

商品番号 05-02-0001

適応車種/フレーム号
・12Vモンキー Z50J-2000001~/AB27-1000001~1899999
・12Vゴリラ Z50J-2500001~/AB27-1000001~1899999

この度は、TAKEGAWA 製品をお買上げ頂き有難うございます。
ご使用に付きましては、下記内容をご理解の上ご使用下さいませようお願い申し上げます。
取り付け前には、必ずキット内容をお確かめください。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ください。

※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☆

- 取り付けの際には、工具等を準備し、取付け要領に従って十分注意して作業を行ってください。尚、この取扱説明書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。
- 本製品使用中に発生した事故、怪我、物品の破損等に関して如何なる場合においても当社は賠償の責任を一切負いかねます。
- この商品を取り付け使用し、当製品以外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。
- 他社製品との組合せは保証対象外になりますのでご遠慮願います。
- 商品を加工等された場合は保証の対象にはなりません。

- 性能、デザイン、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が、工費その他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ようお願い致します。

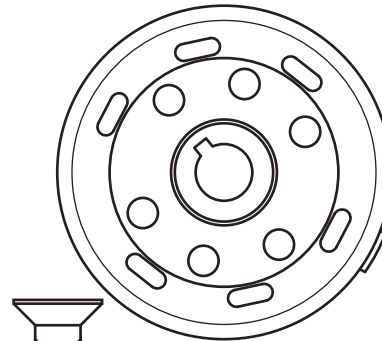
注意 この表示を無視した取り扱いをすると、人が傷害を負う可能性が想定される内容および物的損害が想定される内容を示しています。

- 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ください。（部品破損・ケガの原因となります。）
- 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。）

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、知識のない方は、作業を行わないください。（技術、知識不足等による作業ミスで、部品破損により、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、整備を行った際、損傷部品が見つかった場合、その部品を再使用せず損傷部品の交換を行ってください。（そのまま使用すると、部品破損により、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。密閉したような場所では、エンジンを始動しないでください。（一酸化炭素中毒になる恐れがあります。）
- 走行前は、必ず各部を点検し、ネジ部等の緩みの有無を確認し、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。（部品の脱落等で、事故につながる恐れがあります。）
- 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、走行を中止してください。（事故につながる恐れがあります。）
- 点検や整備を行う際は、当取扱説明書やサービスマニュアル等に記載されている、要領、手順に従ってください。（不適当な点検整備は、事故につながる恐れがあります。）
- 指定した部品以外の部品使用は、一切行わないでください。（部品破損により事故につながる恐れがあります。）
- 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、脱落等で事故につながる恐れがあります。）

フライホイール
リペアパーツ品番：00-05-0037



皿ビス M6X16
2個
リペアパーツ品番（2個入）
00-00-0320

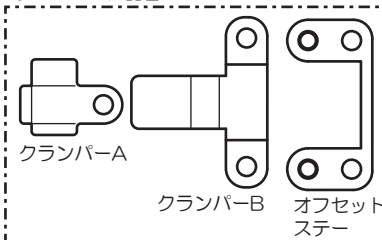
○リング 6X1.7
2個
HONDA純正品番（1個）
91317-171-003

φ107
○リング 107X2
HONDA品番
91301-035-003

ステーターASSY リペアパーツ品番：00-05-0038

下記パーツは出荷時ステーターASSYに組み付け済み

ステーターベース用プレートパーツセット
リペアパーツ品番：00-05-0039

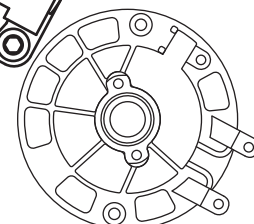


ソケットキャップスクリュー M5X20
2個
リペアパーツ品番（6個入）
00-00-0264

ソケットキャップスクリュー M5X8
5個
リペアパーツ品番（5個入）
00-00-0321

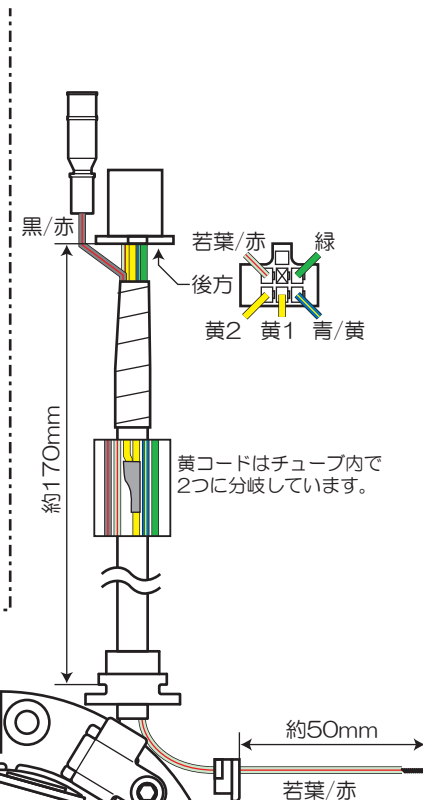
スプリング
ワッシャー
M5用 5個
リペアパーツ品番（10個入）
00-00-0309

オイルシール 19X30X5
HONDA品番
91202-GEO-015



ステーターベース
リペアパーツ品番：
00-05-0040
（純正品流用不可能）

※コード長は前後します。
※HONDA品番は、HONDA純正部品取り扱い店にてご購入ください。
※本製品使用個数とリペアパーツの入数とが異なる事があります。



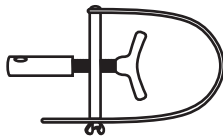
黄コードはチューブ内で
2つに分岐しています。

専用工具



フライホイールブーラー
当社製品番：00-01-1003 又は 00-01-031

本製品は純正フライホイールと同じ
M27X1.0Lのフライホイールブーラーで取り
外せます。



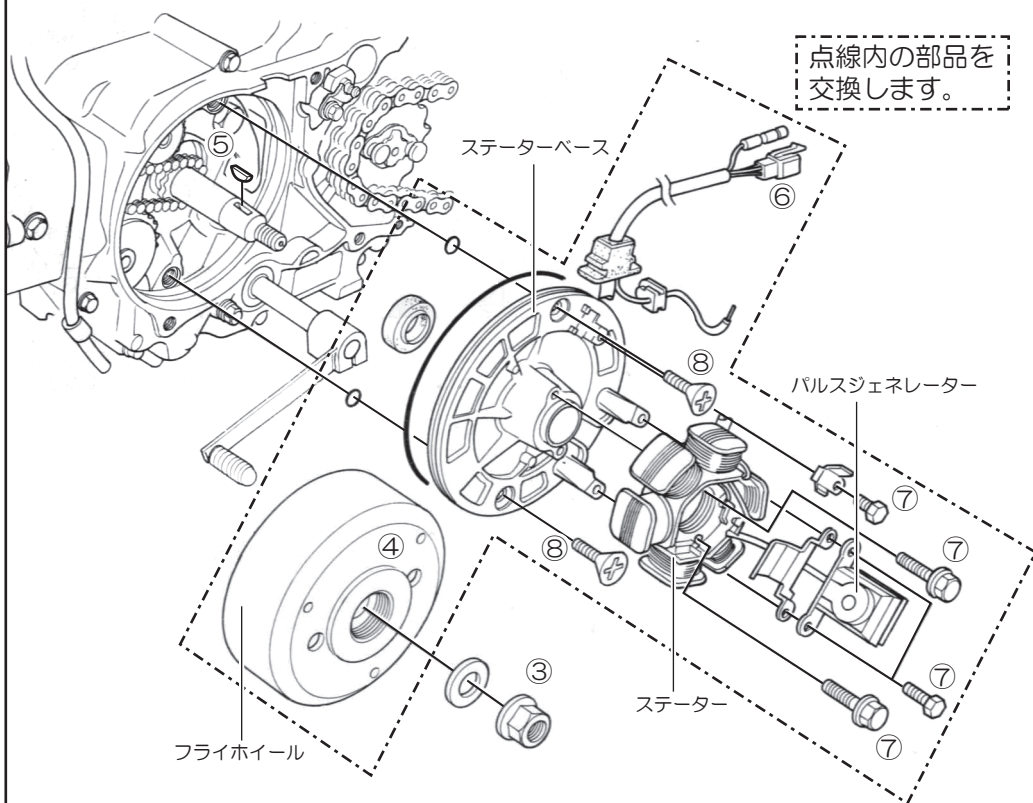
フライホイールホルダー
(ローターホルダー)
当社製品番：00-01-1001



ユニバーサルホルダー
純正品の取り外しは可能ですが、
本製品取り付けは不可能。

純正品の取り外し

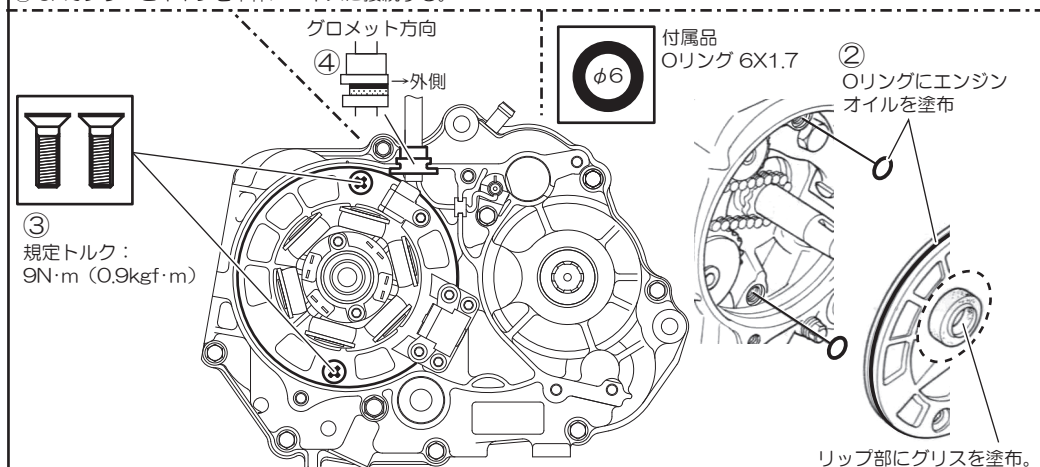
- ① オイルドレンボルトとシーリングワッシャを取り外し、エンジンオイルを排出する。
- ② ボルトを外し、Lクランクケースカバーを取り外す。
- ③ フライホイールホルダーでフライホイールを固定し、フライホイールナットを取り外す。
- ④ フライホイールブーラーを使用してフライホイールを取り外す。
- ⑤ クランクシャフトからウッドラフキーを取り外す。
- ⑥ 6Pカプラーとギボシの接続を外す。
- ⑦ ボルトを外し、ステーターとパルスジェネレーターを取り外す。
- ⑧ 皿ビスを取り外し、ステーターベースを取り外す。



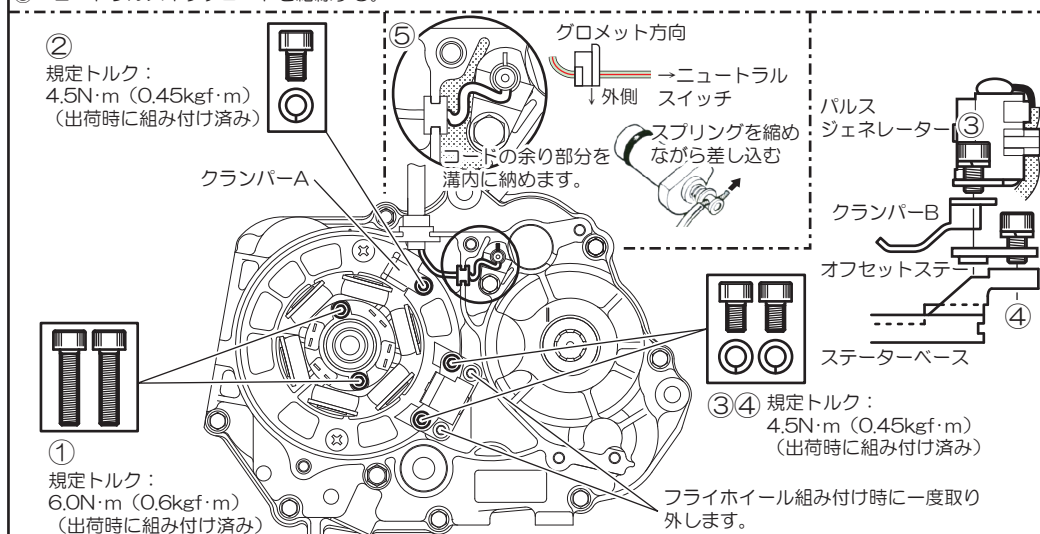
次ページに続く

取り付け

- ① オイルシールのリップ部にグリスを塗布し、ステーターベースに取り付ける。(出荷時にMPグリスを塗布して組み付け済み)
- ② Oリングにエンジンオイルを塗布し、クランクケースとステーターベースの溝に組み付ける。
- ③ ステーターベースをクランクケースに取り付け※、皿ビスを規定トルクで締め付ける。※オイルシール、Oリングを損傷させないように注意すること。
- ④ 配線のグロメットをクランクケースに取り付ける※。※グロメットの平面が外側。
- ⑤ 6Pカプラーとギボシを車体ハーネスに接続する。

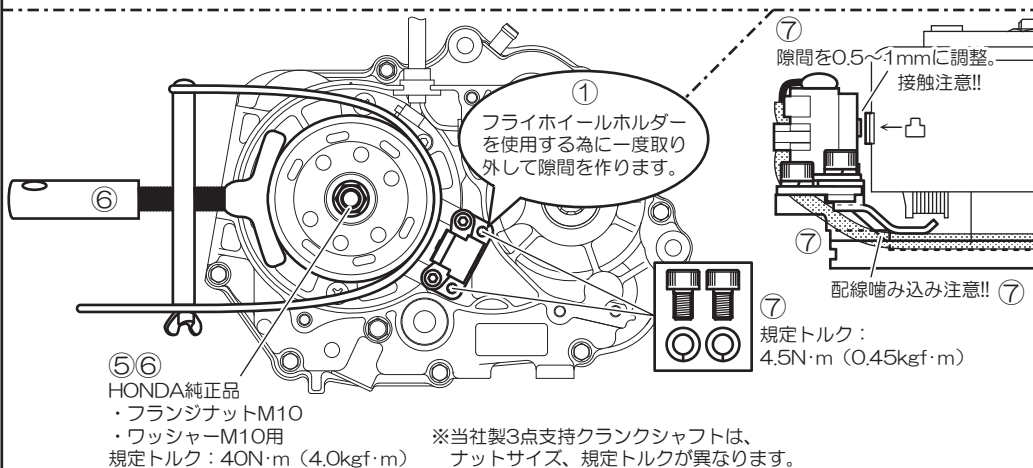


- ① ステーターをステーターベースに取り付け、ネジロック剤を塗布したソケットキャップスクリューを規定トルクで締め付ける。(出荷時に組み付け済み)
- ② スプリングワッシャーM5用を使用してクランパーAをステーターベースに取り付け、ソケットキャップスクリューM5X8を規定トルクで締め付ける。(出荷時に組み付け済み)
- ③ スプリングワッシャーM5用を使用してクランパーBとオフセットステーをパルスジェネレーターにソケットキャップスクリューM5X8で仮組みする。(出荷時に組み付け済み)
- ④ スプリングワッシャーM5用を使用してオフセットステーをステーターベースに取り付け、パルスジェネレーター側のソケットキャップスクリューM5X8を規定トルクで締め付ける。(出荷時に組み付け済み)
- ⑤ ニュートラルスイッチコードを結線する。



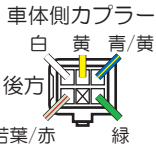
次ページに続く

- ①パルスジェネレーター部のソケットキャップスクリューとスプリングワッシャーを外す。
- ②フライホイールとクランクシャフトのテーパー部（合わせ面）を脱脂する。※出荷時に防錆オイルが塗布されています。
- ③ウッドラフキーをクランクシャフトの溝に確実に取り付ける。
- ④フライホイールの溝をウッドラフキーに合わせてクランクシャフトに取り付ける。
- ⑤フライホイール用のワッシャ、フランジナットを取り付ける。
- ⑥フライホイールホルダーでフライホイールを固定し、ナットを規定トルクで締め付ける。
- ⑦スプリングワッシャーを使用してパルスジェネレーターとソケットキャップスクリューを取り付け※、規定トルクで締め付ける。
※パルスジェネレーターとフライホイールの反応用凸との隙間を0.5～1mmに調整すること。
※クランバーBとステーターベースに配線を噛み込まないように注意すること。



- ⑧Lクランクケースカバーを取り付け、ボルトを対角に数回に分けて締め付ける。
- ⑨新品のシーリングワッシャとドレンボルトを取り付け、規定トルクで締め付ける。
- ⑩オイルを注入する。

本製品の配線色	車体側の配線色	機能	Function
黄1	Yellow 1	黄	Yellow
黄2	Yellow 1	白	White
緑	Green	緑	Green
青/黄	Blue/Yellow	青/黄	Blue/Yellow
黒/赤	Black/Red	黒/赤	Black/Red
若葉/赤	Light Green/Red	若葉/赤	Light Green/Red



⚠ 車体側の注意点

- 純正CDIで使用可能ですが、耐電圧の高い当社製CDIとの組合せを推奨致します。
（点火発電力アップの為、比較すると寿命低下が考えられる為。）
- 当社製レプリミッターとの組合せはご遠慮ください。
（リミッター時にCDI内のコンデンサーへの負担が大きい為。）
- 社外のデジタルCDI（タイミングを予測し、純正CDIよりも上死点前に点火出来る製品）との組合せはご遠慮ください。
（点火タイミングが早くなり過ぎ、エンジントラブルの原因になる可能性がある為。）

[ヘッドライトOFFでの走行禁止 / 保安部品を外したレース用車両]

12Vモンキーは最初期モデルを除き、ヘッドライト常時点灯車両です。ヘッドライト常時点灯車両を安易な改造（断線させるだけ）によりライトOFF状態にして走行すると消費されない電力が車体全体の電圧を上げてしまいます。そのまま走行を続けると、過充電によるバッテリーの劣化や過度の負担により純正レギュレーターが故障してしまう可能性があります。ノーマルよりも高いエンジン回転数で走行するエンジン改造車では、悪影響がより強くなります。ヘッドライトが球切れしてしまった場合は、直ちに走行を止めるか、どうしても走行する必要がある場合はハイビームに切り替えて（光軸も調整して）ください。この時、なるべく低回転で走行してください。レース用車両ですべての保安部品を外すには、専門的な知識と代替部品や追加部品が必要となります。

下記はあくまで簡易的な作動確認方法で、車体メーカー発行のサービスマニュアルには更に詳しい点検方法が記載されています。あわせて本書の8ページ④ 各所の特性と注意点もご参照ください。

⚠ 重要 その1、バッテリーの状態確認

- ①メインスイッチをONにし（エンジンを停止状態）、ブレーキランプとウインカーを同時に点け、ウインカーの作動状況を確認する。

→正常に点滅する。〃その2、点火の確認〃に進む。

→ウインカーがかるうじて点滅する。
※蓄電量が不足。バッテリーの充電を推奨。

→ウインカーが点滅せず暗く点灯したままになる。
※バッテリー電圧が10.5V以下。バッテリーの充電が必要。

→両方とも点灯しない。
※使用不可。充電しても改善しない可能性あり。新品バッテリーへの交換を推奨。

関連項：7ページの〃ステーターでバッテリーの状態確認〃、9ページの〃充電能力の特性と注意点〃

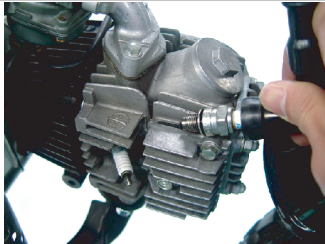
その2、点火の確認

- ①スパークプラグをシリンダーヘッドに残したまま、良品のプラグをプラグキャップに取り付け、エンジンにアースさせる。
- ②メインスイッチをONにし、キックスターターでエンジンをクランクし、プラグ先端部のスパークを確認する。

→スパークを確認出来れば正常。〃その3、発電の確認〃に進む。

⚠ シリンダーヘッドからプラグを外すと、未燃焼ガスが噴出し発火する可能性があり、とても危険です。

関連項：7ページの〃ステーターの点検〃、10ページの〃点火性能の特性と注意点〃



その3、発電の確認

- ①走行可能な状態に車体を仕上げ、メインスイッチがOFFのままキックスターターでエンジンをクランクし、ヘッドライトと尾灯の点灯を確認する。※点灯はとても暗いので、日向では確認し辛いです。

→点灯（暗く）すると正常。

- ②メインスイッチをONにし、エンジンを始動する。ヘッドライトの照明を壁に向け、明るさの変化を確認する。
※アイドリングが不安定でエンストし易い場合はアイドリング回転数を上げてください。

→正常であれば純正と同様に3000rpm以上辺りから明るさが安定します。
（8ページ下部にある、〃AC電源出力比較電圧グラフ〃をご確認ください。）

→すごく暗くなった感じ。
※ノーマル車輛のAC電源消費量35W（ヘッドライト：30/30W、尾灯：5W）以上のAC電源を消費する部品への交換や追加装着を行っていないか確認。※AC消費量を増やすバッテリー充電力も低下します。

- ③充電については簡易的に確認できません。7ページに〃ステーターで充電の確認〃を紹介しています。走行毎にメインスイッチをONにし（エンジンを停止状態）、ブレーキランプとウインカーを同時に点け、ウインカーの作動状況を確認してください。

関連項：7ページの〃ステーターで充電の確認〃、7ページの〃ステーターの点検〃、9ページの〃充電能力の特性と注意点〃

下記はあくまで簡易的な作動確認方法で、車体メーカー発行のサービスマニュアルには更に詳しい点検方法が記載されています。あわせて本書の② 各所の特性と注意点もご参照ください。

●テスター（電圧測定）でバッテリーの状態確認。

①メインスイッチをOFF（エンジンを停止状態）のままバッテリー電圧を測る。（右図）

→正常値：12V前後。※走行直後は13V～14V。②に進む。

→11.5V以下。≫バッテリーを充電器で充電して下さい。

②メインスイッチをON（エンジン停止状態）でブレーキランプを点灯させ、電圧を測る。

→正常値11.8V前後以上。

→11V前後以下。≫蓄電量が不足。バッテリーの充電を推奨。

●テスター（電圧測定）で充電の確認。

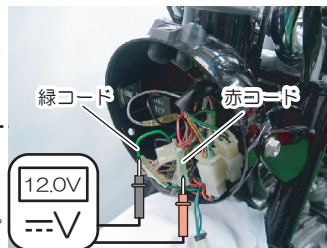
①メインスイッチをONにし、バッテリー電圧を測る。（右図）

※ニュートラルランプなどのバッテリー電源消費により、電圧は下がり続けます。

②電圧値を確認しながら、エンジンを始動する。

→始動に伴い電圧が上がると正常。※蓄電量の状況により上がり幅は異なります。蓄電量が少ない時は6000rpm時に+0.5V程度。

→始動しても電圧がほとんど変化しない。電圧がどんどん下がっていく。≫バッテリー電源消費量の多い部品への交換や追加装着を行っていないか確認。多すぎると、充電量よりも放電量が勝っている為にバッテリー電圧が上がリません。問題が解決しない場合、スターターの点検を行う。



デジタルメーターなどDC電源を使うカスタムパーツを取り付ける場合、消費電力が3.5W（12V/300mA）程度までであれば対応可能と思われます（当社実走行テスト結果）。当社製メーターで3.5Wを超える製品はありません。

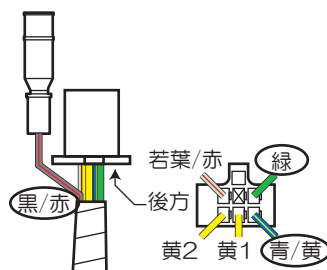
●スターターの点検（点火関係）。※テスター（抵抗値測定）が必要です。

①スターターの6Pカプラーとギボシ（黒/赤コード）の接続を外す。
・ギボシ（黒/赤コード）と6Pコネクター内の緑コード間の抵抗値を測定する。

→正常値：530～630Ω（20℃）

・6Pコネクター内の青/黄コードと緑コード間の抵抗値を測定する。

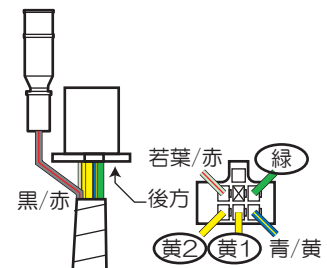
→正常値：200～300Ω（20℃）



●スターターの点検（発電関係）。※テスター（抵抗値測定）が必要です。

①スターターの6Pカプラーの接続を外す。
・6Pコネクター内の黄1コードと緑コード間の抵抗値を測定する。
・6Pコネクター内の黄2コードと緑コード間の抵抗値を測定する。

→正常値：0.9～1.5Ω（20℃）。



フライホイールの特性と注意点※

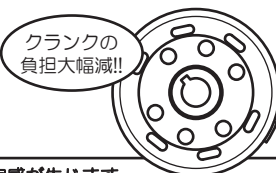
大幅な軽量化によりレスポンスをアップしながら、大きめなサイズとする事で必要な慣性力を保持しています。

- ・純正比約50%の重量によりクランクシャフトへの負担を低減しながら、一般的な物より大きめのφ88ミディアムサイズとすることで軽量化に伴い失う慣性力を必要量保持しています。
- ・強力なマグネットを採用し厚みを抑え軽量とする事で、高回転時の遠心力によるアウターシェルへの負荷やバランス保持能力に優れています。
- ・金属製インナーシェルでマグネットをしっかり固定しています。
- ・軽量アウターローターキットとしては最大級のスターターサイズφ75mmを確保しています。

〔純正品との比較〕

本製品：外径φ88mm / 重量約535g

DENSO製（純正）：外径φ110mm / 重量約1017g



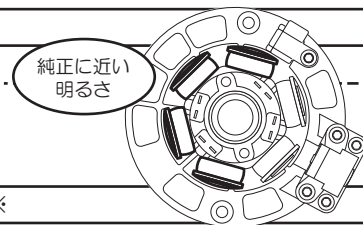
※軽量化と小径化により純正品と比べエンジン回転保持能力が劣る為、回転数に不安定感が生じます。

- ・特に高回転型のカムシャフト装着車やノーマルエンジン車など、低速トルクが低いバイクでは影響が大きくなります。エンストし易い場合はアイドル回転数を上げてください。

灯火用発電の特性

AC電源を使った灯火類は純正品と同等の特性を維持しています。

- ・小径サイズ、点火性能強化仕様でありながらも灯火用コイルを4基確保し、AC電源を使った灯火類は純正品と同等の特性を維持しています。またバッテリーを充電するDC電源出力も走行中の消費分を補うのに必要なレベルを達成しました。



AC電源出力の特性と注意点※

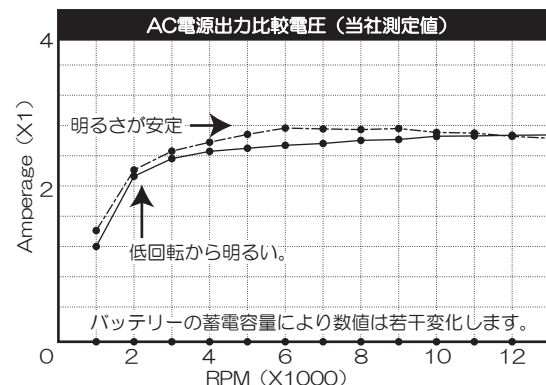
ヘッドライトと尾灯に使うAC電源出力を優先し、高いレベルで低回転から純正品に近い明るさを実現。

- ・外品の小径ローターでありがちな「中回転域まで回さないとヘッドライトが明るくならない」や「高回転回すと過電圧気味になる」とは異なり、アイドル回転からの電圧の立ち上がりが良く、また高回転においても出力が一定になる特性を実現しました。

※純正品と全く同じ出力では無く、比較すると中回転域で約90%、高回転域でほぼ100%の出力です（当社測定値、下記グラフ参照）。ただし、これはノーマル車輛のAC電源消費量35W（ヘッドライト：30/30W、尾灯：5W）の場合であり、これ以上のAC電源を消費する部品への交換や追加装着を行わないでください。消費量を増やすとバッテリー充電力が低下します。

〔AC電源とは〕

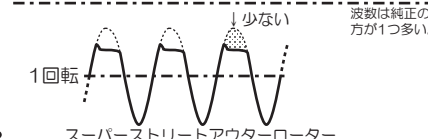
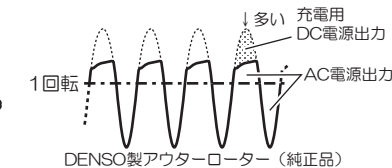
＝交流電源。エンジン始動に伴い電圧が発生する、ヘッドライトや尾灯の電源。電圧や周波数、波形が安定していないので、一般的なテスターでは正確な電圧を測定出来ません。



DENSO製アウターローター（純正品）-----

スーパーストリートアウターローター —————

？小さいのにどうして明るさが同じくらいなの？



同じ回転数の時、純正品の方が高電圧が発生しています。しかし、純正品は充電用に使用する量が多い為、残りのAC電源出力の電力合計が同量程度になるのです。

次ページに続く

充電能力の特性と注意点※

※走行中の消費分を補充するレベルの充電能力だけとなります。

※純正品はかなり余裕のある充電能力を持っていますが、本製品は走行中の消費分を補充するレベルの充電能力だけとなります。

純正品は極めて少ない走行頻度や低回転でブレーキランプとウインカーを長時間点けたままでも問題が起こらないように設計されており、電圧の低いバッテリーを一気に充電する事やカスタムパーツ装着によるDC電源消費量の増大にも高いレベルで対応出来ます。本製品はこの余裕部分が無いと考えてください。

[DC電源とは]
＝直流電源。キーON（エンジン停止状態）バッテリー電源で、エンジン稼動中も比較的電圧が安定しています。

※下記注特性と注意点をよく理解して頂き、使用して頂く必要があります。

※12V前後ある状態のバッテリーを使用する事。
テスターを用意し、まめにバッテリーの電圧をチェックしてください。電圧が12Vあっても充電出来ない劣化した（＝蓄電容量の減少した）バッテリーは使用不可です。新品に交換してください。

※走行頻度が少ない方は充電器で1ヶ月に一度バッテリーを充電してください。
新品に近いバッテリーでも3ヶ月以上放置すると、かなり放電されてしまいます。過放電状態が続くとバッテリーの劣化が早まります。

※蓄電量が少なく電圧が低いバッテリーを走行時の発電で充電する事は可能ですが、かなりの時間がかかります。
（安全の為、電圧の低いバッテリーは充電器で充電する事を推奨します。）
例えば蓄電量が少なく11.5V程度しか無いバッテリーに14V以上の電圧をかけるにはスターター側に高い電圧を維持するだけの充電能力が必要です。純正品と比べこの能力が劣る為に本製品では最初12Vあたりから蓄電量が増えるに従いゆっくり電圧が上がります。数時間走行し最終的に満充電に近づくこと純正品同様に14V以上まで上がります。

※エンジン回転数により変化しますが、「ブレーキランプ点灯中はバッテリーの蓄電量が少しずつ減り、消灯中は増える」と考えてください。蓄電量が減るのは充電量よりも消費量が多い為です。
ノーマルモンキーでバッテリー電源を消費する部品は、ブレーキランプ：10W、ウインカー：10WX2個点滅、ニュートラルランプ：3.4Wです。この3つが消灯中の時は消費量0Wとなり、必ず充電量が多いので蓄電量が増えます。消費量が10Wの時に蓄電量を維持する（充電量＝消費量）エンジン回転数は約6000rpm以上です。

アドバイス

充電力が足りない場合

ブレーキランプやウインカーの使用頻度とエンジン回転数の平均値により、消費量が勝る時、充電量が勝る時の割合が異なります。テスターで電圧や電流量をチェックし消費量が勝っている（バッテリーへの充電量が不足している）ようであれば下記の事柄を確認して下さい。

- テスターで灯火用コイルの抵抗値を確認して下さい。方法は[③ 作動確認]項に記載しています。
 - バッテリー電源（DC電源）の消費量を減らす対応を検討してください。
 - ・DC電源を使用するカスタムパーツを外す・ブレーキランプのLED化 など
 - （DC電源を使うカスタムパーツの消費電力の合計は2.4W（12V200mA）程度までにして下さい）
 - ヘッドライトバルブをW数を30Wから25W～18Wに下げると若干充電力がアップします。逆に35WなどにW数を上げると充電力がほとんど無くなってしまいますのでご注意ください。
- ※明るく見せる為に市販品には表記値よりも消費電力の多いバルブがあります。信頼できるメーカーのバルブをご使用下さい。

バッテリー電圧の低下について

エンジン停止状態でブレーキランプとウインカーを同時に点けた時、ウインカーが点滅せず暗く点いたままになる場合はバッテリーの電圧が10.5V以下に下がっています。頭記のとおり本製品は弱ったバッテリーを一気に充電する能力は無いので、エンジンを始動してもすぐにバッテリー電圧が上がリません。また、充電器で補充電し改善しない場合はバッテリーを新品に交換してください。

- ウインカーが点滅せず暗く点いたままの状態は、点滅時よりも消費電力が多くなります。弱ったバッテリーの使用は推奨出来ませんが、当社製ウインカーリレー（純正互換形状、品番：09-03-0900）を取り付けると純正品よりも低い電圧下でも点滅可能になります。
- バッテリーが過度の劣化状態になると回転数により電圧変動が大きくなり、高回転時に過電圧を発生する場合があります。当社製ミニレギュレーターキット（品番：05-06-0001）をカスタムパーツの配線間に割り込ませる事で取り付けることで40Vまでの過電圧を12Vに制御します。

次ページに続く

点火性能の特性と注意点※

純正品よりも高い点火エネルギーを発生します。

・点火用コイルを純正品の大型1基に対して小径ながら2基とすることで、イグニッションコイルー次側電圧を上げ、特に電圧の下がる高回転時に効果を発揮します。

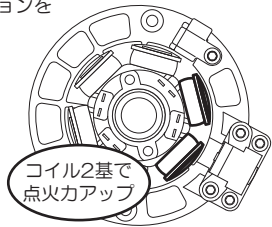
・当社製CDIとツインスパークエンジンを組み合わせると、最大限の効果を発揮します。

・内部部品が少なくシンプルで安定感のあるアナログCDIをそのまま使用する事を前提に、多様な当社製ボアアップキットにおいてさらなるエンジン出力向上を目的にフライホイールの点火タイミングポジションを見直しています。

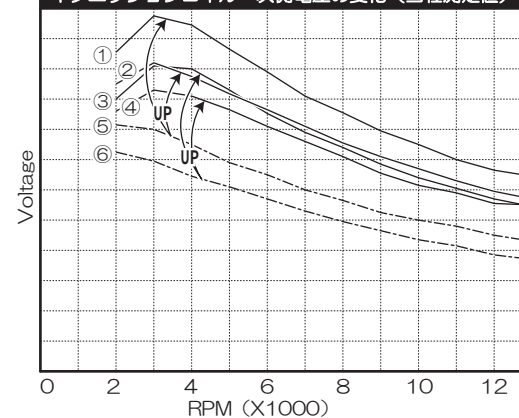
※純正CDIは使用可能ですが、耐電圧の高い当社製CDIとの組合せを推奨致します。
（点火発電電力アップの為、比較すると寿命低下が考えられる為。）

※当社製レプリミッターとの組合せはご遠慮ください。
（リミッター時にCDI内のコンデンサーへの負担が大きい為。）

※社外のデジタルCDI（タイミングを予測し、純正CDIよりも上死点前に点火出来る製品）との組合せはご遠慮ください。
（点火タイミングが早くなり過ぎ、エンジントラブルの原因になる可能性がある為。）
社外のアナログCDIについても点火発電電力アップに対応できない可能性があります。（内部仕様が不明の為。）



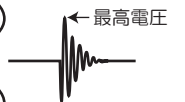
イグニッションコイルー次側電圧の変化（当社測定値）



- ①本製品&ハイパーCDI
- ②本製品&ノーマルCDI
- ③本製品&ハイパーCDIでツインスパーク
- ④本製品&ノーマルCDIでツインスパーク
- ⑤純正ローター&ノーマルCDI
- ⑥純正ローター&ノーマルCDIでツインスパーク

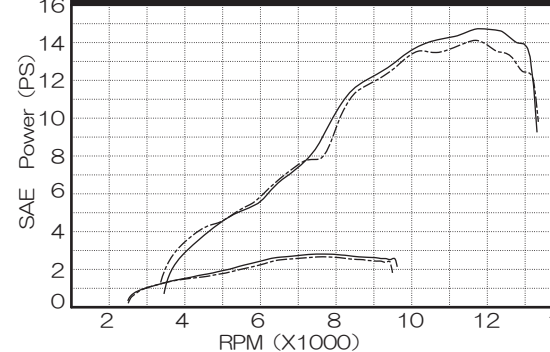
ハイパーCDIで更にアップ

ツインスパークでも強い点火



- ・ツインスパークはイグニッションコイル2個接続。
- ・ハイパーCDIは当社製品です。

後出力の変化（当社測定値）



- 106cc SCUT SUPER HEAD +R
本製品&ハイパーCDI —————
純正ローター&ハイパーCDI - - - - -

パワーもアップ

- 50cc ノーマルエンジン
本製品&ハイパーCDI —————
純正ローター&ハイパーCDI - - - - -
- ・ハイパーCDIは当社製品です。