

コンプリートエンジン (Super Head-4V+R) 取扱説明書

(TCC プライマリスタート)

適応車種	モンキー / ゴリラ (Z50J-2000001 ~) (AB27-1000001 ~ 1899999)
------	----------------------------------------------------------

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。
万一お気づ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。

◎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の際はお間違えの無い様をお願い致します。

01-00-1542 88cc 仕様詳細	
シリンダーヘッド	Super Head-4V+R
ボア x ストローク	52x41.4 (88cc)
カムシャフト	(通称 10/15D)
トランスミッション	TAF5 速クロスミッション (S-Touring)
クラッチ	スペシャルクラッチ (WET/ワイヤー)
ACG.	スーパーストリートアウターローター
その他	スーパーカムチェーンテンショナー ダイハードαカムチェーン

01-00-1543 106cc 仕様詳細	
シリンダーヘッド	Super Head-4V+R
ボア x ストローク	57x41.4 スカットシリンダー (106cc)
カムシャフト	(通称 10/15D)
トランスミッション	TAF5 速クロスミッション (S-Touring)
クラッチ	スペシャルクラッチ (WET/ワイヤー)
ACG.	スーパーストリートアウターローター
その他	スーパーカムチェーンテンショナー ダイハードαカムチェーン

他：取扱説明書が同梱しているパーツが組み込み採用している商品です。

01-00-1544 124cc 仕様詳細	
シリンダーヘッド	Super Head-4V+R
ボア x ストローク	54x54 (124cc)
カムシャフト	(通称 15/20D)
トランスミッション	TAF5 速クロスミッション (S-Touring)
クラッチ	スペシャルクラッチ (WET/ワイヤー)
ACG.	スーパーストリートアウターローター
その他	スーパーカムチェーンテンショナー ダイハードαカムチェーン

01-00-1545 138cc 仕様詳細	
シリンダーヘッド	Super Head-4V+R
ボア x ストローク	57x54 スカットシリンダー (138cc)
カムシャフト	(通称 15/20D)
トランスミッション	TAF5 速クロスミッション (S-Touring)
クラッチ	スペシャルクラッチ (WET/ワイヤー)
ACG.	スーパーストリートアウターローター
その他	スーパーカムチェーンテンショナー ダイハードαカムチェーン

他：取扱説明書が同梱しているパーツが組み込み採用している商品です。

☆ご使用前に必ずお読み下さい☆

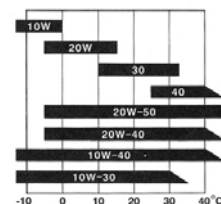
- ◎当製品は、適応車種の車両専用部品です。他車両には取り付け出来ませんのでご注意ください。
- ◎当製品は、弊社モンキー/ゴリラの Super Head-4V+R 各ボアアップ及びボアストロークアップキットをベースに、クラッチ、トランスミッション等、フルスペック仕様を弊社にて組立、エンジンコンプリートとしたキットです。
- ◎クランクケース、トランスミッション等、ノーマルのモンキー/ゴリラとは異なる仕様となっており、モンキー/ゴリラ用パーツが取り付け出来ない箇所があります。ご注意ください。
- ◎当製品専用のパーツの取り扱い説明書は付属させておりません。組み込まれた各パーツの、商品取扱説明書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。商品取扱説明書が同梱していないパーツ部の補修パーツ確認は、同梱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。別途モンキー/ゴリラ用エキゾーストマフラー、Super Head-4V+R 適応のキャブレターキットが別途必要となります。ご確認の上別途お買い求め下さい。
- ◎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。
- ◎製品には、エッジや突起がある場合があります。必ず作業手袋を着用し作業を行って下さい。(説明書内で作業手袋未着用の写真がある場合でも、作業時は作業手袋等を着用して下さい。)
- ◎当製品を取り付けると出カ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。
- ◎クラン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. 表記が必要になる場合があります。
- ◎ノーマルエンジン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 ER8EH (NGK) 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。最悪の場合はクラン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。
- ◎当製品はクローズド競技用として開発した製品です、一般公道では使用出来ません。
- ◎各推奨パーツの詳細は、弊社総合カタログ又は WEB SITE をご参照下さい。
- ◎同梱していないパーツで指定の無い部品につきましては、ノーマル部品を使用して下さい。
- ◎高圧縮のエンジン仕様につき、オートデコンプ仕様であってもキックスタートがノーマルより重くなります。弊社製キックスターターアームのご使用をお勧めします。
- ◎このエンジンキットの 124cc 及び 138cc はノーマル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。これにより搭載車両がノーマル状態(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。予めご了承下さい。

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。

エンジンオイル量：約 880cc



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。

搭載車両の仕様について

- ◇このエンジンキットの 124cc 及び 138cc はノーマル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、これにより搭載車両がノーマル状態（メーカー出荷時）では各部干渉又は、エンジンの出力向上により搭載が出来ません。フレーム部品の改造が必要となります。
- 下記の変更部パーツを参照し、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。

品番及び排気量	各パーツ	詳細
01-00-1542 : 88cc 01-00-1543 : 106cc	ホイールサイズ	出力向上につきインチアップホイール使用を推奨
	フロントフォーク	出力向上につきフロントフォークキット使用を推奨
	リアフォーク	出力向上につきリアスイングアームキット使用を推奨
	最終減速比	ノーマル使用不可 ドライブ / ドリブンスプロケット交換必要（目安 8 インチ時 2.1 ~ 2.5） （目安 10 インチ時 2.3 ~ 2.7）
	オイルクーラー	発熱量アップにつきオイルクーラー使用を推奨
	オイルキャッチタンク	クランクケース内圧量アップにつきオイルキャッチタンク必要 レースレギュレーションに合わせ選択
	キャブレター	ノーマル使用不可 Super Head-4V+R 対応のキャブレターキット必要
	マフラー	ノーマル使用不可 モンキー / ゴリラ用マフラー必要
01-00-1544 : 124cc 01-00-1545 : 138cc	ホイールサイズ	出力向上につきインチアップホイール必要
	フロントフォーク	ノーマル使用不可 出力向上につきフロントフォークキット必要
	リアフォーク	ノーマル使用不可 フロントフォークキット使用に伴いリアスイングアームキット必要
	最終減速比	ノーマル使用不可 ドライブ / ドリブンスプロケット交換必要（目安 8 インチ時 1.8 ~ 2.1） （目安 10 インチ時 2.0 ~ 2.3）
	オイルクーラー	発熱量アップにつきオイルクーラー使用を推奨
	オイルキャッチタンク	クランクケース内圧量アップにつきオイルキャッチタンク使用必要 レースレギュレーションに合わせ選択
	キャブレター	ノーマル使用不可 Super Head-4V+R 対応のキャブレターキット必要
	マフラー	ノーマル使用不可 モンキー / ゴリラ用 124/138cc 対応マフラー必要
	ブレーキ	出力向上 / フロントフォーク変更に伴いフロントディスクブレーキキット使用を推奨

※減速比はあくまでも目安ですので体重、仕様、使用条件により変化します。
必ず参考として下さい。

サイズ		3.50-8	3.50-10	3.00-10	80/90-10	90/90-10	100/90-10
フロントフォーク種類							
STD (ノーマル)							
φ 27 タイプ 1	40mm OFF SET	○	○	○	○	○	○
φ 27 ツーピース	40mm OFF SET	○	×	○	○	○	○
φ 27 タイプ 1	60mm OFF SET	○	○	○	○	○	○
φ 27 ツーピース	60mm OFF SET	○	○	○	○	○	○
φ 30	42mm OFF SET	○	○	○	○	○	○
φ 30	60mm OFF SET	○	○	○	○	○	○

サイズ		3.50-8	3.50-10	3.00-10	80/90-10	90/90-10	100/90-10
フロントフォーク種類							
STD (ノーマル)							
φ 27 タイプ 1	40mm OFF SET	○	×	○	○	○	○
φ 27 ツーピース	40mm OFF SET	○	×	○	○	○	×
φ 27 タイプ 1	60mm OFF SET	○	○	○	○	○	○
φ 27 ツーピース	60mm OFF SET	○	○	○	○	○	○
φ 30	42mm OFF SET	○	○	○	○	○	○
φ 30	60mm OFF SET	○	○	○	○	○	○

- ☆上記表は、8 インチタイヤの場合、8 インチ用フロントフォークキットでの使用を前提としております。
- ☆全て弊社フロントフォークキットでの表となります。他メーカー製及び他車種からの流用品の場合、この表は当てはまりません。ユーザー側でご確認下さい。
- ☆ OFF SET は、弊社製フロントフォークキットのフォークオフセット量を示しています。
- ☆上記表は、タイヤ干渉のみを表記しております。フォークオフセットが 40mm のフロントフォークキット使用の場合、フロントフェンダーの取り付け位置や形状、個体差により干渉が考えられます。干渉する場合、フロントフェンダーをカットするか、60mm オフセットのトップブリッジ及びステアリングステムをご使用下さい。

※推奨パーツ各種の詳細は弊社総合カタログ又は WEB SITE でご確認下さい。

～特徴～

● Super Head-4V+R シリンダーヘッドの採用

◇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。

●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を採用しています、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。

●オプションカムを3種類

◇弊社では組込み採用しているカムシャフト以外に、フィーリングの異なるカムシャフトを別途ご用意しています。
使用用途に合わせてカムシャフトを別途購入していただき、走行フィーリングの違いを楽しむ事が出来ます。

●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。

●湿式多板スペシャルクラッチの採用

◇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、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。
標準でスリッパークラッチシステムを採用しています。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を向上させます。

●5速クロスレシオミッションの採用

◇トランスミッションをノーマル4速から5速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ます。
採用ミッションは耐久性に定評のあるTAF5速を採用しています。

●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。

●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。

●リリーフバルブ付オイルポンプの採用

◇オイルポンプは油圧制御を行うリリーフバルブ機能をもたせております。
大量のエンジンオイルを循環させる事で回転数を上げると大きくなるフリクションロスや冷間時の過大な油圧に対応する為、設定した圧力以上に油圧が上がらない様にリリーフ機能を持たせています。
必要以上のオイル量を循環させずにリークさせる事で安定したオイル循環量とエンジンの高回転域でのオイルレベルを安定させます。

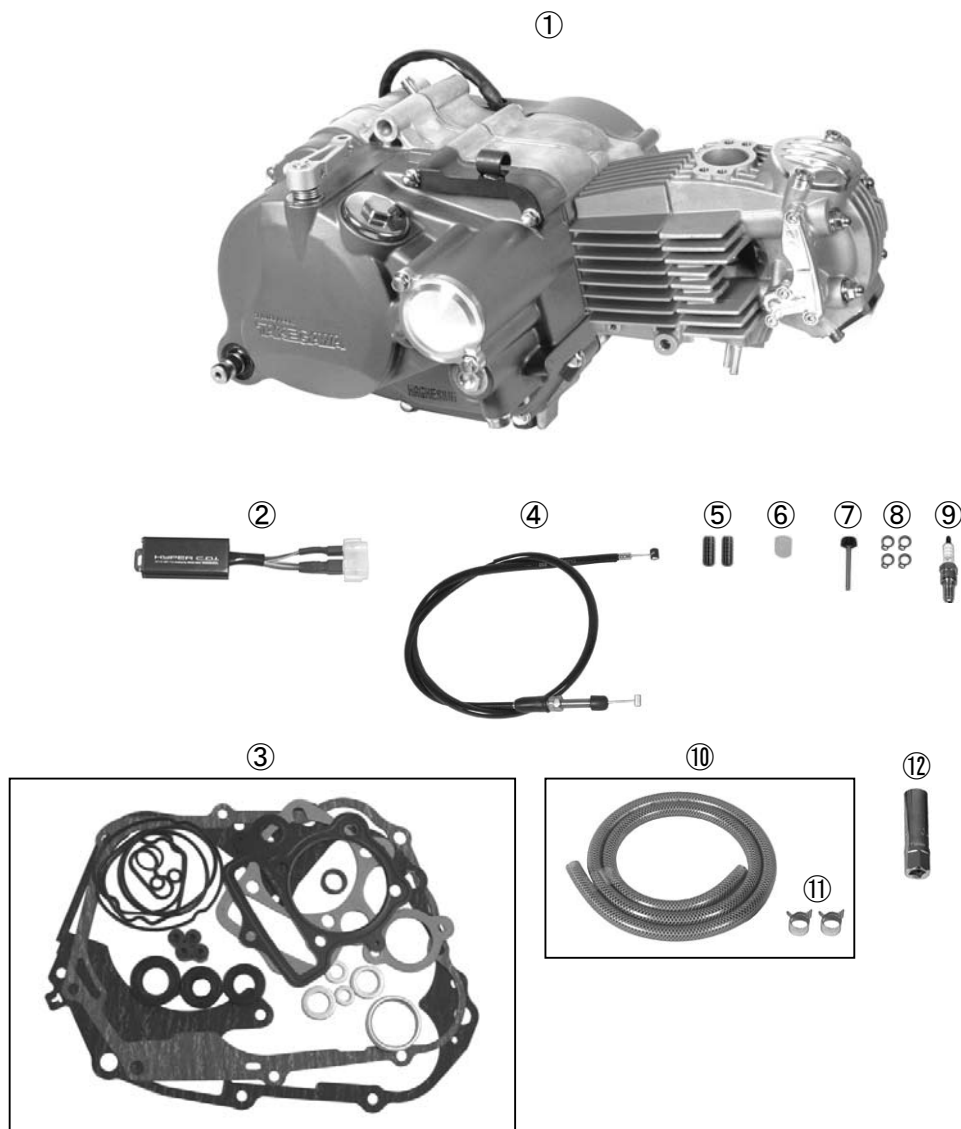
注意 この表示を無視した取り扱いをすると、人が傷害を負う可能性が想定される内容および物的損害が想定される内容を示しています。

- 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、作業手袋等を着用し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、ネジ部等の緩みがな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。
(不適当な点検整備は、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。)
- 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、コストアップ等で製品及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、材料及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。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。



番号	部品名	数量	リペア品番
1	エンジン COMP.	1	_____
2	ハイパー C. D. I	1	05-03-0003
3	ガスケット SET	1	01-00-1542/1544:00-00-1037
			01-00-1543 :06111-SH4-T10
			01-00-1545 :00-00-1038
4	クラッチケーブル COMP. (850mm)	1	00-02-0133
5	ソケットセットスクリュー 6x15	2	00-00-0162 (2ヶ入り)
6	シリコンチューブ 8x13	1	00-01-1044 (3ヶ入り)
7	ツマミネジ M3x28	1	00-01-0254 (2ヶ入り)
8	スナップリング 6mm	4	00-01-0255 (5ヶ入り)
9	スパークプラグ #8 (NGK-ER8EH)	1	00-00-2378
10	ブレードホースセット 1000mm (8x13.5x1000)	1	00-07-0070 (ホースクランプ付)
11	ホースクランプ (φ 13.1)	2	00-00-0087 (4ヶ入り)
12	プラグソケット 13mm	1	00-00-0247
	焼き付き防止剤 (5g)	1	08-02-0042

※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。

※リペアパーツはキット内容と若干、形状等異なる場合があります。使用につきましては問題ございません。

予めご了承下さい。

クラッチ部取り付け

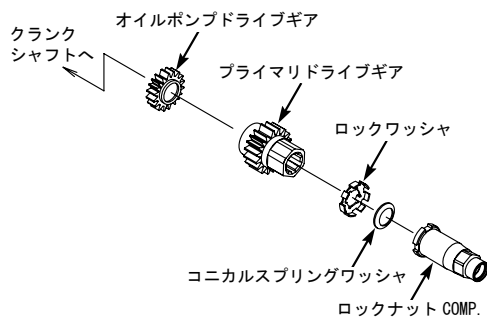
組み付け

○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。

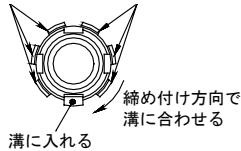
⚠注意：必ず規定トルクを守る事。

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



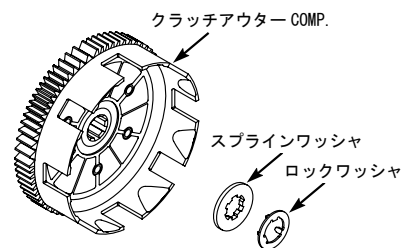
○クラッチアウターにプライマリスターターギアを組み込みます。



○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。



○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。

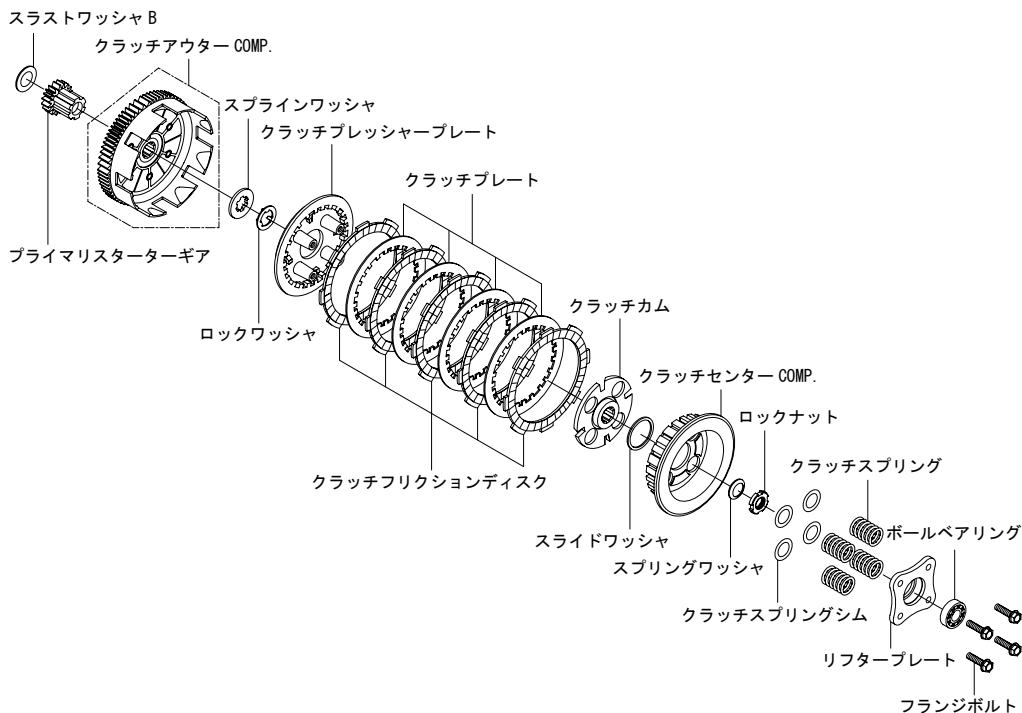


■取り付け要領 ※特に記載の無い細部の取り付け方法や規定トルクにつきましては、純正サービスマニュアルを参照して下さい。

クラッチ組み付け

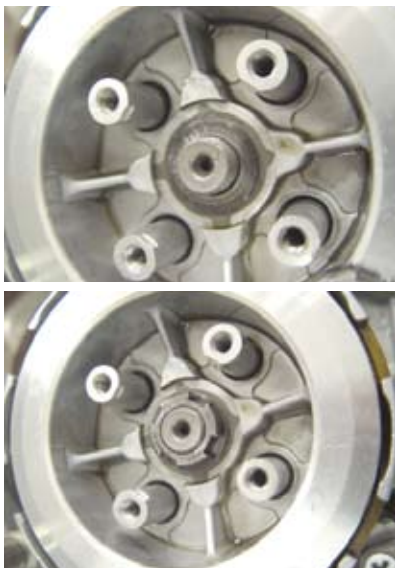
○図を参考に、クラッチプレッシャープレート、クラッチフリクションディスク、クラッチプレートを取り付けます。

※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。



○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)



○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。

スリッパークラッチの場合、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)

- 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asketをクランクケースに取り付けます。
- 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、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られない様にして下さい。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)

- 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様にして下さい。
- ※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。
- 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。
- 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様に取り付けて下さい。
- 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。
- レリーズピニオンにブレンワッシャ、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。

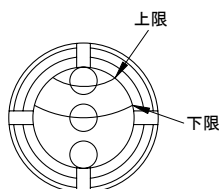
▲注意：必ず規定トルクを守る事。
フランジボルト
トルク：8N・m (0.8kgf・m)

- 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)

- 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880cc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)

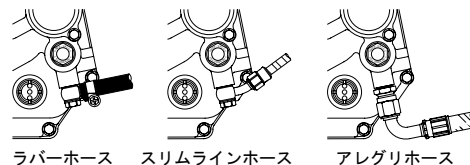
- エンジン停止状態でトランスミッションを1速にシフトしクラッチレバーを握ります。車両を動かした際リアホイールが回転しクラッチレバーを放した状態でリアホイールが回転しない事を確認して下さい。
- トランスミッションがニュートラル状態でエンジンを始動し、各部のオイル漏れを点検します。異常が無ければ安全な場所で低速の走行テストを行いクラッチの作動を確認して下さい。

(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
- サーモスタット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。



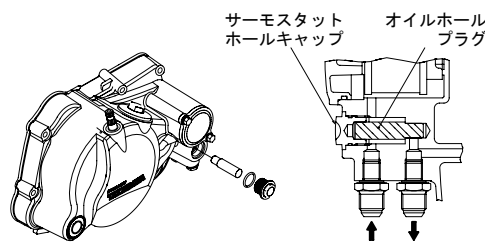
▲注意：クラッチカバーにオイルホースを接続しない場合、サーモスタットユニット又は、オイルホールプラグを絶対に取り付けなくて下さい。オイル通路が遮断され、エンジンが破損する可能性があります。

●サーモスタットユニットを取り付けない場合

- 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。
- 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)

- 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

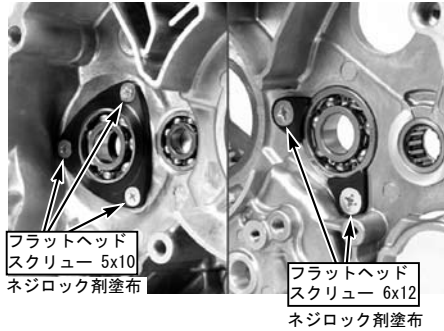
- サーモスタットユニットやオイルホールプラグは絶対に取り付けなくて下さい。
- 又、サーモスタットユニットやオイルホールプラグが取り付けられている場合は必ず取り外して下さい。

▲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。

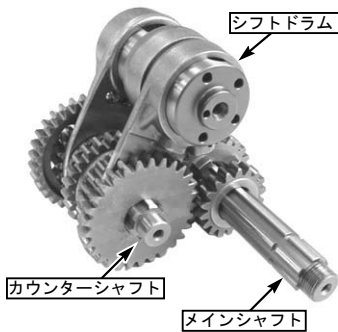
トランスミッション組み付け要領

○メインシャフトベアリングホルドプレートを取り付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
 フラットヘッドスクリュー 5x10
 トルク：4N・m (0.4kgf・m)
 フラットヘッドスクリュー 6x12
 トルク：6～8N・m (0.6～0.8kgf・m)



○左クランクケース、シフトスピンドル用オイルシールのリップ部にグリスを塗布します。左右クランクケースのベアリング部分にオイルを塗布し、左クランクケースを台の上に置きます。メインシャフト側ウンターシャフト側の各ギア擺動部にオイルを塗布してメインシャフト、カウンターシャフトのギアを噛み合わせ、シフトフォークの爪をギアの溝に差し込みます。



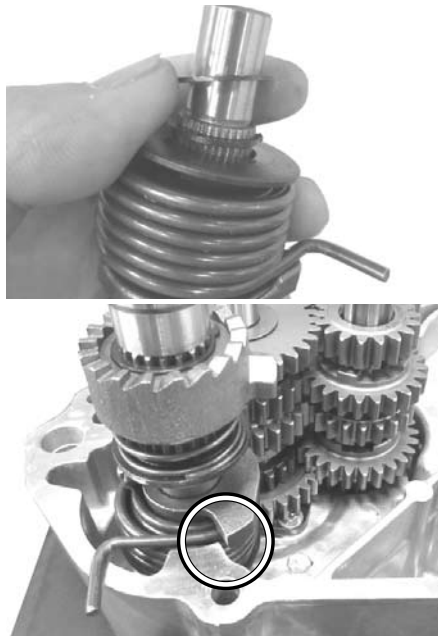
○メインシャフト、カウンターシャフト、シフトドラムを一体で、クランクケースに、組み付けます。

※ミッションがニュートラル状態で組み付けて下さい。

※スラストワッシャの組み忘れに注意して下さい。
 ※カウンターシャフト用オイルシールのリップがめくれ上がらない様に、注意してシャフトを取り付けて下さい。



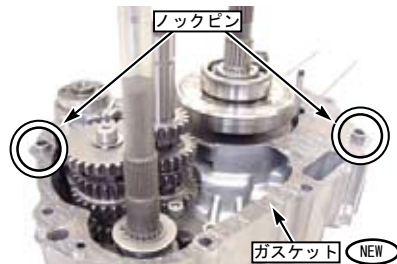
○スタートシャフトに、ワッシャ 22x14x1 を取り付け、クランクケースに、スタートシャフトを取り付けます。この時、クランクケースの突起とキックスプリングリテーナーの突起部を合わせます。



○キックスタースプリングをケースに引っ掛け取り付けます。

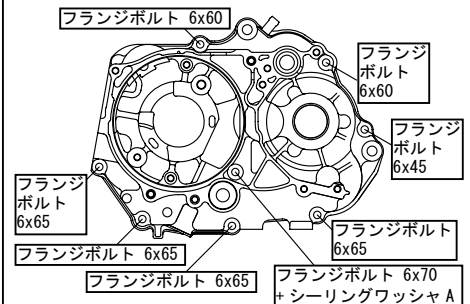


○カウンターシャフトにスラストワッシャ 14x26x0.5 を取り付け、左右クランクケース合わせ面を脱脂し、ノックピンを入れ新品のガスケットを取り付けます。



○R. クランクケースを合わせてL. クランクケースが上になるようにします。クランクケースボルトを取り付け対角に2～3回に分けて規定トルクで締め付けます。

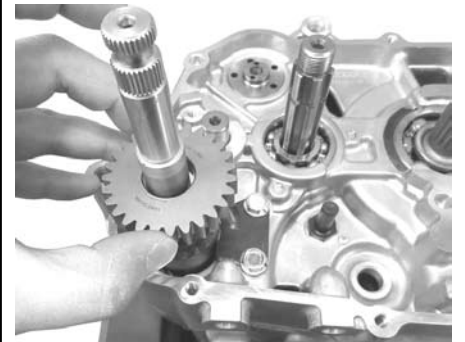
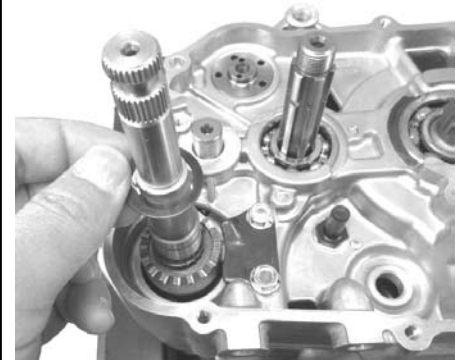
▲注意：必ず規定トルクを守る事。
 クランクケースボルト
 トルク：10N・m (1.0kgf・m)



○コンタクトスイッチプレートを取り付け、ソケットキャップスクリューを規定トルクで締め付けます。

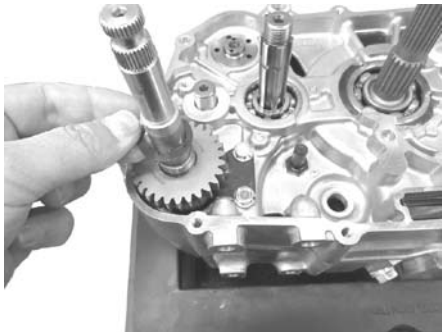


○スタートシャフトにワッシャ 27x20x1 を取り付け、キックスターピニオンを取り付けます。

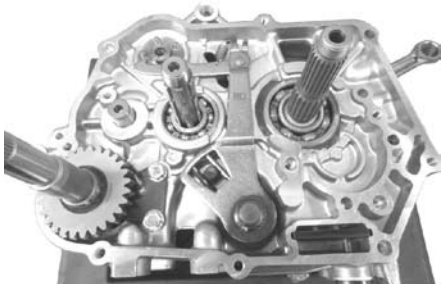
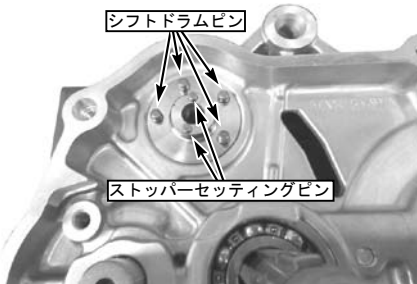


■取り付け要領 ※特に記載の無い細部の取り付け方法や規定トルクにつきましては、純正サービスマニュアルを参照して下さい。

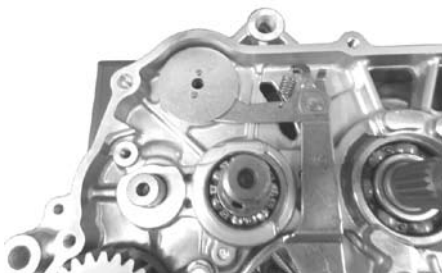
○スタートシャフトにワッシャ 27x20x1 を取り付け、スナプリング 20mm を取り付けます。



○シフトドラムにシフトドラムピン 4 本と
ストッパープレートセッティングピン 2 本を
取り付け、ギアシフトアームを取り付けます。

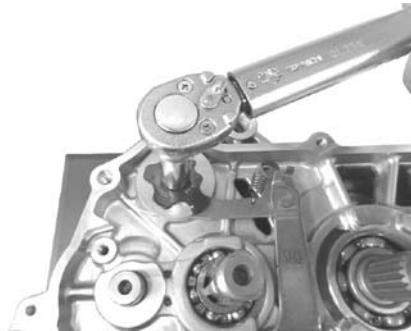
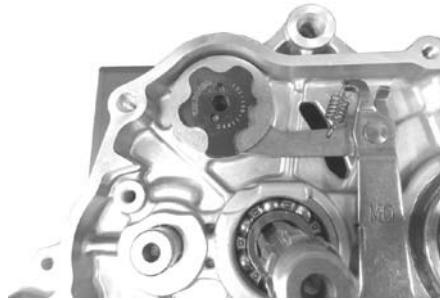


○シフトドラムサイドプレートの穴をシフト
ドラムセッティングピンに合わせて取り付
けます。



○シフトドラムストッパープレートのマーキングが
見える様にシフトドラムセッティングピンに
取り付けます。ノックボルトのネジ部にネジ
ロック剤を塗布して規定トルクで締め付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ノックボルト
トルク：16N・m (1.6kgf・m)



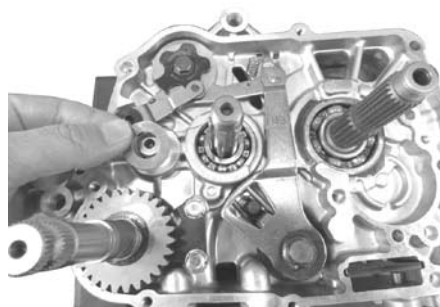
○ストッパーアームにスプリングをセットし、
ストッパープレートに合わせてケースに取り
付け、規定トルクで締め付けます。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
トルク：10N・m (1.0kgf・m)

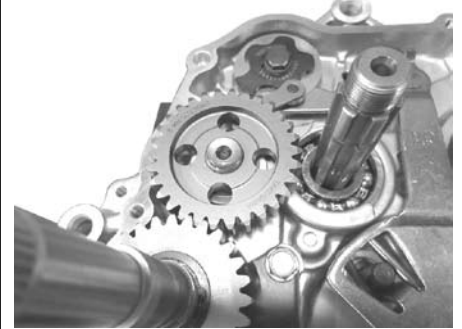


○メインシャフトを手で回しながら、ストッパー
プレートのノックボルトをソケットレンチ等で
回転させギアの入り具合を確認します。
メインシャフト、カウンターシャフトにスラスト
方向の遊びが有ることを確認します。

○カウンターシャフトにスラストワッシャ
14x26x0.5 を取り付けます。



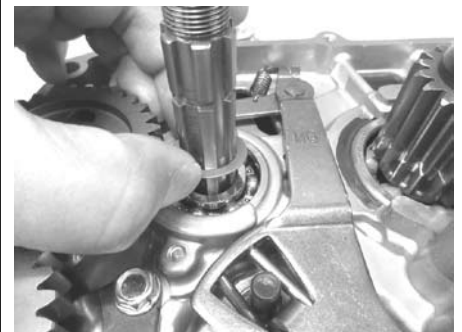
○カウンターシャフトにモリブデン溶液を塗布し、
スターターアイドルギアを取り付けます。



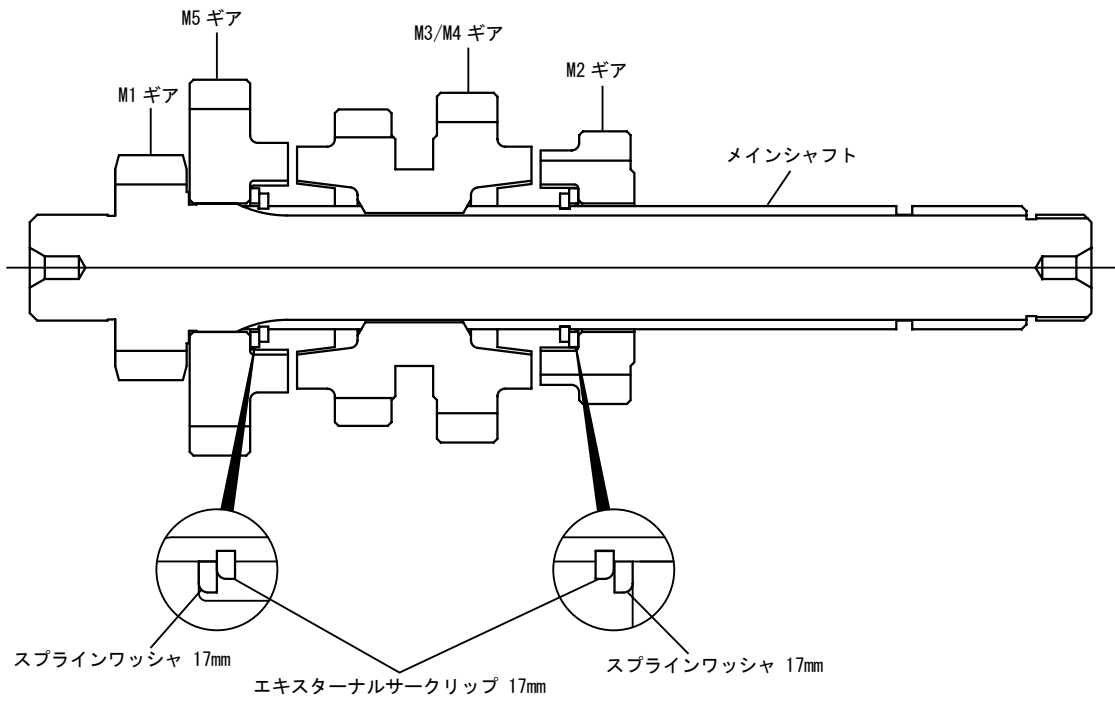
○スラストワッシャ 14x26x0.5 を取り付け、
C型クリップ 14mm を取り付けます。



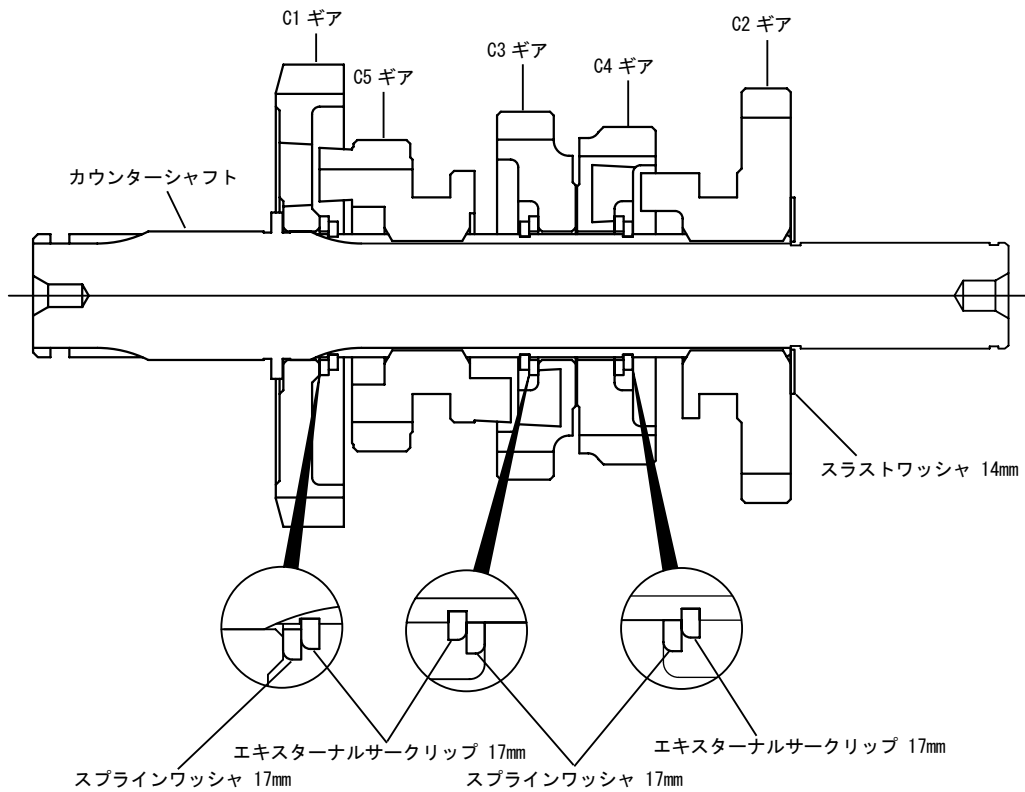
○メインシャフトにスラストワッシャ B を取り
付け、クラッチを取り付けます。



メインシャフト ASSY.



カウンターシャフト ASSY.

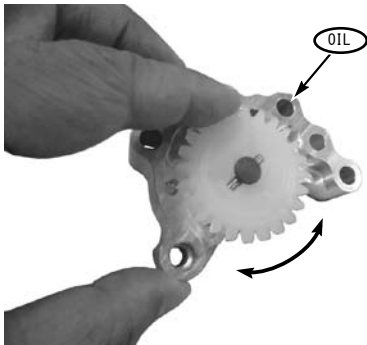


オイルポンプ組み付け要領

○クランクケースにノックピン 8x12 2個を取り付けます。

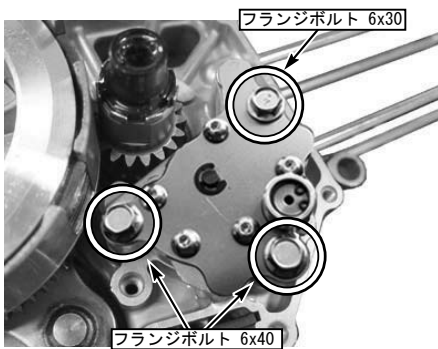


○オイルポンプに少量のエンジンオイルを差しトロコイドポンプを回転させエンジンオイルを馴染ませます。



○オイルポンプドライブギアとオイルポンプのギアを噛合わせ、オイルポンプをクランクケースに取り付け、フランジボルト 6x30 1本、フランジボルト 6x40 2本を各位置にセットし規定トルクで締め付けます。

⚠ 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)



重 要

エンジン始動時、ケッチンを受けるとエンジンがダメージを受け、最悪の場合エンジンが破損する事があります。

ケッチンを防ぐには次の手順に従って始動させて下さい。

キックペダルを軽く踏み込み重くなる位置を探します。キックペダルが重くなった所から元の位置まで戻し、キックペダルから足を外さずに、スロットルグリップを完全に閉じたままの状態で、一気に素早くキックペダルを最下部まで踏み込みます。

※エンジン始動時にスロットルを開ける事が、ケッチンを発生させる大きな原因の一つです。
エンジンが始動しない場合は、数回繰り返して下さい。
それでも始動しない場合は、他に原因があると思われます。

< 注 意 >

ケッチンによりエンジンが破損した場合は、高額な修理費が掛かります。