



油圧マニュアルクラッチカバーキット 取扱説明書

商品番号 : 02 01 0338 (ドライブギヤ付)
: 02 01 0334 (ドライブギヤ無)

適応車種 車体番号
KSR110(A1) KL110A 000001~
KLX110(A2) LX110A A08133~

- ・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。

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。
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、どのよう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。
他社製ブレーキアーム及びマフラーはクラッチカバーやクラッチホースと干渉する可能性がありますので、使用しないで下さい。
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。
このキットの取り付けには、クラッチの分解及び組み立て等の作業が必要になります。また、カワサキ純正特殊工具の使用が指定されている箇所があります。上記適応車種にあったカワサキ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。
純正サービスマニュアル及び特殊工具等に関しましては、カワサキ取扱店にご相談願います。
この商品に使用している リングには、同じサイズで材質の異なる物が2種類あります。それぞれのリングは使用目的別になっていますので取り外した場合は、取り付いていた位置が分かるように区別し、必ず元の位置に取り付けて下さい。
もし区別が付かなくなった場合は、必ず新品に交換し再使用はしないで下さい。誤った位置に リングを取り付けた場合、 リング損傷による、クラッチ操作不能の状態になる可能性があります。
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、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。
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。

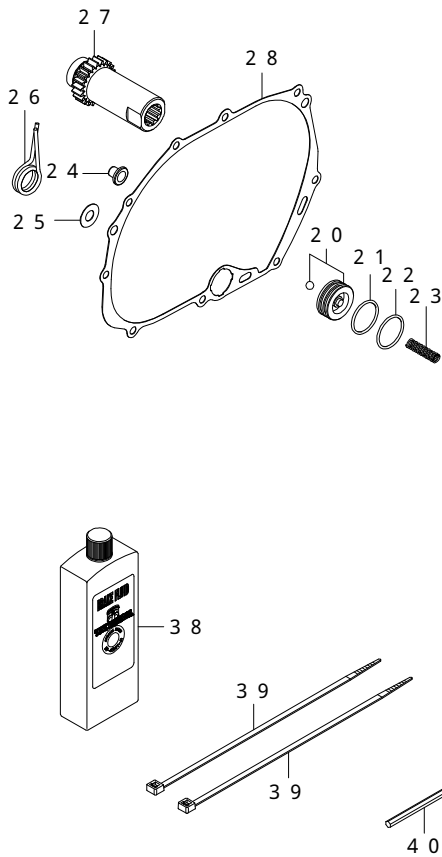
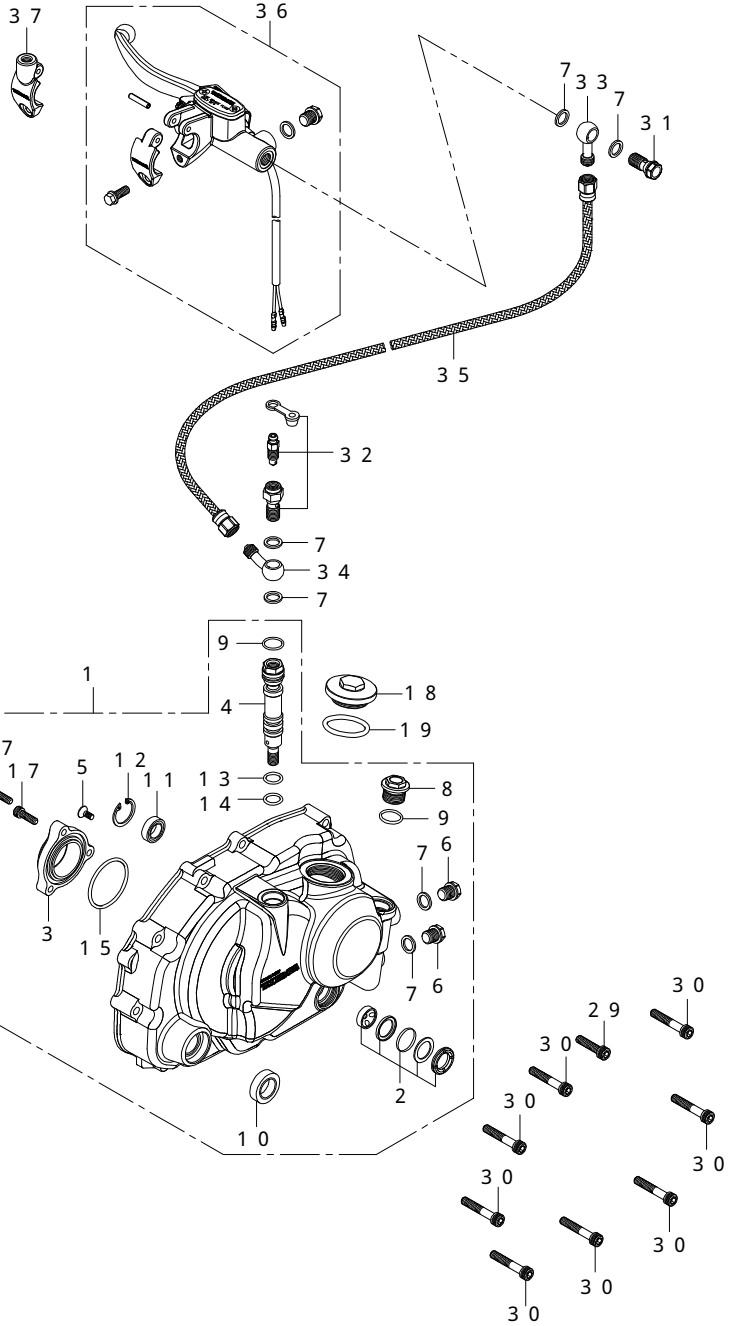
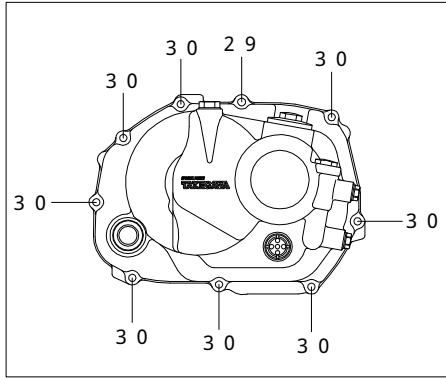
注意 下記内容を無視した取扱をすると、人が傷害を負う可能性が想定される内容及び物的損害が想定される内容を示しています。

- ・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。（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 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。（そのまま使用すると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、換気の良い場所で作業を行ってください。

商品内容



番号	部品名	使用個数	補修部品番号	入り数	番号	部品名	使用個数	補修部品番号	入り数
1	R.クラックケースカバー ASSY.	1	11330 KR1 T20/A	1	21	Oリング 26mm (NBR)	1	000-13 082	4
2	オイルボットウインドウセット	1	21253 42	1	22	Oリング 26mm (SBR)	1	000 13 083	1
3	クラッチリリースシリンダー	1	11332 KL1 T00	1	23	リリーススプリング	1	11334 KL1 T00	1
4	フルードボルト	1	11335 KL1 T00	1	24	クラッチリフターロード	1	22847 KL1 T10	1
5	フラッドヘッドスクリュー 4X10	1	BW 00 0006	10	25	シムリング 9X20X0.5	1	BW 01 0028	1
6	オイルプラグボルト M10X1.25	2	000-13 020	1	26	チェンジシャフトリターンズスプリング	1	24651 KL1 T00	1
7	シーリングワッシャー 10mm	6	09 071 015	10	27	プライマリドライブギヤ 22T	1	02 01 0294	1
8	サーモスタットホールキャップ	1	15411 GEF T00	1	28	クラッチカバーガスケット	1	11393 KL1 T00	1
9	リング 15mm (NBR)	2	09 071 039	4	29	ソケットキャップスクリュー 6X25	1	BW 00 0005	10
10	オイルシール 16X26X7	1	000-13 069	1	30	ソケットキャップスクリュー 6X35	8	BW 00 0043	4
11	オイルシール 12X20X5	1	000-13 068	2	31	バンジョーボルト M10X1.25	1	09 071 010	1
12	インターナルサークリップ 2.2mm	1	BW 01 0029	3	32	エアブリーバンジョーボルト COMP.	1	90140 181 T00	1
13	Oリング 11mm (NBR)	1	000-13 079	4	33	バンジョー M10 (ストレート)	1	09 071 007	1
14	Oリング 11mm (SBR)	1	000-13 080	1	34	バンジョー M10 (25°)	1	09 071 008	1
15	Oリング 40mm (SBR)	1	000-13 081	1	35	クラッチホース 960mm	1	06 080-0006	1
16	ソケットキャップスクリュー 5X12	1	BW 00 0062	6	36	クラッチマスターシリンダー ASSY.	1	22882 125 T00	1
17	ソケットキャップスクリュー 5X15	2	BW 00 0063	6	37	ミラーブラケット 8mm	1	22889 125 T00	1
18	ホールキャップ	1	21253 40	1	38	ブレーキフルード (BF-4/200cc)	1		
19	Oリング 30mm	1	000-13 052	4	39	インシュロックタイ 200mm	2	09 071 042	10
20	リリースピストン COMP.	1	11340 KL1 T00	1	40	六角レンチ 5mm	1		

(注意)

- 補修部品は補修部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。
- 商品番号02 01 0334には部品番号27番は含まれません。

特 徴

ノーマルの足踏み自動遠心式クラッチを手動油圧式に変更するキットです。

クラッチカバーはアルミニウムダイカスト製で表面はバフ研磨後クリアー塗装を施しています。

クラッチカバーよりオイルクーラーへのオイル取り出しが可能で、オプションのサーモスタットの取り付けが出来ます。(特許出願中)

オイル注入口には、ノーマルのフィラキャップの取り付けやオプションのスイベルブリザーキャップの取り付けが可能です。

ノーマルクラッチ及びオプションの強化クラッチキット(6枚ディスク)のどちらにも取り付けが可能です。

クラッチカバーを変更する事無く、油圧式からワイヤー式への変更が可能です。(特許出願中)

ノーマルの1次側クラッチを取り外して、専用のドライブギヤを使用する事で、クランクシャフトにかかる負担を軽減し、スロットルレスポンスを向上します。

ボルト1本で着脱出来るクイックリリースタイプのクラッチマスターシリンダーを付属しています。又、クラッチマスターシリンダーには、付け替えが可能なM8ミラーホルダーが付属しています。

使用上のご注意

クラッチカバー単体での使用は出来ません。必ず専用のプライマリドライブギヤを使用して下さい。

オプションのサーモスタットは、クランクケースカバーにオイルクーラー用ホースを取り付ける場合にのみ使用可能です。

オイルクーラーを取り付けない場合や、クランクケースカバー以外にオイルホースを接続する場合は、絶対にサーモスタットを取り付けないで下さい。

クランクケースカバーより、オイルクーラー用のホースを接続する場合は、必ずサーモスタットを取り付けるか、サーモスタットを取り付けない場合は、付属のオイルホールプラグを取り付けて下さい。

上記部品を取り付けなかった場合、オイルクーラーにエンジンオイルが回りません。

オイルフィルタ部又は、シリンダーヘッドオイルパイプ部にオイルクーラー用のホースを接続する場合は、サーモスタット、オイルホースプラグは絶対に取り付けしないで下さい。

クランクシャフトにエンジンオイルが供給されず、エンジンを破損します。

クランクケースカバーにオイルクーラーホースを接続した場合、クランクシャフトに供給されるエンジンオイルのみがオイルクーラーを通り、シリンダーヘッドに供給されるエンジンオイルは、オイルクーラーを通りません。

エンジンオイルを全量オイルクーラーに通す場合は、オイルフィルタ部にオイルホースを接続するか、クランクケース部とシリンダーヘッドオイルパイプ部にそれぞれオイルクーラーを取り付けて下さい。

商品に付属のクラッチマスターシリンダーは、シリンダー径が1/2インチ(12.7mm)です。マスターシリンダーを交換する場合は、必ずシリンダー径が1/2インチでピストン移動量が同じ物を使用して下さい。シリンダー径の異なった物やピストン移動量の異なった物を使用した場合、リリースピストンの移動量が変化し、クラッチに重大な損傷を与える可能性があります。

取 り 付 け 要 領

分解

1. 車両をメンテナンススタンド等で安定させます。
受け皿を用意し、ドレンプラグを外してエンジンオイルを抜き取ります。

2. キックペダル、右ステップホルダ、ブレーキペダルを外します。
クラッチカバーのスクリューを外し、クラッチカバー、カバーガスケット、ノックピンを取り外します。

3. レリーズレバー、レリーズボール、レリーズカム、ボールベアリング、ベアリングホルダーを取り外します。

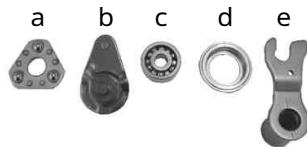
a. レリーズボール ASSY

b. レリーズカム

c. ボールベアリング

d. ボールベアリングホルダー

e. レリーズレバー



4. 特殊工具のプライマリクラッチホルダを用いてプライマリクラッチを保持し、ナット1.4mmを取り外します。

カワサキ純正特殊工具

プライマリクラッチホルダ(57001 1507)

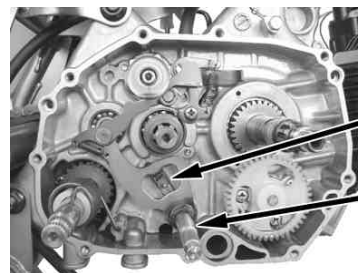
5. 特殊工具のクラッチホルダを用いてセカンダリクラッチを保持しナット1.4mmを取り外します。
クラッチホルダにある3箇所の凸部と、クラッチハブの凹部を合わせて取り付け下さい。

カワサキ純正特殊工具

クラッチホルダ(57001 1508)

6. プライマリクラッチとセカンダリクラッチを一緒に取り外します。

7. チェンジペダルを外し、チェンジシャフトレバーを抜き取ります。
チェンジシャフトレバーよりチェンジシャフトリターン springsを取り外します。



チェンジシャフト
リターン springs

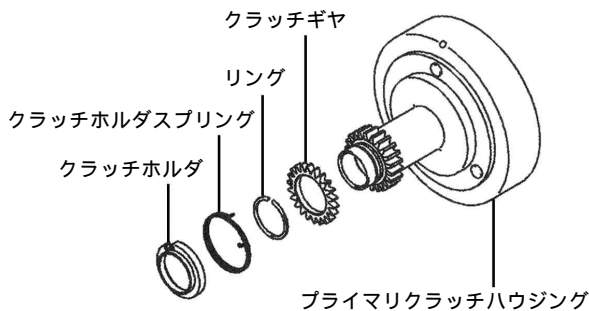
チェンジシャフト

プライマリクラッチギヤについて

クラッチギヤは取り付けなくても、取り付けなくてもどちらでも構いません。
クラッチギヤを取り付けた場合、バックラッシュを無くしギヤ音を低減します。
又、クラッチギヤを取り付けなくても、クラッチ操作に影響はありません。

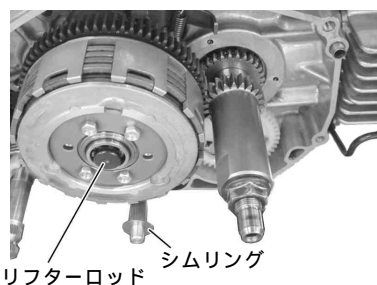
(クラッチギヤを取り付ける場合 / ギヤ付きキットのみ)

1. プライマリクラッチハウジングよりクラッチホルダ、クラッチホルダスプリング、リング、クラッチギヤを取り外します。
2. 付属のドライブギヤにクラッチギヤとリングを取り付けます。クラッチホルダにホルダスプリングを取り付けます。歯形を一致させて、ドライブギヤにホルダを圧入します。任意の歯先どうしにマークを付けておきます。



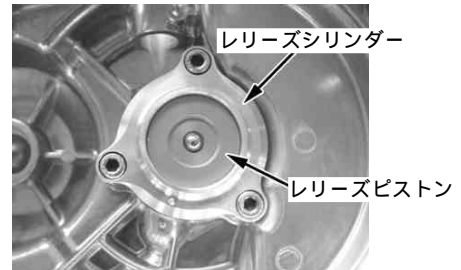
(ギヤの取り付け)

1. チェンジシャフトレバーに付属のチェンジシャフトリターンリングを取り付け、チェンジシャフトレバーをクランクケースに取り付けます。
リターンリングの方向に注意して下さい。
チェンジペダルを取り付け、ボルトを締め付けます。
トルク：11.8 N・m (1.2 kgf・m)
2. ドライブギヤにクラッチギヤを取り付けた場合は、クラッチギヤを時計回りに2歯分回転させ、セカンダリクラッチに噛み合わせた状態で、ドライブギヤと一緒に取り付けます。
歯先に付けたマークがずれている事を確認して下さい。
クラッチギヤを取り付けない場合は、上記作業は不要です。
クラッチホルダでセカンダリクラッチを保持し、ナット14mmを締め付けます。
トルク：7.2 N・m (7.3 kgf・m)
プライマリドライブギヤを固定した状態でナット14mmを締め付けます。
トルク：7.2 N・m (7.3 kgf・m)
3. スプリングプレートに取り外したボールベアリングホルダー、ボールベアリングを取り付け、付属のクラッチリフターロッドをボールベアリングに取り付けます。
チェンジシャフトレバーに付属のシムリングを取り付けます。

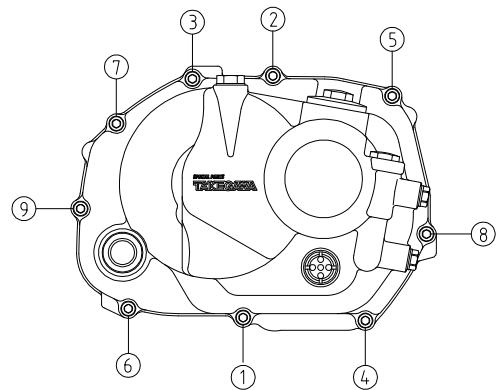


(クランクケースカバーの取り付け)

1. レリーズピストンにレリーズスプリングを取り付け、Oリング2本にラバーグリースを塗布し、クランクケースカバーのレリーズシリンダーに取り付けます。

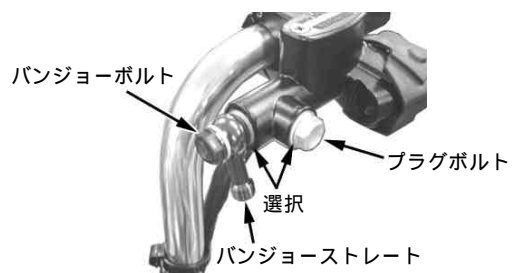


2. クランクケースのクラッチカバー取り付け面を脱脂し、ロックピン2本を入れて新品のクラッチカバーガasketを取り付けます。
3. R.クランクケースカバーを取り付け、締め付け順序に従って、付属のソケットキャップスクリューで数回に分けて締め付けます。
トルク：8.8 N・m (0.9 kgf・m)

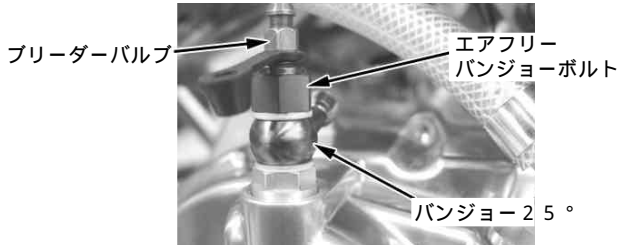


(クラッチマスターシリンダーの取り付け)

1. 付属のクラッチマスターシリンダーにブラケットを取り付け、スプリングピンをプラスチックハンマー等で打ち込みます。
KSR110の場合、純正のミラーブラケットは取り外して下さい。
KSR110でバックミラーを取り付ける場合は、ミラーブラケットを使用して下さい。
2. クラッチマスターシリンダーをハンドルに取り付け、ボルトを締め付けます。
トルク：8.8 N・m (0.9 kgf・m)
3. マスターシリンダーにバンジョーストレートを、バンジョーボルトとシーリングワッシャで仮締めします。
マスターシリンダーにホースを取り付ける場合、どちらか好みの方に接続し、もう片方にプラグボルトを取り付けて下さい。
クラッチスイッチを使用しない場合は、スイッチを取り外すか、スイッチコードを適当な場所で、クランプして下さい。



4. クランクケースカバーのフルードボルトに、バンジョー25°をエアフリーバンジョーボルトとシーリングワッシャで仮締めします。

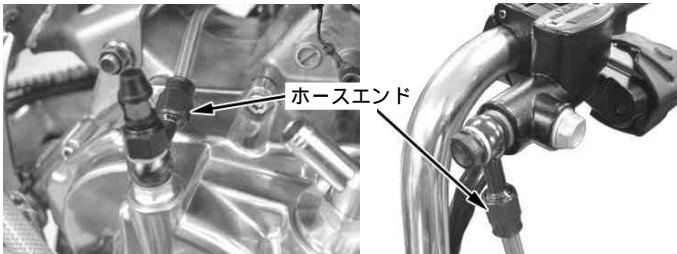


5. クラッチホースを他の部分に干渉しないように取り回し、それぞれのバンジョーに接続します。バンジョーの取り付け角度とホースの取り回しが決まれば、バンジョーボルト、プラグボルト、ホースエンドを締め付けます。トルク

バンジョーボルト：12.7 ~ 14.9 N・m
(1.3 ~ 1.5 kgf・m)

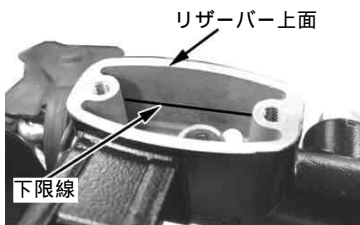
プラグボルト：12.7 ~ 14.9 N・m
(1.3 ~ 1.5 kgf・m)

ホースエンド：4.9 ~ 5.9 N・m (0.5 ~ 0.6 kgf・m)
クラッチホースを付属のインシュロックタイで、適当な位置に固定します。

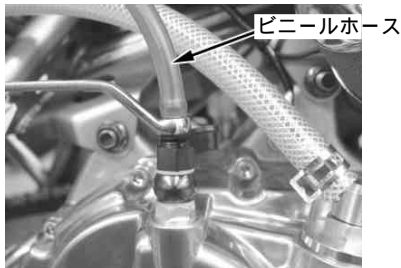


(油圧クラッチのエア抜き)

1. クラッチマスターシリンダーのリザーバーが水平になる位置にハンドルを切り、リザーバーカバー、ダイヤフラムを取り外します。



エアフリーバンジョーのブリーダーバルブにビニールホースを取り付けます。(ビニールホースの端には、フルード受けを用意して下さい)



2. ブリーダーバルブを締め、リザーバーにブレーキフルードを上面より約3mm下がった位置まで補充します。クラッチレバーを操作し、油圧システムからエアを抜きます。この操作をクラッチレバーが重みを感じるまで行います。(リザーバーから気泡が出なくなるまで行って下さい) ブレーキフルードは塗装、プラスチック、ゴム面を傷める為、部品類に付着させないで下さい。ブレーキフルードが付着した場合は、直ちに拭き取ってください。

3. クラッチレバーに重みを感じたら2、3回レバーを操作し、レバーを握ったままの状態、ブリーダーバルブを約1/2回転緩め、再び締めます。

4. クラッチレバーをゆっくり放し、レバーを完全に戻して数秒間放置します。ブレーキフルード量に注意して作業を行って下さい。フルードが下限線付近になったら、フルードを補充しながら作業を続けて下さい。

5. ブリーダーに取り付けたビニールホースから気泡が出なくなるまで、3.4.の操作を繰り返します。エア抜きが終了したら、ブリーダーバルブを締め付け、ブリーダーキャップを取り付けます。

トルク：5 N・m (0.5 kgf・m)

ブレーキフルードをリザーバー上面より約6mm下がった位置まで補充し、ダイヤフラム、リザーバーカバーを取り付けます。

注意：エア抜き作業が完全でない場合、エンジンが高温になってくとクラッチが切れなくなる可能性があります。

(取り外した部品の取り付け)

1. 取り外した右ステップホルダ、ブレーキペダル、キックペダルを取り付けます。

トルク

右ステップホルダボルト：26 N・m (2.7 kgf・m)

ブレーキペダルボルト：8.8 N・m (0.9 kgf・m)

キックペダルボルト：11.8 N・m (1.2 kgf・m)

キックペダルボルト



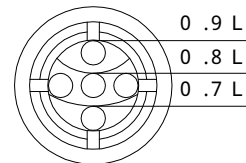
ブレーキペダルボルト ステップホルダボルト

2. ドレンプラグを締め付け、エンジンオイルを注入します。

トルク：29 N・m (3.0 kgf・m)

ドレンプラグのガスケットが損傷している場合は、新品と交換して下さい。

エンジンオイル量：0.9 L (オイル交換時)



オイル点検窓で確認する場合は、目安として下さい。

(組み付け後の確認)

1. 安全な場所でエンジンを始動し、クラッチ操作に異常が無い事を確認して下さい。

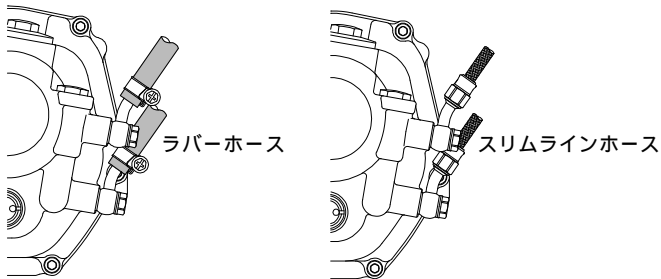
ホールキャップのOリングに少量のエンジンオイルを塗布し、カバーに取り付けます。

重 要

オイルクーラーの取り付け

(サーモユニットを取り付ける場合)

1. 説明書に従ってサーモ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部品を取り付け、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をご確認下さい。



(クラッチカバー以外にオイルホースを接続する場合)

オイルフィルター部や、シリンダーヘッドオイルパイプ部にオイルホースを接続する場合は、サーモスタットやオイルホールプラグは取り付けしないで下さい。

**⚠ 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。

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>