

クラッチカバーセット (WET/ 油圧式) 取扱説明書

製品番号 02-01-0198

適応車種	GROM (JC61-1000001 ~ 1299999) (JC61-1300001 ~) (JC75-1000001 ~)
	MSX125
	MSX125SF
適応条件	モンキー 125 (JB02-1000001 ~)
	スペシャルクラッチカバー TYPE-R 取り付け車

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☆

◎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。

◎当製品は上記適応車種、フレーム番号専用です。上記以外の車両には取り付け出来ません。

◎当製品はWETクラッチ（湿式）仕様を主な用途として開発していますが、DRYクラッチ（乾式）仕様でも問題なく使用出来ます。

（以下、WETクラッチ仕様は“湿式”、DRYクラッチ仕様は“乾式”と表記します。）

◎当製品の取り付けには、予めスペシャルクラッチカバーキットTYPE-Rが装着されている必要があります。当製品のみでの取り付けは出来ませんのでご注意ください。

◎この説明書やサービスマニュアルは、基本的な技術や知識を持っている人を対象としていますので、技術や知識を持っていない人が作業を行った場合、正しく組み付け出来ない場合があり、部品を破損させる場合がありますので、ご注意ください。

◎分解作業は上記適応車種にあった純正サービスマニュアルを必ず参照し確実に行って下さい。

◎アルマイト製品は経年変化により、色褪せ等発生する場合があります。予めご了承下さい。

◎ノーマルマフラーや弊社製スポーツマフラー等のアップマフラーを使用する際、油圧ホースがマフラーの高温部と近くなります。十分距離を確保した取り回しを行って下さい。

～特徴～

○クラッチリリース方式を油圧にする事により、クラッチ操作のレスポンスが良くなり、操作性が向上します。

○クラッチカバーはアルミ材を削り出し、アルマイト処理を施しています。

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。

■一般公道では、法定速度を守り違法運転を心掛けて下さい。

（法定速度を超える速度で走行した場合、運転者は道路交通法、速度超過違反で罰せられます。）

■作業等を行う際は、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。）

■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有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。）

■ブレーキフルードはなるべく皮膚に触れないようにし、作業後は十分手洗いを行ってください。（手荒れの原因になります。）

又、衣服に付着すると、変質させる恐れがあるため、十分注意して下さい。

■ブレーキフルードは塗装面、樹脂部品、ゴム製品類等に付着すると劣化及び損傷させるので作業は十分注意して行って下さい。

付着した場合は速やかに水洗いをして下さい。（部品の損傷、劣化の原因となります。）

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。

■技術、知識等が無い方は、作業を行わないで下さい。（部品破損等の原因により、転倒、事故につながる恐れがあります。）

■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。）

■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、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。）

■エンジン回転中や、エンジン停止後しばらくの間は、エンジン及びマフラーは高温になっています。近くにガソリン等の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。）

■ブレーキフルードは指定のブレーキ液を使用して下さい。銘柄の異なるブレーキ液を混用しないで下さい。

（トラブルの原因、化学変化の恐れがあります。）

◎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。

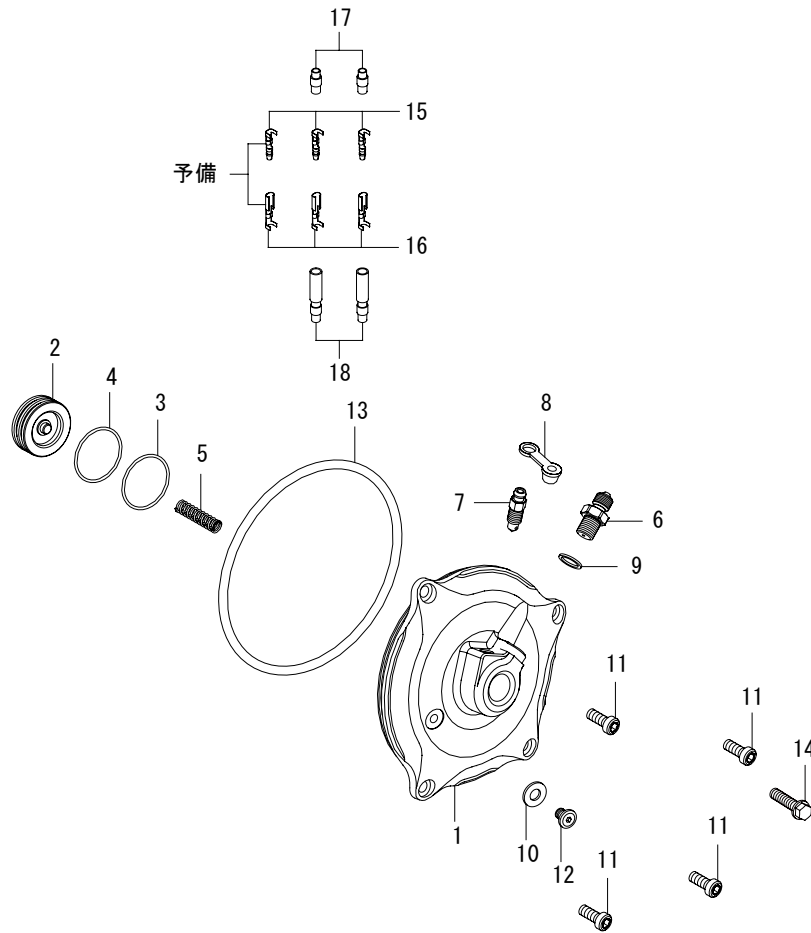
◎この取扱説明書は、当製品を破棄されるまで保管下さいますようお願い致します。

株式会社 スペシャルパーツ 武川

〒584-0069 大阪府富田林市錦織東3-5-16

TEL:0721-25-1357 FAX:0721-24-5059 URL <http://www.takegawa.co.jp>

製品内容

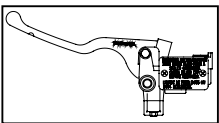


番号	部品名	個数	リペア品番
1	クラッチカバー	1	11329-K26-T10
2	レリーズピストン	1	11333-K26-T00
3	Oリング 30mm (SBR)	1	00-00-0673
4	Oリング 30mm (NBR)	1	00-00-0674 (4ヶ入り)
5	レリーズスプリング	1	11334-GFL-T00
6	アダプター 10mm	1	00-07-0032 (2ヶ入り)(シーリングワッシャ付)
7	ブリーダースクリュー	1	00-02-6213
8	ブリーダーキャップ	1	00-02-6212
9	シーリングワッシャ 10mm	1	00-07-0106 (10ヶ入り)
10	シーリングワッシャ 6mm	1	00-00-2780
11	低頭六角穴付ボルト 6x16	4	00-00-0377 (4ヶ入り)
12	極低頭六角穴付ボルト 6x8	1	00-00-0697 (4ヶ入り)
13	Oリング 120mm	1	00-02-0188
14	フランジボルト 6x35	1	00-00-0885 (5ヶ入り)
15	φ4 オスギボシ	3	00-00-0570 (各5ヶ入り)
16	φ4 メスギボシ	3	
17	オスギボシカバー	2	
18	メスギボシカバー	2	

※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。

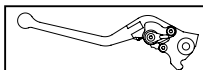
オプション部品

02-02-2103



クラッチマスターシリンダー ASSY.
ピストン径 : 1/2 インチ (12.7mm)
ミラー取り付け径 : M8
操作性の良いレバーを採用した L. マスターシリンダーです。

02-01-0170



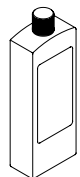
ビレットレバー (可倒式) L. レバー
左記のクラッチマスターシリンダー ASSY. 専用の L. レバーです。転倒した際にレバーが折損しにくい可倒式を採用し、レバーの位置を6段階に調整出来るアジャストレバーを装備しています。
又、このレバーに変換する事でレバーの長さ、形状が GROM/MSX125 純正プレーキレバーと近い設定となり、左右のバランスが良くなるのと共に、レバー操作が軽くなり、当クラッチカバーキット本来の性能を引き出します。

06-08-0105



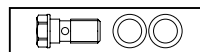
オイルホース 960mm

06-08-0019



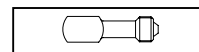
ブレーキフルード DOT4 (200cc)

00-07-0131



バンジョーボルト (シーリングワッシャ付)

00-07-0006



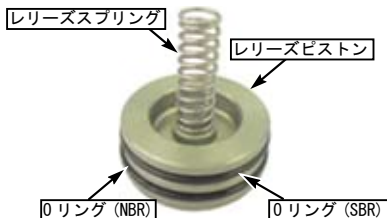
バンジョー (ストレート)

■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。

取り付け

○レリーズピストンにOリング30mm(SBR/NBR)を組み付け、レリーズスプリングを組み付ける。
※Oリングにはラバーグリスを薄く塗布し馴染ませてから組み付ける事。

※Oリングにはそれぞれ取り付け位置がある。写真を参考にOリング(SBR)はブレーキフルード側に、Oリング(NBR)はクラッチ側に取り付ける事。



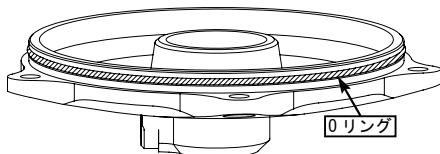
○組み付けたレリーズピストンをクラッチカバーに組み付ける。

※クラッチカバーのシリンダー側にもラバーグリスを薄く塗布し組み付ける事。

※ピストンをシリンダーに組み付ける際に無理やり組み付けるとOリングが損傷する為、確実に組み付けを行う。

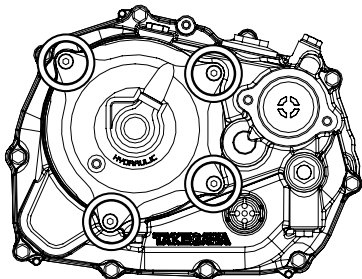


○クラッチカバーにOリング120mmを取り付け、Oリングにエンジンオイルを薄く塗布する。



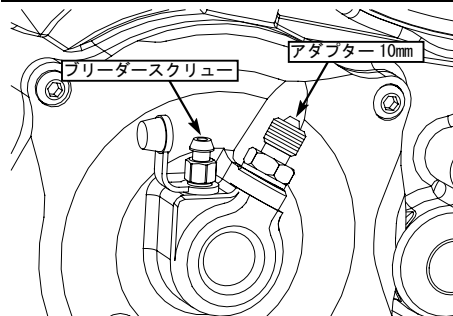
○クラッチカバーをR. クランクケースカバーにはめ込み、低頭六角穴付ボルト6x16で取り付け規定トルクで締め付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
低頭六角穴付ボルト 6x16
トルク：9.8N・m (1.0kgf・m)



○フリーダースクリューにフリーダーキャップを取り付けクラッチカバーに仮止めし、アルミシーリングワッシャ10mmにアダプター10mmを通し、クラッチカバーに取り付け、規定トルクで締め付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
アダプター10mm
トルク：12.7N・m (1.3kgf・m)



○クラッチレバーからコネクタとスイッチカバーを外し、ハンドルからクラッチレバーを外す。



○別売のクラッチマスターシリンダーを付属の取扱説明書を参照の上、ハンドルに取り付ける。

○アダプター10mmにスパナを掛けた状態でブレーキホースを取り付け、ホースフィッティングを規定トルクで締め付ける。
ブレーキホースをクラッチマスターシリンダーまで取り回し、アルミシーリングワッシャ、バンジョー、アルミシーリングワッシャの順にバンジョーボルトで取り付け、バンジョーボルトとホースフィッティングを規定トルクで締め付ける。

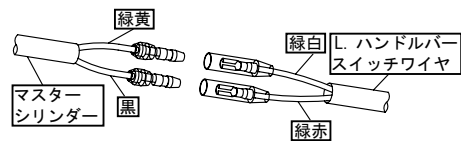
※ブレーキホース、アルミシーリングワッシャ、バンジョー、バンジョーボルトは別売りです。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
バンジョーボルト
トルク：14.7N・m (1.5kgf・m)
ホースフィッティング
トルク：5.9N・m (0.6kgf・m)

▲注意：ノーマルマフラーや弊社製スポーツマフラー等のアップマフラーを使用する際、油圧ホースがマフラーの高温部と近くなります。十分距離を確保した取り回しを行って下さい。



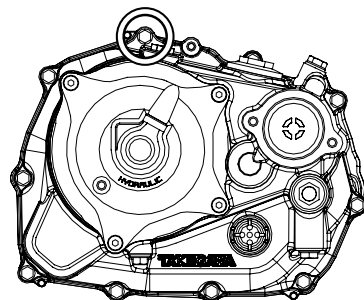
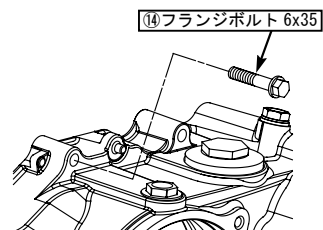
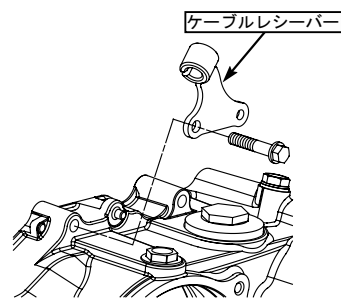
○純正クラッチレバーから外したコネクタの配線と、クラッチマスターシリンダー ASSY. の配線を適当な長さにカットし、付属のオスメスギボシにて接続する。



●ワイヤー式から油圧式にコンバートする場合

○ワイヤー式から油圧式へコンバートする場合、ケーブルレシーバーが不用となる為、ケーブルレシーバーを取り外し、キット同梱の⑭フランジボルト6x35に交換する。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
フランジボルト 6x35
トルク：9.8N・m (1.0kgf・m)



ブレーキフルードの注入

○クラッチマスターシリンダーのリザーバキャップを取り外し、ブリーダースクリュー、バンジョーボルトが締め付けられている事を確認し、リザーバの上限線までブレーキフルードを注入して、クラッチレバーを操作し、クラッチシステム内にブレーキフルードを満たす。

この操作をリザーバ内のプライマリポートから気泡が出なくなるまで（クラッチレバーに重みを感じるまで）行う。

※化学変化を防止するため、異なった銘柄のフルードを混入させない事。

※ブレーキフルードは、塗装面を損傷させるので部品類に付着させない事。付着した場合は水洗いを行う事。



○ブリーダースクリューにビニールチューブを取り付け、チューブの反対側に適当なカップ等で受ける様にする。クラッチレバー先端がハンドルグリップに当たるまで握り、ブリーダースクリューを約1/2回転緩め、再び締め付け、クラッチレバーをゆっくり放し、完全に戻ったらそのまま数秒間放置する。

※ブリーダースクリューを緩めた状態でレバーを戻さない事。

○ビニールチューブから気泡が出なくなるまでこの操作を繰り返す。

※マスターシリンダーカップ内のブレーキフルードに注意しながら作業を行い、下限線付近まで減少したら補充する。



○ブリーダースクリューを規定トルクで締め付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
ブリーダースクリュー
トルク：7.8N・m (0.8kgf・m)

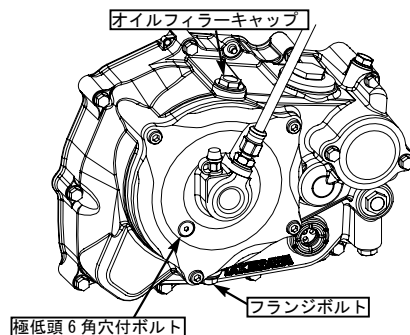
○エア抜きが終了したら、ブレーキフルードをリザーバの上限線まで補給し、ダイヤフラム、リザーバキャップを取り付ける。

組み付け後

○オイルフィルターキャップを外した後、オイルフィルターキャップを外した穴よりエンジンオイルを注入し、極低頭キャップスクリュー取り付け穴からエンジンオイルが漏れるまで注ぐ。

シーリングワッシャ 6mm をセットした極低頭6角穴付ボルト 6x8 とオイルフィルターキャップを取り付け規定トルクで締め付ける。

▲注意：必ず規定トルクを守る事。
オイルフィルターキャップ
トルク：11.8N・m (1.2gf・m)
極低頭6角穴付ボルト 6x8
トルク：6.3N・m (0.64kgf・m)



※小まめにオイル量の確認、オイル交換を行う事。交換の際は、フランジボルト {T=11.8N・m (1.2kgf)} を外し、オイルを抜く。

※クラッチ室のオイル目分量：約 105cc

※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する。粘度が高すぎる物や入れすぎに注意する。

※当クラッチカバーは前記のようにクラッチ室にオイルを注入する湿式クラッチとしての使用を想定しているが、オイルを入れずに乾式クラッチとしての使用も可能である。その際は、以下の点に注意する。

- ・乾式クラッチとして使用する際は、クラッチ室内が結露する事があるのでフランジボルトを外す。
- ・一旦、湿式クラッチ仕様で使用した後に、乾式クラッチ仕様にする際には、油膜による焼け付きの原因となる可能性があるため、フリクションディスクを新品に交換し、その他のパーツを脱脂する事。

○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る。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する。

○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する。

▲警告：必ず換気の良い場所でエンジンを始動させる事。

○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する。