



CRF150F Hyper S-Stage Kit 取扱説明書

商品番号：01-05-0102

適応車種：ホンダ CRF150F（'05モデルまで）

- ・この度は、TAKEGAWA 商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。

特徴

- ・ノーマルシリンダーヘッドを使用したシリンダーとピストンのボアアッパにカムシャフト、キャブレターキットがセットになったキット。
- ・ボア径を63.5mm 67mmに拡大し、排気量を156.8cc 174.5ccにアップ。

ご使用前に必ずお読み下さい

！使用燃料についてのご注意！

この製品はノーマルに比べ、高圧縮比となるよう設定しております。燃料は必ずハイオクタン価ガソリンをご使用下さい。レギュラーガソリンを使用した場合、異常燃焼を起こし、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。製品取り付け前にフューエルタンクに残っていたガソリンにもご注意ください。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。

！スパークプラグについてのご注意！

スパークプラグは必ず、DPR9EA-9（NGK）相当以上の焼け型に交換して下さい。その後スパークプラグ電極部の焼け具合により番数を決して下さい。

- ・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。
- ・この製品を取り付け使用し、当社製品以外の部品に不具合が発生しても当社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。
- ・商品を加工等された場合は、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。
- ・この製品は、上記適応車種の車両専用です。他の車両には取り付け出来ませんのでご注意ください。
- ・この製品の取り付けにはエンジンの脱着作業が必要です。上記適応車種にあったホンダ純正サービスマニュアルを参照し、確実に作業を行って下さい。
- ・取り付け際には、工具等を準備し、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。
- ・必ず慣らし運転を行って下さい。
- ・このキット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向きません。
- ・ボルト、ナット、ロックピン、パッキン類の一部は再使用しますが、摩耗や損傷が激しいものは再使用せず、必ず新品のものをご使用下さい。
- ・キャブレターは、天候・湿度・気温・標高や気圧等、自然現象及び車体差、キャブレター個体差等によりセッティングを変更する必要があります。個々のエンジン、条件に合ったセッティングを行って下さい。

注意

下記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。

- ・作業を行う際は、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。（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。）
- ・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。（ボルトおよびナットの破損、脱落の原因となります。）
- ・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、手を保護して作業を行って下さい。（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下さい。（部品の脱落の原因となります。）
- ・ガスケット、パッキン類はよく点検し、摩耗や損傷がある場合は必ず新品部品と交換して下さい。

警告

下記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。

- ・エンジンを始動させての点検は、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。）
- ・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。）
- ・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。）
- ・点検、整備は、取扱説明書又は、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。（不十分な点検整備は、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下さい。（そのまま使用すると事故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。）
- ・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。又、気化したガソリンの滞留は、爆発等の危険性がある為、通気の良い場所で作業を行って下さい。

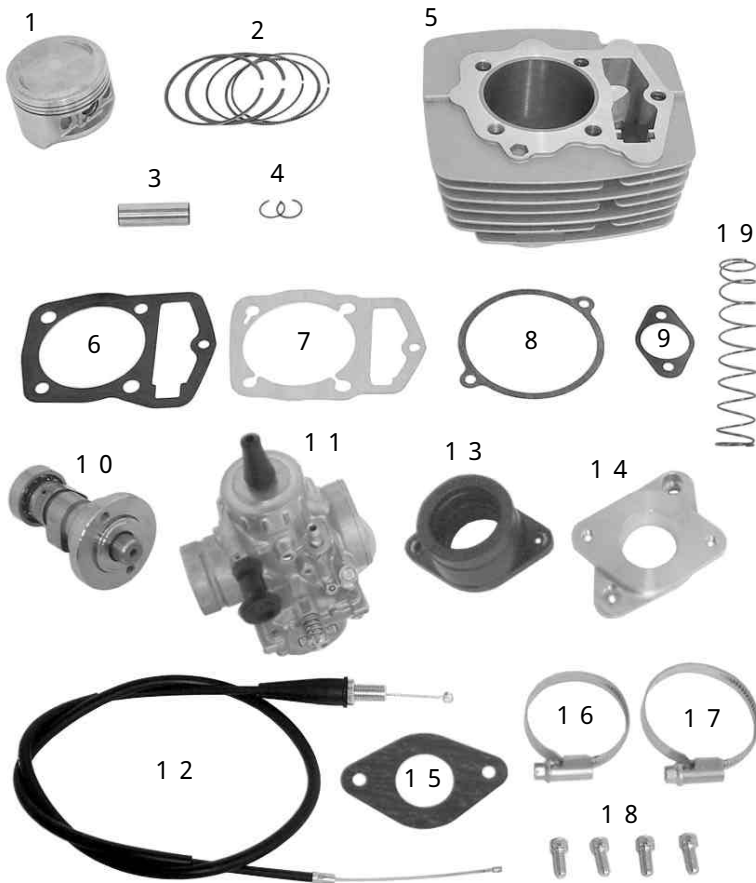
性能アップ、デザイン変更、コストアップ等で商品および価格は予告無く変更されます。あらかじめご了承下さい。

クレームについては、商品の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は、商品お買い上げ後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、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様お願い致します。

~ 商 品 内 容 ~



番号	部 品 名	個数
1	ピストン 6 7	1
2	ピストンリングセット	1
3	ピストンピン 1 5 × 4 8	1
4	ピストンピンサークリップ 1 5	2
5	シリンダー	1
6	シリンダーヘッドガスケット	1
7	シリンダーガスケット	1
8	カムスプロケットカバーガスケット	1
9	テンショナーリフターガスケット	1
10	カムシャフト	1
11	キャブレター MIKUNI VM2 6	1
12	スロットルケーブル 8 4 9 mm	1
13	キャブレターインシュレーター	1
14	インテークマニホールド	1
15	インテークマニホールドガスケット	1
16	クランプバンド 3 0 ~ 4 5 mm	1
17	クランプバンド 3 2 ~ 5 0 mm	1
18	ソケットキャップスクリュー 6 × 1 5	4
19	スロットルバルブスプリング	1

キャブレターの初期セッティング

メインジェット	# 1 9 0
パイロットジェット	# 2 2 . 5
ジェットニードル	5 E 7 5
クリップポジション	3 段目
スロットルバルブカッターウェイ	# 1 . 5
エアスクリューオープニング	1 1 / 4 回転戻し

~ 取 り 付 け 要 領 ~

取り付けにはエンジンの脱着作業をするため、レーシングスタンド等を用いて水平で安全な場所で車両を確実に支える。これからの作業は必ず冷間時（エンジンおよびマフラーが冷えている時）に行うこと。

ヒューエルコックをOFFにする。受け皿を用意し、キャブレターのドレンコックを開いてフロートチャンバー内のガソリンを排出する。

エンジン、各部品の取り外し

ホンダ純正サービスマニュアルを参照し、以下の部品、接続等を取り外す。

- ・シート / L、R サイドカバー
- ・フューエルタンク / フューエルホース
- ・エンジンに繋がる配線
- ・スパークプラグキャップ
- ・クラッチケーブル
- ・クランクケースブリーザーチューブ
- ・ドライブスプロケット
- ・エキゾーストパイプ

スロットルハウジングを分解し、スロットルケーブルとスロットルハウジング / スロットルパイプの接続を外す。

キャブレタートップをゆるめてスロットルバルブを抜き取り、ノーマルスロットルケーブルを車体から外す。この際、ノーマルスロットルケーブルの取り回しを控えておく。

インテークマニホールドをシリンダーヘッドに取り付けているボルトを外し、キャブレターとエアクリーナーを接続しているクランプを緩めて、インテークマニホールド / キャブレターを取り外す。

エンジンをマウントしているボルト / ナットを取り外し、エンジンをフレームから取り外す。フレーム等に傷をつけないように注意。

スパークプラグの取り外し

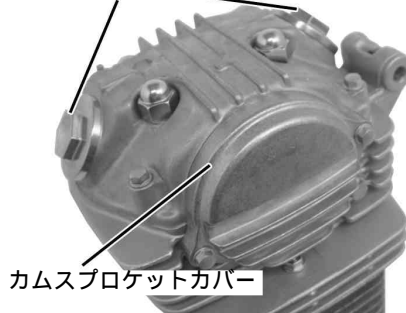
スパークプラグを取り外す。

カムスプロケットの取り外し

吸・排気両側のタペットホールキャップ / オリリング、カムスプロケットカバー / Oリングを取り外す。シリンダーヘッドやカムスプロケットカバーにガスケットが残った場合、スクレーパー等できれいにはがす。

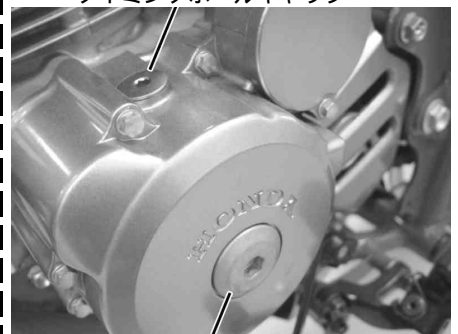
タペット

ホールキャップ



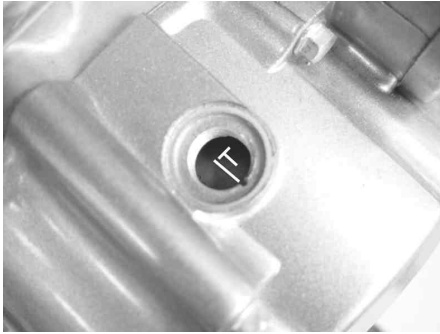
タイミングホールキャップ、クランクシャフトホールキャップを取り外す。

タイミングホールキャップ



クランクシャフトホールキャップ

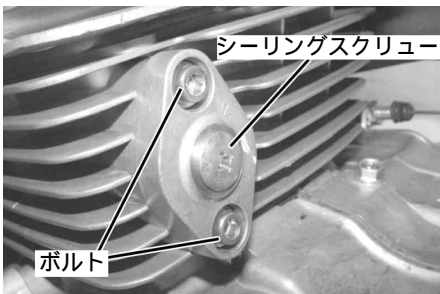
フライホイールを反時計方向に回し、圧縮上死点の状態にする。(フライホイールの“T”マークをクランクケースカバーの合わせマークに合わせ、ロッカーアームにガタがある状態)



フライホイールを保持し、カムスプロケットボルトをゆるめる。

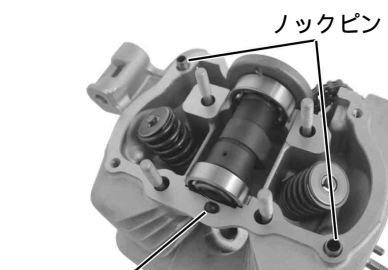
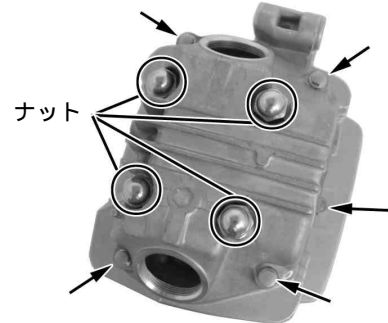
カムスプロケットボルトを取り外してカムスプロケットをカムシャフトから外し、カムチェーンからカムスプロケットを取り外す。

シーリングスクリュー/Ｏリングを外し、カムチェーンテンショナーのリフトをロックさせる(ストッパーを時計方向に一杯まで回すとリフトはロックする)。ボルト/ワッシャを取り外してカムチェーンテンショナーをシリンダーから取り外す。



シリンダーヘッド、シリンダー、ピストンの取り外し

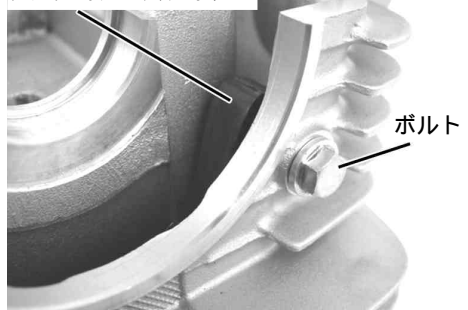
シリンダーヘッドのナット/ワッシャとボルトを対角に数回に分けて緩め、シリンダーヘッドカバーを取り外す。ロックピン2個、オイルホールプラグ、カムシャフトを取り外して点検し、異常が無ければ再使用する。



オイルホールプラグ

ボルト/ワッシャを取り外し、カムチェーンテンショナースライダーをシリンダーヘッドから取り外す。

テンショナースライダー



シリンダーヘッドを取り外し、ロックピン2個、カムチェーンガイドを取り外して点検し、異常が無ければ再使用する。

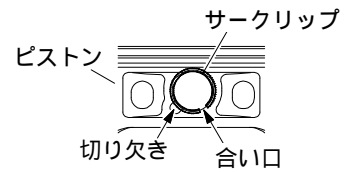
シリンダーを取り外し、ロックピン2個を取り外して点検し、異常が無ければ再使用する。

ピストンピンサークリップを取り外し、ピストンピンを抜き取って、ピストンを取り外す。クランクケース内に落ちないようにクランクケース開口部をウエス等でふさぐ。

クランクケースのシリンダー合わせ面にガスケットが残った場合、スクレーパー等できれいにはがす。

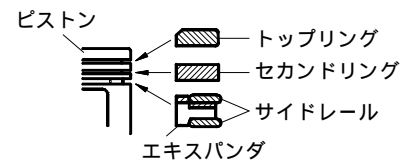
ピストンの取り付け

付属のピストンのピン穴の片方にピストンピンサークリップを取付ける。ピストンピンサークリップの合い口はピストンピン穴の切り欠き部を避ける。



ピストンに付属のピストンリングを取り付ける。トップリング、セカンドリングは“RN”の文字が入っているのて共に文字面を上面向けて取り付ける。

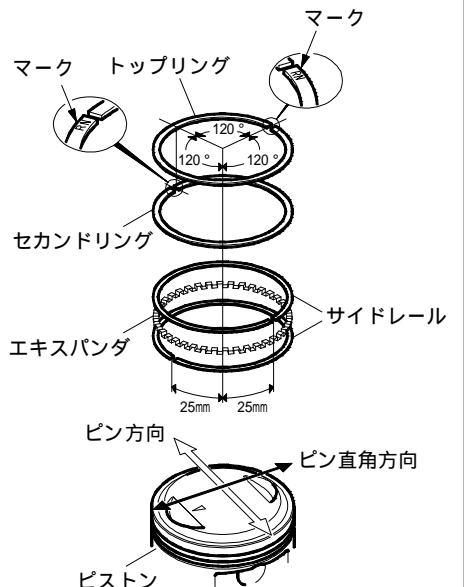
ピストンを傷つけたり、ピストンリングを破損しないように注意する。



断面にも注意

付属のピストンピン、ピストンのピン穴、コネクティングロッドの小端部にエンジンオイルを塗布する。ピストン頭部の“ ”印をエキゾースト方向に向けてコネクティングロッドに取り付け、付属のピストンピンサークリップを取り付ける。

ピストンリングにエンジンオイルを塗布し、各リングが滑らかに回転することを確認する。ピストンリングの合い口はピストンピン方向とその直角方向を避け、120度間隔にする(下図参照)。



シリンダーの取り付け

詰めていたウエスを取り外す。

カムチェーンホールを覗き、カムチェーンがクランクシャフトのスプロケットから外れていないか確認する。

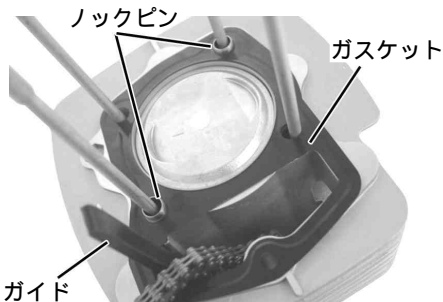
クランクケースとシリンダーの合わせ面をシンナー等で脱脂し、ノックピンと付属のシリンダーガスケットを取り付ける。

シリンダーの内側をシンナー等で脱脂してきれいにしてからエンジンオイルを塗布し、指で均等に塗り広げる。

シリンダーをピストンリングの合い口の位置がずれないように指で少しずつピストンにはめていき、シリンダーをクランクケースにはめ込む。

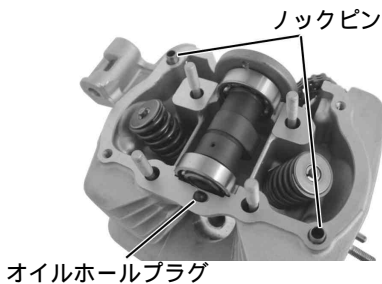
シリンダーがピストンにはまったら、カムチェーンをシリンダーに通しておく。

シリンダー上面を脱脂し、カムチェーンガイド、ノックピン2個、付属のシリンダーヘッドガスケットを取り付ける。カムチェーンガイドはシリンダーとクランクケースの溝に確実に取り付けられること。



シリンダーヘッドの取り付け

シリンダーヘッドの合わせ面をシンナー等で脱脂する。カムチェーンをシリンダーヘッドに通し、シリンダーヘッドを取り付ける。カムチェーンテンショナーをシリンダーヘッドにボルト/ワッシャで取り付ける。付属のカムシャフト、ノックピン2個、オイルホールプラグを取り付け、シリンダーヘッドカバーの取り付け面に液体ガスケットを塗り、取り付ける。カムシャフトのカム山は燃焼室側に向けておく。



ワッシャ4個/ナット4個、ボルト5本を仮止めする。ナットを先に対角に数回に分けて締め付ける。

規定トルク

シリンダーヘッドナット

: 27 N・m (2.8 kgf・m)

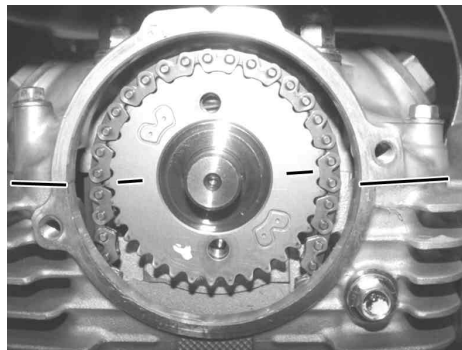
シリンダーヘッドボルト

: 12 N・m (1.2 kgf・m)

カムスプロケットの取り付け

フライホイールの“T”マークがクランクケースカバーの合わせマークに合っているか確認する。カムスプロケットの“E”マークがシリンダーヘッドの合わせ面に合うようにカムチェーンにカムスプロケットを取り付け、カムシャフトにカムスプロケットを差し込む。フライホイールを保持し、ボルト2本を取り付ける。

規定トルク 12 N・m (1.2 kgf・m)



カムチェーンテンショナーのリフタがロックしていることを確認する。カムチェーンテンショナーに付属のガスケットを取り付け、シリンダーにボルト/ワッシャ2本で取り付ける。カムチェーンテンショナーのストッパーを反時計方向に回し、ロックを解除する。カムチェーンテンショナーのシーリングスクリュー/リングを取り付ける。

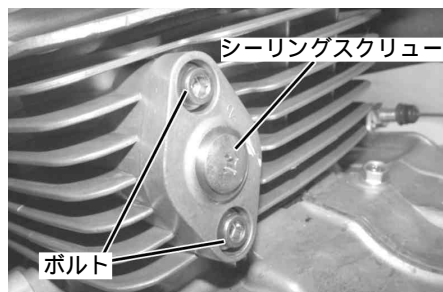
規定トルク

テンショナー取り付けボルト

: 12 N・m (1.2 kgf・m)

シーリングスクリュー

: 4 N・m (0.4 kgf・m)



クランクシャフトを時計方向に回し、再度フライホイールの“T”マークをクランクケースカバーの合わせマークに合せたときに、カムスプロケットの“E”マークがシリンダーヘッドの合わせ面に合うか確認する。

タイミングホールキャップ、クランクシャフトホールキャップを取り付ける。

規定トルク

タイミングホールキャップ

: 10 N・m (1.0 kgf・m)

クランクシャフトホールキャップ

: 8 N・m (0.8 kgf・m)

カムスプロケットカバーにリングと付属のガスケットを取り付け、シリンダーヘッドにボルト2本で取り付ける。

規定トルク 9 N・m (0.9 kgf・m)

吸・排気両側のタペットホールキャップ/リングをシリンダーヘッドに取り付ける。

規定トルク 15 N・m (1.5 kgf・m)

スパークプラグの取り付け

スパークプラグを用意し、取り付けます。

規定トルク 18 N・m (1.8 kgf・m)

DPR9EA-9 (NGK)相当以上の焼き型に交換すること。

エンジン、各 부품の取り付け

ホンダ純正サービスマニュアルを参照し、フレーム等に傷をつけないように注意してエンジンをフレームにセットし、各マウントボルト/ナットを仮止めする。ドライブチェーンを取り付けたドライブスプロケットを、カウンターシャフトに差し込む。差し込みにくい場合は、エンジンを軽く揺すりながら差し込む。

ドライブチェーンに適度なたるみを持たせたまま、仮止めした各マウントボルト/ナットを締め付ける。ドライブスプロケットを取り付ける。

ホンダ純正サービスマニュアルを参照し、取り外した部品の取り付け、接続を行う。

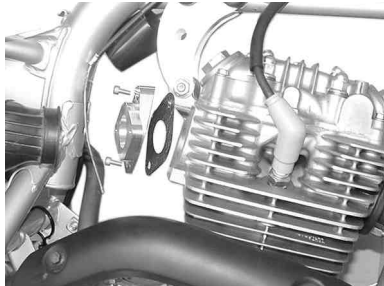
- ・エンジンに繋がる配線
- ・スパークプラグキャップ
- ・クラッチケーブル
- ・クランクケースブリーザーチューブ
- ・シート/L、Rサイドカバー
- ・フューエルタンク/フューエルホース

キャブレターの取り付け

付属のスロットルケーブルをスロットルハウジング/スロットルパイプに接続し、ハンドルに取り付ける。ノーマルスロットルケーブルの取り回しの通りにスロットルケーブルをワイヤリングする。

付属のインテークマニホールドとインテイクマニホールドガasketをシリンダーヘッドに付属のソケットキャップスクリュー2本で取り付ける。インテークマニホールドとガasketには方向性があるので注意。

規定トルク 10 N・m (1.0 kg f・m)



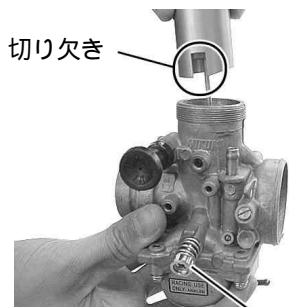
付属のインシュレーターをインテークマニホールドに付属のソケットキャップスクリュー2本で取り付ける。

規定トルク 10 N・m (1.0 kg f・m)

付属のキャブレターのトップカバーを外し、スプリング、ニードルクリップリテーナー、スロットルバルブを取り出す。

スロットルケーブルにトップカバーを取り付ける。スプリングを圧縮した状態でインナーケーブルにスロットルバルブを取り付け、ニードルクリップリテーナーを取り付ける。必ず付属のスロットルスプリングに交換して下さい。

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差し込み、取り付ける。



スロットルストップスクリュー

キャブレターのエアクリーナーBOX側をまず先に差し込み、ホースクランプ(32~50mm)で締め付ける。

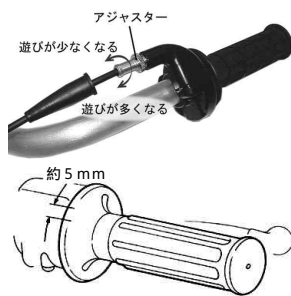
差し込みが硬いので、入りにくい場合は、マイナスドライバー等を用いて差し込む。

また、クランプはなるべくキャブレターに近い位置で締め付ける。

次にキャブレターをインシュレーターに差し込み、ホースクランプ(30~45mm)で締め付ける。



スロットルグリップ部で5mm程度の遊びが出るように、スロットルケーブルのアジャスターを調整する。調整後はラバー製のアジャスターカバーをアジャスター部に被せる。



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する。ステアリングを左右一杯に切った状態でもスロットルに遊びがあることを確認する。

エアクリーナーBOXの上面のリストリクターを取り外す。

取り付けたままですと、ビッグキャブレターの性能が発揮されません。



エキゾーストパイプの取り付け

ホンダ純正サービスマニュアルを参照し、エキゾーストパイプを取り付ける。

エンジン始動

1. 使用燃料について

燃料は必ずハイオクタン価ガソリンを使用すること。フューエル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ること。

2. 各部の点検

各部を点検し、ネジやナット等の緩みが無いか確認する。

風通しが良く、安全な場所で十分注意してチョークレバーを引いてエンジンを始動する。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気運転し、チョークレバーを完全に戻す。エンジン内部にエンジンオイルがいきわたるまで数分間、アイドリングで置いておく。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する。

エンジンからの異音、各ガスケット部からのオイルもれ、エキゾーストパイプのジョイント部からの排気漏れ等が無いか点検する。

エンジンを切り、充分冷えた後で各部を点検し、ネジやナット等の緩みが無いか再度点検する。

安全な場所で十分注意し、個々に合ったセッティングを行う。

3. 慣らし運転について

ピストンやシリンダー等を馴染ませるため、急激なアクセルワークをさげ、エンジン回転を落とした状態で100km程度の慣らし運転を必ず行って下さい。

SPECIAL PARTS TAKEGAWA

〒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

URL <http://www.takegawa.co.jp>

警 告

本製品付属のMIKUNI VM26キャブレターについて、出荷時VM26キャブレターにはオンロード用標準スロットルバルブスプリングが組み込まれています。

スロットルワイヤー接続の際、付属のオフロード用強化スロットルバルブスプリングに必ず組み替えて下さい。

強化スロットルバルブスプリングは、スロットルやスロットルワイヤー、スロットルバルブ等への泥や砂の付着によるスロットルの閉鎖不良を緩和する為の部品です。

ただし、汚れによりスロットルの戻りが悪くなる事を完全に防ぐ事は出来ませんので必ず走行前に各部を点検し、走行中に異変を感じたらすぐに停車して下さい。

SPECIAL PARTS TAKEGAWA

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
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

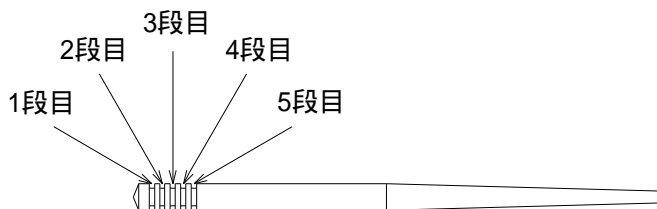
キャブレターのセッティングは暖機後に行い、走行確認を行って下さい。又、プラグは適正な熱価の物をご使用下さい。エンジン回転後、スロットル開度等により、どの範囲でエンジンが不調になるかを考慮し、下記の要領でセッティングして下さい。

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。
- ・回転の上がりが高く、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段目へ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 (調整前にも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、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ル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。(アイドルリング時)

- ・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せお願い致します。

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 URL <http://www.takegawa.co.jp>
 お問い合わせ専用ダイヤル 0721 25 8857