

L型 68Aカムシャフト取扱説明書

この度は、亀有パーツをお買い上げ頂き誠にありがとうございます。
このカムシャフトは、純正カムシャフトの特性を活かしつつ、ストリートでの扱いやすさ、瞬発力、トルクアップをコンセプトに設計変更を施したハイトルクカムシャフトです。

カムシャフトの組み付けに関しては、下記の組み付け要領をよくお読み頂き正しく取り付けしてください。
不明のてんがございましたら是非お問い合わせ下さい。

「カムシャフトセッティング要領」

①バルブスプリングの選択

- カムシャフトはスプリングとのマッチングが重要です。荷重やプロフィールの特性上マッチングの良い kameari 9000rpm対応バルブスプリングをご使用ください。

②カムスプロケットギヤについて

- 純正カムスプロケットギヤの標準位置にカムのノックピンを合わせても、バルタイが正しく取れているとは限りませんのでご注意ください。
ヘッド面研やタイミングチェーンの伸びなど、タイミングのズレを簡単に調整可能なKAMEARIスライドカムスプロケットギヤをご使用ください。

③ロッカーガイドの選択

- ノーマルヘッド(純正バルブでノーマル付き出し)の場合は、4.0mmのロッカーガイドをご使用ください。
但し、カムホルダースペーサー使用の場合は、4.0mmにスペーサー厚みをプラスしたガイド厚みをお選びください。

④バルブタイミングの調整

	カムリフト	バルブクリアランス	レバ-比	バルブリフト	開(1mmリフト)	閉(1mmリフト)	中心角	ベース円
IN	8,60mm	0,25	1,46:1	12,4~12,7mm	上死点前 11.5° ~ 下死点後 42.5°		105.5°	φ 30.5
EX	8,60mm	0,25	1,46:1	12,4~12,7mm	下死点前 45.5° ~ 上死点後 8.5°		108.5°	φ 30.5

- カムを組み付けしたらロッカーアームを1番シリンダーのみに取り付けしバルブクリアランスを0,25mmに調整して下さい。
その後エンジンをゆっくり手で回してピストンとバルブの干渉がないか確認して下さい。
干渉がない事が確認できたら、上記の値を狙ってバルタイを行ってください。だいたい近いところまでバルタイができましたら残りのロッカーアームを取り付けして最終的なバルタイ微調整を行って下さい。
バルタイ終了後は排気上死点時に、IN,EXバルブ高さがおおよそ同じ量のリフト量になっていることを目視点検して下さい。

注記)ヘッド面研量が2.0mmを超えている場合は、バルブリセス加工が必要な場合があります。バルブタイミング終了後のバルブとピストンのクリアランスをチェックし、2.3mm以上保たれていれば安全です。
(L20エンジンで、ピストンサイズが82.5φ以下の場合は、ヘッド面研量にかかわらずシリンダーブロックの排気側にバルブリセス追加加工が必要です。リセス加工の位置や深さに関してはご相談ください。)

⑤バルブクリアランス調整

- クリアランス調整時は、カム山を一ヶ所づつ上に向けてから調整を行ってください。
 - エンジンが完全に冷えている時に下記の冷間時の値にクリアランスを調整し、エンジン始動後に適温までエンジンが暖まってから温間時の値になっていることを確認して下さい。
- 注)バルブクリアランス調整は、シクネスゲージが軽く引きずる程度に調整するのがベストです。

冷 間	温 間
0,17 ~ 0,20mm	0,24 ~ 0,27mm

ご注意

- 本品は、他社製のバルブスプリングとの組み合わせで使用されますと、本来の性能が出ない事が有ります。
- 本品に関する故障、事故、その他トラブル等のクレームには一切お受けできませんので、予めご了承ください。



販売元 埼玉県八潮市緑町 3-1-16
株式会社 亀有エンジンワークス
TEL 0489-98-2323 FAX 0489-97-9085