

R-Stage コンプリートエンジン 106cc 取扱説明書

適応車種及びフレーム番号 | モンキー (FI) AB27-1900001 ~

◎チェックマークが入っている品番が、お客様が購入されたキット内容となります。
仕様等をご確認の上、補修パーツ等のご購入時はお間違えの無い様をお願い致します。

01-00-1502 仕様詳細	
シリンダーヘッド	R-Stage ヘッド
ボア x ストローク	52x50 106cc
カムシャフト	(通称 10 カムシャフト)
クラッチ	プライマリ専用 SPL 湿式多板 (マグネシウムカバー)
トランスミッション	常時噛合い 5 段リターン S ツーリング
始動方式	キックペダル プライマリ方式

01-00-1501 仕様詳細 (オプション設定)	
シリンダーヘッド	R-Stage ヘッド
ボア x ストローク	52x50 106cc
カムシャフト	(通称 10 カムシャフト)
クラッチ	プライマリ専用 SPL 湿式多板 (マグネシウムカバー) スリッパークラッチ仕様 (オプション)
トランスミッション	常時噛合い 5 段リターン S ツーリング
始動方式	キックペダル プライマリ方式

01-00-1504 仕様詳細 (オプション設定)	
シリンダーヘッド	R-Stage ヘッド
ボア x ストローク	52x50 106cc
カムシャフト	(通称 10 カムシャフト)
クラッチ	プライマリ専用 SPL 湿式多板 (マグネシウムカバー)
トランスミッション	常時噛合い 5 段リターン スーパーストリート (オプション)
始動方式	キックペダル プライマリ方式

01-00-1505 仕様詳細 (オプション設定)	
シリンダーヘッド	R-Stage ヘッド
ボア x ストローク	52x50 106cc
カムシャフト	(通称 10 カムシャフト)
クラッチ	プライマリ専用 SPL 湿式多板 (マグネシウムカバー) スリッパークラッチ仕様 (オプション)
トランスミッション	常時噛合い 5 段リターン スーパーストリート (オプション)
始動方式	キックペダル プライマリ方式

この度は、弊社製品をお買い上げ頂きまして有り難うございます。
使用の際には下記事項を遵守頂きますようお願い致します。取り付け前には、必ずキット内容をお確かめ下さい。
万一お気付きの点がございましたら、お買い上げ頂いた販売店にご相談下さい。

◎イラスト、写真などの記載内容が本パーツと異なる場合がありますので、予めご了承下さい。

☆ご使用前に必ずお読み下さい☆

- ◎当製品は、適応車種、フレーム番号の車両専用部品です。他車両には取り付け出来ませんのでご注意ください。
- ◎当製品は、弊社モンキー (FI) 用の R-Stage 106cc ボアストロークアップキットをベースに、クラッチ、トランスミッション等、フルスペック仕様を弊社にて組立、エンジンアッセンブリとしたキットです。クラックケース、トランスミッション等、ノーマルのモンキー (FI) とは異なる仕様となっており、モンキー (FI) 用パーツが取り付け出来ない箇所があります。ご注意ください。
- ◎当製品専用のパーツの取り扱い説明書は付属させておりません。組み込まれた各パーツの、商品取扱説明書を同梱させております。補修パーツの確認、メンテナンス時等にご使用下さい。又、シリンダー部より下の各パーツで商品設定の無い部品につきましては、補修パーツ確認及び部品構成が確認出来る様、パーツリストを同梱させております。補修パーツ確認時は、このパーツリストをご利用下さい。尚、商品設定の無い組み込み各パーツにつきましては、取り付け要領等の記載資料は同梱させておりません。予めご了承下さい。
- ◎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。
- ◎当製品取り付け時のエンジン取り外し、搭載等の作業要領は付属させておりません。適応車種の純正サービスマニュアルが必要となります。純正サービスマニュアルを参照し作業を行って下さい。
- ◎取り付けの際には、適切な工具等を準備し、十分注意して作業を行って下さい。尚、取扱説明書や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方を対象としております。取り付け等の経験の無い方、工具等の準備が不十分な方は、技術的信用のある専門店へご依頼されることをお勧め致します。
- ◎当製品のみでは、使用出来ません。別途エキゾーストマフラー等が必要となります。別紙又は弊社パーツカタログ、弊社ホームページをご確認の上お買い求め下さい。
- ◎当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。
- ◎当製品を加工等された場合、保証の対象にはなりません。
- ◎他社製品との組み合わせのお問い合わせはご遠慮下さい。
- ◎当製品を取り付けると出力アップに伴い発熱量も増加します。長時間の高負荷走行にはオイルクーラーキットの装着をお勧め致します。
- ◎必ず慣らし運転を行って下さい。
- ◎クラックケースにエンジン No. を刻印しています。部品注文時にエンジン No. が必要になる場合があります。
- ◎ノーマルに比べて高圧縮比となるように設定しておりますので、燃料は必ずハイオクタン価ガソリンを使用して下さい。レギュラーガソリンを使用すると、異常燃焼を起こして本来の性能を発揮しない上に、ピストンが壊れて重大な故障を起こす可能性があります。当製品取り付け前に燃料タンクに残っていたガソリンにも注意して下さい。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。
- ◎スパークプラグは必ず同梱の CR8HSA (NGK) または、U24FSR-U (DENSO) に交換して下さい。
- ◎空ぶかし、急加速、急激なエンジンブレーキはエンジンに高負荷がかかります。最悪の場合はクラックシャフトが破損しエンジンを壊してしまう恐れがありますのでご注意ください。
- ◎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。)
- ◎当製品はクローズド競技用として開発した製品ですので、一般公道では使用出来ません。
- ◎各推奨パーツの詳細は、弊社パーツカタログ又はホームページをご参照下さい。
- ◎同梱していないパーツにつきましては、ノーマル部品を使用して頂きます。点火系パーツ (ジェネレーター及びフライホイール、ナット、ACG. カバー等) は、純正品を使用して頂きます。取り付けは同梱しているクラックシャフトサポートプレートキットの説明書を参照し取り付けして下さい。
- ◎ドライブsprocket取り付け時、必ずキットに同梱しているソケットキャップスクリュー 6x10 を使用し取り付けして下さい。ノーマルボルトを使用した場合、ジェネレーターカバーとボルトが干渉します。

使用エンジンオイルについて

◇エンジンオイルについては、推奨エンジンオイルをご使用下さい。

推奨：ホンダ純正ウルトラ G2 又は S9 (4 サイクル二輪車用) SAE10W-30 を基準に外気温及び使用用途にて粘度を選択。

相当品を使用する場合、次の条件を満たしている物をご使用下さい。

- ・ API 分類 SF、SG 又は、SG 級以上の相当品
- ・ JASO 規格：MA、MB
- ・ SAE 規格：外気温に応じて適した粘度のオイルを使用して下さい。

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

～特徴～

● R-Stage ヘッドの採用

◇ノーマルヘッドの雰囲気を残しデザインされたビッグバルブヘッド。バルブ挟み角を変更し燃焼効率を向上させ、インテークポート径をφ20→φ24、インテークバルブ傘径をφ20→φ26、エキゾーストバルブ傘径をφ16→φ22.5とし吸排気効率を向上させております。

耐久性に優れたスチールリテーナーを採用。

● メッキシリンダーの採用

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

高い気密性と耐久性も兼備しております。

● 鍛造材削り出しピストンの採用

◇一定の加熱と加圧で製作する方法が鍛造です。材料を溶かさずに加圧するので、アルミ組織への影響が少なく、元来素材の持っている強度が活かされ加圧分強度アップします。その素材を削り出しにて製作し軽量、高剛性に仕上げしており、12.0:1の高圧縮を実現しております。

● 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、従来の方式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る様になります。

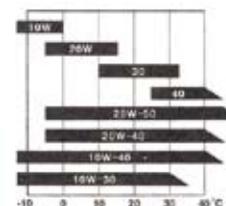
特に、オフロード競技には有効なシステムです。

● 湿式多板 SPL 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、クラッ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、クラッチカバーは軽量、マグネシウム製を採用しております。

エンジンオイル量：約 850cc



● 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。

● ボールベアリング内蔵サポ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ノーマルを使用する為、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。

● FI コン PLUS の採用

◇大幅にアップする排気量に対応する為の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。

FI 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、点火タイミングも仕様に合わせて最適化されています。

マフラー違いやスロットル変更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FI 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。

注意 この表示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およ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製品ですので、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一般公道を走行すると、違反となり運転者が罰せられます。)
- 作業を行う際は、必ず冷間時(エンジン及びマフラーが冷えている時)に行ってください。(火傷の原因となります。)
- 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、脱落の原因となります。)
- 製品及びフレームには、エッジや突起がある場合があります。作業時は、手を保護して作業を行ってください。(ケガの原因となります。)
- 走行前は、必ず各部を点検し、ネジ部等の緩みが無いかを確認し緩みがあれば規定トルクで確実に増し締めを行ってください。(部品の脱落の原因となります。)

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

- 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。)
- 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。)
- ガソリンは、非常に引火しやすい為、一切の火気を避け近くに危険物や燃えやすい物を絶対置かないで下さい。(火災につながる恐れがあります。)
- 製品梱包のビニール袋は、幼児の手の届かない所に保管するか、廃棄処分して下さい。(幼児がかぶったりすると、窒息の恐れがあります。)
- 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。)
- 点検、整備は、取扱説明書又は、純正サービスマニュアル等の点検方法、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。)
- 点検、整備等を行った際、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。(事故につながる恐れがあります。)

◎性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で製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。

◎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製品に対してのみ、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いただきます。

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、レース等でご使用の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。

◎この取扱説明書は、当製品を破棄されるまで保管下さいませお願い致します。

製品内容

部 品 名	個数	リペア品番
エンジン COMP.	1	
FI コン PLUS	1	05-04-0031
クラッチケーブル COMP. 850mm	1	00-02-0133
スパークプラグ #8	1	NGK-CR8HSA
ブレードホース 8x1m	1	00-07-0070 (ホースクランプ付)
クラッチケーブルアダプター	1	22872-GEY-T00
エキゾーストパイプガスケット	1	00-01-0064 (2ヶ入り)
ソケットキャップスクリュー 6x10	2	00-00-0716 (5ヶ入り)
アルミスペシャル 5g	1	00-01-0001

※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。

推奨パーツ

ビッグスロットルボディー

03-05-0097 ビッグスロットルボディーキット



フロントフォーク

06-01-0735 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)



リアフォーク (10インチ車専用)

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



キックスターターアーム

02-08-0052 (クロムメッキ)
02-08-0048 (ブラックメッキ)



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



マフラー

04-02-0225 Zスタイルマフラー

04-02-2307 ベーシックマフラー

04-02-0211 BOMBER マフラー



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) 02-05-041 (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
スプロケット

02-07-0012 (28T)
02-07-0013 (30T)
02-07-0014 (33T)



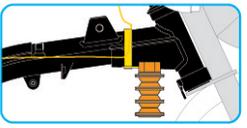
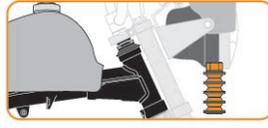
スチール製
ドリブン
スプロケット

02-07-0007 (23T)
02-07-0008 (25T)
02-07-0009 (28T)
02-07-0010 (30T)



オイルクーラー

コンパクトクール 各種

		コンパクトクール			
		 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	
オイル取り出し口部分	ホースの種類	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
■モンキー (F1) ※シリンダーオイル取り出し		07-07-0207 シリンダーオイル取り出し	07-07-0004 シリンダーオイル取り出し	07-07-0129 シリンダーオイル取り出し	07-07-0066 シリンダーオイル取り出し
■モンキー (F1) ダイカストスペシャルクラッチカバーオイル取り出し	スリムラインホース	07-07-0128 クラッチカバーオイル取り出し	07-07-0107 クラッチカバーオイル取り出し		
	ラバーホース 	09-07-2711 クラッチカバーオイル取り出し	09-07-2712 クラッチカバーオイル取り出し		

■取り付け要領

クラッチ部取り付け

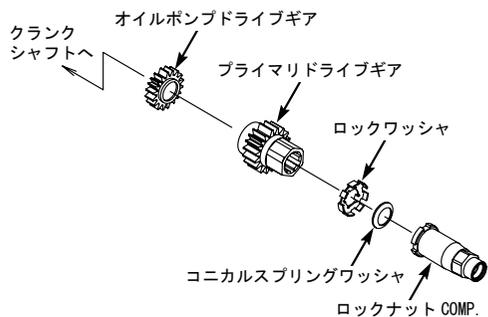
組み付け

1. クランクシャフトをロックした状態で、オイルポンプドライブギア、プライマリドライブギア、ロックワッシャ、コニカルスプリングワッシャを取り付け、ロックナット COMP. を規定トルクまで締め付け、ロックナットの溝にロックワッシャの爪を合わせ折り込みます。残りのロックワッシャの爪は、ロックナットに密着させます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。

ロックナット

トルク：39N・m (4.0kgf・m)



ロックナットにツメを密着させる



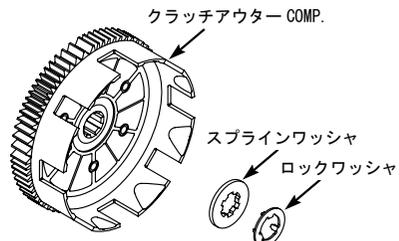
2. クラッチアウターにプライマリスターターギアを組み込みます。



3. トランスミッションメインシャフトに、スラストワッシャ B、クラッチアウター COMP. を取り付けます。



4. クラッチアウターにスプラインワッシャを取り付け 30° 回転させてロックワッシャを取り付けます。

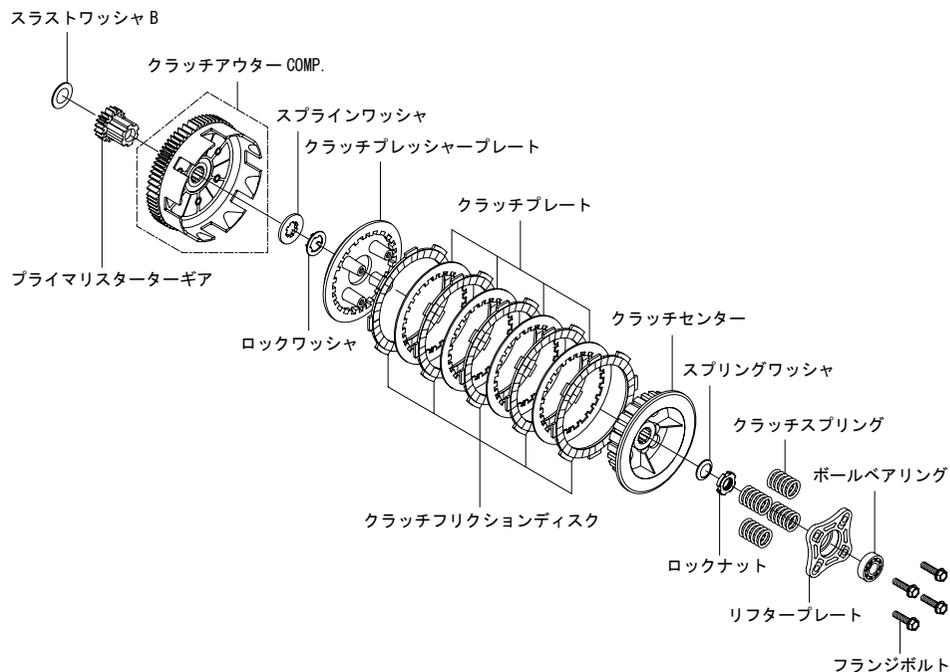


クラッチ組み付け

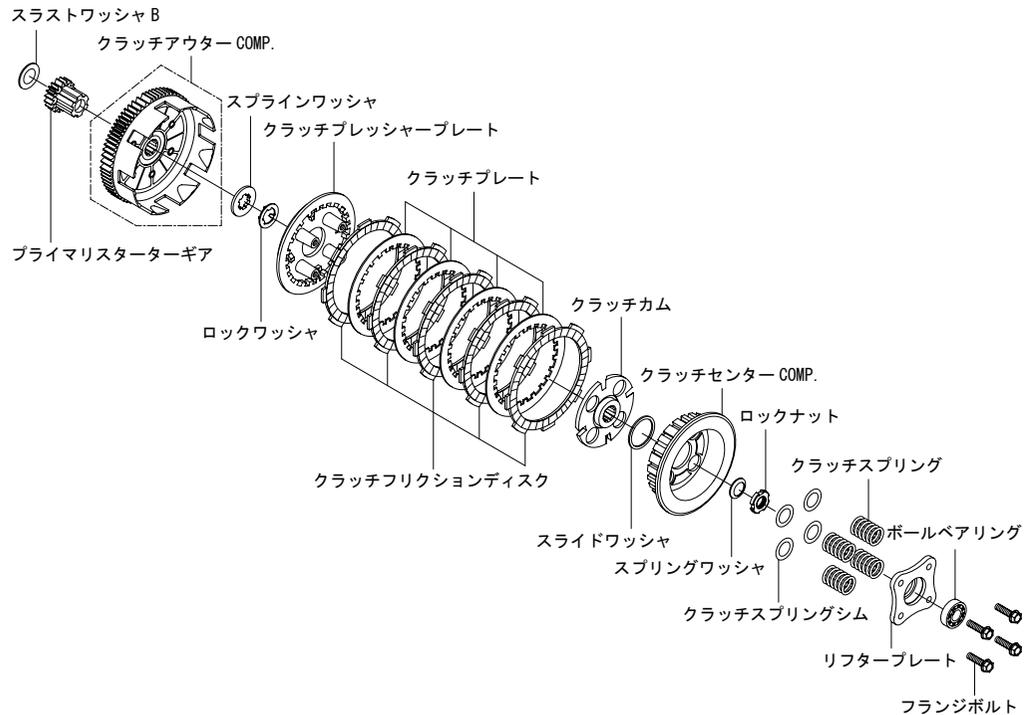
1. 図を参考に、クラッチプレッシャープレート、クラッチフリクションディスク、クラッチプレートを取り付けます。

※クラッチフリクションディスク両面にエンジンオイルを塗布して下さい。

標準



スリッパ（オプション）



2. メインシャフトにスプリングワッシャ、ロックナットを組み込みます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ロックナット
トルク：50N・m (5.0kgf・m)



3. プレッシャープレートボス部にクラッチスプリング4本を入れ、クラッチリフタープレートを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まで締め付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
フランジボルト
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



※この作業が完了した後、クラッチカバーの取り付け要領の組み付けから作業を行って下さい。

☆オプション

スリッパクラッチの場合、シムの取り付け枚数によりエンジンプ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プ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。



クラッチカバー取り付け要領

(R. クランクケースカバー取り付け)

1. ケース合わせ面を脱脂し、付属のノックピン2本と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ます。
 2. R. クランクケースカバー COMP. 内側のクラッチレリーズバックが入っている事を確認し、フランジボルト6本を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まで締め付けます。
- ※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ようにして下さい。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ります。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
フランジボルト
トルク：10N・m (1.0kgf・m)

3. R. クランクケースカバーにオイルフィルタースプリングを入れ（ケースのボス部分にはまるように入れて下さい）、オイルフィルターを入れ、オイルフィルターカバーをフランジボルトで規定トルクまで締め付けます。
- ※オイルフィルターがオイルフィルターカバーの突起部にささるようにして下さい。
※オイルフィルター交換時は、Oリングの当たり面及びオイルフィルターカバーのオイルを拭き取りOリング部に薄くグリスを塗布します。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
フランジボルト
トルク：10N・m (1.0kgf・m)

※クラッチレバーは弊社製アジャスター付クラッチレバーへの交換を推奨します。

4. クラッチケーブルに無理がかからない様にレシーバー部分までとり回します。

5. クラッチケーブルエンドに少量のグリスを塗布し、クラッチレリーズアームを入れます。
- ※クラッチレリーズアームの切り欠き部が車両後方に向くように取り付けして下さい。

6. クラッチケーブルのアジャスター部分をケーブルレシーバーに一杯までネジ込みます。
7. レリーズピニオンにプレーンワッシャ、クラッチアームスプリング、クラッチケーブルのインナーを引っ張った状態のレリーズアームを取り付けてフランジボルトを使用し規定トルクまで締め付けます。

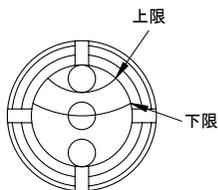
▲注意：必ず規定トルクを守る事。
フランジボルト
トルク：8N・m (0.8kgf・m)

8. クラッチケーブルレシーバーのアジャスト部分でクラッチの遊びを調整しロックナットを規定トルクまで締め付け、クラッチケーブルアジャスト部分のゴムキャップをそれぞれ被せます。
- ※遊びは、クラッチレバー先端で10～20mmに調整して下さい。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ロックナット
トルク：10N・m (1.0kgf・m)

9. ドレンボルト {T=21.5N・m(2.2kgf・m)} が締め付けてある事を確認した後、エンジンオイルを850cc注入しホールキャップにOリングを取り付け規定トルクまで締め付けます。
- ※ホールキャップのOリングに少量のエンジンオイルを塗布して下さい。
※エンジンオイルの粘度と量は、クラッチの切れ具合に影響します。
エンジンオイルの粘度が高すぎる場合や入れすぎに注意して下さい。
又、クラッチの滑りの原因となる為、モリブデン等添加剤の過剰混入はしないで下さい。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ホールキャップ
トルク：12N・m (1.2kgf・m)



クランクケース分解時での目安

(組み付け後の点検)

1. 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ります。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。
2. 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します。異常が無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して下さい。

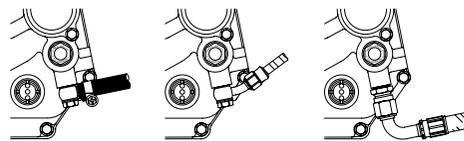
(サーモスタットユニット取り付け)

サーモスタットホールキャップを取り外し、サーモスタットユニットを取り付けます。
※サーモスタットユニット取扱説明書をご確認下さい。
※サーモスタット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)

●サーモスタットユニットを取り付ける場合

1. サーモスタット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。
- ※サーモスタット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。



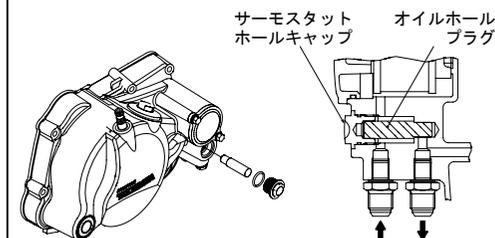
▲注意：クラッチカバーにオイルホースを接続しない場合、サーモスタットユニット又は、オイルホールプラグを絶対に取り付けしないで下さい。オイル通路が遮断され、エンジンが破損する可能性があります。

●サーモスタット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。
ホールキャップ
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

サーモスタットユニットやオイルホールプラグは絶対に取り付けしないで下さい。
又、サーモスタット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：サーモスタットユニット又は、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。