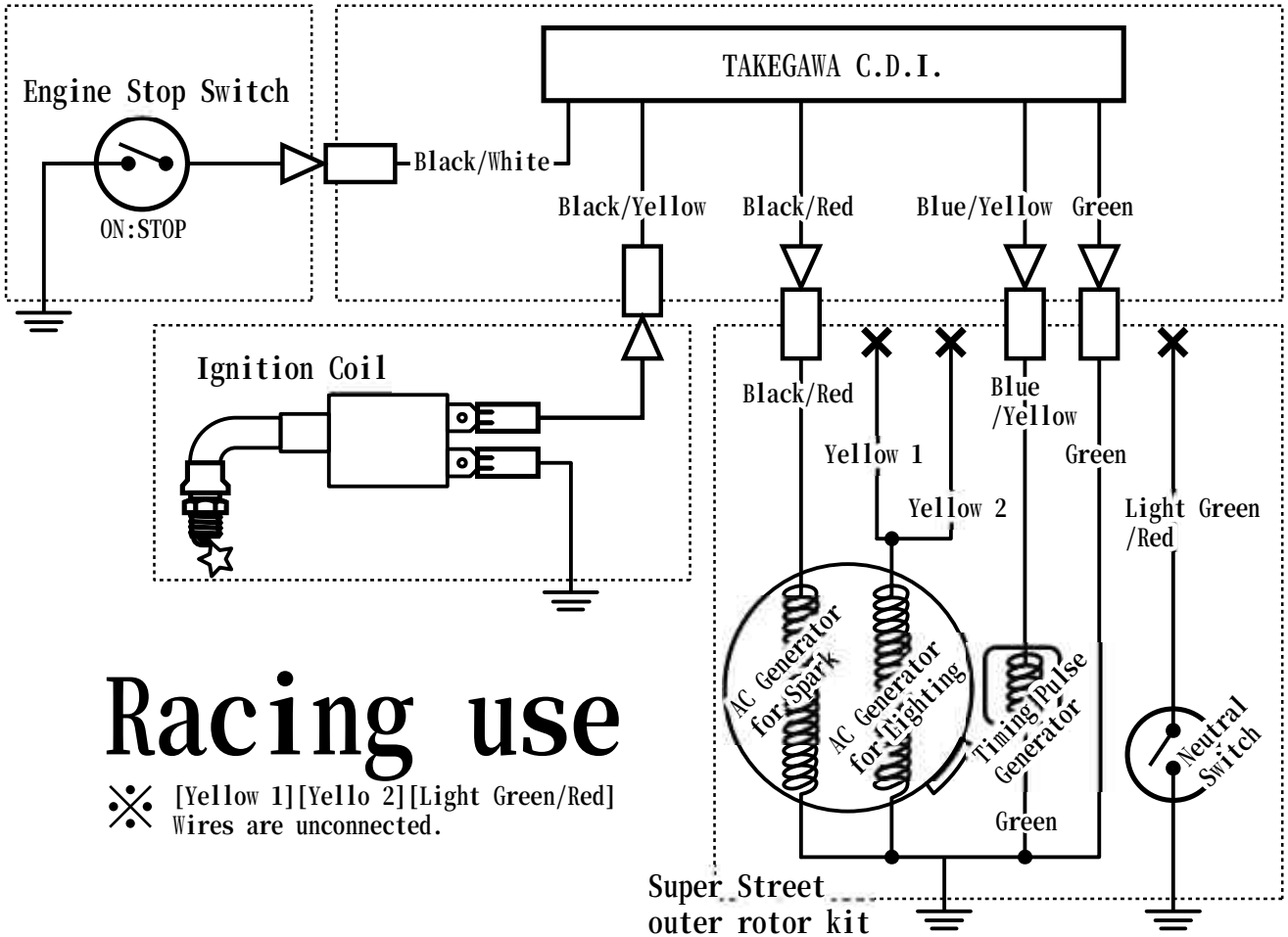


○φ３０正立フロントフォーク

o フォークインナーチューブ先端のテーパー部を避けて、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。



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][Yello 2][Light Green/Red]
Wires are unconnected.

～Ａ.Ｃ.Ｇ各所の特性と注意点～

●灯火用ＡＣ電源出力について

ヘッドライトに使うＡＣ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９０％、高回転域でほぼ１００％の明るさです。

※ＡＣ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３０／３０Ｗもしくは２５／２５Ｗをご使用下さい。
・モンキーノーマルバルブは２５／２５Ｗもしくは３０／３０Ｗ（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ＬＥＤバルブもしくはＬＥＤテールランプへの交換を推奨します。
・ノーマルバルブは１０／５Ｗ
・弊社製ＬＥＤテールバルブ１.５／０.５Ｗ（品番：０５－０８－００３８）

※制限を超えるとＡＣ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

				2000rpm		3000rpm		6000rpm	
ＡＣ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	ＡＣ出力電圧	ＤＣ出力電流	ＡＣ出力電圧	ＤＣ出力電流	ＡＣ出力電圧	ＤＣ出力電流
25.5W	25／25W	1.5／0.5W	LED OFF	11.5V	200mA	12.5V	400mA	12.7V	420mA
N 30W	25／25W	10／5W	OFF	10.5V	100mA	12.6V	350mA	12.5V	400mA
30.5W	30／30W	1.5／0.5W	LED OFF	10.5V	100mA	12.6V	350mA	12.5V	400mA
N 35W	30／30W	10／5W	OFF	9.7V	50mA	11.8V	270mA	12.6V	380mA

モンキー純正ローター

N 35W	30／30W	10／5W	OFF	10.0V	600mA	12.8V	1100mA	12.8V	1400mA

ＡＣ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。

ＡＣ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

ＤＣ出力電流：バッテリー充電電流の参考値です。[ＤＣ出力電流]－[ＤＣ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。
[ＤＣ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ＬＥＤカスタムは効果的です。

◇ブレーキ時の[ＤＣ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[ＤＣ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３０／３０Ｗをご使用下さい。カスタム内容により２５／２５Ｗを推奨。

◇デジタルメーター等による「[ＤＣ消費電流]の増加＝[バッテリー充電電流]の低下」を２５／２５Ｗを使う事で緩和する事が出来ます。

※ヘッドライトに３５Ｗ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りません。
※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テーター側に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ー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の事柄を確認・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：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。
※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：０５－０６－０００１）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。）
※弊社製レブ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。
（内部仕様が不明の為。）

～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

①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

①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。
②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

①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。
②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）
③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

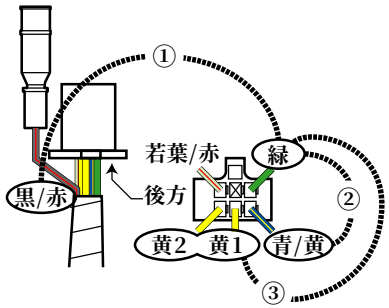
①スムーズにエンジンが吹け上がるかを確認する。
※空吹かしでは、ノーマルフライホイール時よりも鋭く吹け上がりますので、オーバーレブにご注意下さい。
→吹け上がらない。
…社外のＣ.Ｄ.Ｉ.を装着していませんか？
点火タイミングが不適切な場合、中～高回転までエンジン回転が上がらなくなる可能性があります。
劣化等により、本来の性能が発揮出来ていないＣ.Ｄ.Ｉ.でも同様に、点火タイミングが不適切になる場合があります。

●テスター（電圧測定）でバッテリーの状態と充電の確認

①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。
…②に進む。
→１１.５Ｖ以下。
…バッテリーを充電器で充電して下さい。
②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続けます。
→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ません。
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

①ステーターの６Ｐカプラとギボシ（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：５３０～６３０Ω（２０℃）
②６Ｐ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：２００～３００Ω（２０℃）
③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：０.９～１.５Ω（２０℃）



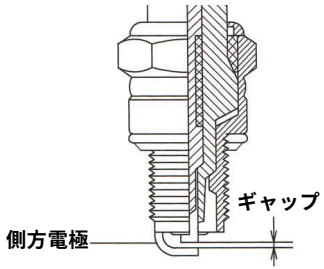
～点検と調整～

⚠ 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：０.７～０.８mm

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

標準
・ＮＧＫ：ＥＲ８ＥＨ

熱価の高いプラグ（冷え型）
・ＮＧＫ：ＥＲ９ＥＨ

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

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。

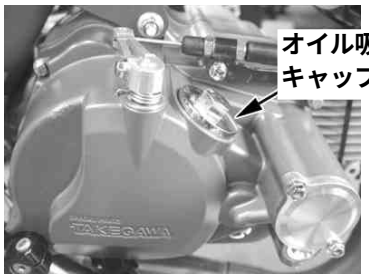
●オイル交換

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

○ドレンボルトを取り付け規定トルクで締め付ける。

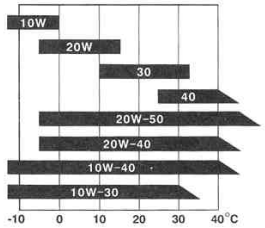
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１９.５～２４.５Ｎ・ｍ
（2.0～2.5ｋｇｆ・m）

○オイル吸入口のキャップを取り外し、エンジンオイルを８５０ｃｃ注入する。

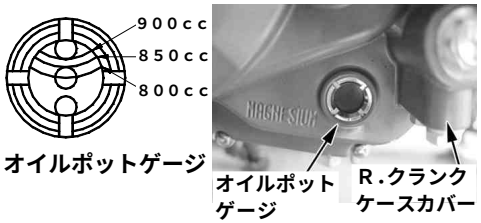


○エンジンオイルを規定量注入する。
∴推奨オイル
ＳＡＥ　１０Ｗ―４０　２０Ｗ―５０
ＡＰＩ分類ＳＦ級のエンジンオイル
∴オイル量
オイル交換時　　：８５０ｃｃ
オーバーホール時：９００ｃｃ
○エンジンオイルの粘度は、図を参考に使用する地域、外気温に適した粘度のオイルを使用する事。

気温と粘度との関係



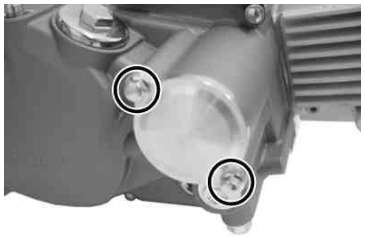
○オイル吸入口のキャップを取り付ける。
○エンジンの暖機運転を数分間行う。
○一旦エンジンを止め、数分待ち車両を水平／垂直に保ち、Ｒ.クランクケースのオイルポットゲージでオイルレベル量を確認する。



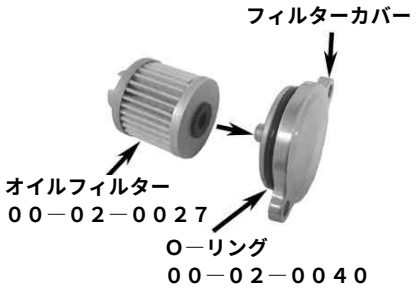
∴もしオイルが少なければ、オイル注入口より注入する。（オイルは同じ物を使用する事。）
∴多い時は、規定量までオイルを抜く。

●オイルフィルター交換

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

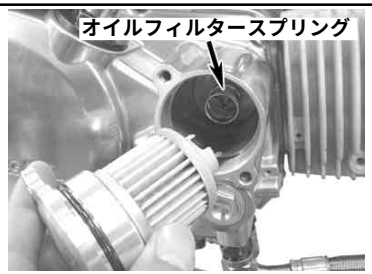


○オイルフィルターカバーのＯ－リングを点検し、必要があれば交換する。
○新品のオイルフィルターをフィルターカバーに取り付ける。



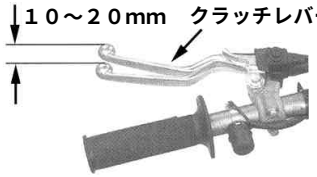
○オイルフィルタースプリングを、Ｒ.クランクケースカバー内の突起部にセットする。
○オイルフィルターカバーのＯ－リングに少量のエンジンオイルを塗布し、オイルフィルター、オイルフィルターカバーを取り付け、２本のボルトを規定トルクで締め付ける。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）

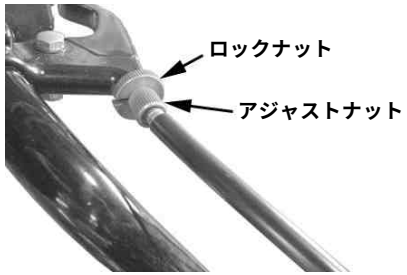


●クラッチケーブルの調整

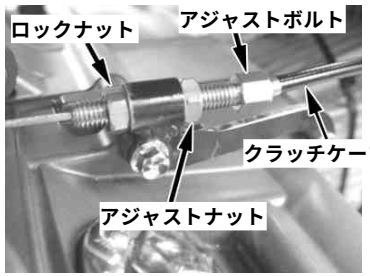
○クラッチレバー先端での遊びを点検する。



○クラッチレバーのアジャストナットを回して、クラッチレバーの遊びを調整する。



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

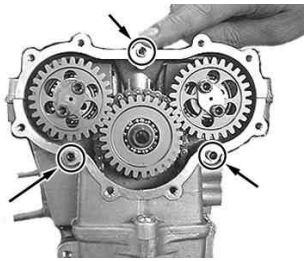


○クラッチレバーのロックナット、クラッチケーブルのロックナットを締め付ける。

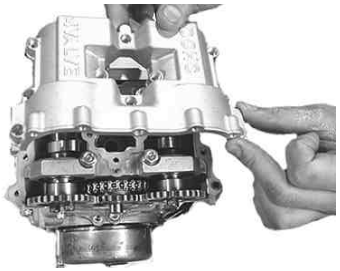
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）

●バルブクリアランスの調整

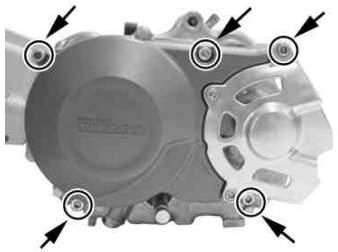
○シリンダーヘッドＬ.サイドカバーの取り付けスクリューを外し、Ｌ.サイドカバーを取り外し、ノックピンを取り外す。



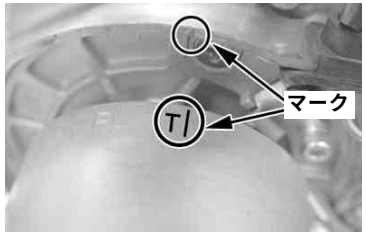
○シリンダーヘッドカバーのスクリューを外し、シリンダーヘッドカバーを取り外す。

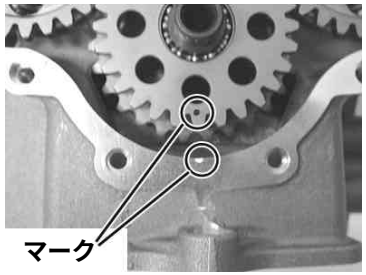


○ジェネレーターカバーの５本のボルトを取り外し、ジェネレーターカバーを取り外す。

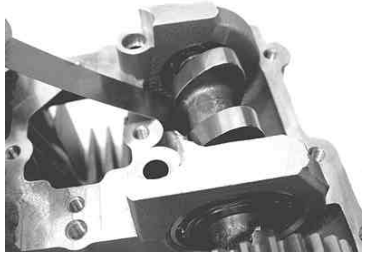


○フライホイールを回し、圧縮上死点に合わせる。

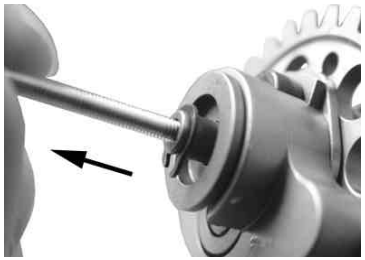




○シックネスゲージでバルブクリアランスを確認する。
ＩＮ：０.１５±０.０２mm（冷間時）
ＥＸ：０.１５±０.０２mm（冷間時）



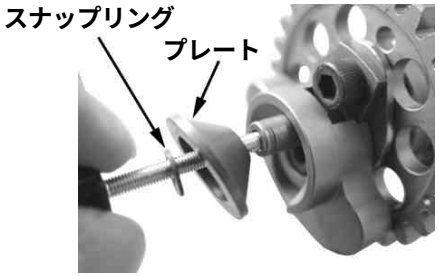
○ＥＸ側はデコンプ装置が解除されるようスライドシャフトを手前に引いた状態で調整する。



∴シックネスゲージにゴミ等付着が無い事。

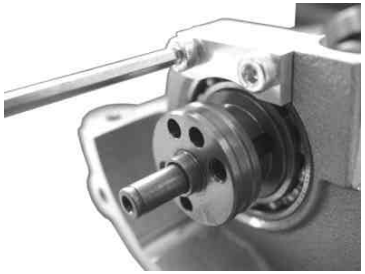
☆バルブクリアランスを調整する場合

○カムギア、カムシャフトを取り外し、バルブリフタ、シムを取り外す。
○エキゾースト側はツマミネジをエキゾーストカムシャフトスライドシャフトに取り付けスナップリング、プレートを取り外す。



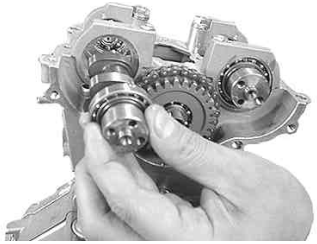
○ウエイト、スプロケットワッシャ、カムギアを外す。

○スクリュー２本を外し、カムストッパーを取り外し、カムシャフトを取り外す。



○インテーク側はカムギアを外し、カムシャフトを取り外す。

・バルブリフタを取り外すには、バルブたこ、又はバルブラッパを使用して取り外す。
・シムが外れにくい時は、ピンセットまたは、磁石を使用して取り外す。
・取り外したリフタとシムは取り付け位置別に区別して保管する事。
・バルブリフタは、必ず元の位置に取り付ける事。



○新しいシムの寸法を求める。
・シムに付着したオイルを拭き取り、マイクロメーターでシムの厚さを測定し、記録する。

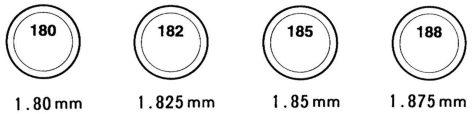
Ａ：求めるシムの厚さ
Ｂ：測定したバルブクリアランス
Ｃ：測定のバルブクリアランス
Ｄ：取り外したシムの厚さ

Ａ＝（Ｂ－Ｃ）＋Ｄ

○シムは１.２０mmから０.０２５mm間隔で２.９mmまで設定されている。

☆シムは、ホンダ純正シムが使用出来ますので、ホンダ純正シムを使用しても問題ありません。
ホンダ純正品番は、別紙を参考にして下さい。

＊新しいシムは、必ずマイクロメーターを使用して正確に測定し、確認する事。



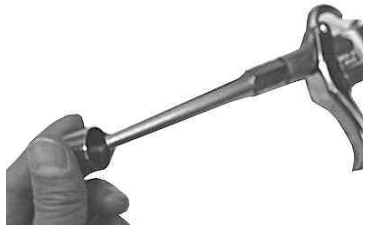
ホンダ純正シム

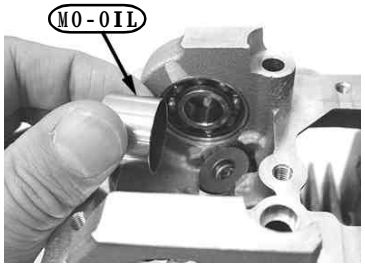
○バルブリフタ取り付け

○新しいシムを、バルブスプリングリテーナーに取り付ける。
○バルブリフターをきれいにオイルを吹いて、バルブリフタのシム取り付け部をエアーブローし清掃する。
○バルブリフタの摺動面に二硫化モリブデン溶液を塗布し、取り付ける。

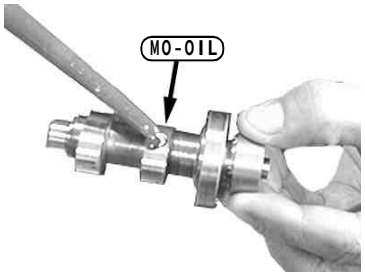
⚠ 注意：リフタは必ず元の位置に取り付ける事。

○カムシャフトを取り付け、シックネスゲージでバルブクリアランスを確認する。
例（０.１５が入り、０.１８が入らなければＯＫ。）



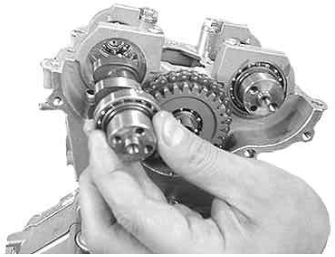


○カムシャフトのカム山部にエンジンオイル又は二酸化モリブデン溶液を塗布する。



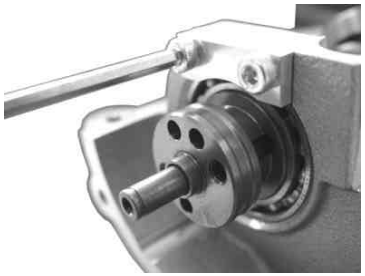
○カムシャフトをシリンダーヘッドに取り付ける。

⚠注意：ＩＮ側、ＥＸ側を間違わない様に取り付ける事。



○エキゾーストカムシャフト側にカムストッパー、ソケットキャップスクリュー４×１６を取り付け締め付ける。

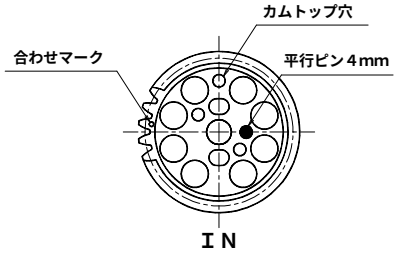
⚠注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝４Ｎ・ｍ（０.４ｋｇｆ・ｍ）

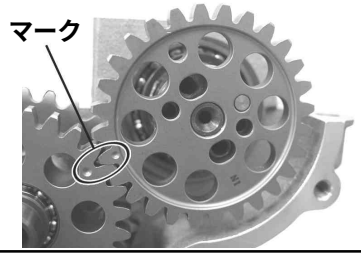


○カムギアをセンターカムギアの合わせマークと合わせ、カムギアのカムトップ穴とカムシャフトのカム山のトップ部を合わせ、指定の位置に平行ピンを取り付ける。

ＩＮ側

⚠注意：合わせマークを必ず合わせる事。

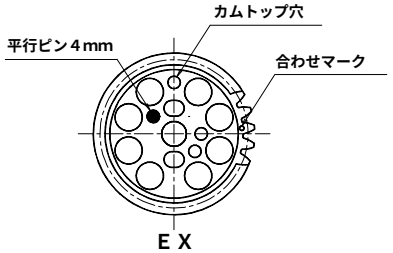


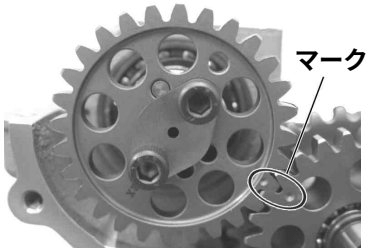


⚠注意：平行ピンの位置を間違わない事。

ＥＸ側

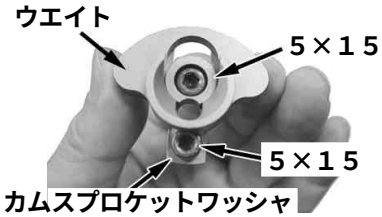
⚠注意：合わせマークを必ず合わせる事。



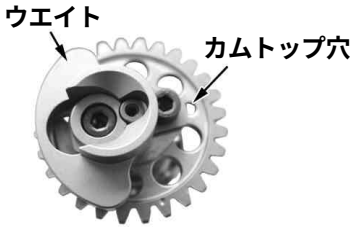


⚠注意：平行ピンの位置を間違わない事。

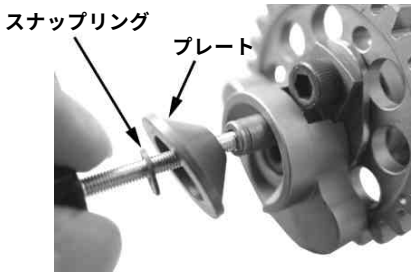
○ウエイトにカムスプロケットワッシャを通して、ソケットキャップスクリュー５×１５（黒色）を上下の穴にセットする。



○ウエイトがカムトップ穴と逆方向を向く様に取り付ける。

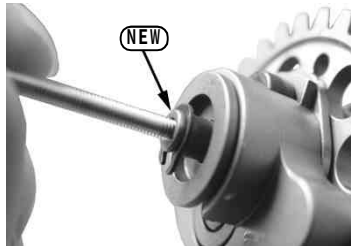


○キット内のツマミネジにスナップリング６mm、プレートを通してエキゾーストカムシャフト内のスライドシャフトを引き出す。

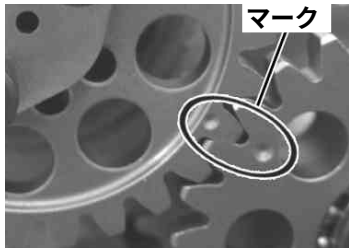


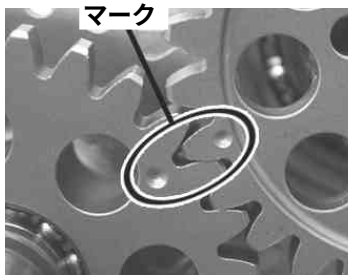
○スライドシャフトの溝部にスナップリングを取り付ける。

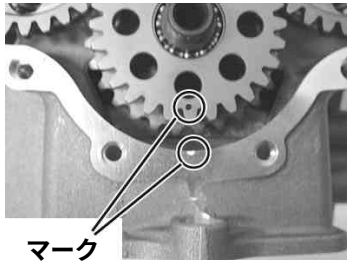
⚠注意：スナップリングは必要以上に広げない事。
⚠警告：スナップリングは必ず新品を使用し再使用しない事。



○カムギアの合わせマークが合っているか確認する。

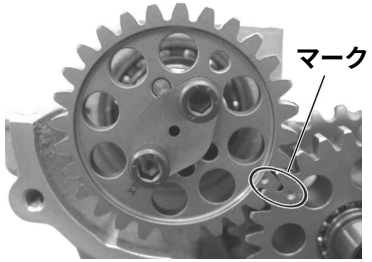






ＩＮ側

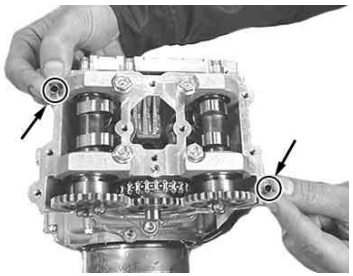
○カムギアにカムシャフトワッシャ、キャップスクリュー５×１２を取り付けクランクを固定し、取り付ける。



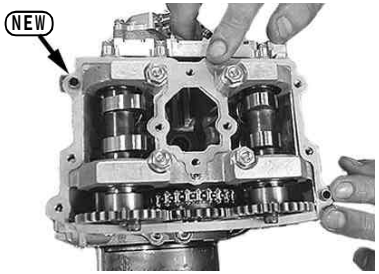
○クランクを固定し、ＩＮ／ＥＸ共カムギアを固定しているソケットキャップスクリューを規定トルクで締め付ける。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）

○シリンダーヘッドのヘッドカバー取り付け面をきれいに脱脂し、ノックピンを取り付ける。

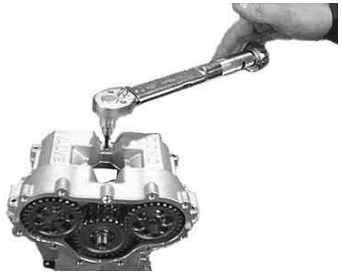


○新品のシリンダーヘッドカバーガスケットを取り付ける。



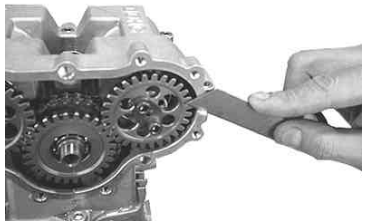
○シリンダーヘッドカバーを取り付け、キャップスクリューネジ部に少量のアルミスペシャルを塗布し、内側のスクリューから対角に２～３回に分け、規定トルクまで締め付ける。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝６Ｎ・ｍ（０.６ｋｇｆ・ｍ）

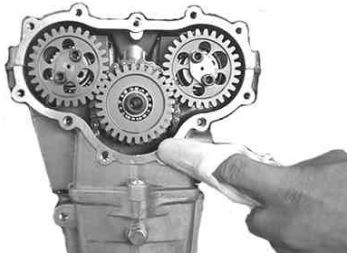


○シリンダーヘッドサイドからはみ出したガスケットをカッターナイフ等で切り取り、平らにする。

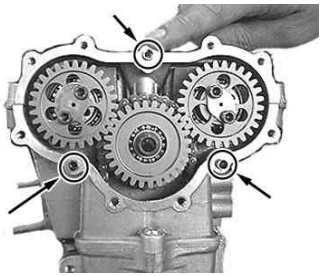
⚠ 注意：キズを付けない事。



○サイドカバー取り付け面をきれいに脱脂する。

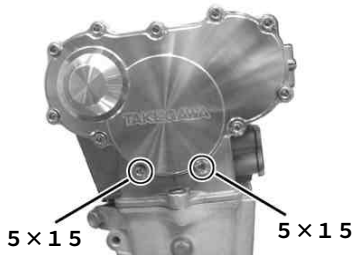


○サイドカバー取り付け面ノック穴にノックピンを取り付ける。



○シリンダーヘッドＬ.サイドカバーをシリンダーヘッドにキャップスクリュー５×２２　９本、５×１５　２本を用いて取り付ける。（図参考）
∴スクリューネジ部に少量のアルミスペシャルを塗布する。

⚠ 注意：ネジの取り付け位置を間違わない事。

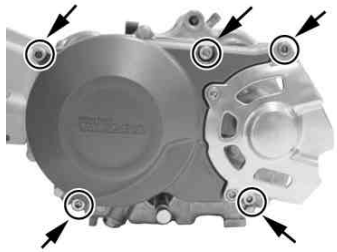


○ソケットキャップスクリューをそれぞれ対角に２～３回に分け、規定トルクまで締め付ける。

⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝６Ｎ・ｍ（０.６ｋｇｆ・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。

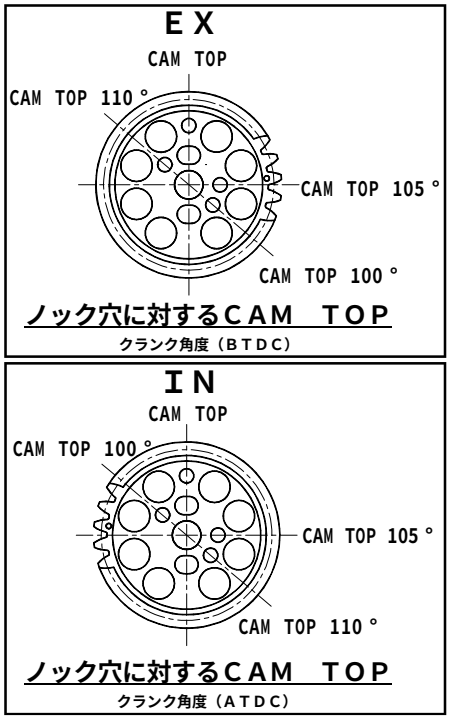
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）



☆バルブタイミングの変更

○カムギア　ノックピン位置

◎カムギアのノックピン位置を変更する事で、バルブタイミングを変更する事が出来るようになる。
○ピン位置でのカムトップ（中心角）は下図の様になるが、あくまでも目安であって、正確な角度はタイミングプロトラクターとダイヤルゲージを使用して測定する事。



☆注意

○ピン位置を指定の位置から変更した場合、本来の性能が発揮されない場合がある。変更する場合は、指定の位置を基本とし、調整する様心掛ける事。
○バルブタイミングをよく理解されていない方は、指定の位置から変更しない事。

⚠注意

○車両に取り付けて調整する場合、エキゾースト側のカムシャフトを取り外した場合、バルブリフタが抜け落ちる場合がる。抜け落ちた時は、ヘッドカバーを外し、シム、バルブリフタを必ず元の位置に取り付ける事。

○バルブタイミング調整

○スパークプラグを取り外し、プラグホールからダイヤルゲージをセットし、ピストン上死点を合わせる。
○クランクシャフトにタイミングプロトラクターを取り付け、プロトラクター目盛を‘０’に合わせナットを締め付ける。
再度上死点を確認する。
（ズレている場合は、ポインターで調整する。）
∴タイミングプロトラクター：００－０１－００６２

○シリンダーヘッドバルブリフタにダイヤルゲージを垂直になる様、マグネットベーススタンドを使用しセットする。
この時、ダイヤルゲージを押した状態でセットし、目盛を‘０’ に合わせる。
（カムシャフトにダイヤルゲージロッドが干渉しない様、専用ロッドを使用する事。）
○クランクシャフトを正回転させ、バルブの開閉及びカムトップの角度を読み取る。

☆バルブ開閉の求め方
クランクシャフトを正回転させ、ダイヤルゲージの目盛でバルブ１mmリフトした時のクランクシャフトの目盛が開、そのままクランクシャフトを正回転させ再びダイヤルゲージの目盛が１mmの時が閉。

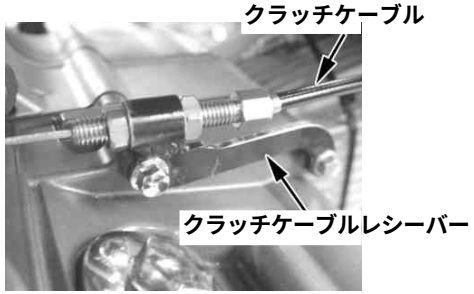
☆カムトップの求め方
クランクシャフトを正回転させ、バルブリフタにセットしたダイヤルゲージの目盛が最大時のタイミングプロトラクター（分度器）の目盛がカムトップのクランク角度となる。

●スリッパ―クラッチの調整

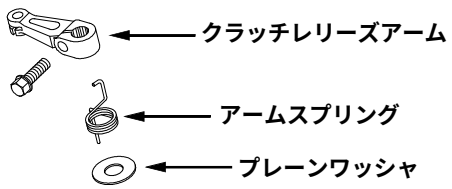
☆スリッパ―クラッチはシムの枚数の増減により、エンジンブレーキ時の滑り出し調整が出来る。シムを減らすほどエンジンブレーキ時にクラッチが滑り易くなり、シムを増やすと滑りにくくなる。加速時はその逆になるので、出力により調整を行う事が出来る。

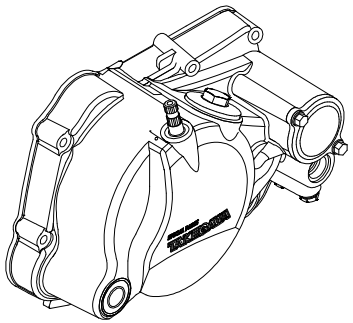
○エンジンオイルを抜き取る。

○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。

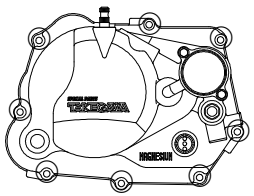


○クラッチレリーズアームを取り外す。

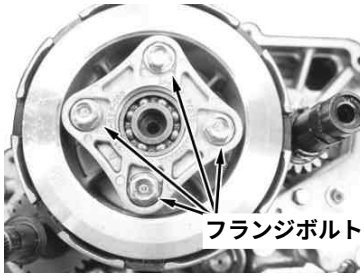




○ボルト６本を取り外し、Ｒ.クランクケースカバーＣＯＭＰ.を取り外す。

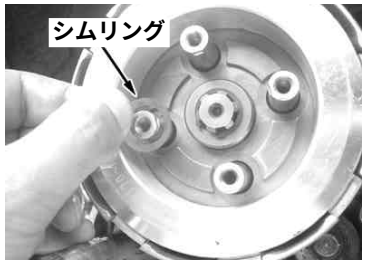


○クラッチリフタープレートのフランジボルト４本を対角に２～３回に分けて取り外す。



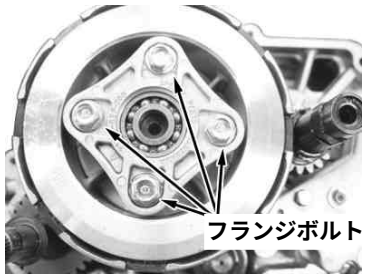
○クラッチスプリングを取り外し、シムの枚数を調整する。

※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＝１２Ｎ・ｍ（１.２ｋｇｆ・ｍ）

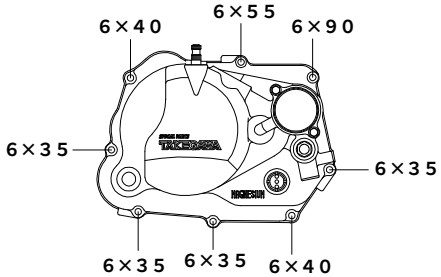


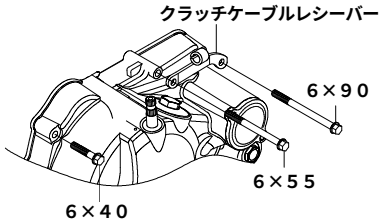
○ケース合わせ面を脱脂し、ノックピン２本と新品のＲ.クランクケースカバーガスケットをクランクケースに取り付ける。

○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。

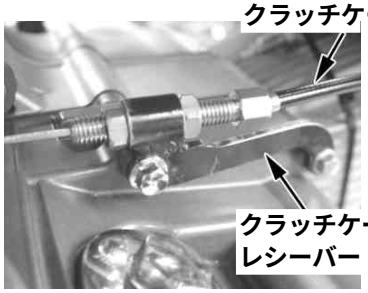
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝７Ｎ・ｍ（０.７ｋｇｆ・ｍ）

※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。

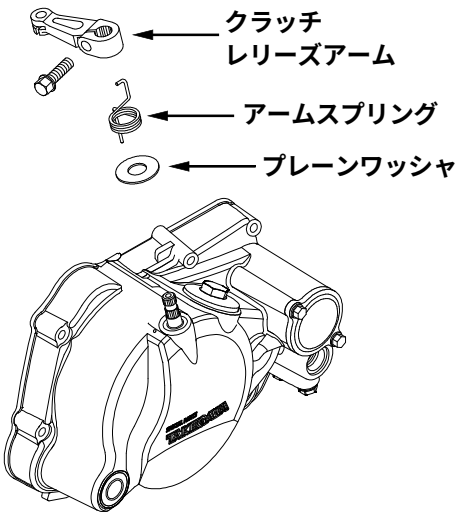




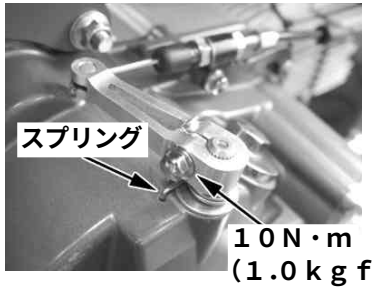
○クラッチケーブルのアジャスター部をケーブルレシーバーに取り付けクラッチレリーズアーム割り締め部の切り欠きが、後方に向くようにケーブルエンドをアームに取り付ける。



○クラッチレリーズピニオンを時計回りに止まる位置まで回転させレリーズピニオンにプレーンワッシャを入れる。



○クラッチレリーズアームにレリーズ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レリーズ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。

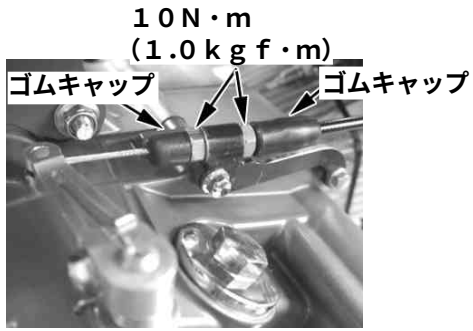


○レリーズアームにフランジボルトを取り付け、アームを押し込んだ状態でボルトを指定トルクで締め付ける。

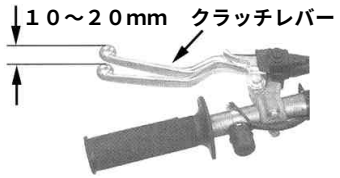
⚠ 注意：必ず規定トルクを守る事。
Ｔ＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）

○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＝１０Ｎ・ｍ（１.０ｋｇｆ・ｍ）



クラッチの遊び
：クラッチレバー先端で１０～２０mm



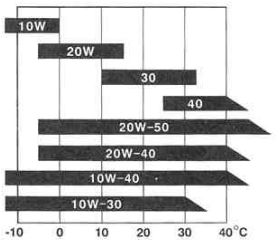
●点検

○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＝２１.５Ｎ・ｍ（２.２ｋｇｆ・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）



●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

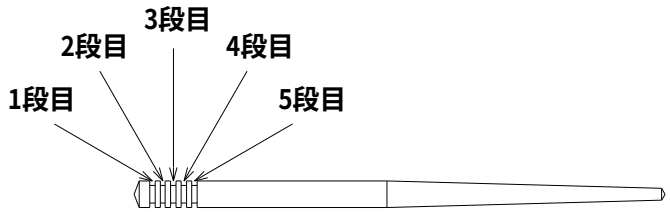
・キャブレターがエンジンに適合していない時のエンジンに現れる不調の原因は、混合気が濃すぎるか薄すぎるかの２つの原因に絞られます。
・エンジンに現れる不調の現象は次の通りです。

混合気が濃すぎる時	混合気が薄すぎる時
・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。	・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。
・回転の上がりが重く、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段目に下が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ーを調整して下さい。）

・エアスクリューの戻し量３.０回転以上の場合は、パイロットジェットを小さくして下さい。
・エアスクリューが全閉になる場合は、パイロットジェットを大きくして下さい。
　パイロットジェットはアイド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、エアスクリューの再調整が必要です。

○エアスクリュー

エアスクリューはスロー系の空気流量を調整します。（アイドリング時）
・エアスクリューを右に回す→混合気が濃くなる。
・エアスクリューを左に回す→混合気が薄くなる。
標準戻し回転数（１.５回転）に合わせ、左右に１／４－１／２回転ずつ回しエンジン回転数が最も高くなる位置に調整します。
アイドルストップスクリューで安定したアイドル回転まで下げ、もう一度エアスクリューで最も回転数が高くなる位置に調整します。

●気圧、気温、湿度によるセッティングへの影響

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

◎性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で商品および価格は予告無く変更されます。あらかじめご了承下さい。
◎クレームについては、材料および加工に欠陥があると認められた商品に対してのみ、お買い上げ後１ヶ月以内を限度として、修理又は交換させて頂きます。但し、正しい取り付けや、使用方法など守られていない場合は、この限りではありません。修理又は交換等にかかる一切の費用は対象となりません。
◎この取扱説明書は、本商品を破棄されるまで保管下さいます様お願い致します。

Dec./28/ 12

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

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

０３－０３－０３２１

ＰＥ２８キャブレター

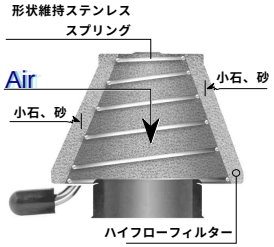
品番	商品名
00-03-0137	スロージェット ＃35
00-03-0138	スロージェット ＃38
00-03-0139	スロージェット ＃40
00-03-0140	スロージェット ＃42
00-03-0141	スロージェット ＃45
00-03-0142	スロージェット ＃48
00-03-0143	スロージェット ＃50
00-03-0144	スロージェット ＃52
00-03-0145	スロージェット ＃55
00-03-0146	スロージェット ＃58
00-03-0147	スロージェット ＃60
00-03-0148	スロージェット ＃62
00-03-0149	スロージェッ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



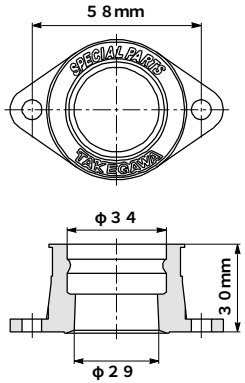
０３－０１－１０６４	ミクニＶＭ２６用
０３－０１－１０９４	ケイヒンＰＥ２８用

フューエルコックＡＳＳＹ．

０３－０３－００１

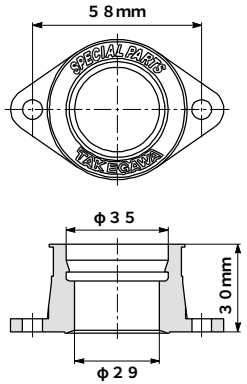
インシュレーター

ＶＭ２６用



００－０３－０２１０

ＰＥ２８用



００－０３－０２１１

インボリュートスロットルセット

アウター長　７１０mm

０９－０２－０２３０（ブラックアルマイト）
０９－０２－０２３２（ガンメタルアルマイト）

アウター長　８１０mm

０９－０２－０２３１（ブラックアルマイト）
０９－０２－０２３３（ガンメタルアルマイト）

スタンダードハイスロットルセット

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

９０ベントハイスロットルセット

０９－０２－０２１（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下さい。
URL http://www.takegawa.co.jp

Ｒａｃｉｎｇ　Ｃ.Ｄ.Ｉ.マグネットキット

０５－０２－０５１２

○低回転で点火する為、始動性が非常に良い。
（キックスターターの始動性が非常に良い。）
○点火時期を２４°の範囲で調整が出来ます。
○Ｃ.Ｄ.Ｉ. ユニット内臓の一体型イグニッションコイル。
○点火コイルを保護するフルカバーのステーターコイル。
○軽量化　ローターφ５８（Ｒタイプ）：　３３６ｇ
ステーター（コード含む）：３８３ｇ
イグニッションコイル（コード含む）：３７０ｇ
○高性能の証 "ROSSA"（赤）
※充電機能はございません。

●オプションカムシャフト

Ｄ１０／１０	０１－０８－０１５０	オプション
Ｄ１５／１５	０１－０８－０１５１	オプション
Ｄ２５／３０	０１－０８－０１５２	
Ｄ２５／２５	０１－０８－０１５３	オプション
Ｄ３０／３０	０１－０８－０１５４	オプション

キックスターターアーム（スチール鍛造）

０２－０８－００５２

クラッチレバーＡＳＳＹ.

０２－０１－０２８　（ブラック）
０２－０１－０２８２（シルバー）

クイックレバーＡＳＳＹ.

０２－０１－０６０１

●チタンリテーナー＆バルブスプリングセット

０１－１２－０１０８

○チタン合金リテーナー採用。
スチール製に比べ約３０％軽量を実現。
○より高回転域でのバルブ追従性を向上
させた新設計バルブスプリング。

スチール製ドライブスプロケット

０２－０５－０１（１２Ｔスタンダード）
０２－０５－０２（１３Ｔスタンダード）
０２－０５－０３（１４Ｔスタンダード）
０２－０５－０４１（１５Ｔレーシング）
０２－０５－０５１（１６Ｔレーシング）

アルミ製ドリブンスプロケット

０２－０７－０６３５（３５Ｔ）
０２－０７－０６３８（３８Ｔ）
０２－０７－０６４１（４１Ｔ）
０２－０７－０６４２（４２Ｔ）
０２－０７－０６４３（４３Ｔ）
０２－０７－１２２５（２５Ｔ）
０２－０７－１２２８（２８Ｔ）
０２－０７－１２３０（３０Ｔ）
０２－０７－１２３３（３３Ｔ）
０２－０７－１２３５（３５Ｔ）

スチール製ドリブンスプロケット

０２－０７－０００７（２３Ｔ）
０２－０７－０２５　（２５Ｔ）
０２－０７－０２８　（２８Ｔ）
０２－０７－０３０　（２３Ｔ）

減速比表（ファイナル）

ドリブン／ドライブ	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

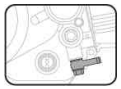
詳しくは、弊社パーツカタログ又は、ホームページをご覧下さい。
URL http://www.takegawa.co.jp

コンパクトクール

コンパクトクールはクーラー本体を従来のクーラー本体より、更にコンパクトにした設計を採用し、モンキー・ゴリラ等のミニバイクに最適です。
オイル通路はスタンダードタイプ、フィンはコルゲートルーバーフィンを採用しました。このクーラー本体はオイルクーラープレート、ガードが標準装備されております。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ことも可能です。

３―Ｆｉｎ　４―Ｌｉｎｅ　ＡＷ
００―０７―００５５

４―Ｆｉｎ　５―Ｌｉｎｅ　ＡＷ
００―０７―０００８

オイルクーラー		コンパクトクール	
取り付け位置 / 取り出し位置		取り付け場所：ステアリングステム	
		３フィン ４オイルライン	４フィン ５オイルライン
 クラッチカバー	ラバーホース	０７―０７―０１２５	０７―０７―０１２６
	スリムラインホース	０７―０７―０１２３	０７―０７―０１２４
	アレグリブレードホース		

サーモスタット

湿式クラッチカバー専用

０２―０１―５０５２

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

詳しくは、弊社パーツカタログ又は、ホームページをご覧下さい。
URL http://www.takegawa.co.jp

オイルキャッチタンク

（サイドカバータイプ）

０９－０４－０３２

タンク容量：５５０ｃｃ

レーシングマフラー（１０Ｒ）

０４－０１－００２９

徹底した出力特性の向上を追い求めた
ＤＯＨＣ専用のレーシングマフラー。
エンジン性能を十分引き出せます。
（オールＳＵＳ製）レース専用

フロントフォーク

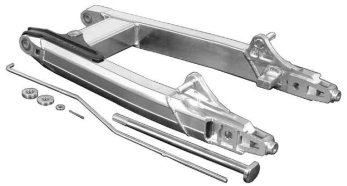
０６－０１－０７２８
φ３０正立フォークセット（ディスクブレーキ付）
（１０インチ専用）

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

０６－０２－００１５
トップブリッジ＆ステム

０６－０１－０７２３
Ｌ／Ｒフロントフォークセット

リアフォーク



０６－０３－０１０４　アルミスイングアーム（１２ｃｍロング）
０６－０３－０１０５　アルミスイングアーム（１６ｃｍロング）
０６－０３－０１０７　アルミスイングアーム（１６ｃｍロング・スタビ付）

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

チューブレスホイール（１０インチ）

０６－０９－０２１１（３.５Ｊ）
０６－０９－０２１２（２.５Ｊ）
０６－０９－０２１３（２.７５Ｊ）

詳しくは、弊社パーツカタログ又は、ホームページをご覧下さい。
URL http://www.takegawa.co.jp

ホンダ純正シム一覧表

部品番号	部　品　名	部品番号	部　品　名	部品番号	部　品　名
14901 -KT7-000	タペットシム　(1.200)	14946 -KT7-000	タペットシム　(2.325)	14926 -KT7-013	タペットシム　(1.825)
14902 -KT7-000	タペットシム　(1.225)	14947 -KT7-000	タペットシム　(2.350)	14927 -KT7-013	タペットシム　(1.850)
14903 -KT7-000	タペットシム　(1.250)	14948 -KT7-000	タペットシム　(2.375)	14928 -KT7-013	タペットシム　(1.875)
14904 -KT7-000	タペットシム　(1.275)	14949 -KT7-000	タペットシム　(2.400)	14929 -KT7-013	タペットシム　(1.900)
14905 -KT7-000	タペットシム　(1.300)	14950 -KT7-000	タペットシム　(2.425)	14930 -KT7-013	タペットシム　(1.925)
14906 -KT7-000	タペットシム　(1.325)	14951 -KT7-000	タペットシム　(2.450)	14931 -KT7-013	タペットシム　(1.950)
14907 -KT7-000	タペットシム　(1.350)	14952 -KT7-000	タペットシム　(2.475)	14932 -KT7-013	タペットシム　(1.975)
14908 -KT7-000	タペットシム　(1.375)	14953 -KT7-000	タペットシム　(2.500)	14933 -KT7-013	タペットシム　(2.000)
14909 -KT7-000	タペットシム　(1.400)	14954 -KT7-000	タペットシム　(2.525)	14934 -KT7-013	タペットシム　(2.025)
14910 -KT7-000	タペットシム　(1.425)	14955 -KT7-000	タペットシム　(2.550)	14935 -KT7-013	タペットシム　(2.050)
14911 -KT7-000	タペットシム　(1.450)	14956 -KT7-000	タペットシム　(2.575)	14936 -KT7-013	タペットシム　(2.075)
14912 -KT7-000	タペットシム　(1.475)	14957 -KT7-000	タペットシム　(2.600)	14937 -KT7-013	タペットシム　(2.100)
14913 -KT7-000	タペットシム　(1.500)	14958 -KT7-000	タペットシム　(2.625)	14938 -KT7-013	タペットシム　(2.125)
14914 -KT7-000	タペットシム　(1.525)	14959 -KT7-000	タペットシム　(2.650)	14939 -KT7-013	タペットシム　(2.150)
14915 -KT7-000	タペットシム　(1.550)	14960 -KT7-000	タペットシム　(2.675)	14940 -KT7-013	タペットシム　(2.175)
14916 -KT7-000	タペットシム　(1.575)	14961 -KT7-000	タペットシム　(2.700)	14941 -KT7-013	タペットシム　(2.200)
14917 -KT7-000	タペットシム　(1.600)	14962 -KT7-000	タペットシム　(2.725)	14942 -KT7-013	タペットシム　(2.225)
14918 -KT7-000	タペットシム　(1.625)	14963 -KT7-000	タペットシム　(2.750)	14943 -KT7-013	タペットシム　(2.250)
14919 -KT7-000	タペットシム　(1.650)	14964 -KT7-000	タペットシム　(2.775)	14944 -KT7-013	タペットシム　(2.275)
14920 -KT7-000	タペットシム　(1.675)	14965 -KT7-000	タペットシム　(2.800)	14945 -KT7-013	タペットシム　(2.300)
14921 -KT7-000	タペットシム　(1.700)	14901 -KT7-013	タペットシム　(1.200)	14946 -KT7-013	タペットシム　(2.325)
14922 -KT7-000	タペットシム　(1.725)	14902 -KT7-013	タペットシム　(1.225)	14947 -KT7-013	タペットシム　(2.350)
14923 -KT7-000	タペットシム　(1.750)	14903 -KT7-013	タペットシム　(1.250)	14948 -KT7-013	タペットシム　(2.375)
14924 -KT7-000	タペットシム　(1.775)	14904 -KT7-013	タペットシム　(1.275)	14949 -KT7-013	タペットシム　(2.400)
14925 -KT7-000	タペットシム　(1.800)	14905 -KT7-013	タペットシム　(1.300)	14950 -KT7-013	タペットシム　(2.425)
14926 -KT7-000	タペットシム　(1.825)	14906 -KT7-013	タペットシム　(1.325)	14951 -KT7-013	タペットシム　(2.450)
14927 -KT7-000	タペットシム　(1.850)	14907 -KT7-013	タペットシム　(1.350)	14952 -KT7-013	タペットシム　(2.475)
14928 -KT7-000	タペットシム　(1.875)	14908 -KT7-013	タペットシム　(1.375)	14953 -KT7-013	タペットシム　(2.500)
14929 -KT7-000	タペットシム　(1.900)	14909 -KT7-013	タペットシム　(1.400)	14954 -KT7-013	タペットシム　(2.525)
14930 -KT7-000	タペットシム　(1.925)	14910 -KT7-013	タペットシム　(1.425)	14955 -KT7-013	タペットシム　(2.550)
14931 -KT7-000	タペットシム　(1.950)	14911 -KT7-013	タペットシム　(1.450)	14956 -KT7-013	タペットシム　(2.575)
14932 -KT7-000	タペットシム　(1.975)	14912 -KT7-013	タペットシム　(1.475)	14957 -KT7-013	タペットシム　(2.600)
14933 -KT7-000	タペットシム　(2.000)	14913 -KT7-013	タペットシム　(1.500)	14958 -KT7-013	タペットシム　(2.625)
14934 -KT7-000	タペットシム　(2.025)	14914 -KT7-013	タペットシム　(1.525)	14959 -KT7-013	タペットシム　(2.650)
14935 -KT7-000	タペットシム　(2.050)	14915 -KT7-013	タペットシム　(1.550)	14960 -KT7-013	タペットシム　(2.675)
14936 -KT7-000	タペットシム　(2.075)	14916 -KT7-013	タペットシム　(1.575)	14961 -KT7-013	タペットシム　(2.700)
14937 -KT7-000	タペットシム　(2.100)	14917 -KT7-013	タペットシム　(1.600)	14962 -KT7-013	タペットシム　(2.725)
14938 -KT7-000	タペットシム　(2.125)	14918 -KT7-013	タペットシム　(1.625)	14963 -KT7-013	タペットシム　(2.750)
14939 -KT7-000	タペットシム　(2.150)	14919 -KT7-013	タペットシム　(1.650)	14964 -KT7-013	タペットシム　(2.775)
14940 -KT7-000	タペットシム　(2.175)	14920 -KT7-013	タペットシム　(1.675)	14965 -KT7-013	タペットシム　(2.800)
14941 -KT7-000	タペットシム　(2.200)	14921 -KT7-013	タペットシム　(1.700)	14966 -KT7-013	タペットシム　(2.825)
14942 -KT7-000	タペットシム　(2.225)	14922 -KT7-013	タペットシム　(1.725)	14967 -KT7-013	タペットシム　(2.850)
14943 -KT7-000	タペットシム　(2.250)	14923 -KT7-013	タペットシム　(1.750)	14968 -KT7-013	タペットシム　(2.875)
14944 -KT7-000	タペットシム　(2.275)	14924 -KT7-013	タペットシム　(1.775)	14969 -KT7-013	タペットシム　(2.900)
14945 -KT7-000	タペットシム　(2.300)	14925 -KT7-013	タペットシム　(1.800)		