



Engine Complete KIT spec. + R

適応車種
モンキー／ゴリラ

フレーム番号
Z50J-2000001～
AB27-1000001～

◎チェックマークが入っている品番がお客様がご購入されたキットとなります。
仕様等をご確認の上、補修パーツ等をご購入の際は、お間違えの無い様お願い致します。

	商品番号	カムシャフト	トランスミッション
	01-00-5450VT	S-25D	S-ツーリング
	01-00-5450VTA	S-25D	スーパークロス (オプション)
	01-00-5450VTB	S-25D	スーパーストリート (オプション)
	01-00-5450VTC	S-30D (オプション)	スーパーストリート (オプション)
	01-00-5450VTD	S-35D (オプション)	スーパーストリート (オプション)
	01-00-5450VTE	S-30D (オプション)	S-ツーリング

- ・この度は、TAKEGAWA コンプリートエンジンをお買い上げ頂きまして有り難うございます。
- ・取り付け前には、必ずキット内容をお確かめ下さい。この取り扱い説明書をよくお読みになってご理解の上、ご使用下さいませお願い致します。

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ので、予めご了承下さい。
2. この取り扱い説明書は、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ので、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. 使用に必要な別パーツは、別途ご購入して頂く必要があります。

☆ご使用前に必ずお読み下さい☆

- ◎取扱説明書に書かれている指示を無視した使用により事故や損害が発生した場合、当社は賠償の責を一切負いかねます。
- ◎エンジンの点検、整備、及び分解、組み立て作業を行なう場合は、必ずオーナーズサービスマニュアルを購入して、サービスマニュアルの要領に従い、正しく作業を行って下さい。
- オーナーズサービスマニュアル品番：10-01-0003 ￥3,675 (￥3,500)
- ◎上記適合車のホンダ純正サービスマニュアルを準備し、取り付け要領に従って十分注意して作業を行って下さい。尚、この取扱説明書やホンダ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、技術的信用的な専門店へご依頼されることをお勧め致します。
- ◎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。
- ◎クランクケースにシリアル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。
- ◎燃料は必ずハイオクタン価ガソリンをご使用下さい。また、燃料タンクのカ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ハイオクタン価ガソリンと入れ替えて下さい。
- ◎このキットはポイント点火では絶対に使用しないで下さい。
- ◎点火系は当社製もしくはノーマルのみ適合とします。他社製品との組み合わせのデータはありません。また、トラブルの原因にもなりますので絶対行わないで下さい。
- ◎このキットは当社推奨エンジンパーツのみ対応しております。対応していないパーツは当社推奨エンジンパーツに交換して下さい。
- ◎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。)

注意 この表示の内容を無視した取扱をすると、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扱をすると、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。
(不適当な点検整備は、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。)

- ◎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。
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。あらかじめご了承下さい。
- ◎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ようお願い致します。

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

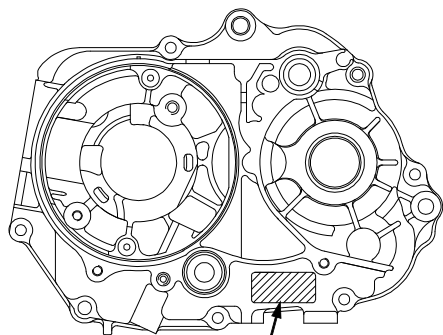
- ◇このキットを取り付けると出力アップに伴い、エンジン発熱量が増大します。エンジンに長時間の負荷を与える走行には、油温を適切に保ち、高温時に発生する油膜切れ等を防止するオイルクーラーキットの装着をお薦めします。

- 本キットには、インスペクションキャップとブリーザーキャップを同梱しています。ブリー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。

使用回転数について

- ◇使用限界回転数は使用されるカムシャフト等で異なります。カムシャフト比較グラフを参考にして、エンジン回転計を取り付け、必ず最大出力回転数以下でご使用下さい。
- ◇特に、空ぶかし時や1速ギア、2速ギアでの急加速時は使用限界回転数に入りやすいのでご注意下さい。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。

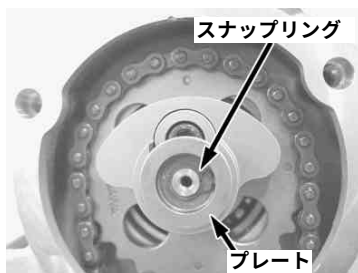
- 本エンジンには、管理NoとしてエンジンNo（シリアル）を打刻しております。
- リペアパーツ発注時、このエンジンNoが必要となる場合があります。リペアパーツ番号が2種以上ある場合、パーツリストでエンジンNoを確認し、リペアパーツを発注して下さい。



エンジンNo打刻位置

●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、品番：10-01-0003を別途購入して、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。

S-12Dカムシャフト	01-08-0101
S-15Dカムシャフト	01-08-0102
S-20Dカムシャフト	01-08-0103
S-25Dカムシャフト	01-08-0104
S-30Dカムシャフト	01-08-0105
S-35Dカムシャフト	01-08-0106

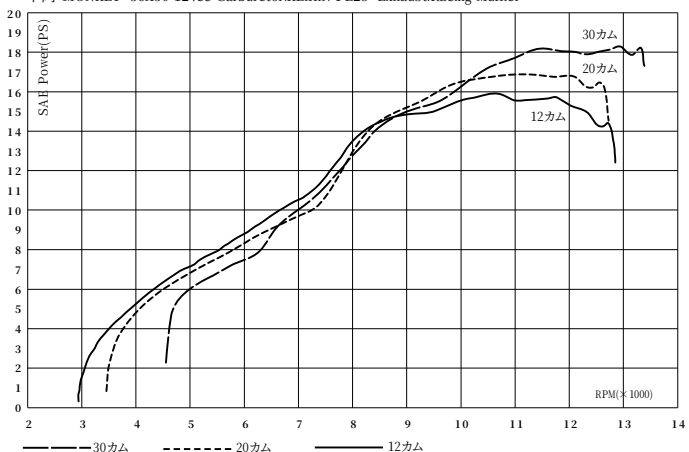
- カムシャフトの名称について、当社ではカムシャフトの呼び名を数字で表しています。

例えばS-○○の○○部の数字が大きくなればカムシャフトプロファイルの作動角度も広くなり、数字が小さくなれば狭くなります。一般に作動角度が広くなれば高速回転型、狭くなれば低速回転型になります。但し、カムプロファイルには、排気量や仕様、用途等いろいろな要素が絡み合っていますので、表を一つの参考として、用途に合わせて適切なカムシャフトを選択して下さい。

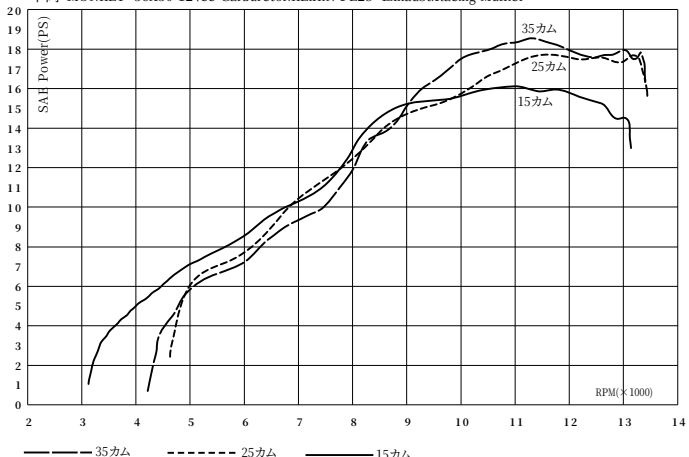
☆カムシャフト参考データ表

注) カムシャフト選択の参考データとして検討下さい。

車両 MONKEY 56X50 124cc Carburetor:KEIHIN PE28 Exhaust:Racing Muffler



車両 MONKEY 56X50 124cc Carburetor:KEIHIN PE28 Exhaust:Racing Muffler



(このデータは、56×50 124ccのデータで、このデータを保証するものではありません。参考として、検討して下さい。)

～特 徴～

●ローラーロッカーアームの採用

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

●軽量バルブスプリングリテーナーの採用

◇このシリンダーヘッドは、チタンバルブスプリングリテーナーを標準装備しております。スチールリテーナーに比べ約30%の軽量を実現しております。表面にはHV1500以上もの表面硬度をもつコーティングを採用しております。耐摩耗性を向上させています。ただし、耐久性につきましても、スチール製に比べ劣りますので定期的な点検を必ず行い、損傷、消耗が有れば、新品と交換して下さい。又、耐久性を重視される方は、スチール製バルブスプリングリテーナーに交換下さい。ホンダ製品で使用可能のバルブスプリングリテーナーがございます。品番14771-MR8-000

●ビッグバルブの採用

◇クランクケースを専用設計し、エンジンスターツ位置を従来のC型エンジンから変更する事により、56φものビッグボアを実現。それに伴いインテークバルブ径φ30、エキゾーストバルブ径φ24.5と大型化し、吸排気効率を向上させました。

●オプションカムを5種類

◇スーパーヘッド+Rはカムシャフトの脱着が容易な為、当社では5種類のカムシャフトをご用意致しました。オフロード／ロードコースでの選択等、使用用途に合わせてカムシャフトを交換し、エンジンカスタム、走行性能を楽しむ事が出来ます。

●カムシャフトの脱着

◇モンキー／ゴリラのシリンダーヘッドでは、シリンダー搭載時、カムシャフトの交換が困難でしたが、スーパーヘッド+Rでは、カムシャフトオイルライン側のベアリングをシリンダーヘッド側に残し、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

◇アルミ一体成形スリーブを採用し、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。

●3点支持クランクシャフトの採用

◇当社製クランクシャフト本体もあらかじめ低振動対策のバランスカット加工がされ、軽量に製作されておりますが、更に3点支持にする事により、クランクシャフトの振れをより低減させ、耐久性アップを実現させました。

●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。

●乾式多板クラッチの採用

◇クラッチハウジング本体をトランスミッションメインシャフトの取り付ける為、クランクシャフトにかかる負担を低減し、クランクシャフトの耐久性とスロットルレスポンスを向上。
◇フリクションディスクを4枚に増やし、クラッチスプリングを強化する事により、クラッチ容量を増加させ、ハイパワーエンジンに対応。
◇プライマリードリブンギヤのダンパーを6個にし、クラッチ接続時のショックの低減とギヤ等への耐久性を更に向上。
◇ペーパータイプのオイルフィルターを内蔵し、エンジンオイルのろ過性能を向上。
◇オイルフィルターでろ過されたオイルをオイルパイプを介してクランクに直接オイルを流し込む為、オイル量を確保する能力の向上。
◇オイル量点検用のオイル窓により目視でオイル量を確認。
◇オイルフィルターカバーの交換により、オイルクーラーが取り付け可能に。
◇クラッチハウジング本体がクランクケース外部にある為、オイルの劣化を防止し、エンジンに与える影響を低減。又、クラッチオーバーホール時のメンテナンス性と車両走行時の冷却効果を向上。
◇クラッチワイヤーの調節に幅をもたせる為、ラック&ピニオン方式を採用し、つながりもスムーズになっております。

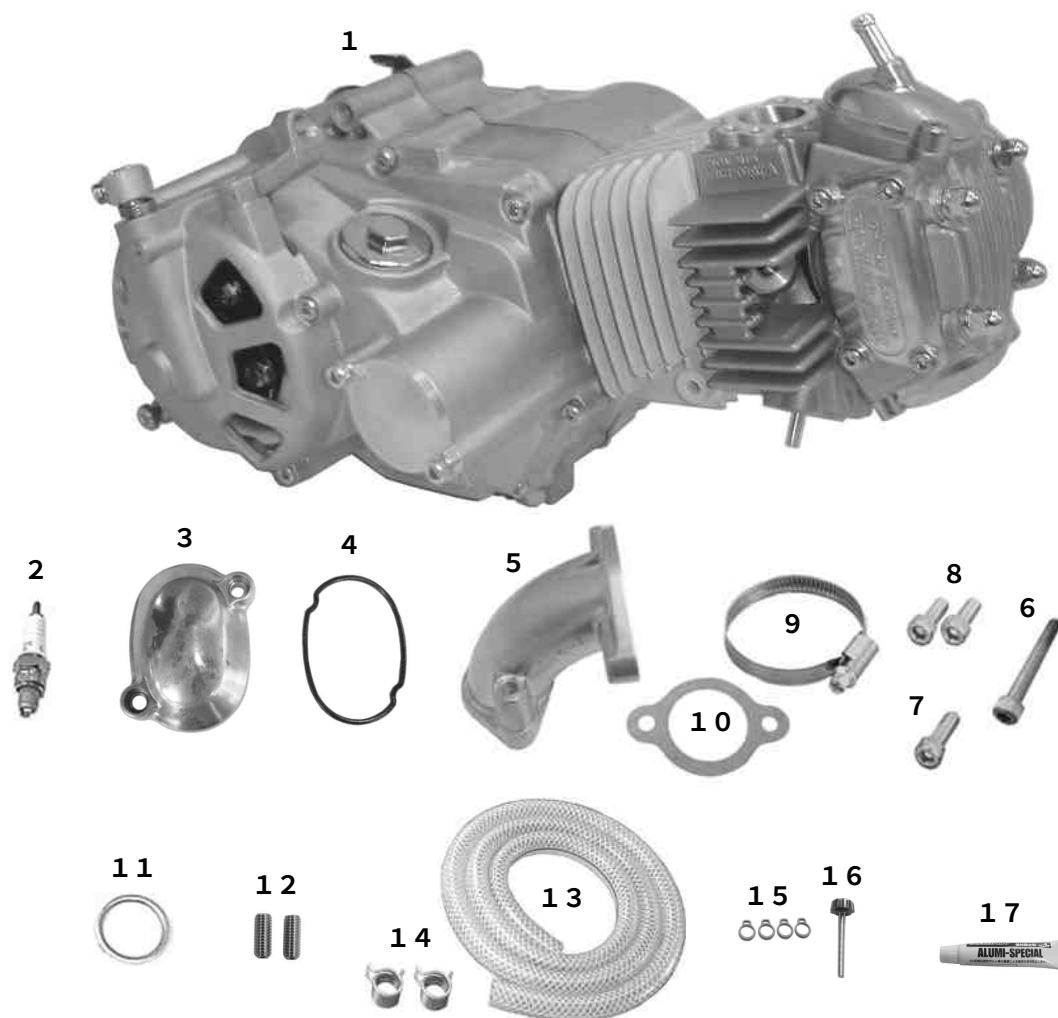
●クロスレシオの5段ミッションの採用

◇トランスミッションを5段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レッション装置により、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。

～商 品 内 容～



番号	部 品 名	個数	リペア品番	入数
1	エンジンコンプリート	1		
2	スパークプラグ	1	NGK-CR8HSA	1
3	インスペクションキャップ	1	000-03-070	1
4	インスペクションキャップOリング	1		1
5	インテークマニホールド	1	17111-4SM-T00	1
6	ソケットキャップスクリュー M6×40	1	BW-00-0039	4
7	ソケットキャップスクリュー M6×20	1	BW-00-0015	10
8	ソケットキャップスクリュー M6×15	2	BW-00-0002	10
9	インシュレーターバンド	1	03-005-0201	1
10	マニホールドガスケット	1	03-005-0258	2
11	エキゾーストパイプガスケット	1	000-13-046	2
12	ソケットセットスクリュー M6×15	2	000-03-062	2
13	ブレードホース 1m	1	000-03-054	1m
14	ホースクリップ	2		2
15	スナップリング 6mm	4	000-03-139	5
16	ツマミネジ 3×28	1	000-03-140	1
17	アルミスPECIAL (5g)	1	00-01-0001	1
	補修用ガスケットセット	1SET	EC1-13-8001V	
	パーツリスト	1	10-01-0002	1

※リペアパーツはリペア品番にてご発注下さい。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にてご注文下さいませお願い致します。

01-00-5450VT

01-00-5450VTA

01-00-5450VTB

主要諸元	
型式	4ストローク、単気筒、SOHC
冷却方式	空冷
内径×行程	56.0×50.0mm
排気量	123cc
圧縮比	12.0 : 1
点火方式	CDI方式のみ (オプション設定)
スパークプラグ	NGK-CR8HSA DENSO-U24SF-U
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) — S-25D 排気 開 下死点前50° (1mmリフト時) — カムシャフト 閉 上死点後20° (1mmリフト時)
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
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)
始動方式	キックペダル式 (オプション設定)
動力伝達	乾式多板
クラッチ	機械式
操作方式	トランスミッション
タイプ	常時噛合、5段リターン式
ギヤ比	2.357 (33/14) 1速 1.611 (29/18) 2速 1.190 (25/21) — S-ツールリング 3速 0.958 (23/24) 4速 0.807 (21/26) 5速
後輪駆動機構	チェーン駆動
タイプ	

主要諸元	
型式	4ストローク、単気筒、SOHC
冷却方式	空冷
内径×行程	56.0×50.0mm
排気量	123cc
圧縮比	12.0 : 1
点火方式	CDI方式のみ (オプション設定)
スパークプラグ	NGK-CR8HSA DENSO-U24SF-U
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) — S-25D 排気 開 下死点前50° (1mmリフト時) — カムシャフト 閉 上死点後20° (1mmリフト時)
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
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)
始動方式	キックペダル式 (オプション設定)
動力伝達	乾式多板
クラッチ	機械式
操作方式	トランスミッション
タイプ	常時噛合、5段リターン式
ギヤ比	2.357 (33/14) 1速 1.526 (29/19) 2速 1.286 (27/21) — スーパークロス 3速 1.130 (26/23) 4速 1.000 (24/24) 5速
後輪駆動機構	チェーン駆動
タイプ	

主要諸元	
型式	4ストローク、単気筒、SOHC
冷却方式	空冷
内径×行程	56.0×50.0mm
排気量	123cc
圧縮比	12.0 : 1
点火方式	CDI方式のみ (オプション設定)
スパークプラグ	NGK-CR8HSA DENSO-U24SF-U
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) — S-25D 排気 開 下死点前50° (1mmリフト時) — カムシャフト 閉 上死点後20° (1mmリフト時)
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
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)
始動方式	キックペダル式 (オプション設定)
動力伝達	乾式多板
クラッチ	機械式
操作方式	トランスミッション
タイプ	常時噛合、5段リターン式
ギヤ比	2.357 (33/14) 1速 1.764 (30/17) 2速 1.400 (28/20) — スーパーストリート 3速 1.136 (25/22) 4速 1.000 (24/24) 5速
後輪駆動機構	チェーン駆動
タイプ	

01-00-5450VTC

主要諸元	
型式	4ストローク、単気筒、SOHC
冷却方式	空冷
内径×行程	56.0×50.0mm
排気量	123cc
圧縮比	12.0 : 1
点火方式	C DI方式のみ (オプション設定)
スパークプラグ	NGK-CR8HSA DENSO-U24SF-U
バルブタイミング	
吸気 開	上死点前24° (1mmリフト時)
吸気 閉	下死点後54° (1mmリフト時)
排気 開	下死点前54° (1mmリフト時)
排気 閉	上死点後24° (1mmリフト時)
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
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)
始動方式	キックペダル式 (オプション設定)
動力伝達	
クラッチ	乾式多板
操作方式	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
ギヤ比	
1速	2.357 (33/14)
2速	1.764 (30/17)
3速	1.400 (28/20)
4速	1.136 (25/22)
5速	1.000 (24/24)
後輪駆動機構	
タイプ	チェーン駆動

01-00-5450VTD

主要諸元	
型式	4ストローク、単気筒、SOHC
冷却方式	空冷
内径×行程	56.0×50.0mm
排気量	123cc
圧縮比	12.0 : 1
点火方式	C DI方式のみ (オプション設定)
スパークプラグ	NGK-CR8HSA DENSO-U24SF-U
バルブタイミング	
吸気 開	上死点前30° (1mmリフト時)
吸気 閉	下死点後60° (1mmリフト時)
排気 開	下死点前60° (1mmリフト時)
排気 閉	上死点後30° (1mmリフト時)
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
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)
始動方式	キックペダル式 (オプション設定)
動力伝達	
クラッチ	乾式多板
操作方式	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
ギヤ比	
1速	2.357 (33/14)
2速	1.764 (30/17)
3速	1.400 (28/20)
4速	1.136 (25/22)
5速	1.000 (24/24)
後輪駆動機構	
タイプ	チェーン駆動

01-00-5450VTE

主要諸元	
型式	4ストローク、単気筒、SOHC
冷却方式	空冷
内径×行程	56.0×50.0mm
排気量	123cc
圧縮比	12.0 : 1
点火方式	C DI方式のみ (オプション設定)
スパークプラグ	NGK-CR8HSA DENSO-U24SF-U
バルブタイミング	
吸気 開	上死点前24° (1mmリフト時)
吸気 閉	下死点後54° (1mmリフト時)
排気 開	下死点前54° (1mmリフト時)
排気 閉	上死点後24° (1mmリフト時)
潤滑方式	圧送式飛沫式併用
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)
始動方式	キックペダル式 (オプション設定)
動力伝達	
クラッチ	乾式多板
操作方式	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
ギヤ比	
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

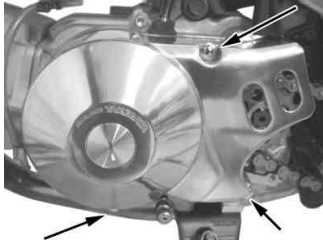
～取 り 付 け 要 領～

☆作業を行なう前に、必ず搭載する車両のサービスマニュアル及び必要な工具を用意します。

☆使用に必要なオプションパーツを用意します。別紙参照

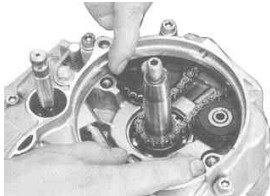
●点火系装置の取り付け

- エンジンコンプリートの仮組されているジェネレーターカバーのボルト3本を取り外し、ジェネレーターカバーを取り外します。



●純正点火装置の場合

- Oリングを2ヶ所に取り付けます。



- ジェネレータープレートを取り付け、フラットスクリューを締め付けます。



- クランクシャフトに、ウッドラフキーを取り付けます。

- クランクシャフトをフライホイールのテーパ面をよく脱脂し、フライホイールを取り付け、キット内のM12フランジナットに少量のネジロック材を塗布し規定トルクで締め付けます。

$T = 64 \text{ N} \cdot \text{m}$

$(6.5 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

△注意：必ず規定トルクを守る事。



●当社製CDIマグネットキットの場合

取り扱い説明書の指示に従い取り付け作業を行います。

- 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。

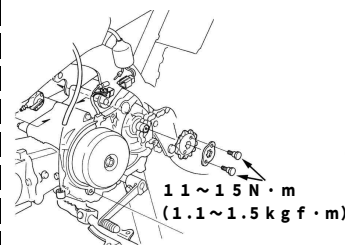
△警告：必ずサービスマニュアルの指示に従う事。

- ドライブsprocket及びドライブチェーンを取り付けます。

$T = 11 \sim 15 \text{ N} \cdot \text{m}$

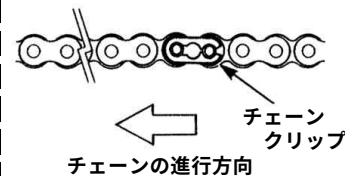
$(1.1 \sim 1.5 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

△注意：必ず規定トルクを守る事。



- 純正サービスマニュアル又は、使用するリヤ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。

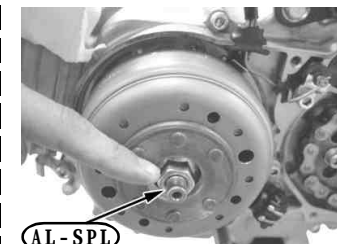
△警告：必ずサービスマニュアルの指示に従う事。



- ドライブチェーン及び各部をサービスマニュアルを参照し、調整します。

△注意：規定トルクを必ず守る事!!

- クランクシャフトの先端のベアリング支持部にアルミスペシャルを塗布します。



- ジェネレーターカバーのベアリング部に、クランクシャフト先端のベアリングジャーナル部を差し込み、キット内のフランジボルト6×30 1本と6×35 2本を用いて取り付け規定トルクまで締め付けます。

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

$(1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

△注意：必ず規定トルクを守る事。



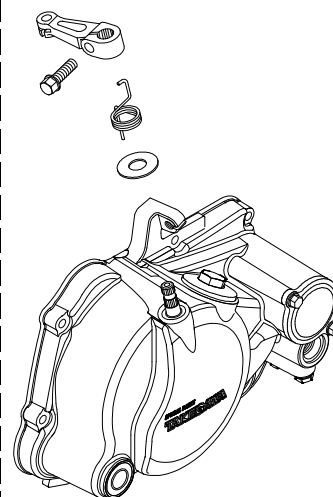
- 使用するチェンジペダルを取り付けます。

●クラッチケーブルの取り付け

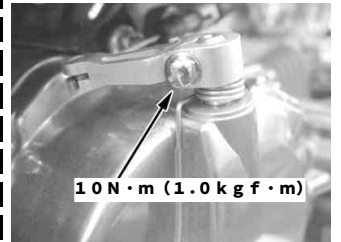
- クラッチレバーにクラッチケーブルを取り付け、ケーブルに無理が掛からないようにクラッチケーブルレシーバーまで取り回します。

- 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引っ掛けます。



- 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。

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

$(1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

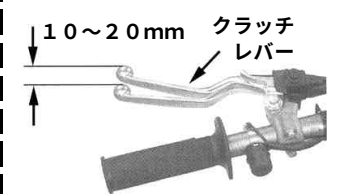
- クラッチケーブルのアジャスター部でクラッチの遊びを調整し、ロックナットを指定トルクで締め付けて、ゴムキャップをそれぞれ被せます。

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

$(1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

クラッチの遊び

：クラッチレバー先端で
10～20mm



●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した際、リヤホイールが回転し、クラッチレバーを放した状態でリヤホイールが回転しない事を確認して下さい。

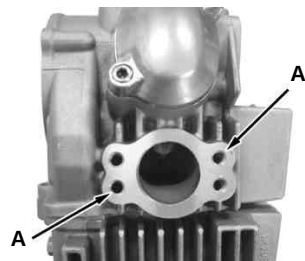
●キャブレターの取り付け

- 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。

$T = 5 \text{ N} \cdot \text{m}$

(0.5 kgf・m)

△注意：必ず規定トルクを守る事。

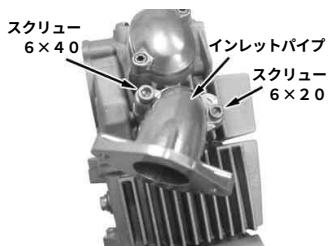


- シリンダーヘッドとインレットパイプの間にインレットパイプガスケットを挟み、6×20及び6×45のソケットキャップスクリューを用いて取り付け締め付けます。

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

(1.0 kgf・m)

△注意：必ず規定トルクを守る事。



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

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

(1.0 kgf・m)

☆PE28の場合

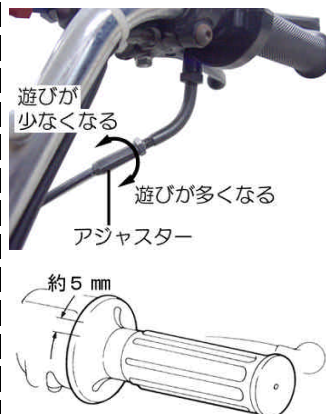
- フロートチャンバーを外し、メインジェットを取り外します。付属のメインジェット110番とスロージェット35番を取り付けフロートチャンバーを取り付けます。
- キットのキャブレターのトップカバーを外して、スプリング、スロットルバルブを抜き取ります。スロットルケーブルのインナーケーブルをキャブレターのトップカバーから通し、さらにスプリングを通して、スプリングを締めながらスロットルバルブに取り付けます。スロットルバルブの切り欠き部をスロットルストップスクリューに合わせてキャブレターに取り付けます。



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



- エアフィルターを取り付け、バンドを締め付けて固定する。
- スロットルグリップ部で5mm程度の遊びが出来るようにスロットルケーブルのアジャスターを調整します。

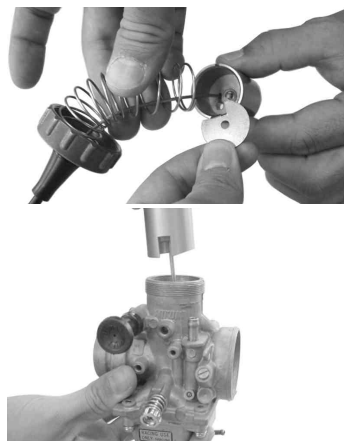


スロットルを数回スナップさせ引っかけりやスロットルバルブの全開状態を確認します。ステアリングを左右いっぱいに切った状態でもスロットルに遊びがあることを確認して下さい。

- フューエルチューブを差し込み、チューブクリップで止めます。フューエルコックを開き各部からのガソリン漏れの有無を確認します。

☆VM26の場合

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

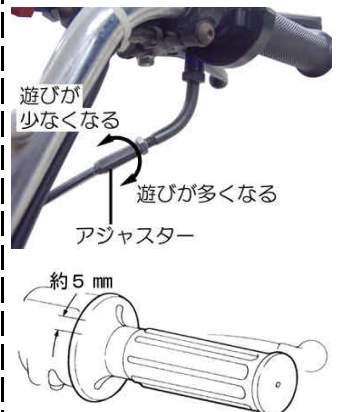


- キャブレターをインシュレーターに差し込み、クランプバンドで締め付けます。



- エアフィルターを取り付け、バンドを締め付けて固定する。

- 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。



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

- ※ゴリラ（全車種）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。

$T = 5 \sim 6 \text{ N} \cdot \text{m}$

(0.5～0.6 kgf・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。

- エンジンオイルを850cc入れます。
- 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。



- オプションのオイルキャッチタンクを取り付け、シリンダーヘッドのブリーザーキャップとオイルキャッチタンクとをブリーザーパイプで接続し、ホースクリップでクランプします。

☆ブリーザーキャップを使用しない場合は、キット同梱のインセクションキャップを使用して下さい。

$T = 5 \text{ N} \cdot \text{m}$

$(0.5 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

- △注意：必ず規定トルクを守る事。
- 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。
- 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。

- 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：必ず換気のよい場所で行う事。

- 異音など異常が無いことを確認します。
- 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。

△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 : 0.08mm
EX : 0.08mm

△注意：必ず冷間時に行う事。

- 100kmから150km位まで再度慣らし運転を行います。
- 慣らし運転終了後、異音やブローパイガスなど異常が無いことを確認します。
(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。

- エンジン温間時にジェネレーターカバーを取り外さないで下さい。ジェネレーターカバーを取り外す時は、必ず冷間時に行なって下さい。

- 温間時に取り外そうとすると、ジェネレーターカバーが取れない場合があります。無理に取り外そうとすると、熱拡張差でベアリングがジェネレーターカバーから外れる恐れがあります。

外れたベアリングは、ジェネレーターカバーが冷えるとベアリングがジェネレーターカバーに入らなくなりますので、圧入する必要があります。

取り外し時はご注意ください。

又、ジェネレーターカバーを取り外した時は、クランクシャフト先端のベアリングジャーナル部に、アルミスペシャルを塗布して下さい。

アルミスペシャルは焼き付き防止と、防錆効果もあります。

- ジェネレーターカバーから若干ベアリング音が聞こえますが、問題ありません。

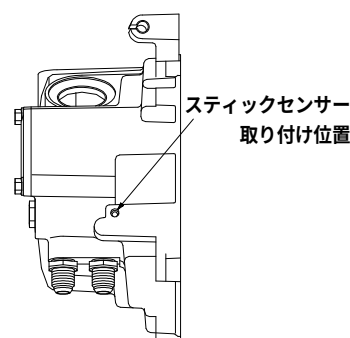
異常に音が大きい場合、ベアリングが損傷している可能性がありますので点検して下さい。

◎クラッチオプションパーツについて

サーモメーター用スティックセンサー取り付け

スティックセンサー取り付け穴にセンサーを差し込み、ソケットセットスクリューで固定します。

※サーモメーター取扱説明書をご確認下さい。

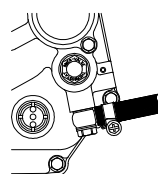


重 要

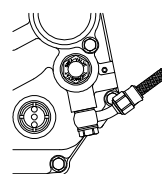
オイルクーラー取り付け

●サーモユニットを取り付ける場合

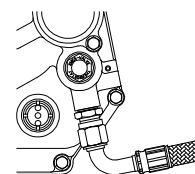
- サーモユニットを取り付けます。
- オイルプラグボルト2本を取り外し、使用するホースの種類に適合するアダプターを取り付け、ホースを接続します。
- ※サーモユニット取扱説明書をご確認下さい。
- ※オイルクーラーキット取扱説明書及び、アダプター取扱説明書をご確認下さい。



ラバーホース



スリムラインホース



アレグリホース

●シリンダーヘッド側にオイルホースを取り付ける場合

△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。

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しないで下さい。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。

VM26キャブレター

品番	商品名
26-PJ10	パイロットジェット #10
26-PJ12.5	パイロットジェット #12.5
26-PJ15	パイロットジェット #15
26-PJ17.5	パイロットジェット #17.5
26-PJ20	パイロットジェット #20
26-PJ22.5	パイロットジェット #22.5
26-PJ25	パイロットジェット #25
26-PJ27.5	パイロットジェット #27.5
26-PJ30	パイロットジェット #30



03-03-0321

品番	商品名
MMJ100	メインジェット #100
MMJ105	メインジェット #105
MMJ110	メインジェット #110
MMJ115	メインジェット #115
MMJ120	メインジェット #120
MMJ125	メインジェット #125
MMJ130	メインジェット #130
MMJ135	メインジェット #135
MMJ140	メインジェット #140
MMJ145	メインジェット #145
MMJ150	メインジェット #150
MMJ155	メインジェット #155
MMJ160	メインジェット #160
MMJ165	メインジェット #165
MMJ170	メインジェット #170
MMJ175	メインジェット #175
MMJ180	メインジェット #180
MMJ185	メインジェット #185
MMJ190	メインジェット #190
MMJ195	メインジェット #195
MMJ200	メインジェット #200
MMJ210	メインジェット #210
MMJ220	メインジェット #220
MMJ230	メインジェット #230
MMJ240	メインジェット #240
MMJ250	メインジェット #250
MMJ260	メインジェット #260

PE28キャブレター

品番	商品名
28-PJ35	スロージェット #35
28-PJ38	スロージェット #38
28-PJ40	スロージェット #40
28-PJ42	スロージェット #42
28-PJ45	スロージェット #45
28-PJ48	スロージェット #48
28-PJ50	スロージェット #50
28-PJ52	スロージェット #52
28-PJ55	スロージェット #55
28-PJ58	スロージェット #58
28-PJ60	スロージェット #60
28-PJ62	スロージェット #62
28-PJ65	スロージェット #65
28-PJ70	スロージェット #70

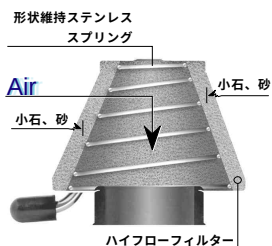


03-03-027

品番	商品名
28-MJ82	メインジェット #82
28-MJ85	メインジェット #85
28-MJ88	メインジェット #88
28-MJ90	メインジェット #90
28-MJ92	メインジェット #92
28-MJ95	メインジェット #95
28-MJ98	メインジェット #98
28-MJ100	メインジェット #100
28-MJ102	メインジェット #102
28-MJ105	メインジェット #105
28-MJ108	メインジェット #108
28-MJ110	メインジェット #110
28-MJ112	メインジェット #112
28-MJ115	メインジェット #115
28-MJ118	メインジェット #118
28-MJ120	メインジェット #120
28-MJ122	メインジェット #122
28-MJ125	メインジェット #125
28-MJ128	メインジェット #128
28-MJ130	メインジェット #130
28-MJ132	メインジェット #132
28-MJ135	メインジェット #135
28-MJ138	メインジェット #138
28-MJ140	メインジェット #140

品番	商品名
28-MJ142	メインジェット #142
28-MJ145	メインジェット #145
28-MJ148	メインジェット #148
28-MJ150	メインジェット #150
28-MJ152	メインジェット #152
28-MJ155	メインジェット #155
28-MJ158	メインジェット #158
28-MJ160	メインジェット #160
28-MJ162	メインジェット #162
28-MJ165	メインジェット #165
28-MJ168	メインジェット #168
28-MJ170	メインジェット #170
28-MJ172	メインジェット #172
28-MJ175	メインジェット #175
28-MJ178	メインジェット #178
28-MJ180	メインジェット #180
28-MJ182	メインジェット #182
28-MJ185	メインジェット #185
28-MJ188	メインジェット #188
28-MJ190	メインジェット #190
28-MJ192	メインジェット #192
28-MJ195	メインジェット #195
28-MJ198	メインジェット #198
28-MJ200	メインジェット #200

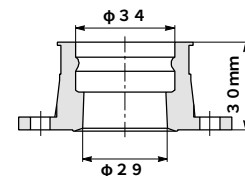
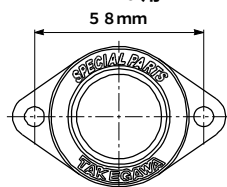
ハイフローフィルター



03-01-1064	ミクニVM26用
03-01-1093	ケイヒンPE28用

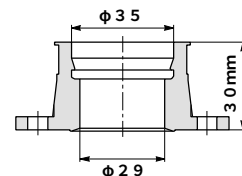
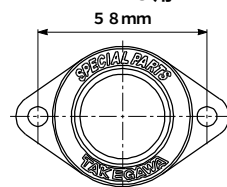
インシュレーター

VM26用



16212-165-T00

PE28用



16212-181-T01

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 (ガンメタリックアルマイト)
 アウター長 810mm
 09-02-0231 (ブラックアルマイト)
 09-02-0233 (ガンメタリックアルマイト)

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)

フューエルコックASSY.



03-03-001

●エンジンメンテナンスを行う為に必要なマニュアル
 オーナーズマニュアルパーツリスト: 10-01-0003

詳しくは、当社パーツカタログ又は、ホームページをご覧ください。
 URL <http://www.takegawa.co.jp>

カムシャフト



01-08-0106	:S35D	レーシングカムシャフト
01-08-0105	:S30D	レーシングカムシャフト
01-08-0104	:S25D	カムシャフト
01-08-0103	:S20D	カムシャフト
01-08-0102	:S15D	カムシャフト
01-08-0101	:S12D	カムシャフト

●スーパーヘッド+Rはカムシャフトの脱着が容易な為、当社では6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。

ハイパーC.D.I.



07-02-19

低速から高速までの点火特性を変えるパワーアップC.D.I.です。純正C.D.I.ユニットと交換するだけでとても簡単です。

C.D.I.マグネットキット



05-02-0511

- 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°の範囲で調整出来ます。
- C.D.I.ユニット内蔵の一体型イグニッションコイル。
- 点火コイルを保護するフルカバーのステーターコイル。
- 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。

チェンジペダル (アルミ削り出し)



02-08-003

キックスターターアーム (スチール鍛造) (アルミ鍛造)



09-10-004



09-10-006
(バックステップ取り付け不可)

クラッチレバーASSY.

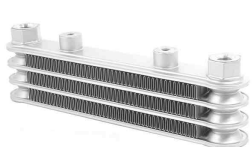


02-01-028 (ブラック)
02-01-0282 (シルバー)

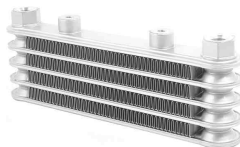
オイルクーラー

スーパークールA/AL(メネジ)

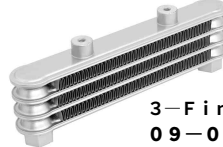
スーパークールタイプAとは、オイルクーラー本体にあるアダプターを取り付ける部分がメネジの状態になっているもので、当社ではラバーホース、スリムラインホースのスーパークールキットに採用されております。フィッティングアダプターを別途購入していただければ、アレグリ社製メッシュホースも取付け可能になります。しかし、アレグリ社製メッシュホース自体は車両専用パーツの為、汎用性がございません。



3-Fin 4-Line A
09-072-002



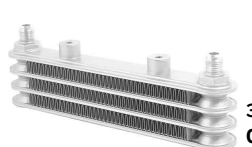
4-Fin 5-Line A
00-07-0004



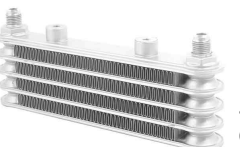
3-Fin 4-Line AL
09-072-008

スーパークールB/BL(オネジ)

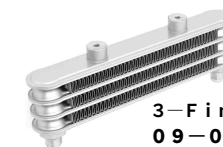
スーパークールBとは、オイルクーラー本体にあるアダプターを取り付ける部分がオネジの状態になっているもので、当社アレグリ社製メッシュホースのスーパークールキットに採用されております。又、スーパークールB/BL本体はアレグリ社製&アールズ社製のメッシュホースにも対応しております。



3-Fin 4-Line B
09-072-006

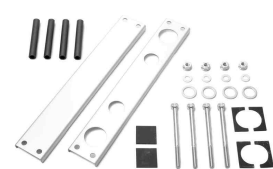


4-Fin 5-Line B
09-072-005



3-Fin 4-Line BL
09-072-009

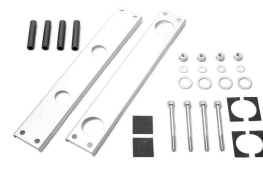
オイルクーラーA/B用オイルクーラープレート



スーパークール4F6L(A)/4F5L(B)用
09-07-021 (ブルー)
09-07-022 (レッド)
09-07-023 (ゴールド)

スーパークール3F4L(A)/3F4L(B)用
09-07-025 (ブルー)
09-07-026 (レッド)

オイルクーラーAL/BL用オイルクーラープレート



スーパークール3F4L(AL)/3F4L(BL)用
09-07-0211 (ブルー)
09-07-0221 (レッド)

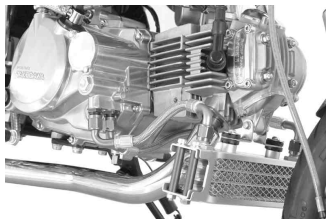
オイルクーラーガード



09-07-006 (3F4L)
09-07-002 (4F5L)

詳しくは、当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>

エンジン下



オイルクーラー本体をヘッド下に取り付けるキットです。取り付けはシリンダーヘッドにラバーマウントさせて取り付けます。

09-07-8802 (湿式クラッチ用) 3-Fin 4Line B

※オイルクーラープレート／ガードは付属していません。

ヘッドライト下



オイルクーラー本体をヘッドライト下に取り付けるキットです。取り付けは当社製ステアリングシステムにステーを固定し、オイルクーラー本体をヘッドライト下に取り付けます。

09-07-2806 (湿式クラッチ用) 4-Fin 5Line B
09-07-2710 (乾式クラッチ用)

※オイルクーラープレート／ガードは付属していません。

フレーム下



乾式クラッチに取り付ける場合、キット付属の取り出し口をクラッチカバーに取り付け、オイル通路を設けます。

09-07-2709 (乾式クラッチ用) 3-Fin 4Line B

※オイルクーラープレート／ガードは付属していません。

ヘッドサイド取り出し口

スーパーヘッド+R用



09-07-0523

シリンダーヘッドサイドからラバーホースを使用してオイルを取り出すことの出来るヘッドサイドカバーです。

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パ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。

オイルキャッチタンク

(シリンダータイプ)



09-04-0101

タンク容量：420cc

(サイドカバータイプ)



09-04-032

タンク容量：550cc

詳しくは、当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>