

# ROAD RACE '98 **RGV** 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ツ<sup>日</sup>

〒431-0201 浜松市篠原町21339 しのはらプラザ

## Introduction

- ・ In this book, RGV250-SPをベースに、SPレース仕様に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され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(樹)より発行されている「RGV1'250-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、RGV1'250-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。
- ・ ※印付パーツは、純正部品ですのでスズキ代理店及び販売店でおもとめ下さい。

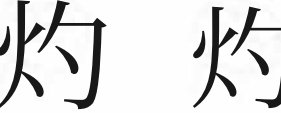
### SPレースキットパーツ使用上の注意

- ・ RGVf250-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     | 強カボルトkg・cm     | 一般ボルトの目安                                                                                                                                                                                 |
|-------|----------------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4     | 10,....,20     | 15-30          | <br>強カボルトの目安<br> |
| 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   | 1100,一,1600    |                                                                                                                                                                                          |
| 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、伽アドバイスのところは、とくにしっかり読んで下さい。

|        |                                                                                             |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| △警告    | It is a possibility that a horse injury may occur if you make a mistake (do not do as yet). |
| △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。                                  |
| 伽アドバイス | 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/ボクプラグについて                    | 3         |
| 8.               | ス/ボ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.              | SIFC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:              | ブリーセット取り付け                     | 11        |
| <b>二； イトし勺以</b>  |                                | <b>悶</b>  |
| -4:              | 各ジェットの影響域                      | 16        |
| S:               | 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.              | ラムエアインダクションシステムについて            | 18        |
| -1:              | ラムエアの経路                        | 18        |
| -2:              | ラムエアボックスフィッティング/ボツの組立          | 19        |
| -3:              | エアボックスフィッティング/ボツの組立            | 20        |
| -4:              | オーバーフローパイプのメクラ栓                | 21        |
| S:               | ラムエアボックスの取り付け                  | 22        |
| -6:              | バックインジェクションブリーザーの交換            | 23        |
| <b>7 フ タン</b>    |                                | <b>8</b>  |
| 1:               | キッドと互換の協？胃戸                    | 26        |
| 18.              | ウォーターキャッチタンクの取り付け              | 26        |
| 19.              | サーモスタットの廃止                     | 26        |
| 20.              | ワイヤーロックについて                    | 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.              | エンジンプロケット変更時の注                 | 32        |
| 24.              | ワイヤーレスの変更                      | 33        |
| <b>墨::; 腐</b>    |                                | <b>墨:</b> |
| 27.              | ブリーターの変更                       | 35        |
| 28.              | ボクセット、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/ボの取り付け                | 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/ボ、フレ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.              | IG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                | 51        |
| 41.              | ゼッケンプレート取り付け                   | 63        |
| <b>り益互E::; は</b> |                                | <b>は</b>  |
| 44.              | フロントフォークオイルについて                | 66        |
| 45.              | ホイールドラムショックアブ/スについて            | 66        |

## 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まで行いラジエターの水位がさがらなくなるまでくり返す。
- ⑥ ラジエ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、減っていれば補充する。

- ・レース終了後はラジエ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分間位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55℃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) 一度ピ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<br>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      |                               |
| プレーキオイル      | 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sprocket | 摩耗、破損        |
| ドリブンスprocket | 摩耗、破損        |
| EXチャンパースプリング | へたり、損壊       |
| 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:fill : 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. Spark plug

Specified plug :NGKR5184 # 105 (SID)

# 100 (O.P)

# 110 (O.P)

Specified gap : 0.5mm

## 8. Plug cap

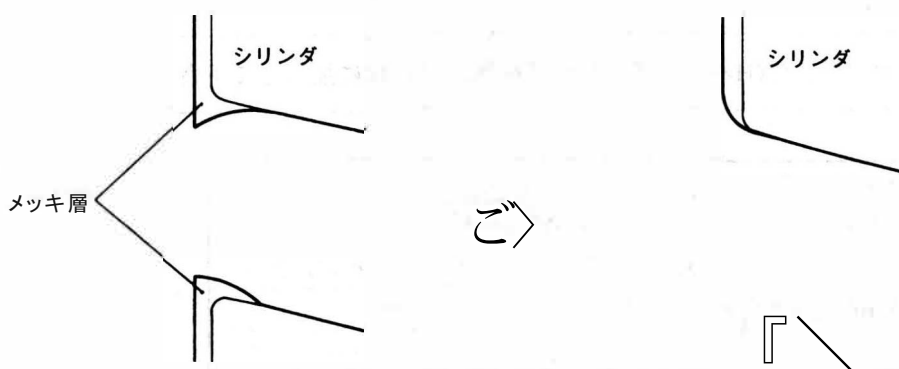
Ignition system is digitized. Because digital type is easily affected by noise, please use genuine products with plug cap with resistance and do not use other objects

## 1. Cylinder

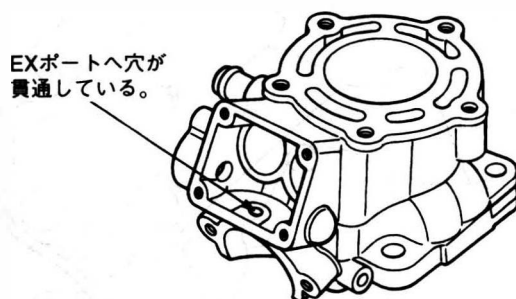
### 〔Maintenance〕

If light burning occurs and aluminum of the piston is adhering to the inner wall of the cylinder, water resistant paper (# 400-600), if you drop aluminum with a rubber grinding stone, it can be reused. However, if plating is released and the underlying aluminum is visible, playback is impossible. Please exchange.

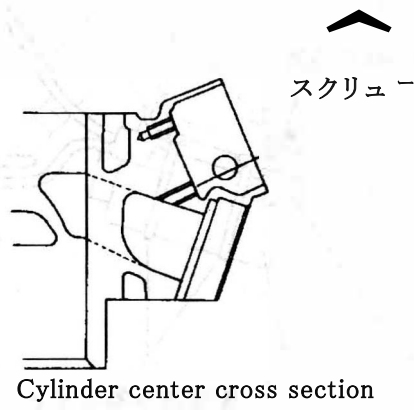
- In the case of SP, it is impossible to change the port timing, but it is considered good to do burrs to the extent that the timing does not change.
- In the case of a stock part, deburring of the port after plating has been done, but in the state as shown below, the port timing is different from the design. The result after cleanup is to the right.



In order to match the proper port timing, we recommend that you grind the bulge part with a grindstone. A hole connecting the exhaust valve chamber and the exhaust port penetrates. If it is made to the race specification, elongation in the high revolution range will be worse if left as it is.



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



## 10. EXHバルブブリーザーについて

In order to make the movement of the exhaust valves secure and smooth, it is necessary to replace the "exhaust valve cover" with the kit part that has a drain pipe.

### △ATTENTION

Since original performance can not be demonstrated unless this change is made, be sure to replace it.

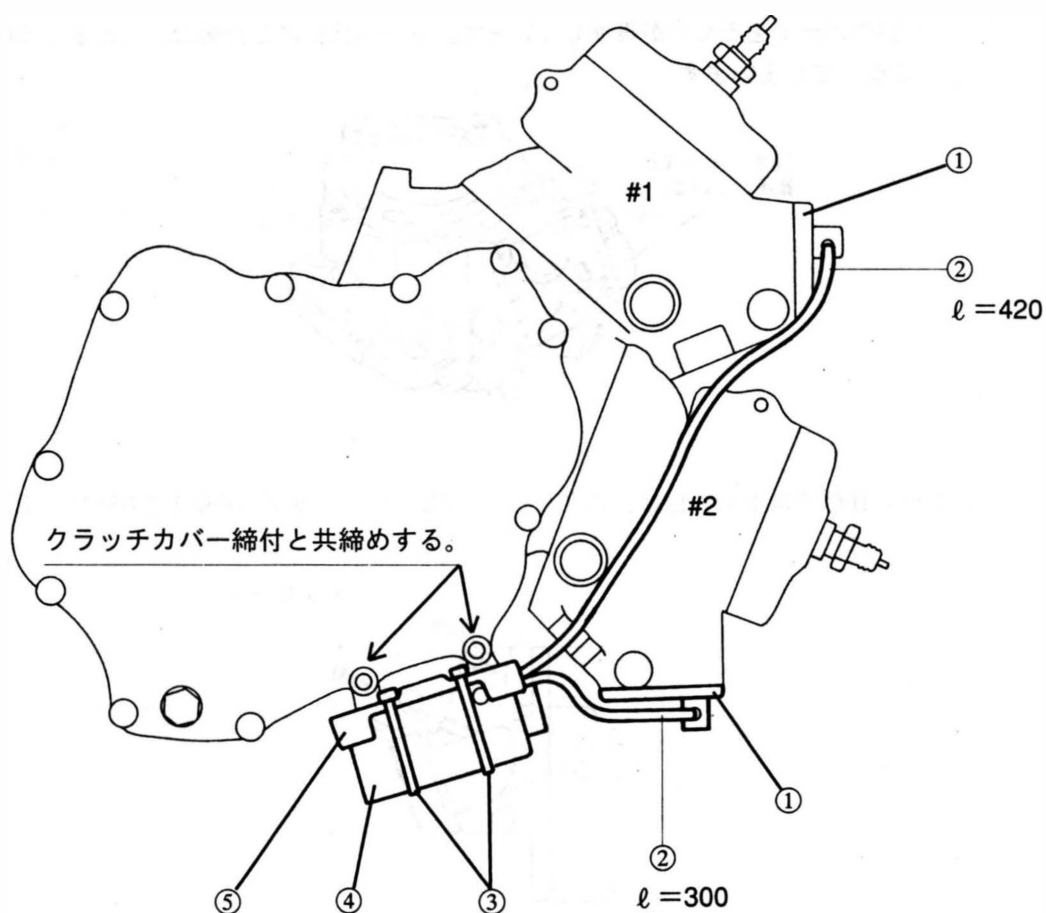
②ホースも、EXHバルブブリーザー (09352-50823-00A) を下図に示す長さに切断して配管して下さい。

### △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。

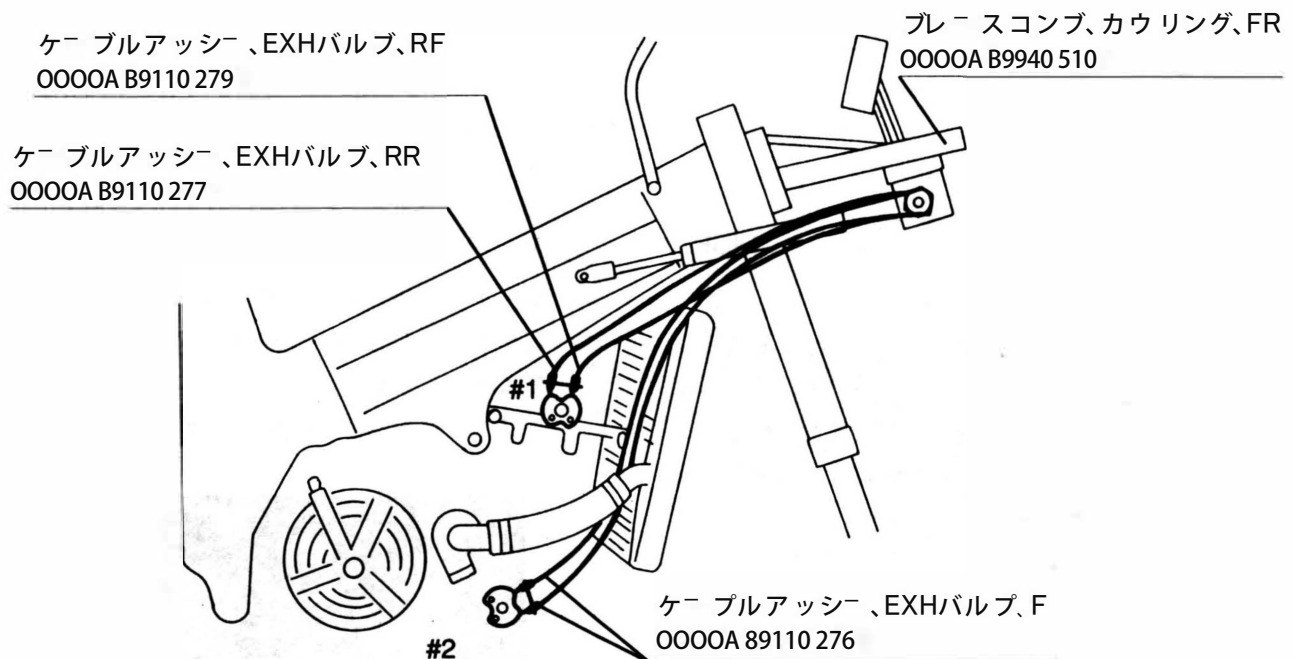
|    |                 |                   |
|----|-----------------|-------------------|
| ①  | 0000A-B9110-240 | カバー コンブ、シリンダー     |
| ※② | 09352-50823-00A | ホース、EXHバルブブリーザー   |
| ③  | 09407-25402     | クランプ、シリンダキャッチタンク  |
| ④  | 0000A-B9110-291 | タンク、シリンダキャッチ      |
| ⑤  | 0000A-B9110-292 | ブラケット、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

※はスズキ純正パーツ

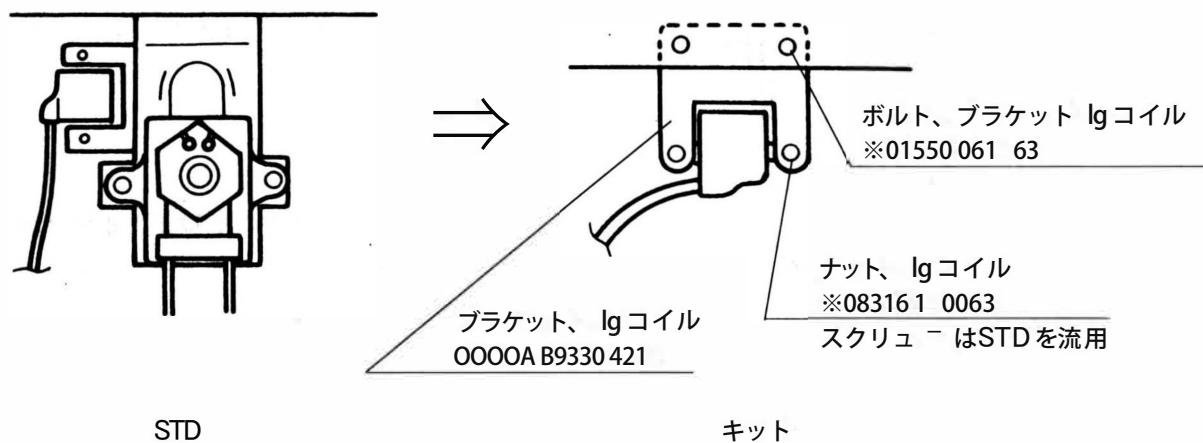


## 11. EXHバルブアクチュエータ移動について

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プレート側に移動することを推奨します。



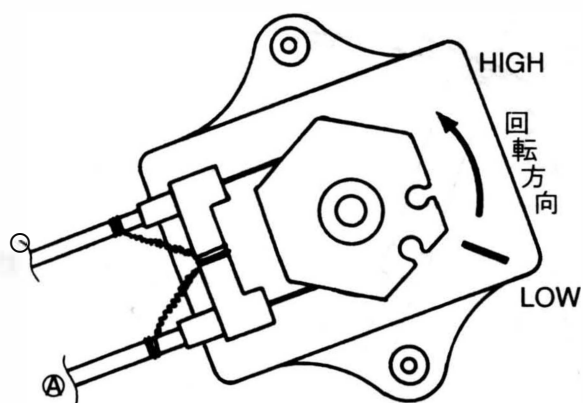
When moving the actuator, you need a cable and cowl plate as shown above. In the case of STD, since the actuator tree plays a role as the # 1 ignition coil mounting plate, if the actuator is moved and the plate is abolished, the ignition coil attachment part disappears. It is OK to cut only the unnecessary part of the STD's plate, but we prepared a lightweight type of aluminum plate.



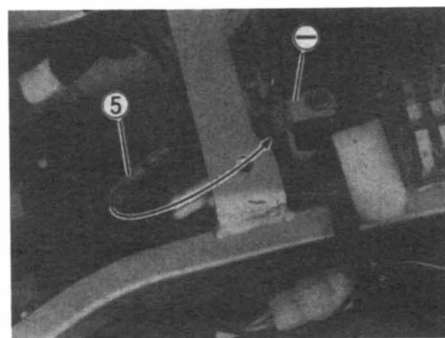
## 12 EXHバルブケーブル調整 法について

キットパーツのCDi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。

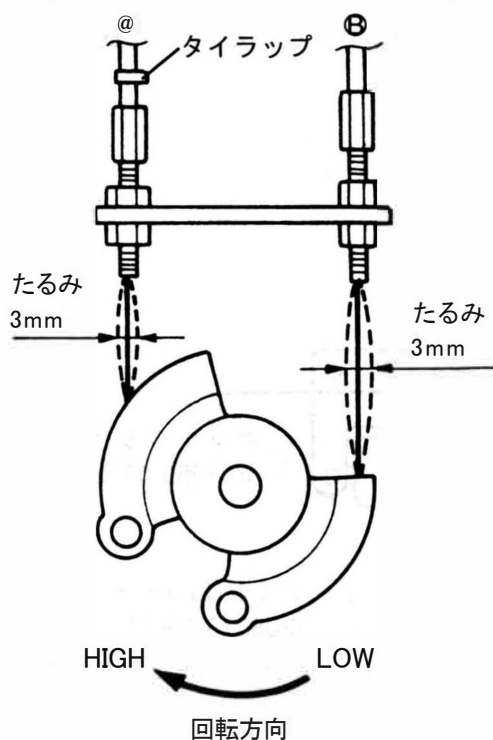
アクチュエータ側



- 1) EXHバルブケーブルを前頁の上図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。



バルブ側



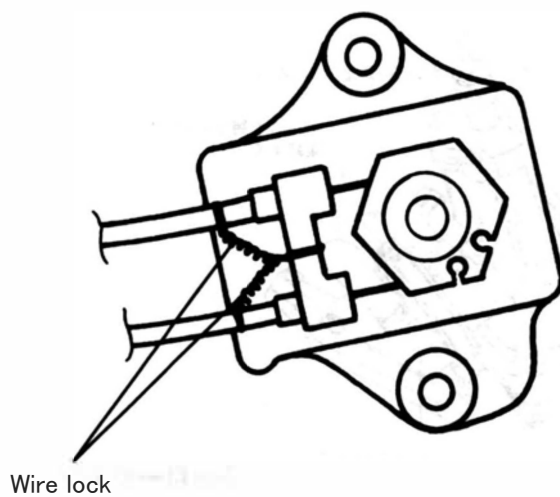
- 4) 遊び線⑤をアースさせたまま、キルスイッチをOFFにする。  
バッテリー⊙端子から遊び線を放す。  
アクチュエータは止まったままになっている。
- 5) バルブ側のプーリーをHIGH側いっぱいに戻す。  
この時にインナーケーブルのたるみ量が3mm程度になる様に合わせて、ロックナットをロックする。

### 如アドバイス

ケーブルをⒶ、Ⓑ 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。

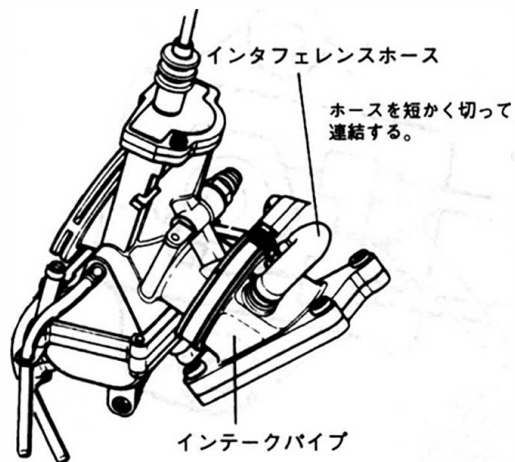
## 加アドス

As for the actuator's actuator side, maintainability is improved by wire locking as shown in the figure below.

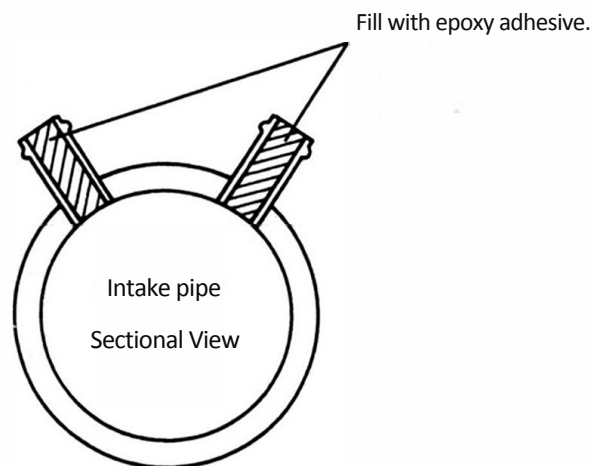


### 13. SIPC modifications

For base vehicles, SIPC is provided for improving feeling during low-speed driving, but it is not necessary in the case of a race specification that emphasizes medium and high speed range. Shorten the hose and connect at the shortest distance.



There is also a method of filling with epoxy adhesive as shown below.



## 14. About Oil Pump Removal

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。

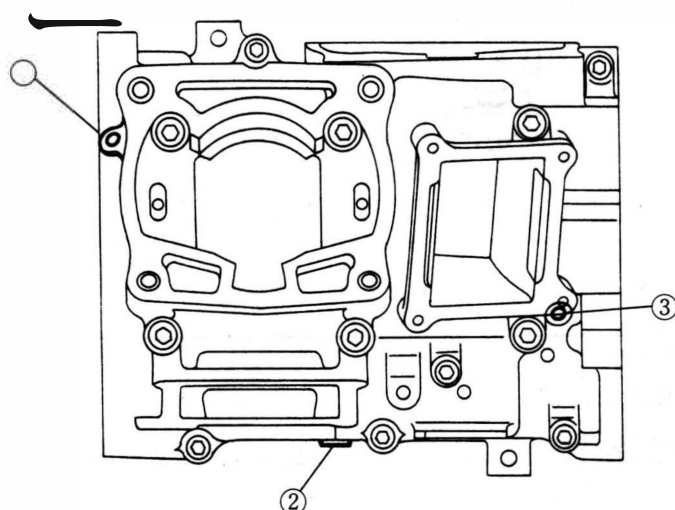
オイルポンプを取り外した後は、再びガスケット・オイルポンプを取り付け、キットパーツキャップ・オイルポンプ(0000A A5100 623)をスクリー(※02112 35163)にて取り付けます。

(本はSTDのスクリーが流用できます。)

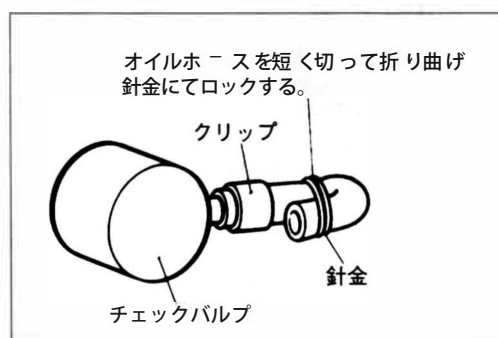
キャッチ・タンクフューエルプリーザを取り付ける場合は、上記のキャップ・オイルポンプと共締めとなるので注意してください。(23頁参照)

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GXID③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。

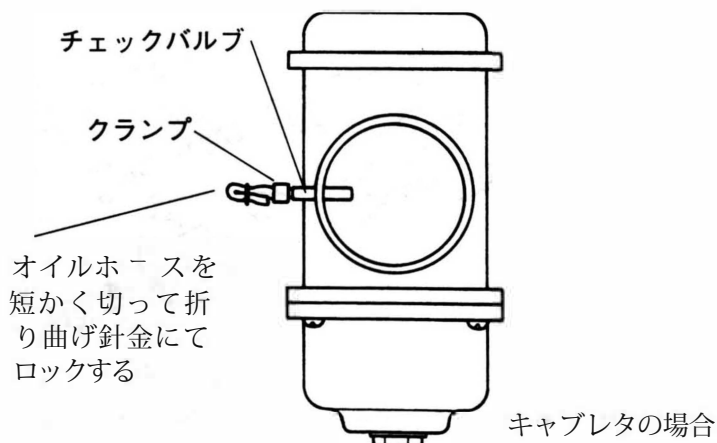


ポンチ



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。

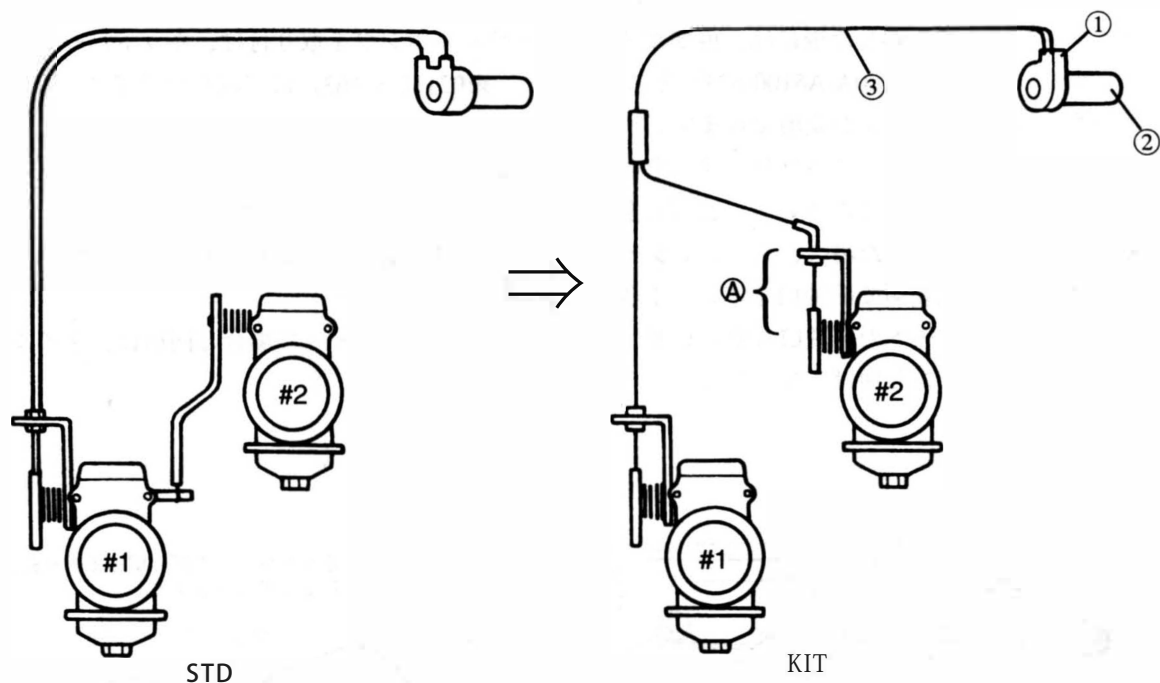
プラグを打ち込んだら、抜け止めの為に外周3ヶ所にポンチを打って下さい。



## 15. About carburetor

### 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。

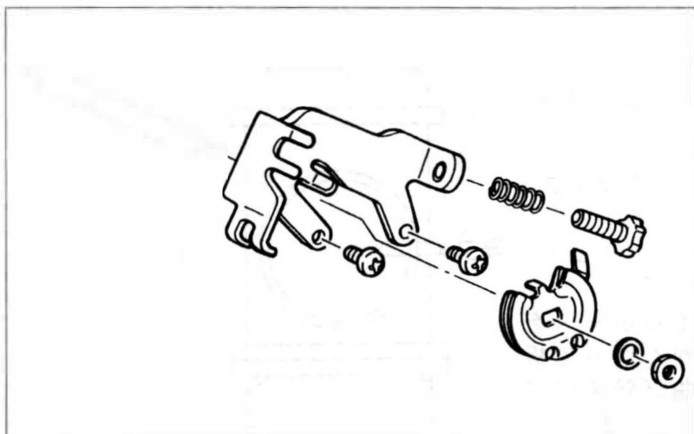


|   |   |                |
|---|---|----------------|
| ※ | → | ケースアッシー、スロットル  |
| → | → | チューブ、スロットルグリップ |
| → | → | ケーブルコンプ、スロットル  |

※はスズキ純正パーツ

### A部詳細

#### #2のみ変更



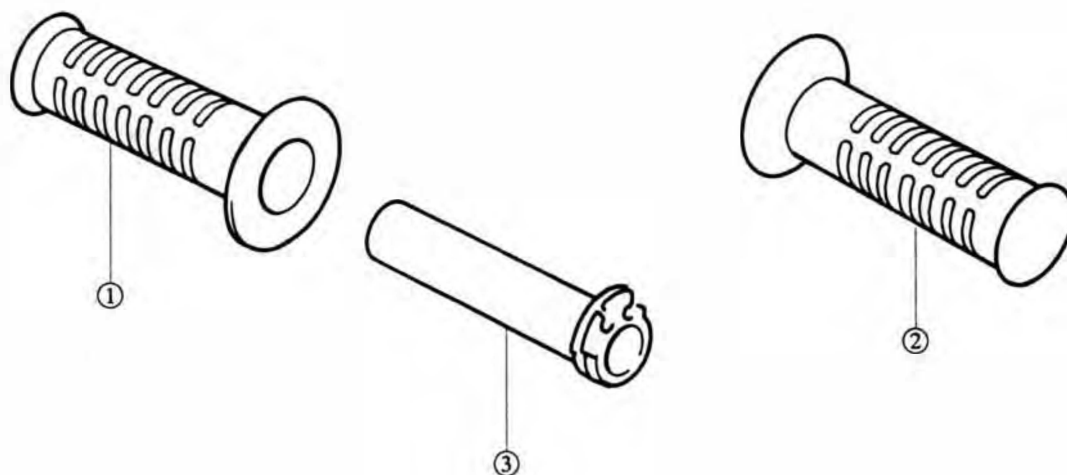
STDキャブの、ロッド、シャフト類をはずして、プーリーキットに組み替えて下さい。

0000A B9130 207 : プーリーセット、キャブレター

## 15-2 Throttle grip

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-89570-221 | 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

0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つける際、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ヶ所程度ワイヤリング後、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

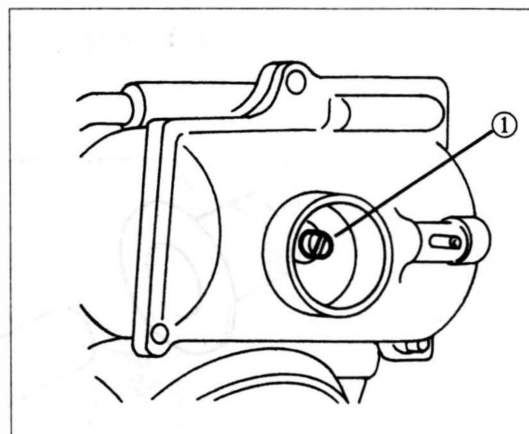
#### ●メインジェット (MJ) の交換

フロートチャンバーのメインスホールポートをはずし、◎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 MJにつまようじを差しキャブに取付け仮付けします。eドライバーで本締めして下さい。

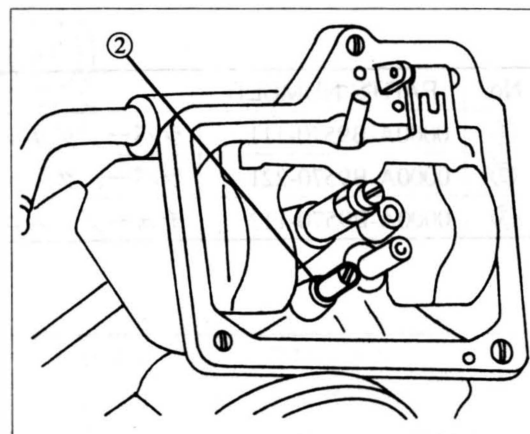
加圧阻イス

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、交換が意となるのでツールの中に数本入れておくとよいでしょう。

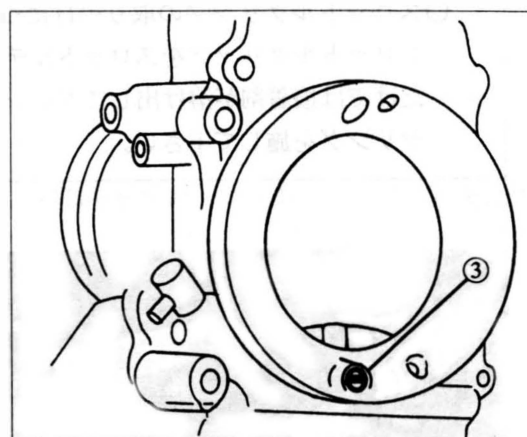


#### ●パイロットジェット (PJ) の交換

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。eドライバーでPJ②をはずし、キット PJに交換して下さい。

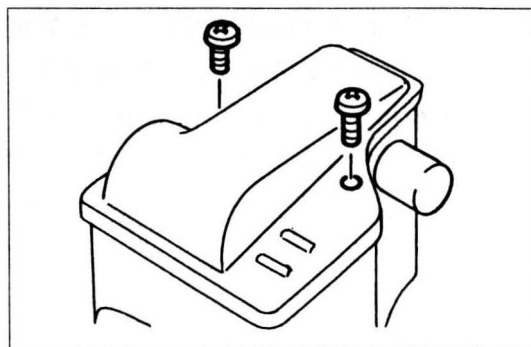


- Replacement of main air jet (MAJ)
- Remove the MAJ ③ from the funnel part of the carburetor and replace with the MAJ from the kit. The MAJ of the kit is solid JET without a hole. If this is lost, it is OK even if you use MAJ of STD after filling the hole with epoxy adhesive.

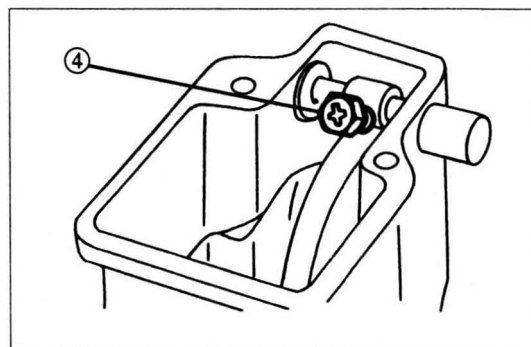


・ジェットニードル（JN）の交換

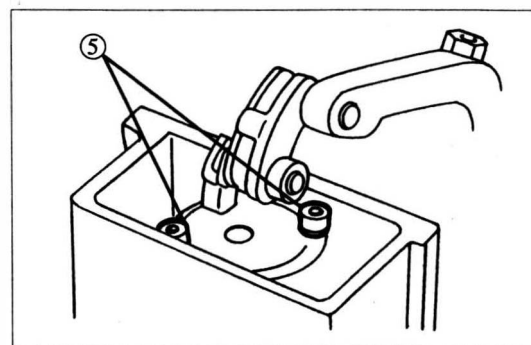
2本のスクリューをゆるめ、トップキャップをはずします。



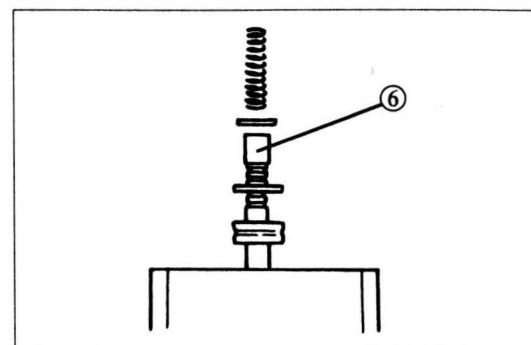
シャフトにリンクアームを止めているボルト④をはずします。



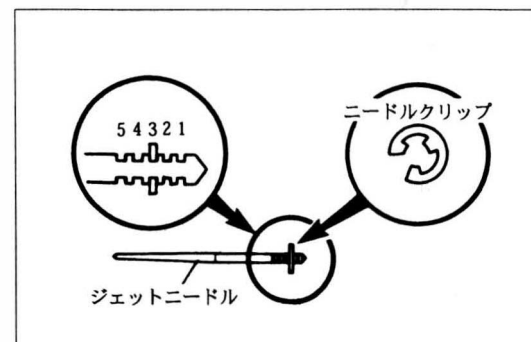
対辺2.5mmの内六角ボルト⑤をゆるめリンクアームをはずします。



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。

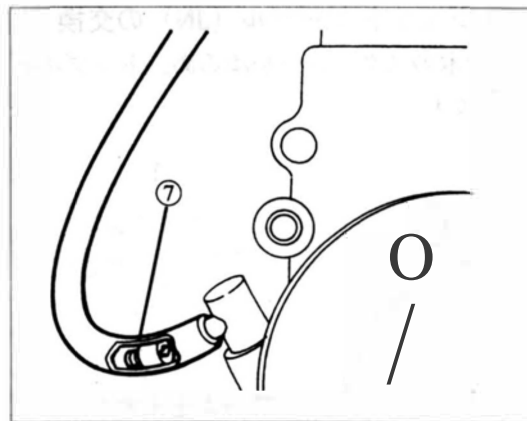


STDのJNのクリップをはずして、キットのJNに移植します。  
組付は逆の手順で行ないます。

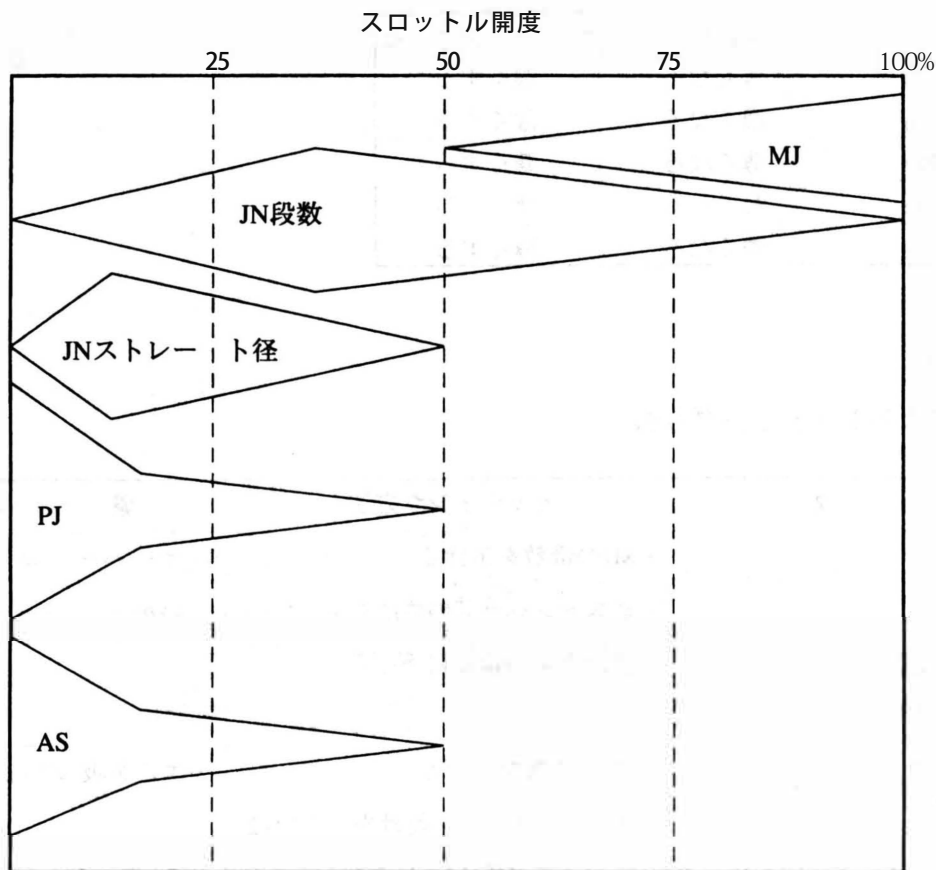


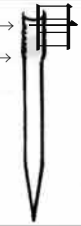
・メインエアソレノイドジェットの組み込み

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を組み込みます。ジェットは必ずホースのキャップに近い方に入れて下さい。



154 各ジェットの影響域  
○



|          |                                                                                                         |                   |              |                     |                                   |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------|---------------------|-----------------------------------|
| MJ#2.5飛び | #145<br>↓<br>#160 ^                                                                                     | 薄くなる<br>↓<br>濃くなる | PJ#5飛び       | #20<br>↓<br>#30     | 薄くなる<br>↓<br>濃くなる                 |
| JN段数     | 1段 → 1<br>5段 → 5<br> | 薄くなる<br>↓<br>濃くなる | JN<br>ストレート径 | 刻印<br>44<br>↓<br>48 | (細い)<br>濃くなる<br>↓<br>薄くなる<br>(太い) |
| AS開度     | 1<br>↓<br>3.0                                                                                           | 濃くなる<br>↓<br>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     | 薄くなる | 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     |
| 高湿時     | 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<br>・頭打ちが早い<br>・吹き上がりが遅い<br>・パワー不足 (濃い)       | ・MJの番数を下げる<br>・ピストンヘッドの焼けを見て1 ,,,,2<br>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<br>・息つきを起こす<br>・カリカリ音がする<br>・伸びはあるが力がない (薄い) | ・MJの番数を上げる<br>ピストンヘッドの焼けを見て1 ,,,,2<br>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                        | INのクリップの段数を上げて薄くする                                 | (パ 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 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<br>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                         |                |
| スロットル全閉からの開け始めでボ コッキが出る                               | PJの番数を下げる又は、JNストレー ト径を太くする                         |                |

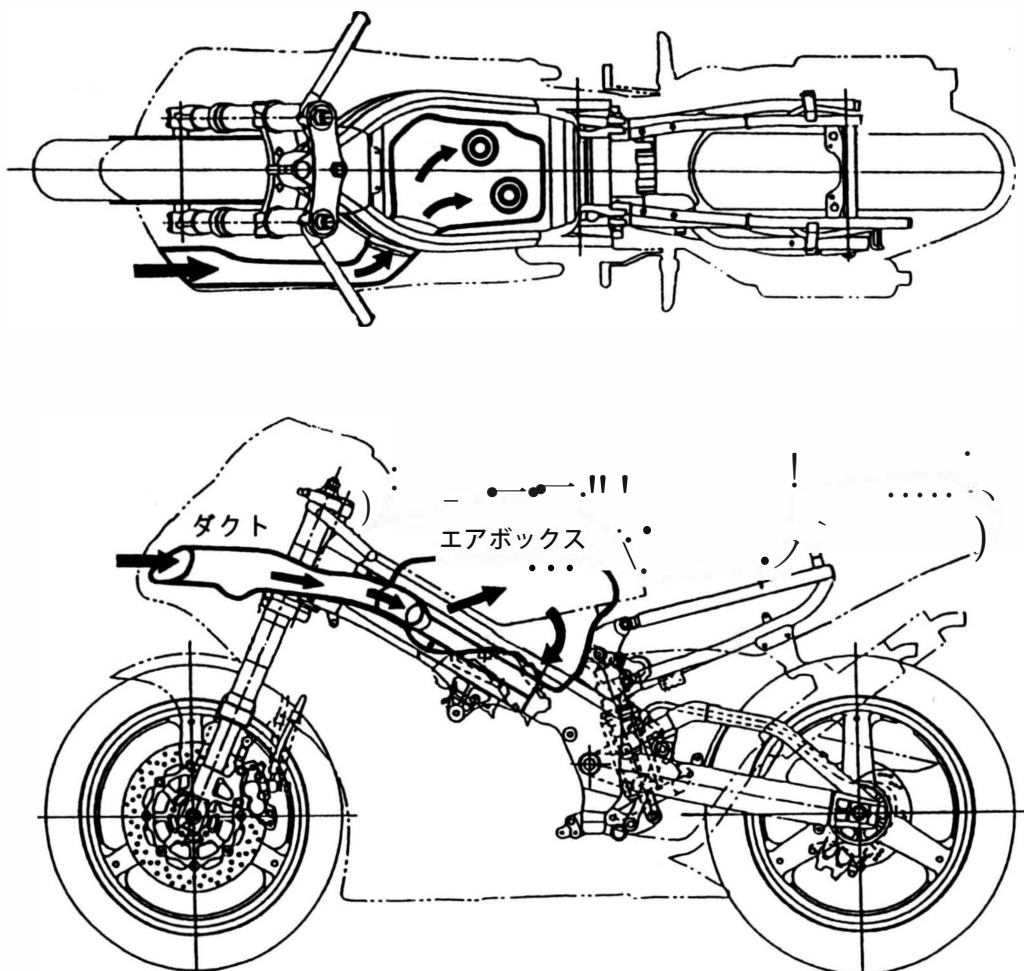
## 16. ラムエア インダクションシステムについて

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、エンジン内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、キットパーツを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→エアダクト→エアボックス→キャブレター→エンジン



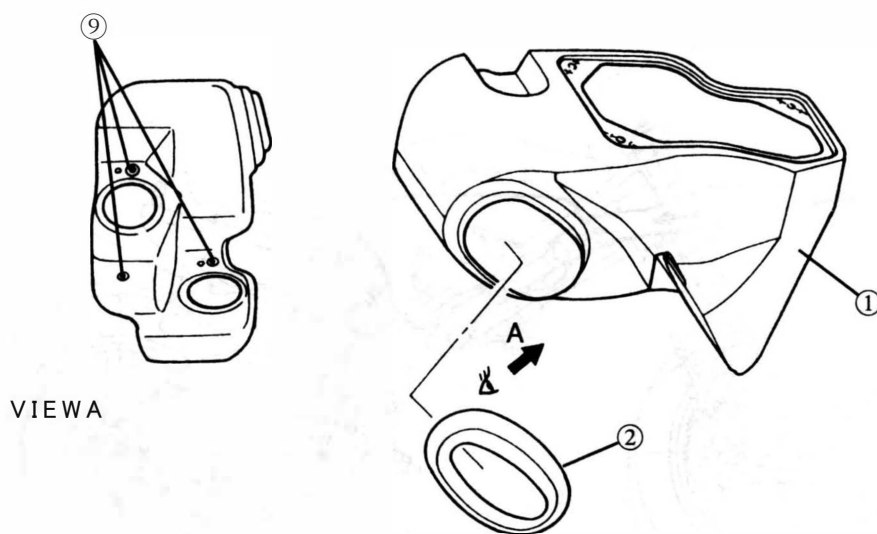
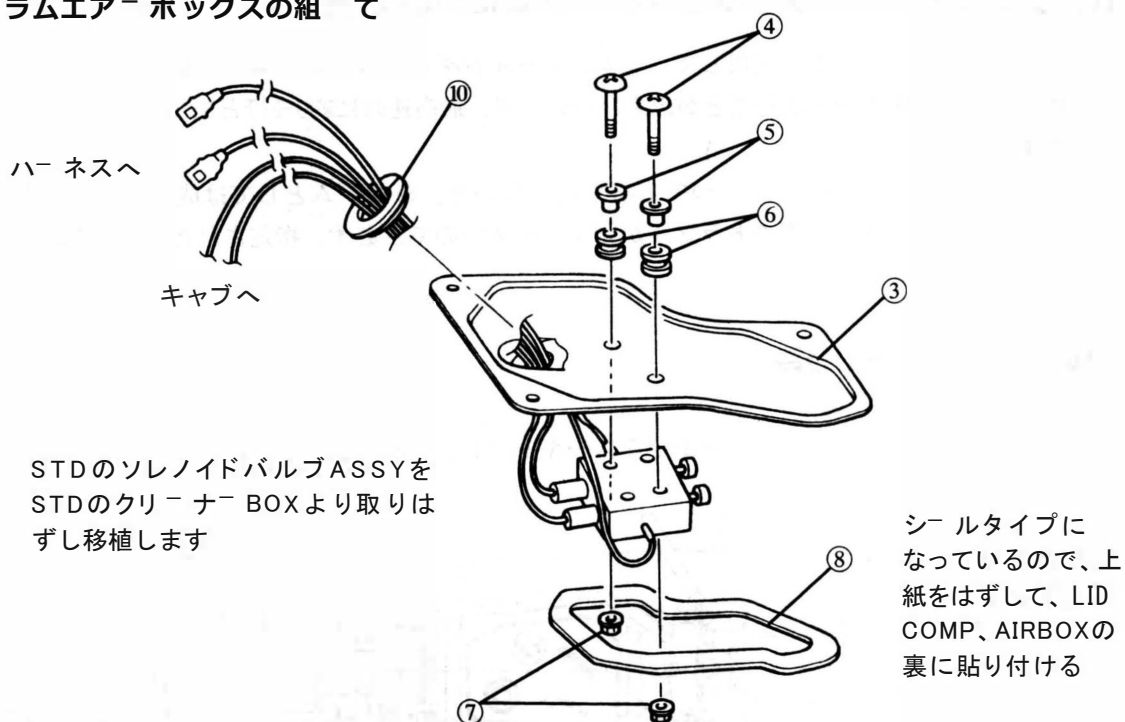
#### △注意

STDのエアダクトには、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、通路を遮る物は全て除去して下さい。

#### ※14 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いいでしょう。又、“ジョイント、エアインテーク、リヤL”はフレームにリベット止めしてしまう方がいいでしょう。

## 16-2 ラムエア-ボックスの組 て

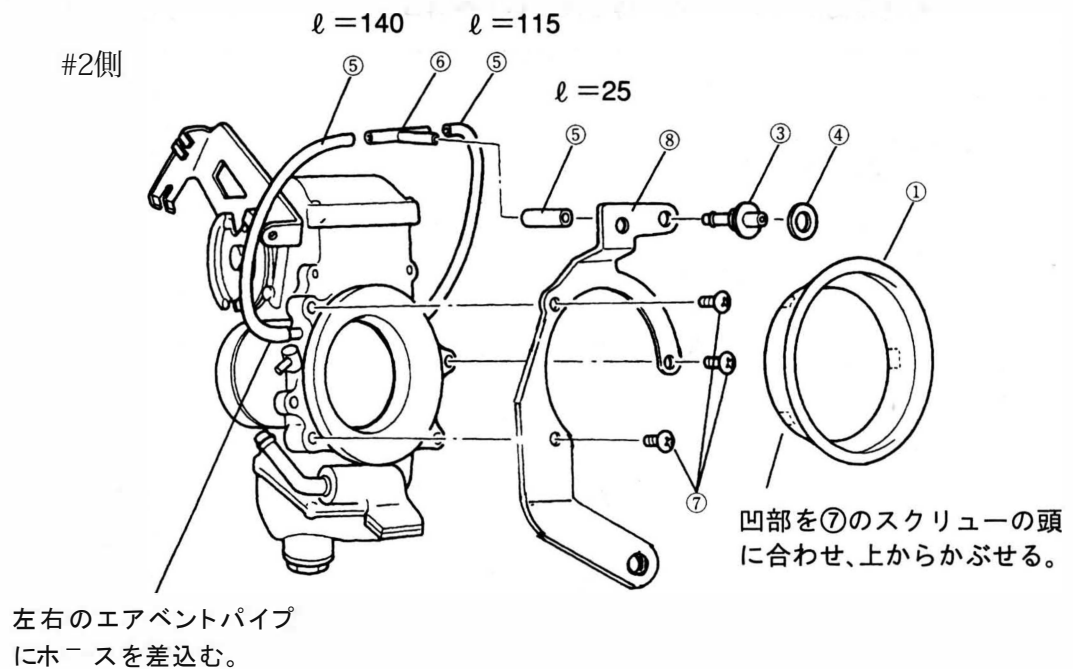
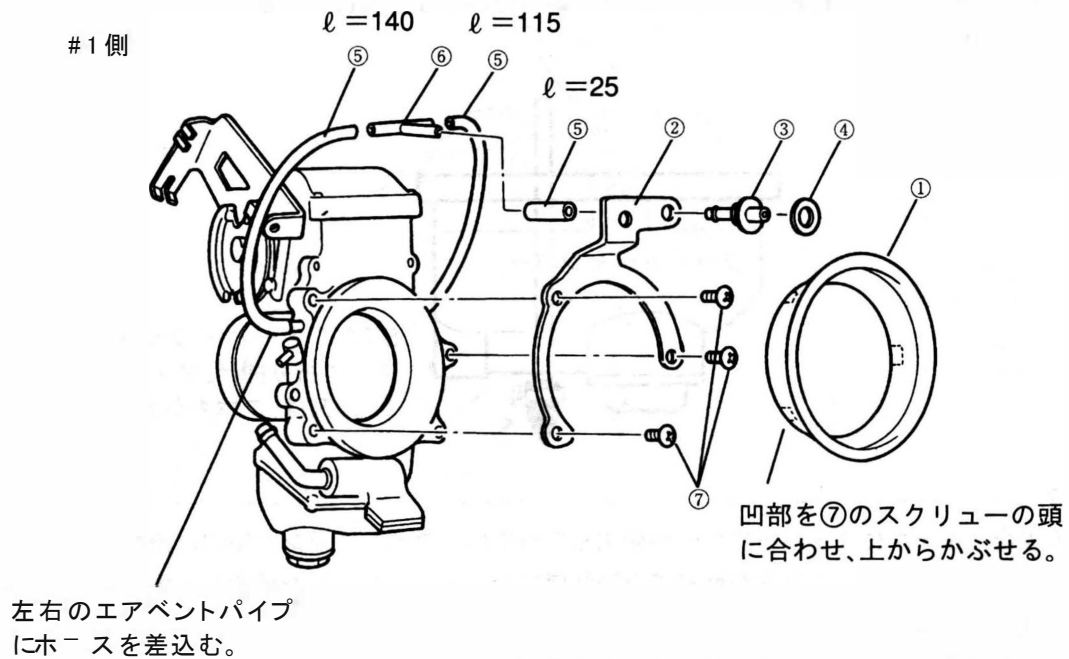


|       |                 |                      |
|-------|-----------------|----------------------|
| ①     | 0000A-B9130-710 | ボディコンプ、エアーボックス       |
| ②     | 0000A-B9130-713 | ジョイント、エアーボックスダクト     |
| ③     | 0000A-B9130-720 | リッドコンプ、エアーボックス       |
| ※※※※※ | 02142-05403     | スクリュー、ソレノイドバルブ   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

※はスズキ純正パーツ

### 163 エアーボックスフィッティングパーツの組立

エアー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って、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 89130 881 | リング、エアーボックスフィッティング       |
| ②     | 0000A B9130 820 | ブラケットコンプ、エアーボックスフィッティングL |
| ③     | 0000A B9130 831 | ユニオン、エアーベントホース           |
| ※※※※※ | 09161 05007     | ワッシャ、エアーベントユニオン          |
| ⑤     | 09351 50803 00A | ホース、エアーベント               |
| ⑥     | 09267 06002     | ユニオン、3ウェイ                |
| ⑦     | 02112 06103     | スクリュー、エアーボックスブラケット       |
| ⑧     | 0000A B9130 840 | ブラケットコンプ、エアーボックスフィッティングR |

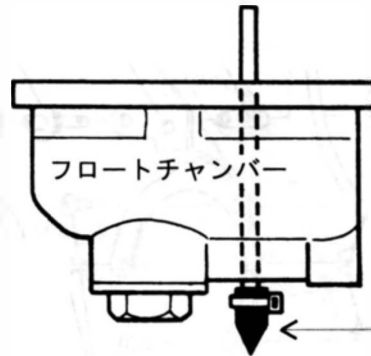
⑤のホースは、上図の指示に従って、カットして使用して下さい。

※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→油面へとかかっ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)



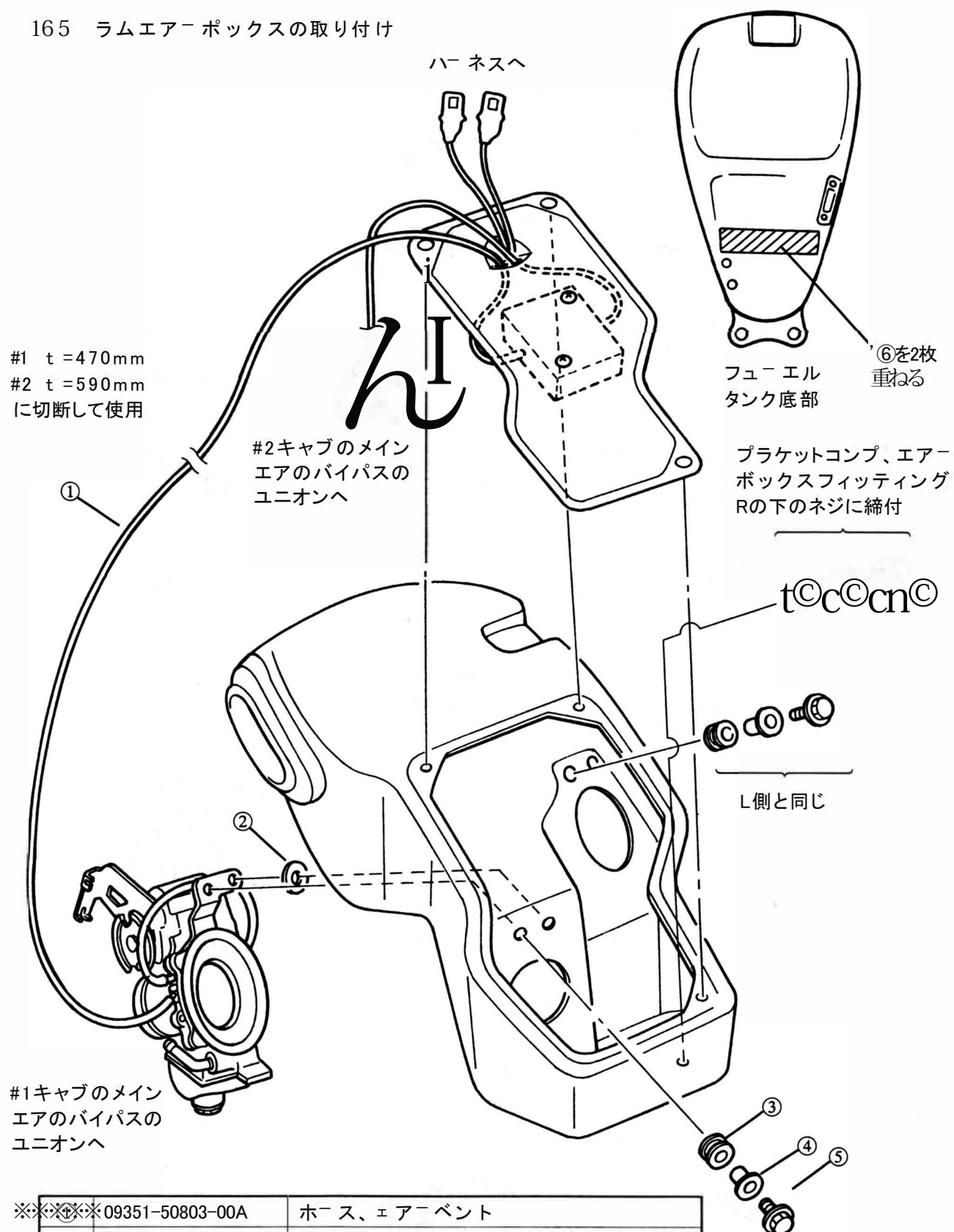
STDのオーバーフローホースを短く切って折り曲げ、タイラップでクランプする。又は、エポキシ系接着剤でうめる。

#### △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。万々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の位置にして下さい。

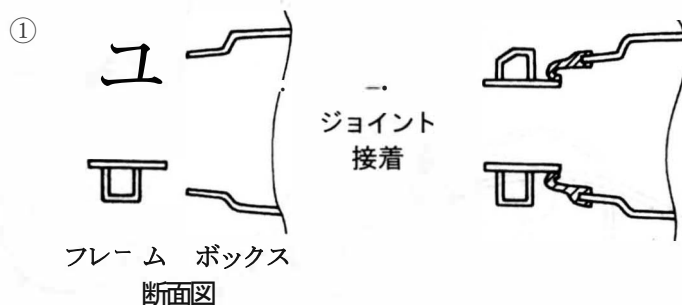
# 165 ラムエアボックスの取り付け



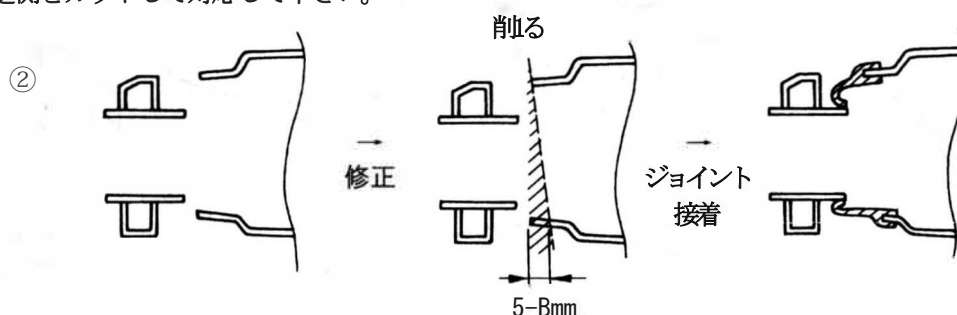
|       |                 |                    |
|-------|-----------------|--------------------|
| ※※※※※ | 09351-50803-00A | ホース、エアベント          |
| ②     | 09161-05007     | ワッシャ、エアベントユニオン     |
| ③     | 09320-08037     | クッション、エアボックス       |
| ④     | 94529-46&00     | ワッシャ、エアボックスフィッティング |
| ⑤     | 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

エアーボックスフィッティングパーツの取付が完了したら、キャプレーターとエアーボックスを仮組みし、フレームのダクトとエアーボックスの穴位腔を確認して下さい。  
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)

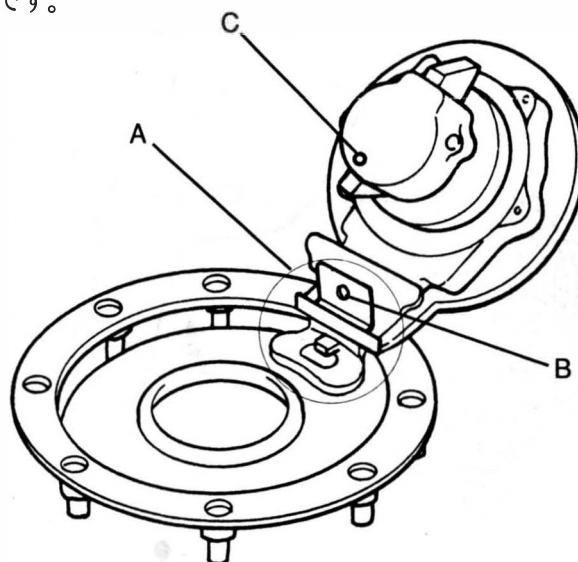


ダクトとボックス穴がずれている場合は、図に示すようにボックス穴の口元を斜めにヤスリ、グラインダー等でカットしてからジョイントを接着して下さい。 (②の場合) また、反対側にずれている場合は、逆側をカットして対応して下さい。



#### 16-6 パッキン、フューエルブリーザーの交換について

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。



A部

STD

穴無し



A部

KIT

品番: OOOOA-B9440-248

品名: パッキン、フューエルブリーザー  
穴開き

交換したら、パッキンの穴とB部の穴が、キャップを閉じたときに重なるかどうか確認して下さい。  
フューエルタンク内のパイプを通ってきた圧力は、パッキンの穴を通して、B部よりキャップに入り、中の迷路を通して、C部よりタンク内に入ります。

## 16-7 フューエルタンクへの加圧

フューエルタンク内の油面上にも、キャプ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、キャプレタ内に燃料が流れていかず、ガス欠症状となります。

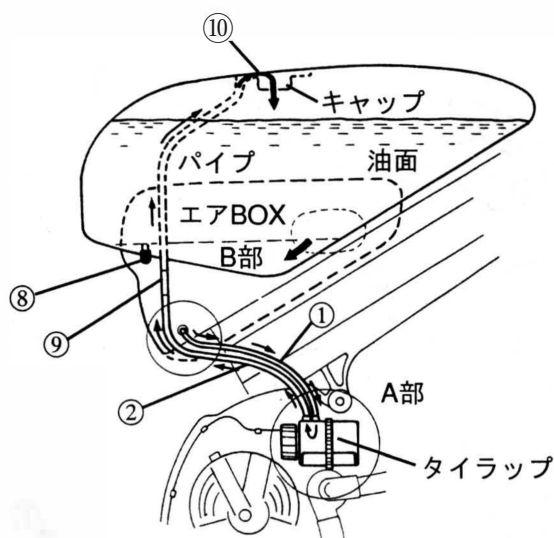
下記の要領でフューエルタンクに加圧して下さい。

### 圧力の経路

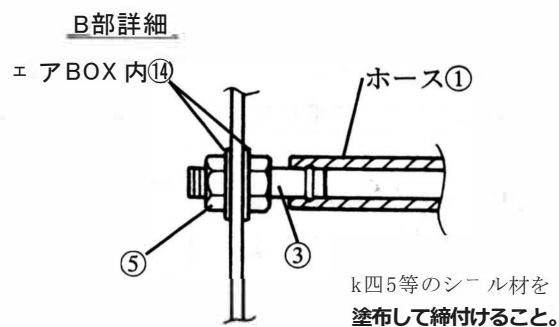
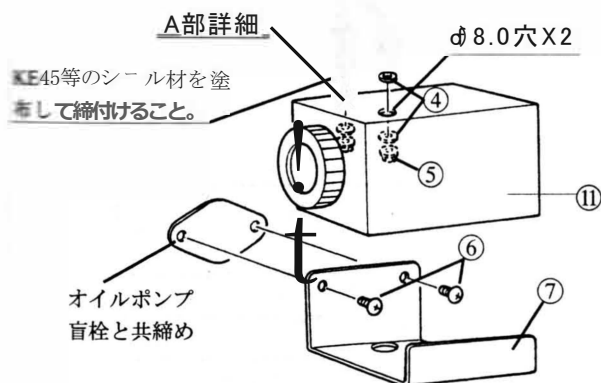
カウル→エアダクト→エアボックス→ホース①→キャッチタンク⑪→ホース②――

フューエルタンク→フューエルキャップ→パッキン、フューエルプリューザ⑩←パイプ←フューエルタンク下のエオン

ホース②の差し込みを間違わない様に後方のニップルにキャップ⑧をして下さい。



ホースは、09351-50803-00A  
ホース、エアボックスプリューザを下記に切断して配管して下さい。  
ホース①L=350  
ホース②L=420



### 転アドバイス

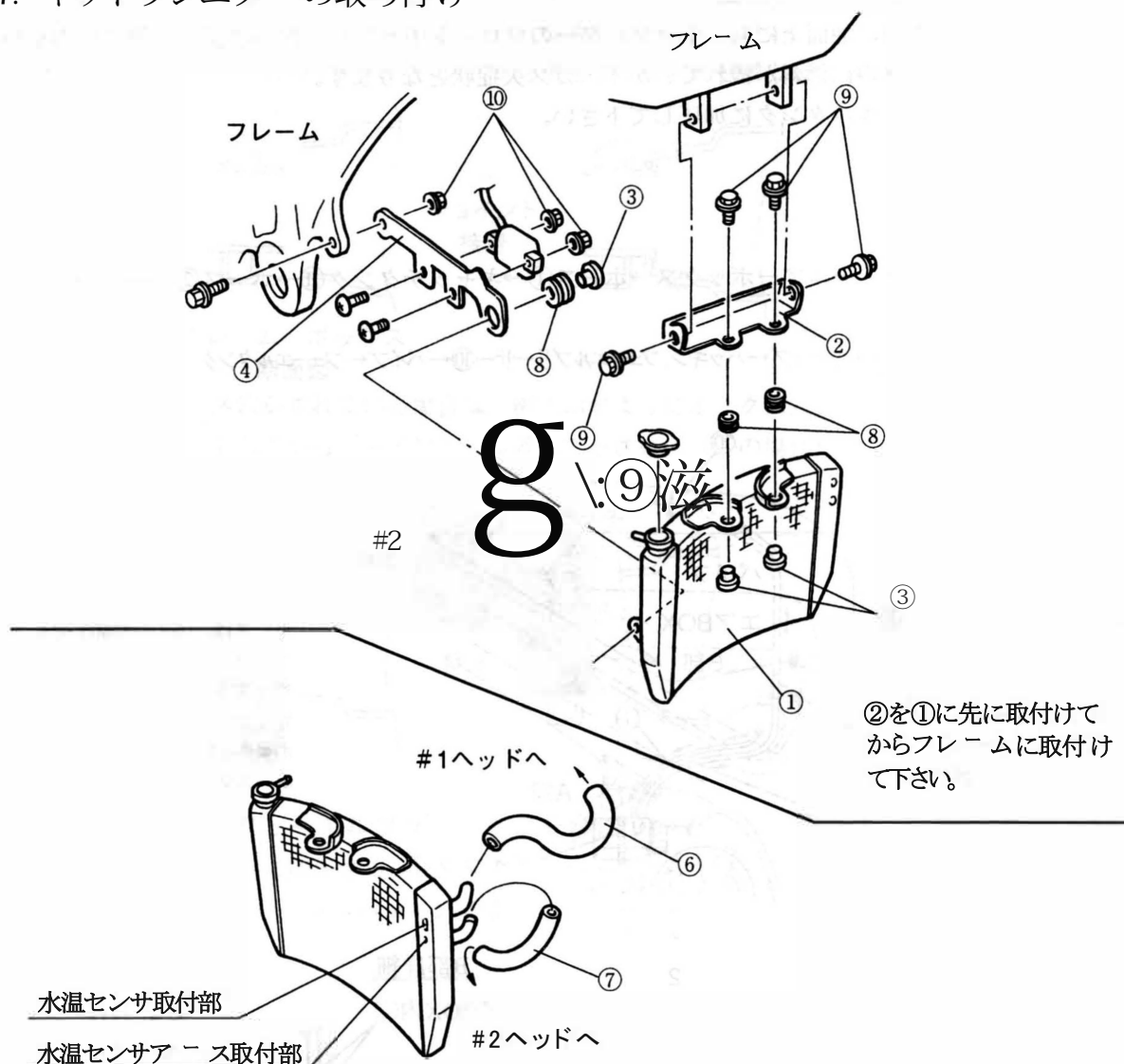
⑨を②のホースの間にに入れておくとフューエルタンクの脱着時に便利です。

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、エアボックスプリューザ    |
| ※ | ② | 09351-50803-00A | ホース、エアボックスプリューザ    |
|   | ③ | 0000A-B9130-715 | ユニオン、エアボックスプリューザ   |
| ※ | ④ | 09168-08008     | ワッシャ、エアボックスプリューザ   |
| ※ | ⑤ | 09140-08021     | ナット、エアボックスプリューザ    |
| ※ | 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 | 09251-07003     | キャップ、フューエルタンクプリューザ |
| ※ | ⑨ | 09364-06005     | ユニオン               |
|   | ⑩ | 0000A-B9440-248 | パッキン、フューエルプリューザ    |
|   | 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



キットラジエターに交換した場合、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をして下さい。キットラジエターの場合コネクタ、サーモスタット等は使用しません。水温センサ、アース用スクリューのみ外してキットラジエターに取り付けて下さい。

|    | 品番            | 品名                 | 個数 |
|----|---------------|--------------------|----|
| ①  | O000AB9170710 | ラジエターアッシ           | 1  |
| ②  | O000AB9170741 | ブラケット、ラジエター        | 1  |
| ③  | O000AB9170742 | ナット、ラジエター          | 3  |
| ④  | O000A89170751 | ブラケット、ラジエター、ローア    | 1  |
| ⑤  | O000AB9170762 | クッション、ラジエターコア      | 1  |
| ⑥  | O000AB9170853 | ホース、ラジエターインレットNO.1 | 1  |
| ⑦  | O000A89170854 | ホース、ラジエターインレットNO.2 | 1  |
| ※⑧ | 0932010014    | クッション、ラジエターフィッティング | 3  |
| ※⑨ | 0155006103    | ボルト、ラジエターブラケット     | 5  |
| ※⑩ | 0831610603    | 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

キットラジエター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ーが後方へ押されて、ナットとラジエター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。

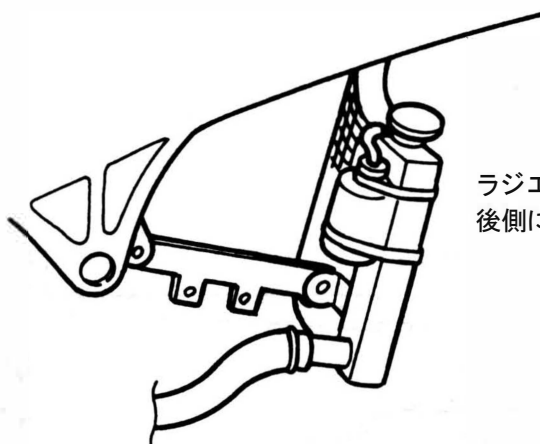
## 18. ウォーターキャッチタンクの取り付け

ラジエターの前側に  
取付ける。



キットラジエターの場合

ラジエターの  
後側に取付ける。



STD ラジエターの場合

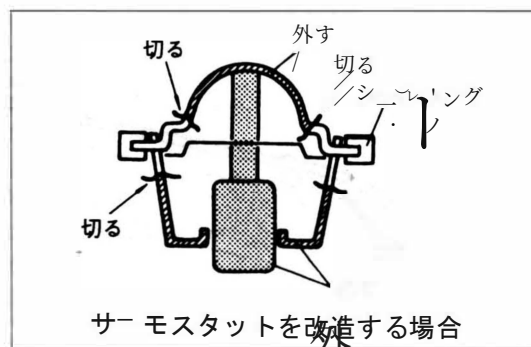
ブリーザーホースはSTDの物を流用して下さい。  
STD ラジエターの場合、STDのブリーザーホースの  
先の方の曲がった部分を使うと便利です。

## 19. サーモスタットの廃

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-  
AS100-764)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。)



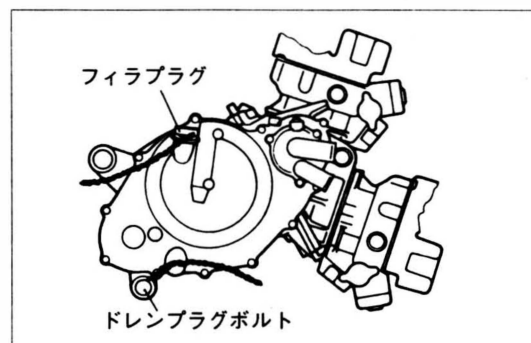
サーモスタットを改造する場合

る

## 20. ワイヤロックについて

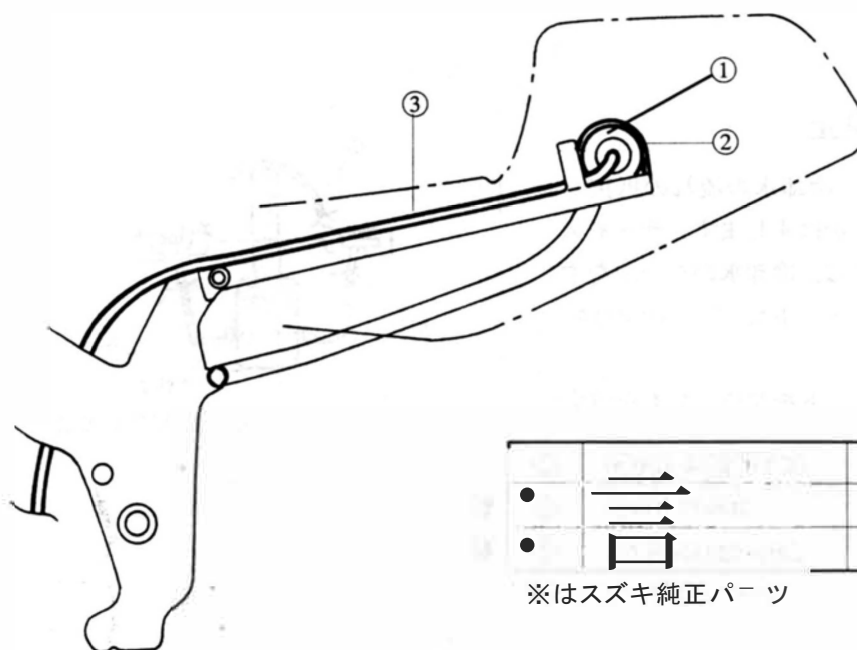
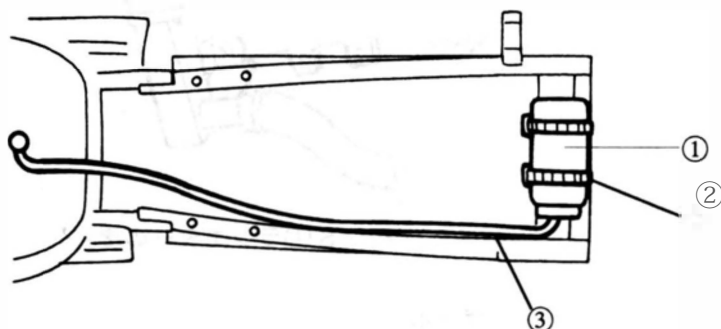
フィラプラグとドレンボルトはレギュレーション上  
ワイヤロックが必要です。

ワイヤロックがし易い様に穴の開いたフィラプラ  
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

ミッションオイルプ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り付けてください。



|   |   |              |
|---|---|--------------|
| ・ | 言 | タンクアッシー、キャッチ |
| ・ | 言 | クランプ(L: 300) |
|   |   | ホース、T/Mプリーザー |

※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

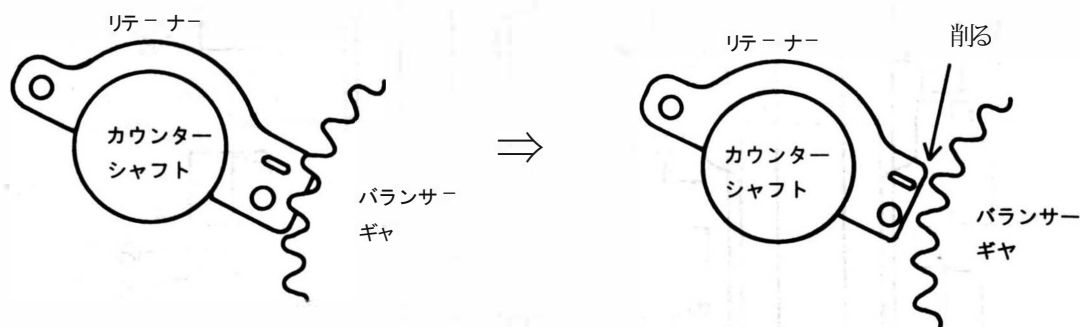
STDのミッションは街乗り重視のため、1STをローギヤードにしてあり、この為各ギヤの間がワイドな設定になっています。これではレースでの使用には向かないので、クロスミッションキットへの変更をお勧めします。

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択して下さい。

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、逆テーパードッグを採用して、入り易くて抜け難いミッションとしました。

### 注意点

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とバランサギヤが干渉する場合があります。リテーナ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、リテーナの角をサンダー等で削り落としておくとういでしょう。

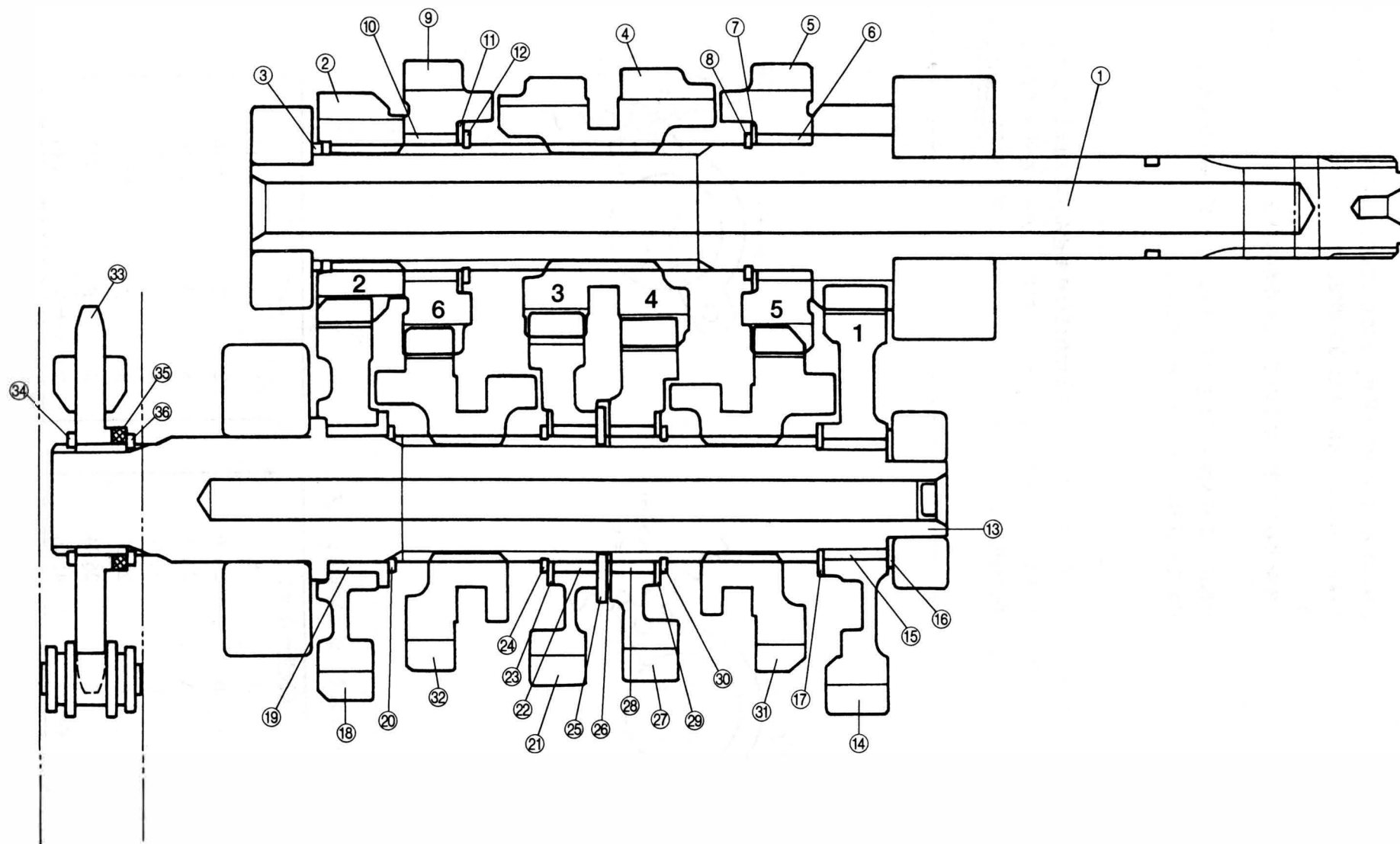


キットクロスミッション参考データ

| 筑波サーキット |   |       |
|---------|---|-------|
| 1       | A | 35/15 |
| 2       | B | 29/16 |
| 3       | A | 27/17 |
| 4       | C | 31/14 |
| 5       | C | 27/23 |
| 6       | E | 26/24 |
| ファイナル   |   | 41/16 |

| 鈴鹿サーキット |   |       |
|---------|---|-------|
| I       | 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-89240-12R | SHAFF. COUNTER. 15T           |
|       | 0000A-89240-120 | SHAFT. COUNTER. 14T           |
| 2     | 0000A-89240-22R | GEAR. 2ND DRIVE. 17T          |
|       | 0000A-89240-220 | GEAR. 2ND DRIVE. 16T          |
|       | 0000A-89240-22N | GEAR. 2ND DRIVE. 18T          |
| 3     | 09380-25012     | RING. 2ND DRIVE. GEAR         |
| 4     | 0000A-89240-23R | GEAR. 3RD&4TH DRIVE. 17T. 19T |
|       | 0000A-89240-230 | GEAR. 3RD&4TH DRIVE. 17T. 21T |
|       | 0000A-89240-23N | GEAR. 3RD&4TH DRIVE. 17T. 24T |
|       | 0000A-89240-23M | GEAR. 3RD&4TH DRIVE. 18T. 21T |
|       | 0000A-89240-23L | GEAR. 3RD&4TH DRIVE. 18T. 24T |
|       | 0000A-89240-23K | GEAR. 3RD&4TH DRIVE. 18T. 20T |
| 5     | 0000A-89240-25R | GEAR. 5TH DRIVE. 20T          |
|       | 0000A-89240-250 | GEAR. 5TH DRIVE. 23T          |
|       | 0000A-89240-25N | GEAR. 5TH DRIVE. 21T          |
| 6     | 0000A-89240-252 | BUSH. 5TH DRIVE GEAR          |
| ※7    | 0000A-89240-253 | WASHER. 5TH DRIVE GEAR THR    |
| 8     | 09380-25010     | CIRCLIP. 5TH DRIVE GEAR       |
| 9     | 0000A-89240-26R | GEAR. 6TH DRIVE. 26T          |
|       | 0000A-89240-260 | GEAR. 6TH DRIVE. 24T          |
|       | 0000A-89240-26N | GEAR. 6TH DRIVE. 22T-23       |
| ※※※※※ | 0000A-89240-26M | GEAR. (>TH 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     | SHAFF COMP. DRIVE             |
| 14    | 0000A-89240-31R | GEAR. 1ST DRIVEN. 35T         |
|       | 0000A-89240-310 | GEAR. 1ST DRIVEN. 31T         |
| ※※※   | 0000A-89240-31N | 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-89240-32R | GEAR. 2ND DRIVEN. 32T         |
|       | 0000A-89240-320 | GEAR. 2ND DRIVEN. 29T         |
|       | 0000A-89240-32N | GEAR. 2ND DRIVEN. 28T         |
| ※※    | 0000A-89240-32M | GEAR. 2ND DRIVEN. 31T         |
| 19    | 09301-25001     | BUSH. 2ND DRIVEN GEAR         |
| 20    | 09380-25010     | CIRCLIP. 2ND DRIVEN GEAR      |
| 21    | 0000A-89240-33R | GEAR. 3RDDRIVEN. 27T-17       |
|       | 0000A-89240-330 | GEAR. 3RD DRIVEN. 21T-18      |
| ※※※※※ | 0000A-89240-33N | 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-89240-34R | GEAR. 4TH DRIVEN. 26T         |
|       | 0000A-89240-340 | GEAR. 4TH DRIVEN. 28T         |
|       | 0000A-89240-34N | GEAR. 4TH DRIVEN. 31T         |
| ※※※   | 0000A-89240-34M | 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-89240-35R | GEAR. 5TH DRIVEN. 24T-20      |
|       | 0000A-89240-350 | GEAR. 5TH DRIVEN. 27T-23      |
|       | 0000A-89240-35N | GEAR. 5TH DRIVEN. 24T-21      |
| 32    | 0000A-89240-36R | GEAR. 6TH DRIVEN. 29T         |
|       | 0000A-89240-360 | GEAR. 6TH DRIVEN. 26T         |
|       | 0000A-89240-36N | GEAR. 6TH DRIVEN. 23T         |
| ※※※※※ | 0000A-89240-36M | 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-89270-512 | 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ある。

## RGV250 f SPEEDLIST

TIRE: R=310mm at12500rpm (km/h)

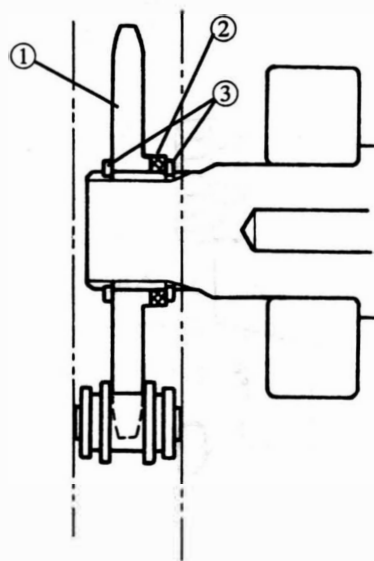
|     |   |       | サカイナリシオ |       |       | 45/13 | 44/13 | 43/13 | 42/13 | 45/14 | 41/13 | 44/14 | 40/13 | 43/14 | 39/13 | 42/14 | 45/15 | 44/15 | 43/15 | 45/16 | 42/15 | 44/16 | 41/15 | 43/16 | 40/15 | 42/16 | 39/15 | 41/16 | 38/15 | 40/16 | 37/15 | 39/16 | 38/16 | 37/16 |
|-----|---|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|     |   |       | 3.462   | 3.485 | 3.308 | 3.231 | 3.214 | 3.154 | 3.143 | 3.077 | 3.071 | 3.000 | 3.000 | 3.000 | 2.933 | 2.867 | 2.813 | 2.800 | 2.750 | 2.732 | 2.688 | 2.667 | 2.625 | 2.600 | 2.563 | 2.533 | 2.500 | 2.467 | 2.438 | 2.375 | 2.313 |       |       |       |
| 1ST | A | 35/15 | 2.333   | 70.2  | 71.8  | 73.4  | 75.2  | 75.6  | 77.0  | 77.3  | 79.0  | 79.1  | 81.0  | 81.0  | 82.8  | 84.3  | 86.4  | 86.8  | 88.3  | 88.1  | 90.4  | 91.1  | 92.6  | 13.4  | 94.8  | 95.9  | 97.2  | 98.6  | 99.7  | 102.3 | 105.0 |       |       |       |
|     | B | 31/14 | 2.214   | 73.9  | 75.6  | 77.4  | 79.2  | 79.7  | 81.2  | 81.5  | 83.2  | 83.4  | 85.3  | 85.3  | 87.3  | 89.3  | 91.0  | 91.4  | 93.1  | 93.7  | 95.2  | 96.0  | 97.5  | 18.5  | 99.9  | 101.1 | 102.4 | 103.9 | 105.0 | 107.8 | 110.7 |       |       |       |
|     | C | 30/14 | 2.143   | 76.4  | 74.2  | 80.0  | 31.9  | 82.3  | 83.9  | 84.2  | 86.0  | 86.1  | 88.2  | 88.2  | 88.2  | 90.2  | 92.3  | 94.0  | 94.5  | 96.2  | 96.8  | 98.4  | 99.2  | 100.8 | 111.7 | 103.2 | 104.4 | 105.8 | 107.4 | 108.5 | 111.4 | 114.4 |       |       |
| 2ND | A | 32/17 | 1.882   | 87.0  | 89.0  | 91.0  | 13.2  | 93.7  | 95.5  | 95.8  | 97.9  | 98.1  | 100.4 | 100.4 | 102.7 | 105.0 | 107.1 | 107.6 | 109.5 | 110.2 | 112.0 | 112.9 | 114.7 | 115.8 | 117.5 | 118.9 | 120.5 | 122.2 | 123.5 | 126.8 | 134.2 |       |       |       |
|     | B | 29/16 | 1.813   | 90.3  | 92.4  | 94.5  | 96.8  | 17.3  | 99.2  | 99.5  | 101.6 | 101.8 | 104.3 | 104.3 | 106.6 | 109.1 | 111.2 | 111.7 | 113.7 | 114.4 | 116.4 | 117.3 | 119.9 | 120.3 | 122.0 | 123.5 | 125.1 | 126.9 | 128.3 | 131.7 | 135.2 |       |       |       |
|     | C | 28/16 | 1.750   | 93.6  | 95.7  | 97.9  | 100.3 | 100.8 | 102.7 | 103.1 | 105.3 | 105.5 | 108.0 | 108.0 | 110.4 | 113.0 | 115.2 | 115.7 | 117.8 | 118.5 | 120.5 | 121.5 | 123.4 | 124.6 | 126.4 | 127.9 | 129.6 | 131.5 | 132.9 | 136.4 | 140.0 |       |       |       |
|     | D | 31/18 | 1.722   | 95.1  | 97.2  | 99.5  | 101.9 | 102.4 | 104.4 | 104.7 | 107.0 | 107.2 | 109.7 | 109.7 | 112.2 | 114.8 | 117.0 | 117.6 | 119.7 | 120.4 | 122.4 | 123.4 | 125.4 | 126.6 | 128.4 | 129.9 | 131.7 | 133.6 | 135.0 | 138.6 | 142.3 |       |       |       |
| 3RD | A | 27/17 | 1.588   | 103.1 | 105.4 | 107.9 | 110.5 | 111.1 | 113.2 | 113.6 | 116.0 | 116.2 | 119.0 | 119.0 | 121.7 | 124.5 | 126.9 | 127.5 | 129.8 | 130.6 | 132.8 | 133.8 | 136.0 | 137.3 | 139.3 | 140.9 | 142.8 | 144.9 | 146.4 | 150.3 | 154.3 |       |       |       |
|     | B | 27/18 | 1.500   | 109.2 | 111.6 | 114.2 | 117.0 | 117.6 | 119.8 | 120.2 | 122.8 | 123.1 | 126.0 | 126.0 | 128.9 | 131.8 | 134.3 | 135.0 | 137.4 | 138.3 | 140.6 | 141.7 | 144.0 | 145.4 | 147.5 | 149.2 | 151.2 | 153.4 | 155.0 | 159.1 | 163.4 |       |       |       |
|     | C | 26/18 | 1.444   | 113.4 | 115.9 | 118.6 | 121.5 | 132.1 | 124.4 | 124.9 | 127.5 | 127.8 | 130.8 | 130.8 | 133.8 | 136.9 | 139.5 | 140.2 | 142.7 | 143.6 | 146.0 | 147.2 | 149.5 | 150.9 | 153.1 | 154.9 | 157.0 | 159.3 | 161.0 | 165.2 | 169.7 |       |       |       |
| 4TH | A | 26/19 | 1.368   | 119.7 | 122.4 | 125.2 | 128.2 | 128.9 | 131.3 | 131.8 | 134.6 | 134.9 | 138.1 | 138.1 | 141.2 | 144.5 | 147.3 | 147.9 | 150.6 | 158.6 | 154.1 | 155.3 | 157.8 | 159.3 | 161.6 | 163.5 | 165.7 | 168.9 | 174.4 | 179.1 |       |       |       |       |
|     | B | 28/21 | 1.333   | 122.8 | 125.6 | 128.5 | 131.6 | 132.3 | 134.8 | 135.3 | 138.2 | 138.4 | 141.7 | 141.7 | 145.0 | 148.3 | 151.1 | 151.8 | 154.6 | 155.6 | 158.2 | 159.4 | 162.0 | 163.5 | 165.9 | 167.8 | 170.1 | 172.5 | 174.4 | 179.0 | 183.8 |       |       |       |
|     | C | 31/24 | 1.292   | 126.8 | 129.7 | 132.7 | 135.8 | 136.6 | 139.1 | 139.6 | 142.6 | 142.9 | 146.3 | 146.3 | 149.6 | 153.1 | 156.0 | 156.7 | 159.6 | 160.6 | 163.3 | 164.6 | 167.2 | 168.8 | 171.2 | 173.3 | 175.5 | 178.1 | 180.0 | 184.8 | 189.7 |       |       |       |
|     | D | 25/10 | 1.250   | 131.0 | 134.0 | 137.1 | 140.4 | 141.1 | 143.8 | 144.3 | 147.4 | 147.7 | 151.2 | 151.2 | 154.6 | 158.2 | 161.2 | 162.0 | 164.9 | 165.9 | 168.7 | 170.0 | 172.8 | 174.4 | 176.9 | 179.0 | 181.4 | 184.1 | 186.0 | 190.9 | 196.1 |       |       |       |
| 5TH | B | 24/10 | 1.200   | 136.5 | 139.6 | 142.8 | 146.2 | 147.0 | 149.8 | 150.3 | 153.5 | 153.8 | 157.5 | 157.5 | 161.6 | 164.8 | 167.9 | 168.7 | 171.8 | 172.8 | 175.1 | 177.1 | 180.0 | 181.7 | 184.3 | 186.5 | 189.0 | 191.7 | 193.8 | 198.9 | 204.2 |       |       |       |
|     | C | 27/13 | 1.174   | 139.5 | 142.7 | 146.0 | 143.5 | 150.2 | 153.1 | 153.6 | 156.9 | 157.2 | 161.0 | 161.0 | 161.0 | 161.6 | 168.4 | 171.7 | 172.5 | 175.6 | 176.7 | 179.4 | 181.1 | 184.0 | 185.7 | 188.4 | 190.6 | 193.2 | 196.0 | 203.3 | 208.8 |       |       |       |
|     | D | 24/21 | 1.143   | 143.3 | 146.5 | 149.9 | 153.5 | 154.3 | 157.3 | 157.8 | 161.2 | 161.5 | 165.3 | 165.3 | 165.3 | 169.1 | 173.0 | 176.3 | 177.1 | 180.4 | 181.5 | 184.5 | 186.0 | 189.0 | 190.8 | 193.5 | 195.8 | 198.4 | 201.3 | 203.5 | 208.8 | 214.4 |       |       |
|     | D | 29/16 | 1.115   | 146.8 | 150.1 | 153.6 | 151.3 | 158.1 | 161.1 | 161.7 | 165.2 | 165.5 | 169.4 | 169.4 | 173.3 | 177.3 | 180.7 | 181.5 | 184.8 | 186.0 | 189.1 | 190.6 | 193.6 | 195.5 | 198.3 | 200.6 | 203.3 | 206.3 | 208.5 | 214.0 | 219.7 |       |       |       |
| 6TH | E | 26/14 | 1.089   | 151.1 | 154.6 | 158.2 | 163.0 | 162.8 | 165.9 | 166.5 | 170.1 | 170.4 | 174.4 | 174.4 | 178.4 | 182.5 | 186.9 | 190.3 | 191.5 | 194.7 | 196.2 | 199.3 | 201.3 | 204.2 | 206.6 | 209.3 | 212.4 | 214.4 | 220.3 | 226.2 |       |       |       |       |
|     | F | 23/22 | 1.045   | 156.4 | 160.2 | 163.9 | 167.8 | 164.7 | 171.9 | 172.5 | 176.2 | 176.6 | 180.7 | 180.7 | 184.9 | 189.1 | 192.8 | 193.7 | 197.2 | 198.4 | 201.7 | 203.3 | 206.6 | 208.5 | 211.6 | 214.1 | 216.9 | 220.1 | 222.4 | 228.3 | 234.4 |       |       |       |
|     | G | 22/22 | 1.000   | 163.7 | 167.5 | 171.4 | 175.4 | 176.4 | 179.7 | 180.4 | 184.2 | 184.6 | 189.0 | 189.0 | 193.3 | 197.7 | 201.5 | 202.5 | 206.9 | 207.4 | 210.9 | 212.6 | 216.0 | 213.0 | 221.2 | 223.8 | 226.8 | 230.1 | 232.5 | 238.7 | 245.1 |       |       |       |

18, 1Cのドライブは共通 3,4THのドライブで3A,40の組み合わせは出来ません。

2B,2Cのドライブは共通 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. エンジンスプロケット交換時の注意



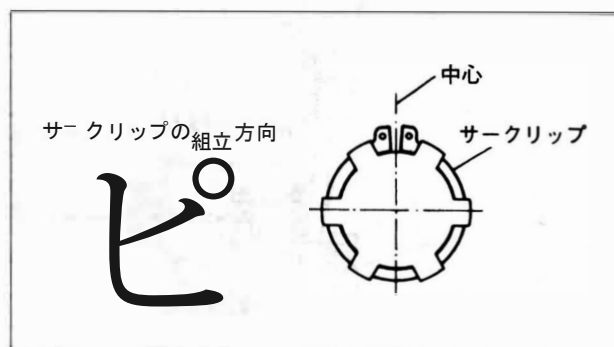
- ①…スプロケット ・エンジン
- ②…スペーサー ・エンジンスプロケット
- ③…サークリップ ・エンジンスプロケット

### 13T、15T、16Tを使用の場合

スラスト方向の厚さが合わない為

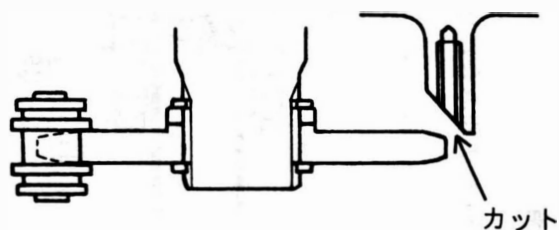
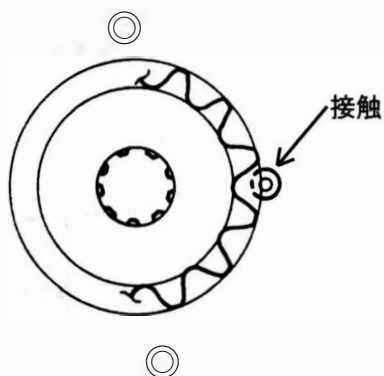
②スペーサー ・エンジンスプロケットを入れる必要があります。（14TはSTDを流用する為、スペーサー は不要）

### 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。

（タガネ又は、サンダーで斜めにカットするだけでOKです。）



### o 強化クラッチについて

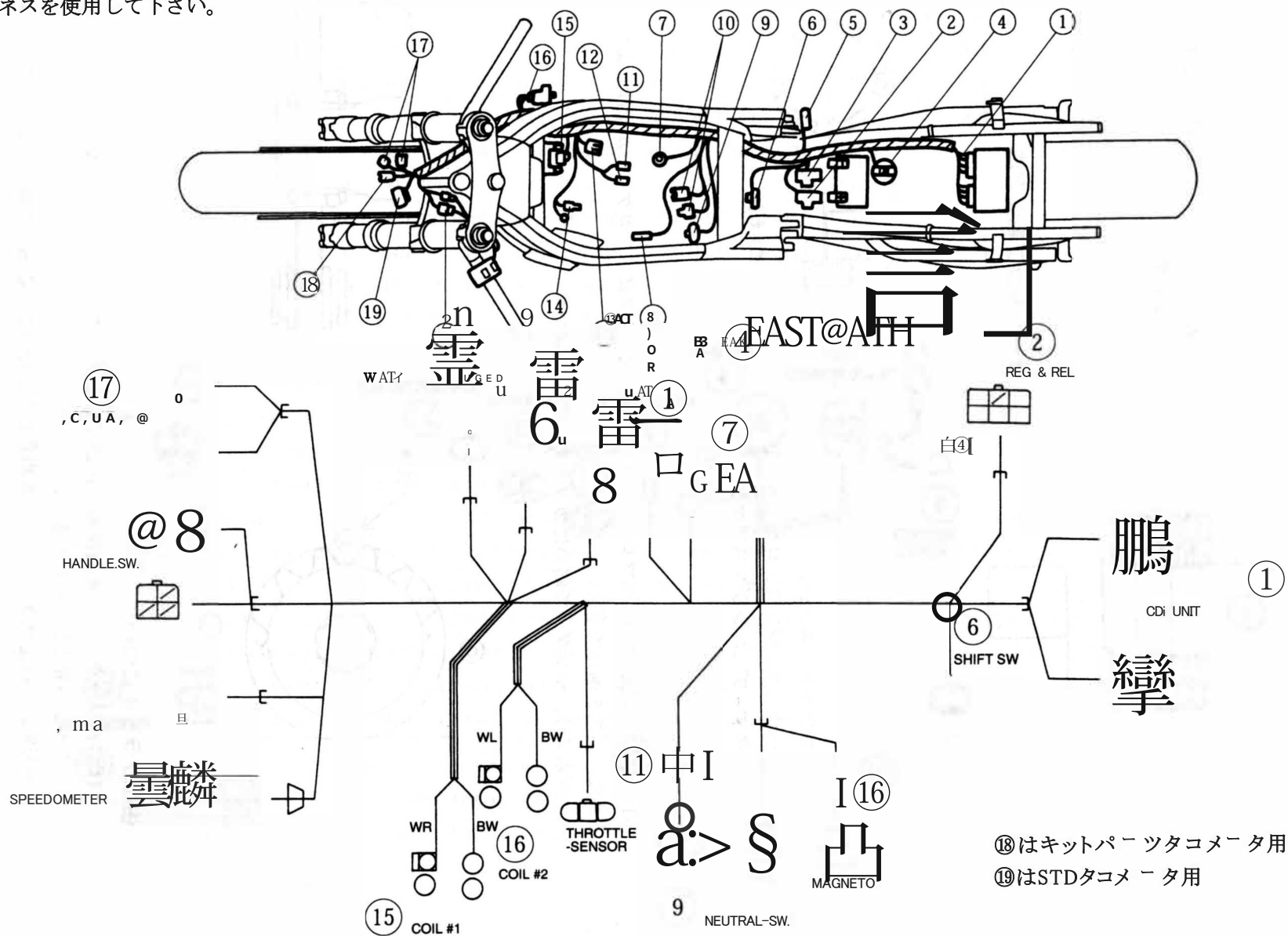
STDのクラッチでは、走行距離が伸びてくると、スプリングのへたりやプレートの摩耗等により、すべりが発生し易くなります。

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。

## 器 24. ワイヤーハーネスの変更

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。



## 25. キルスイッチの変更

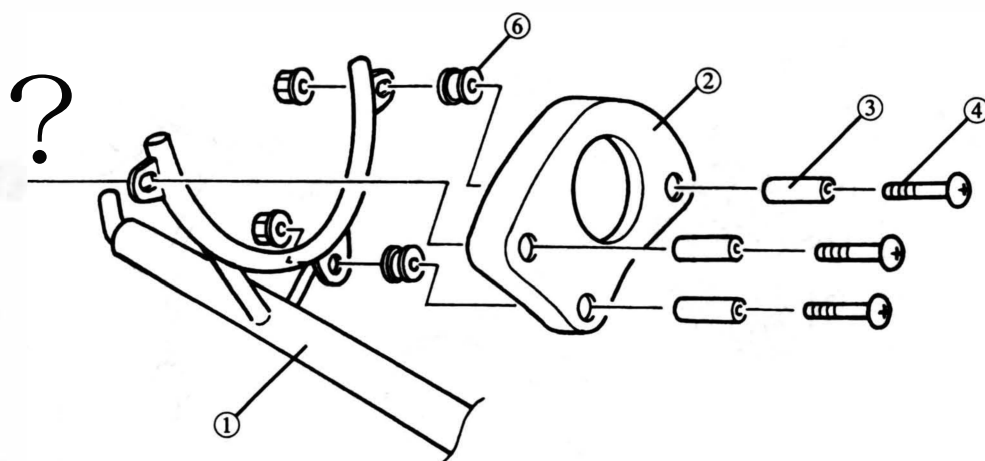
キットのワイヤーハーネスに変更したら、キルスイッチもキットの物に変更して下さい。エンジンのON、OFFスイッチ機能と、セルフスタータースイッチ機能を兼ね備えています。

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使用した場合、レースでの常回転数領域での表がなくなってしまいます。

エンジンの状態を正確に知ることが必要なSレースにおいては、極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 | プレスコンプ、カウリング、フロント |
| ②    | 0000A B9340 161 | ホルダー、タコメーター       |
| ※※※※ | 09180 妬281      | スペーサー、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        |

⑥はSTD品を流して下さい。

## 27. マグネトローターの変更

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

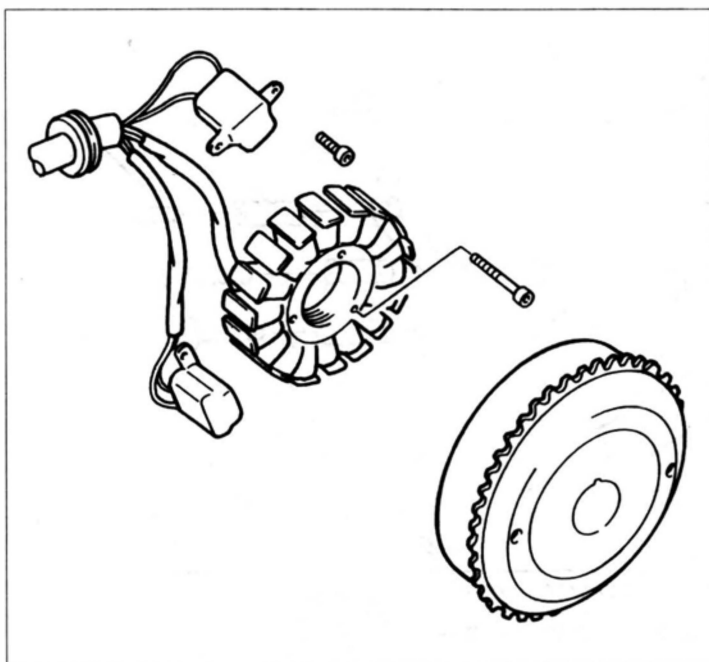
これに対し、キットのローターは磁石を廃し、リングギヤも廃し、かつ厚さも薄くして軽量化を図りました。慣性モーメントで35%ダウンとなり、エンジンのピックアップ向上に大きく貢献しています。

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。

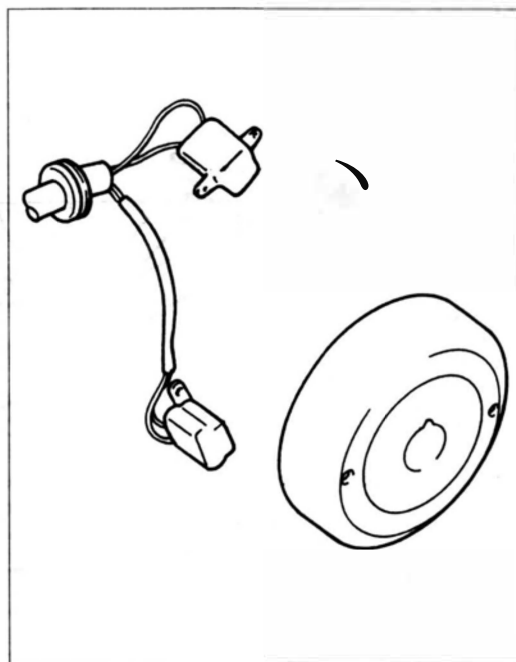
（耐久レースの場合は、発電出来ないのと、セルフスタータが作動しなくなるため、使用することは出来ません。）

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。）



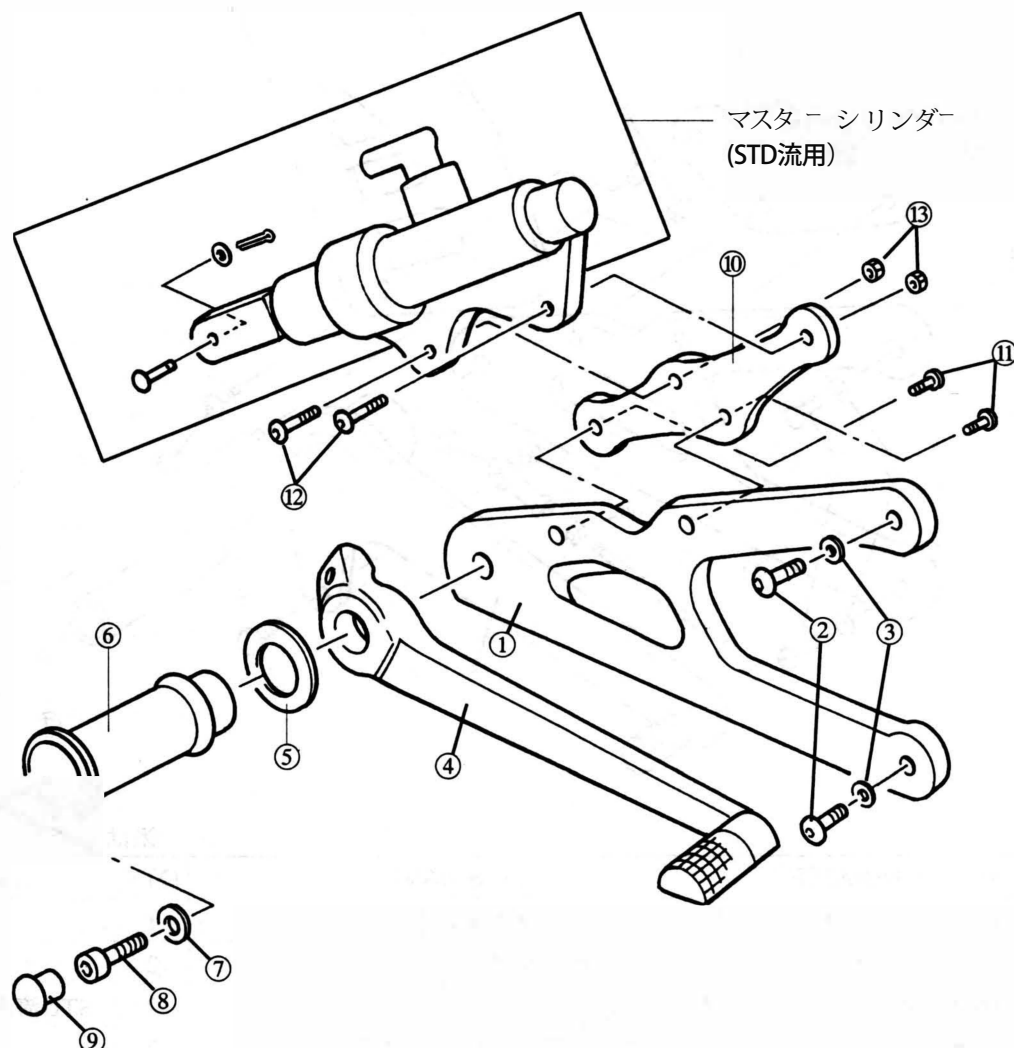
STD



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

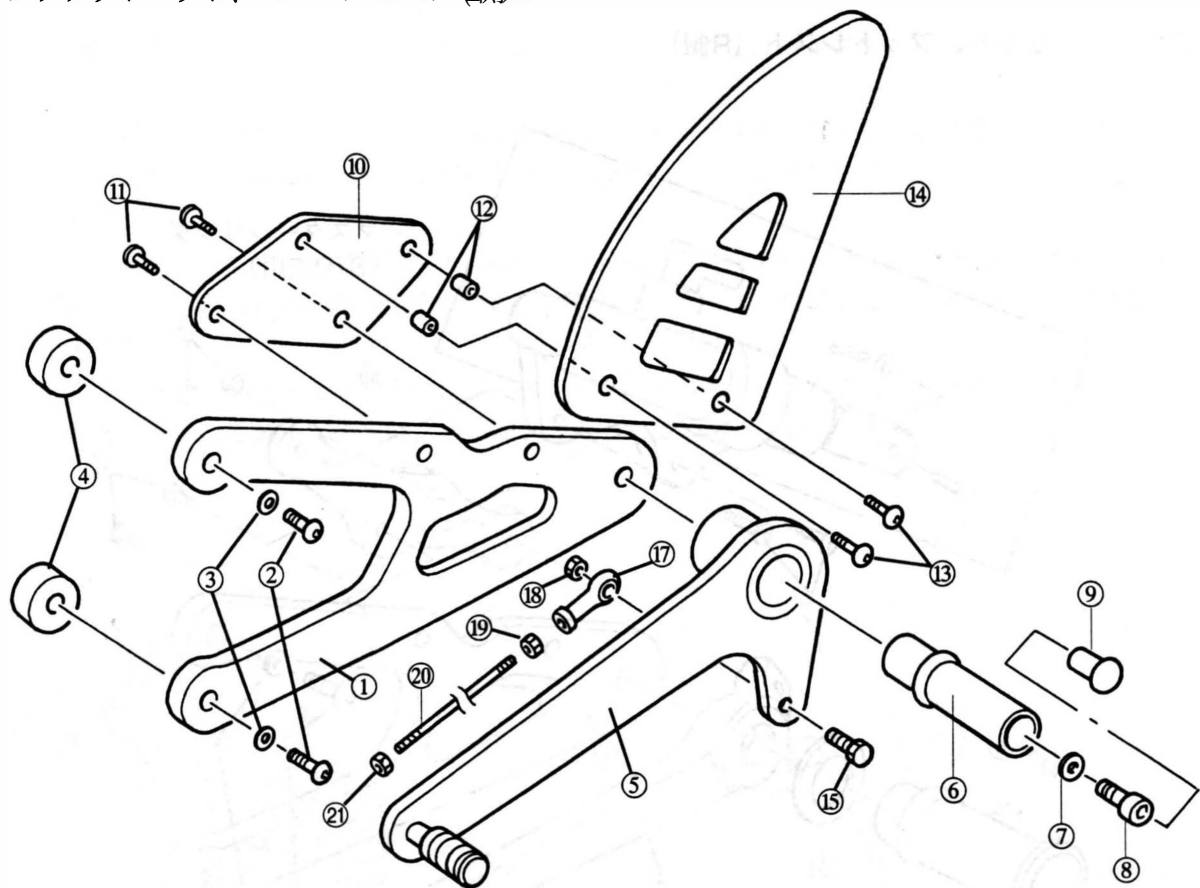
ブラケットセット、フットレスト(R側)



※はスズキ純正パーツ

| No.    | PARTS NUMBER  | PARTS NAME           | QTY | REMARK |
|--------|---------------|----------------------|-----|--------|
| ①      | 0000AB9430571 | 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、プレート             | 1   | STD流用  |
| ⑤      | 09160 18022   | ワッシャ、プレートペダル         | 1   | STD流用  |
| ⑥      | 0000AB9430511 | 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      | 0000AB9430512 | プラグ、フロントフットレスト       | 1   |        |
| ⑩      | 0000AB9430591 | 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 89251 610 | レバー コンプ、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 89250 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  |
| ⑲   | 0000A B9250 525 | ロッド、ギヤシフトリンク      | 1   |        |
| ⑳   | 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、プレーキペダル、ワッシャ等STD流用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、プレーキペダル等摺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⑰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。
- ・⑳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固着用（スリーポンド1342等）を塗布後締め付けて下さい。
- ・プ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、タイヤチューブ等で自作して下さい。） - 図1

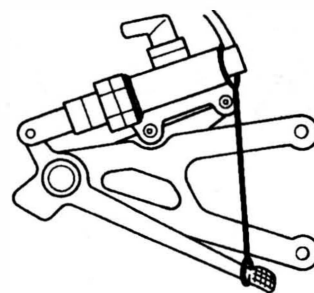


図1 取付け例

- ・レバーコンプ、ギヤシフト（0000A-89250-610）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ください。 - 図2

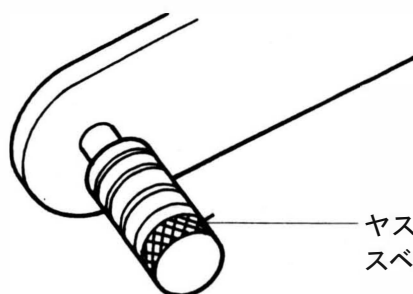


図2 シフトペダル先端の加工例

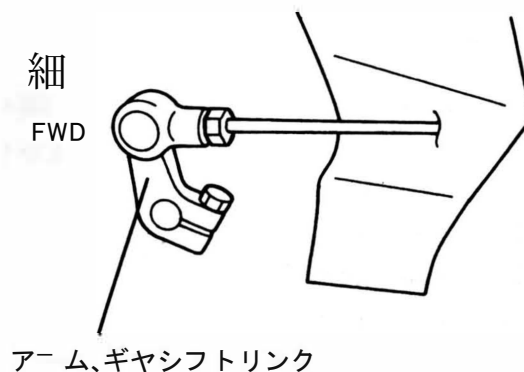
#### 枷ア阻イス

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「レバーコンプ、ギヤシフト」（0000A-89250-610）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。

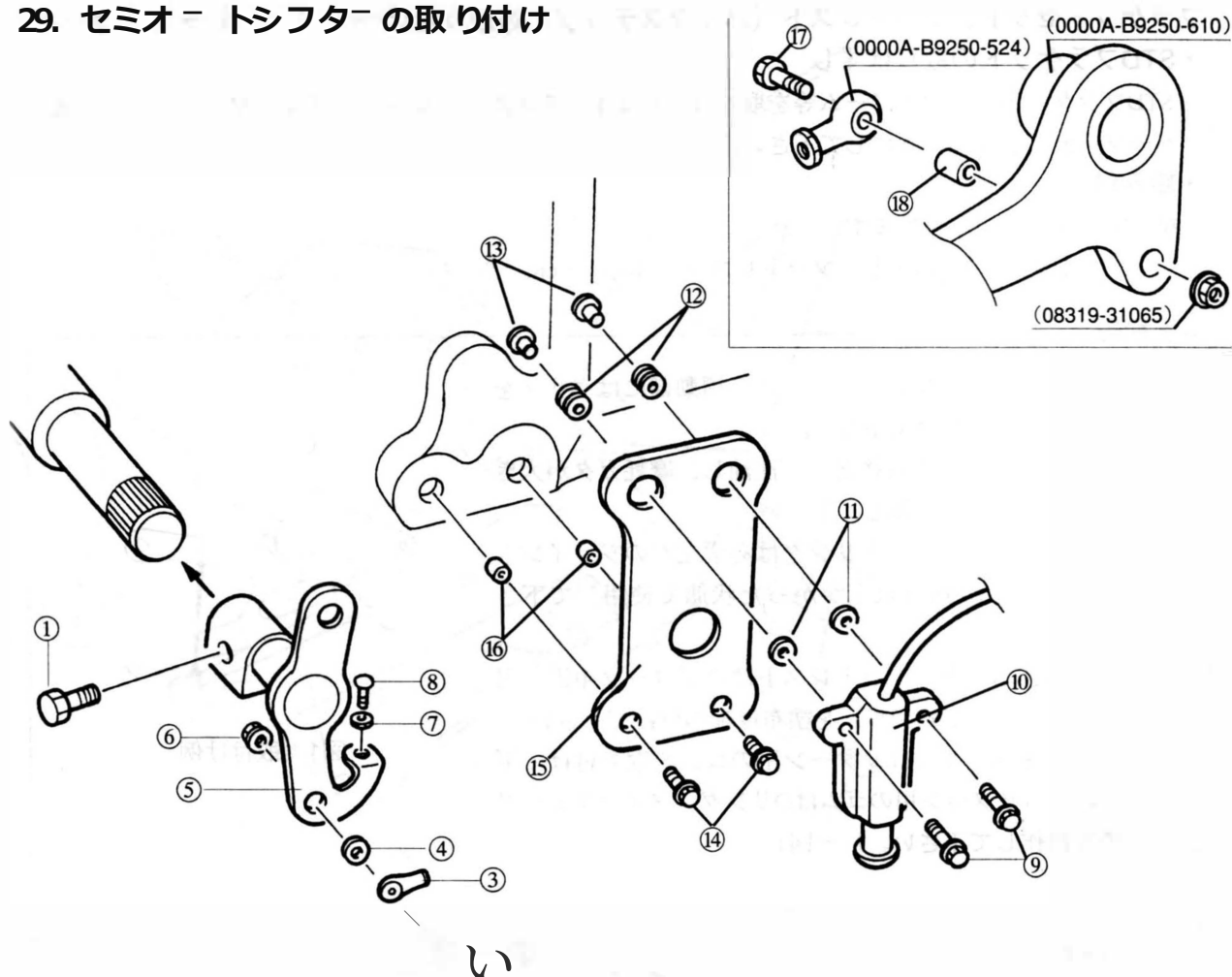
品名：アーム、ギヤシフトリンク

品番：25520-42EOO ⇒ 25520-26000に変更

細  
FWD



## 29. セミオートシフター の取り付け



※はスズキ純正パーツ

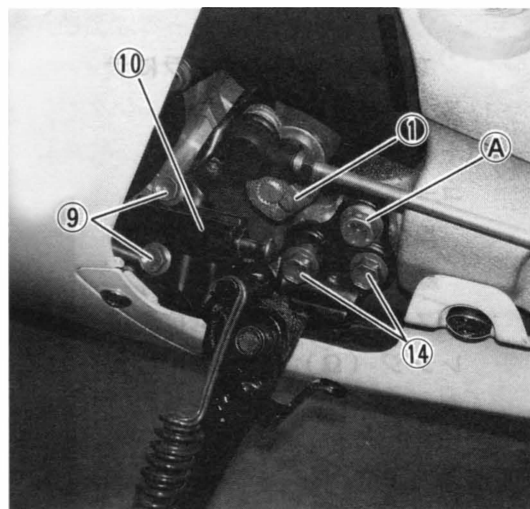
| No.    | PARTS NUMBER    | PARTS NAME             | QTY | REMARK |
|--------|-----------------|------------------------|-----|--------|
| ①      | 01500-06203     | ボルト、ギア-シフトリンクアーム       | 1   | STD流   |
| ②      | 01500-06253     | ボルト、ギア-シフト             | 1   |        |
| ※③     | 0000A-B9250-523 | 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-89251-520 | アームコンプ、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   |        |
|        | 09139-06028     | ボルト、ギア-シフトスイッチ、アジャスト   | 1   |        |
| ⑧      | 01550-06203     | ボルト、ギア-シフトスイッチ         | 2   | STD流   |
| ⑨⑩     | 37840-44A20     | スイッチアッシー、サイドスタント       | 1   | STD流   |
| 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、プロップスタンドブラケット      | 2   | STD流   |
| 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

sm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⑩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。

(サビスガイド参照)

取りはずしの際、① ⑭は後で流用します。無くさないように注意して下さい。



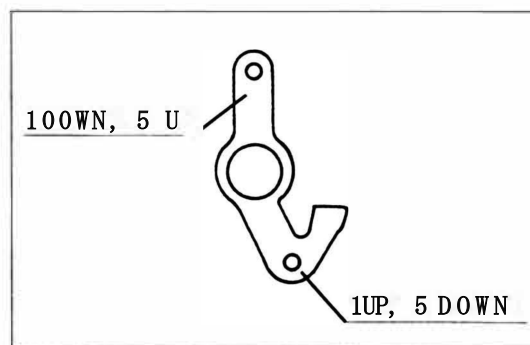
・組立図に従って各パーツを組み付けます。

### △注意

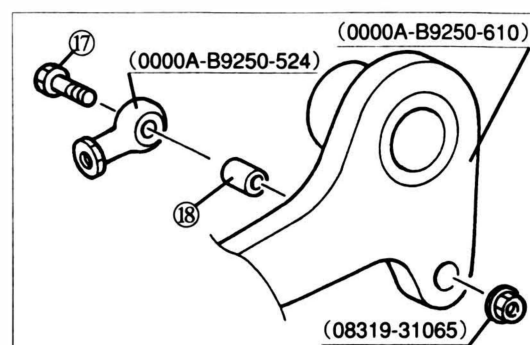
シフタースイッチの配線がチェーン、スプロケットと干渉しないように固定して下さい。

・シフトアームは上側の穴がDOWN、SUP用、下側の穴がIUP、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⑬、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⑮ (R = 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⑯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テストターを差し込みます。

(+、-に注意)

コード

黒白… (+)

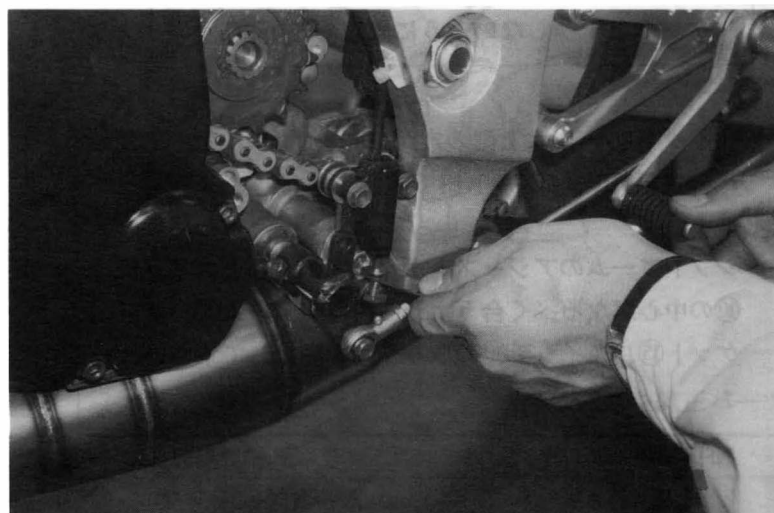
緑 … (-)

テストターのレンジを抵抗測定レンジ(Q)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。

0シフトがかたい、入りづらい

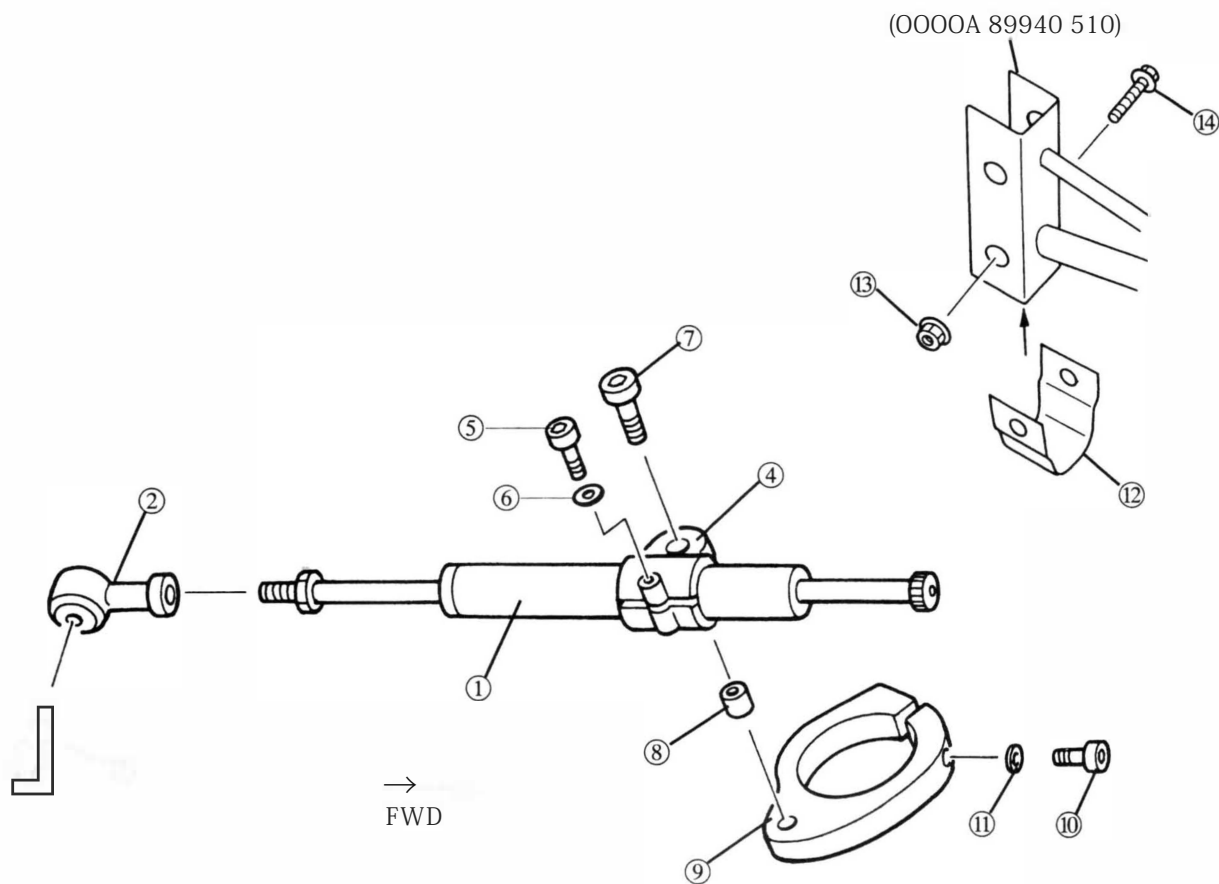
…シックネスゲージの値を小さくする

0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 72 I | 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 060 13     | ワッシャ、ステアリングダンパーフォ ー ク      | 1   |        |
| ⑫     | 0000A 89511 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

- ・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。
- ・④ブラケットに、⑦ボルトを通し、⑨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

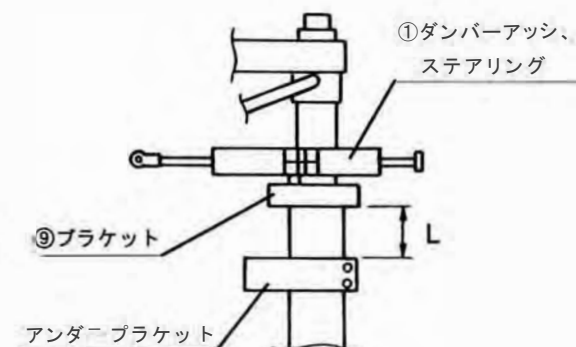
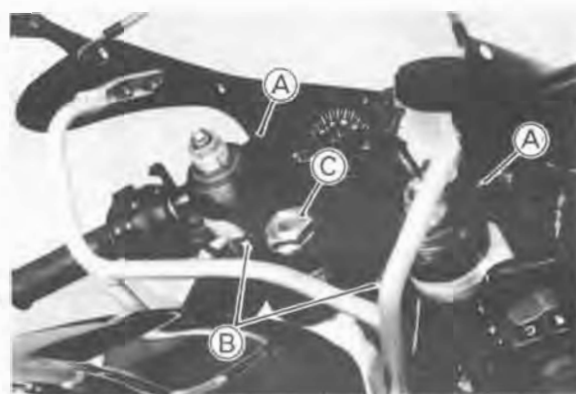
## \*ステアリングダンパーの取付け

- ・アウターチューブクランプボルト®を緩めます。
  - ・ハンドルクランプボルト®を緩め、はずします。
  - ・アッパーブラケットナット®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します。
  - ・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します。

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®を締付けます。
- ・ハンドルクランプボルト®を締付けます。
- ・アウターチューブクランプボルト®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プラケット及び⑨プ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。

カウルプレース (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 障ありません)

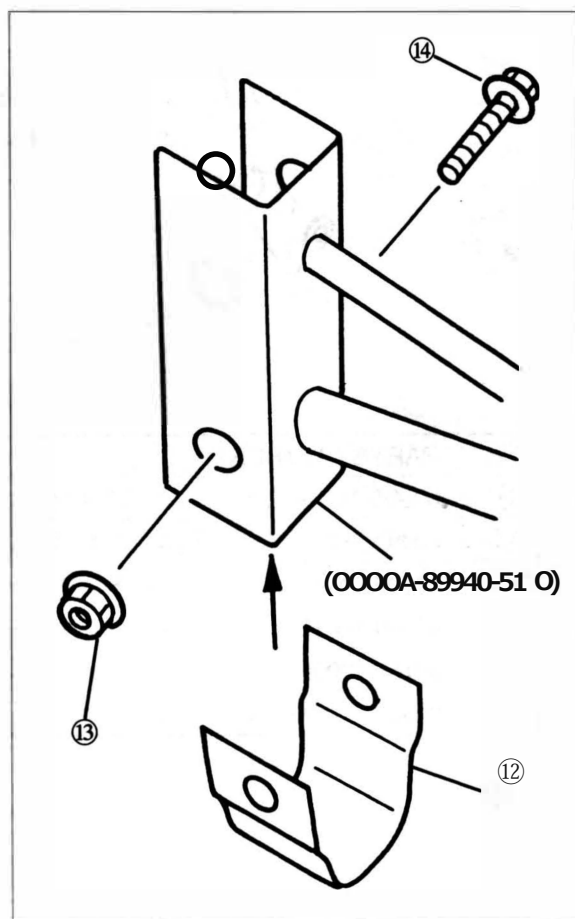
ステアリングストッパーは切れ 18° に設定してあります。

#### △注意

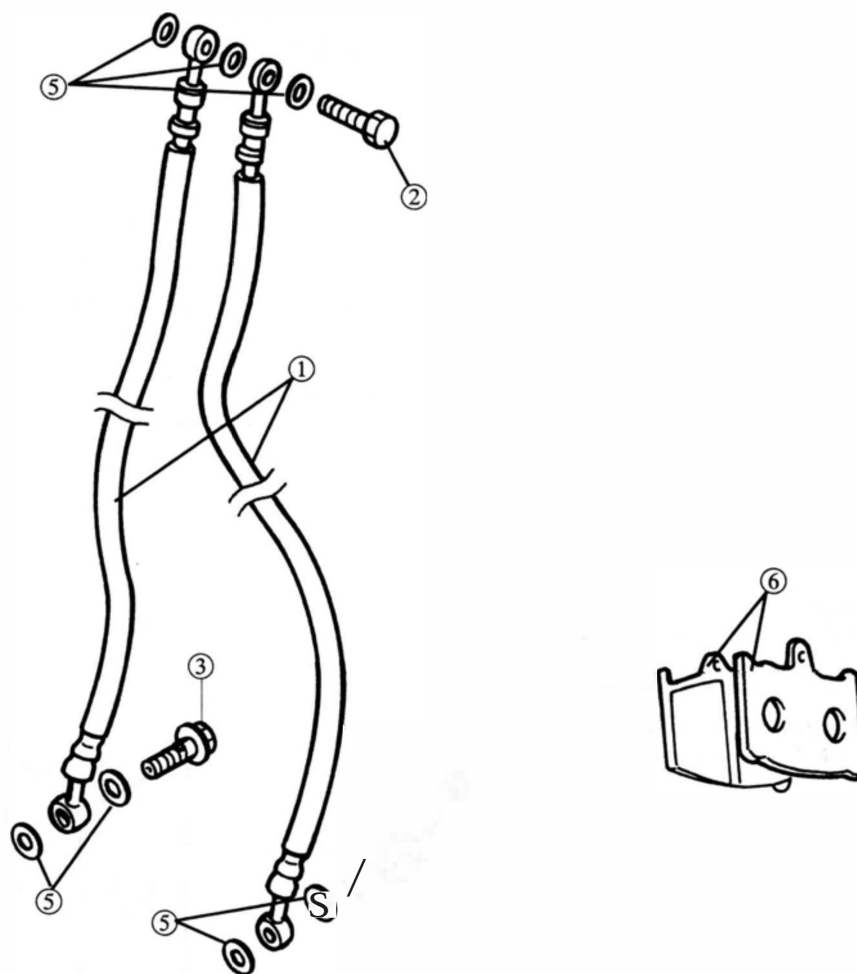
- 本キットは、ステアリングダンパーとステアリングストッパーを 緒に使 してください。

(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 されています。)

- 本ステアリングダンパーは、減衰を調整できます。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 89590 240 | ホースコンプ、フロントブレーキ      | 2   |        |
| ②    | 0000A 89590 249 | ユニオンボルト              | 1   |        |
| ※※※③ | 09360 10042     | ポルト、ブレーキフルード、R、キャリパー | 1   |        |
| ④    | 09360 10042     | ポルト、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 89590 100 | パッドコンプ、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。

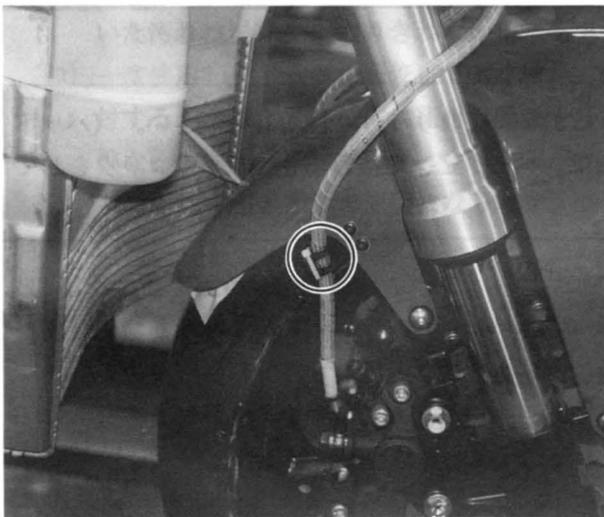
### 0 ブレーキホースの交換

- ・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。

#### ※注意事項

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：DoT4）

#### △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

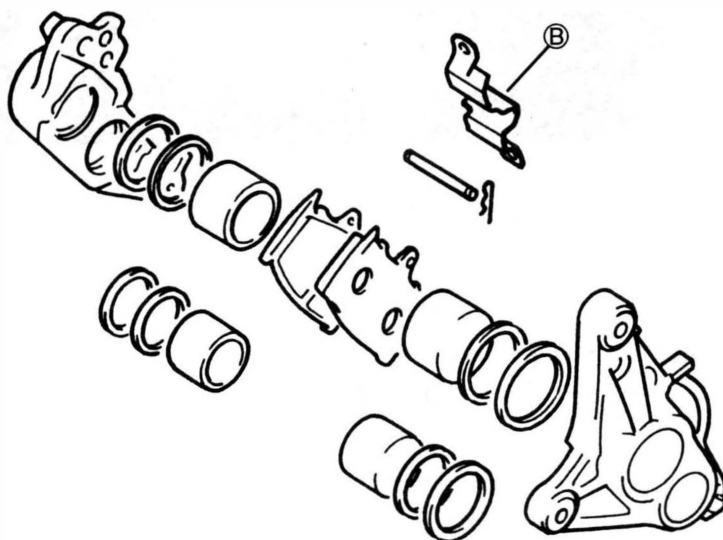
STDのホース、フロントリザーバタンク

(写真④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

キャリバ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、ベ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. ブレーキキャリパの清掃について

ブレーキキャリパは、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、ブレーキクリーナー等をウェスに付け拭き取る。

キャリパ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、MIC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、十分に取りき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、必ずどの位置で使用し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・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、はずさずに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 ⑥))

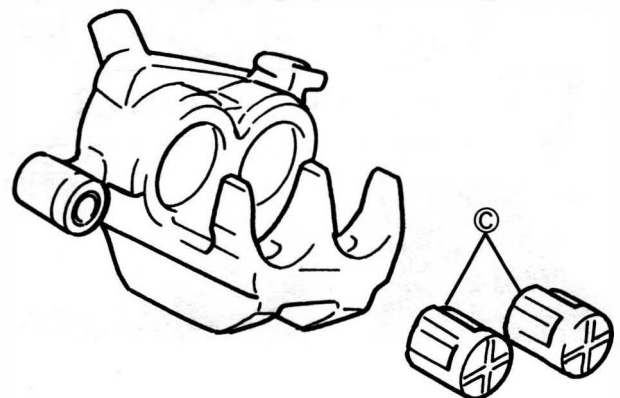
### 4. リヤブレーキを多用 (ローナリング中に引きずる等) するライダーに対する注意

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) ディスクロータの反り。必要であれば新品と交換)
- (2) キャリパ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。また合わせて、キャリパ O/H (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してあります。

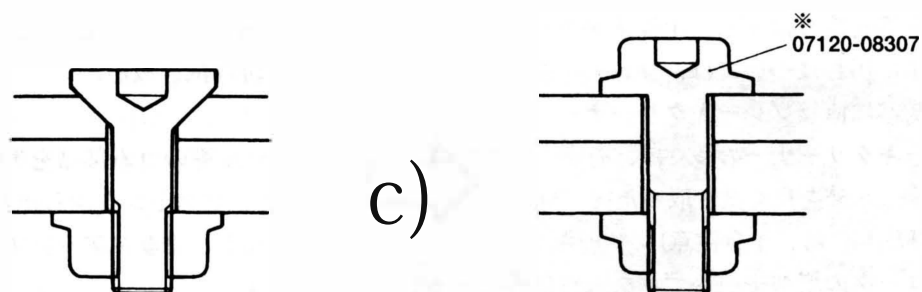
(図C)

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  | Ⅱ, , 15T        |
| 27511 37200  | , 16T           |

リヤスプロケット

| PARTS NUMBER   | PARTS NAME       |
|----------------|------------------|
| 64511 38B 10   | スプロケット, , リア、37T |
| 0000AA5600 438 | , 38T            |
| 439            | Ⅱ, , 39T         |
| Ⅱ, , 440       | Ⅱ, , 40T         |
| , , 441        | , , 41T          |
| , , 442        | , , 42T          |
| 443            | , , 43T          |
| Ⅱ, , 444       | , , 44T          |
| 445            | , 45T            |

※はスズキ純正パーツ

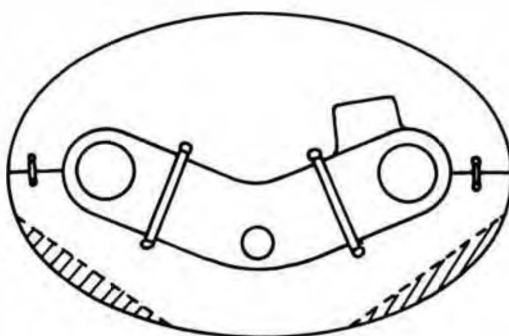
△警告

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

中の空気抵抗を減少させ、効率的にラジエターへ冷却液を送る為にカバー、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-89940-421 | カバー、フレームヘッドロー | 1   |        |



アンダープラケット下側に上図の様に組み付けて下さい。

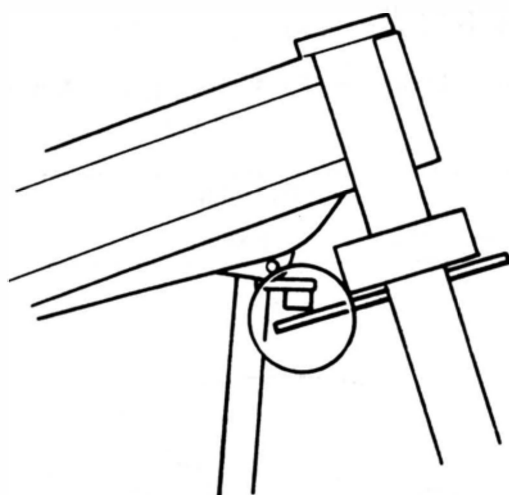
尚、このカバー、フレームヘッドローは、キットラジエター、ステアリングストッパ使用を前提に設計されています。STDラジエター使用時はステアリングを切るとラジエタープラケットが上図斜線部と干渉します。各調節してカットして下さい。

#### △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障害が無い事を確認して下さい。もし 渉等がある場合、各 調節してカットして下さい。



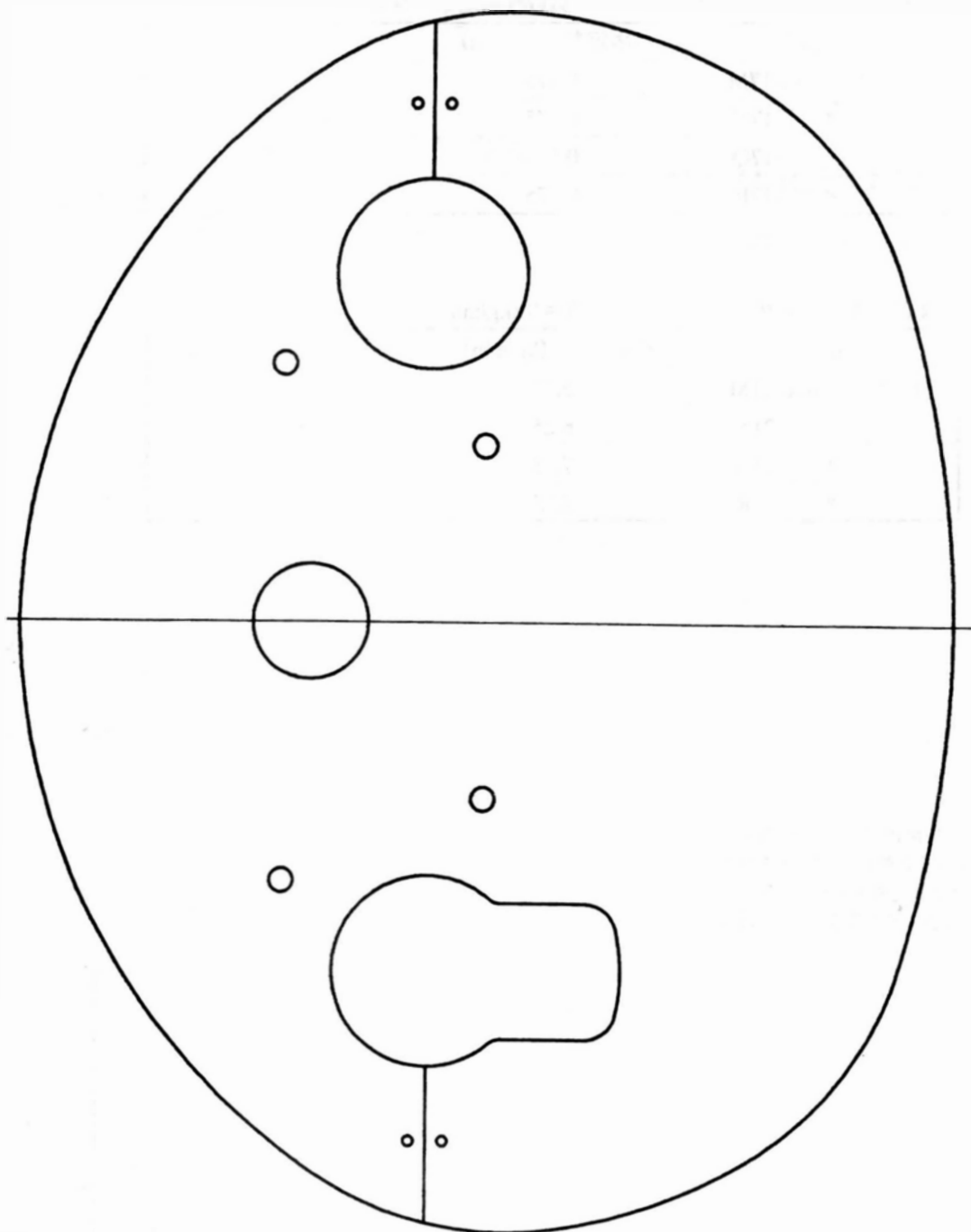
組立例



△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、ラジエタープ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t2.0程度の樹脂板を使って、作も可能です。下の図を型紙にして各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。

0フロントフォークスプリング STDパネ定数=0.520kg/mm

| 品番               | パネ定数(kg/mm) | 識 別     |
|------------------|-------------|---------|
| 0000A-8951 0-17M | 0.475       | 0.475刻印 |
| ,, -17N          | 0.575       | 0.575刻印 |
| -17Q             | 0.625       | 0.625刻印 |
| II -17R          | 0.675       | 0.675刻印 |

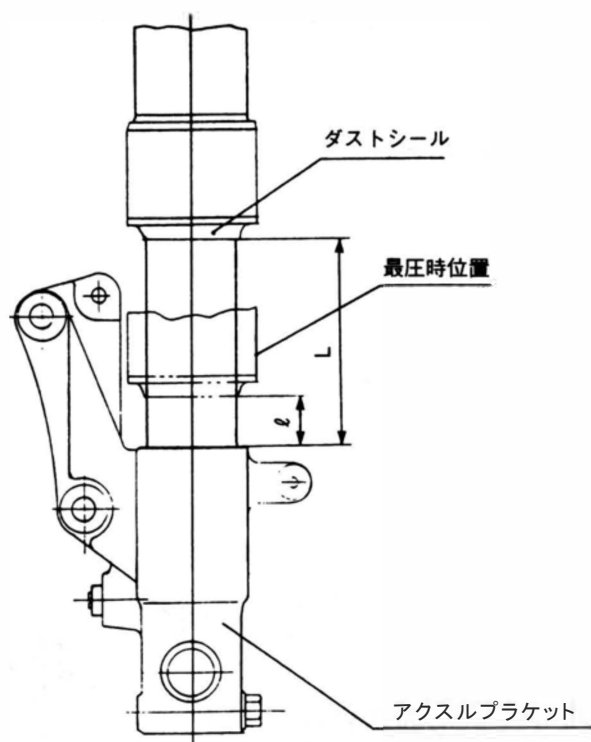
スプリング端面に刻印あり

OR.C.Uスプリング STDパネ定数=6.8kg/mm

| 品番              | パネ定数(kg/mm) | 識 別   |
|-----------------|-------------|-------|
| 0000A-B9620-21M | 5.15        | 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



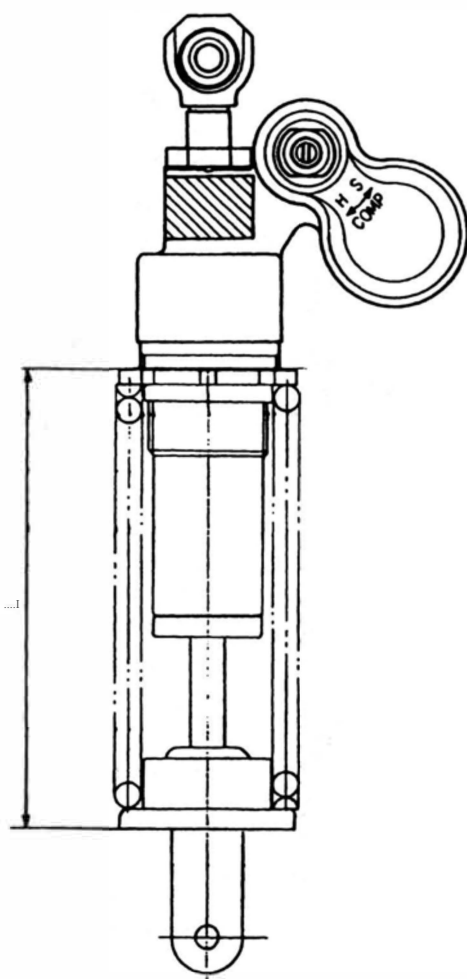
乗車時L寸法を測定し、1Gたわみ量610を下の式で求める。

$$c510 = 132.6 \cdot L$$

全屈時のダストシールとアクスルブラケットとの隙間δ

$$Q = 12.6$$

#### ●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61G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

96RGV-1 250SPには、R.C.Uに 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 とロックナット座 の 法 図2のL法) で管理すると良いでしょう。

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



警告

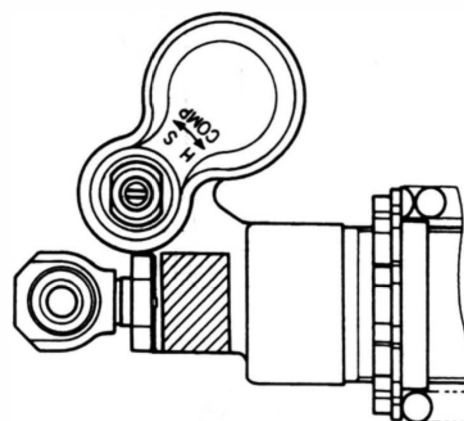
上記の範囲外での調整は絶対 わないで下さい。

### RC車高調整手順

1.

1 斜線部をバイス等にクランプする。

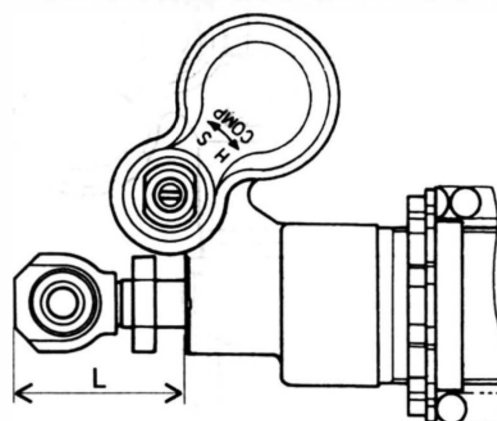
2 ロックナットを緩める。



2.

アッパージョイント位置を 回しにて設定する。  
(しないこと。)

(伸び切り時破損防 の為、スパナ等の工具は使

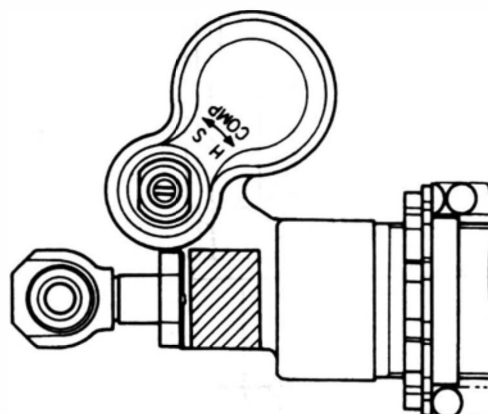


3.

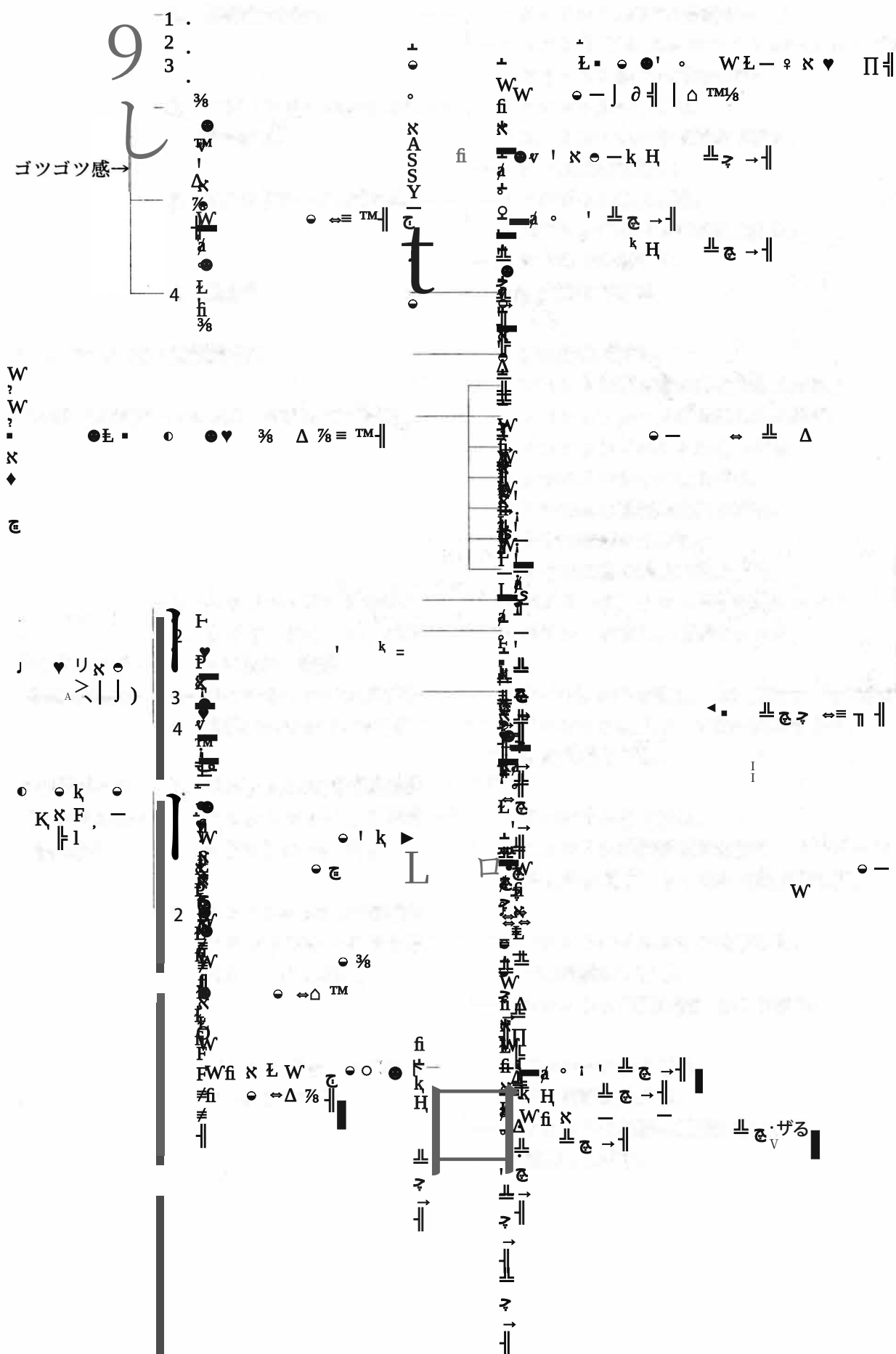
1 斜線部をバイス等にクランプする。

2 ロックナットを締め付ける。

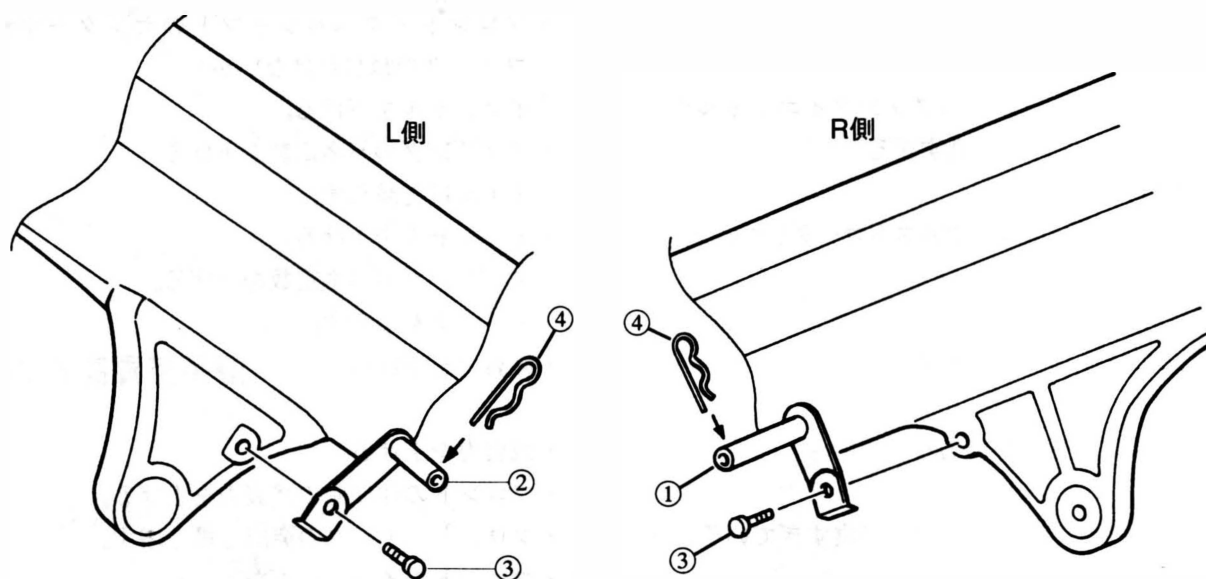
(締め付けトルク650-700kg-cm)



## 37. サスペンションセッティングマニュアル



### 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-89940-530 | 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-89940-540 | 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-89940-523 | クリップ、カウリング             | 2   |         |

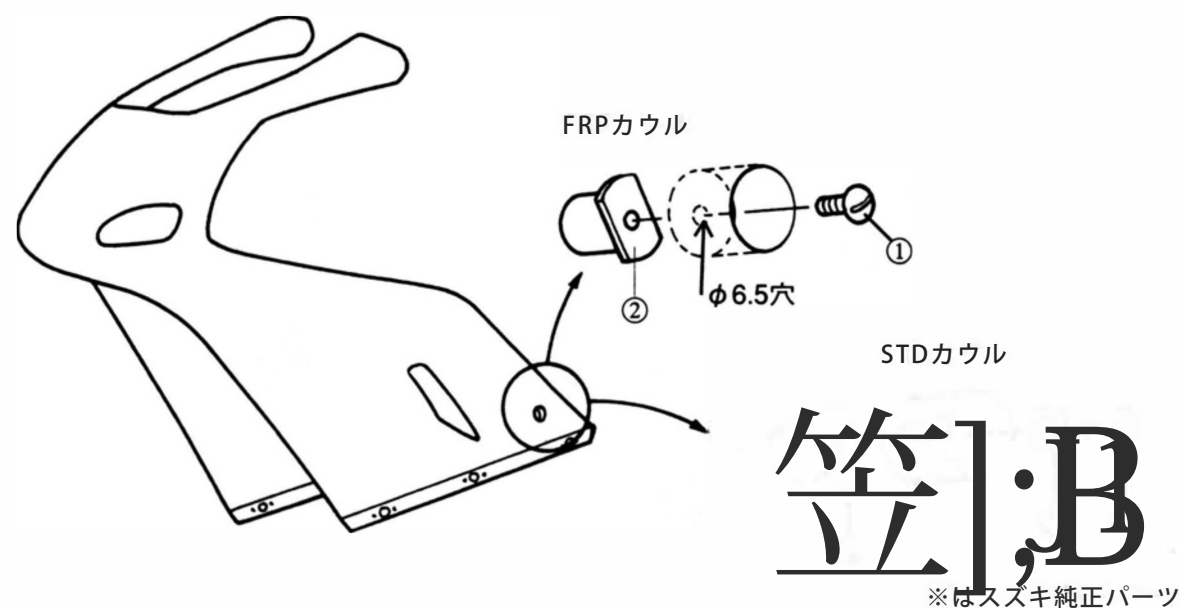
#### カウルサイドブラケットの取り付け

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。

・組図に従って組み付けます。

カウルサイドプラケット（ベータピン式）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）



| 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   | 0000AB0940551 | ストッパー、カウリング       | 2   |        |
| ③   | 09160 06017   | ワッシャ、カウリングフィッティング | 2   |        |

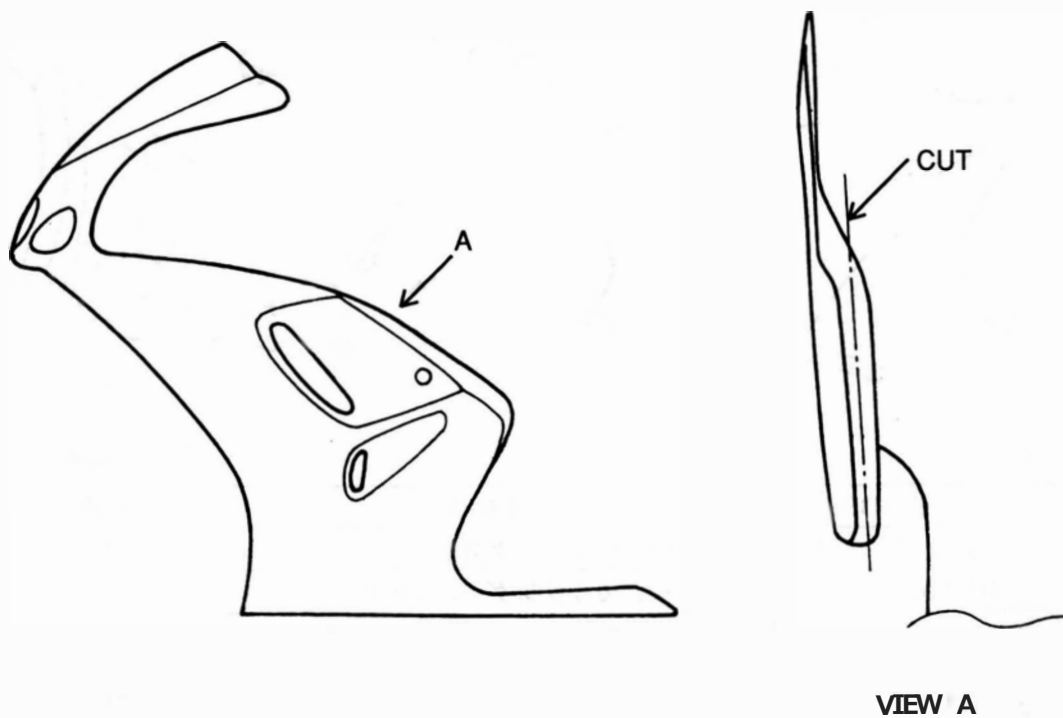
FRPカウルの場合

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

STD（ABS）カウルの場合

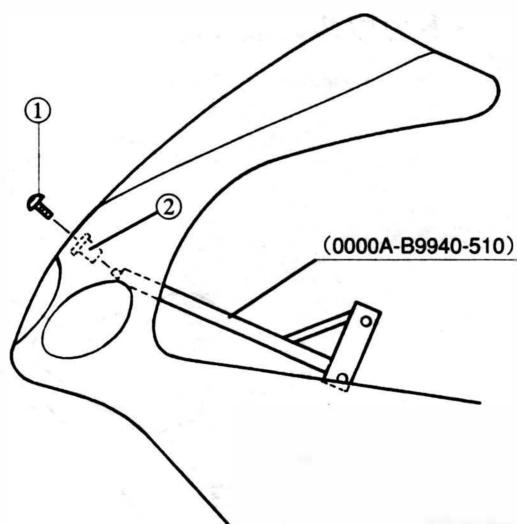
- クッション（Hゴム）をはずし、③をはさむように①②を取りつけます。

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

フロントカウルプレースを受けるストッパー をカウルに取り付けます。



| No. | PARTS NUMBER | PARTS NAME | QTY | REMARK |
|-----|--------------|------------|-----|--------|
| ※1  | 1            | ストッパー      | 1   |        |
|     | 2            |            | 1   |        |

カウリングストッパー（フロント）の取り付け

・ラジエター部のカット

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

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

#### △注意

0ラジエ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

ラジエターの形状に合わせてロアカウルをカットしたら、フロントカウルプレースの先端付近にφ6.5程度の穴をあけ、①、②を取りつけます。

#### △注意

0ラジエターの位置、プラグキャップ（2番）とカウルの当た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。

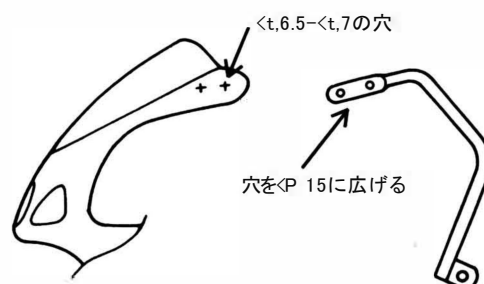
・カウルサイド部の加工

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（く/J 13）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）

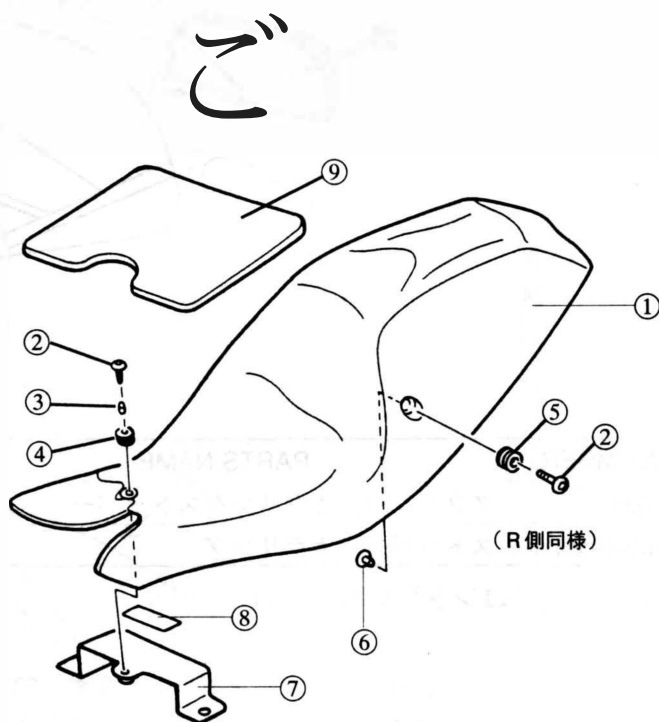
（参考アドバイス）

整備性向上の為、カウルのアップパー部（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G豆をφ6.5穴に取り付けると、カウルアップ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



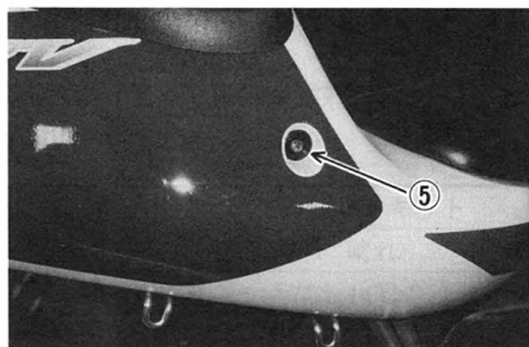
※はスズキ純正パーツ

| No.   | PARTS NUMBER      | PARTS NAME         | QTY | REMARK |
|-------|-------------------|--------------------|-----|--------|
| ①     | 0000A-B9470-111   | カバー、フレーム           | 1   |        |
| ※※※※※ | ② 09116-0601 I    | ボルト、フレームカバー        | 3   |        |
|       | ③ 09180-06259     | スペーサー、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     | スペーサー、フレームカバー、リヤ   | 2   |        |
|       | ⑦ 0000A-89450-120 | プラケットコンブ、シートサポート   | 1   |        |
| ※     | ⑧ 68262-38A00     | クッション、シートサポートプラケット | 1   |        |
|       | ⑨ 0000A-89450-171 | 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   |        |

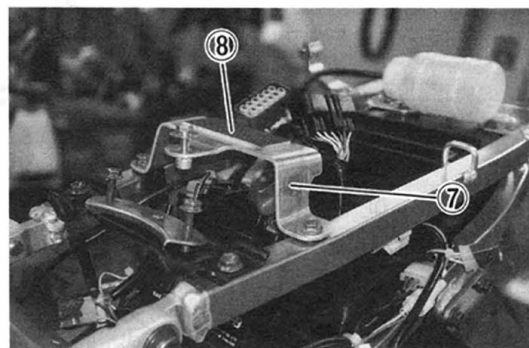
⑩はカバーセット、フレームには含まれていません。ライダーの好みに応じてお買い求め下さい。

## OSTD シートの取りはずし

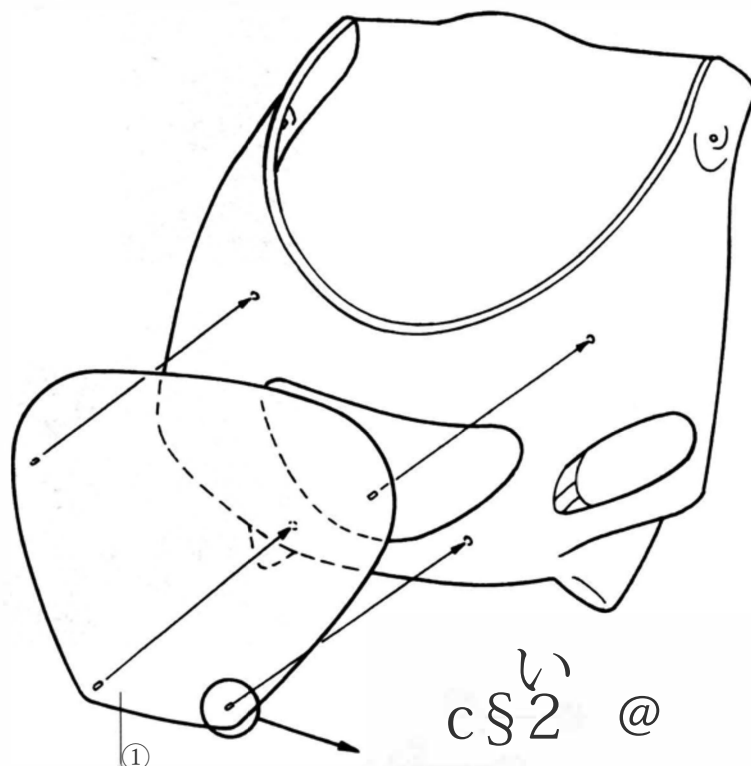
- ・サーピスガイドに従ってSTDシートを取りはずします。その際、⑤は後で使用します。ていねいに取り外して下さい。



- ・⑧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。



## 41. ゼッケンプレートを取り付け



※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 | 94616-101X0     | 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を取りつけます。

尚、ゼッケンプレートの取り付けは、通常のM4程度のスクリュー、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℃              | 14℃             |
| 湿度    |       |            | 50%             | 43%             |
| 気圧    |       |            | 1044hpa         | 1038hpa         |
| キャブ   | MJ    | 150, 147.5 | 152.5, 152.5    | 157.5, 157.5    |
|       | JN    | 6GH24 53 4 | 6FL03 46 4      | 6FL03 46 4      |
|       | PJ    | 30         | 25              | 25              |
|       | MAJ   | 0.7        |                 |                 |
|       | MASJ  | 無し         | 30              | 30              |
|       | AS    | 11/2回転     | 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       | モチュール800E(30:1) | モチュール800E(30:J) |
| ギヤ    | 1ST   | 32/13      | A 35/15         | A 35/15         |
|       | 2ND   | 32/18      | B 29/16         | B 29/16         |
|       | 3RD   | 29/21      | A 27/17         | B 27/18         |
|       | 4TH   | 27/24      | C 31/24         | C 31/24         |
|       | 5TH   | 25/26      | C 27/23         | D 24/21         |
|       | 6TH   | 23/27      | E 26/24         | F 23/22         |
| ファイナル |       | 46/14      | 41/16           | 38/16           |
| フロント  | 突き出し  | 5.5mm      | 10mm            | 10mm            |
|       | イニシャル | 4目盛り       | 4目盛り(STD)       | 4目盛り(STD)       |
|       | 圧側減衰  | 1 1/2回転    | 1 1/2回転         | 1 1/2回転         |
|       | 伸び側減衰 | 1 1/2回転    | 1 1/2回転         | 1 1/2回転         |
|       | 油高    | 107mm      | 117mm           | 107mm(STD)      |
|       | オイル   | SS08       | SR6#20          | SR6#20          |
|       | スプリング | 0.52kg/mm  | 0.52kg/mm(STD)  | 0.52kg/mm(STD)  |
| リア    | 車高調整  | 46mm       | 46mm(STD)       | 49mm(STD)       |
|       | イニシャル | 13.2mm     | 18mm            | 14.9mm          |
|       | 圧側減衰  | 1 1/2回転    | 1 1/2回転         | 1 1/2回転         |
|       | 伸び側減衰 | 1 5/8回転    | 3/4回転           | 1 1/2回転         |
|       | スプリング | 6.8kg/mm   | 6.8kg/mm(STD)   | 7.25kg/mm       |

## 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

従来のアップ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点が'96に対して秀でています。

- ①ベストな点火時期特性の為に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粹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

各コンストラクタから発売されるマフラを購入して下さい。

#### 44. フォークオイルについて

今回、新たにキットパーツとしてフロントフォークオイルSR6#20が設定されました。

(品番: 0000A-B9510-191)

このオイルはSTDのフォークオイルより粘度が高めてあり、STDで減衰不足を感じているライダー

(例: プレーキングでフロントフォークの入りが速い、プレーキリリースでフロントフォークの伸びが速い) に使用をおすすめします。

#### △注意

0今までSTDのオイルで走行していた方がオイルのみSR6#20に変更すると、旋回性が悪くなる場合があります。その場合は、若干前下がりの姿勢にジオメトリー変更して下さい。(例: 車高+2mm等詳しくは各コンストラクターに問い合わせして下さい)

0このオイルは、SS600用のキットパーツとして設定されているSR6 (品番: 0000A-B8510-191) とは粘度が違います。くれぐれも間違えないように注意願います。また、SR6#20で粘度が高すぎると感じる場合は、このSR6と混合して粘度を下げる事も可能です。

#### 45. ホイールドラム ショックアブソーバについて

レース使用を前提にした場合、アブソーバ、リヤバブショック(※64651-22D00) のヘタリが早い場合があります。スプロケットドラムを装着した状態でガタが出てきたら早めの交換をお願いします。

| セッティングデータシート    |          |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     | コース ; |  |
|-----------------|----------|---------------------|-----|-------|-----|----------|-----|--------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|--|
| DATE;199 . . .  |          | WEATHER CONDITIONS; |     |       |     | TEMP;DRY |     | ℃ WET: |     | ℃ A/P |     | mmHg  |     |       |  |
| ライダー            |          |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
| スタート時間          |          | :                   |     |       |     | :        |     | :      |     | :     |     | :     |     |       |  |
| キャブレター I        | CARBUNo. | # 1                 | # 2 | # 1   | # 2 | # 1      | # 2 | # 1    | # 2 | # 1   | # 2 | # 1   | # 2 |       |  |
|                 | MJ       |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
|                 | AS       |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
|                 | JN       |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
|                 | PJ       |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
|                 | MASJ     |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
| ミッション           | 1 2 3    | I                   | I   | I     | I   | I        | I   | I      | I   | I     | I   | I     | I   |       |  |
|                 | 4 5 6    | I                   | I   | I     | I   | I        | I   | I      | I   | I     | I   | I     | I   |       |  |
| 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  |     | kg/mm |     | kg/mm |     |       |  |
|                 | 突き出し     | mm                  |     | mm    |     | mm       |     | mm     |     | mm    |     | mm    |     |       |  |
|                 | イニシャル    | 段目                  |     | 段目    |     | 段目       |     | 段目     |     | 段目    |     | 段目    |     |       |  |
|                 | 油高       | mm                  |     | mm    |     | mm       |     | mm     |     | mm    |     | mm    |     |       |  |
|                 | オイル      |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
|                 | 減調 伸 圧   |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
| リヤショック          | スプリング    | kg/mm               |     | kg/mm |     | kg/mm    |     | kg/mm  |     | kg/mm |     | kg/mm |     |       |  |
|                 | イニシャル    | SET長                | mm  | SET長  | mm  | SET長     | mm  | SET長   | mm  | SET長  | mm  | SET長  | mm  |       |  |
|                 | 減調 伸 圧   |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
|                 | 車高       | mm                  |     | mm    |     | mm       |     | mm     |     | mm    |     | mm    |     |       |  |
| 1G              | フロント     | mm                  |     | mm    |     | mm       |     | mm     |     | mm    |     | mm    |     |       |  |
|                 | リヤ       | mm                  |     | mm    |     | mm       |     | mm     |     | mm    |     | mm    |     |       |  |
| 残ストローク          | フロント     | mm                  |     | mm    |     | mm       |     | mm     |     | mm    |     | mm    |     |       |  |
|                 | リヤ       | mm                  |     | mm    |     | mm       |     | mm     |     | mm    |     | mm    |     |       |  |
| タイヤ             | フロント     |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
|                 | リヤ       |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
| コースコンディション      |          |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
| ファイナル ギヤ        |          | /                   |     |       |     | /        |     | /      |     | /     |     | /     |     |       |  |
| 水 9mm           |          | ℃                   |     | ℃     |     | ℃        |     | ℃      |     | ℃     |     | ℃     |     |       |  |
| ラップタイム          | 1        | "                   | I   | "     | I   | "        | 1   | "      | 1   | "     | 1   | "     |     |       |  |
|                 | 2        | "                   | 2   | "     | 2   | "        | 2   | "      | 2   | "     | 2   | "     |     |       |  |
|                 | 3        | "                   | 3   | "     | 3   | "        | 3   | "      | 3   | "     | 3   | "     |     |       |  |
|                 | 4        | "                   | 4   | "     | 4   | "        | 4   | "      | 4   | "     | 4   | "     |     |       |  |
|                 | 5        | "                   | 5   | "     | 5   | "        | 5   | "      | 5   | "     | 5   | "     |     |       |  |
|                 | 6        | "                   | 6   | "     | 6   | "        | 6   | "      | 6   | "     | 6   | "     |     |       |  |
|                 | 7        | "                   | 7   | "     | 7   | "        | 7   | "      | 7   | "     | 7   | "     |     |       |  |
|                 | 8        | "                   | 8   | "     | 8   | "        | 8   | "      | 8   | "     | 8   | "     |     |       |  |
|                 | 9        | "                   | 9   | "     | 9   | "        | 9   | "      | 9   | "     | 9   | "     |     |       |  |
|                 | 10       | "                   | 10  | "     | 10  | "        | 10  | "      | 10  | "     | 10  | "     |     |       |  |
| ベストタイム          |          |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |
| 走行後<br>インプレッション |          |                     |     |       |     |          |     |        |     |       |     |       |     |       |  |

作成者

(株)オー トリメッサ

品番0000A B9020 098



## 棒式会社刀りートリメッサ

〒431-0201 浜松市藤原町21339  
空 口(発 送 関 係)  
ご相談(レーシングサービス)

しのはらプラザ  
TEL.053-448-9851  
TEL.053-440-2326  
(平日AM9:00~PM5:00)  
FAX.053-448-5999

0000A B9020-098

¥1,000