



下から留まっている3つのボルトを外して、フロントフェンダーを純正ステー部から外します



フェンダーとブレーキホース、そしてABS付きの場合はその配線をまとめて留めている袋ナットを外します



左右共にフォークガードを外します。それぞれ六角のボルト2本でマウントされています

STEP
1

ダウン フェンダーステー

ダウンフェンダーステーは特に他の物を外さなくても手軽に交換できるのがうれしい。純正は上から吊っていますが、これは下から支えるような形になります



Gクラフト製の黒いステーの上から純正フォークガードを取り付けてマウントします



フェンダーにステーを仮組します。黒いステーは三角のプレートとカラーの間にに入れて下さい



純正のフロントフェンダーステーはキャップボルト4本でマウントされているのでそれを外します



再び純正のホースガードを取り付けますが、フォークマウントを挟んで付属のボルト&ナットを使用して留めます



Gクラフト製ステーを組み付ける準備。Gクラフト製ステーはフォークマウントの奥にしておきます



純正のブレーキホースガードを一旦取り外し、Gクラフト製キットに同梱のものを追加します



オフロードテイストのアップフェンダーとは違うロードバイク風になりました！組み付け手順も難しくはありません！



純正袋ナットを元の位置に戻します。これで取り付け自体の作業は完了です



純正のホースとABS配線をクランプしているステーは手で開けば外せます。タイラップなどで纏めておくといいでしょう



今回の
作業人は
Gクラフト
のP

125の、ボルトオンカスタムが面白い!!

お気楽・極楽・超簡単

MONKEY125

1台丸ごと ボルトオン カスタム

モンキー125のパーツもかなり出揃った感じもあり、ノーマルから脱却したい人も多いのでは？一番初めにカスタムするなら、やっぱり手軽なボルトオンでキマリ！今回はGクラフト製パーツを使って、取り付け手順を紹介

PHOTO&TEXT: NANDY KOSUGE
■G craft ☎0595-85-3608 <https://www.g-craft.com>

/ 装着するのはGクラフトオススメの7アイテム /

ビレットチェンギベダル ¥13,000 (税抜)



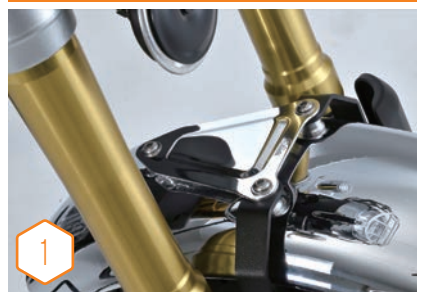
リンク部にビロボールを採用することで純正ではどうしても出てしまうガタを最小限にできます！軸受部には無給油プッシュを採用し、よりスムーズに！

ビレットブレーキベダル ¥11,000 (税抜)



スチールの純正からアルミビレットへ変更することで見栄えをアップ。先端のペダルエンドシャフトは純正位置の他に手前に10mm引いた位置も選択可能です

ダウンフェンダーステー ¥8,800 (税抜)



ノーマルのアップタイプのフロントフェンダーからダウンタイプに変更できるステーキット。フェンダー位置を下げることで、泥はねを抑制してくれます

リアキャリア ¥14,200 (税抜)



軽量でスタイリッシュなキャリア。推奨耐荷重は3kgでキャリア寸法は全長200mm×横幅200mm。残念ながら同社製のグラブバーとの同時装着は不可です

フェンダーレスキット ¥9,800 (税抜)



ナンバーブラケットを外してリア周りをスッキリさせるためのキット。ナンバー灯は純正を採用することによってボルトオン装着。配線加工は不要です

ビレットステップカバー ¥12,500 (税別)



純正ではゴムのステップ上面をアルミ削り出しのビレットへ変更することで、ダイレクトな感触に変えられます。ポジションは5mmアップ&5mmバック



トリプルスクエア
スイングアーム
スタビ付き
¥63,000 (税抜)

純正と同じ幅で製作されたアルミスイングアームのトリプルスクエアタイプ。こちらはユーザー待望のスタビ付きが遂に登場となりました！オプションで純正ブレーキホースクランプ加工(¥3,000/税抜)や、純正チェーンカバーステーの追加加工(¥3,000/税抜)も承ります！

自分で組めば楽しさも倍増です！

ノーマルでも十分なパワーを持っているモンキー125。エンジンはイジらなくてもいいけど、ちょっと見た目を変えてみたり、より便利に使いたいって人は多いのではないのでしょうか？そこでGクラフトから発売されている各種ボルトオンパーツを取り付けてみることにしましょう！アルミ削り出しパーツは見た目グーッと良くなるし、自分の愛車感的な愛情も増しますよね！どれも難しい工具は使わずにボルトオンのみで構成されるパーツなので、これを見れば簡単に取り付けできてしまいます。一気に全てを装着すれば手間も少なくなります。あえて毎月一つずつ組んでいき、ステップアップしていくのもオススメです。自分のバイクライフに合わせて4ミニ、モンキー125カスタムを楽しみましょう!!



同サイズのシャフトを右側からある程度指しておくことで、純正シャフトが取り外せます



シャフトを抜くとスイングアームが外れてしまうので、ジャッキアップするかもしくは同サイズの12mmシャフトを挿しておくのが吉



ビレットブレーキペダル同様にピボットシャフトを緩めますが、チェンジ側はシャフト自体を抜かなければいけません

STEP 3

ビレットチェンジペダル

先に付けたのはブレーキでしたがこちらはチェンジ側。ビレットブレーキペダルと同時に装着すれば手間も1度で済みますよ！



ステップを一度ごっそり外したいのでチェンジアームを一旦取り外します



ピボット部分の下側にあるボルトを外して、ステッププレートを取り外します



ステッププレートとスイングアームの間には左右共にワッシャーが入るので無くさないように



支点部分の溝は潤滑のためにグリスアップしてから、ビレットチェンジペダルを組み込んでいきます



Gクラフト製のビレットチェンジペダルにチェンジアームを組み付けます。見ての通りの共締めで組み込みます



チェンジアームはそのまま使用しますが、割りピンで留まっているので外します。外したのなら中古は使わず新品交換で



ブレーキの時と同じく、ペダルの支点となる部分はスナップリングでロックされているので外します



あとは元あった通りに組み付け直せば完了。ピボットシャフトを抜くのが手間ですが、同サイズのシャフトを用意してあればとても簡単です



ペダルエンドシャフトは純正位置の他に、純正から-10mmの位置が選択可能です。お好みで選んで下さい



スプラインの割り部分にシフトアームのボンチマークを合わせて組み込みます。合わせないと、正規の位置が出ません



ワッシャーなども組み付けたら、純正同様にスナップリングでロックします。確実にハマてください

STEP 4

ビレットステップカバー

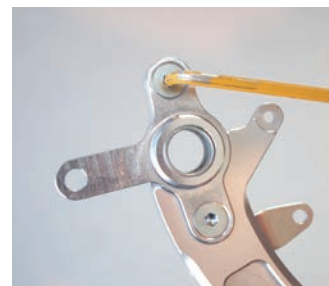
削り出しのステップに変更すればダイレクトな感触になります。ブラックアルマイトなのもカッコイイですよ！



純正のゴムステップはストリートでは有効ですが、ロードではカッコリしたステップの方が好まれます！組み付けは簡単でも変更後の効果は大きいですよ！



ステップ裏側のボルト2本を左右それぞれ外して組み換えるだけです！



足で踏むためのペダル部分を組み付けます。既に組み付け済みのパーツもありますが、それらは仮組状態なので増し締めしておきます



パーツには表面に傷防止のテープが貼られているものもありますので、剥がしてから組み立てましょう

STEP 2

ビレットブレーキペダル

ステップ位置は基本ノーマルのままでOKだけど、見た目を変えたいという人にピッタリな一品。ビレットチェンジペダルと共に変更がベスト！



ピボットをマウントしているシャフトの左右共に工具をかけてステッププレートを外します。スイングアームを外す時も同じ手順になりますが、今は右側のナットを外せばOKです



ピボットナットの下側のボルトを外せば純正のステッププレートが外れます



ブレーキスイッチを外しますが、まずはめいっばい緩める方向に回してスプリングにかかるテンションを減らしてから



純正のステッププレートの裏側で止まっている割りピンを外してブレーキマスターとステップを分離させます



純正のペダルにテンションをかけているスプリングを取り外します。スプリングフックが必要になりますよ～



リアブレーキマスターの別体カップをマウントしているナットを外してフリーにします



ラジオペンチなどの先が細いプライヤーを使用してスプリングを取り外せばスイッチが上に引き抜けます



軽量化にもなる！

鉄の純正ペダルと比べるとアルミのペダルでは83gの軽量化となります。見た目だけでなく軽さでも有利です



ブレーキマスターと純正のペダルを留めているジョイントピンを引き抜けばプレートからマスター関係は外れます



純正のペダルを裏側から留めているスナップリングをスナップリングプライヤーで外します



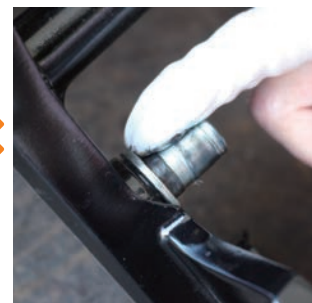
ブレーキマスター本体を純正ステッププレートから一旦取り外します。8mmボルト2本で留まっています



スプリングも元にあった場所に戻して、外したときと逆の手順でフレーム側に戻していけば完成です！



新品の割りピンを使ってGクラフト製ペダルをブレーキマスターに組み付けます。中古を再使用はしません



Gクラフト製ペダルに変える前にはジョイントピンやシャフト部にグリスを塗布してから



リアキャリアを取り付けるにはシートを外す必要があるため、フレーム左右のこのボルトを外します

STEP
6

リアキャリア

キャリアがあるとツーリング時にも便利だし、ちょっとした買い物の時にもその真価を発揮。やっぱりモンキーにはキャリア必須ですね!!



この時、リアショックの上側マウントのワッシャーは車体側にして差し込むこと。まだ仮付けでOKです!



緩めたリアショックの上側マウントにリアキャリアのステー部を差し込みます



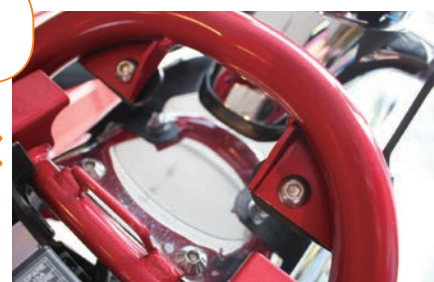
リアショックの上側マウントを緩めます。外さないで緩めるだけでOKです



今まで仮留めにしていたのはこの段階でセンターを出したため。後から見て真っ直ぐになっているか確認します



ステーの上にリアキャリア本体を取り付けますが、今はまだ仮留めです



フレームに最初から空いているボルト穴を利用して、キット付属のボルトナットで仮にマウントします

横の穴は何に使う?



キャリアのサイド部分には穴が開いていますが、デザインのためだけではありません!



例えば60mmボルトをマウントすれば、ネットなどを取り付ける時に使い勝手が向上しますよね



今まで仮留めにしておいたリアショックの上側マウントを本締めしていきます



真っ直ぐになっていることを確認したら各ボルトを本締めしていきます



最後にキャリアのネジを本締め。車体から近いところから順に遠くを締めるようにするのです



こちらのステー部分のボルトもまだ仮だったのですが本締めしていきます

MONKEY125 ボルトオンカスタム

STEP
5

フェンダーレスキット

ステー自体はナンバーから隠れるようにデザインされているため、気付かれずにスタイリッシュに出来ますね!



ピボット側にはトリムクリップが2つ付いているのこれも取り外します。トリムクリップの取り外し方は下記にて説明!

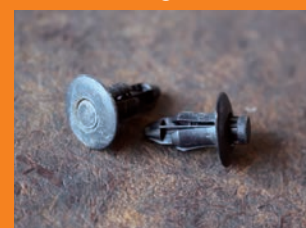


純正のインナーフェンダーを留めているプラスのネジを2つ外します。下から留まっている2本のネジですー



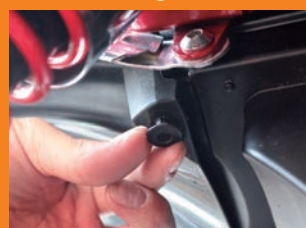
Gクラフト製のフェンダーレスキットは純正のナンバー灯を流用出来るのがポイントになります

4



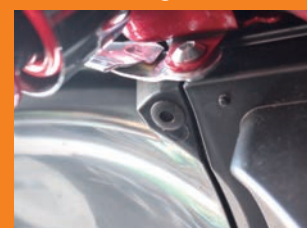
組み付ける時には逆に少し出した状態で穴に差し込んで、中央を押せば完了です

3



取り難い場合は細いマイナスドライバーなどで少しコジれば取り外しやすいかも

2



これが中央を押しこんだ状態。爪などで引っ掛けられ外せます

1



外すには手順があり、まずは中央を先の細い工具などで押し込みます

トリムクリップの外し方



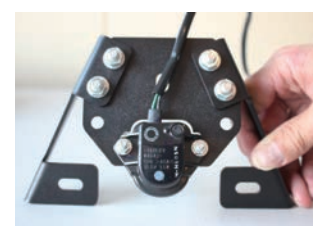
今度は鉄のステー部分の下に隠されていたプラスネジを外します。外したところの下にもネジがいるということです!



裏側にあるプラスのネジ2つを外して鉄のステー部分を分割させます。鉄のステーは重いので外せばかなり軽量化に!!



インナーフェンダーが外れたことで配線が見えるようになったので、ナンバー灯のカブラーを外します。ナンバー側はボルト3つで留まっているので外します



純正のナンバー灯のLEDを付けたプレートにステーを組み付けます。ステーの向きはこの方向になります。



Gクラフトのプレート部分に純正のナンバー灯のLED部分だけをマウントします。これでLEDナンバー灯の移植完了



純正のナンバー灯のLED部分だけにするためにこのプラスネジを外します。プラスドライバーはサイズの合ったもので



これで純正のナンバー灯が取り外せました! でもまだカブラーを外しますよ。完成はまだもう少し先



もちろんリフレクターも付属しています。ナンバーと共締めすれば完成です! 作業後にはナンバー灯が点灯するか確認してください



プレートを車体側に組み付ける時には純正フェンダーとの間にカラーを噛ましてから、ボルト3つでマウントしていきます





チェーンを付けるためにはスプロケットガードを一旦外した方が簡単です



アクスルシャフトを組み付けます。チェーン引きも純正とは違うタイプになります



ディスクブレーキピストンレバーを使って、ピストンを押し戻しておきます



チェーンにウエスなどを噛ませて弛みの余裕を確保した状態でアクスルシャフトを本締めします



チェーンの中央で2～3cmの弛みが出るようにしてチェーン調整を行います。これも大型バイクでもほぼ一緒でしょう



チェーンクリップは締まっている側を引っ張られる方向に向けて付けること。これはどのバイクでも共通です



チェーンを組み込む時にはスイングアームに傷を付けないように養生してから。ここでは紙ウエスを置いています



ステップ周りはほぼ純正の位置をキープしながらピレリット化。大げさなバックステップなどにしたくない人にオススメです



ノーマルのアップフェンダーからダウンフェンダーとなったために、倒立フォークの印象が強くな



リア周りはフェンダーレス化してスッキリさせている。キャリアを付けたことで利便性もUP!



スイングアームは下側にスタビライザーが付いている最新モデル。純正チェーンガードのステーは追加オプションだ



ピボットシャフト同様にホイールのアクスルシャフトを緩めておきます。まだ緩めておくだけで振がなくてOKです



スイングアームを交換するにはベダル交換の時に行った要領でピボットシャフトを緩めます

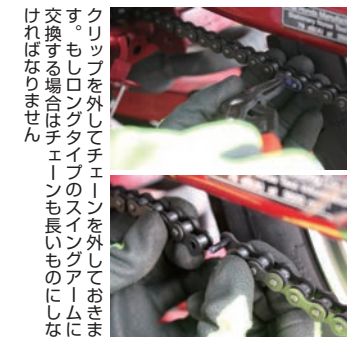
STEP
7

スイングアーム

Gクラフトの代表的なカスタムパーツと言えばアルミのスイングアーム。トリプルスクエアスイングアームのスタビ付きを組み込みます!



チェーンを外してアクスルシャフトを抜けばホイールが取り外せます



クリップを外してチェーンを外しておきます。もしロングタイプのスイングアームに交換する場合はチェーンも長いものにしなければなりません



ピボットシャフトを抜いてしまおうとスイングアームを外れて車体が落ちてしまうので、ツキをフレームにかけておくこと



この状態でピボットシャフトを引き抜けば、純正のスイングアームは外れます。さあ、ここからアルミスイングアームに変更です



リアサスペンションの下側のマウントナットを外してスイングアームから外してしまいましょう!



スイングアーム組み換えをしやすいように、プレキ側のステッププレートを外しておきます



スイングアームに付いているクランプのボルトを外してリアプレキホースを取り外します



組み込み時にはプレキ側の穴位置を合わせるために8mm程度のボルトを軽く差し込んでおくことで作業がしやすいです!



Gクラフト製のトリプルスクエアスイングアームを組み付けます



これでスイングアームが外れました。チェーンカバーを使う人は純正スイングアームから外しておきましょう



これでスイングアームが外れました。チェーンカバーを使う人は純正スイングアームから外しておきましょう



ピボットシャフトを締めたら、左右のステッププレートも元に戻しておきます。ここまで来たら完成まであと少し!



チェンジ側に入れたワッシャーはプレキ側にも入りますので忘れなく! スイングアーム左右に入ると覚えておこう



ある程度ピボットシャフトが入ったら、穴位置合わせのために差し込んでおいたボルトを取り外します



ピボットシャフトを差し込みますが、スイングアームとステッププレートの間にはワッシャーが入ります