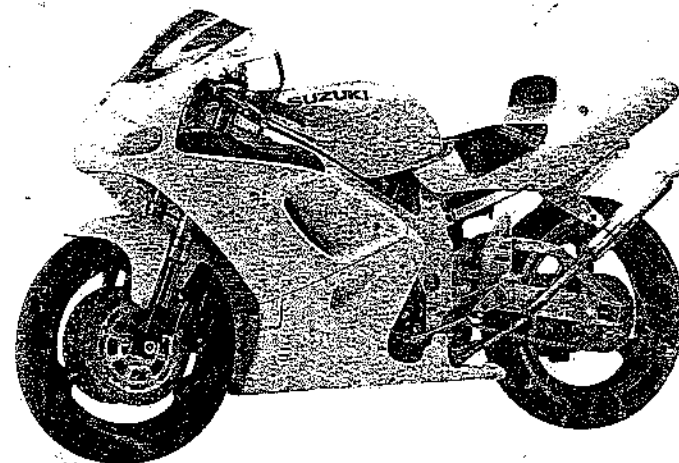


090-50-6103

ROAD RACE '97 **RCV** SP250 SPORT KIT



キットパーツ取扱い説明書




株式会社オートリメッサ

〒431-021 浜松市東区 2-1-3 北のぼりプラザ
TEL 053-440-5001
FAX 053-440-5002

株式会社オートリメッサ

〒431-021 浜松市東区 2-1-3 北のぼりプラザ

はじめに

- 本書は、RGV Γ250-SPをベースに、SPレース仕様へ改造する場合を想定して書いてありますが、すべてのことが記載しているわけではありません。
- 本書は、SPレース用キットパーツの取付方法や、その上での重要な要点を記載したものです。
- 基本的な整備手順は、スズキ側より発行されている「RGV Γ250-SPサービスマニュアル」を必ず参照して下さい。
- SPレース用キットパーツを使用して、RGV Γ250-SPを改造することは、整備上の知識や技能を有していることが前提ですので、整備上のトラブルやキットパーツの取付けミス・破損などは、充分注意し、改造後のレースは、自らの責任で走行して下さい。

SPレースキットパーツ使用上の注意

- RGV Γ250-SPは、SPレースキットパーツの組み込みにより、走行性能を飛躍的に向上させることができますが、この状態で公道を走行することは、法的に禁止されている行為なので絶対にしないで下さい。
- キットパーツの組み込み後のキャブ、サスのセッティングは、少しずつ行い、必ず試走して下さい。大幅な変更はしないで下さい。尚、不明な点は、レーシングプロショップに相談して下さい。

△注意

特に注記のない部分は、サービスガイドの締付トルクを参照して下さい。サービスガイドにも記載のない部分は下の表を参考にして下さい。

一般的な締付トルク

ねじ径mm	一般ボルトkg・cm	強力ボルトkg・cm	一般ボルトの目安
4	10~20	15~30	
5	20~40	30~60	
6	40~70	80~120	
8	100~160	180~280	
10	220~350	400~600	
12	350~550	700~1000	
14	500~800	1100~1600	
16	800~1300	1700~2500	
18	1300~1900	2000~2800	

●本書の中で使用されている記号は、次のようになっています。

△警告、△注意、△アドバイス のところは、どくにしかり読んで下さい。

△警告	取り扱いを誤った（守らなかった）場合、死亡または重大な傷害を生じる可能性が想定される内容を示しています。
△注意	取り扱いを誤った（守らなかった）場合、傷害を負う可能性がある内容、又は物的傷害の発生が予想される内容を示しています。
△アドバイス	お車のために守っていただきたいこと及び知っておくと便利なことを示しています。

目次

1. 燃料	1
2. 冷却水	1
3. ウォーミングアップ	1
4. ならし走行	2
5. 交換部品	2
6. ミッションオイルについて	3
7. スパークプラグについて	3
8. スパークプラグキャップについて	3
9. シリンダに関する必要事項	4
10. EXHバルブブリーザーについて	5
11. EXHバルブアクチュエータ移動について	6
12. EXHバルブ調整法	7
13. SIPCの改造	9
14. オイルポンプ取り外し及びメクラ栓	10
15. キャブレターについて	11
-1: プリーセット取り付け	11
-2: スロットルグリップ	12
-3: セッティングの変更	13
-4: 各ジェットの影響域	16
-5: 気象条件によるセッティング傾向	17
-6: 現象によるセッティング方法	17
16. ラムエアードレインシステムについて	18
-1: ラムエアードレインの経路	18
-2: ラムエアードレインボックスフィッティングパーツの組立	19
-3: エアボックスフィッティングパーツの組立	20
-4: オーバーフローパイプのメクラ栓	21
-5: ラムエアードレインボックスの取り付け	22
-6: バックインフューエルブリーザーの交換	23
-7: フューエルタンクへの加圧	24
17. キットラジエターの取り付け	25
18. ウォーターキャッチタンクの取り付け	26
19. サーマスタットの廃止	26
20. ワイヤロックについて	26
21. オイルキャッチタンクの取り付け	27
22. クロスミッションキットへの変更	28
23. エンジンプロセクト変更時の注意	32
24. ワイヤハーネスの変更	33
25. キルスイッチの変更	34
26. タコメーターの変更	34
27. マグローターの変更	35
28. ブラケットセット、フットレスト（バックステップ）の取り付け	36
29. セミオートシフターの取り付け	39
30. ステアリングダンパーの取り付け	42
31. フロントブレーキホース、ブレーキパッドの交換	45
32. リヤスプロケット変更時の注意	49
33. カバー、フレームヘッドローの取り付け	51
34. フロントフォークスプリング、R.C.U.スプリングについて	53
35. 1G測定法	54
36. リヤ車高調整方法	55
37. サスペンションセッティングマニュアル	56
38. カウリングサイドブラケットの組み付け	57
39. FRP製カウリングの取り付け	60
40. FRP製シートカウルの取り付け	61
41. セッケンプレートの取り付け	63
42. 参考セッティングデータ	64
43. ガソリンの無鉛化に対して	65

取扱い要領

1. 燃料

本エンジンは、2サイクル混合給油エンジンです。(オイルポンプ取りはずしの場合)
使用ガソリン：無鉛ハイオク

指定混合オイル モチュール 800E

指定混合比 30:1

2. 冷却水

使用冷却水……軟水 又は 飲料水

冷却水を注入する場合、下記の手順にてエア抜きを行って下さい。

- ① ラジエーターキャップをはずして冷却水を注入する。
- ② ウォーターポンプのエアを抜く。
- ③ ハンドルを持ちマシンを左右によ2〜3回傾けてエアを抜く。
- ④ 各ウォーターホースを押してエアを抜く。
- ⑤ ①〜④まで行いラジエーターの水位がさがらなくなるまでくり返す。
- ⑥ ラジエーターキャップを確実にしめる。

終了後、エンジン始動し暖機を行い、水漏れがないかチェックする。エンジン停止し、冷機時に冷却水の水位を確認し、減っていたら補充する。

・レース終了後はラジエーターやエンジン冷却水通路の腐食や目づまりなど、トラブル防止のため冷却水を抜いておくようにして下さい。

・水温は50〜60℃がベストです。70℃以上だと馬力損失が生じます。この温度になる様ガムテープ等で調整して下さい。

3. ウォーミングアップ (暖機運転)

実走行前は必ず下記要領でウォーミングアップを行って下さい。

- ① ENG回転数5〜6000rpm以内で、1〜2分間エンジン回転を上下させます。
- ② ENG回転数8000rpmを越えない範囲で1〜2分間エンジン回転を上下させます。
- ③ 水温が35℃前後まで上昇し、ウォーミングアップ場がある場所であれば50m位の走行を行ない、チェンジ、クラッチ、ブレーキ等の確認を行ないます。

(水温が80℃以上に上がる場合は水漏れ、水不足等のトラブルが考えられるのでただちに再点検する事。)

4. ならし走行

①新車時

エンジン回転をなるべく一定にキープする様に走行し、シフトアップ、ダウンは下記回転以下で行う、なるべく高いギアで走行し、スロットルはなるべく大きい開度を使用する。

- 1) まず、8000rpm以下におさえてコースを1周してみる。
- 2) 一度ビットインして各部にゆるみ、漏れ等がないか点検する。
- 3) 更に8000rpm以内で約15km位走行
- 4) 更に9000rpm以内で約15km位走行
- 5) 更に10000rpm以内で約15km位走行

TOTAL 45km位

注) ならし運転時のキャブセッティングは濃い目、水温も60〜65°になる様に調整して行なうこと。

②部品交換時

・シリンダ、クランクシャフトを交換した場合は、新車時と同等のならし運転が必要です。

(45km位)

・ピストン、ピストンリング、ミッションギア等のパーツを交換した場合は、

8000rpm以内で約10km

9000rpm以内で約10km

10000rpm以内で約10km

TOTAL 30km

5. 交換部品

1) 定期交換部品

品 名	交 換 時 期	判 定 基 準
ピストン	約800km	摩耗、虫食い
ピストンリング	約500km	摩耗、膠着
ピストンピン	約1,000km	焼付、外形の段付摩耗
サークリップピストンピン	約500km (取り外し時毎回)	(分解時は必ず交換すること)
ベアリングピストンピン	約500km	焼付、摩耗
クランクシャフト	約2,000km	歪(振れ) オイルシールの傷 ベアリングのガタ、振動
ミッションオイル	初回約100km以後、1,000km	汚れ、白濁
フォークオイル	初回100km以後3レース	
ブレーキオイル	3ヶ月毎 (雨中走行後)	

2) その他の消耗交換部品

項 目	判 定 基 準
スパークプラグ	電極の摩耗、ガイシの破損
リードバルブ	リードの破損、変形
クラッチスプリング	へたり
ドライブスプロケット	摩耗、破損
ドリブンスプロケット	摩耗、破損
EXチャンバースプリング	へたり、損傷
サイレンサー	ホーンオーバー

(低速性能が落ちる)

6. ミッションオイル

ミッションオイル量: 交 換 時 650cc

分 解 時 700cc

指定オイル モジュール: ギヤボックス (マルチギヤ)

7. スパークプラグ

指定プラグ : NGK R5184 #10.5 (STD)

#10.0 (O.P)

#11.0 (O.P)

指定ギャップ : 0.5mm

8. プラグキャップ

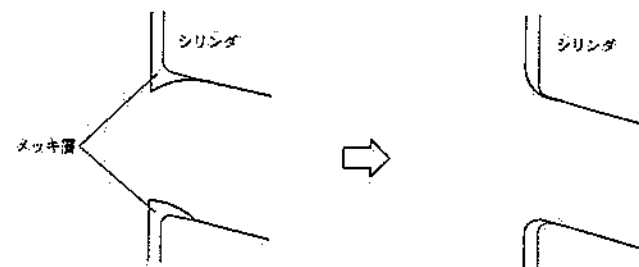
点火系がデジタル化されています。デジタル式はノイズに影響を受け易い為、プラグキャップは抵抗入りである純正品を使用し他の物は使用しないで下さい。

9. シリンダ

[メンテナンス]

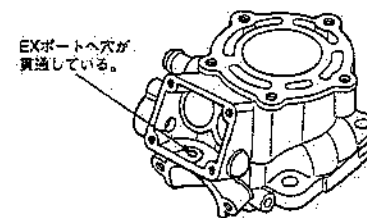
軽い焼付を起こし、シリンダ内壁にピストンのアルミが付着している場合は、耐水ペーパー (#400-600)、ゴム砥石でアルミを落とせば、再使用可能です。しかしメッキがハグ離して下地のアルミがえている様な場合は、再生不可です。交換して下さい。

- ・SPの場合ポートタイミングの変更は不可ですが、タイミングが変わらない程度にバリ取りを行な事は、長しとされています。
- ・ベース車の場合、メッキ後のポートのバリ取りは行われていますが、中には下図の様な状態になって、設計値とは異なったポートタイミングとなっていることがあります。

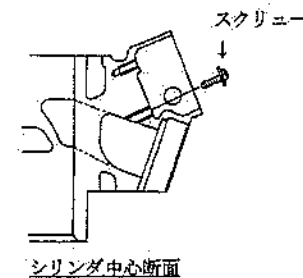


正規のポートタイミングに合わせる為に、砥石でバリの部分をみがいてやることをお推めします。

EXバルブ室とEXポートを繋ぐ穴が貫通しています。レース仕様にした場合、このままでは、高回転の伸びが悪くなってしまいます。



この為、レース仕様では下図の様に、スクリー、EXポートプラグ (02112-05123) でメクラ栓をして下さい。



10. EXHバルブブリーザについて

EXHバルブの動きを確実且つスムーズにするために、“カバー、シリンダー”をキットパーツのブリーザーパイプ付きの物に交換する必要があります。

△注意

この変更を行わないと本来の性能が発揮できませんので、必ず交換して下さい。

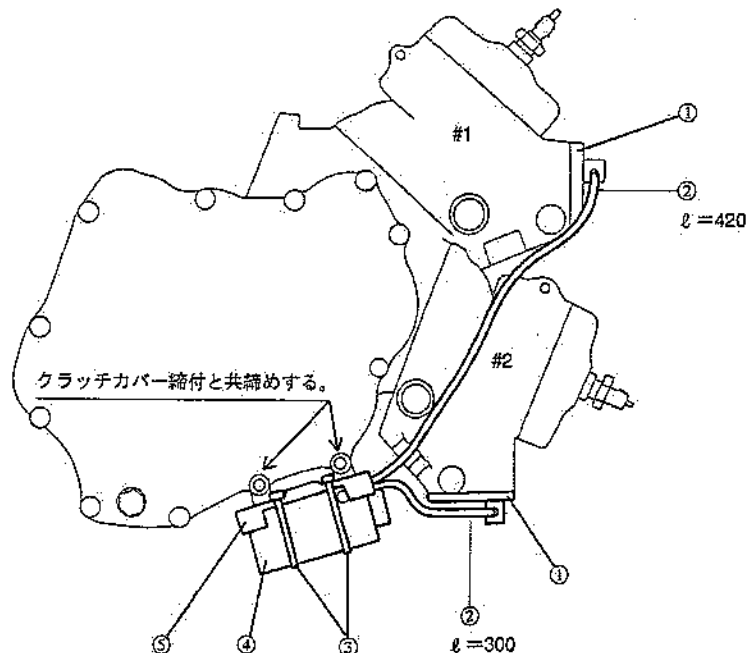
- ②ホースも、EXHバルブブリーザー（09352-50823-00A）を下図に示す長さに切断して配管して下さい。

△注意

ホースが、マフラ、EXHバルブブリーザーに接触しない様に配管して下さい。

①	0000A-B9110-240	カバーコンプ、シリンダー
* ②	09352-50823-00A	ホース、EXHバルブブリーザー
* ③	09407-25402	クランプ、シリンダキャッチタンク
④	0000A-B9110-291	タンク、シリンダキャッチ
⑤	0000A-B9110-292	ブラケット、シリンダキャッチタンク

*はスズキ純正パーツ

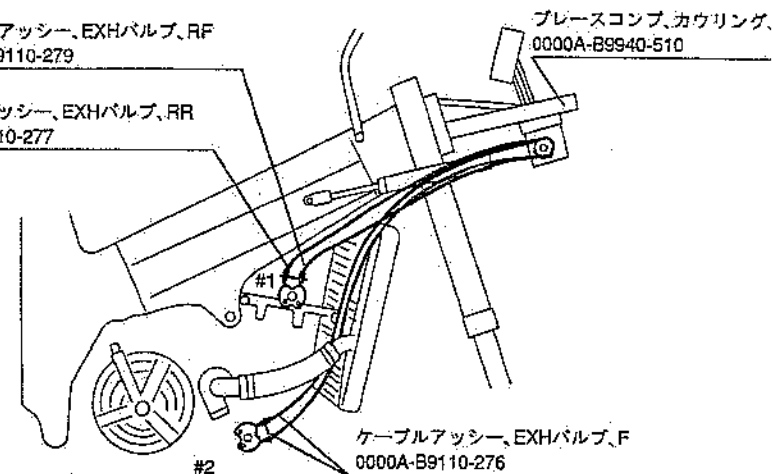


11. EXHバルブアクチュエータ移動について

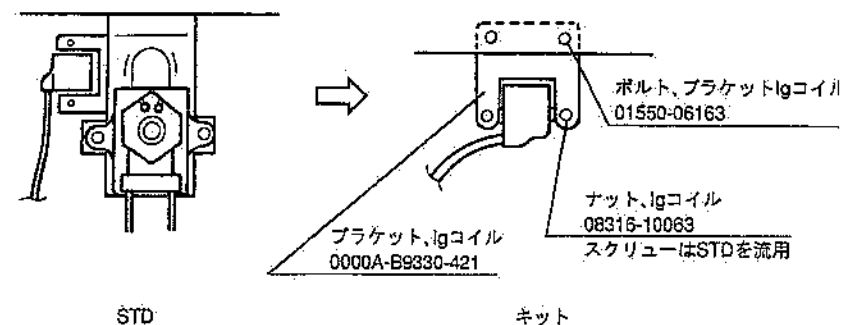
整備性を向上させるために、EXHバルブアクチュエータをカウリングブレース側に移動することを奨めます。

ケーブルアッシー、EXHバルブ、RF
0000A-B9110-279

ケーブルアッシー、EXHバルブ、RR
0000A-B9110-277



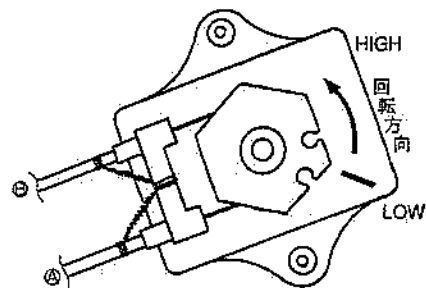
アクチュエータを移動させる場合、上図の様に、ケーブルとカウルブレースが必要になります。STDの場合、アクチュエータブラケットが#1イグニッションコイルのブラケットを兼ねているため、アクチュエータを移動させて、ブラケットを廃止してしまうと、イグニッションコイルの取り付け部が無くなってしまいます。STDのブラケットを不要な部分のみカットして使用しても良いのですが、アルミの軽量なタイプのブラケットを用意しました。



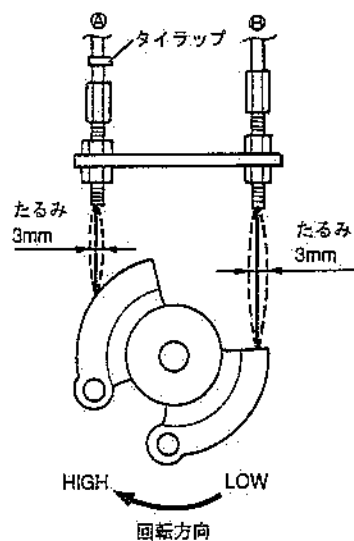
12. EXHバルブケーブル調整方法について

キットパーツのCDにはSTDで使っている学習制御は入っていません。EXHバルブケーブルをはずした時は必ず毎回調整し直して下さい。

アクチュエータ側



バルブ側



- 1) EXHバルブケーブルを前頁の上图の様にセットします。但し、バルブ側のロックナットはゆるめておく。
- 2) キルスイッチをRUNの位置にする。
- 3) シート下付近にある、ワイヤーハーネスの遊び線⑤（白色）をバッテリー⊖端子又は、車体にアースさせる。
アクチュエータが全開の位置まで動く。



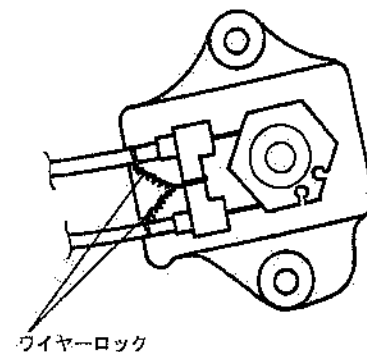
- 4) 遊び線⑤をアースさせたまま、キルスイッチをOFFにする。
バッテリー⊖端子から遊び線を放す。
アクチュエータは止まったままになっている。
- 5) バルブ側のプーリーをHIGH側いっぱいに戻す。
この時にインナーケーブルのたるみ量が3mm程度になる様に合わせて、ロックナットをロックする。

アドバイス

ケーブルを③、④左右間違えて組付けない様に、どちらかにタイラップを巻いて目印にしておくとよいでしょう。

アドバイス

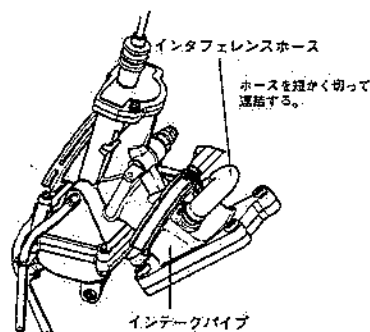
ケーブルのアクチュエータ側は、下図のようにワイヤーロックしておくと整備性が向上します。



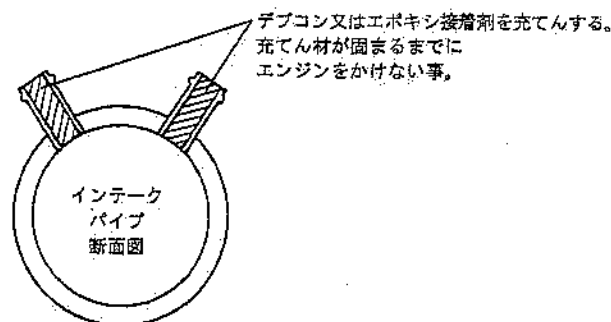
13. SIPCの改造

ベース車には、低速走行時のフィーリング向上の為にSIPCが設けてありますが、中高速域を重視するレース仕様の場合は、不要となります。

ホースを短く切って、最短距離で連結するか、メクラ栓をしましょう。



又、下記の様にデブコン、エポキシ接着材を充てんする方法も有ります。



14. オイルポンプ取り外し及びメクラ栓について

SPレースの場合混合ガソリンを使用する為、オイルポンプ、オイルタンクは不要となります。STDのサービスガイドに従って、オイルポンプを外してください。

ガスケット・オイルポンプ (16731-03101) は、流用しますので破らないように注意しましょう。オイルポンプを外しますと、プッシュとギヤ・オイルポンプドライブも不要になるため取り外すことが可能です。STDのサービスガイドに従って取り外してください。

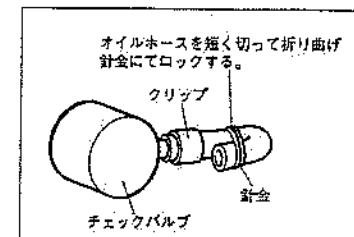
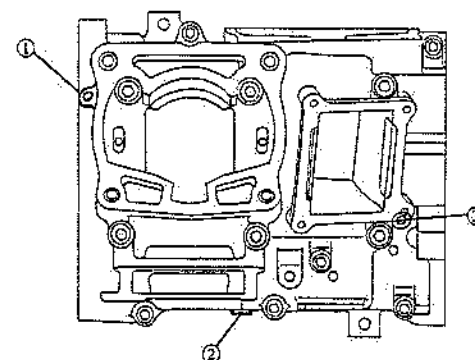
オイルポンプを取り外した後は、再びガスケット・オイルポンプを取り付け、キットパーツキャップ・オイルポンプ (0000A-A5100-623) をスクリュー (02112-35163) にて取り付けます。

(一本はSTDのスクリーンが流用できます。)

キャッチ・タンクフューエルブリーザーを取り付ける場合は、上記のキャップ・オイルポンプと共にめとなるので注意してください。(23頁参照)

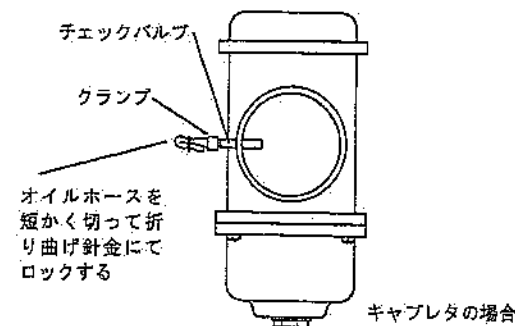
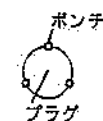
オイルポンプを廃止した場合、クランクシャフトへの給油口を塞ぐ必要があります。下図に示す①②③の位置に、下記要領で給油口を塞いで下さい。

更に、キャブレターへの給油口も塞ぐ必要が有ります。クランクケースの場合と同様に、オイルホースを短く切って、折り曲げてワイヤロックして下さい。



又は、チェックバルブを抜き取り、(バイスプライヤではさんで抜く) キットパーツのプラグcciオイル (09243-06004) を打ち込む。

プラグを打ち込んだら、抜け止めの為に外周3ヶ所にポンチを打って下さい。

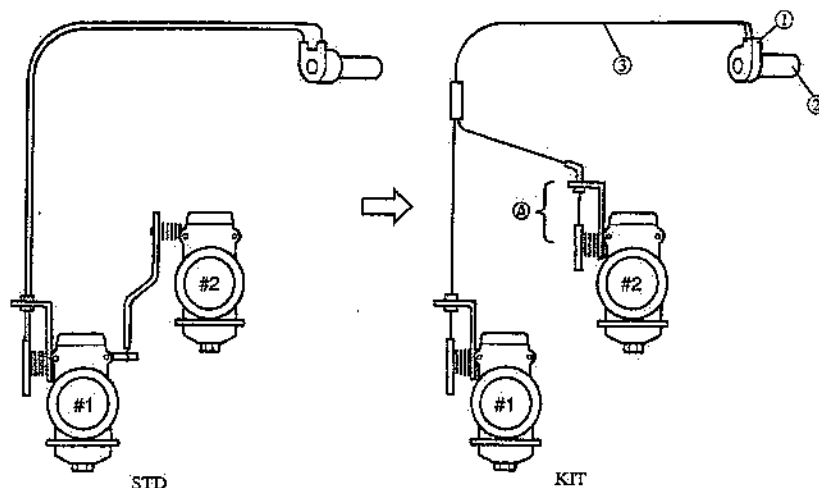


キャブレタの場合

15. キャブレターについて

15-1 プーリーセット、スロットルケーブルの組み付けについて

STDの場合、キャブレターは、クリーナーボックスにネジ止めされて、左右連結されていますが、レースの場合は、キャブセッティング変更の頻度が多いので、整備性を優先させる為、左右の連結を解除します。この場合下記パーツが必要になります。

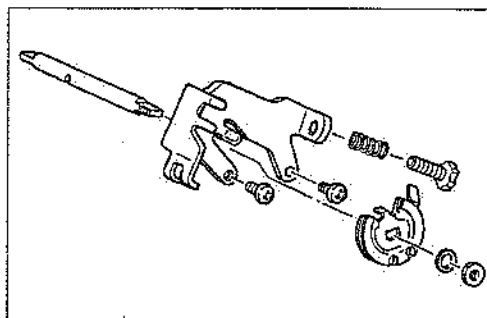


①	57100-37400	ケースアッシー、スロットル
②	0000A-B9570-112	チューブ、スロットルグリップ
③	0000A-B9580-300	ケーブルコンパ、スロットル

*はスズキ純正パーツ

A部詳細

#2のみ変更



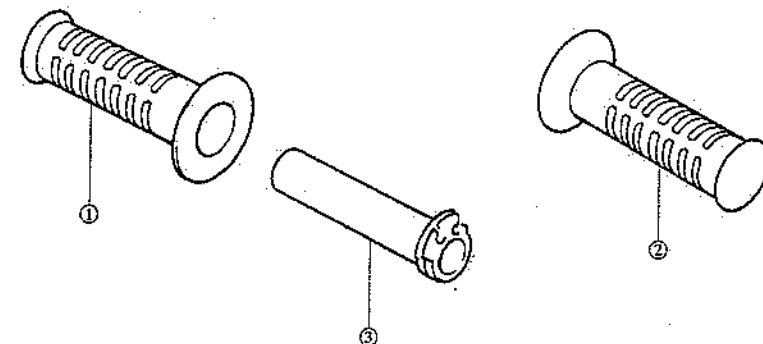
0000A B9130 207 : プーリーセット、キャブレター

STDキャブの、ロッド、シャフト類をはずして、プーリーキットに組み替えて下さい。

15-2 スロットルグリップ

R側

L側



No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
①	0000A-B9570-111	ラバー、グリップ、R	1	
②	0000A-B9570-221	ラバー、グリップ、L	1	
③	0000A-B9570-112	チューブ、スロットルグリップ	1	

△注意

○スロットルグリップの取り付けについて

スロットルグリップをスロットルチューブ又はハンドルバーに取り付ける際、ゴム系の接着剤だけでは接着剤が溶け出してグリップが滑る恐れがあります。(特に夏場) 下図のようなワイヤリングを施して下さい。



3ヶ所ほどワイヤリング後、手に当たらないようにワイヤーの先を丸めておきます。

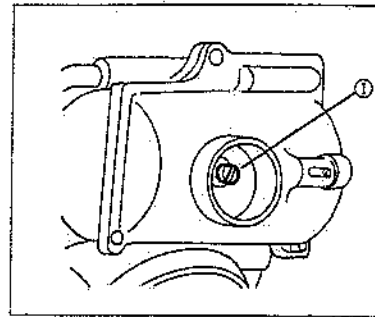
15-3 キャブセッティングの変換 各ジェット (MJ) の変換

・メインジェット (MJ) の交換

フロートチャンバーのメインスホールのボルトをはずし、⊖ドライバーでMJ①をゆるめます。つまようじをMJに差し引き抜きます。キット用MJにつまようじを差しキャブに取付け仮付けします。⊖ドライバーで本締めして下さい。

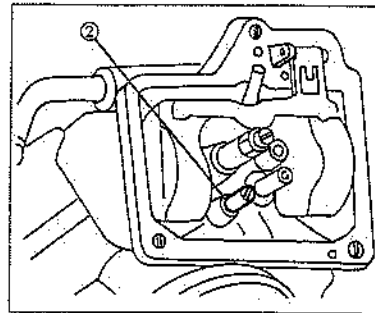
※アドバイス

他のジェット類も、つまようじを使うとジェットに傷をつけず、交換が用意となるのでツールの中に数本入れておくとういでしょう。



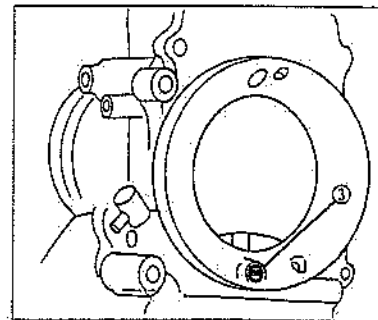
・パイロットジェット (PJ) の交換

3本のスクリューをゆるめ、フロートチャンバーをはずします。⊖ドライバーでPJ②をはずし、キット用PJに交換して下さい。



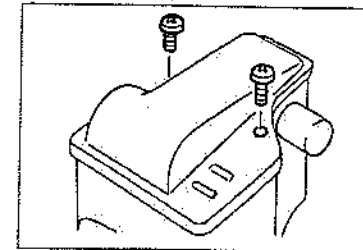
・メインエアジェット (MAJ) の交換

キャブのファンネル部にあるMAJ③を⊖ドライバーではずし、キットのMAJに交換して下さい。キットのMAJは、穴の開いていないメクラJETです。これを無くした場合はSTDのMAJの穴をエポキシ系の接着材でふさいで使用してもOKです。

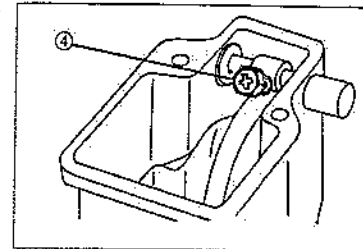


・ジェットニードル (JN) の交換

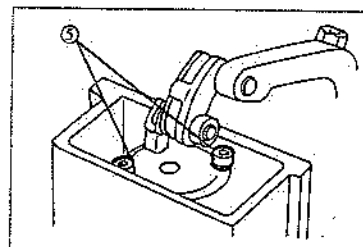
2本のスクリューをゆるめ、トップキャップをはずします。



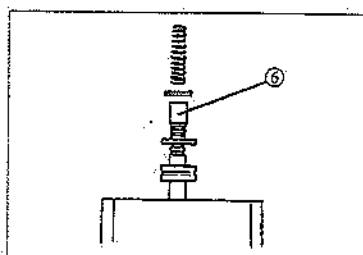
シャフトにリンクアームを止めているボルト④をはずします。



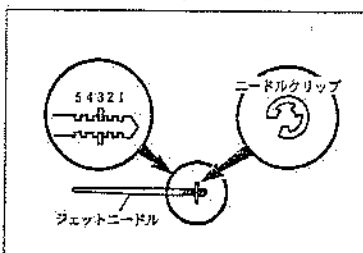
対辺2.5mmの内六角ボルト⑤をゆるめリンクアームをはずします。



スロットルバルブごと引き上げて中からJN⑥を外します。
JN以外の物はそのまま流用します。

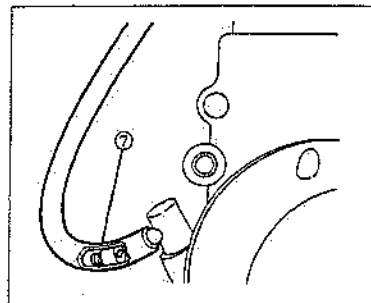


STDのJNのグリップをはずして、キットのJNに移植します。
組付は逆の手順で行ないます。

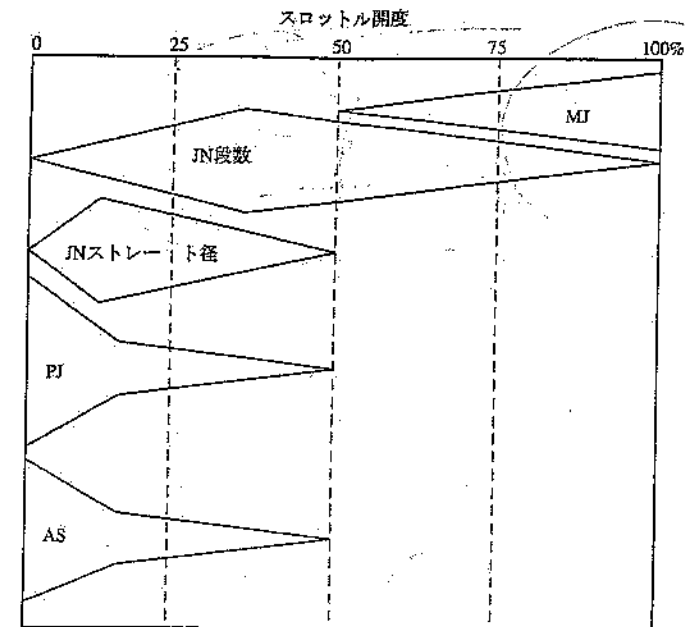


・メインエアソレノイドジェットの組込み

メインエアソレノイドホースの中にキットのジェット⑦を組込みます。ジェットは必ずホースのキャブに近い方に入れて下さい。



15-4 各ジェットの影響域



MJ #2.5 飛び	#145 ↓ #160	薄くなる ↑ 濃くなる	PJ #5 飛び	#20 ↓ #30	薄くなる ↑ 濃くなる
JN 段数	1段 → 5段 →	1段 ↓ 5段	JN ストレート 径	刻印 -44 ↓ -48	(細い) 濃くなる ↓ 薄くなる (太い)
AS 開度	0 ↓ 3.0	濃くなる ↑ 薄くなる			

15-5 気象条件の変化によるセッティング傾向

コンディション	混合気	セッティング変更
寒い時	濃くなる	濃くする
暑い時	濃くなる	薄くする
乾燥時	薄くなる	濃くする
高温時	濃くなる	薄くする
高地	濃くなる	薄くする

15-6 現象によるセッティング方法

現 象	セッティング方法	備 考
スロットル全開で ・頭打ちが早い ・吹き上がりが遅い ・パワー不足（濃い）	・MJの番数を下げる ・ピストンヘッドの焼けを見て1〜2 ランクずつ徐々に下げる	・オーバーフローしてないか？
スロットル全開で ・息つきを起こす ・カリカリ音がする ・伸びはあるが力がない（薄い）	・MJの番数を上げる ピストンヘッドの焼けを見て1〜2 ランクずつ徐々に上げる	・エアを吸ってないか？
スロットル開度1/4〜3/4の間でもたつき加速が悪い	JNのクリップの段数を上げて薄くする	（パーシャルが濃い）
スロットル開度1/4〜3/4間で息つきしトルク感がない。	JNのクリップの段数を下げて濃くする	（パーシャルが薄い）
ゆっくり開けていけばついてくるが急開度時につきが悪い	メイン系が濃すぎる MJの番数を下げる	
ツキが良すぎてマシンの姿勢が安定しない	PJの番数を上げる。又はJNストレー ト径を細くする	
スロットル全開からの開け始めでポ コツキが出る	PJの番数を下げる又は、JNストレー ト径を太くする	

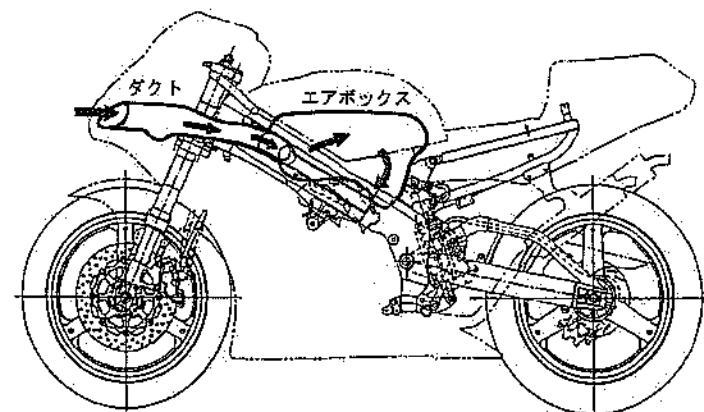
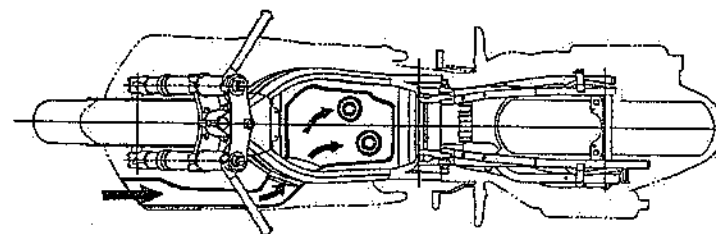
16. ラムエア—インダクションシステムについて

STDのエアーダクトを流用して、ラムエア—インダクションキットを追加することで、エンジンに加圧した空気を送り込むことが出来、その結果、最高速時に約3%ほど出力を向上させることが可能です。

ただし、キットパーツの一つでも盛り込まないと、システムとしては成り立ちません。その場合は、ガス欠、焼き付き等のトラブルが発生しやすいので、必ず、指定されたパーツを組み込んで下さい。

16-1 ラムエア—の経路

カウル→エアーダクト→エアーボックス→キャブレター→エンジン



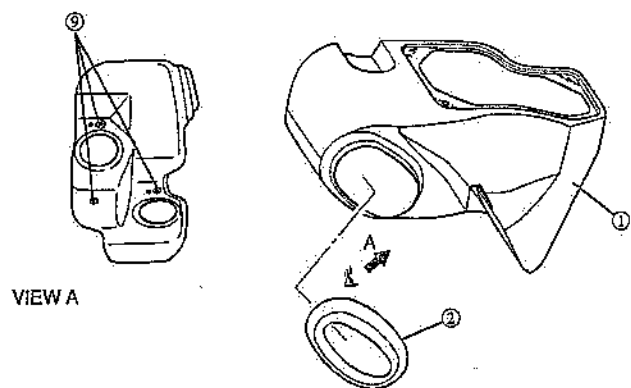
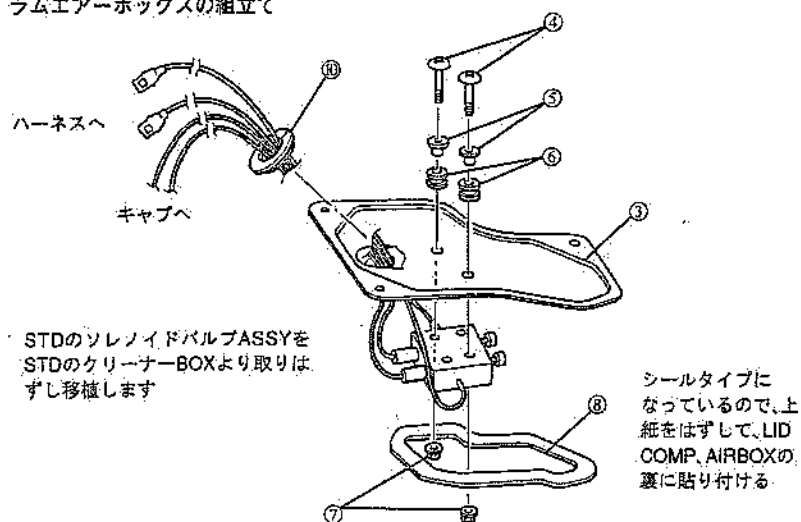
△注意

STDのエアーダクトには、網や、絞りのプレート等が付いてそのままでは圧力が上がりませんので、通路を通る物は全て除去して下さい。

△アドバイス

エアダクトの前後のジョイントゴムはカウルの脱着により、はずれ易いので、アロンアルファ等で接着しておくとう良いでしょう。又、“ジョイント、エアーインテーク、リヤL”はフレームにリベット止めしてしまう方が良いでしょう。

16-2 ラムエアボックスの組立て

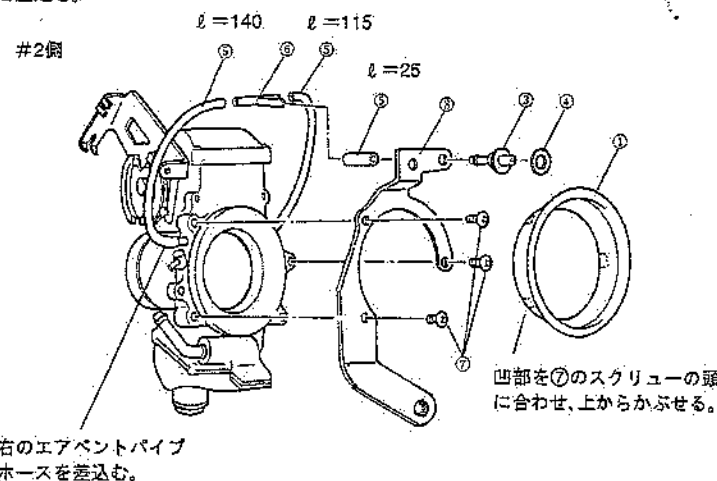
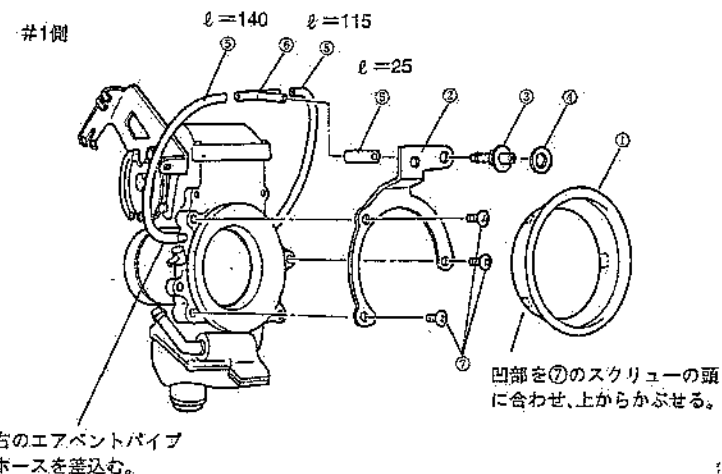


	①	0000A-B9130-710	ボディコンプ、エアボックス
	②	0000A-B9130-713	ジョイント、エアボックスダクト
	③	0000A-B9130-720	リッドコンプ、エアボックス
※	④	02142-05403	スクリュ、ソレノイドバルブ
※	⑤	09169-06068	ワッシャー、ソレノイドバルブ
※	⑥	09320-08037	クッション、エアボックス
※	⑦	08319-31053	ナット、ソレノイドバルブ
	⑧	0000A-B9130-722	クッション、エアボックスリッド
※	⑨	09320-08037	クッション、エアボックスフィッティング
	⑩	0000A-B9130-741	グロメット、ワイヤーハーネス

※はスズキ純正パーツ

16-3 エアボックスフィッティングパーツの組立

エアボックスをキャブに簡単にフィッティングさせ、ボックスをフィッティングさせることによ
て、ラム圧をキャブのフロートチャンバー内に導くためのキットです。



	①	0000A-B9130-381	リング、エアボックスフィッティング
	②	0000A-B9130-320	ブラケットコンプ、エアボックスフィッティングL
	③	0000A-B9130-831	ユニオン、エアベントホース
※	④	09161-05007	ワッシャ、エアベントユニオン
※	⑤	09351-50803-00A	ホース、エアベント
※	⑥	09257-06002	ユニオン、3ウェイ
※	⑦	02112-06103	スクリュー、エアボックスブラケット
※	⑧	0000A-B9130-340	ブラケットコンプ、エアボックスフィッティングR

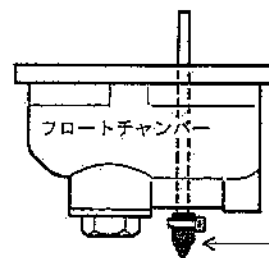
⑤のホースは、上図の指示に従って、カットして使用して下さい。

※はスズキ純正パーツ

16-4 キャブレター：オーバーフローパイプ盲栓

ラム圧をかける場合

エアBOX→エアベントホース→フロートチャンバー→油面へとかけた圧力を保つ為にオーバーフローパイプに盲栓をする必要があります。（ラム圧をかけない場合は不要）



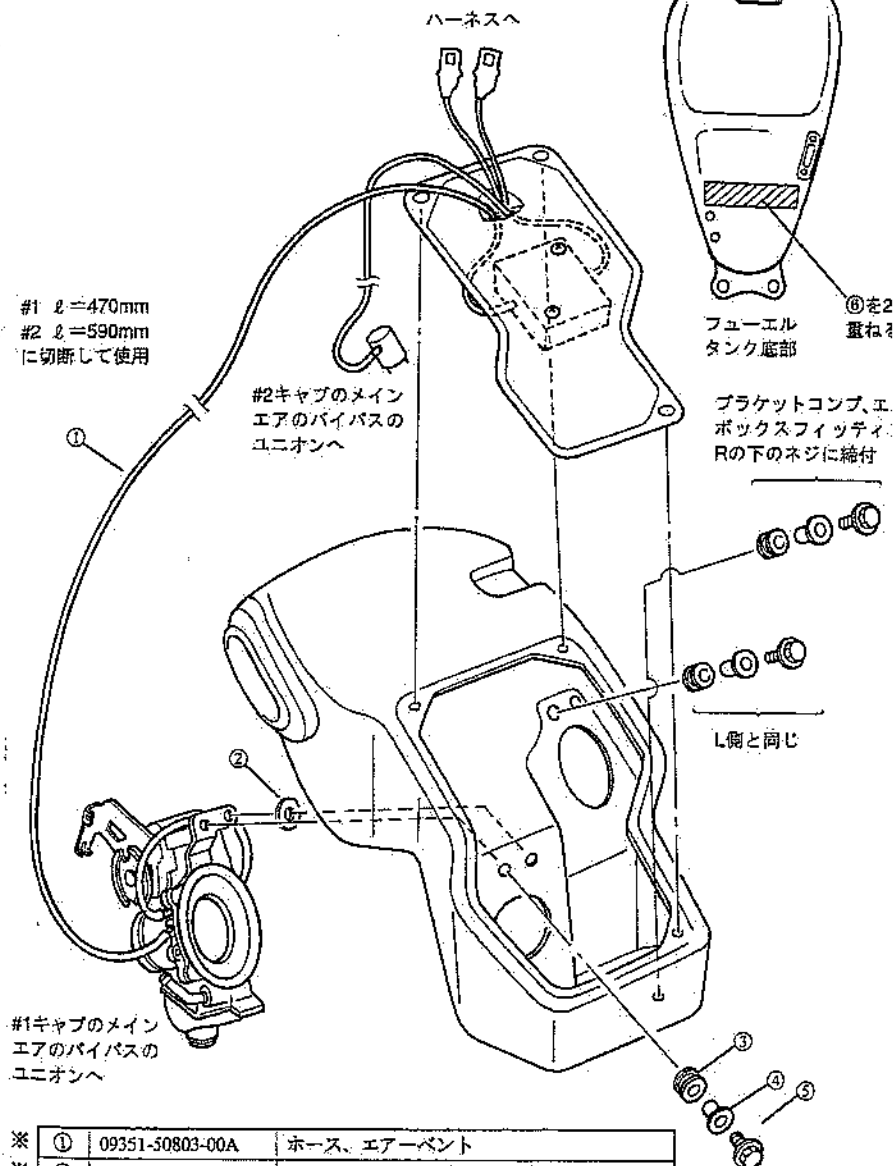
STDのオーバーフローホースを短く切って折り曲げ、タイラップでクランプする。又は、エボキシ系接着剤で固める。

△注意

この場合、キャブにオーバーフローが発生した時には、燃料がクランク室内に流れ込む可能性があります。万が一クランク室内が燃料で充満状態になって、エンジンを始動しますとエンジンを破損させる恐れがあります。

これを避ける為にエンジン停止時には、必ず燃料コックをOFFの位置にしてください。

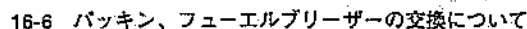
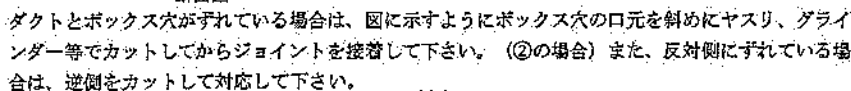
16-5 ラムエアボックスの取り付け



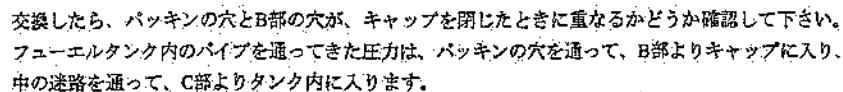
※ ①	09351-30803-00A	ホース、エアベント
※ ②	09161-05007	ワッシャ、エアベントユニオン
※ ③	09320-08037	クッション、エアボックス
※ ④	94529-46E00	ワッシャ、エアボックスフィッティング
※ ⑤	01550-06203	ボルト、エアボックスフィッティング
※ ⑥	0000A-B9130-742	クッション、エアボックス、アッパー

※はスズキ純正パーツ

ダクトと穴が正しく合っていれば、ジョイントをボックスに接着して下さい。(①の場合)



フューエルタンク内に加圧する為にパッキン、フューエルブリーザーを必ず交換して下さい。
下図のA部に示す茶色のゴムパッキンです。



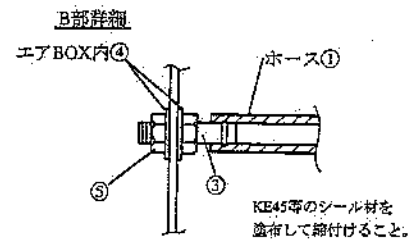
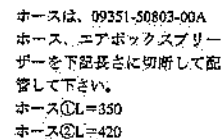
フューエルタンク内の油面上にも、キャブレターのフロートチャンバー内の油面上と同じ圧力をかけないと、キャブレタ内に燃料が流れていかず、ガス欠症状となります。

下記の要領でフューエルタンクに加圧して下さい。

圧力の経路

カウル→エアダクト→エアボックス→ホース①→キャッチタンク⑩→ホース②

フューエルタンク←フューエルキヤップ←パッキン、フューエルブリーザー⑩←パイプ←フューエルタンク下のユニオン←



アドニス

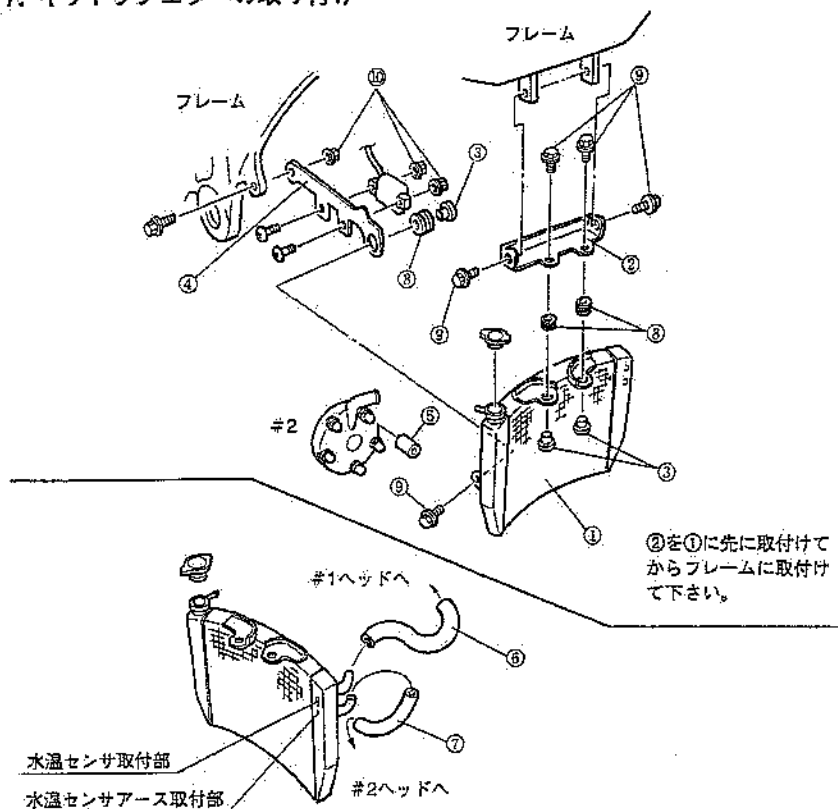
⑨を②のホースの間に入れておくとフューエルタンクの脱着時に便利です。

⑨はエアボックスセットには含まれておりません。

※	①	09351-50803-00A	ホース、エアボックスブリーザー
※	②	09351-50803-00A	ホース、エアボックスブリーザー
	③	0000A-B9130-715	ユニオン、エアボックスブリーザー
※	④	09168-08008	ワッシャ、エアボックスブリーザー
※	⑤	09140-08021	ナット、エアボックスブリーザー
※	⑥	02112-35168	スクリュ、オイルポンプ
	⑦	0000A-B9130-751	ブラケット、フューエルキャッチタンク
※	⑧	09251-67003	キャップ、フューエルタンクブリーザー
※	⑨	09364-06005	ユニオン
	⑩	0000A-B9440-248	パッキン、フューエルブリーザー
	⑪	0000A-B8170-910	タンクアッシー、キャッチ

※はスズキ純正パーツ

17. キットラジエターの取り付け



キットラジエタに交換した場合、アンダーカウルと干渉します。干渉している部分はカットする等の改修して下さい。キットラジエタの場合コネクタ、サーモスタット等は使用しません。水溫センサ、アース用スクリーンのみ外してキットラジエタに取付けて下さい。

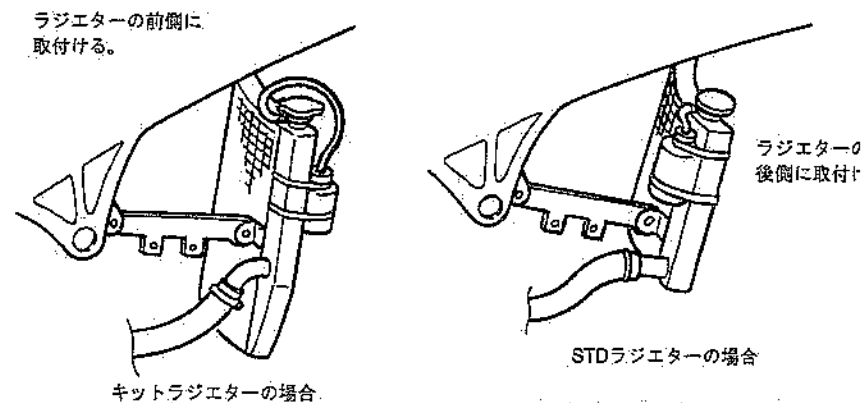
	品番	品名	個数
①	0000A-B9170-710	ラジエターアッシ	1
②	0000A-B9170-741	ブラケット、ラジエター	1
③	0000A-B9170-742	ナット、ラジエター	3
④	0000A-B9170-751	ブラケット、ラジエター、ローア	1
⑤	0000A-B9170-762	クッション、ラジエターコア	1
⑥	0000A-B9170-853	ホース、ラジエターインレット NO.1	1
⑦	0000A-B9170-854	ホース、ラジエターインレット NO.2	1
※ ⑧	09320-10014	クッション、ラジエターフィッティング	3
※ ⑨	01550-06103	ボルト、ラジエターブラケット	5
※ ⑩	08316-10063	ナット、ラジエターブラケット、ローア	3

※はスズキ純正パーツ

△注意

キットラジエタを使用の際には必ず#2側シリンダーヘッドの最上部のナットに⑤のクッションをかぶせて下さい。これがないと、走行時の風圧でラジエタが後方へ押されて、ナットとラジエタのチューブが当たり、穴があいて水が洩れる事があります。

18. ウォーターキャッチタンクの取り付け



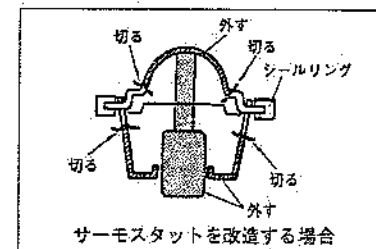
フリーザーホースはSTDの物を流用して下さい。STDラジエターの場合、STDのフリーザーホースの先の方の曲った部分を使うと便利です。

19. サーモスタットの廃止

冷却効率を向上させる為、冷却水の流れの抵抗となっているサーモスタットをはずします。サーモスタットを取りはずした後は、冷却水のシールをする為にシール・サーモスタットカバー (0000A-A5100-764) を入れます。

又これは規存のサーモスタットを改造しても作成することができます。

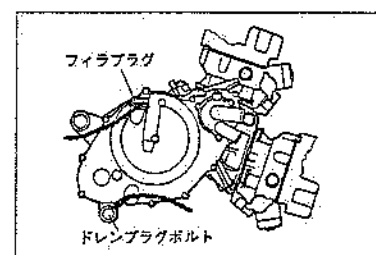
(STDラジエタを使用する場合のみ必要です。キットラジエタの場合は不要です。)



20. ワイヤーロックについて

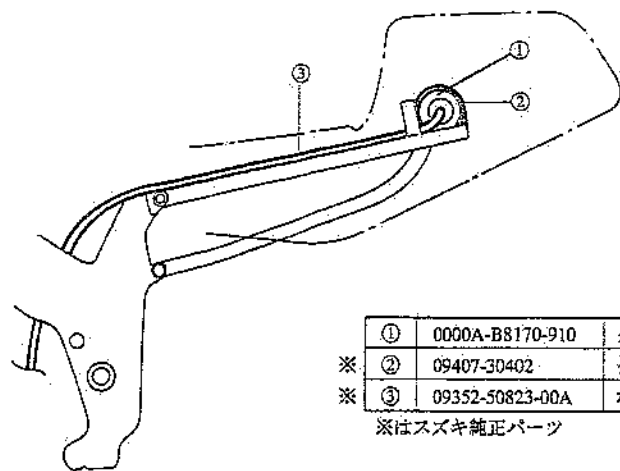
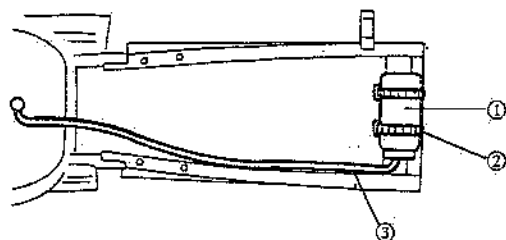
ファイラプラグとドレンボルトはレギュレーション上ワイヤーロックが必要です。

ワイヤーロックがし易い様に穴の開いたファイラプラグ (0000A-A5100-971) とドレンプラグ (0000A-A5100-972) がキットパーツとして出ているのでそれを使用すると良いでしょう。



21. オイルキャッチタンクの取り付け

ミッションオイルブリーザーのキャッチタンクは左図の様にシートレール後端に取付けてください。



※ ①	0000A-B8170-910	タンクアッシー、キャッチ
※ ②	09407-30402	クランプ (L: 300)
※ ③	09352-50823-00A	ホース、T/Mブリーザー

※はスズキ純正パーツ

22. クロスミッションキットへの変更

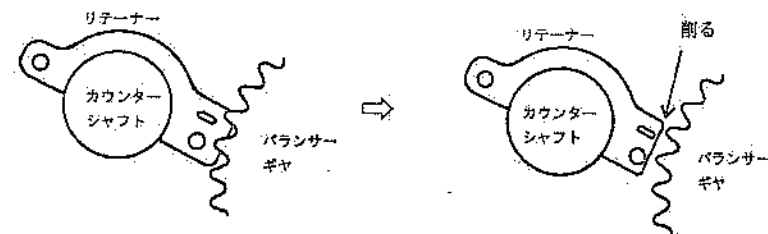
STDのミッションは街乗り重視のため、ISTをローギヤードにしてあり、この為各ギヤの間がワイド設定になっています。これではレースでの使用には向かないので、クロスミッションキットへの変更をお勧めします。

各ギヤに於いて数多くのレシオを用意しておりますので、この中から自分の走りにあったギヤを選して下さい。

素材には、高強度なSCM材を採用して耐久性を向上させると共に、ドッグチャンスを増やし、逆テパドッグを採用して、入り易くて抜け難いミッションとしました。

物アドバイス

トランスミッションの交換時、ミッションカバーを外さなければなりません、この時カウンタシャフトベアリングのリテーナーとバランスギヤが干渉する場合があります。リテーナーを外せばミッションカバーは外れますが、これでは交換に時間がかかるため、リテーナーの角をサンダー等で削り落としておくとい良いでしょう。

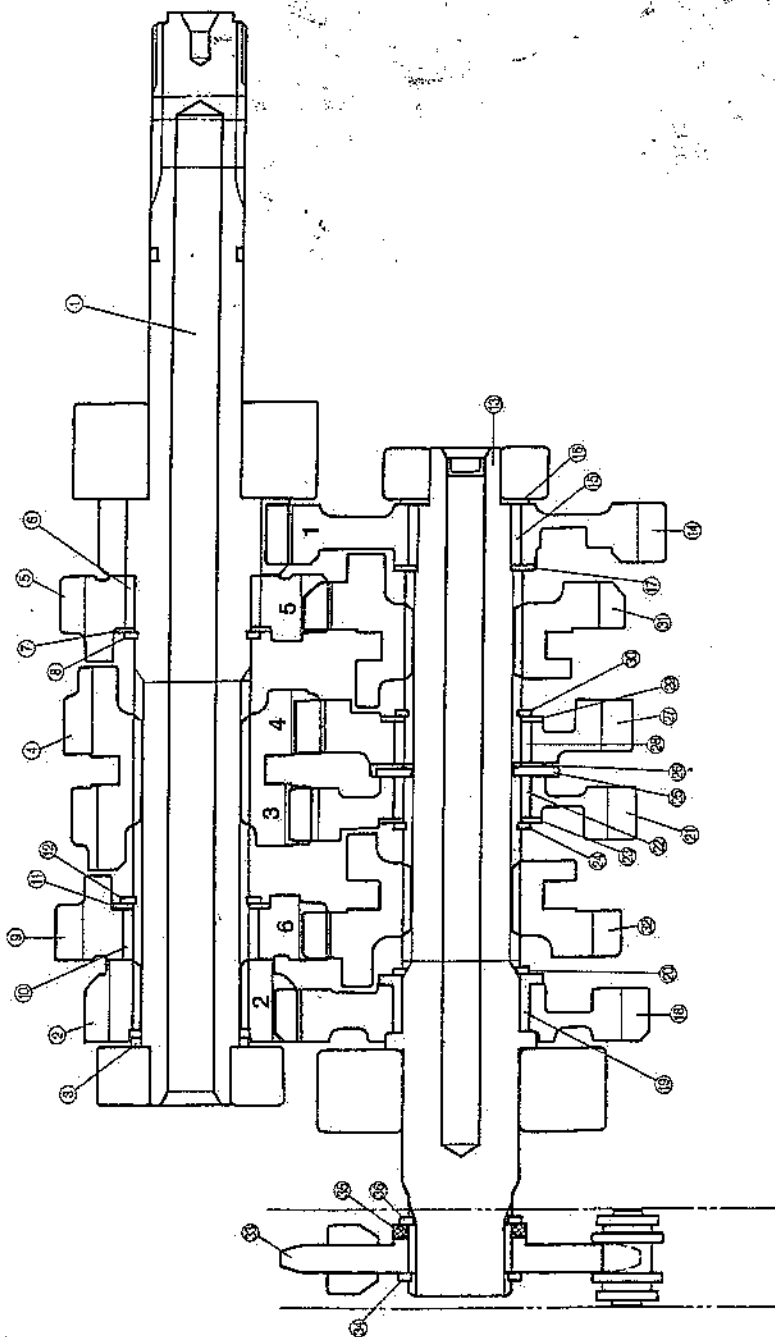


キットクロスミッション参考データ

筑波サーキット		
1	A	35/15
2	B	29/16
3	A	27/17
4	C	31/24
5	C	27/23
6	E	26/24
ファイナル		41/16

鈴鹿サーキット		
1	A	35/15
2	B	29/16
3	B	27/18
4	C	31/24
5	D	24/21
6	F	23/22
ファイナル		38/16

トランスミッション組立図



No.	PART No.	PART NAME
1	0000A-B9240-12R	SHAFT, COUNTER, 1ST
	0000A-B9240-12Q	SHAFT, COUNTER, 14T
2	0000A-B9240-22R	GEAR, 2ND DRIVE, 17T
	0000A-B9240-22Q	GEAR, 2ND DRIVE, 16T
	0000A-B9240-22N	GEAR, 2ND DRIVE, 18T
3	09380-25012	RING, 2ND DRIVE GEAR
4	0000A-B9240-23R	GEAR, 3RD&4TH DRIVE, 17T, 19T
	0000A-B9240-23Q	GEAR, 3RD&4TH DRIVE, 17T, 21T
	0000A-B9240-23N	GEAR, 3RD&4TH DRIVE, 17T, 24T
	0000A-B9240-23M	GEAR, 3RD&4TH DRIVE, 18T, 21T
	0000A-B9240-23L	GEAR, 3RD&4TH DRIVE, 18T, 24T
	0000A-B9240-23K	GEAR, 3RD&4TH DRIVE, 18T, 20T
5	0000A-B9240-25R	GEAR, 5TH DRIVE, 20T
	0000A-B9240-25Q	GEAR, 5TH DRIVE, 23T
	0000A-B9240-25N	GEAR, 5TH DRIVE, 21T
6	0000A-B9240-252	BUSH, 5TH DRIVE GEAR
7	0000A-B9240-253	WASHER, 5TH DRIVE GEAR THR
8	09380-25010	CIRCLIP, 5TH DRIVE GEAR
9	0000A-B9240-26R	GEAR, 6TH DRIVE, 26T
	0000A-B9240-26Q	GEAR, 6TH DRIVE, 24T
	0000A-B9240-26N	GEAR, 6TH DRIVE, 22T-23
	0000A-B9240-26M	GEAR, 6TH DRIVE, 22T-22
10	24252-38A00	BUSH, 6TH DRIVE GEAR
11	09167-25021	WASHER, 6TH DRIVE GEAR THR
12	09380-25010	CIRCLIP, 6TH DRIVE GEAR
13	24130-42E00	SHAFT COMP. DRIVE
14	0000A-B9240-31R	GEAR, 1ST DRIVEN, 35T
	0000A-B9240-31Q	GEAR, 1ST DRIVEN, 31T
	0000A-B9240-31N	GEAR, 1ST DRIVEN, 30T
15	09300-20032	BUSH, 1ST DRIVEN GEAR
16	09181-15223	WASHER, 1ST DRIVEN GEAR THR
17	09181-20195	WASHER, 1ST DRIVEN GEAR L
18	0000A-B9240-32R	GEAR, 2ND DRIVEN, 32T
	0000A-B9240-32Q	GEAR, 2ND DRIVEN, 29T
	0000A-B9240-32N	GEAR, 2ND DRIVEN, 28T
	0000A-B9240-32M	GEAR, 2ND DRIVEN, 31T
19	09301-25001	BUSH, 2ND DRIVEN GEAR
20	09380-25010	CIRCLIP, 2ND DRIVEN GEAR
21	0000A-B9240-33R	GEAR, 3RD DRIVEN, 27T-17
	0000A-B9240-33Q	GEAR, 3RD DRIVEN, 27T-18
	0000A-B9240-33N	GEAR, 3RD DRIVEN, 28T
22	24332-24500	BUSH, 3RD DRIVEN GEAR
23	09167-25021	WASHER, 3RD DRIVEN GEAR THR
24	09380-25010	CIRCLIP, 3RD DRIVEN GEAR
25	09167-25013	WASHER, 3RD DRIVEN GEAR LOCK
26	09169-25001	WASHER, 3RD DRIVEN LOCK
27	0000A-B9240-34R	GEAR, 4TH DRIVEN, 26T
	0000A-B9240-34Q	GEAR, 4TH DRIVEN, 28T
	0000A-B9240-34N	GEAR, 4TH DRIVEN, 31T
	0000A-B9240-34M	GEAR, 4TH DRIVEN, 25T
28	24332-24500	BUSH, 4TH DRIVEN GEAR
29	09167-25021	WASHER, 4TH DRIVEN GEAR THR
30	09380-25010	CIRCLIP, 4TH DRIVEN GEAR
31	0000A-B9240-35R	GEAR, 5TH DRIVEN, 24T-20
	0000A-B9240-35Q	GEAR, 5TH DRIVEN, 27T-23
	0000A-B9240-35N	GEAR, 5TH DRIVEN, 24T-21
32	0000A-B9240-36R	GEAR, 6TH DRIVEN, 29T
	0000A-B9240-36Q	GEAR, 6TH DRIVEN, 26T
	0000A-B9240-36N	GEAR, 6TH DRIVEN, 23T
	0000A-B9240-36M	GEAR, 6TH DRIVEN, 22T
33	#27511-38200	SPROCKET, ENGINE, 13T
	27511-47D00	SPROCKET, ENGINE, 14T
	#27511-32401	SPROCKET, ENGINE, 13T
	#27511-37200	SPROCKET, ENGINE, 13T
34	09380-22012	CIRCLIP, ENGINE SPROCKET
35	0000A-B9270-512	SPACER, ENGINE SPROCKET
36	09380-22012	CIRCLIP, ENGINE SPROCKET

注) No.35は、No.33の#印部品を使う場合に用いる。 ※はスズキ純正パーツ

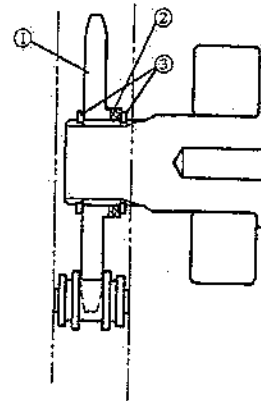
RGV250T SPEEDLIST

TIRE: R=310mm g12500rpm (km/h)

																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								</
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

- 1B, 1Cのドライブは共通
- 2B, 2Cのドライブは共通
- 3, 4THのドライブで3A, 4Dの組み合わせは出来ません。
- 3, 4THのドライブで3B, 4Aの組み合わせは出来ません。
- 3, 4THのドライブで3C, 4Aの組み合わせは出来ません。

23. エンジンプロケット交換時の注意

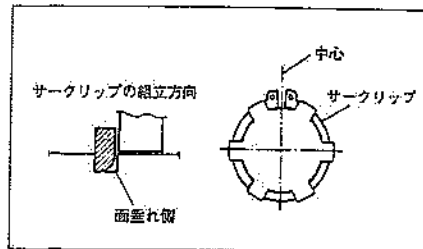


- ①...スプロケット・エンジン
- ②...スペーサ・エンジンプロケット
- ③...サークリップ・エンジンプロケット

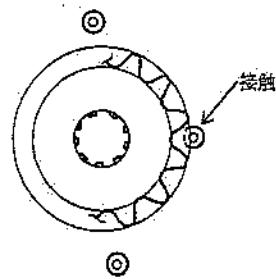
13T, 15T, 16Tを使用の場合

スラスト方向の厚さが合わない為
②スペーサ・エンジンプロケットを入れる必要があります。(14TはSTDを流用する為、スペーサは不要)

サークリップ組立方法



16Tを使用する場合のみ、スプロケットカバー締付用のボスにスプロケットが干渉します。これを避ける為に、ボスを削って下さい。
(ダガネ又は、サンダーで斜めにカットするだけでOKです。)



強化クラッチについて

STDのクラッチでは、走行距離が伸びてくると、スプリングのへたりやプレートの摩耗等により、すべりが発生し易くなります。

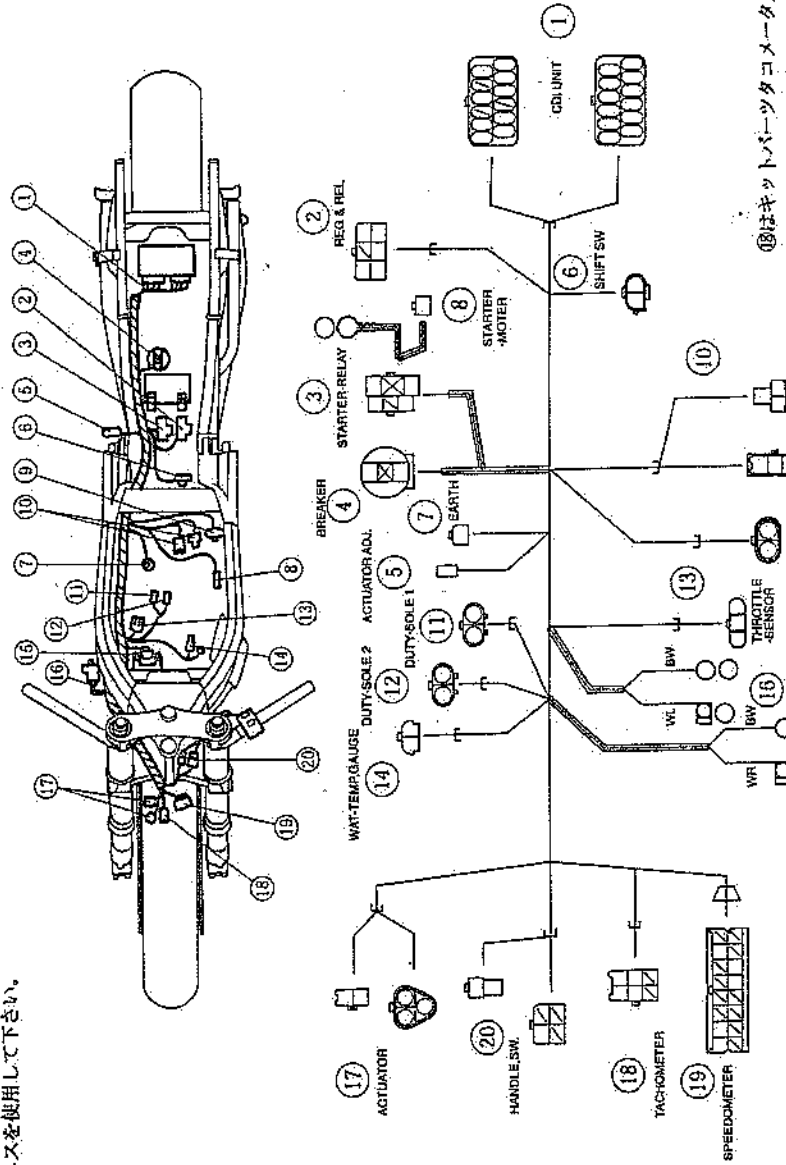
レース用に、強化クラッチパーツを用意しましたので、こちらの使用をおすすめします。

- ・強化スプリング.....イニシャルがアップする為、すべり荷重がアップします。
- ・強化プレート.....μを上げてある為、すべり荷重がアップします。

¥1650.
0000A-89210-441 X5

24. ワイヤハーネスの変更

STDのワイヤーハーネスとキットCDIの組み合わせでは、エンジンは始動できません。必ず、キットのハーネスを使用して下さい。



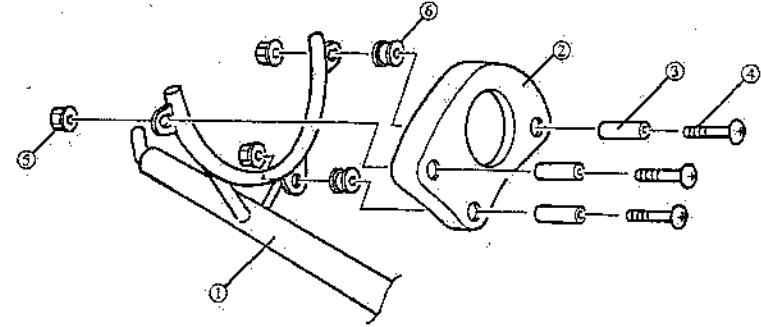
※はキット用パーツ
⑩はキット用パーツ

25. キルスイッチの変更

キット用のワイヤーハーネスに変更したら、キルスイッチもキット用の物に変更して下さい。エンジンのON、OFFスイッチ機能と、セルフスタータースイッチ機能を兼ね備えています。取り付けは、L側のハンドルバーがお勧めです。

26. タコメーターの変更

キット用のワイヤーハーネスは、STDのタコメーターも使用可能となっています。しかし、STDのタコメーターは、STD状態での常用回転数領域の精度に重点を置いています。この為これをレースに用いた場合、レースでの常用回転数領域での表示が甘くなってしまう。エンジンの状態を正確に知ることが必要なSPレースに於いては、極力高精度なキットのタコメーターを使用して下さい。(スズキワークスのSBのマシンに使用されている物と同じです。)



※はスズキ純正パーツ

①	0000A-B9940-510	ブレースコンプ、カウリング、フロント
②	0000A-B9340-161	ホルダー、タコメーター
※ ③	09180-06281	スパーサー、タコメーターホルダー
※ ④	02142-06553	スクリュー、タコホルダー
※ ⑤	08316-10063	ナット、タコホルダー
※ ⑥	08316-10063	クッション、メーター

⑩はSTD品を流用して下さい。

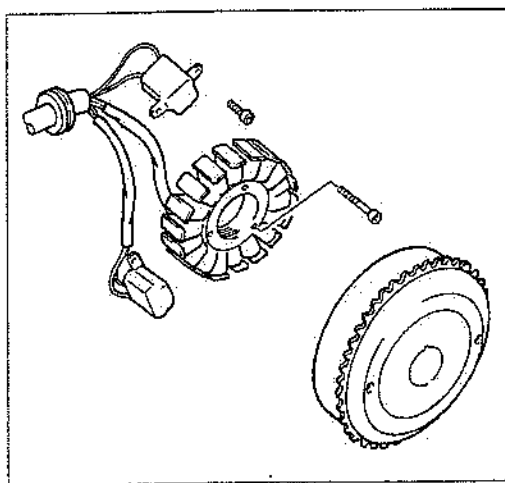
27. マグネトローターの変更

STDのマグネトローターは、マグネット（磁石）が付いていて、セルスタータ用のリングギヤが付いています。

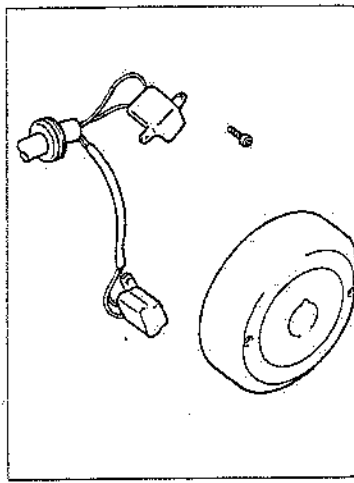
これに対し、キット用のローターは磁石を廃止し、リングギヤも廃止し、かつ厚さも薄くして軽量化を図りました。慣性モーメントで35%ダウンとなり、エンジンのピックアップ向上に大きく貢献しています。

ただしスプリントレースのみ使用可能なのと、発電しないためバッテリーの管理が必要になります。（耐久レースの場合は、発電出来ないのと、セルフスタータが作動しなくなるため、使用することが出来ません。）

このキットローターを使用する場合は、ステータコイルも不要となる為、取り外すことが可能です。（耐久レースに参加予定の方は、捨てないで取って置いて下さい。）



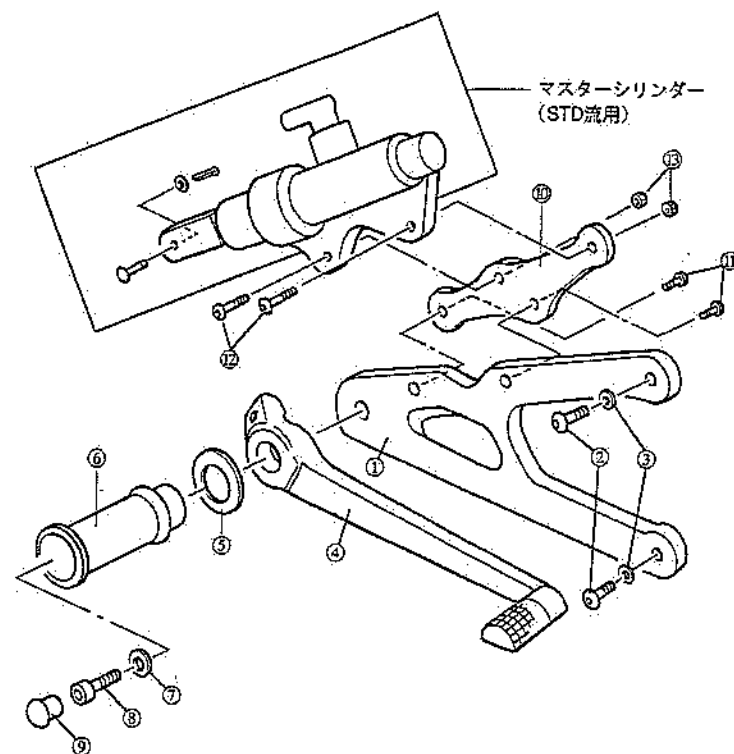
STD



キット（スプリントのみ）

28. ブラケットセット、フットレスト（バックステップ）の取り付け

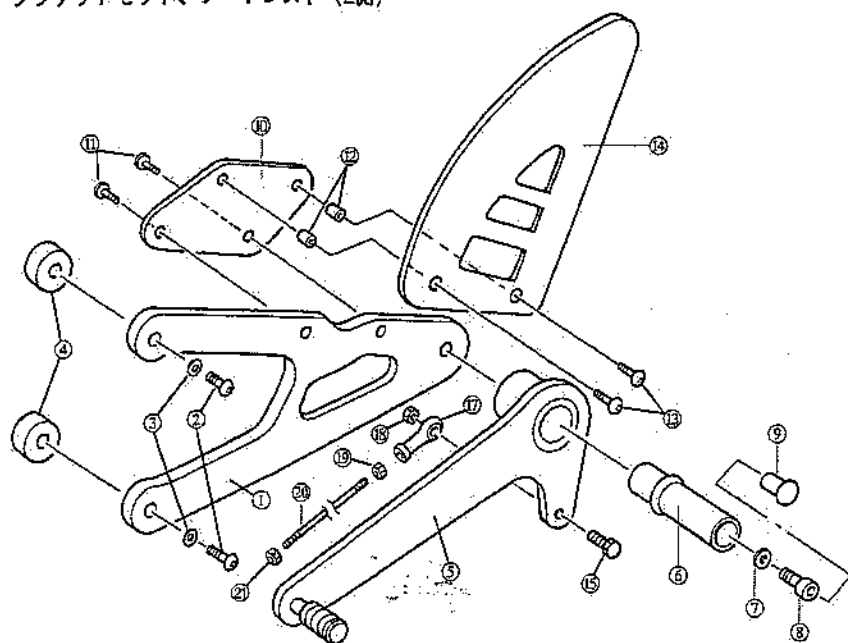
ブラケットセット、フットレスト（R側）



※はスズキ純正パーツ

No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
①	0000A-B9430-571	ブラケット、フットレスト	1	
②	09106-08085	ボルト、フットレストブラケット、R	2	
③	09164-08015	ワッシャ	2	STD流用
④	43111-42E00	ペダル、ブレーキ	1	STD流用
⑤	09160-18022	ワッシャ、ブレーキペダル	1	STD流用
⑥	0000A-B9430-511	フットレスト、フロント	1	
⑦	09164-10010	ワッシャ、フットレストボルト	1	
⑧	07130-10353	ボルト、フットレスト	1	
⑨	0000A-B9430-512	プラグ、フロントフットレスト	1	
⑩	0000A-B9430-591	ブラケット、マスターシリンダー	1	
⑪	09139-06027	ボルト、マスターシリンダーブラケット	2	
⑫	09139-06029	ボルト、マスターシリンダー	2	
⑬	08319-31065	ナット、マスターシリンダー	2	

ブラケットセット、フットレスト (L側)



※はスズキ純正パーツ				
No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
※ ①	0000A-B9430-571	ブラケット、フットレスト	1	
※ ②	09106-08096	ボルト、フットレストブラケット、L	2	
※ ③	09164-08015	ワッシャ	2	STD流用
④	0000A-A5120-437	スペーサー、フットレストブラケット	2	
⑤	0000A-B9251-610	レバーコンブ、ギヤシフト	1	
⑥	0000A-B9430-511	フットレスト、フロント	1	
※ ⑦	09164-10010	ワッシャ、フットレストボルト	1	
※ ⑧	07130-10353	ボルト、フットレスト	1	
⑨	0000A-B9430-512	プラグ、フロントフットレスト	1	
⑩	0000A-B9430-581	ブラケット、フットガード	1	
※ ⑪	09139-06027	ボルト、フットガードブラケット	2	
※ ⑫	09180-06141	スペーサー、フットガード	2	
※ ⑬	09139-06030	ボルト、フットガード	2	
※ ⑭	43576-33E00	ガード、フロントフットレスト、L	1	
※ ⑮	01500-06253	ボルト、ギヤシフト	1	
⑯	0000A-B9250-524	ジョイント、ギヤシフトリンク、L	1	
※ ⑰	08319-31065	ナット、ギヤシフト	1	
※ ⑱	09140-06025	ナット、ギヤシフトリンクロッド、L	1	STD流用
⑳	0000A-B9250-525	ロッド、ギヤシフトリンク	1	
※ ㉑	08310-00063	ナット、ギヤシフトリンク	1	STD流用

ブラケットセット、フットレスト (バックステップ) の取り付け

・STDブラケットの取りはずし

STDブラケット、シフトアーム等を取りはずします。その際、ブレーキペダル、ワッシャ等STD前パーツを無くさないようにして下さい。

・組み付け

組立図に従って組み付けます。

締付トルク: ボルト、フットレスト 400kg・cm

△警告

・シフトペダル、ブレーキペダル等振動部にはグリスを塗布して組み付けて下さい。

・ジョイント⑯は走行後洗浄、注油し、摩耗ガタが大きくなってきたら交換して下さい。

・⑩ロッド、ギヤシフトリンクは必ず左右のジョイントにネジ部分が5mm以上かかった状態で使用して下さい。

・左右共⑧ボルト、フットレストはネジロック中間着用(スリーボンド1342等)を塗布後締め付けて下さい。

・ブレーキペダルにはリターン用のゴムを取り付けて下さい。(リターン用のゴムはOリング、タイヤチェーン等で自作して下さい。) -図1

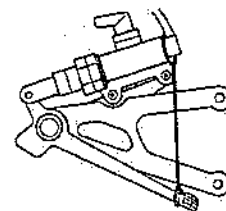


図1 取り付け例

・レバーコンブ、ギヤシフト

(0000A-B9250-610) のシフトペダル先端の金属部分が、踏み方によっては滑る場合があります。(特に雨天時等) その場合、ペダル先端の金属部分にヤスリ等で加工を施して下さい。 -図2

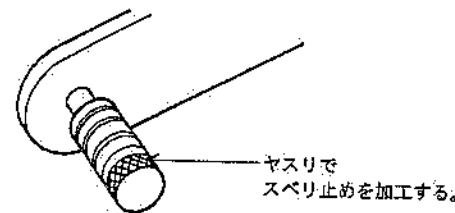


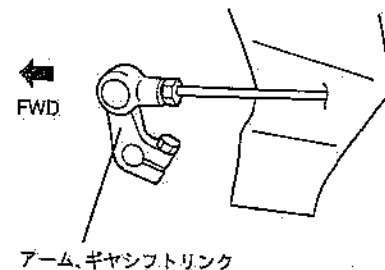
図2 シフトペダル先端の加工例

△アドバイス

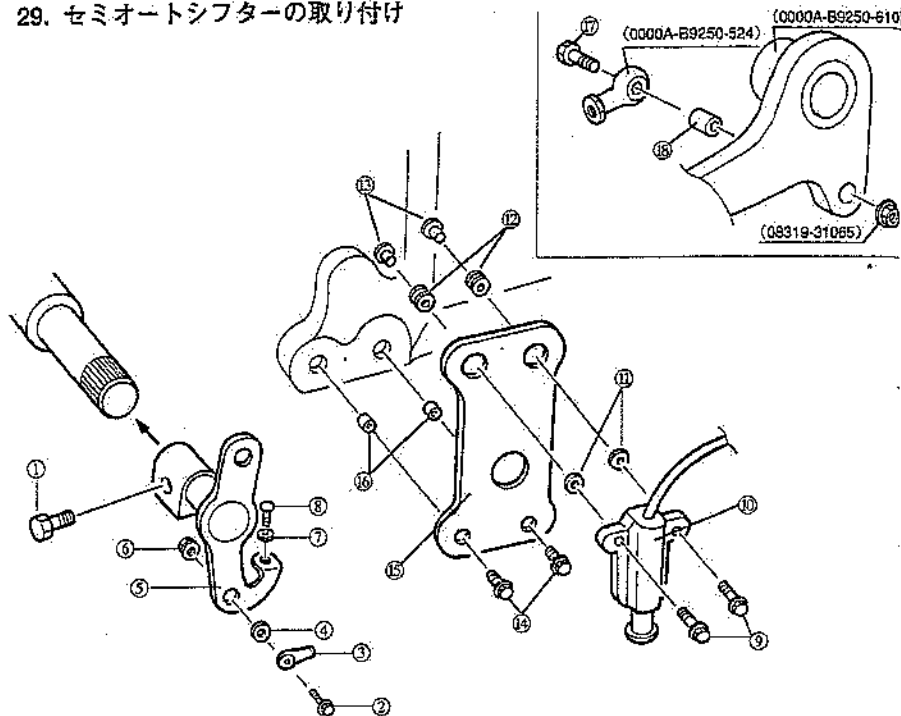
キットのセミオートシフターを使わず、STDのギヤシフトアームを使用する場合、キットの「レバーコンブ、ギヤシフト」(0000A-B9250-610)に変更すると、ライダーにより個人差はありますが、シフトタッチが硬く感じる事があります。その場合、以下の部品を交換する事をお勧めします。

品名: アーム、ギヤシフトリンク

品番: 25520-42E00 ⇒ 25520-26D00に変更



29. セミオートシフターの取り付け



※はスズキ純正パーツ

No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
※ ①	01500-06203	ボルト、ギアシフトリンクアーム	1	STD流用
※ ②	01500-06253	ボルト、ギアシフト	1	
※ ③	0000A-B9250-523	ジョイント、ギアシフトリンク	1	
※ ④	08322-21062	ワッシャ、ギアシフトリンク、ジョイント	1	
※ ⑤	0000A-B9251-520	アームコンブ、ギアシフトリンク	1	
※ ⑥	08319-31065	ナット、ギアシフト	1	
※ ⑦	09140-06027	ナット、ギアシフトスイッチ、アジャスト	1	
※ ⑧	09139-06028	ボルト、ギアシフトスイッチ、アジャスト	1	
※ ⑨	01550-06203	ボルト、ギアシフトスイッチ	2	STD流用
※ ⑩	37840-44A20	スイッチアッシー、サイドスタント	1	STD流用
※ ⑪	09160-06028	ワッシャ、ギアシフトスイッチ	2	
※ ⑫	09320-09016	クッション、ギアシフトスイッチ	2	
※ ⑬	0000A-B9370-582	スペーサー、ギアシフトスイッチ	2	
※ ⑭	01550-08253	ボルト、ブロップスタンドブラケット	2	STD流用
※ ⑮	0000A-B9370-581	ブラケット、ギアシフト	1	
※ ⑯	09180-08198	スペーサー、ギアシフトスイッチブラケット	2	
※ ⑰	01500-06303	ボルト、ギアシフトリンクジョイント、L	1	
※ ⑱	09180-06257	スペーサー、ギアシフトリンクジョイント、L	1	

セミオートシフターの取り付け

STDのシフトアームとサイドスタンドを取りはずします。エンジン懸架ボルト⑮は一度抜いてサイドスタンドを取りはずした後、規定のトルクで締め直します。

(サービスガイド参照)

取りはずしの際、①⑨⑩⑬は後で流用します。無くさないように注意して下さい。

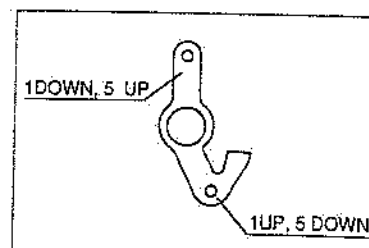
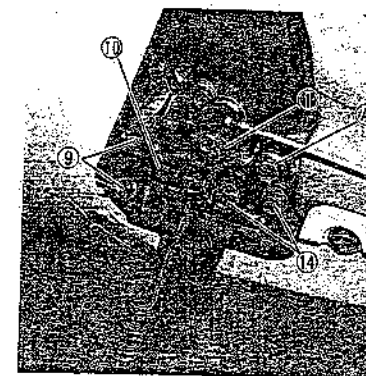
・組立図に従って各パーツを組み付けます。

△注意

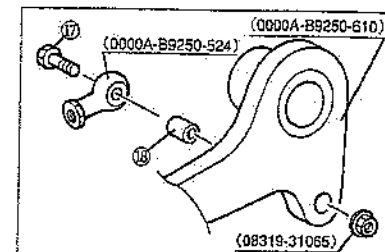
シフタースイッチの配線がチェーン、スプロケットと干渉しないように固定して下さい。

・シフトアームは上側の穴が1DOWN、5UP用、下側の穴が1UP、5DOWN用です。

シフトアームのアジャストボルト⑧の中心とスイッチ⑩の中心がなるべく合うようにシフトアーム⑤、ブラケット⑮、スイッチ⑩の取り付けを調節して下さい。



セミオートシフターを使用する場合、シフトロッドとシフトレバーの干渉を避ける為、ボルトを⑰(ℓ=30)に変更し、シフトレバー(0000A-B9250-610)とジョイント(0000A-B9250-524)との間にスペーサー⑱を組み付けます。(図のように外側にナット、内側にボルトがくるようにして下さい。)



セミオートシフターの調整

①シフトスイッチのカプラにデ
スターを差し込みます。

(+, - に注意)

ユーザ

黒白…… (+)

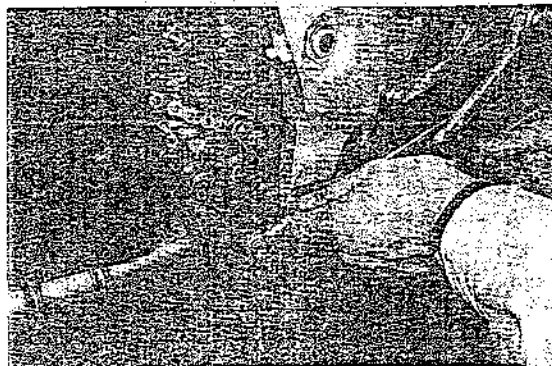
緑 …… (-)

テスターのレンジを抵抗測定
レンジ (Ω) にセットしま
す。



②シフトスイッチとアジャスト
ボルトの間にシックネスゲ
ージをはさみます。

調整値……1.6mm



③シフトレバーのシフトアップ
方向に軽くふれた時のみ導通
がある状態にします。導通が
ない場合、またスイッチが切
れない場合はアジャストボ
ルトを調節し直し、再度①～③
をくり返します。

④シフトスイッチとボルトのクリアランスはチェンジパターン、シフトアップポイント等、個人によ
り変化します。①～③により調整後、走行に入り、さらに微調整して下さい。

○シフトがかたい、入りづらい

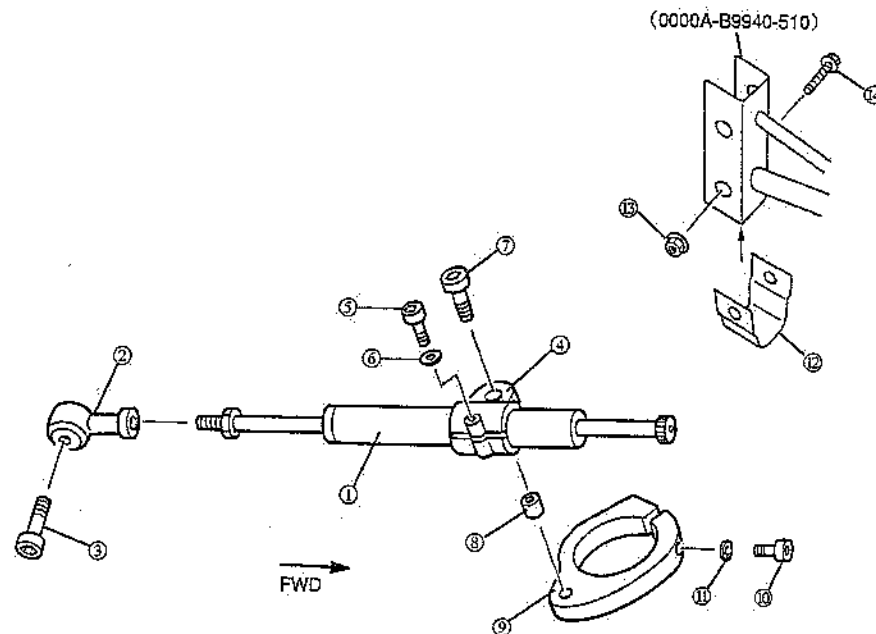
…シックネスゲージの値を小さくする

○失火する、シフトアップ時前へ進まない

…シックネスゲージの値を大きくする

①～④によってOKとなったシックネスゲージの値があなたのシフタークリアランスです。次回走行、
調整時の参考として下さい。

30. ステアリングダンパーの取り付け



※はスズキ純正パーツ

No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
①	0000A-A5520-750	ダンパーアッシー、ステアリング	1	
②	0000A-B9510-721	ピロボールコンブ、ステアリング	1	
※ ③	07130-08207	ボルト、ステアリングダンパー、リア	1	
④	0000A-A5520-790	ブラケットコンブ、ステアリングダンパー	1	
※ ⑤	07130-06257	ボルト、ステアリングダンパーブラケット	1	
※ ⑥	09164-06013	ワッシャ、ステアリングダンパーブラケット	1	
※ ⑦	07130-08307	ボルト、ステアリングダンパー、フロント	1	
※ ⑧	09180-08090	スペーサー、ステアリングダンパー、フロント	1	
⑨	0000A-B9510-781	ブラケット、ステアリングダンパーフォーク	1	
※ ⑩	07130-06257	ボルト、ステアリングダンパーフォークブラケット	1	
※ ⑪	09164-06013	ワッシャ、ステアリングダンパーフォーク	1	
⑫	0000A-B9511-723	ストッパー、ステアリング	1	
※ ⑬	08316-10087	ナット、ステアリングストッパー	1	
※ ⑭	01550-08457	ボルト、ステアリングストッパー	1	

★キット部品の組立

- ①ステアリングダンパーに、②ピロボールを組付けます。

締付トルク：100～160kg・cm

- ④ブラケットを①ステアリングダンパーに通し、⑤ボルト、⑥ワッシャを手で軽く締付けます。
- ⑨ブラケットに、⑩ボルト、⑪ワッシャを手で軽く締付けます。
- ③ブラケットに、⑦ボルトを通し、⑧ブラケットとの間に⑧スペーサーを通し締付けます。

締付トルク：100～160kg・cm

★ステアリングダンパーの取付け

- ・アウターチューブクランプボルト④を緩めます。
- ・ハンドルクランプボルト③を緩め、はずします。
- ・アッパーブラケットナット⑤を緩め、はずします。
- ・アッパーブラケットをはずします。
- ・右側ハンドルホルダーをはずします。

上で組立てたステアリングダンパーを、

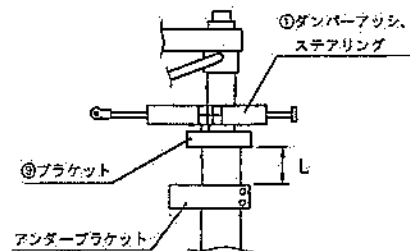
- ⑨ブラケットを右側アウターチューブにはめます。

- ②ピロボールに③ボルトを通し、フレームに設けられたボスに締付けます。

締付トルク：100～160kg・cm

- ・右側ハンドルホルダーをはめます。
- ・アッパーブラケットをはめます。
- ・アッパーブラケットナット⑤を締付けます。
- ・ハンドルクランプボルト③を締付けます。
- ・アウターチューブクランプボルト④を締付けます。

各締付トルクはサービスガイド参照のこと。



⑨ブラケットの高さは①ダンパーアッシー、ステアリングがアンダーブラケットと平行な位置を目安とします。(L=15～20mmで合わせると良いでしょう。)

★ステアリングダンパーの調整

- ・ハンドルをまっすぐにした状態でステアリングダンパーのストロークが左右同じになる様④ブラケット及び⑨ブラケットのクランプ位置を動かして調整します。
- ・位置が決まったら、⑤ボルト、⑩ボルトを締付けます。

締付トルク：⑤ボルト 40～70kg・cm

⑩ボルト 40～70kg・cm

△注意

ボルトの締付けトルクは絶対厳守してください。締付が終了したら、ハンドルを左右まわし、ステアリングダンパーの作動がスムーズか確認してください。もし、途中でひっかかる感じがしたら、ボルト締付をゆるめてください。

このとき、カウリングと接触していないか確認してください。

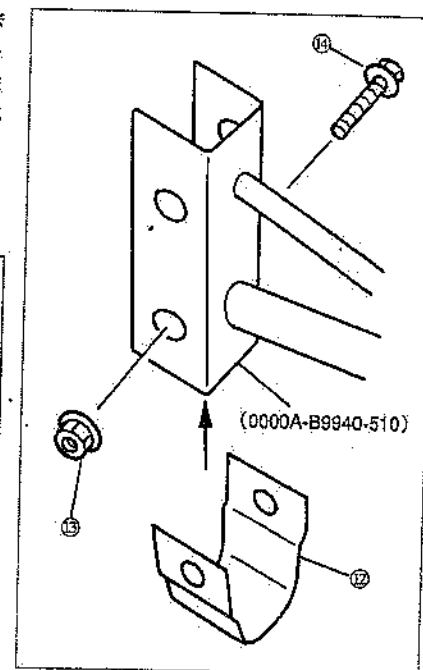
カウルブレース (0000A-B9940-510) の下側のボルトナットを⑬⑭に交換し、ステアリングストッパー⑫を下側から取り付け、⑬⑭と共締めにします。(96型のステアリングストッパーでも性能には支障ありません)

ステアリングストッパーは切れ角18°に設定してあります。

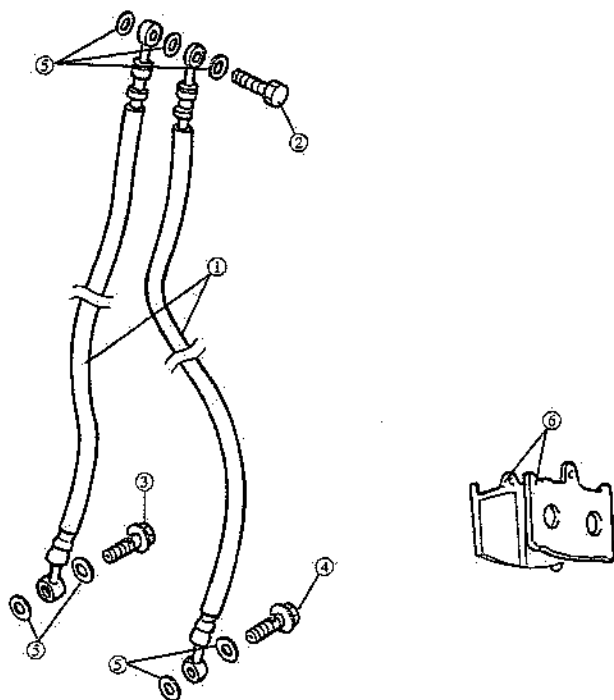
△注意

- ・本キットは、ステアリングダンパーとステアリングストッパーを一緒に使用してください。(ステアリングダンパーをステアリングストッパー代りとする事はレギュレーション上禁止されています。)

- ・本ステアリングダンパーは、減衰力を調整できます。調整範囲は12段階です。(ダイヤルを回して調整できます。)



31. フロントブレーキホース、ブレーキパッドの交換



※はスズキ純正パーツ

No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
①	0000A-B9590-240	ホースコンブ、フロントブレーキ	2	
②	0000A-B9590-249	ユニオンボルト	1	
※ ③	09360-10042	ボルト、ブレーキフルード、R、キャリパー	1	
※ ④	09360-10042	ボルト、ブレーキフルード、L、キャリパー	1	STD流用
※ ⑤	09161-10009	ワッシャ、ブレーキフルード	7	
⑥	0000A-B9590-100	パッドコンブ、フロントブレーキ	2	1セット2枚

フロントブレーキホース、ブレーキパッドの交換

制動力、ブレーキタッチの向上の為、ブレーキホース、ブレーキパッドの交換をおすすめします。

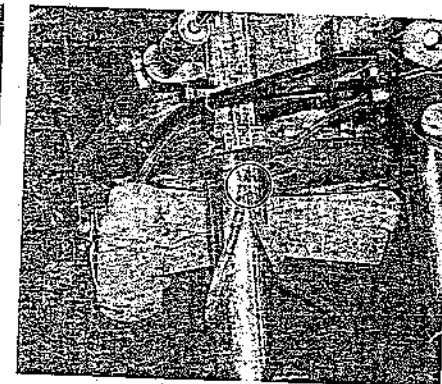
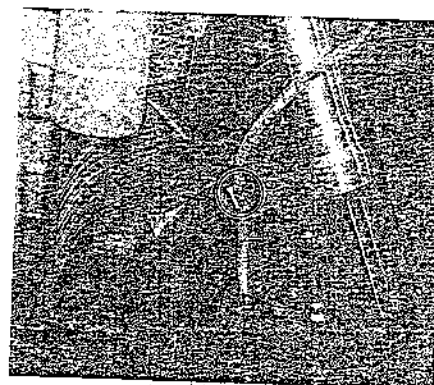
○ブレーキホースの交換

- ・ノーマルのブレーキホースを取り外します。その際、L側のユニオンボルト（組立図④）は再使用します。無くさないように注意して下さい。

△アドバイス

ブレーキフルードは塗装、プラスチック、ゴム類を傷めます。付着しないように注意して作業して下さい。

- ・組立図に従ってブレーキホースを組み付ける。
- ユニオンボルト、ブレーキフルードボルトR、L 締付トルク 150~200kg・cm
- ・ホースがカウル、ラジエタ等に接触してステアリング操作を妨げないように、下の写真を参考にクランプする。



- ・エア抜きを完全に行う。（ブレーキフルード：DOT 4）

△警告

- ・ワッシャは再使用せず、新品を使用して下さい。
- ・作業終了後、ブレーキフルードの漏れはないか、ホースがステアリング操作を妨げていないか必ず確認して下さい。

○ブレーキパッドの交換

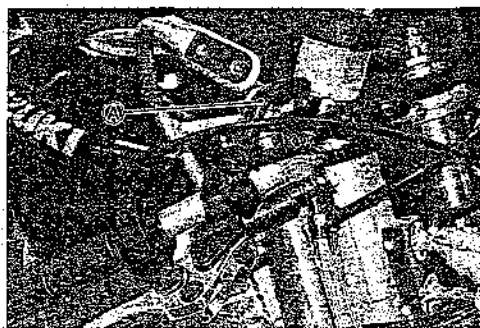
サービスガイドに従ってブレーキパッドを交換して下さい。

〈キットパーツブレーキパッドの特長〉

- 制動力向上
- 耐磨耗性向上

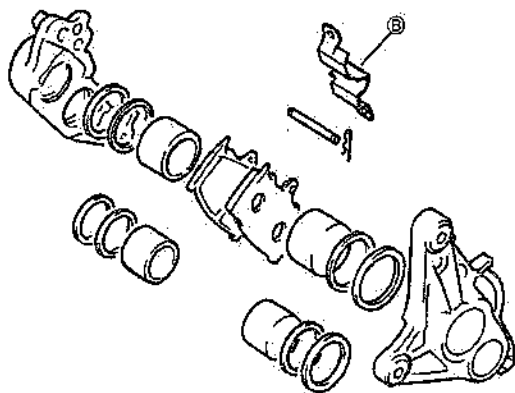
○ホース、フロントリザーバタンクについて

STDのホース、フロントリザーバタンク（写真③部）は、STDのハンドル位置に合わせた長さになっていますので、ハンドル位置を変更するとホースの長さがたりなくなる場合があります。その場合は、0000A-B8590-731（ホース、ブレーキリザーバー）をお買い求めの上、適当な長さに切って使用して下さい。



△警告

キャリパーのパッド押さえプレート（図B）はSTD同様取りつけて使用して下さい。（パッドピン抜け防止の為）もしはずして走行する場合は、ペータピンに抜け防止のワイヤロックをして下さい。



ブレーキメンテナンス

1. ブレーキキャリパーの清掃について

ブレーキキャリパーは、パッドの磨耗粉や土砂の侵入により非常に汚れやすい部品です。だからこそ、定期的に清掃、チェックすることにより、パッドの磨耗やオイルボルト、取付ボルトのゆるみ等を早期発見出来、トラブルの発生を未然に防止することが可能です。

(1) パッド等を取りはずし、中性洗剤等を使用し、やわらかいブラシやウェスで水洗いする。

(2) しつこい汚れについては、ブレーキグリーナー等をウェスに付け拭き取る。

キャリパーに直接ブレーキクリーナーをスプレーしないこと!!

ブレーキクリーナーの多くは、有機溶剤のため、ピストンシール等のゴム部品を劣化させます。

(3) 清掃後、水分を良く拭き取った後、M/Cレバーを少しずつ握り、ピストンを少し出し、（ピストンの飛び出しには、十分注意）ブレーキフルードをピストンに塗布し、グリスアップすると、レバーストロークの増加や引きずりを未然に防止することが可能です。

（通常の機械グリス等は使用しないこと。ゴム部品を劣化させます。）

2. パッド交換について

(1) パッド交換を行なう場合、上記清掃を行なってから、ピストンを戻すことが望ましい。（通常量産キャリパーには、ダストの侵入を防止するダストシールが設けられているが、ピストンにこびり付いた汚れは、十分に取れない場合も考えられるため。）

(2) 一度使用したパッドを保管しておく場合、必ずどの位置で使ったパッドか明記しておき、再組付する場合は、元の位置に組付けること。〔例：左から1, 2, 3, 4〕異なる位置に組み付けると、ローター・パッド・ピストンの当たりが異なるため、レバーストロークの増加や引きずりの原因になります。

3. エア抜きについて

(1) エア抜きを行なう場合、必ずリザーバタンクのキャップ、ダイヤフラムを取りはずしておくこと。また、はずさず実施してしまった場合は、必ず1度キャップ、ダイヤフラムをはずし、大気圧をかけておくこと。

（システム内が、負圧になり、レバーストロークが増加する可能性 ④）

4. リヤブレーキを多用（コーナリング中に引きずる等）するライダーに対する注意

リヤブレーキを引きずり操作すると、ブレーキ温度が異常上昇し、トラブルの原因となるため、定期的に下記項目を確認すること。

(1) ディスクローターの反り。（必要であれば新品と交換）

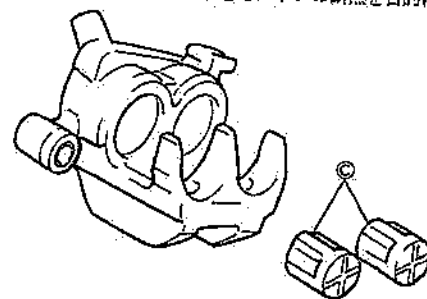
(2) キャリパーのピストン内に組み込まれている樹脂インシュレーター（パッドとピストンの断熱を目的に装着）の熱劣化（白色に変色）磨耗。

ピストンとパッドが直接当接している場合は、即交換 ⑤。また合わせて、キャリパーO/R（ピストンシールの交換）が望ましい。

(3) パッドの反り。（必要であれば新品と交換）オプションとして、STDよりも耐熱性の高いインシュレーターが用意されています。

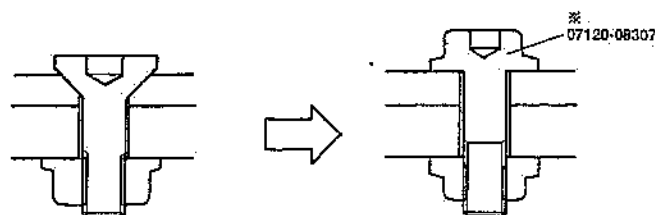
（図C）

0000A-B9690-100 インシュレーター
（2個1セットです）



32. リヤスプロケット変更時の注意

各サーキットに合った二次減速比とする為、スプロケットを交換します。その際、STDのスプロケットは皿もみ加工されており、ボルトも皿ビスになっています。キットパーツのスプロケットは皿もみ加工されていない為、ボルトの交換が必要となります。



※はスズキ純正パーツですので、スズキの代理店、販売店でお求め下さい。

エンジンスプロケット、リヤスプロケットは以下のオプションがあります。
エンジンスプロケット

PARTS NUMBER	PARTS NAME
※ 27511-38200	スプロケット、エンジン、13T
※ 27511-32401	” ” 15T
※ 27511-37200	” ” 16T

リヤスプロケット

PARTS NUMBER	PARTS NAME
※ 64511-38B10	スプロケット、リア、37T
0000A-A5600-438	” ” 38T
” -439	” ” 39T
” -440	” ” 40T
” -441	” ” 41T
” -442	” ” 42T
” -443	” ” 43T
” -444	” ” 44T
” -445	” ” 45T

※はスズキ純正パーツ

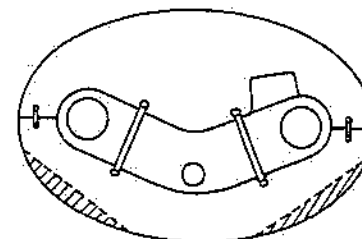
△警告

STD以外のスプロケットを使用する場合、必ず指示されたボルトに交換して下さい。

33. カバー、フレームヘッドローの取り付け

走行中の空気抵抗を減少させ、効率的にラジエターへ走行風を送る為にカバー、フレームヘッドローの組付をおすすめします。

No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
	0000A-B9940-421	カバー、フレームヘッドロー	1	

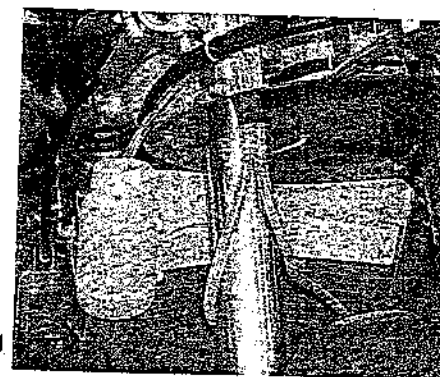


アンダーブラケット下側に上図の様に組み付けて下さい。

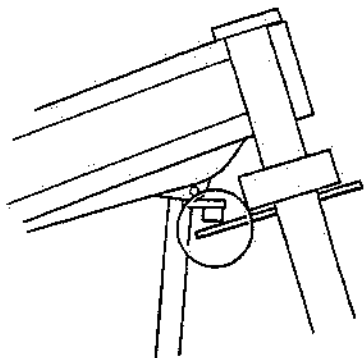
尚、このカバー、フレームヘッドローは、キットラジエター、ステアリングストップ使用を前提に設計されています。STDラジエター使用時はステアリングを切るとラジエターブラケットが上図斜線部と干渉します。各自調節してカットして下さい。

△警告

カバー、フレームヘッドローを組付けた後ハンドルを左右に切ってステアリング操作に支障が無い事を確認して下さい。もし干渉等がある場合、各自調節してカットして下さい。



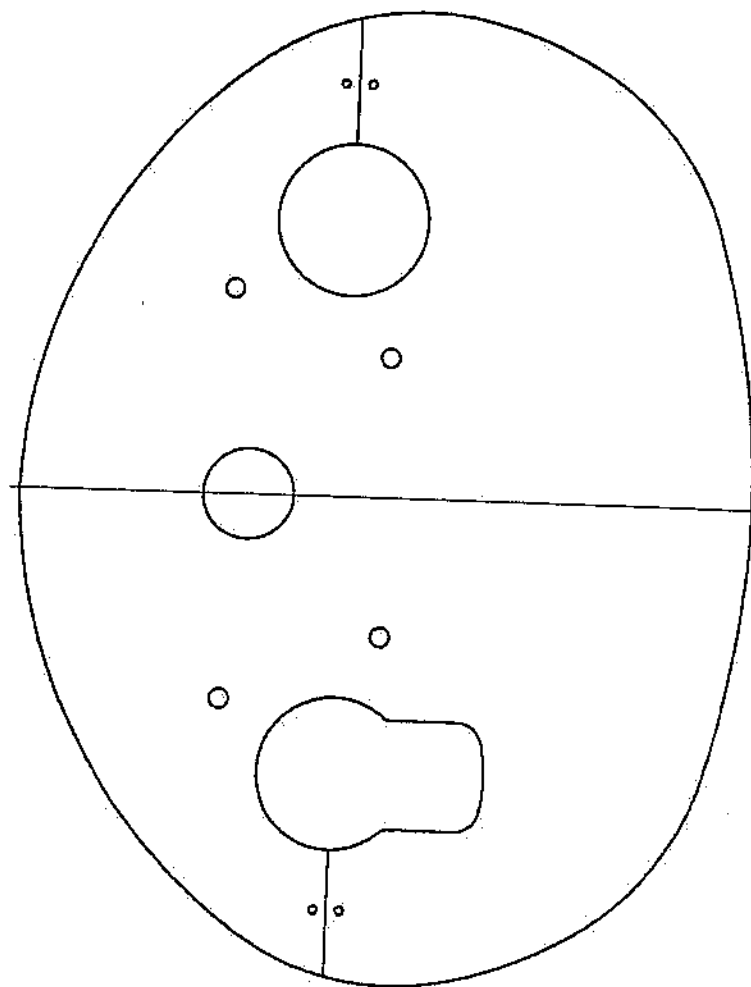
組立例



△注意

キットラジエターを取り付けた場合、カバー、フレームヘッドローアがナット、ラジエターブラケットの下側を通るように取り付けて下さい。

またこのカバーは2.0程度の樹脂板を使って、自作も可能です。下の図を型紙にして各自で作ってみて下さい。



(縮尺1/2)

34. フロントフォークスプリング・R.C.Uスプリングについて

以下のオプションが用意してあります。

○フロントフォークスプリング STDバネ定数=0.520kg/mm

品番	バネ定数 (kg/mm)	識 別
0000A-B9510-17M	0.475	0.475刻印
" -17N	0.575	0.575刻印
" -17Q	0.625	0.625刻印
" -17R	0.675	0.675刻印

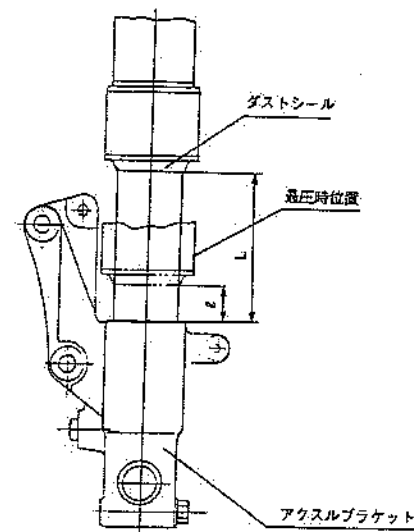
スプリング端面に刻印あり

OR.C.Uスプリング STDバネ定数=6.8kg/mm

品番	バネ定数 (kg/mm)	識 別
0000A-B9620-21M	5.75	白ペイント
" -21N	6.25	黄ペイント
" -21Q	7.25	緑ペイント
" -21R	7.75	赤ペイント

35. 1G測定法 (フロント、リヤ)

●フロント



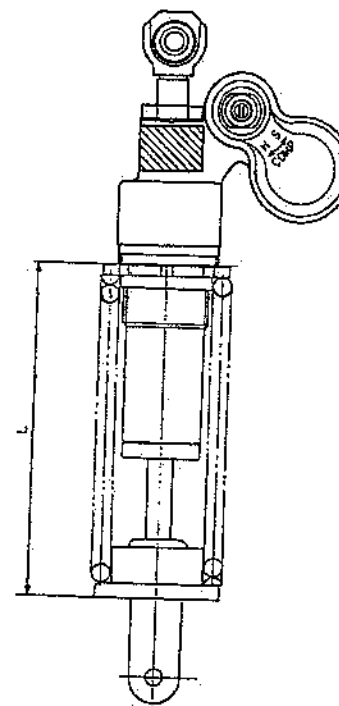
乗車時L寸法を測定し、1Gたわみ量δ_{1G}を下の式で求める。

$$\delta_{1G} = 132.6 - L$$

全開時のダストシールとアクスルブラケットとの隙間ℓ。

$$\ell = 12.6$$

●リヤ



空車時及び乗車時のL寸法を測定し、その差を1Gたわみ量δ_{1G}とする。
(プリロードを変更した場合空車時のL寸法も再度測定すること)

36. リヤ車高調整方法

96 RGV-T250SPには、R.C.Uに車高調整機構が付いています。必要に応じて調整して下さい。下記の要領で調整しますが、その場合、アッパージョイント上面とロックナット座面の寸法（図2のL寸法）で管理すると良いでしょう。

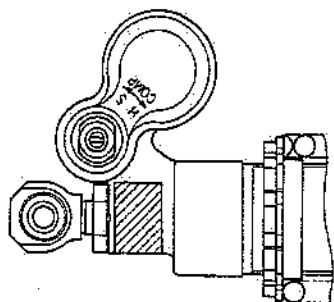
L寸法は MAX 56mm STD 46mm MIN 41mm となっています。

△警告

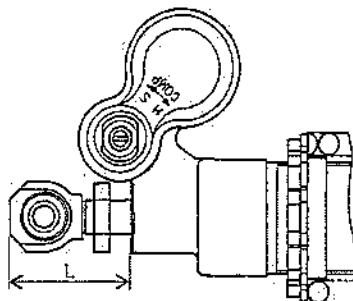
上記の範囲外での調整は絶対行わないで下さい。

RC車高調整手順

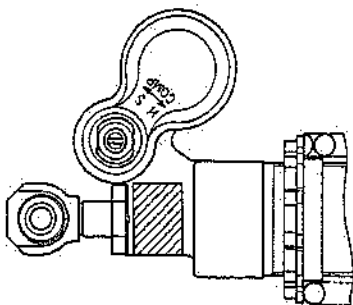
1. 斜線部をバイス等にクランプする。
2. ロックナットを緩める。



2. アッパージョイント位置を手回しにて設定する。（伸び切り時破損防止の為、スパナ等の工具は使用しないこと。）



3. 斜線部をバイス等にクランプする。
2. ロックナットを締め付ける。
（締め付けトルク 650~700kg・cm）



37. サスペンションセッティングマニュアル

- 1. 作動性が悪い。
 - ・クッションASSYの作動チェック
 - ・フロントアクスルシャフトのセンターずれ、フォークのねじれはないか？
- 2. スプリングイニシャルが高すぎる。
 - ・イニシャルを下げる。
 - ・スプリングのバネ定数を下げる。
 - ・オイル量を減らす。
- 3. フルストロークしている。
 - ・イニシャルを上げる。
 - ・スプリングのバネ定数を上げる。
 - ・オイル量を増やす。
- 4. 過減衰
 - ・減衰力を下げる。

フワフワ感→減衰力不足

- ・減衰力を上げる。
- ・フロントの伸び側の減衰力を上げる。
- ・フロントフォークの突出し量を増す。
- ・フロントのイニシャルを下げる。
- ・リヤのイニシャルを上げる。
- ・リヤの伸び側減衰力を下げる。
- ・リヤの車高を上げる。
- ・リヤの圧側の減衰力を上げる。

アンダーステア→キャスターが寝すぎている。

- ・フロントの伸び側の減衰力を上げる。
- ・フロントフォークの突出し量を増す。
- ・フロントのイニシャルを下げる。
- ・リヤのイニシャルを上げる。
- ・リヤの伸び側減衰力を下げる。
- ・リヤの車高を上げる。
- ・リヤの圧側の減衰力を上げる。

チャタリング→（細かいはね）

1. ヘッドパイプ回りのガタ
 2. タイヤ、ホイール、バラ
 3. タイヤのマッチング不良
 4. 車体系のマッチング不良
- ・ベアリング、ナット組付状態チェック
 - ・バランス取直し、変形チェック
 - ・タイヤ選定の見直し、エア圧を上下してみる。
 - ・イニシャルを上下して共振点をずらす。
 - ・減衰力を上下して

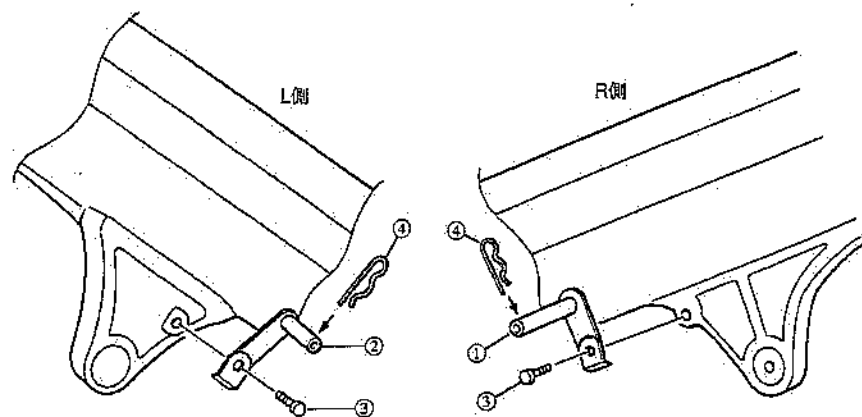
キックバック（ハンドルの振られ）

1. スロットルONでである場合
 - フロントフォークリバウンドストローク不良
 - ・イニシャルを下げる。
 - ・フロントの分担荷物重を増す。（フォークの突出し量を増す。リヤの車高を上げる。）
2. スロットルOFFでである場合
 - フロントフォークが十分ストロークしない。
 - ・フロントのイニシャルを下げる。
 - ・バネ定数を下げる。
 - ・フロントの圧側の減衰力を下げる。

フロントフォークがストロークしすぎる。

- ・イニシャルを上げる。
- ・バネ定数を上げる。
- ・フロントの圧側の減衰力を上げる。
- ・油高を上げる。

38. カウルサイドブラケットの組み付け



※はスズキ純正パーツ

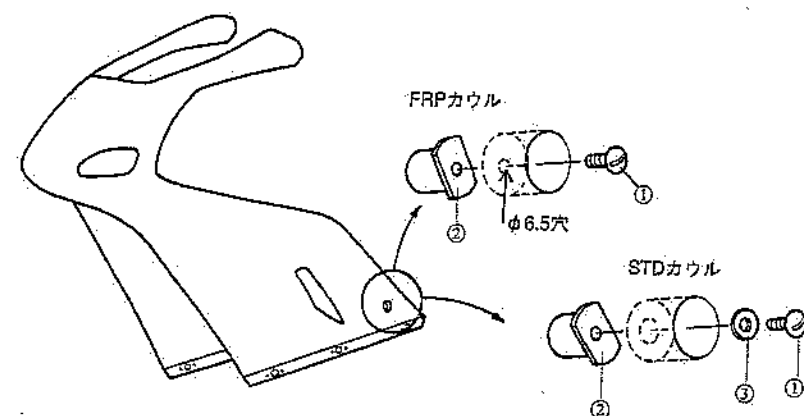
No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
①	0000A-B9940-530	ブラケットコンブ, ロア-カウルアップ, R	1	「R」打刻アリ
②	0000A-B9940-540	ブラケットコンブ, ロア-カウルアップ, L	1	「L」打刻アリ
※ ③	01550-06163	スクリュー, ロア-カウルアップブラケット	2	
④	0000A-B9940-523	クリップ, カウリング	2	

カウルサイドブラケットの取り付け

整備性向上の為、カウルサイドブラケットの取り付けをおすすめします。カウルの取り付けをSTDのスクリュー式からレーザータイプのベーターピン式に変更するキットです。

- ・STDブラケットを取りはずします。
- ・組立図に従って組み付けます。

カウルサイドブラケット（ベーターピン式）を使用する場合、カウル側にカウリングストッパーの取付が必要です。（下図参照）



※はスズキ純正パーツ

No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
※ ①	09125-06085	スクリュー, カウリングストッパー	2	
②	0000A-B0940-551	ストッパー, カウリング	2	
※ ③	09160-06017	ワッシャー, カウリングフィッティング	2	

FRPカウルの場合

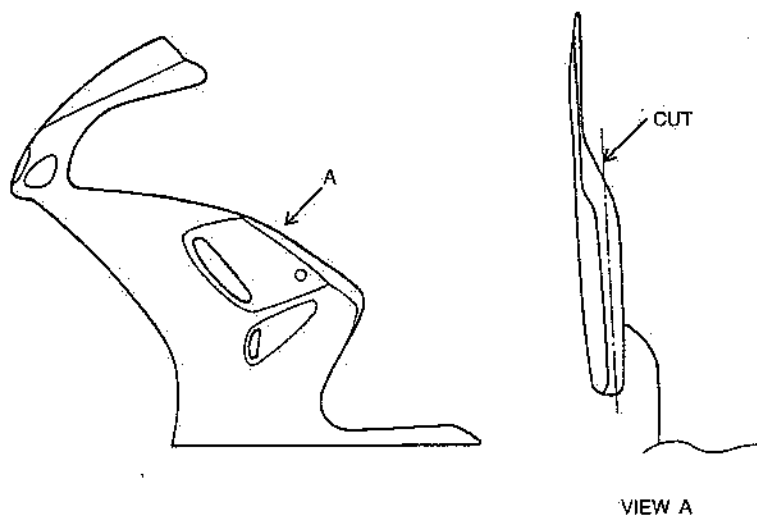
- ストッパー取付位置にφ6.5の穴をあけます。
- ①、②を取り付けます。

STD (ABS) カウルの場合

- クッション (Hゴム) をはずし、③をはさむように①②を取り付けます。

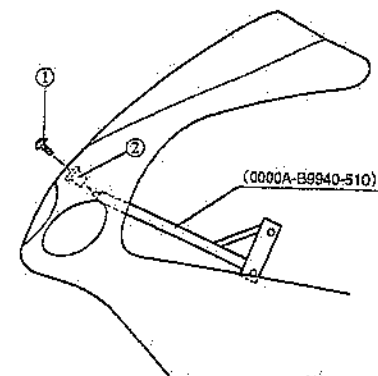
アドバイス

ベータピンの抜き差しがしやすいように、STDカウルのサイド部（下図VIEW A）をカットすると良いでしょう。その際、切りすぎてシルエットを変えてしまわないよう注意して下さい。（レギュレーション違反となります。）



39. FRP製カウリングの取り付け

フロントカウルブレースを受けるストッパーをカウルに取り付けます。



※はスズキ純正パーツ

No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
※ ①	09125-06085	スクリュー、カウリングストッパー	1	
②	0000A-B0940-551	ストッパー、カウリング	1	

カウリングストッパー（フロント）の取り付け

・ラジエーター部のカット

使用するラジエーターに合わせて、ローアカウルをカットします。STDラジエーターの場合は基本的に加工はありません。組み付けて当たりがきつい部分はカットして下さい。

キットラジエーターを取り付ける場合は、ローアカウルのケガキ線を参考にラジエーターと接触しないようにローアカウルをカットして下さい。

△注意

○ラジエーターホースとカウル端面が当たる、または極端に近い場合があります。その場合、カウルをカットする等適切な処置をして下さい。

・カウリングストッパーの取り付け

ラジエーターの形状に合わせてローアカウルをカットしたら、フロントカウルブレースの先端付近にφ6.5程度の穴をあけ、①、②を取り付けます。

△注意

○ラジエーターの位置、プラグキャップ（2番）とカウルの当りに注意しながらカウリングストッパーの位置を決めて下さい。

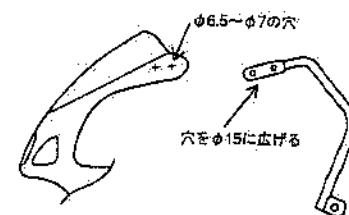
・カウルサイド部の加工

STDのカウルサイドブラケット（ネジ式）を使用する場合、サイドにSTDと同じ穴（φ13）をあけ、STDのHゴムを流用使用して下さい。（キットのカウルサイドブラケット…ベータピン式を使用する場合は「38.カウルサイドブラケットの組み付け」を参照のこと）

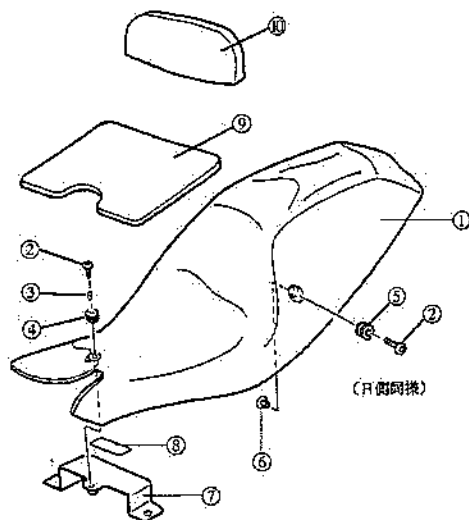
（参考アドバイス）

整備性向上の為、カウルのアッパー部（下図参照）の取りはずしをベータピン式に改造する事が出来ます。

図のような加工を施した後、フロントカウリングストッパーに使用した①②をφ6.5穴に取り付けると、カウルアッパー部がベータピンで取りはずせるようになります。

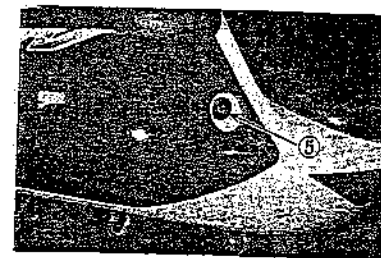


40. FRP製シートカウルの取り付け

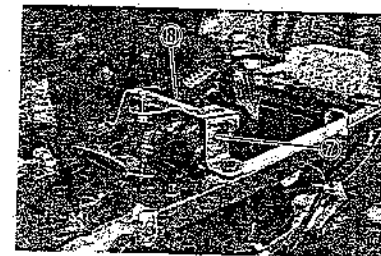


○STDシートの取りはずし

- ・サービスガイドに従ってSTDシートを取りはずします。その際、⑤は後で使います。ていねいに取り外して下さい。



- ・③を貼りつけた⑦をバッテリーホルダと共締めにします。
- ・組立図に従ってカバー、フレームを取りつけて下さい。

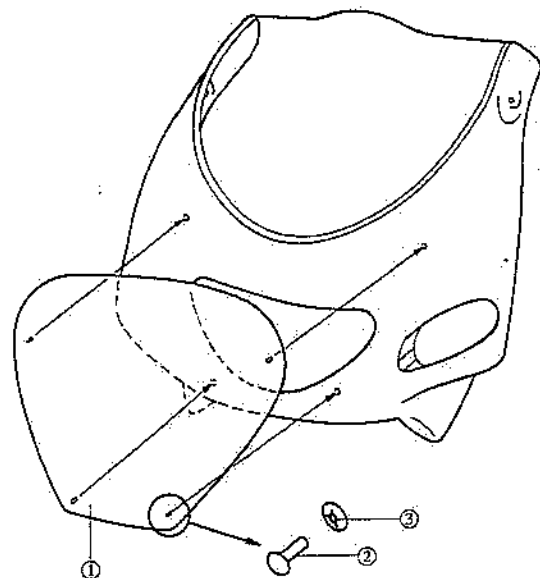


※はスズキ純正パーツ

No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
①	0000A-B9470-111	カバー、フレーム	1	
※ ②	09116-06011	ボルト、フレームカバー	3	
※ ③	09180-06259	スパーサー、フレームカバー、フロント	1	
※ ④	94433-26B00	クッション、フレームカバー、フロント	1	
※ ⑤	94433-26B00	クッション、フレームカバー、リヤ	2	STD流用
※ ⑥	94529-46E00	スパーサー、フレームカバー、リヤ	2	
※ ⑦	0000A-B9450-120	ブラケットコンブ、シートサポート	1	
※ ⑧	68262-38A00	クッション、シートサポートブラケット	1	
⑨	0000A-B9450-171	クッション、シートローア	1	
⑩	0000A-A5400-712	クッション、バックレスト	1	

⑩はカバーセット、フレームには含まれていません。ライダーの好みに応じて買い求め下さい。

41. ゼッケンプレートの取り付け



※はスズキ純正パーツ

No.	PARTS NUMBER	PARTS NAME	QTY	REMARK
①	0000A-B9940-911	プレート、ゼッケン	1	
※ ②	94616-10D00	ピン、ゼッケンプレート	4	
※ ③	09148-04032	ナット、ゼッケンプレート	4	

ゼッケンプレートの組み付け

STDカウルをレース走行用に改造する際、ゼッケンプレートを使用します。

・ゼッケンプレートとSTDカウルにプレート取付用の穴（4ヶ所程度）をあけます。

・②を穴に通し、③を取り付けます。

尚、ゼッケンプレートの取り付けは、通常のM4程度のスクリーン、ナット、リベット等でも可能です。

42. 参考セッティングデータ

下記データは身長165cm、体重60kgのライダーによるものであくまでも参考値です。

コース名	STD	筑波サーキット	鈴鹿サーキット
天候		晴れ	晴れ
気温		6°C	14°C
湿度		50%	43%
気圧		1044hpa	1038hpa
キャブ	MJ	150, 147.5	152.5, 152.5
	JN	6GH24-53-4	6FL03-46-4
	PJ	30	25
	MAJ	0.7	0
	MASI	無し	30
	AS	-1 1/2回転	-2回転
ガソリン	レギュラー	無鉛ハイオク	無鉛ハイオク
オイル	分離給油	モテュール800E(30:1)	モテュール800E(30:1)
ギヤ	1ST	32/13	A 35/15
	2ND	32/18	B 29/16
	3RD	29/21	A 27/17
	4TH	27/24	C 31/24
	5TH	25/26	C 27/23
	6TH	23/27	E 26/24
フロント	ファイナル	46/14	41/16
	突き出し	5.5mm	10mm
	イニシャル	4目盛り	4目盛り(STD)
	圧側減衰	-1 1/2回転	-1/2回転
	伸び側減衰	-1 1/2回転	-1/2回転
	油高	107mm	117mm
リヤ	スプリング	0.52kg/mm	0.52kg/mm(STD)
	車高調整	46mm	46mm(STD)
	イニシャル	13.2mm	18mm
	圧側減衰	-1 1/2回転	-1回転
	伸び側減衰	-1 5/8回転	-3/4回転
	スプリング	6.8kg/mm	6.8kg/mm(STD)

43. ガソリンの無鉛化に対して

'96モデルユーザーの方へ

以下に示す3つの変更を行って下さい。変更しない場合はトラブルの発生が予想されます。

1. キャブセッティング

従来のアブガスのセッティングに対して

MJ	3ランクアップ
JN	クリップ1段下げ
PJ	1ランクアップ

として下さい。オプションで各JET類が出ていますので、それを購入して下さい。

2. イグナイター

イグナイター本体は、そのまま使用可です。

但し、ワイヤリングハーネスのアクチュエーターチェッカー用白線（これをアースさせてアクチュエーターのハイのポジションを出しています。）を走行時もアースさせるようにして下さい。チェッカーとして使用する場合は、1回離して、再びアースさせれば、アクチュエーターがハイに固定されます。

もちろん'97イグナイターに交換してもOKです。その場合は、走行時は白線をアースしないで下さい。

'97仕様の'96仕様に対するメリット

'96仕様の白線アース諸元は簡易的な無鉛対策です。それは'96ユーザーが無鉛対策の為にわざわざCDIを買わなくても良いように経済的理由に依り配慮したものです。

'97仕様は、無鉛ガス専用に設定した物ですので下記の方が'96に対して秀でています。

①ベストな点火時期特性の為デトネーションの発生が少ない。

②オーバーレブ特性が良い。

③スロットル急開時補正が入っている為ツキが良い。

3. サイレンサー

各コンストラクターから発売される対策用サイレンサーを購入して下さい。

'97モデル以降のユーザーの方へ

1. キャブセッティング

'97用キャブセッティングパーツセットを購入して下さい。

2. イグナイター

'97用イグナイターを購入して下さい。

この場合、ワイヤリングハーネスの白線は純粋にアクチュエーターチェッカーとして使用して下さい。

走行時はアースしないで下さい。

3. チャンバー&サイレンサー

各コンストラクターから発売されるマフラを購入して下さい。

セッティングデータシート		コース;																
DATE: 199		WEATHER CONDITIONS: TEMP: DRY °C WET: °C A/P mmHg																
ライダー																		
スタート時間																		
キャブ ブレター	CARB No.	#	1	#	2	#	1	#	2	#	1	#	2	#	1	#	2	
	MJ																	
	AS																	
	JN																	
	PJ																	
	MAJ																	
ミッション	1	2	3															
	4	5	6															
オイル	混合比																	
フロント フォーク	スプリング	kg/mm				kg/mm				kg/mm				kg/mm				
	突き出し	mm				mm				mm				mm				
	イニシャル	段目				段目				段目				段目				
	油高	mm				mm				mm				mm				
	オイル																	
	減調	伸																
リヤショック	スプリング	kg/mm				kg/mm				kg/mm				kg/mm				
	イニシャル	SET長	mm				SET長	mm				SET長	mm					
	減調	伸																
	減調	伸																
IG	車高	mm				mm				mm				mm				
	フロント	mm				mm				mm				mm				
残ストローク	リヤ	mm				mm				mm				mm				
	フロント	mm				mm				mm				mm				
タイヤ	リヤ	mm				mm				mm				mm				
	フロント	mm				mm				mm				mm				
コースコンディション																		
ファイナル ギヤ																		
水 温		°C				°C				°C				°C				
ラップタイム	1					1				1				1				
	2					2				2				2				
	3					3				3				3				
	4					4				4				4				
	5					5				5				5				
	6					6				6				6				
	7					7				7				7				
	8					8				8				8				
	9					9				9				9				
	10					10				10				10				
ベストタイム																		
走行後 インプレッション																		