

Ape・XR50/100 Motard・CRF100F/XR100R・NSF100用
スーパーヘッド+Rキットが新価格で登場!!スーパーヘッド+R
通常価格¥85,000(税抜)~
NEW PRICE
¥65,000(税抜)~

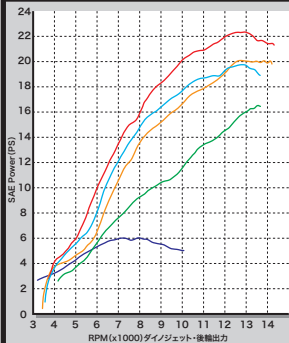
Super head + R

ローラーロッカーアーム

オイルジェット中空カムシャフト

スカットシリンダー
(特許取得構造)
オイルジェット付き

燃焼室形状



テスト車両: Ape100

- スーパーヘッド+R 146cc (SR-30)
(スーパーストリートアウターローター仕様)
- スーパーヘッド+R 136cc (SR-25)
(ノーマルアウターローター仕様)
- スーパーヘッド+R 124cc (SR-25)
(ノーマルアウターローター仕様)
- スーパーヘッド+R 100cc (SR-25)
(インナーローター仕様)
- ノーマルエンジン+ノーマルマフラー
使用キャブレター: KEIHIN PE28
使用マフラー: ボンバー

※指定の使用回転数は厳守して下さい。

ボアアップキット91cc



ボア&ストロークアップキット146cc



スーパーヘッド+Rシリンダーヘッドの装着に伴い、各車種専用のマフラー、ビッグボアキャブレターの装着が必要になります。詳しくはWEBカタログをご覧ください。

■スーパーヘッド+Rキット

Ape50/100・XR50/100 Motard・CRF100F/XR100R・NSF100

■スーパーヘッド+Rの特徴

大口径バルブとスムーズな吸排気ポートにより、高出力化を可能とする“スーパーヘッド(ステージ3)”を継承し、定評のあるローラーロッカーアームと新構造オイルラインを採用することで、更なる高出力化と耐久性を兼ね備えたハイパフォーマンスシリンダーヘッドです。

ポート径 インテーク: 29mm / エキゾースト: D型ポート バルブ径 インテーク: 28.5mm / エキゾースト: 23.5mm スチール製バルブスプリングリテーナー採用バルブシステムシャフト: インテーク、エキゾースト共に4.5mm バルブスプリング: インナー・スプリングとアウト・スプリングのダブルスプリングを採用

ローラーロッカーアーム採用 弊社製モノキー系エンジン用スーパーヘッド+Rで定評のローラーロッカーアームを縦型エンジンに採用し、スーパーヘッドの出力性能を最大限に引出しながら、中高速域の出力アップとローラーロッカーアームの特徴でもある高回転域での出力維持を可能としました。又、スリッパ式ロッカーアーム(純正部品)に起こるカムシャフトとの摩擦抵抗を低減させ、ロッカーアーム内蔵のローラーベアリングにより、低回転から高回転までスムーズにカムプロファイルを追従します。ローラーベアリングを採用することで増した重量はロッカーアーム本体をアルミ鍛造製にすることで、重量増加を克服しました。

M8スパークプラグ採用 大口径バルブ採用によるポート径の大口径化によりプラグホールとポート間の肉圧が小さくなる為、M8スパークプラグを採用し、十分な肉圧を確保しました。これにより、シリンダーヘッドの熱変形による出力性能の低下や破損を防止することが出来、安定した出力が可能で、

オイルジェット付き中空カムシャフト カムシャフト中央にオイルラインを設け、カムスプロケットへオイルを誘導します。これにより、カムスプロケット中央からオイルが遠心力でカムチェーン内側からオイルを散布し、カムチェーンの耐久性と潤滑効果を高めます。又、カムシャフトカム面にオイルジェット通路を設けている為、カム面からオイルを散布することが出来、冷却と潤滑を効果的に行います。カムシャフト本体は両端ボールベアリング支持を採用し、オイルジャーナル(純正部品タイプ)に起こる摩擦抵抗を低減します。又、オイル通路の採用でカムシャフト本体の重量をスーパーヘッド(ステージ3)カムシャフトより大幅に軽減しました。

カムシャフトはSR-25 / SR-30 / SR-35のプロファイルの異なる3種類があり、使用用途に合わせて交換出来ます。キット付属のカムシャフトは弊社推奨です。

オイルライン付きカムシャフトホルダー カムシャフトホルダーにオイルライン構造を新設することで、シリンダーヘッドにあるオイルラインと連結し、細部にわたるオイルの潤滑を可能としました。又、オイルジェット付き中空カムシャフトへオイルを誘導する通路を確保しており、カムシャフトやカムチェーンへの潤滑をサポートします。

シリンダー 各排気量すべて耐久性、気密性、放熱性に優れたオールアルミ製セラミックメッキシリンダー採用し、オイルクーラーへのオイル取出口と弊社製スティック温度センサー取付け部を標準装備しております。弊社製サーモメーター(スティック温度センサー付き)を装着することで、シリンダー温度を計測することが出来ます。

91cc(ボア径57mm): シリンダーフィン形状はスタンダードタイプ 124cc(ボア径57mm): シリンダーフィン形状はビッグフィンタイプ SCUT125cc(ボア径59.4mm) SCUT136cc(ボア径62mm) SCUT146cc(ボア径62mm): シリンダーフィン形状はビッグフィンタイプ

スカット構造はクランクケース分解・加工作業の必要が無く、ノーマルクランクシャフトのままで大幅な排気量アップが可能になる特許取得構造です。(146cc除く) 又、スカットシリンダーにはオイルジェット機構を装備し、装着するだけでオイルジェット仕様になり、シリンダースリーブから直接シリンダー内壁、ピストン裏、コンロッド小

端部にオイルを噴射する為、エンジン内部の潤滑と冷却を効果的に行うことが出来ます。レーシング120cc / 130cc(ボア径58mm): シリンダーフィン形状はビッグフィンタイプ

オールロード走行や耐久レースでの過酷な環境に対応する様、シリンダースリーブに肉圧を持たせ、更に耐久性を高めました。

※レーシング120cc/130cc用シリンダーを装着する場合、クランクケースの加工が必要になります。

各種ピストン 124cc/125cc/136cc/レーシング120cc/130ccはアルミ鍛造ピストンを採用し、ピストンスカート部には初期馴染みを良好にする為、モリブデンコートが施されています。 SCUT146ccはアルミ鍛造ピストンを採用。

ロングストローククランクシャフト(ストローク量: 48.5mm) ストローク量に対する最適なクランクシャフトのウエイトバランスを図り設計された高性能クランクシャフト高い精度で製作されたクランクシャフト、ベアリングを採用することで低振動化を実現し、クランクシャフトの運動性能を格段に高めています。又、フライホイールのシャフトには特殊表面処理を施し、耐疲労強度と耐かじり性を向上させています。 SCUT 146ccには専用48.5mmロングストローククランクシャフトを採用。

圧縮比 91cc: 圧縮比11.7:1 115cc: 圧縮比11.0:1 125cc: 圧縮比13.3:1 136cc: 圧縮比13.9:1 124cc: 圧縮比12.5:1

120cc: 圧縮比11.4:1 130cc: 圧縮比12.8:1 146cc: 圧縮比13.6:1

■Ape50・XR50 Motard用

※Ape50(FI) (AC16-1600001~ / AC18-1000001~)には取付け出来ません。 ※91cc / 124ccを装着するにはクランクケースのボーリング加工が必要です。

| 対象車両 | 排気量 | 付属力ム | 品番 | 価格 |
|-----------------------------|-------|-------|------------|----------------|
| Ape50(AC16-1000001~1599999) | 91cc | SR-25 | 01-05-0307 | 通常¥85,000(税抜) |
| XR50 Motard(AD14-1000001~) | 124cc | SR-25 | 01-06-0001 | 通常¥156,000(税抜) |

PRICE DOWN

¥65,000(税抜)

¥136,000(税抜)

■Ape100・XR100 Motard・CRF100F/XR100R・NSF100用

※Racing120cc/Racing130ccを装着するには、クランクケースのボーリング加工が必要です。

| 対象車両 | 排気量 | 付属力ム | 品番 | 価格 |
|-----------------------------|-------|-------|------------|----------------|
| Ape100(HC07-1000001~) | 115cc | SR-25 | 01-05-0308 | 通常¥93,000(税抜) |
| Ape100(HC13-1000001~) | 125cc | SR-25 | 01-05-0309 | 通常¥94,000(税抜) |
| XR100 Motard(HD13-1000001~) | 136cc | SR-25 | 01-05-0310 | 通常¥96,000(税抜) |
| CRF100F(HC03-2400001~) | 124cc | SR-25 | 01-06-0002 | 通常¥135,000(税抜) |
| XR100R(HC03-1200001~) | 120cc | SR-25 | 01-05-0311 | 通常¥94,000(税抜) |
| NSF100 | 130cc | SR-25 | 01-06-0003 | 通常¥136,000(税抜) |
| | 146cc | SR-30 | 01-06-0004 | 通常¥142,000(税抜) |

PRICE DOWN

¥73,000(税抜)

¥74,000(税抜)

PRICE DOWN

¥76,000(税抜)

¥115,000(税抜)

PRICE DOWN

¥74,000(税抜)

¥116,000(税抜)

PRICE DOWN

¥122,000(税抜)

Ape100・Ape100 Type D用
ツインスパークスーパーヘッド+Rキットが新価格で登場!!

Twin Spark Super head + R

ツインスパークスーパーヘッド+R
通常価格¥128,000(税抜)~NEW
PRICE

¥108,000(税抜)~

オイルジェット中空カムシャフト

スカットシリンダー
(特許取得構造)
オイルジェット付き

■ ツインスパークスーパーヘッド+Rキット

Ape100(HC07-1600001~) / Ape100 Type D

■ ツインスパークスーパーヘッド+Rの特徴

大口径バルブとスムーズな吸排気ポートにより、高出力を可能とする“スーパーヘッド(ステージ3)”を継承し、定評のあるローラーロッカーアームと新構造オイルラインを採用することで、更なる高出力化と耐久性を兼ね備えたハイパフォーマンスシリンダーヘッドです。

ポート径 インテーク:29mm / エキゾースト:D型ポート バルブ径 インテーク:28.5mm / エキゾースト:23.5mm スチール製バルブスプリングリテーナー採用 バルブステムシャフト:インテーク、エキゾースト共に4.5mm バルブスプリング:インナースプリングとアウトースプリングのダブルスプリングを採用

ローラーロッカーアーム採用 弊社製モンキー系エンジン用スーパーヘッド+Rで定評のローラーロッカーアームを縦型エンジンに採用し、スーパーヘッドの出力性能を最大限に引き出しながら、中高速域の出力アップとローラーロッカーアームの特徴でもある高回転域での出力維持を可能としました。又、スリッパ式ロッカーアーム(純正部品)に起こるカムシャフトとの摩擦抵抗を低減させ、ロッカーアーム内蔵のローラーベアリングにより、低回転から高回転までスムーズにカムプロファイルを追従します。ローラーベアリングを採用することで増した重量はロッカーアーム本体をアルミ鍛造製にすることで、重量増加を克服しました。

2本のスパークプラグを採用

燃焼室の2カ所から点火を行うことで高い燃焼効率が可能になります。又、燃費が向上する為、過酷なレース環境、レース戦略に対応します。

オイルジェット付き中空カムシャフト カムシャフト中央にオイルラインを設け、カムスプロケットへオイルを誘導します。これにより、カムスプロケット中央からオイルが遠心力でカムチェーン内側からオイルを散布し、カムチェーンの耐久性と潤滑効果を高めます。又、カムシャフトカム面にオイルジェット通路を設けている為、カム面からオイルを散布することが出来、冷却と潤滑を効果的に行います。カムシャフト本体は両端ボールベアリング支持を採用し、オイルジャーナル(純正部品タイプ)に起こる摩擦抵抗を低減します。又、オイル通路の採用でカムシャフト本体の重量をスーパーヘッド(ステージ3)カムシャフトより大幅に軽減しました。

カムシャフトはSR-25 / SR-30 / SR-35のプロファイルの異なる3種類があり、使用用途に合わせて交換出来ます。キット付属のカムシャフトは弊社推奨です。

オイルライン付きカムシャフトホルダー カムシャフトホルダーにオイルライン構造を新設することで、シリンダーヘッドにあるオイルラインと連結し、細部にわたるオイルの潤滑を可能としました。又、オイルジェット付き中空カムシャフトへオイルを誘導する通路を確保しており、カムシャフトやカムチェーンへの潤滑をサポートします。

シリンダー 各排気量すべて耐久性、気密性、放熱性に優れたオールアルミ製セラミックメッキシリンダー採用し、オイルクーラーへのオイル取出し口と弊社製スティック温度センサー取付け部を標準装備しております。弊社製サーモメーター(スティック温度センサー付き)を装着することで、シリンダー温度を計測することが出来ます。

91cc(ボア径57mm):シリンダーフィン形状はスタンダードタイプ 124cc(ボア径57mm):シリンダーフィン形状はスタンダードタイプ SCUT125cc(ボア径59.4mm) SCUT136cc(ボア径62mm) SCUT146cc(ボア径62mm):シリンダーフィン形状はビッグフィンタイプ

スカット構造はクランクケース分解・加工作業の必要が無く、ノーマルクランクシャフトのままで大幅な排気量アップが可能になる特許取得構造です。(146cc除く)

又、スカットシリンダーにはオイルジェット機構を装備し、装着するだけでオイルジェット仕様になり、シリンダースリーブから直接シリンダー内壁、ピストン裏、コンロッド小

端部にオイルを噴射する為、エンジン内部の潤滑と冷却を効果的に行うことが出来ます。

レーシング120cc / 130cc(ボア径58mm):シリンダーフィン形状はビッグフィンタイプ オフロード走行や耐久レースでの過酷な環境に対応する様、シリンダースリーブに肉圧を持たせ、更に耐久性を高めました。

※レーシング120cc/130cc用シリンダーを装着する場合、クランクケースの加工が必要になります。

各種ピストン 124cc/125cc/136cc/レーシング120cc/130ccはアルミ鍛造ピストンを採用し、ピストンスカート部には初期馴染みを良好にする為、モリブデンコートが施されています。 SCUT146ccはアルミ鍛造ピストンを採用。

ロングストローククランクシャフト(ストローク量:48.5mm) ストローク量に対する最適なクランクシャフトのウェイトバランスを図り設計された高性能クランクシャフト

高い精度で製作されたクランクシャフト、ベアリングを採用することで低振動化を実現し、クランクシャフトの運動性能を格段に高めています。又、フライホイール部のシャフトには特殊表面処理を施し、耐疲労強度と耐かじり性を向上させています。 SCUT 146ccには専用48.5mmロングストローククランクシャフトを採用。

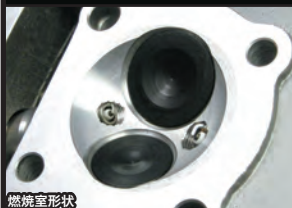
圧縮比 115cc:圧縮比11.3:1 125cc:圧縮比12.8:1 136cc:圧縮比13.1:1 124cc:圧縮比12.6:1
120cc:圧縮比11.5:1 130cc:圧縮比12.3:1 146cc:圧縮比13.2:1

Ape100(HC07-1600001~) / Ape100 Type D用

※対象車両以外のApeには取付け出来ません。 ※Racing120cc/Racing130ccを装着するには、クランクケースのボーリング加工が必要です。

| 対象車両 | 排気量 | 付属カム | 品番 | 価格 |
|----------------------------------|-------|-------|------------|---|
| Ape100 (HC07-1600001~) | 115cc | SR-25 | 01-05-0312 | 通常¥128,000(税抜) PRICE DOWN ¥108,000(税抜) |
| | 125cc | SR-25 | 01-05-0313 | 通常¥129,000(税抜) PRICE DOWN ¥109,000(税抜) |
| Ape100 Type D (HC13-1000001~) | 136cc | SR-25 | 01-05-0314 | 通常¥131,000(税抜) PRICE DOWN ¥111,000(税抜) |
| | 124cc | SR-25 | 01-06-0005 | 通常¥170,000(税抜) PRICE DOWN ¥150,000(税抜) |
| | 120cc | SR-25 | 01-05-0315 | 通常¥129,000(税抜) PRICE DOWN ¥109,000(税抜) |
| | 130cc | SR-25 | 01-06-0006 | 通常¥171,000(税抜) PRICE DOWN ¥151,000(税抜) |
| | 146cc | SR-30 | 01-06-0007 | 通常¥177,000(税抜) PRICE DOWN ¥157,000(税抜) |

■ スーパーヘッド+Rシリンダーヘッドの装着に伴い、各車種専用のマフラー、ビッグボアキャブレターの装着が必要になります。詳しくはWEBカタログをご覧ください。



燃焼室形状



ローラーロッカーアーム



オイルライン付きカムシャフトホルダー



アルミ削り出しスパークプラグスリーブ+エアフィルター

ボアアップキット115cc



ボア&ストロークアップキット146cc