



スペシャルクラッチキット / 3速クロスギヤキット 取扱説明書

商品番号 : 02-01-410 (バレル仕上げ)
適応車種 : XR50R
フレーム番号 : AE03-100000~

- ・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いたします。
- ・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

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。当製品は、XR50R専用となっております。他の車両には取り付け出来ませんので、ご注意ください。このキットはエンジン脱着からクランクケース分割までの作業が必要となり、特殊工具の使用もあります。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ます。部品を破損させる可能性がありますので、ご注意ください。作業内容に付きましては、エンジン搭載状態での説明となります。これまでの取り外し、取り付け作業は、ホンダサービスマニュアルXR50Rを必ず参照し、確実に行って下さい。ガスケット、パッキン、Oリング等は分解時に必ず新品と交換して下さい。このキットには、エンジン分解に必要なガスケット、パッキン、Oリング等は、一切含まれておりません。エンジン仕様により別途お買い求め下さい。再使用する部品は、洗浄後点検を行い、摩耗や損傷があれば新品と交換して下さい。特に、ベアリングやクランクケースに問題がある場合は、必ず新品に交換して下さい。他社製品（エンジン等）との組み合わせは一切なさないで下さい。部品を破損させる可能性があります。又、他社製品との組み合わせにより、部品が破損した場合、当社は一切責任を負いかねます。適応車種以外や他社製品との組み合わせについてのお問い合わせには、一切お答え致しかねます。XR50Rはオフロード走行用として製作された競技専用車ですので一般市販車と異なった特殊な取り扱い方になりますので一般量産車と異なり保証の対象になりません。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けます。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。記載内容や仕様などは製品の改良のため予告無く変更する場合がありますあらかじめご了承下さい。この説明書は本製品を破棄されるまで保管して下さい。又、必要な時にすぐ確認出来るようにして下さい。

ご注意

1. このキットに含まれるクラッチレバーは、ハンドルパイプ径22.2mm用です。
ノーマルのハンドルパイプには取り付け出来ませんのでパイプ径22.2mmのハンドルに交換して下さい。
ハンドル交換には、トップブリッジの交換が必要ですのでご注意ください。
又、ハンドルを交換した場合、フロントブレーキレバー、スロットル、エンジンストップスイッチの交換も必要となりますのでご注意ください。
2. 付属のマニュアルクラッチ用ギヤシフトスピンドルは、左クランクケースより突き出す寸法がノーマルより短くなります。
その為、ノーマルのチェンジベダルを使用した場合、ベダル位置が内側に入ってしまいます。
キットに含まれるギヤチェンジベダルは、取り付け部の寸法がノーマルよりも長くなっていますので、ベダル位置がノーマルと同じ位置で使用出来ます。

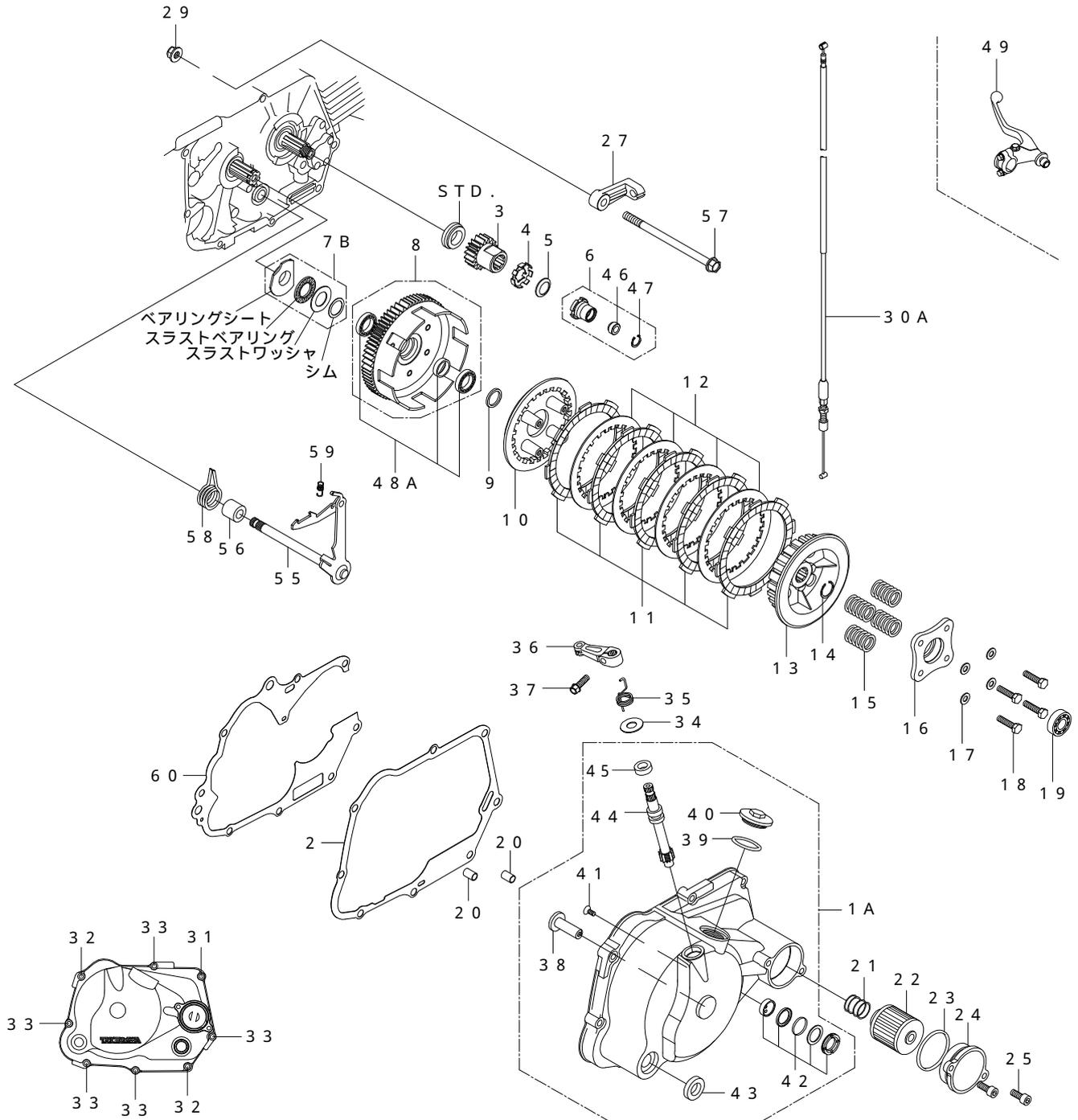


注意

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。

- ・作業等は必ず冷間時（35℃以下）に行ってください。エンジンやマフラーが冷えていない状態で作業を行なった場合、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いボルト、ナットは必ずトルクレンチを使用して規定トルクで確実に締め付けて下さい。
- ・キット内部品及び指示された部品以外の使用や加工は、一切行わないで下さい。部品を破損させる可能性があります。
- ・加工を行う際は、防塵眼鏡や防塵マスク、手袋など保護用具を使用して行って下さい。
- ・車両は平坦で足場のしっかりした場所を選び、メンテナンススタンドを使用し、安定させた状態で行って下さい。車両の転倒によりケガをする可能性があります。
- ・走行前は必ずエンジンの暖機運転を行い、油温が上昇（50℃以上）してから走行して下さい。各部のクリアランスが適正でないと部品を破損させる可能性があります。
- ・走行前には必ず各部を点検しボルト、ナット等の緩みや異音、オイル漏れの有無を確認して下さい。又、走行中異常が発生したと思われる場合は直ちに車両を安全な場所に停車させ、異常個所の点検を行ってください。

~ 商 品 内 容 ~



番号	部 品 名	個数	番号	部 品 名	個数	番号	部 品 名	個数
1 A	R.クランクケースカバーCOMP.	1	19	ラジアルボールベアリング	1	39	Oリング 30mm	1
2	R.クランクケースカバーガスケット	1	20	ロックピン 8×12	2	40	ボールキャップ	1
3	プライマードライブギヤ	1	21	オイルフィルタースプリング	1	41	フラットヘッドスクリュー 4×10	1
4	ロックワッシャ	1	22	オイルフィルター	1	42	オイルボットCOMP.	1
5	コニカルスプリングワッシャ	1	23	Oリング	1	43	オイルシール	1
6	ロックナットCOMP.	1	24	オイルフィルターカバー	1	44	クラッチリリースピニオン	1
7 B	ベアリングシート ASSY.	1	25	ソケットキャップスクリュー 6×15	2	45	オイルシール	1
8	クラッチアウターCOMP.	1	27	クラッチケーブルリリースバー	1	46	オイルシール	1
9	クラッチスベーター 17×21.5×3	1	29	フランジロックナット 8mm	1	47	Cリング 13mm	1
10	クラッチプレッシャープレート	1	30 A	クラッチケーブルCOMP. 910	1	48 A	ラジアルボールベアリング ASSY.	1
11	クラッチフリクションディスク	5	31	ソケットキャップスクリュー 6×70	1	49	クラッチレバーASSY.	1
12	クラッチプレート	4	32	ソケットキャップスクリュー 6×30	2	55	ギヤシフトスピンドルCOMP.	1
13	クラッチセンター	1	33	ソケットキャップスクリュー 6×25	5	56	カラー	1
14	エキスターナルサークリップ	1	34	ブレンワッシャ 10mm	1	57	フランジボルト 8×140	1
15	クラッチスプリング	4	35	アームスプリング	1	58	ギヤシフトリターンスプリング	1
16	クラッチリフタープレート	1	36	クラッチリリースアーム	1	59	ギヤシフトアームスプリング	1
17	ブレンワッシャ 6mm	4	37	フランジボルト 6×18	1	60	クランクケースガスケット	1
18	6角ボルト 6×25	4	38	クラッチリリースラック	1	工具	6角棒スパナ 5mm	1

特 徴

- ・クラッチ本体をトランスミッションメインシャフトに取り付ける為クランクシャフトのフリクションロスが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させます。
- ・フリクションディスク数を5枚としハイパワーエンジンに対応させています。
- ・プライマリードリブンギヤにはダンパーを組み込みクラッチ接続時のショックの低減を図っております。
- ・ペーパータイプのオイルフィルターを採用しエンジンオイルのろ過性能を向上させ、オイル量点検用にオイル窓を採用しております。

～ 取り付け要領 ～

製品内容を、ご確認下さい。

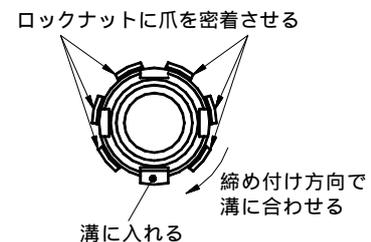
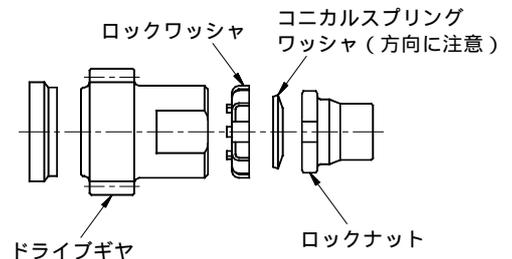
組み付け

(ギヤシフトアームの組み付け)

1. ギヤシフトアームスプリングを付属のギヤシフトスピンドルに取り付け、ギヤシフトスピンドルに付属のカラー、ギヤシフトリターンズプリングの順に通しクランクケースに差し込みます。
2. ギヤシフトドラムストッパープレート、ギヤシフトドラムサイドプレートをギヤシフトドラムに取り付けます。
 $T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$

(プライマリードリブンギヤの組み付け)

1. クランクシャフトにSTDのカラーを入れ、次にプライマードライブギヤ、ロックワッシャ、コニカルスプリングワッシャの順に入れロックナットで仮締めします。
ロックワッシャ、コニカルスプリングワッシャの方向に注意して下さい。
2. トランスミッションメインシャフトにクラッチベアリングシートスラストベアリング、スラストワッシャ、シムを差し込みます。
(ベアリングシートの突起部分がクランクケースに引っ掛かり回転しないようにして下さい。)
3. クラッチアウターCOMPのボールベアリングにエンジンオイルを塗布しメインシャフトに差し込みます。
4. クランクシャフトの回り止めをした状態でロックナットを指定トルクで締め付けます。
 $T = 39 \text{ N} \cdot \text{m} (4.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$
ロックナットを指定トルクで締め付けた後、ロックワッシャの爪がロックナットの溝に合わないときは、ロックナットを締め付け方向に回して合わせて下さい。
残りのロックワッシャの爪は、ロックナットに完全に密着させて下さい。

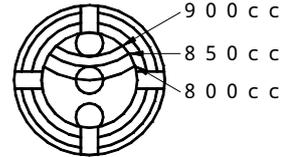


(クラッチ取り付け)

1. クラッチセンターにクラッチフリクションディスク、クラッチプレートの順で交互に取り付け、クラッチプレッシャー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。
クラッチセンターとクラッチプレッシャープレートがかみ合っている事を確認して下さい。(各部品にはすき間が無い状態)
2. トランスミッションメインシャフトにクラッチスパーサーを差し込みます。クラッチフリクションディスクの突起部をクラッチアウターの溝に合わせ、クラッチセンターとメインシャフトのスプラインを合わせた状態でクラッチをメインシャフトに取り付けます。
3. 付属のエキスターナルサークリップをメインシャフトの溝部に取り付けます。
エキスターナルサークリップは、必要以上に広げないで下さい。
エキスターナルサークリップがメインシャフトの溝部に入りにくい場合は、メインシャフトをニードルノーズプライヤー等で引っ張りながら作業を行って下さい。
4. クラッチプレッシャープレートのボス部分にクラッチスプリングを取り付けます。
5. クラッチリフタープレートをプレーンワッシャ、六角ボルトを使用し対角で均等に指定トルクで締め付けます。
 $T = 10 \text{ N} \cdot \text{m} (1.0 \text{ kgf} \cdot \text{m})$
クラッチリフタープレートは、ボールベアリングが入る面を外側に向けて取り付けして下さい。
クラッチスプリングがずれない様に作業して下さい。
クラッチセンターとクラッチプレッシャープレートが外れない様に注意して下さい。
クラッチリフタープレートのボールベアリングにエンジンオイルを塗布して下さい。

(R . クランクケースカバー取り付け)

- 1 . 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スケットをクランクケースに取り付けます。
- 2 . R . クランクケースカバーCOMP . 内側のクラッチレリーズブラックが入っていることを確認し、キャップスクリューで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指定トルクで締め付けます。
 $T = 10 N \cdot m (1 . 0 k g f \cdot m)$
R . クランクケースカバーを斜めからこじて取り付けないようにして下さい。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。
- 3 . 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キャップスクリューで指定トルクで締め付けます。
 $T = 10 N \cdot m (1 . 0 k g f \cdot m)$
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ようにして下さい。
オイルフィルター交換時は、Oリングの当たり面およ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。
- 4 . ドレンボルト { $T = 21 . 5 N \cdot m (2 . 2 k g f \cdot m)$ } が締め付けてある事を確認した後、エンジンオイルを800cc注入しホールキャップにOリングを取り付け指定トルクで締め付けます。
 $T = 12 N \cdot m (1 . 2 k g f \cdot m)$
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。
クランクケース分解作業を伴う場合は、エンジンオイルを850cc注入して下さい。
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。



油量の目安

(クラッチケーブル取り付け)

- 1 . エンジン底部に台等を使用しエンジンを支えた状態で上側エンジンマウント用ボルトを抜き取ります。
- 2 . フランジボルトにクラッチケーブルレシーバーを通しフレーム右側からボルトを取り付け、フランジナットを使用しナットを指定トルクで締め付けます。
 $T = 25 N \cdot m (2 . 5 k g f \cdot m)$
- 3 . 付属のクラッチレバーを取り付け、レバーにクラッチケーブルエンドを取り付けます。
- 4 . 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。
- 5 . 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ように取り付けて下さい。
- 6 . 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一杯までネジ込みます。
- 7 . レリーズピニオンに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キャップスクリューを使用し指定トルクで締め付けます。
 $T = 7 N \cdot m (0 . 7 k g f \cdot m)$
レリーズアームはセレクション(山形)部分を合わせて取り付けて下さい。セレクション部分を合わせないで押し込むとレリーズアームが破損し使えなくなります。
- 8 . 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指定トルクで締め付け、クラッチケーブルアジャスト部分のゴムキャップを被せます。
 $T = 10 N \cdot m (1 . 0 k g f \cdot m)$
遊びは、クラッチレバー先端で10~20mmに調整して下さい。
- 9 . STD . ギヤチェンジペダルよりチェンジペダルラバーを取り外し、付属のチェンジペダルに取り付けます。
ギヤチェンジペダルをスピンドルに差し込み、ボルトを指定トルクで締め付けます。
 $T = 10 N \cdot m (1 . 0 k g f \cdot m)$
- 10 . 取り外した部品を取り外しと逆手順で組み付けます。

(組み付け後の点検)

- 1 . 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ことを確認して下さい。
- 2 . 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度の走行テストを行いクラッチの作動を確認して下さい。

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>