

取扱説明書

= AUTO MECHANICAL ENGINEERING =
株式会社 亀有エンジンワークス
TEL 048-998-2323 FAX 048-997-9085



ENGINE WORKS
KAMEARI
AUTO MECHANICAL
ENGINEERING

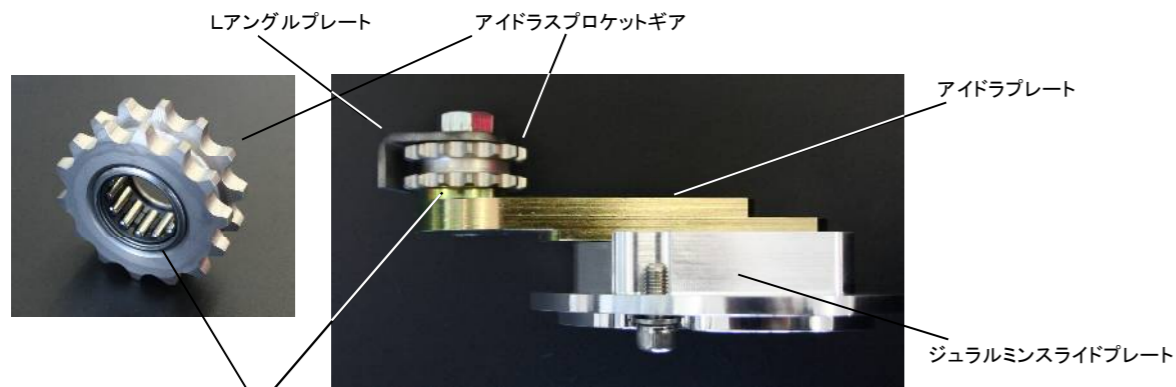
新設計 2T-G アイドラテンショナー



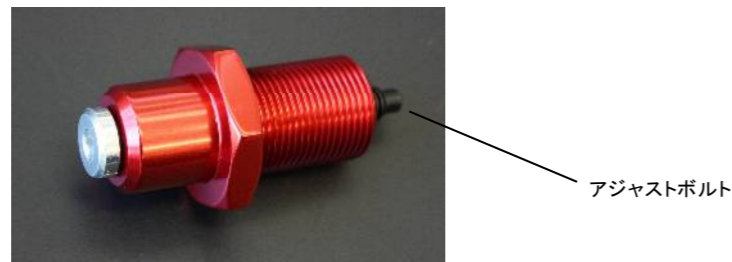
純正のテンショナー機構を廃止し、ニードルローラーベアリング式アイドラ sprocketギアに設計変更を施す事で従来のチェーンスリッパにかかると過大な摩擦抵抗を解消しました。また外部に設けた調整機能によって簡単にテンション管理ができてベストコンディションを維持します。

・前期型 ￥ 35,000 (+税)
・後期型 ￥ 35,000 (+税)

※プレート色
アールズブルー/アールズレッド/バフ仕上げ



写真はツバなし側。
アイドラプレートのオイル溜りから
オイル供給を受ける。



テンションアジャスター

アジャストボルト

アイドラテンショナー取付け説明書 No,1

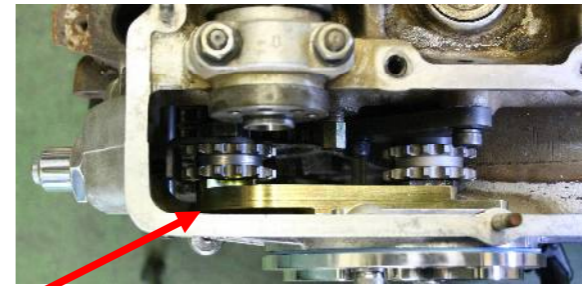
順序

1 不要パーツの取り外し

純正のチェーンスリッパ、2次側チェーンテンショナー、ヘッドフロントカバーの3点は使用しませんので予め取り外します。
※2次側アイドラギアも同時に取り付けする際は、ヘッド側チェーンガイド(曲り)も取り外します。

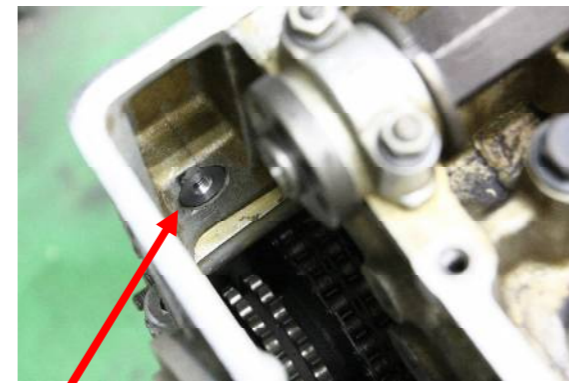
2 仮組み

シリンダーヘッドの個体差により、アイドラプレートがヘッド内側に干渉する恐れがあります。まずは、スライドプレートとアイドラプレートを仮組みして、スライド時に干渉する所があるかチェックを行なってください。万一干渉箇所がある場合は、ヘッドもしくはプレートを削ります。



このクリアランスをチェック。特に前期型は干渉する恐れがあります。

3 テンションアジャスター ツライチ合わせ



ヘッドの個体差によりヘッド内側の鑄肌はさまざまです。鑄肌が出すぎていると、スライドの調整幅が少なくなりチェーンがかからない場合があります。テンションアジャスターの端面がツライチになっているか確認してください。潜っている場合はヘッド内側の鑄肌部を削ってツライチに合わせてください。

※テンションアジャスターをツライチにする。(パッキンを付けた状態で確認)

4 センターボルト締め付け確認



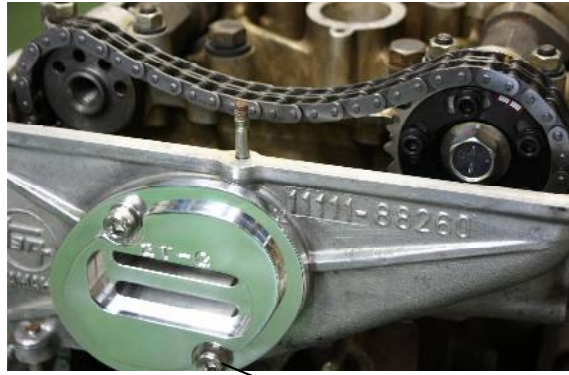
スプロケットセンターボルトの締め付けを行なって下さい。プレートを万力等で固定してボルトを19mmのボックスレンチで締め付けます。仮組みでLアングルプレートの取り付け角度を確認します。Lアングルプレート面に対し、テンションアジャスターが垂直に接するように角度を合せます。(出荷時は締め付け済みです。確認作業のみ行なって下さい)

センターボルト締め付けトルク 110~120 (N・m)
(M12×P1.25 首下 32mm) ※ネジ部にオイル不用

アイドルテンショナー取付け説明書 No,2

No.20140301

5 本組み



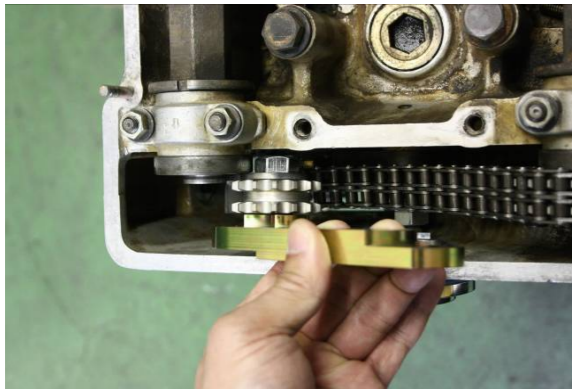
カバーボルト締め付けトルク

取り付け面をキレイに面出しして下さい。
 付属の強化パッキンの両面に液体パッキンを塗ってから
 スライドプレートの本組みします。
 必ず付属の強化パッキンをご使用ください。
 (純正品は使用できませんのでご注意ください。)

・前期型	15~17 (N・m)	※M6×首下15 6箇所
・後期型	37~39 (N・m)	※M8×首下18 2箇所

※ネジ部にオイル不用

6 アイドラスプロケットギア挿入



タイミングチェーンをエキゾースト側に寄せておきアイドル
 スプロケットを挿入します。
 インテーク側のカムスプロケットギアを外しておけばギリギリで
 入ります。

7 スライドボルト仮締め



アイドルプレートをスライドプレートの内側から装着し付属のM8ステン
 ボルトで軽くネジ込んでおきます。
 インテークのカムスプロケットギアとタイミングチェーンを装着します。

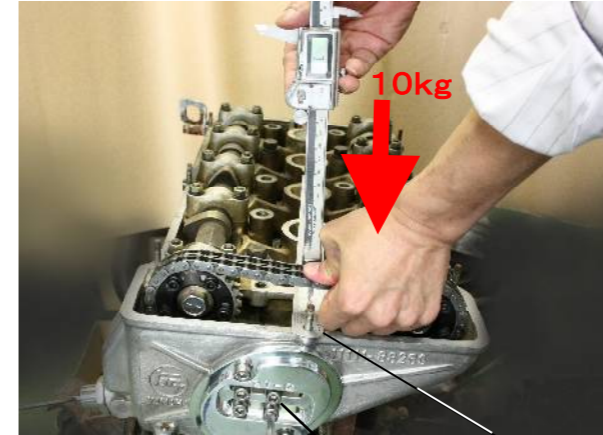
8 テンションアジャスター取り付け



テンションアジャスター本体の締め付けトルク

50~55 (N・m) ※M32 ネジ部にオイル不用 / 付属のパッキン使用

9 テンション調整



定規等の平らな物を敷き、ノギスでタワミ量を計測 7mm~8mm

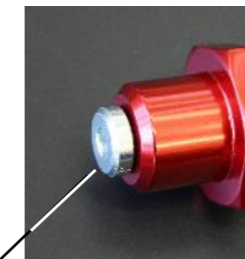
スライドボルト締め付けトルク

※ネジ部にオイル不用

・前期型	36~38 (N・m)	※M8×首下25 4箇所
・後期型	36~38 (N・m)	※M8×首下30 4箇所

テンション調整の前に、エンジンを正回転へ半回転ぐらい
 回してください。(チェーンのたるみをテンショナー側に寄
 せるため)
 チェーンの中央を指で約10キロぐらいの力で押します。
 その時7mm~8mm下がるようにテンションボルトで調整
 します。
 調整が終わったらスライドボルトを本締めして下さい。

10 最終確認



プラグキャップ

テンションアジャスターのプラグキャップをレンチで手締め
 して下さい。

各部の締め付け確認やバルブタイミングの確認作業を
 行なってください。
 アイドラプレートのオイル溜まりとタイミングチェーン、アイドル
 スプロケットにエンジンオイルを塗って作業終了です。

ご注意

- ・タイミングチェーンは、伸びや焼きに強い亀有強化タイミングチェーンのご使用をお勧めします。
- ・エンジン組み付け後の最初の始動時は、オイルが完全に廻るまで、数分大きな音がする事がありますが特に問題ありません。
 (その後もベアリングの音は残りますが異常ではありませんのでご安心ください。)
- ・新品のタイミングチェーンは、特に伸びが発生しやすいため1000km以内でチェーンの張り直しを行なって下さい。
 その後は、1000~2000kmごとを目安に張り直しを行なってください。チェーンの張りが弱い状態で走行するとチェーンのたわみによってエンジン内部にチェーンが接触しトラブルに至る恐れがありますのでご注意ください。
 (調整までの走行距離はエンジン仕様や使用状況により異なります。調整時の状況に応じてご判断ください。レース出場前は必ず調整を行って下さい)
- ・スライドプレートの各キャップボルトの増し締めは定期的に行ってください。
 その他各部のボルトも同様に、定期的な増し締めや点検を行ってください。
- ・本品はレース専用部品の為、一般公道での使用はできません。また、本品に関する事故やトラブル、賠償等のクレームは一切お受け
 できませんので、予めご了承ください。