SUZUKI

サービスマニュアル

RGV-Γ250SP

RGV250T (VJ23A)

はじめに

本書は，車両の紹介並びに点検整備や主要部品の分解点検の要領を記載したものであり，一般に知られている細かな説明は省略してあります。概要，解説は車の特徴や主な機構を知るために，点検調整その他の項は点検調整の手引きとしてご活用ください。

本書によって知識を深め，お客さまに的確，迅速なサービスを提供くださるよう，お願いいたします。

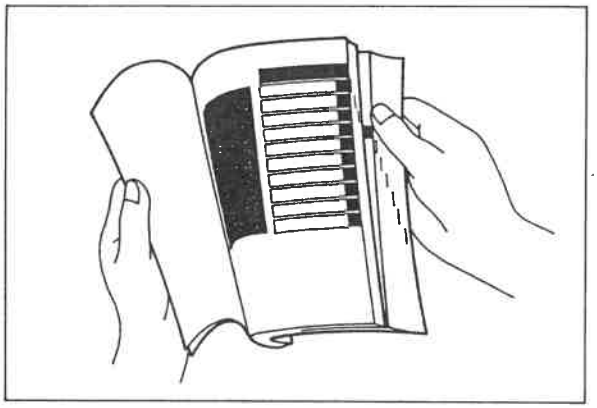
- 仕様変更などにより，記載内容が実車と異なる場合がありますのでご了承下さい。
- 本書に記載している説明用のイラスト類は動作の原理や作業の要領を示したもので実際の形状と異なる場合があります。
- 本書は整備に関することがらをすべて記載しているわけではありません。スズキ二輪車の整備上の基本的な技能・知識などを有する人（スズキ二輪代理店及び販売店）を対象に作成してありますので，これらの技能・知識の無い人は，このマニュアルだけで点検・調整・分解・組立てなどを行なわないで下さい。技能不足，知識不足などが整備上のトラブル，部品破損などの原因となる場合がありますので必ずスズキ二輪代理店及びスズキ販売店にご相談下さい。

スズキ株式会社
サービス部二輪グループ

目　次

概　要 1
解　説 2
点検調整 3
エンジン 4
潤滑，燃料装置 5
冷却装置 6
排気装置 7
車　体 8
電　装 9
整備情報 10

本書の使い方



記載ページの探し方

- 本書は記載内容をブロック別に分けて編集してあります。
- 前ページの目次を見て，探したい内容がどのブロックに属しているか選んで下さい。
- 本書を右図のように曲げると，該当するブロックの最初のページの位置を見つけることができます。
- ブロックの最初のページには，そのブロックの小目次が記載されておりますので，その中から必要なページを選んで下さい。

記載内容

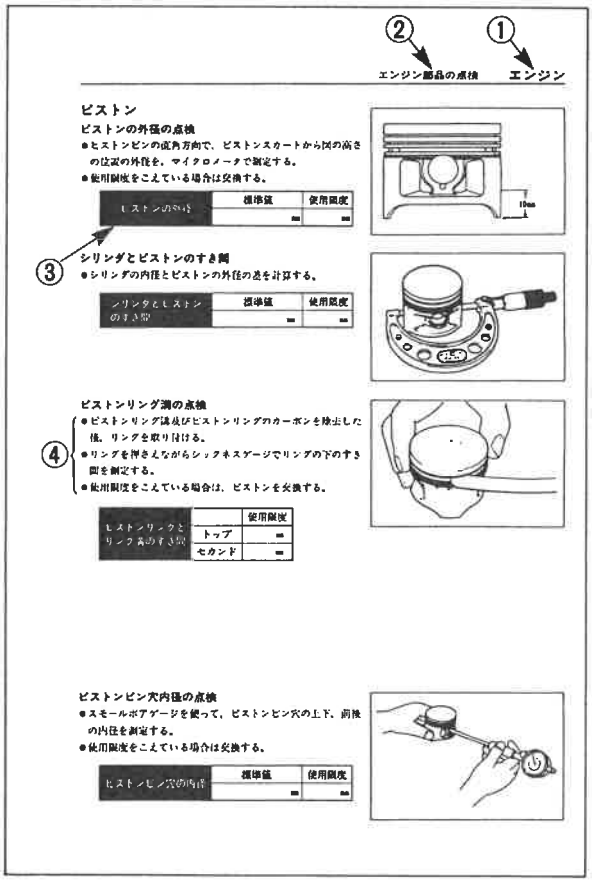
- 内容をできるだけ分かりやすくするため，写真やイラストを中心に編集してあります。
- 記載内容の見方

  ①はブロックを表しています。

  ②は各ブロック内の項目を表しています。

  ③はサービスデータを表しています。

  ④は作業の順序を表しています。

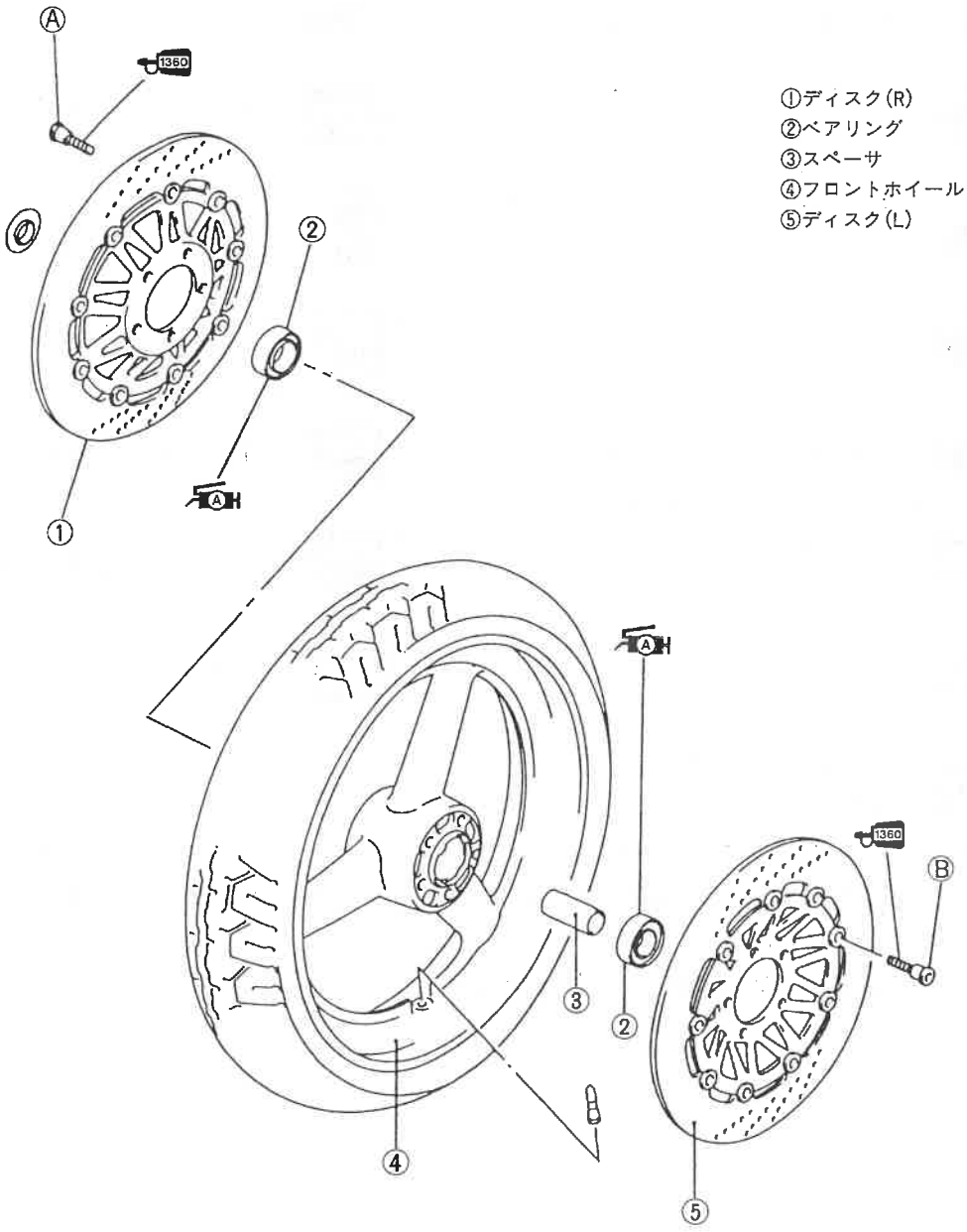


構成部品と作業内容

装置のタイトルの次に，その構成部品及び作業内容を示すとともに，締付トルク，給油箇所などをシンボルマークを用いて記載し，整備上の注意箇所を示している。

(例)

フロントホイール／フロントブレーキ

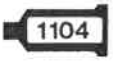


Ⓐ	23 N·m {2.3 kgf·m}
Ⓑ	23 N·m {2.3 kgf·m}

イラストは他機種を流用しています。

シンボルマーク

本書には，下記に示すようなシンボルマークが使われており，それぞれ作業上必要な情報を示し，次のような意味をもっている。

マーク	意　味	マーク	意　味
	トルク管理を必要とする箇所および規定値を示す。		ネジロック〝1322〟を塗布する。
	オイルを塗布する。特に指示のない場合は，エンジンオイルを使用する。		ネジロック〝1303〟を塗布する。
	スズキスーパグリス〝A〟を塗布する。		ネジロック〝1360〟を塗布する。
	スズキスーパグリス〝C〟を塗布する。		ブレーキフルードを塗布する。
	シリコングリスを塗布する。		電圧レンジで測定する。
	モリペーストを塗布する。		抵抗レンジで測定する。
	シール剤スリーボンド〝1215〟を塗布する。		電流レンジで測定する。
	シール剤スリーボンド〝1207B〟を塗布する。		特殊工具を使用する。
	シール剤スリーボンド〝1104〟を塗布する。		

(注) ・上表はすべてのシンボルマークを示しているので，このマニュアルでは使われないシンボルマークも含まれている。
・上表に該当しない場合は，本文中でシンボルマークを使わないで説明している。

概　　要

目　　次

整備作業上の注意事項 ―― 1－1
国際単位系〔SI〕について ―― 1－2
全体写真 ―― 1－3
車名及び番号打刻位置 ―― 1－4
外観四面図及び性能曲線図 ―― 1－5
主要諸元 ―― 1－6

整備作業上の注意事項

本書では作業上の注意事項や参考となる事項を次の３つの記号によって説明しており，それぞれ下記の意味をもっている。

⚠注意：怠ると怪我につながる要注意事項

⚠注意：怠ると部品の損傷などにつながる要注意事項

参　考：一般的な注意事項や参考となる事項

その他全般的な注意事項

納車整備を確実にするために

・納車前に清掃しながら傷，変色などについて点検する。外装品は傷がつきやすいので柔らかな布で清掃すること。
・ガソリンが古くなっていないか，またオイル，冷却水などの液面を点検すること。
・タイヤの空気圧を点検すること。
・ブレーキレバーやペダルの遊び，効き具合，ブレーキフルードの液面を点検すること。
・バッテリは電解液を正しく注入し，端子を確実に締めること。
・ランプ類，メータ類，ホーンが正しく作動するか点検すること。
・安全上重要な締付箇所に緩みがないか点検する。
・試運転をしてエンジンのかかり具合，ブレーキ，ハンドル操作，リヤビューミラーの取付状態などについて点検すること。

安全な作業をするために

・二人で共同作業をする場合は，安全のためお互いに声をかけ合って作業すること。
・エンジンを運転する場合は，換気の良い作業場で行なうこと。
・整備作業時は火気に十分注意すること。
・溶剤やガソリンなど燃えやすいものを扱う場合は，換気をすると共に火気に十分注意すること。
・バッテリ液やブレーキ液の取り扱いには十分注意すること。
・電気系統の脱着作業をする場合は，バッテリの端子を外すこと。

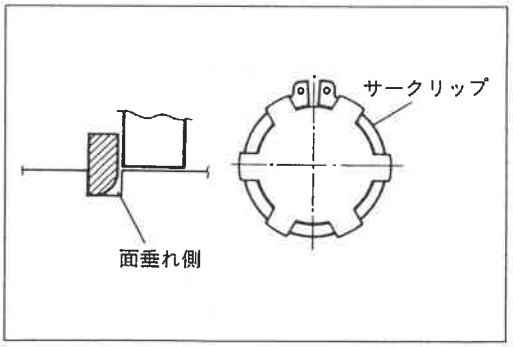
正確で能率のよい作業をするために

・故障診断は系統に沿って行ない，無駄な分解作業をしないよう心掛けること。
・整備前に車をよく清掃し，分解部品にほこりや泥が付着しないようにする。
・分解作業を行なう場合は，あらかじめ正しい組立順序を確認しておくこと。
・分解部品は組み立てるまで混同・紛失しないように分解経過の節目で機能別に整理整頓しておくこと。
・分解部品はキズの発生と紛失防止に十分注意し，組立前には洗浄と適切な給油をすること。
・潤滑剤，シール剤，ネジロックなどを使用する場合は，指定されたものを使用すること。
・組立時は部品の機能を考えた上で良品であるか確認する。回転・摺動する部分には指定オイルを塗布し，指定箇所には指定グリスを必ず塗布する。組立中部品にほこり・泥・異物等が付着しないよう十分に気を付けること。
・ベアリングのインナレースを嵌合させる時は，インナレースに，アウタレースを嵌合させる時はアウタレースに力を加えて平行に嵌め込む。
・組立中各機能毎に作動確認を行なうこと。
・オイルシール，ガスケット，パッキン，Oリング，ロックワッシャ，コッタピン，サークリップなどを取り外した場合は，新品に交換すること。
　また，ガスケット，パッキンなどの接合面は，きれいにしておくこと。

・オイルシール組立時はオイルシールの主リップを油室側にし，オイルシールのサイズ表示側を外側にし平行に嵌め込む。また，リップ部に指定グリスをうすく均一に塗布する。
・セルフロックナットは２～３回までとし，それ以上くり返して使用しないこと。
・シリンダヘッドの締付けは，その指示された順序に従い，クランクケースは太いボルトから細いボルトへ，内側から外側へ，対角線状に締め付けること。
・燃料装置，潤滑装置，冷却装置，制動装置などの分解，組立てをしたあとは，配管や接合面などからの液漏れがないかをよく点検すること。
・特殊工具の使用が規定されている場合は，必ず使用すること。
・締付トルクが規定されている箇所は，トルクレンチを使って締め付けること。トルクの規定のない箇所は，巻末の整備情報に記載してある標準締付トルクを参照すること。ボルトやナットにオイルやグリスが付着した場合は締め付ける前に拭き取ること。
・部品を交換する場合は，スズキ純正部品を使用すること。
・作業終了後は配管・配線の通し方を再確認すること。
・シリンダヘッド，シリンダ，ピストン，ピストンリング，クランク等の主要回転，往復運動する部品を交換した場合は，急激なレーシングをせずに，ならし運転を行なうこと。
・ラベルの貼ってある部品を交換する時は，ラベルも同時に交換し，ラベルの貼ってあった所と同じ場所に貼付すること。

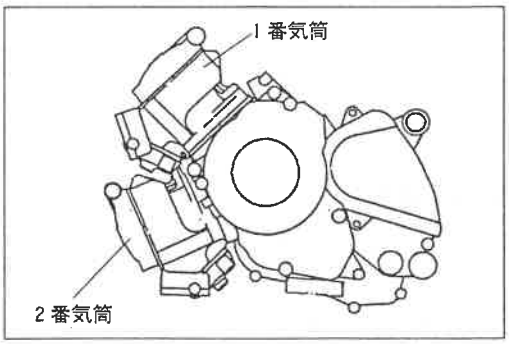
サークリップの組立てと方向

●サークリップの面垂れ側を内側にする。



シリンダの配列と番号

●このエンジンのシリンダ配列番号は運転者が席についた状態で左から数えて順にNo.１，No.２，……と配列されている。



環境や資源を保護するために

・オイルやクーラントなどの廃油，廃液は，みだりに捨てないで定められた方法で処理すること。
・交換された使用済部品の材質別の分別など，定められた方法で処理すること。
・リヤショックアブソーバを廃棄する場合は，車体，サスペンションの項を参照して，定められた方法で処理すること。

納車にあたってのお願い

お客様には，初心者からベテランまで，いろいろな人がおります。また，ベテランの人でも，スズキの車ははじめて使うというお客様もおりますので，新車を納めるにあたっては，その取扱要領などを，親切に指導をしてください。

車の正しい取扱いについての説明

取扱説明書に基づいて，正しい取扱い方法を実車で確認しながら説明してください。
また，説明した事柄を実際にお客様にやってみてもらって確認をしてください。

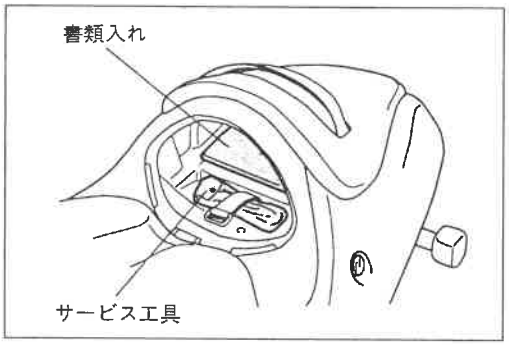
定期点検整備について

点検整備は「日常点検」と「定期点検」があり，この制度と点検の重要性をメンテナンスノート（整備手帳）に基づいて十分な説明をしてください。

メンテナンスノートの取扱いについて

メンテナンスノート（整備手帳）は車に備えつけておくように説明してください。
定期点検，保証修理で来店のときは必ず持参するように説明してください。
また，点検整備をしたときは，その旨を手帳に記入し，手帳がない場合は購入をすすめてください。
メンテナンスノート（整備手帳）はスズキ代理店で取り扱っています。

サービス工具収納場所＆メンテナンスノート収納場所



保証制度について

メンテナンスノート（整備手帳）内にある保証書に基づいて，内容をよく説明してください。

- 保証の内容，期間
- 保証修理できないもの
- お客様に守っていただく事項
- 保証の適用
- 保証修理の受け方
- 保証の発効

国際単位系〔SI〕について

1.国際単位系〔SI〕とは

現在，私達が一般に使用している単位は，メートル単位系のなかの重力単位系といわれているもので，長さ，重さ(力)，時間が基本になっており主に工学，工業界で使用されています。

SI単位は，同じメートル単位系のなかで絶対単位系といわれているもので，長さ，質量，時間が基本になって，今までは物理で使用されてきましたが，宇宙開発など，重力の異なる分野への進出により，工学，工業界でもSI単位が使用され始めております。

SIとはフランス語の国際単位系（Le Système International d'Unités）の略称です。

2.サービスマニュアルへのSI単位記載について

このサービスマニュアルではSIと従来単位を併記して記載しています。

〔例〕　締付トルク　　10 N·m {1.0 kgf·m}

3.締付トルクについて

このサービスマニュアルでは締付範囲の中央値を記載しています。

〔例〕　締付トルク　　8～12 N·m　⇨　10 N·m {1.0 kgf·m}

単位と換算係数（抜粋）

項　目	従来単位	SI単位	SIへの換算係数
トルク	kgf·m	N·m	1 kgf·m = 9.80665 N·m
圧　力	kgf/cm²	Pa	1 kgf/cm² = 98.0665 kPa

RGV250T　外観写真



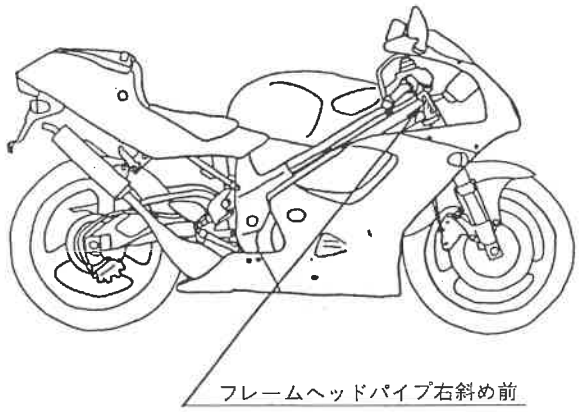
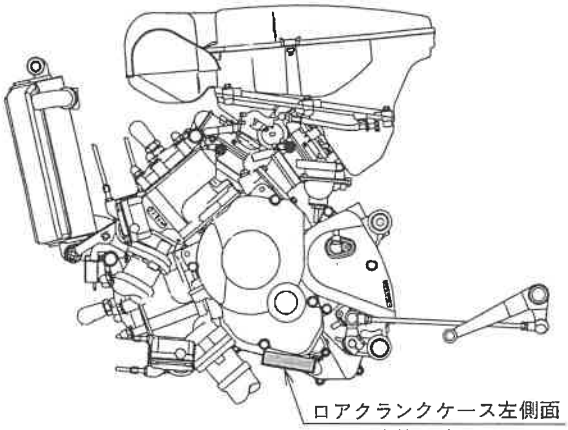


車名及び番号打刻位置

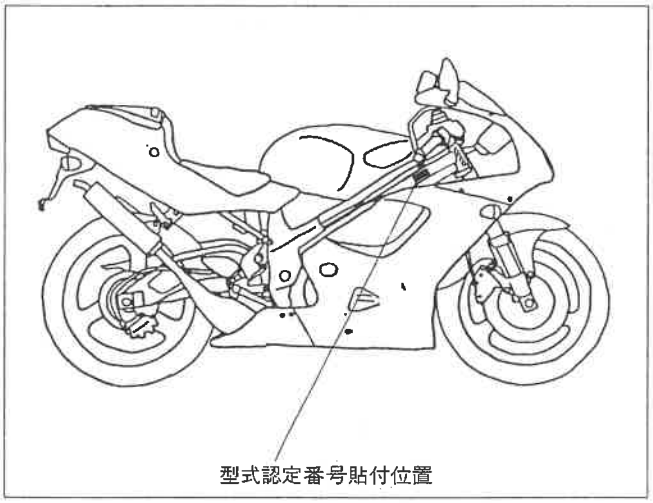
車名

営業機種記号	RGV250T	開始車台番号	VJ23A－100001
通　称　名	RGV-Γ250SP	発　　売	1996年２月
車名及び型式	スズキ　VJ23A		

打刻位置

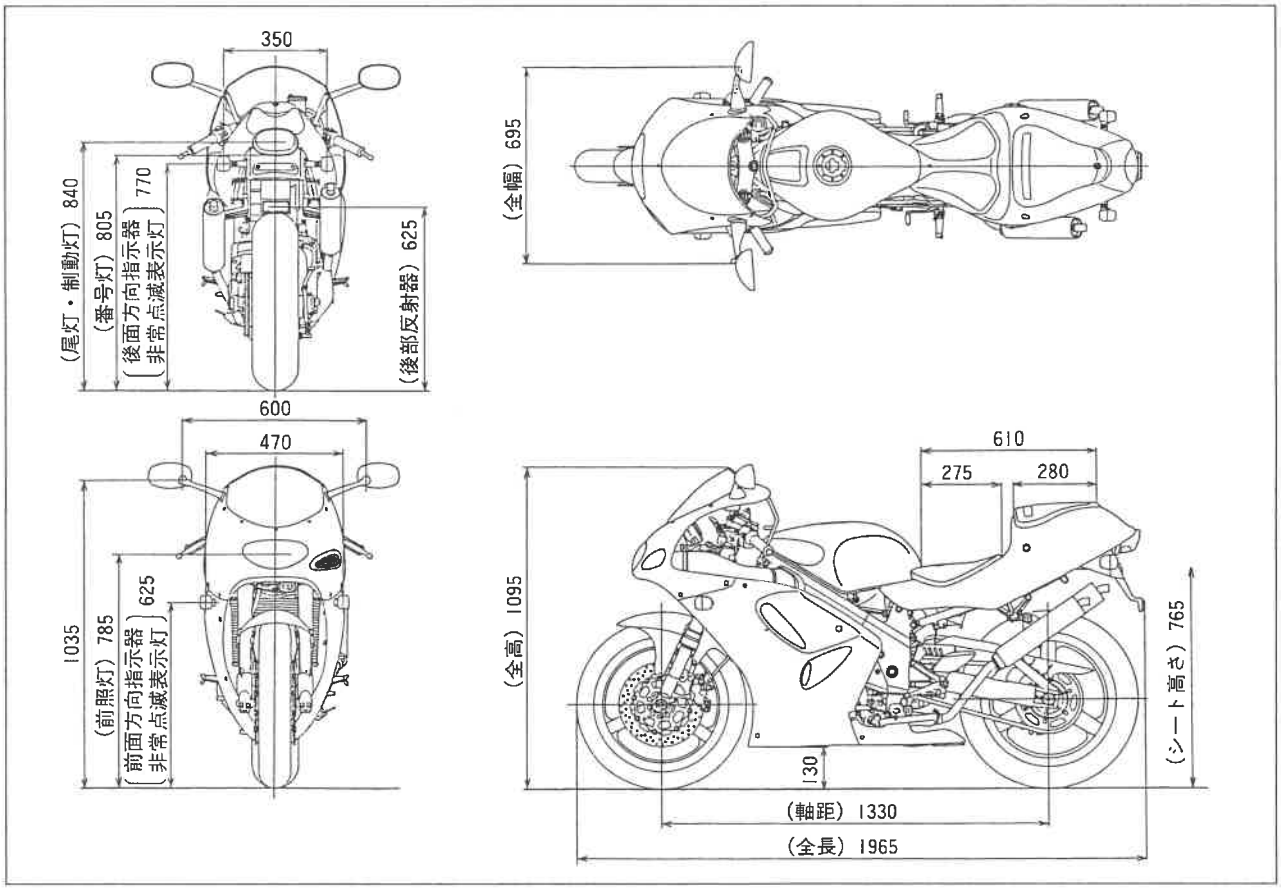
車台番号打刻位置	原動機型式打刻位置
 車台番号打刻位置	 原動機型式打刻位置

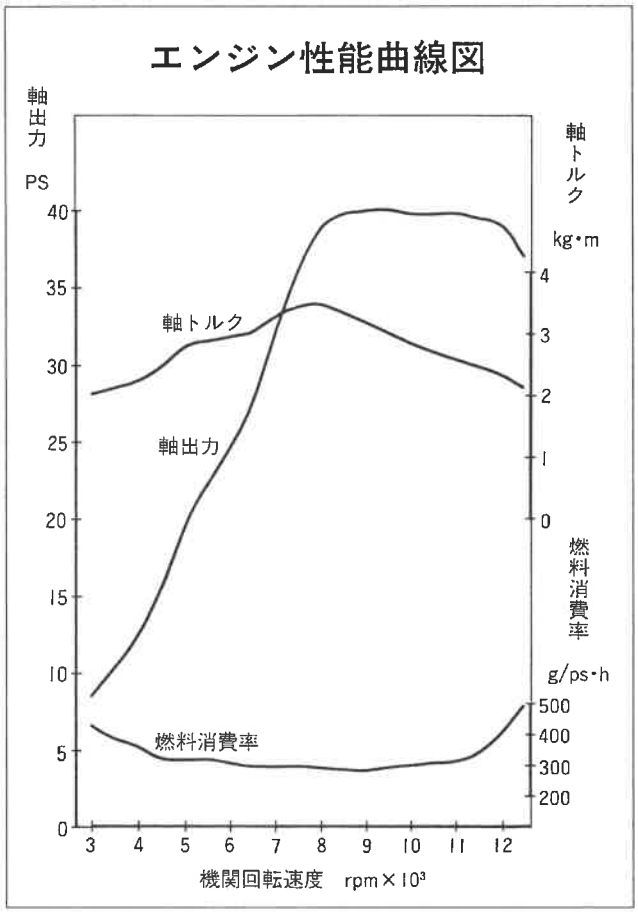
型式認定番号貼付位置

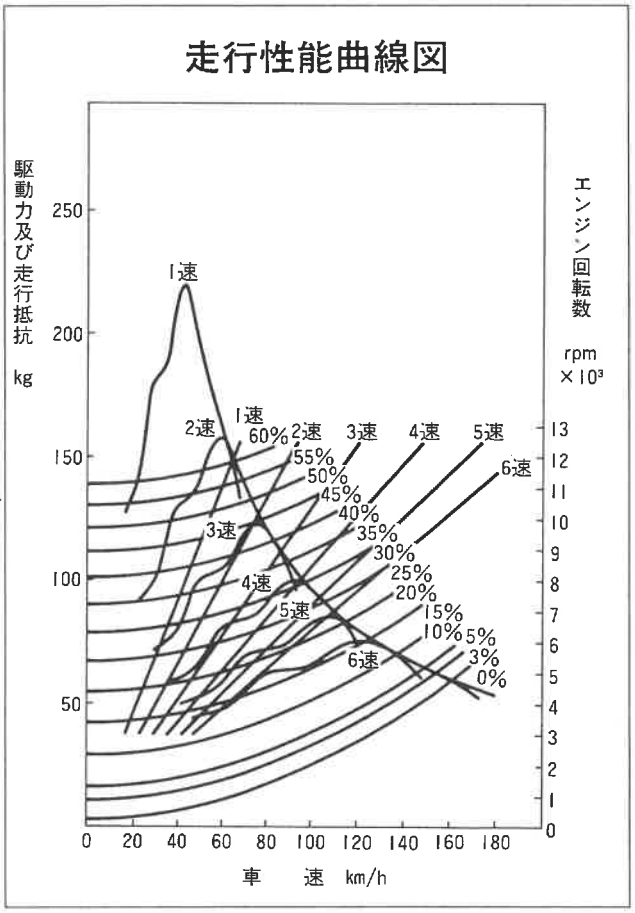


外観四面図及び性能曲線図

外観四面図　(RGV250T)







主要諸元

営業機種記号		RGV250T
通称名		RGV-Γ250SP
認定番号		II－214
指定番号		―――
車名及び型式		スズキ　VJ23A
自動車等の種別又は範囲		軽（2輪）
軸距		1.330 m
原動機の型式		J209
総排気量		0.249 ℓ
類別		001
長さ		1.965 m
幅		0.695 m
高さ		1.095 m
車両重量	前軸重	78 kg
	後軸重	76 kg
	計	154 kg
乗車定員		2人
車両総重量	前軸重	98 kg
	後軸重	166 kg
	計	264 kg
タイヤ	前輪	110/70 R17 54H
	後輪	150/60 R17 66H
最低地上高		0.130 m

性能	燃料消費率			(60 km/h) 25.0 km/ℓ
	制動停止距離			(初速 50 km/h) 14.0 m
	最小回転半径			2.9 m
原動機	始動方式			セルフ式
	種類			ガソリン・2サイクル
	シリンダ数及び配置			V2 横置
	燃料室形式			スキッシュドーム
	弁機構			吸気・リード弁 排気・掃気：ピストン弁
	内径×行程			54.0×54.5㎜
	圧縮比			8.0
	最高出力			40/9500 PS/rpm
	最大トルク			3.5/8000 kg·m/rpm
	寸法			変速機を含む 長さ　幅　高さ 375×435×385㎜
	弁又はポート開閉時期	吸気	開き	リード弁
			閉じ	リード弁
		排気	開き	75～95°　BBDC
			閉じ	75～95°　ABDC
		掃気	開き	65°　BBDC
			閉じ	65°　ABDC
	潤滑装置	潤滑方式		分離潤滑式
		油ポンプ形式		プランジャ式
		油冷却器形式		―――
	冷却装置	冷却方式		水冷
		放熱器形式		コルゲート形（圧力式）
		水ポンプ形式		―――
		サーモスタット形式		―――
燃料装置	空気清浄器	形式		ウレタンフォーム
	燃料タンク	材質		鋼
		容量		16 ℓ
	燃料ろ過器形式			樹脂製網式

燃料装置	気化器	型式	42E0
		ガス弁径	35×19 mm
		ベンチュリ径	可変（最大リフト32mm）
		空気弁形式	手動式・ピストン式
電気装置	電圧		12V（−）アース
	点火装置	形式	CDI式
		点火時期	14°BTDC 1300rpm
		断続器形式	無接点式
		点火早め装置の形式及び性能	電子式　0−27°（クランク軸角相当）
		点火プラグ	ND：W27EMR-C
			NGK：BR9ECM
	蓄電池容量		4（10）Ah
	充電発電機	形式	交流式
		出力	12V−15A
		電圧電流調整器形式	サイリスタ式
	電波雑音防止装置形式		抵抗入プラグ 外付抵抗器式 併用
動力伝達装置	機関から変速機までの機構		機関−減速機−クラッチ−変速機
	クラッチ	形式	乾式・多板・コイルスプリング
		操作方法	機械式
	変速機	形式	常時噛合式
		操作方法	足動式
	減速機	歯車形式	スプロケットホイール
走行装置	前輪軸	キャスタ	24°00′
		トレール	89 mm
	タイヤのリム	前輪	軽合金　17×MT3.00
		後輪	軽合金　17×MT4.50
	タイヤの形式	前輪	チューブ無
		後輪	チューブ無
かじ取り装置	形式		———
	ハンドル幅		620 mm
	かじ取り角度	右側	31°
		左側	31°

制動装置	形式		油圧式 前：ダブルディスク 後：シングルディスク
	作動系統及び制動車輪		2−前1輪 後1輪 制動
	ブレーキの胴径又はディスクの有効径	前輪	258 mm
		後輪	189 mm
	マスタシリンダ又はブレーキ弁の形式		シングル形
	マスタシリンダ内径		前：14.0mm 後：12.7mm
	ホイール・シリンダの内径	前輪	27.0・27.0
		後輪	24.0・24.0
緩衝装置	前輪	懸架方式	テレスコピック式
		ばね形式	コイルばね
	後輪	懸架方式	スイングアーム式
		ばね形式	コイルばね・ガス併用
	ショックアブソーバ形式	前輪	筒形複動式
		後輪	筒形複動式
車わく	形式		ダイヤモンド
	断面形状		角
	寸法		110×30×3.0mm
消音器	個数		主2，副2
灯火装置等	前照灯		1個　白色　60/55W
	尾灯		1個　5W（番号灯・制動灯と兼用）
	制動灯		1個　21W（番号灯・尾灯と兼用）
	番号灯		1個　5W（尾灯・制動灯と兼用）
	方向指示器	前	2個　15W
		後	2個　15W
	後部反射器	個数	1
警報装置	警音器		1個　平型　電気式
視野確保装置	後写鏡	右	固定式
		左	固定式
計器	速度計	形式	エンジンスプロケットカバー電気信号式
		性能	40 $^{+5.0}_{-2.0}$
	走行距離計の形式		エンジンスプロケットカバー電気信号式

解　　説

目　　次

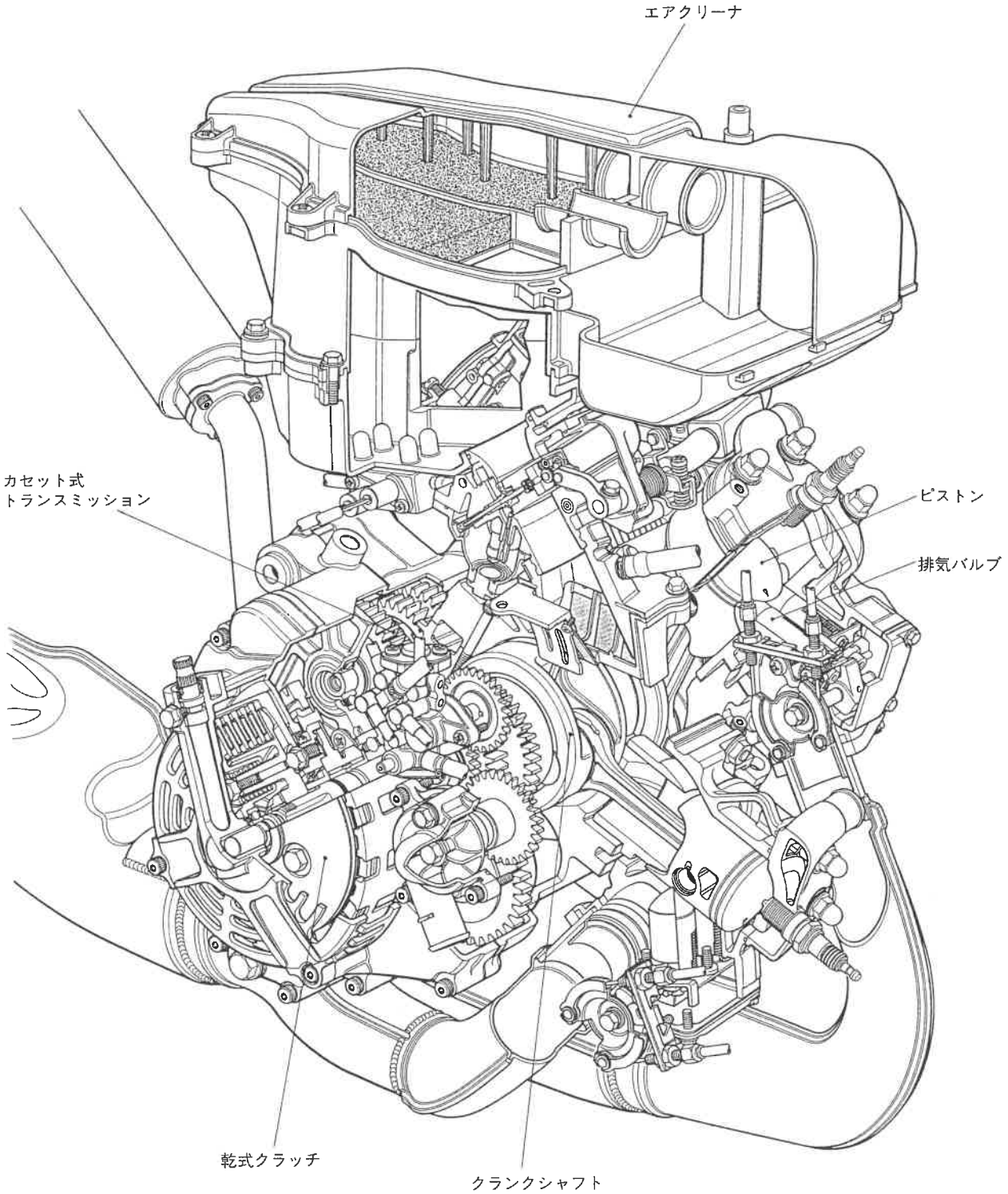
エンジン ―― 2-1
- 燃焼装置 …… 2-2
- 吸入装置 …… 2-4
- 排気装置 …… 2-10
- 動力伝達装置 …… 2-12
- 変速装置 …… 2-12
- 潤滑装置 …… 2-14
- 冷却装置 …… 2-17

エレクトリック ―― 2-19
- 点火装置 …… 2-19
- 充電装置 …… 2-20
- 始動装置 …… 2-21
- バッテリ …… 2-22
- ヒューズ …… 2-22
- 灯火装置 …… 2-23
- メータコンビネーション …… 2-24

車　　体 ―― 2-26
- フレーム …… 2-26
- フューエルタンク …… 2-26
- サスペンション …… 2-28
- ブレーキ …… 2-29
- ホイール，タイヤ …… 2-30
- フェアリング …… 2-30

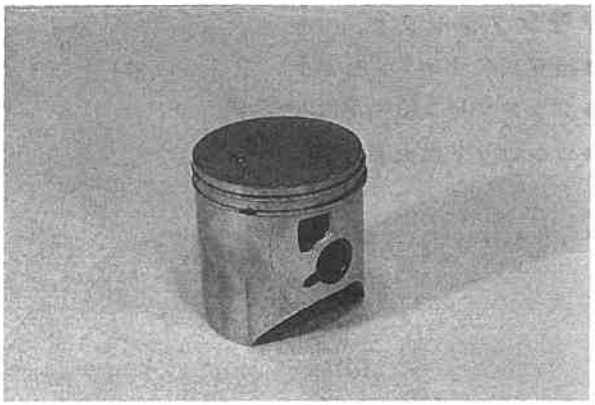
エンジン（型式 J209）

●水冷・V型2気筒・2サイクルエンジン



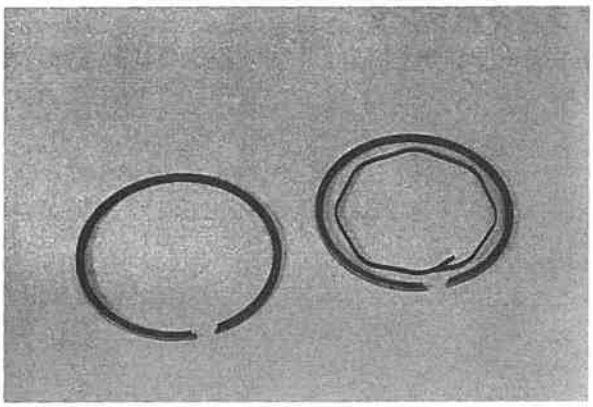
燃焼装置

ピストン



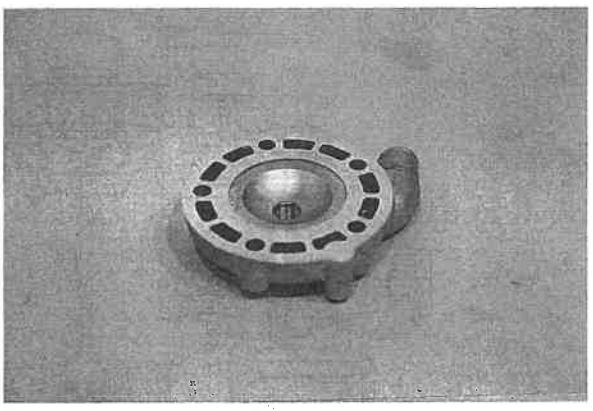
- アルミ合金製・スズメッキ
- 1番ピストンと2番ピストンはピストンヘッドのマークで判別できます。

ピストンリング



- トップリング——キーストンリング
- 2NDリング——フラットリング
  (エキスパンダリングを内側に組立て)

シリンダヘッド

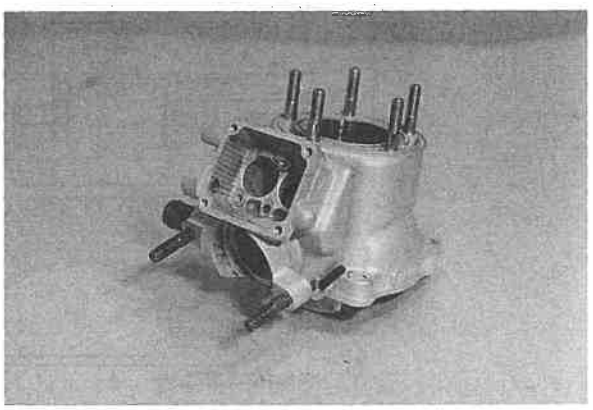


- アルミ合金製
- 燃焼室形式——スキッシュドーム形

シリンダヘッドガスケット

- Oリング式を採用しました。

シリンダ



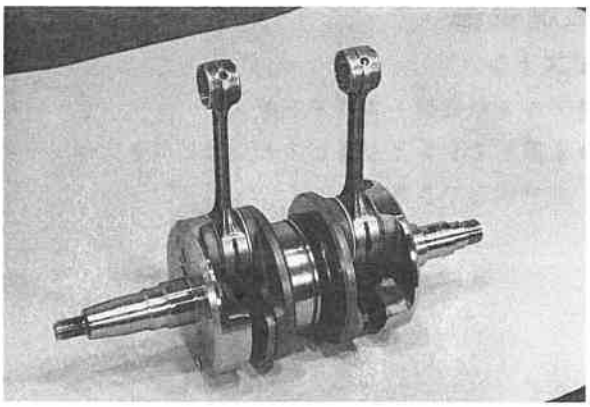
- アルミ鋳造製
- ピストン摺動部は*SCEMメッキを採用し，軽量化と耐摩耗性の向上を図っています。

※SCEMメッキ
(Suzuki Composite Electrochemical Material)

・アルミシリンダの内面に特殊メッキ（ニッケル，シリコンカーバイト，リンの化合物）を施したもので，軽量化と冷却性能を向上させたものです。

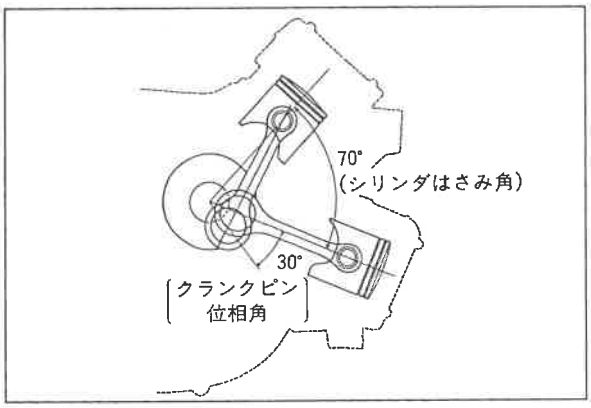
クランクシャフト

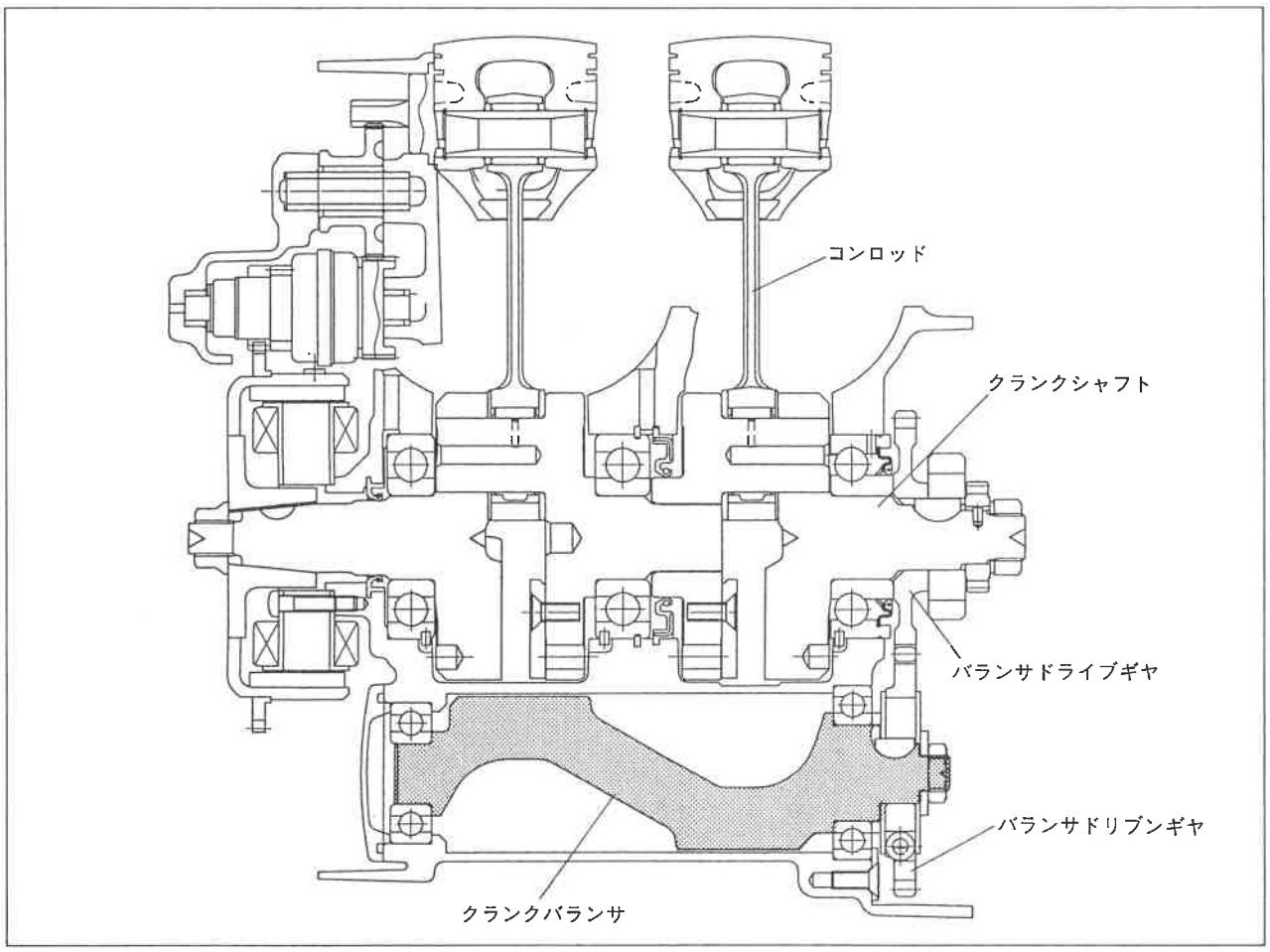
- 組立式クランクシャフト
- クランクピン位相角は30°です。
- コンロッドは大端規制式です。



クランクバランサ

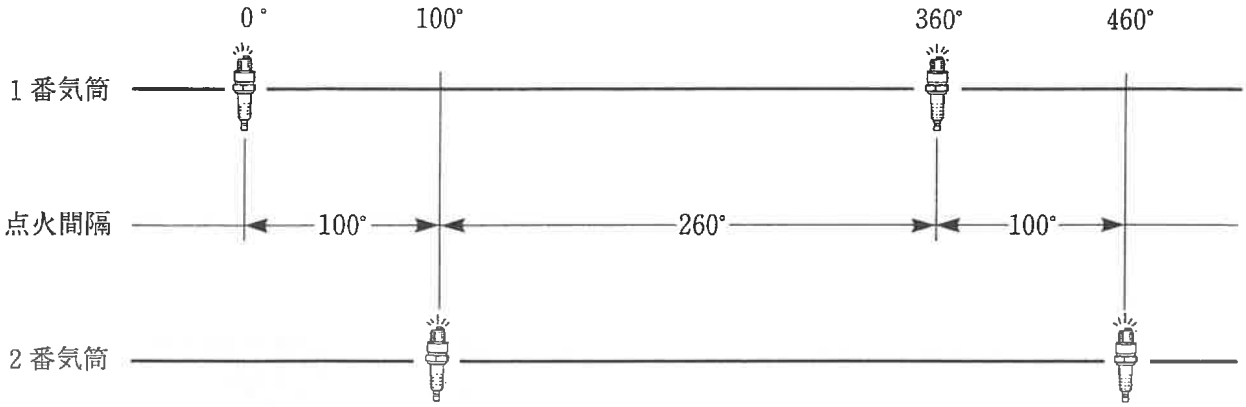
- 1次バランサを採用し，1次振動の低減を図っています。





2気筒の点火間隔

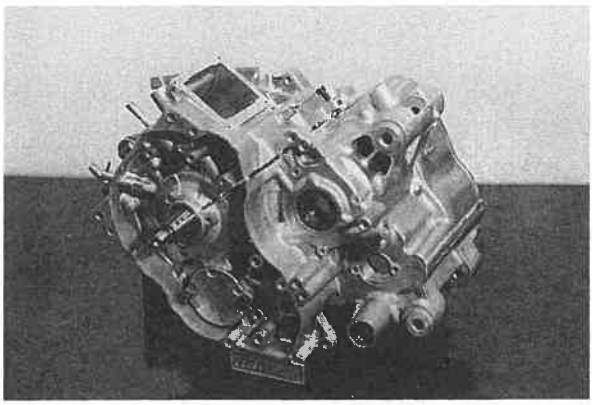
●シリンダのはさみ角（70°）とクランクピン位相角（30°）により2気筒の点火間隔は下図の様になります。



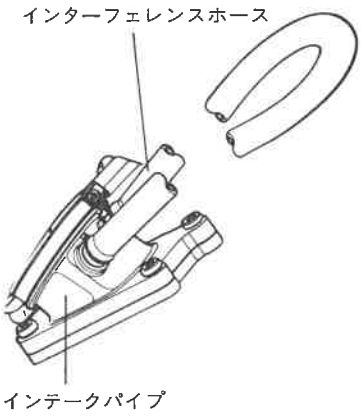
●1番気筒が点火した位置（上死点）を0°とすると，その時の2番気筒のピストン位置は，シリンダはさみ角分（70°）とクランクピンの位相角分（30°）の合計の角度（100°）だけ，上死点より手前となります。すなわち，1番気筒が上死点のときからクランクシャフトが100°回転すると2番気筒のピストンが上死点となります。

クランクケース

●アッパケース——アルミ合金低圧鋳造製
●ロアーケース——アルミ合金ダイキャスト製
●クランクシャフト組付部は，上下分割式でミッションケース部は一体型です。
●組立基準ケース——ロアークランクケース



吸入装置

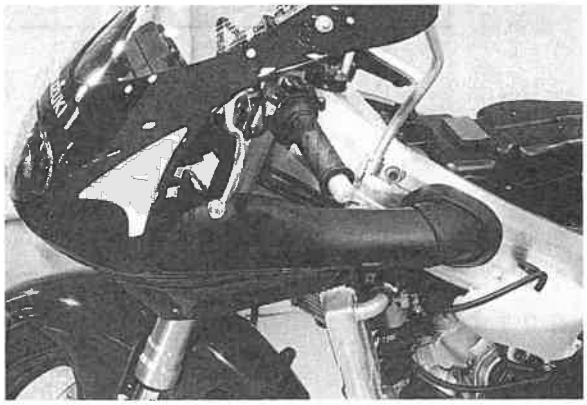


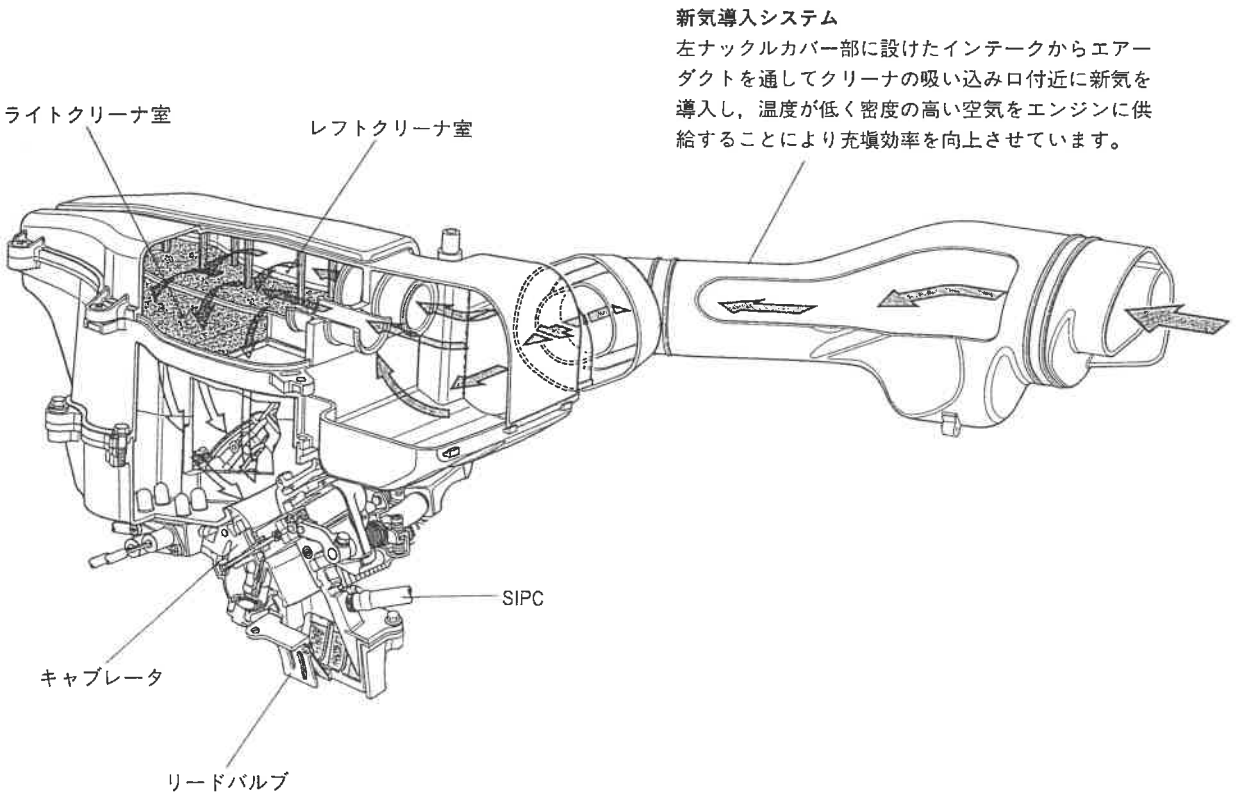
SIPC（Suzuki Intake Pulse Control）

- インテークパイプ部にSIPCシステムを設け，低中速域の出力向上を図っています。
- SIPCはシリンダインテークパイプ部へ干渉管（インタフェレンホース）を設けたものです。干渉管の両開放端はインテークパイプの吸気通路にセットされ，インテークパイプ容積を増しています。この干渉管によりエンジン運転中に発生する吸気管内の異常吸気脈動を減衰させ，吸気効率を向上させています。

SCAI（Suzuki Condenced Air Intake）

- アッパカウル左側，ナックルカバー部に設けたインテークからエアーダクトを通してクリーナ前室に新気を導入し，温度が低く密度の高い空気をエンジンに供給することにより充填効率を向上させています。

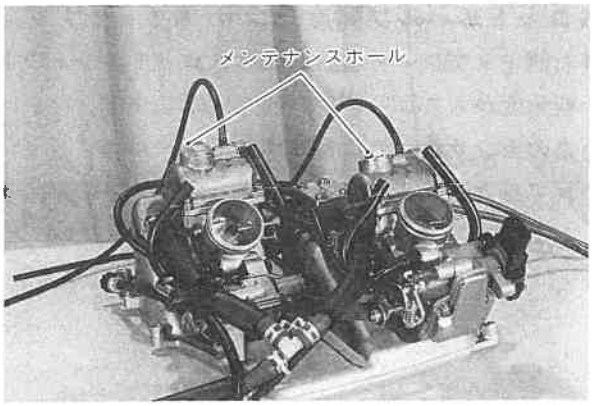


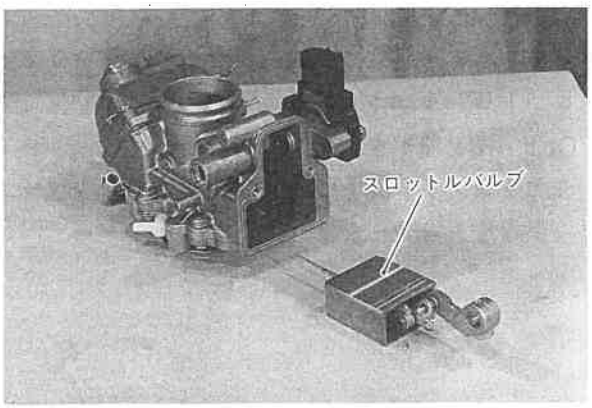


キャブレータ

型式――アマルタイプ：TM32SS

- スリングショット・キャブレータ（板方式）採用によりスムーズな吸入とガソリンの霧化を促進させレスポンスを向上させています。
- スロットルグリップの操作が2本のスロットルケーブルを通して1番キャブレータのスロットルシャフトに伝わる強制開閉式キャブレータです。
  1番と2番キャブレータのスロットルシャフトはリンクで継がれており，1番キャブレータの作動が2番キャブレータに伝えられます。
- フロートチャンバにメインジェットメンテナンスホールを設けています。





スリングショットキャブレータ

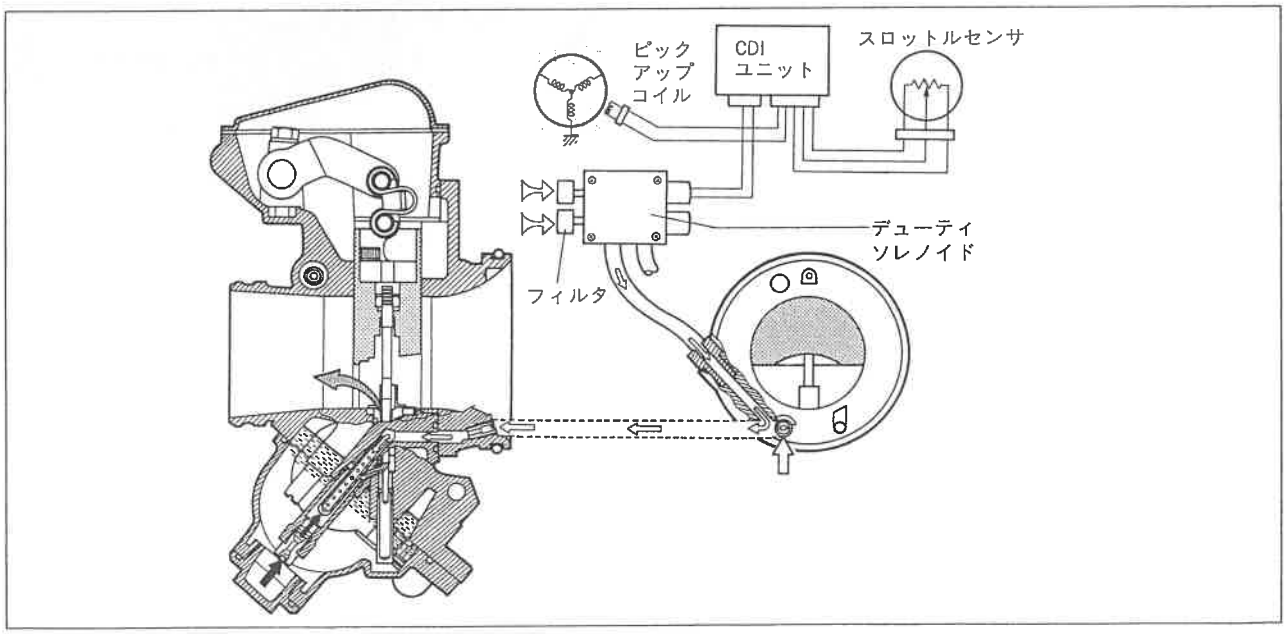
- キャブレータのスロットルバルブを新板バルブ方式を採用することで吸入通路がなめらかになり，吸入抵抗が少なくスムーズな吸気が行なえます。

エアーコントロール装置

低速から高速まで全域にわたり最適な混合比の混合気を燃焼室に供給する装置です。

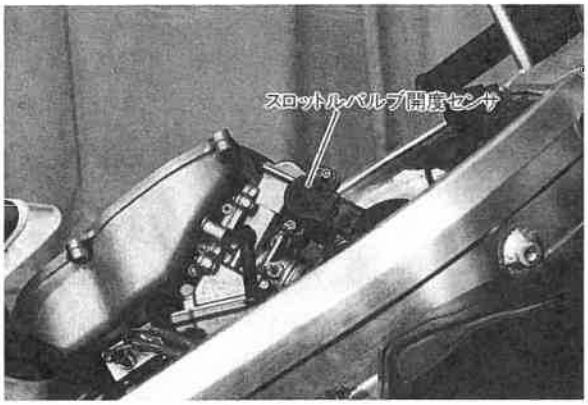
作動

スロットルバルブの開度センサとエンジン回転数の信号をコントロールユニットが感知し，中高速時にデューティソレノイドバルブを開いて外部からのエアーをキャブレータのメインエアーバイパス通路に吸気させています。



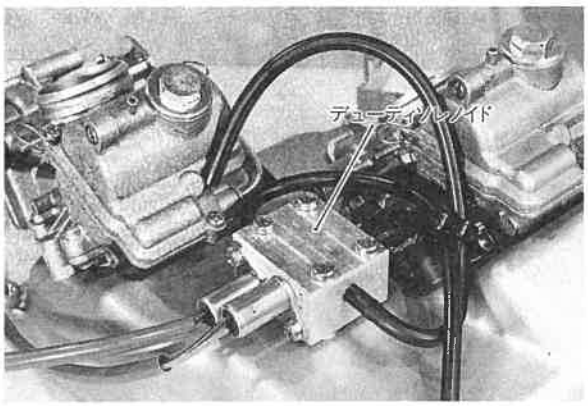
スロットルバルブ開度センサ

●右側キャブレータ側面に設けスロットルシャフトの回転角度からスロットル開度を感知します。
このセンサからの信号はコントロールユニットに送られて点火時期及びデューティソレノイドの制御を行ないます。



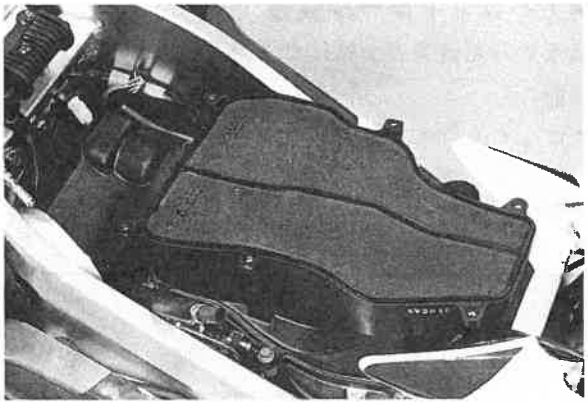
デューティソレノイド

●メインエアー通路にエアーを供給させるソレノイドでコントロールユニットからの信号によりON（開く），OFF（閉じる）を連続的に行ないます。
このソレノイドは1周期の開閉時間を加変させてエアー供給量を増減します。

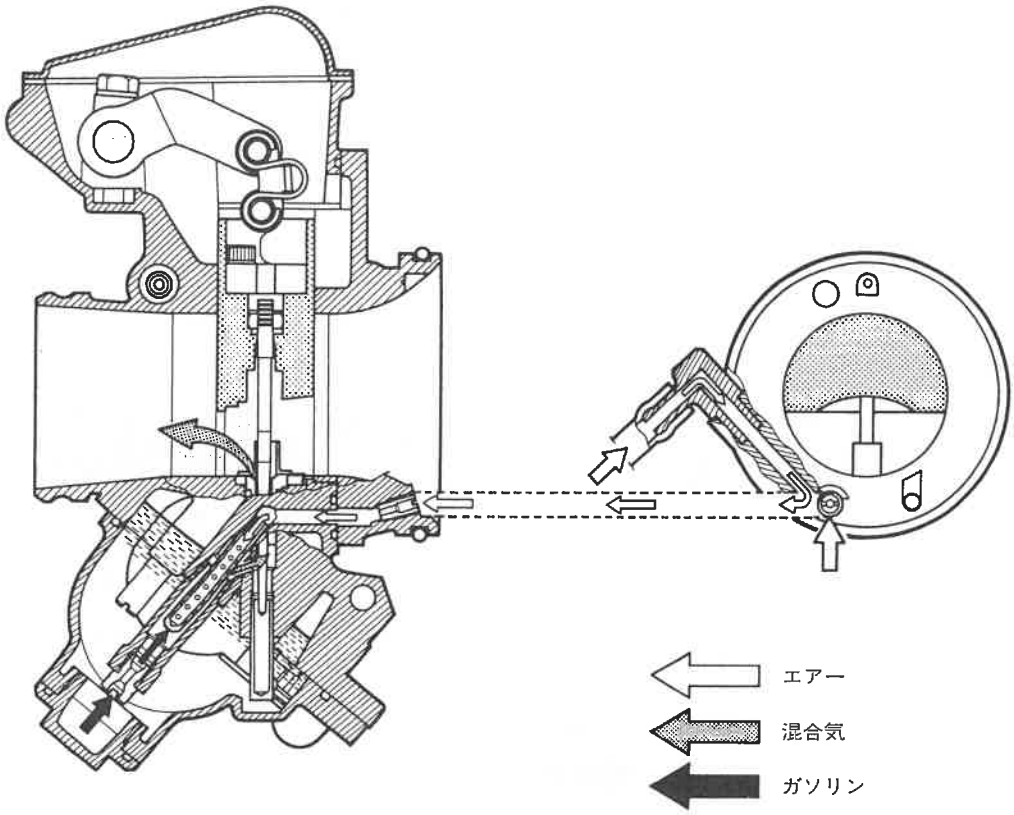


エアークリーナ

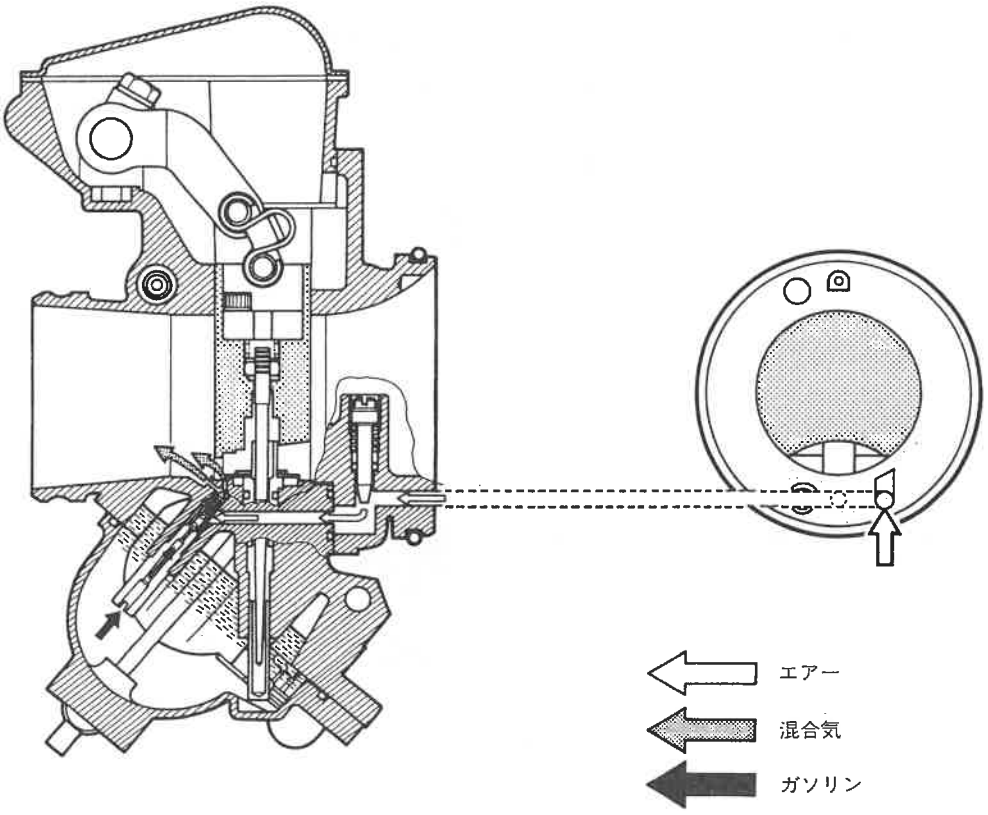
●エアークリーナは，ケースを上下2分割方式とし下側をアルミダイキャスト製，上側を樹脂製としています。
●1番，2番シリンダの吸入通路をエアークリーナ内から独立させ，吸入効率を高めています。



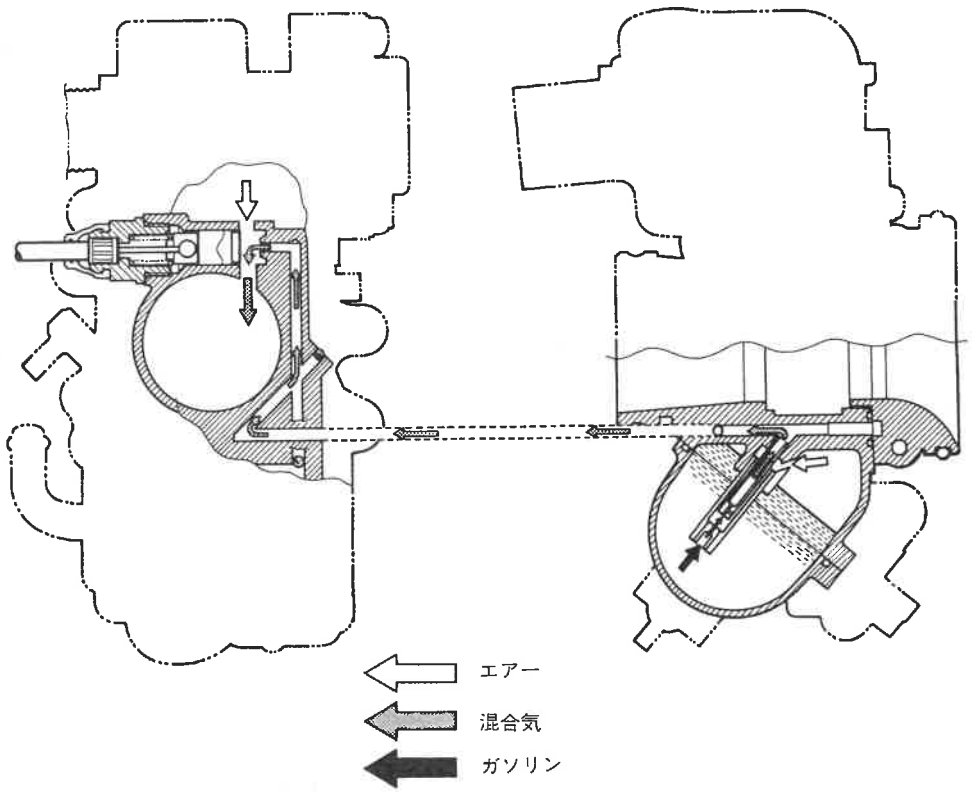
メイン系



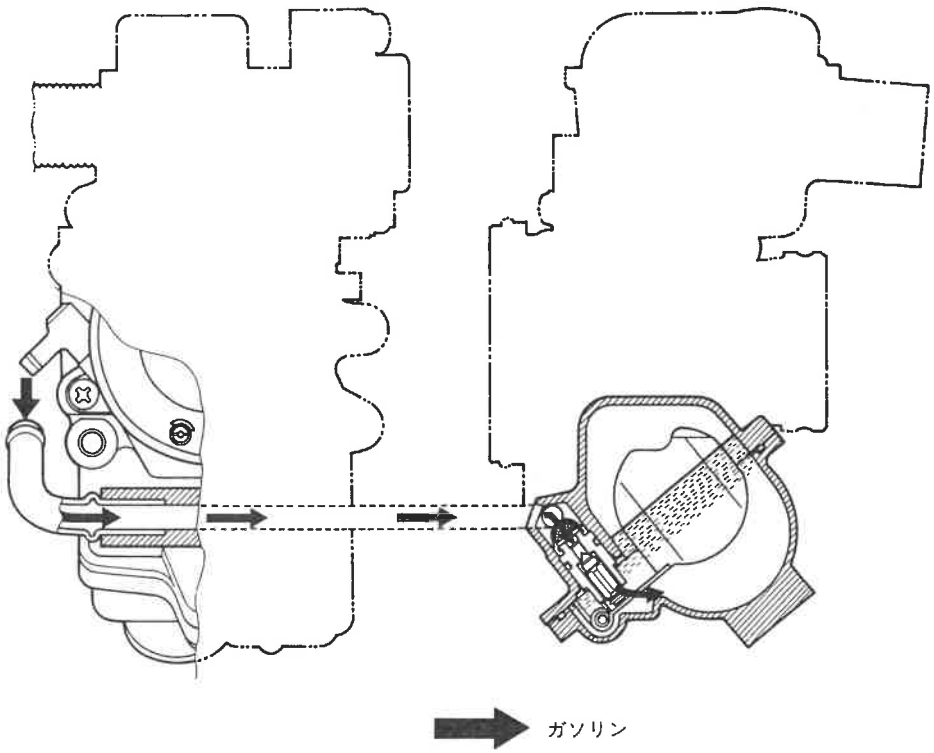
パイロット系



スタータ系

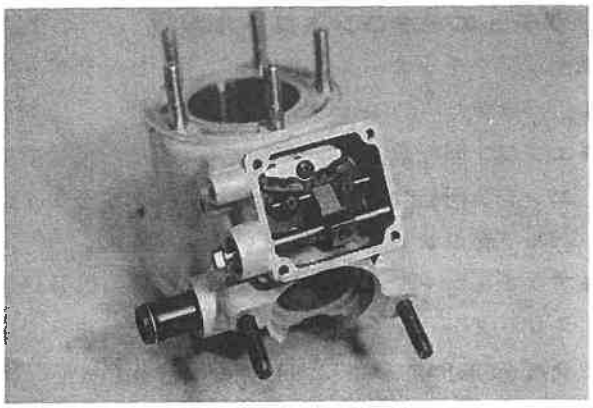


燃料流入通路



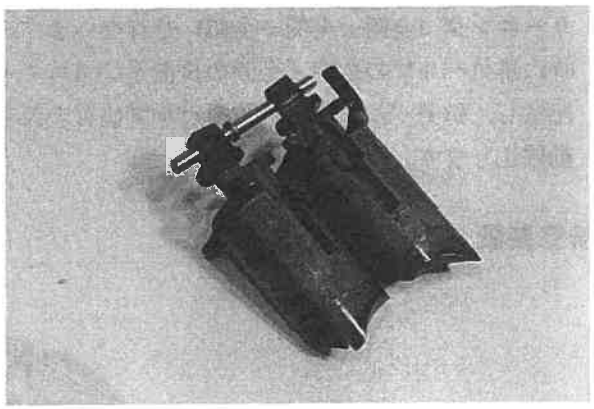
排気装置

エキゾーストバルブ



- シリンダ排気ポート部に排気タイミング可変バルブAETCII（Automatic Exhaust Timing Control）を装着し，中低速の出力向上を図っています。
- 作動は1番・2番気筒とも同時に行ない排気ポートの開口タイミングを変化させます。
- 始動後に1度のみ，バルブのセルフクリーニングを行ないます。

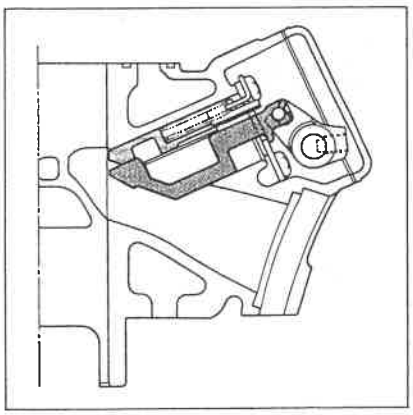
エキゾーストバルブの構造



- エキゾーストバルブは2段構造になっていて，上からミドルバルブ，ローバルブの順で組立ててあります。ミドルバルブは，ローバルブが移動するとスプリングの力により押し出されて，ストッパまで移動し，半開位置になります。さらに移動させるとミドルバルブは動かず，ローバルブのみが全閉位置までせり出します。
- エキゾーストバルブ材質：スチール製

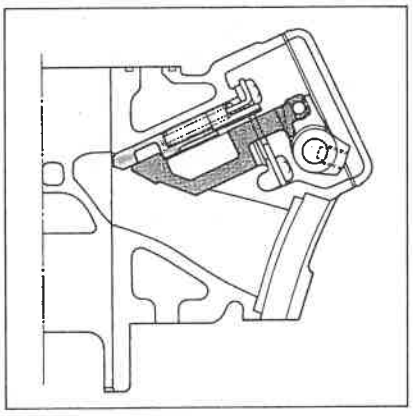
低回転域

低回転では排気バルブを閉じて混合気の吹き抜けを防止し，充填効率を高めて高出力を得ています。



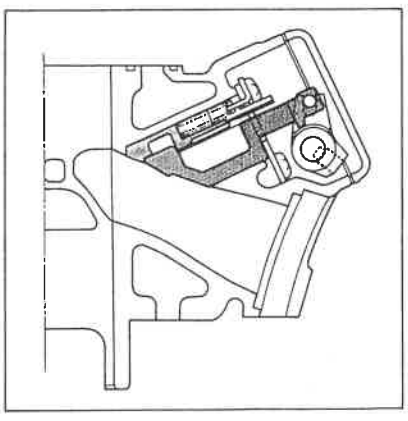
中回転域

中回転では全開と全開との，中間位置の高出力を確保します。



高回転域

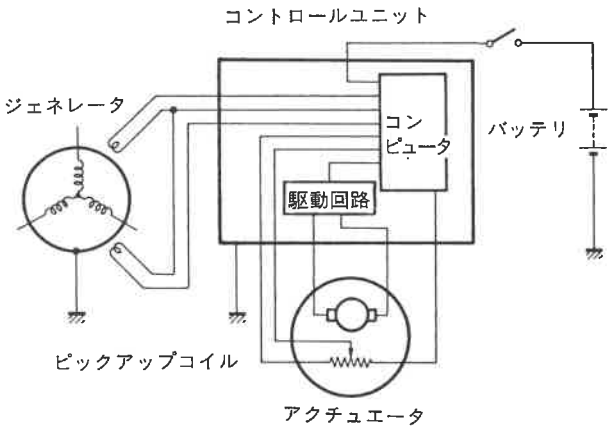
高回転では排気バルブが開き，掃気効率を高めると共に排気脈動とマッチングして，高出力を得ています。



アクチュエータコントロール装置

構成：アクチュエータ，CDIユニット，ピックアップコイル，バッテリ

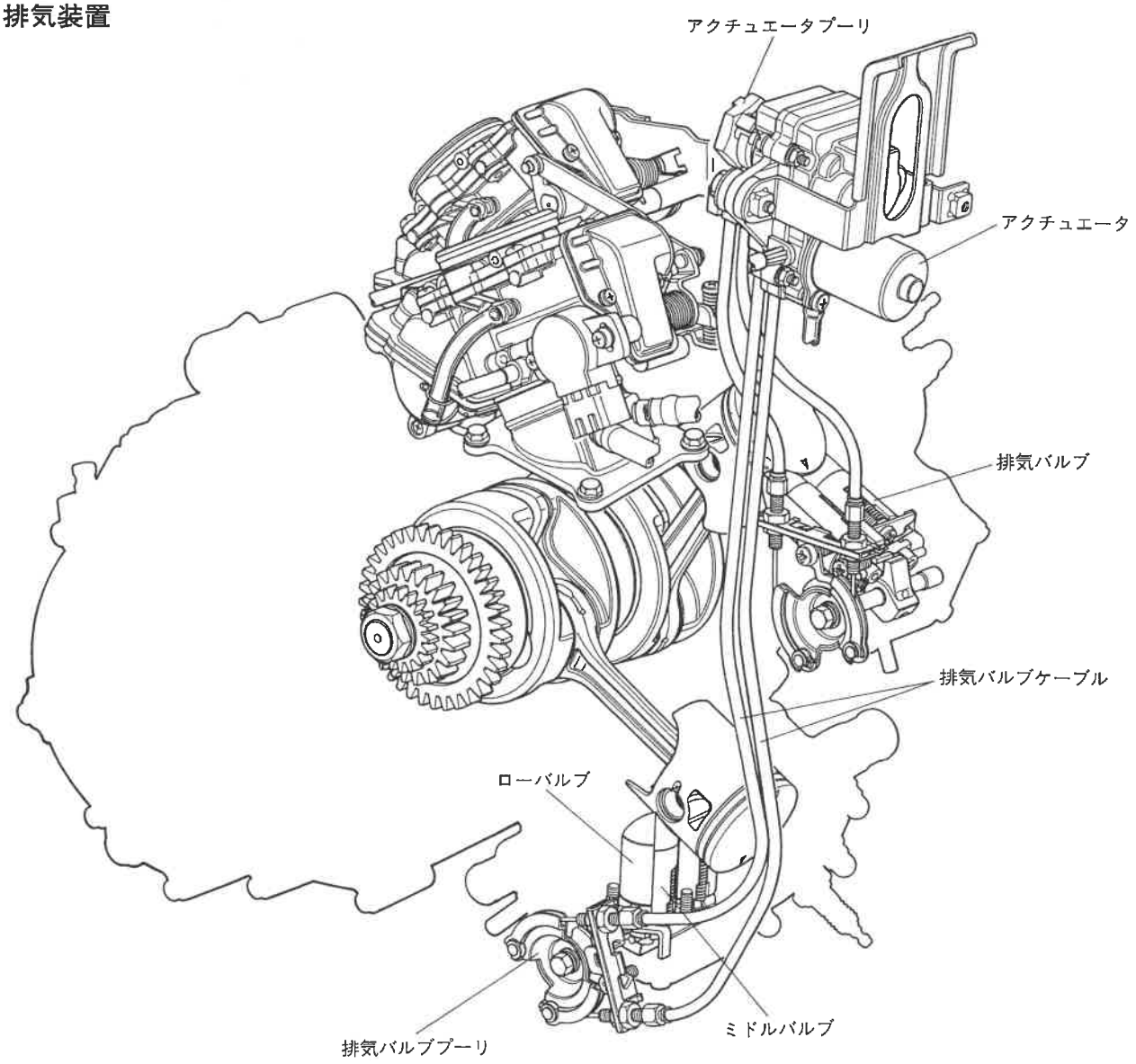
- エンジン回転数をピックアップコイルの信号で検出し，エンジン回転数に応じた最適の排気タイミングに排気バルブをコントロールしています。
- アクチュエータは，CDIユニットからの信号によりエキゾーストバルブを作動させる働きと，モータの回転角度をCDIユニットに知らせる役目をもっています。



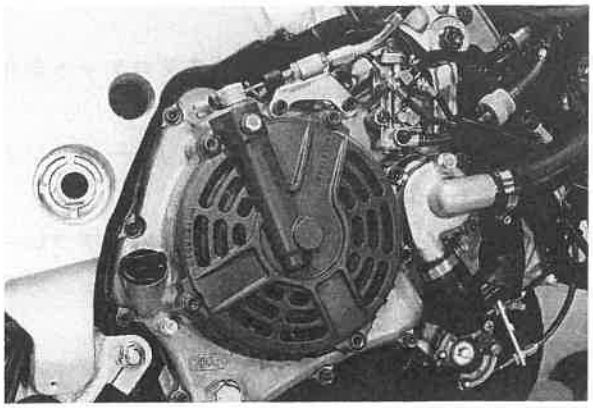
アクチュエータ学習制御

- エンジンを始動させると，アクチュエータはセルフクリーニング（全閉→全開→全閉）を行ないます。この時に排気バルブの全閉・全開の位置をCDIユニットが記憶し，排気バルブケーブルやバルブ位置の誤差を自動修正します。

排気装置



動力伝達装置



クラッチ

●乾式・多板・コイルスプリング式
油温・油質に左右されない安定したクラッチ性能を発揮します。

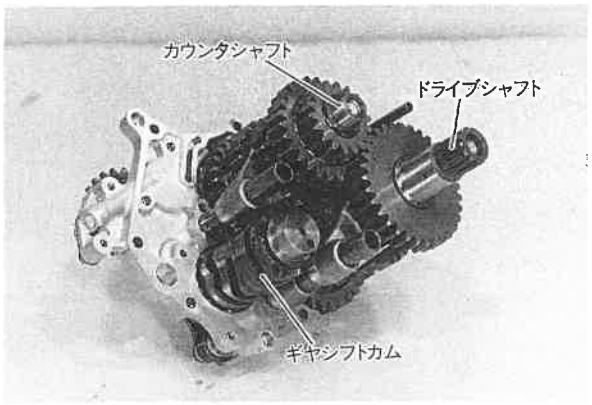
●ラックアンドピニオン式

●操作――レバー式

（クラッチケーブルアジャスタはラチェットタイプです。）

乾式クラッチについて

この車両は，レーシングマシンのノウハウをフィードバックし，クラッチフィーリングの向上など，優れた性能を発揮する乾式クラッチを標準装備としました。
このクラッチは乾式特有の音色が発生し，クラッチ操作により音色が変化します。
また，走り込むことにより各部の当たりがつき音質が変化しますが，機能上，性能上の問題はありません。



トランスミッション

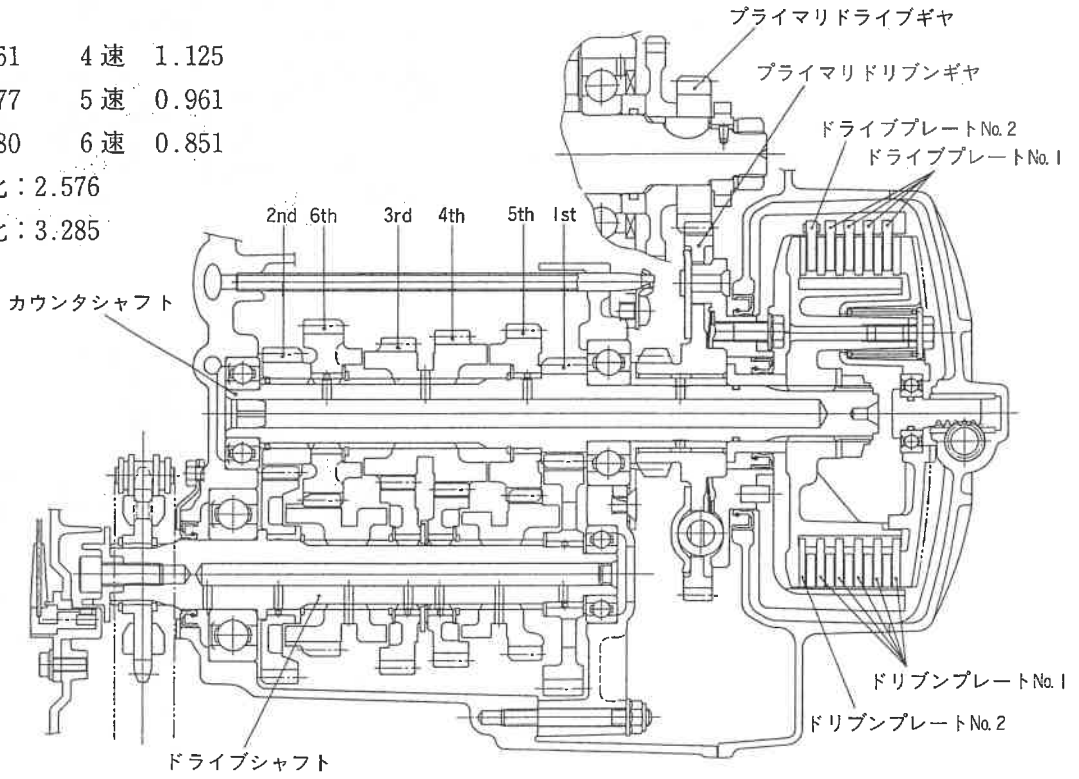
●リターン式6段変速

●カートリッジ式
トランスミッション関係の部品一式をクラッチ室側からトランスミッションカバーと共に取り外せます。

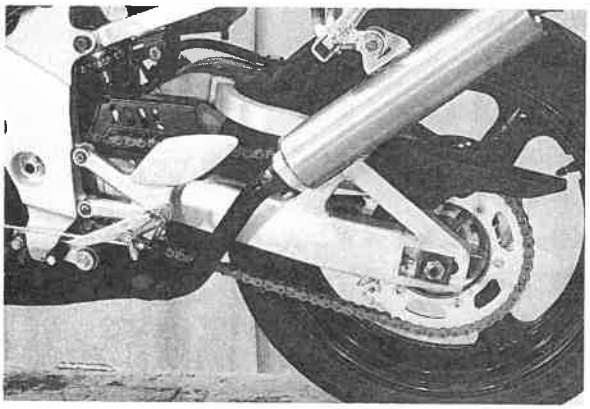
変速比

1速	2.461	4速	1.125
2速	1.777	5速	0.961
3速	1.380	6速	0.851

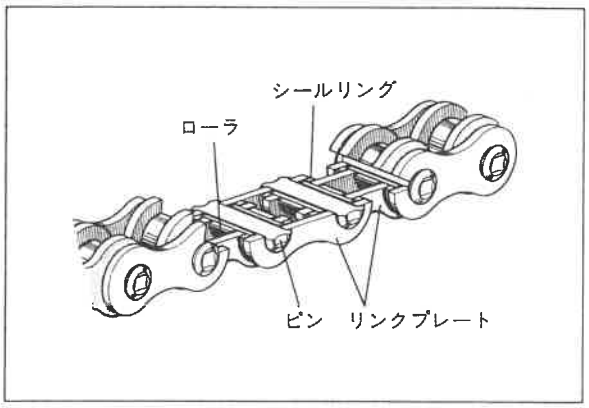
1次減速比：2.576
2次減速比：3.285



ドライブチェーン

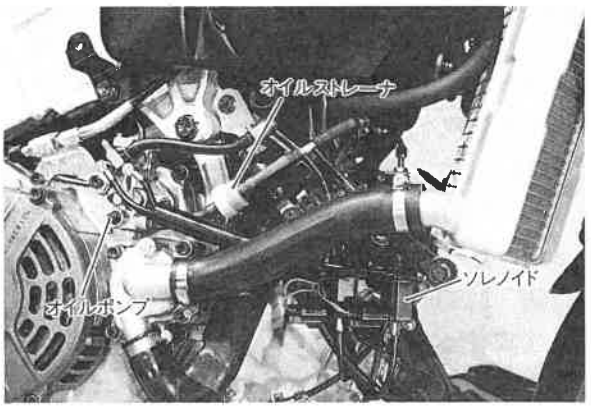


- ドライブシャフトからの動力はスプロケットを介してチェーンで後輪に伝えられます。
- カシメジョイントタイプチェーン（シールリング付）
- サイズ――520#
- ドライブチェーンはスイングアームのサブフレームの中に通しています。従ってドライブチェーンの取り外しはチェーンリンクを切って行ないます。

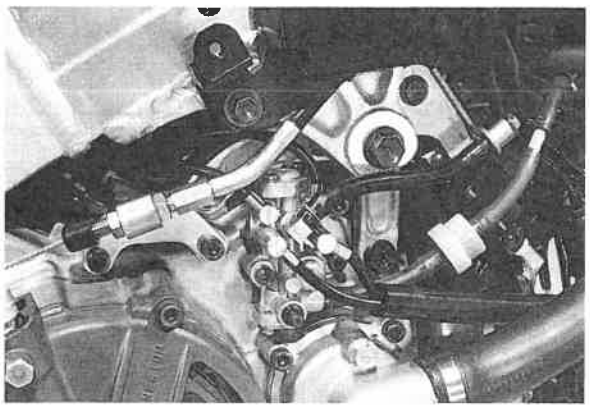


潤滑装置

エンジン潤滑



- エンジンの潤滑はエンジン右側に設けたオイルポンプにより，オイルを各潤滑部に吐出させて行ないます。オイルポンプの吐出口は，クランクベアリングの潤滑用2口，シリンダとピストンの潤滑用2口の4口式です。
- クランクベアリングを潤滑するオイルは，オイルポンプからホースを通ってクランクケースに送られ，吐出口からベアリングに供給されます。
- シリンダとピストンを潤滑するオイルの吐出量は，三方式ソレノイドにより電子制御（S.L.C.S.）されています。オイルポンプから送られたオイルは，三方式ソレノイドを経由して，キャブレータに送られ混合気と共にエンジン内に吸入されます。

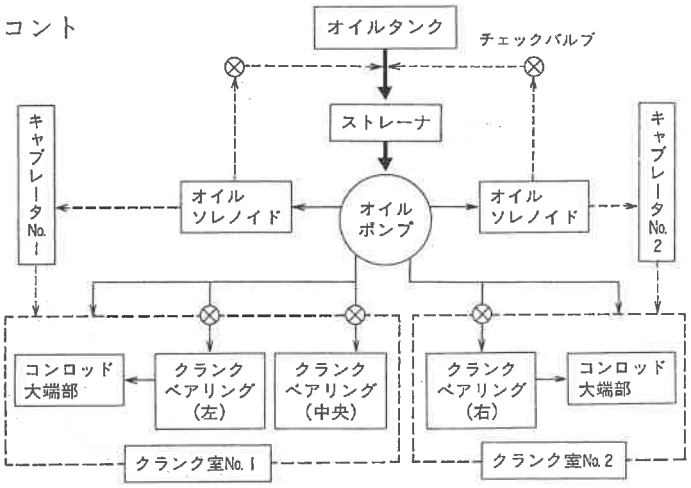


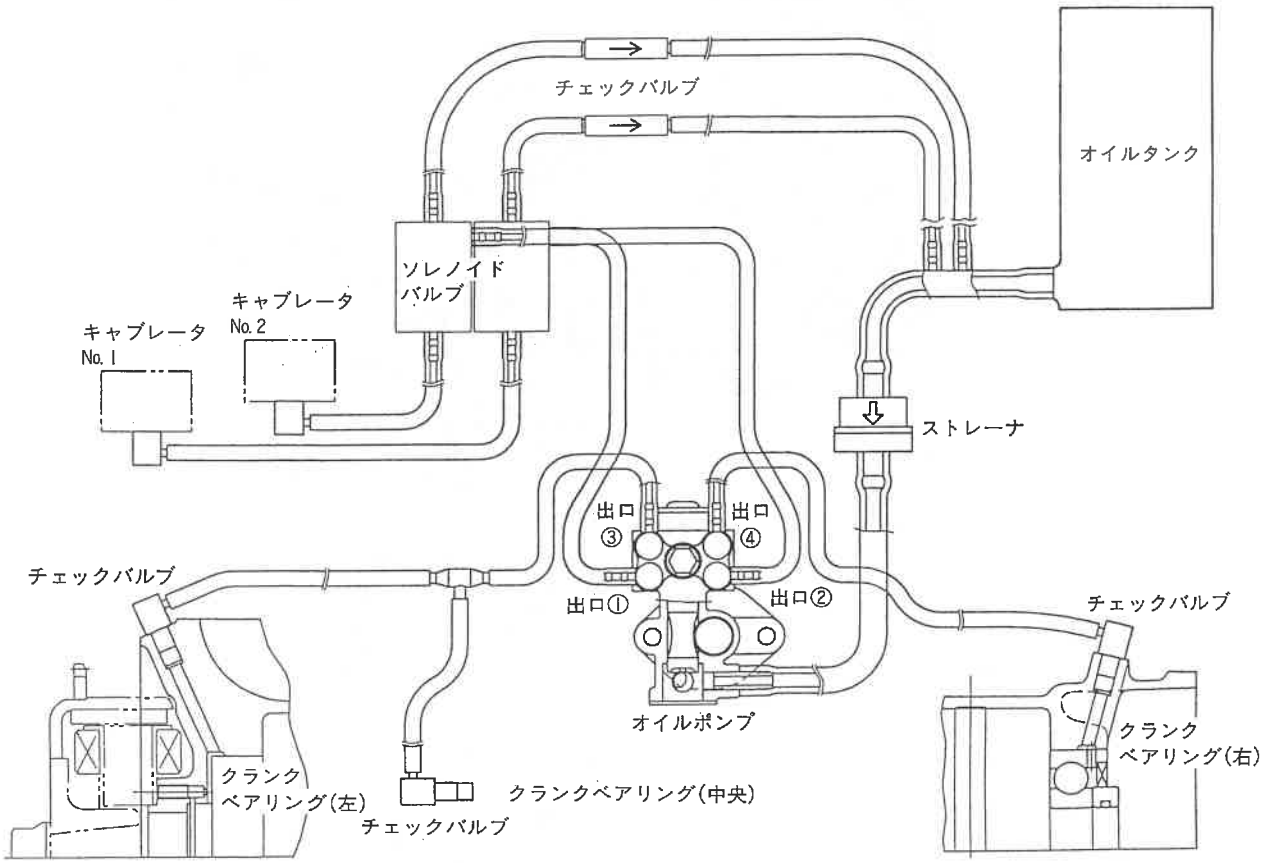
オイルポンプ駆動

- クランクシャフト右端のオイルポンプドライブギヤからクラッチカバーを軸受とする，オイルポンプドリブンギヤに回転が伝わり，そのシャフトを通してオイルポンプを駆動します。
- オイルポンプドライブギヤはウォータポンプも同時に駆動します。
- オイルポンプドリブンギヤ材質：樹脂

オイルポンプ

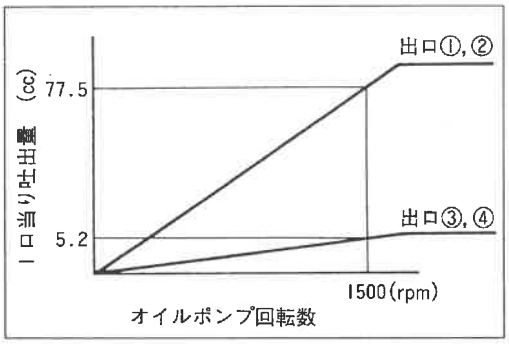
- オイルポンプはエンジン回転により，吐出量をコントロールします。
- 吐出口――4個
- 注入箇所――キャブレータ，クランクケース

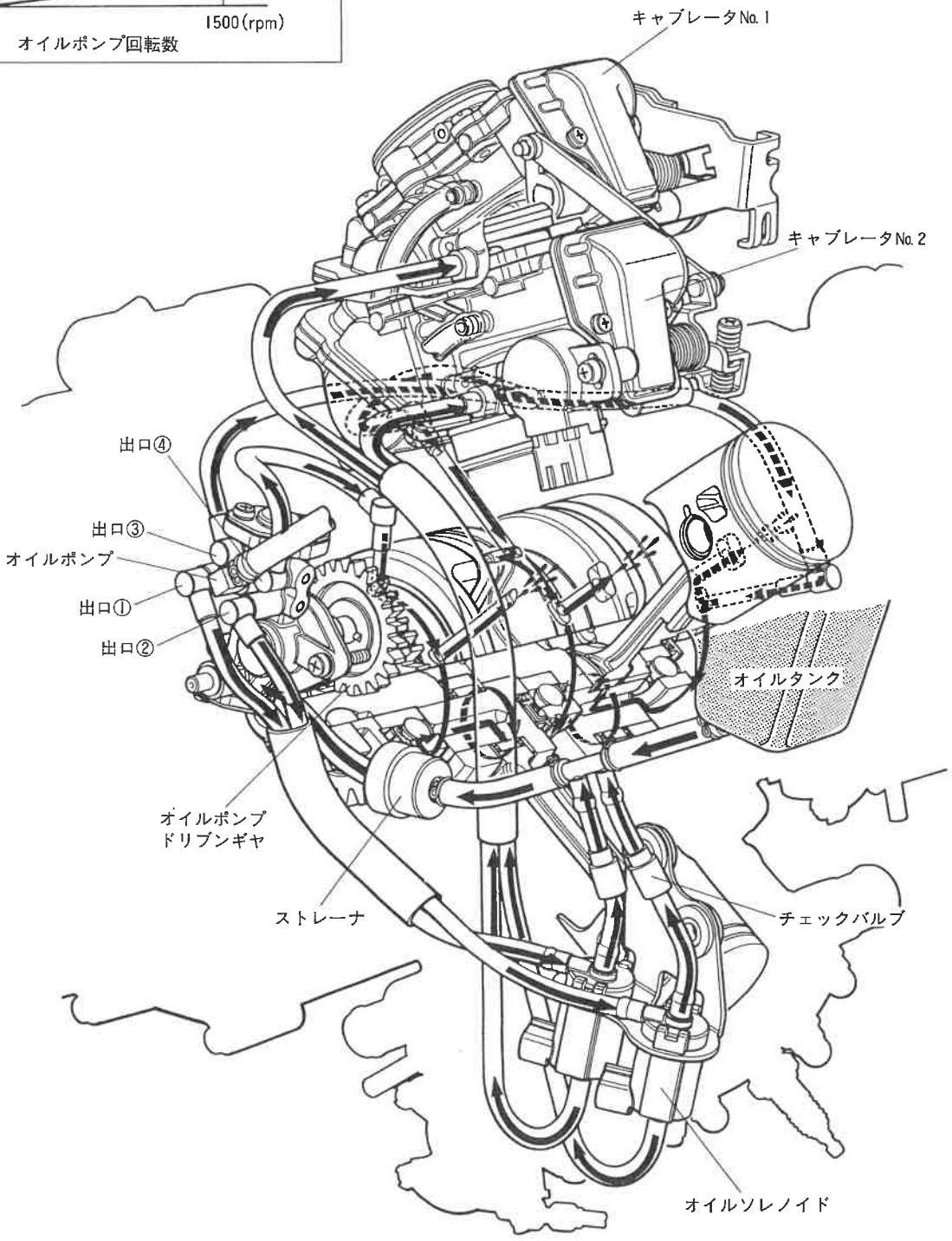




SLCS（Suzuki Lubricate Control System）

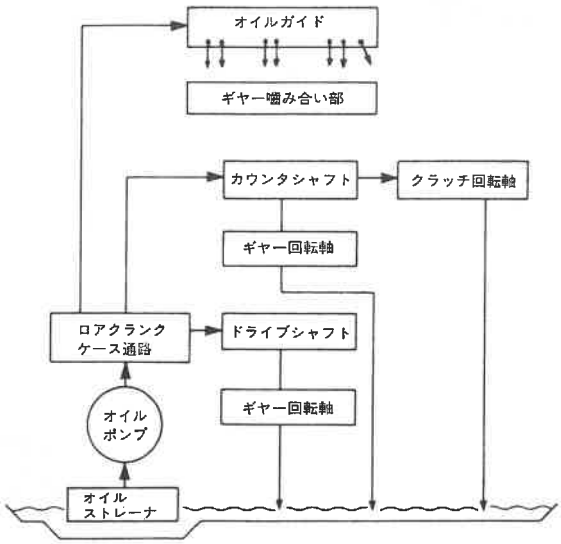
●エンジンへ供給するオイル量をコンピュータで制御し，エンジン回転数とスロットル開度に応じた適正な油量とします。これにより，走行時の白煙と，オイル消費量の低減を図っています。

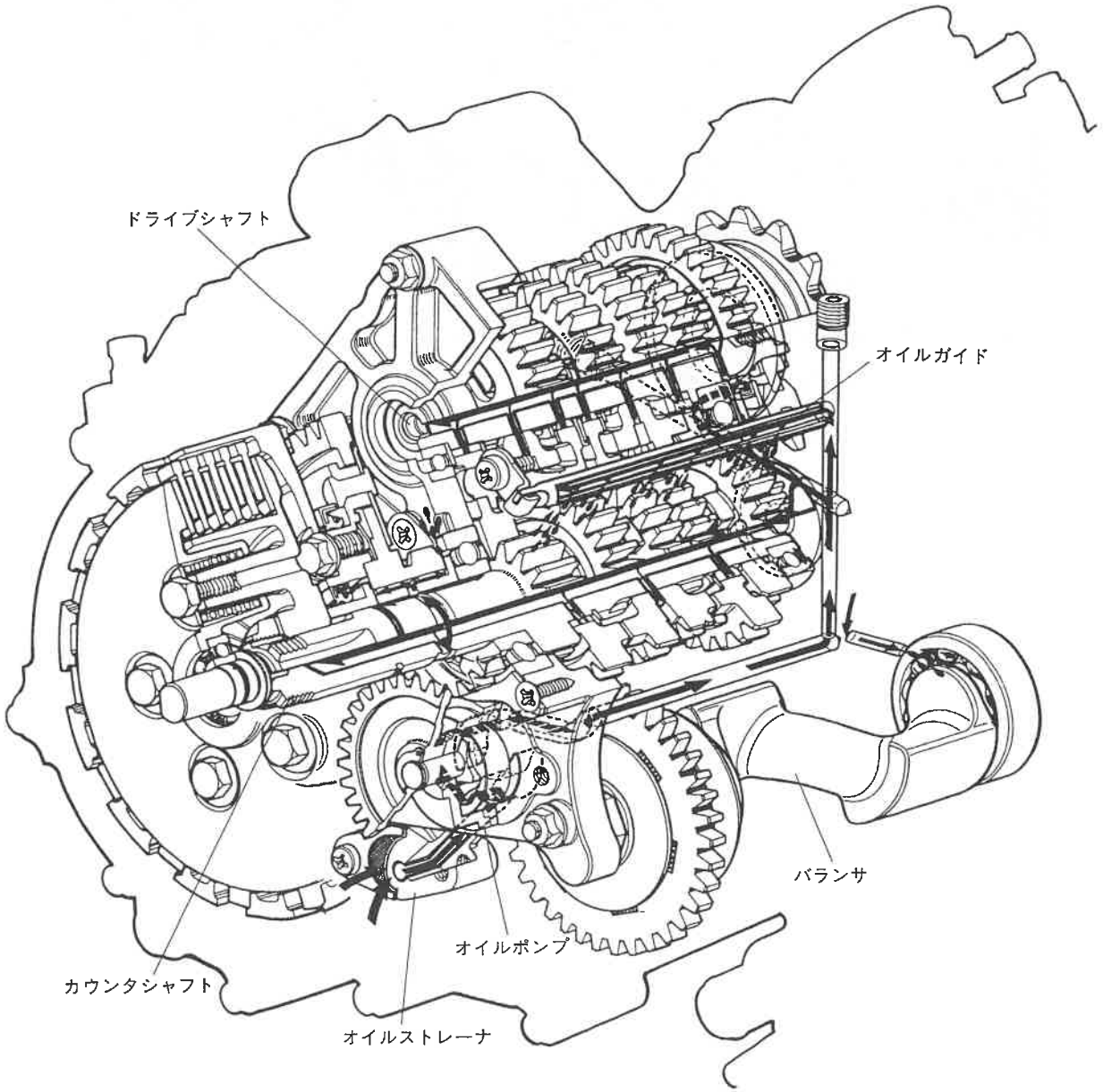




トランスミッション潤滑

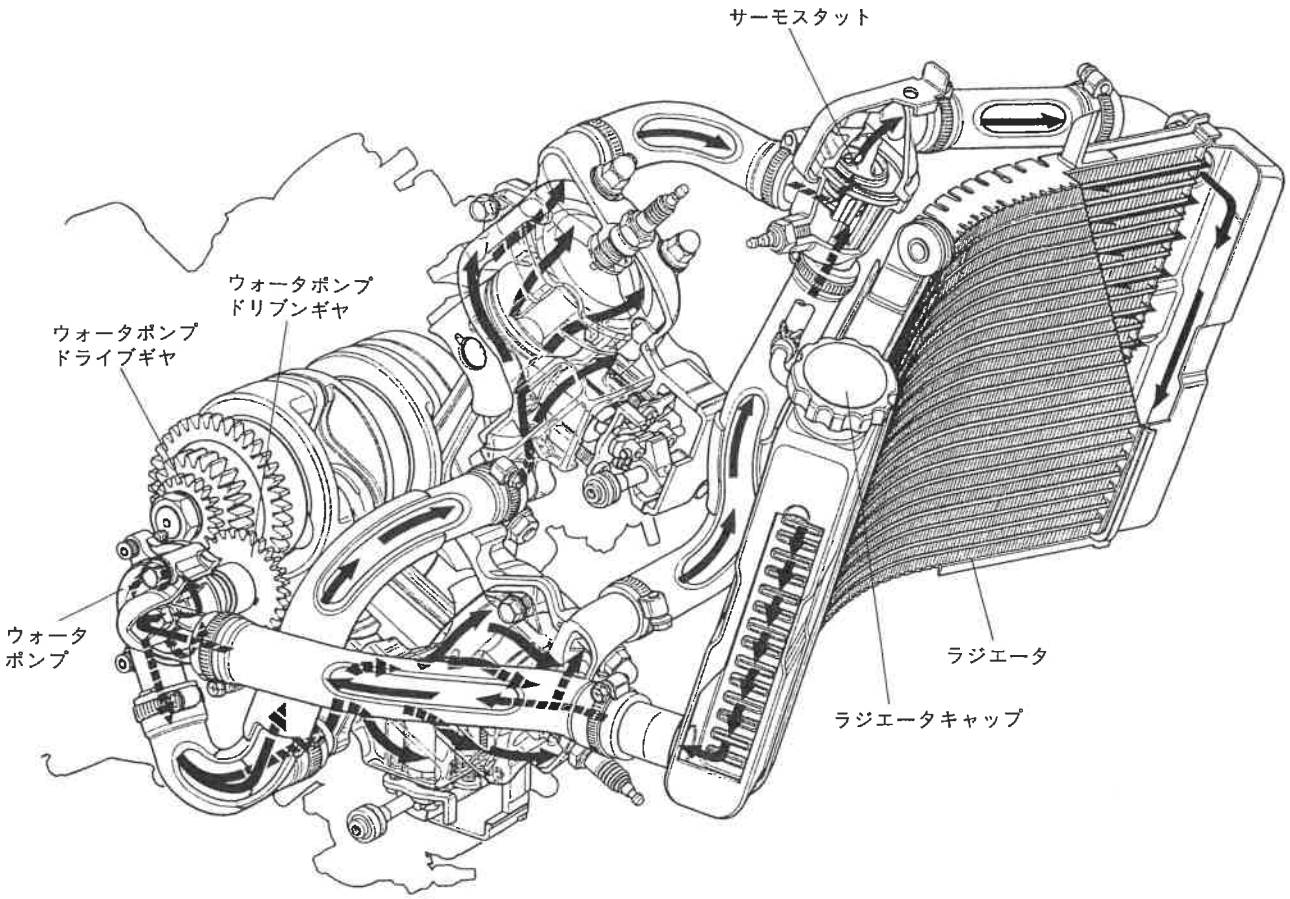
- オイルポンプによる強制潤滑方式
- トロコイド式オイルポンプで汲み上げたオイルを，必要な所に必要量供給してフリクションロスを低減させています。
- 潤滑はクランクケース下部にオイルを溜めて置き，これをオイルポンプによって汲み上げ各部に圧送して潤滑するドライサンプ方式で，ギヤー回転軸部はオイル通路から，ギヤー噛み合い部は上からオイルガイドにより噴射させて潤滑しています。その他はギヤー散布及び霧化により潤滑しています。



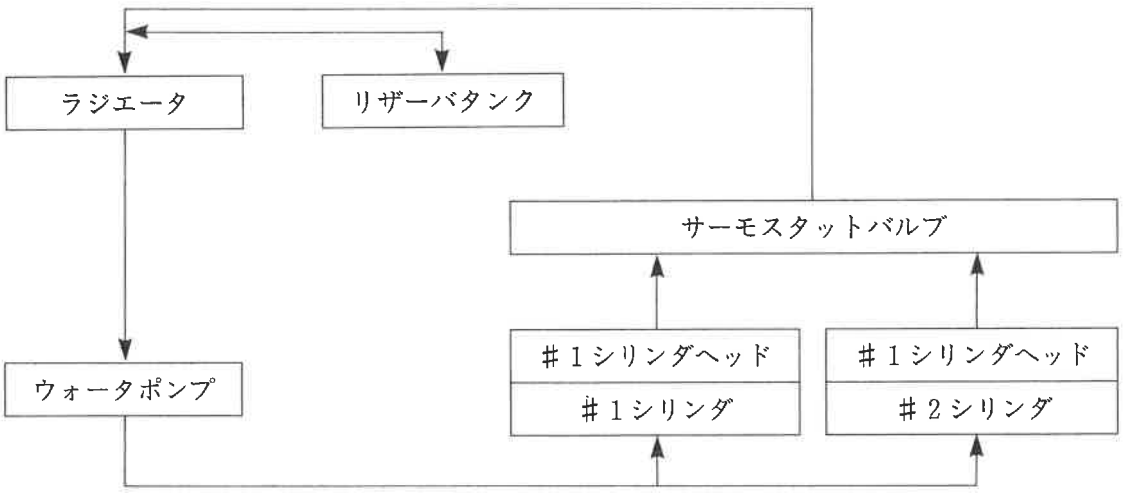


冷却装置

- 冷却装置はウォータポンプによる強制循環式です。
- リザーバタンクを装着した密封式。
- ラジエータはU型（ラジアルフロー）ラジエータを採用しています。



冷却循環経路



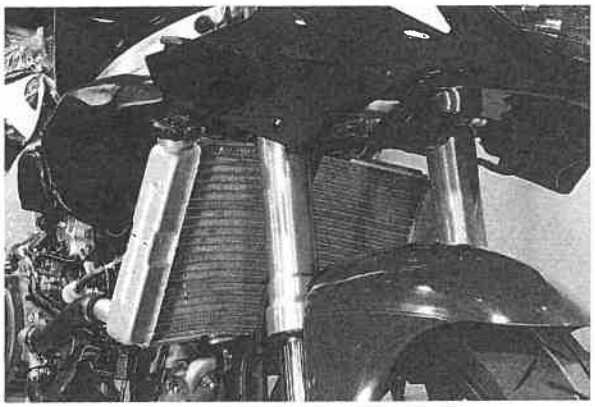
リザーバタンク
●冷却水の温度変化による体積変化をラジエータキャップを通して吸収し，ラジエータ内を常に満水状態に保っています。

サーモスタット
●ワックスペレット型：温度により膨張させます。
●開弁温度――48～52℃
●全開温度――65℃
●全開リフト――7 mm

ラジエータキャップ
●密閉加圧式
●圧力弁――圧力差約0.95～1.25kg/cm²で開弁
●負圧弁――ラジエータ内が大気圧より低くなると開弁します。

ウォータポンプ
●クランクシャフト回転比例型
●駆動方式――オイルポンプドライブギヤによって駆動します。

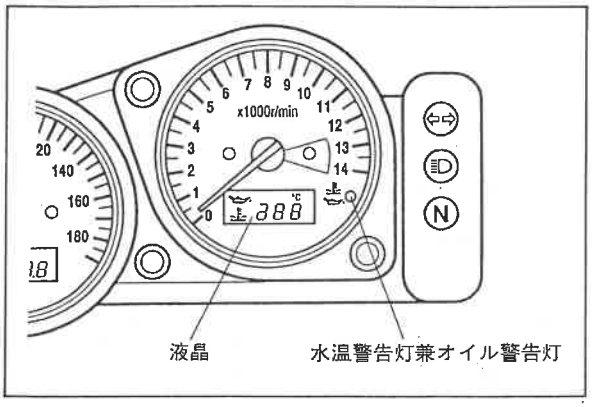
ラジエータ
●ラジエータ前面より背面の表面積が大きくなるので冷却風がラジエータ後方に抜けやすくなり，冷却効果が向上します。また，前面投影面積が小さくなるので走行時の空気抵抗が減少します。

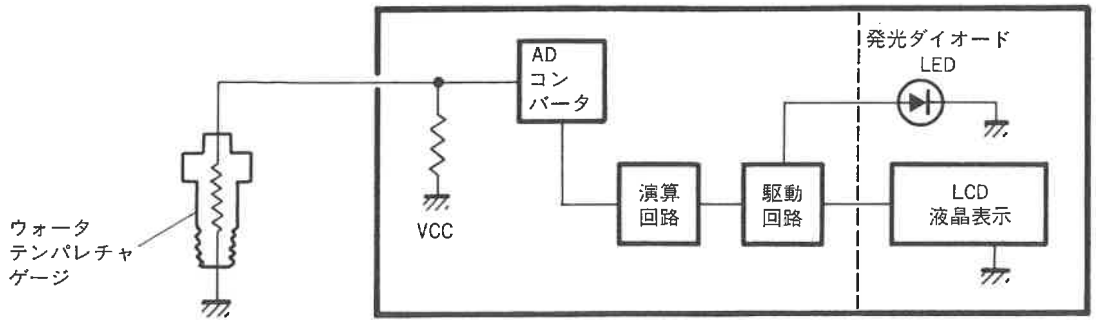


ウォータテンパレチャゲージ
●冷却水温度の上昇によりゲージ内の抵抗の変化を温度に変換させて，液晶表示します。
●冷却水温度が40℃以上を液晶表示し，125℃以上になると，表示が点滅すると同時に警告灯(発光ダイオード)が点灯します。

液晶表示

冷却水温度	40℃	125℃	140℃	
液晶表示	― ― ―	温度表示	温度表示(点滅)	HI(点滅)
警告灯	○	○	(点灯)	(点灯)





タコメータ

エレクトリック

点火装置

- PEI点火方式（無接点式）
  - ・バッテリCDIユニットを使用した容量放電式
  - ※CDI――コンデンサディスチャージイグニッションの略
- 点火時期――BTDC 14°/1300rpm
- 進角装置――0～27°（デジタル式）
- 構　成
  - シグナルジェネレータロータ
  - ピックアップコイル
  - CDIユニット（コントロール部）
  - イグニッションコイル
  - スパークプラグ

バッテリCDIユニット

- 点火電源をバッテリとジェネレータの発電電圧より取り出し，コンバータで電圧上昇させてコンデンサに充電します。ピックアップコイルからの信号によりコンデンサが放電し，二次コイルに電圧を発生させます。

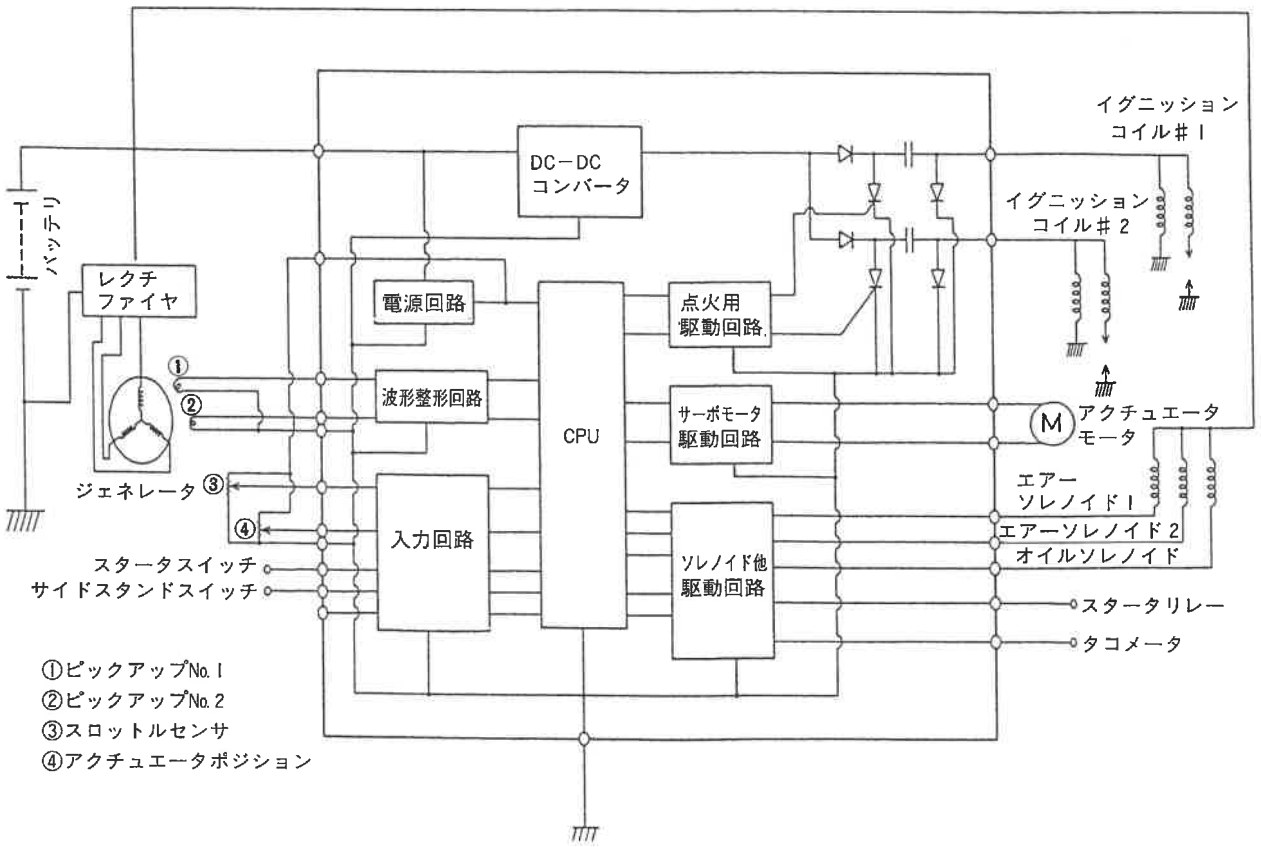
デジタル進角装置

- デジタル進角は，ピストン速度（エンジン回転）に合わせた点火タイミングをマイクロコンピュータで計算し，理想的な点火位置を決めている装置です。
- マグネトロータとピックアップコイルによりCDIへ，点火タイミングの信号を送っています。

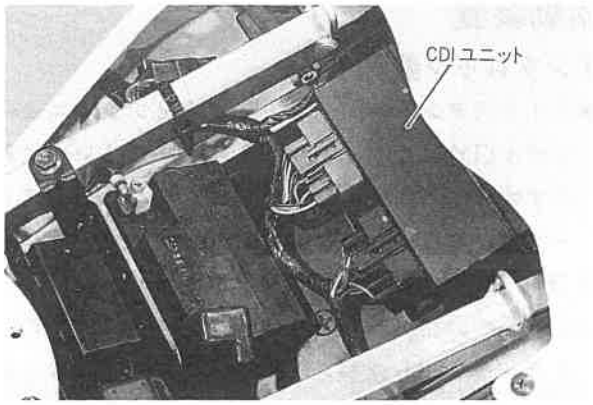
多重点火方式

- 低回転域のみ3回の点火を行なう多重点火方式を採用しました。通常の点火タイミングの後，クランク角3°おきに2回の点火を行ない，低回転域の燃焼効率を向上させています。

点火回路

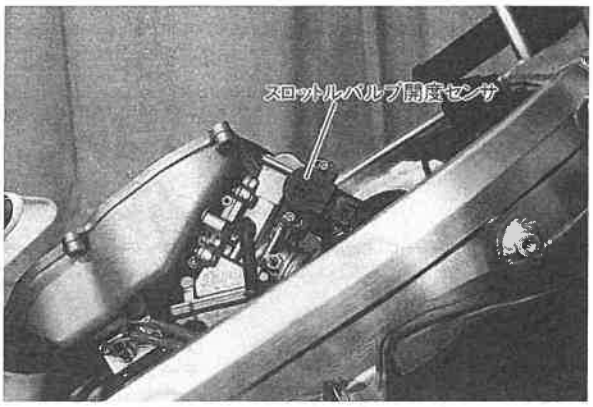


バッテリCDIユニット



- 点火電源をバッテリとジェネレータの発電電圧より取り出し，コンバータで電圧上昇させてコンデンサに充電します。ピックアップコイルからの信号により，コンデンサが放電し，二次コイルに電圧を発生させます。
- バッテリCDIユニットは，点火装置の他に，エキゾーストバルブ，オイルソレノイド，キャブレータデューティソレノイドの制御，エンジン回転をタコメータに伝える働きをしています。

スロットルセンサ



- スロットルセンサは右側キャブレータ側面に設けてあり，スロットルシャフトの回転角度によりスロットル開度を感知します。
  開度位置の信号をCDIユニットが受け点火時期を変えて低速から高速まで最適な点火タイミングにしています。

充電装置

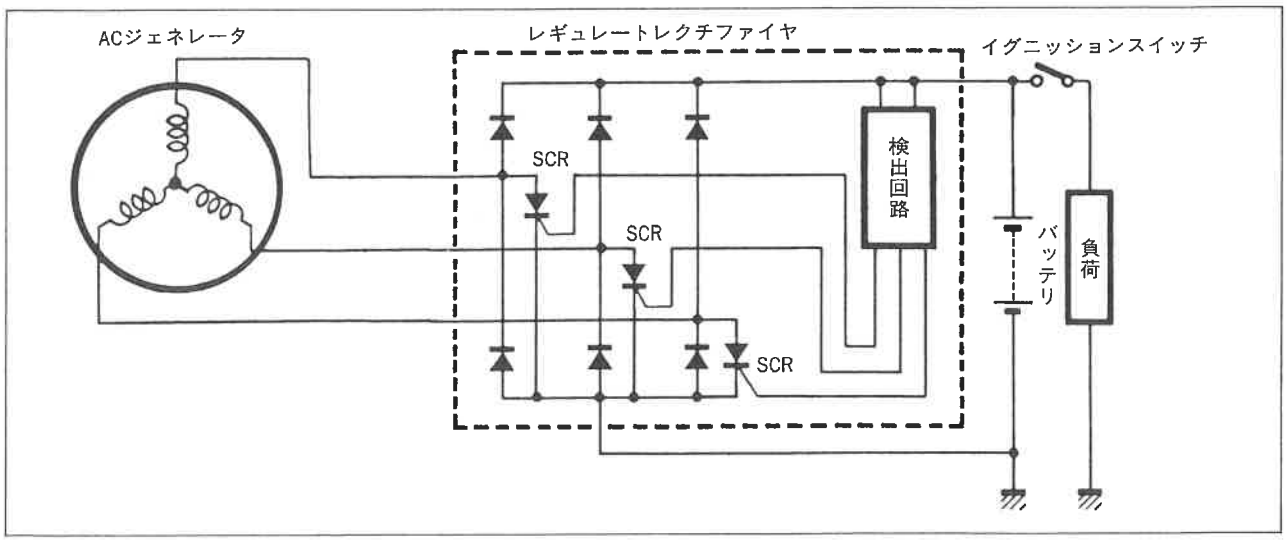
- 発電器――ACジェネレータ
- 電圧制御――レギュレートレクチファイア
- 三相全波整流
- 三相短絡方式

- 構成――ACジェネレータ
  ――レギュレートレクチファイヤ
  ――バッテリ

構成：ACジェネレータ，レギュレートレクチファイヤ，バッテリ

- ACジェネレータで発生したAC電流は，レギュレートレクチファイヤで整流されて，DC電流に変わりバッテリに充電されます。エンジン回転が上がり発生電圧も高くなると，レギュレータが働きSCRをOPENにします。すると回路は短絡状態となり，バッテリへの充電をストップします。

充電回路



始動装置

インタロック装置

●サイドスタンドが出ている時にチェンジがニュートラル以外に入っていると，スタータリレーが働かず始動系の回路に電流が流れませんので，スタータモータは作動しません。

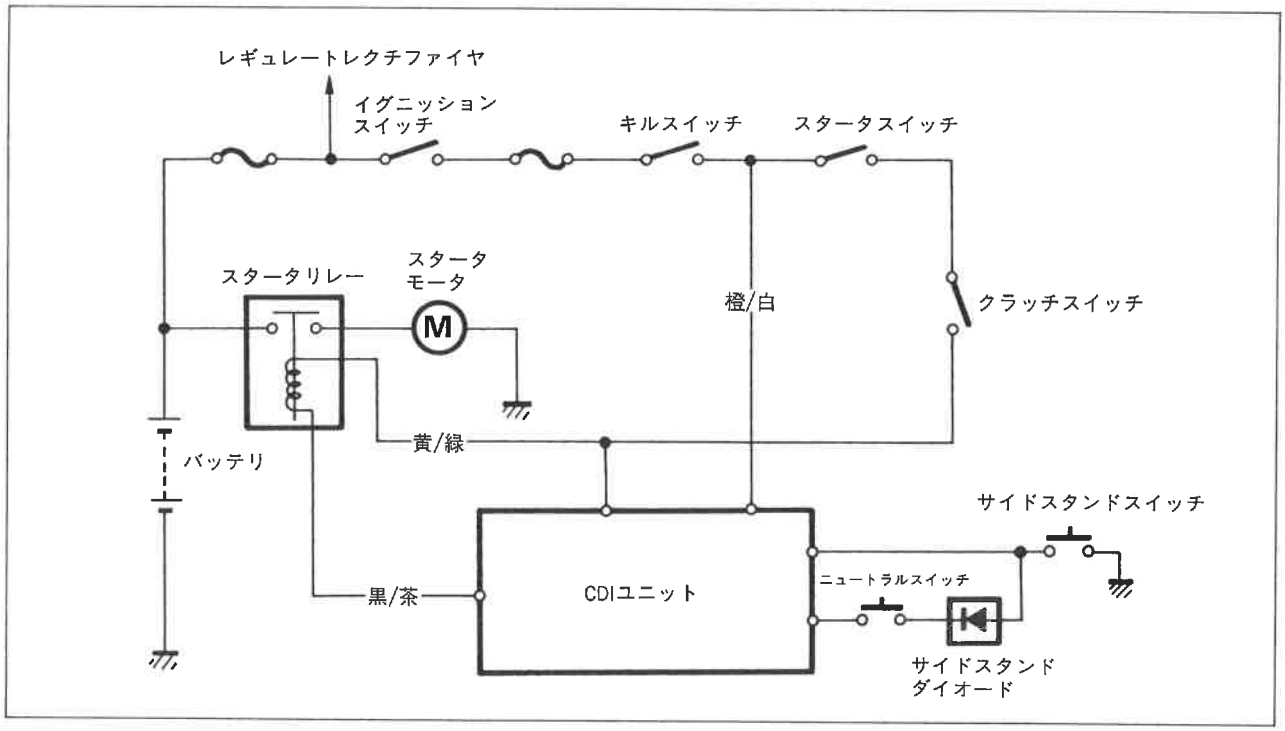
クラッチスイッチ

●始動系の回路にクラッチスイッチを設けました。クラッチレバーを握らなければスタータリレーが作動せず，スタータ回路がつながりません。

スタータモータ制御

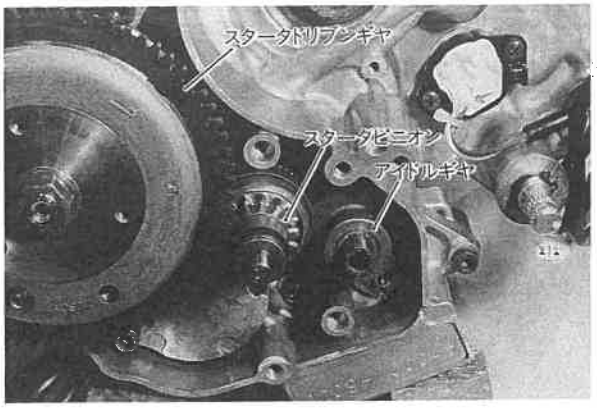
●スタータリレーの作動はCDIユニットで制御されています。
エンジンを始動させた後，回転中は再びスタータスイッチを押しても，スタータリレーが作動せず，スタータモータも作動しません。

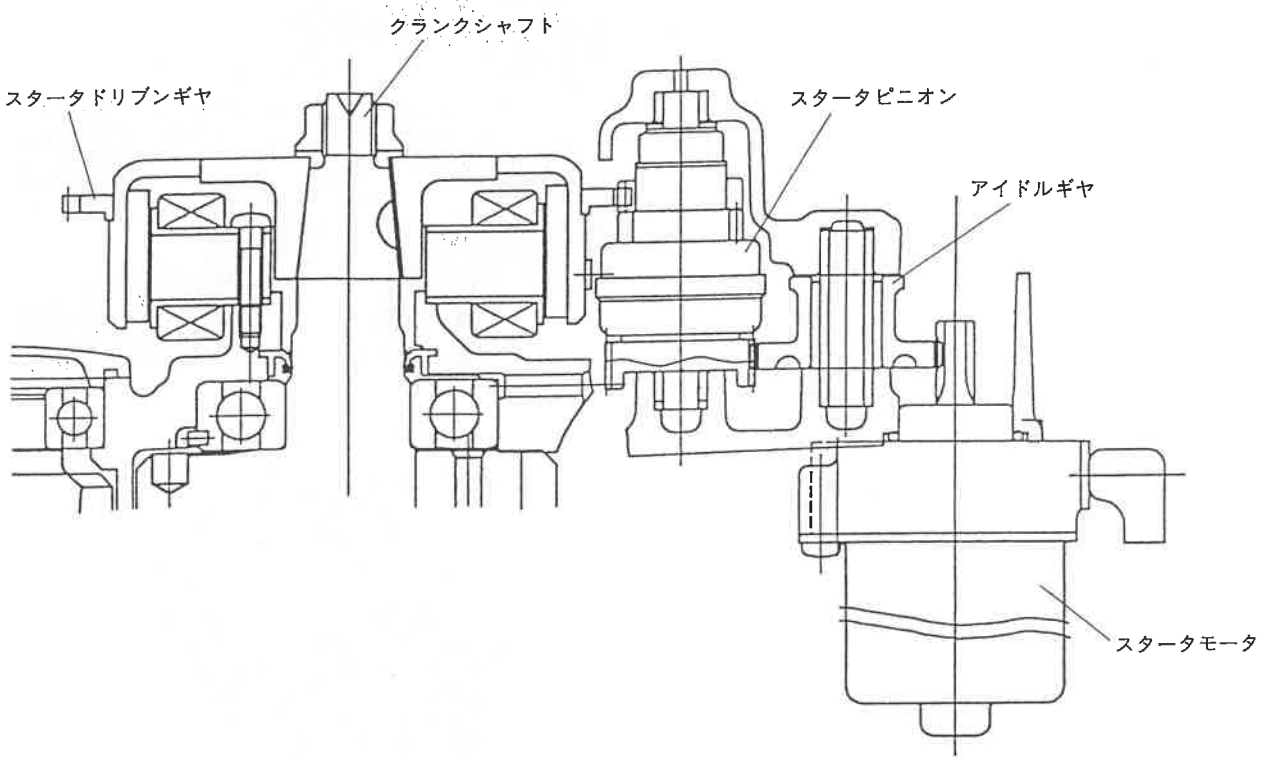
始動回路



●始動できる条件が整い，スタータスイッチを押すとスタータモータが回転し，クランクシャフトを回します。

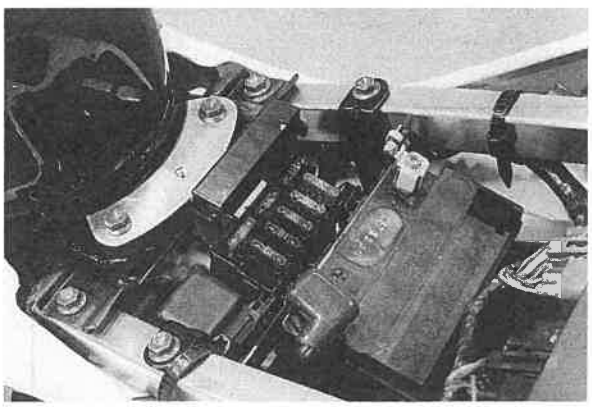
●駆動　スタータモータ
⇩
アイドルギヤ
⇩
スタータピニオン
⇩
スタータドリブンギヤ
⇩
クランクシャフト





バッテリ

●形式――――――FTX5L－BS
●容量――――――12V　4 AH
●出荷時取付銘柄――古河電池

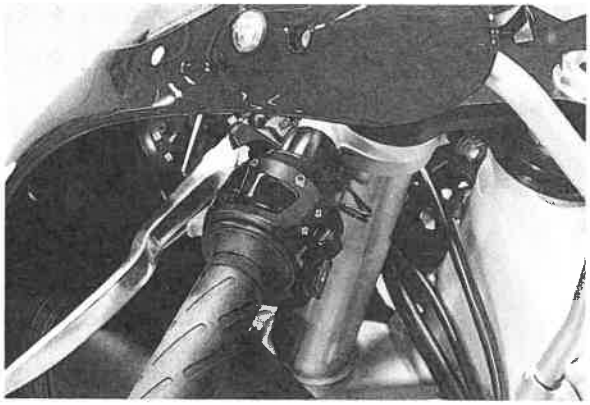


ヒューズ

●HEAD HI　：10 A
●HEAD LO　：10 A
●IGNITION：10 A
●SIGNAL　：15 A
●MAIN　　：20 A

スペア：10A，15A，20A

灯火装置



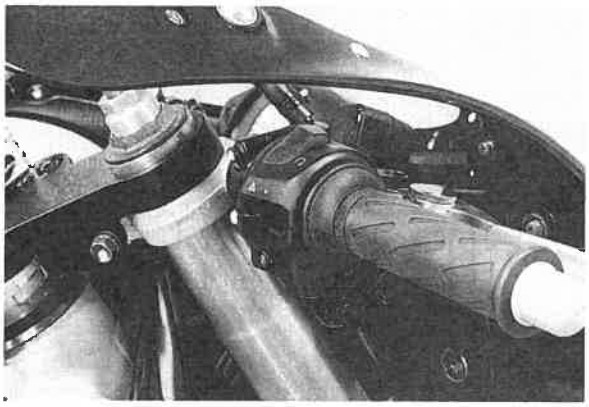
ターンシグナルスイッチ

●プッシュキャンセル方式

ライティング装置

●昼間点灯式

イグニッションスイッチをONにするとヘッドランプが点灯します。



ランプ類

●ターンシグナルランプの回路にハザード（非常点滅表示灯）装置を設けました。

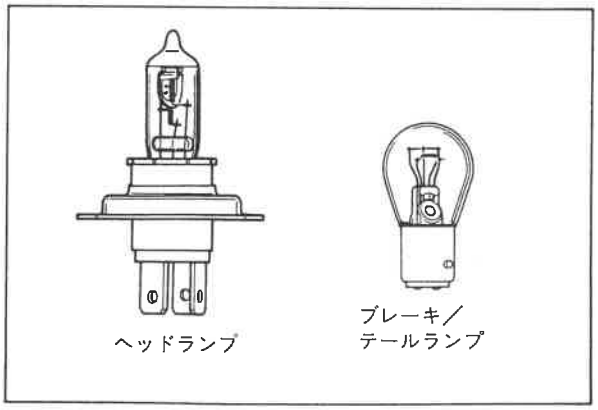
●ハザードスイッチを押すと，ターンシグナルランプの全てが点滅します。

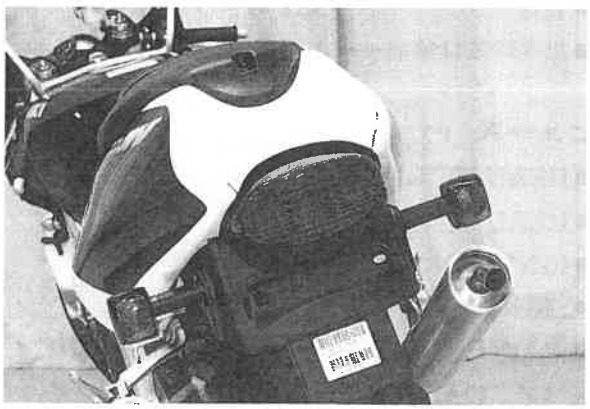


●ヘッドランプ――――マルチリフレクター
60/55W

●ターンシグナル――――前：15W×2，後：15W×2

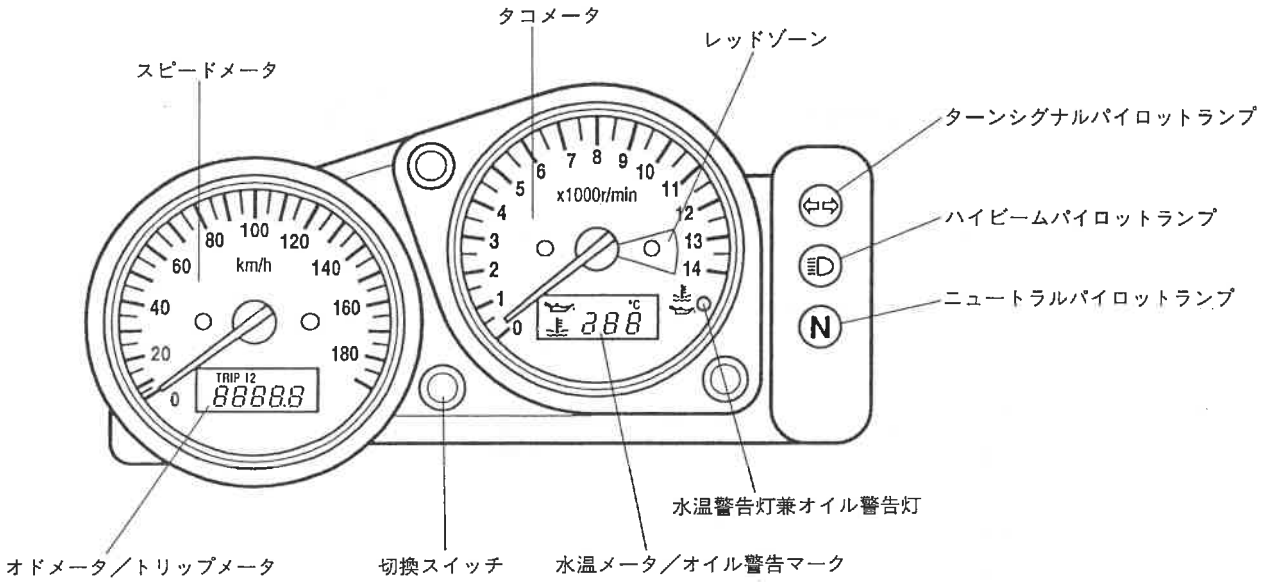
●テール／ブレーキランプ―5 W/21W
（ライセンスプレートランプは，テールランプと兼用）





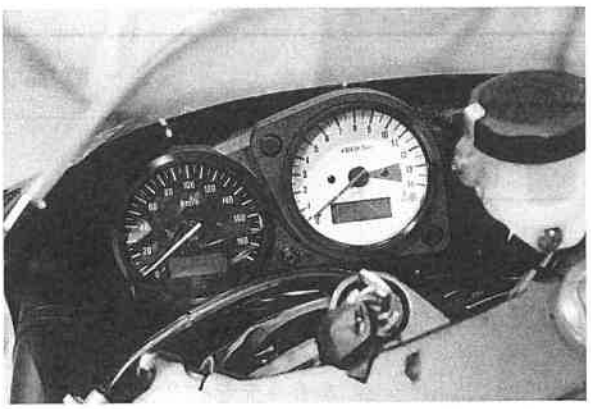
メータコンビネーション

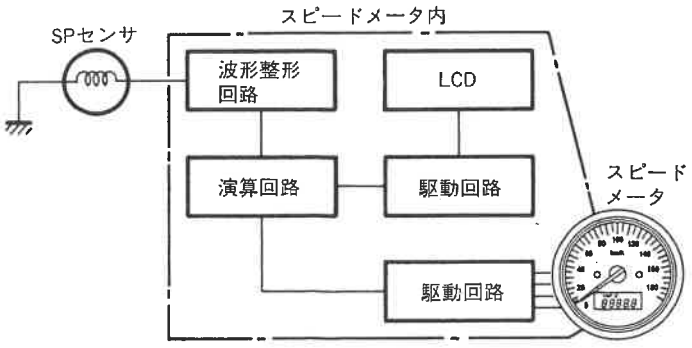
メータコンビネーションは電気式タコメータ，電気式スピードメータ，パイロットランプを配置しています。また，スピードメータの液晶画面には，TRIP 1，TRIP 2，オドメータを表示し，タコメータ側の液晶画面にはオイル警告マーク，冷却水温度の表示をします。

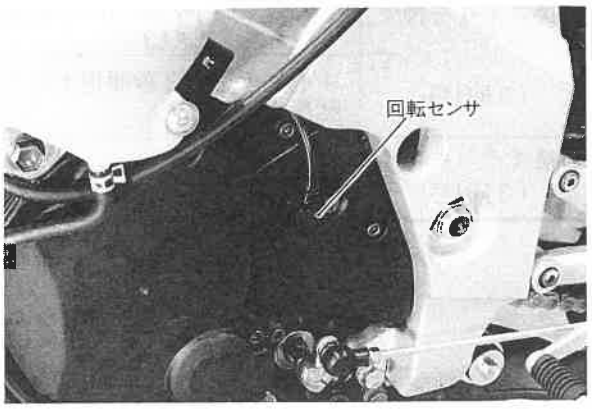


電気式スピードメータ

- スプロケットカバーに回転センサを設け，フロントスプロケットの回転を車速に換算して，スピードメータの指針を動かします。







冷却水温度表示と水温警告灯 〝 〝 〝 〝

		液晶表示		LED（発光ダイオード）
イグニッションON		088 ℃		点灯
3秒後	40℃	— — — ℃		消灯
	125℃	（温度表示）℃		消灯
	140℃	（温度表示）℃	表示点滅	点灯
		HI ℃	表示点滅	点灯

オイル警告灯 〝 〝

		液晶表示		LED（発光ダイオード）
イグニッションON		088 ℃		点灯
3秒後	オイルあり	— — — ℃	消灯	消灯
	オイルなし	— — — ℃	点滅	点灯

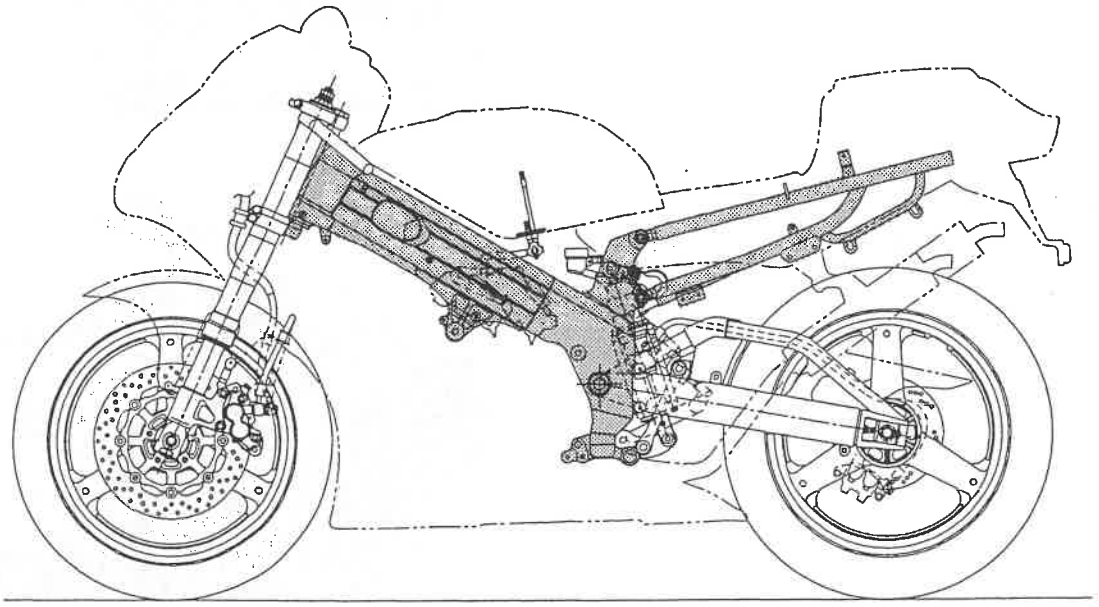
オドメータ・トリップメータ表示

	液晶表示	
イグニッションON	TRIP12 8888.8	
3秒後	00000	オドメータ表示
切換スイッチ押す。（1回目）	TRIP1 0.0	1種類目のトリップメータ表示
	スイッチを約2秒間押すと，TRIP 1の表示が0.0に戻ります。	
切換スイッチ押す。（2回目）	TRIP 2 0.0	2種類目のトリップメータ表示
	スイッチを約2秒間押すと，TRIP 2の表示が0.0に戻ります。	
切換スイッチ押す。（3回目）	オドメータ表示	

車体

フレーム

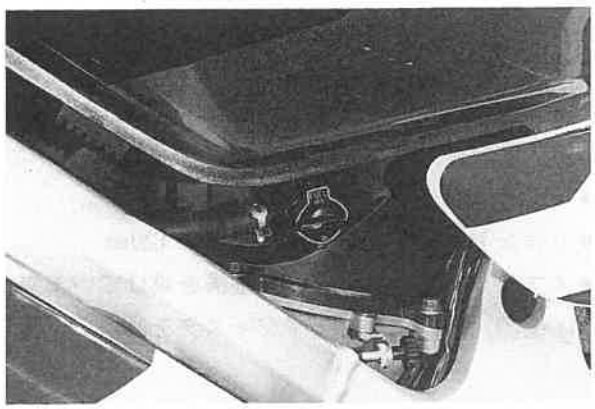
- ステアリングヘッドとピボット部のボディフレームは中空アルミ鋳造製。
  タンクフレームはアルミ角パイプ製とし軽量化と高剛性化を図っています。
- アルミ合金製のダイヤモンドフレーム式です。
- シートレールフレームはアルミ製分離式です。



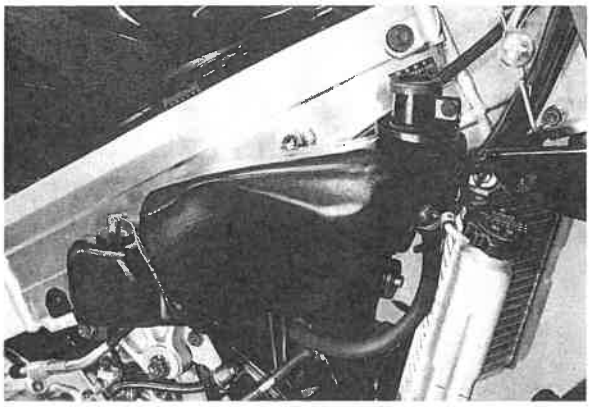
フューエルタンク

- 容量――16ℓ
- RES(リザーブ)位置からの残量――約2.5ℓ
- フューエルタンク内にエアブリードパイプ及び，ウォータドレンパイプが設けてあります。





オイルタンク



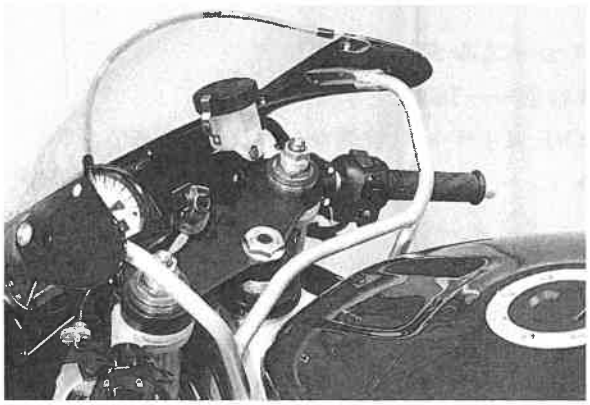
- 容量——1.2ℓ
- オイル警告灯点灯時の残量——約300 cc

ハンドルバー



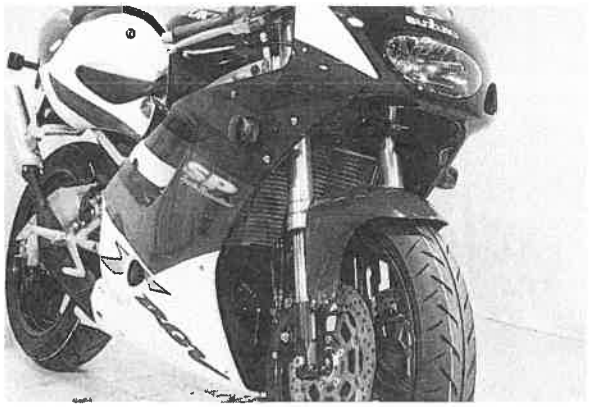
- ハンドルはアルミ鍛造製のセパレート式です。

カウリングブレース



- カウリングブレース及びリヤビューミラーブレースはアルミ製を採用しました。

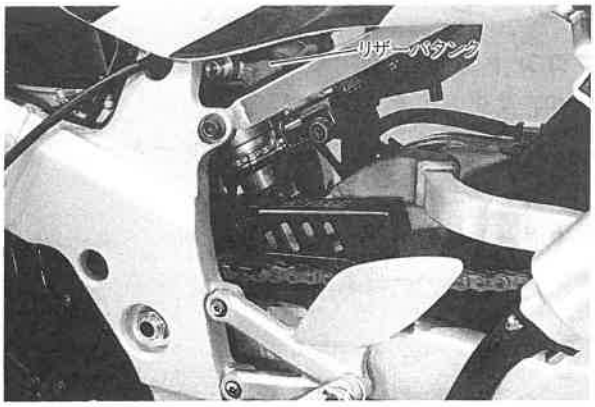
フロントフォーク

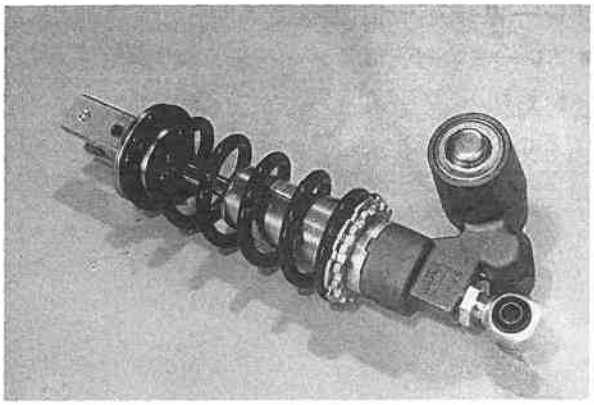


- テレスコピック式
- 倒立フロントフォーク
  インナチューブを前輪の軸受に，アウタチューブをステアリングに固定した倒立フロントフォークです。
- インナチューブ径——————41㎜
- フロントフォークストローク——120㎜
- スプリングイニシャル調整機構を設けています。
- 圧縮側／伸び側減衰力アジャスタを設けています。

リヤショックアブソーバ

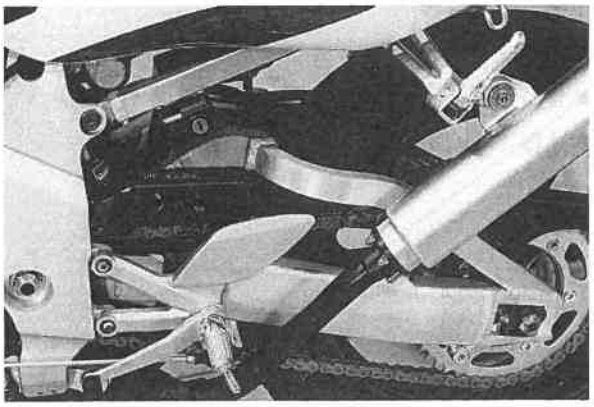
- リンク式モノサスペンション
- 型式――筒形複動式
- スプリングイニシャル調整機構を設けています。
- アブソーバユニットにリザーバタンクを設け，伸び側，圧縮側ともに減衰力調整機構を設けています。
  リザーバタンク側：圧縮側減衰調整用
  ユニット下側　　：伸び側減衰調整用
- リヤアクスル可動量――130㎜

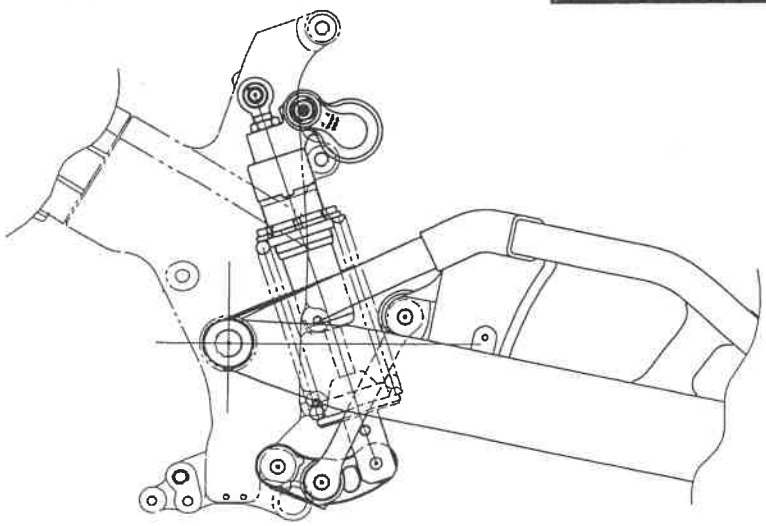




スイングアーム

- サブフレーム付スイングアーム
- アルミ製――左側：角パイプトラス構造
  　　右側：プレス構造
- ピボット部にはニードルベアリングを採用しています。
- スイングアームピボットシャフト部のスラストすき間調整機構を設けています。

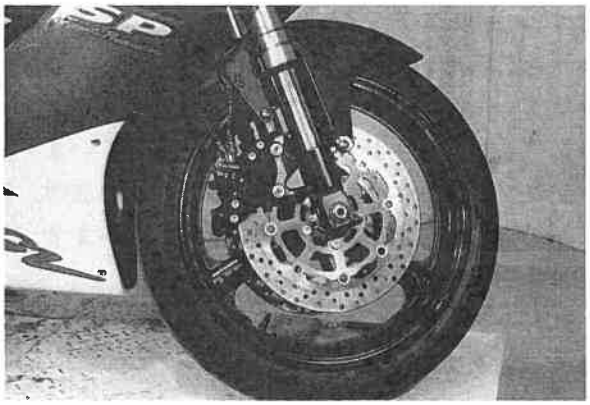




ブレーキ

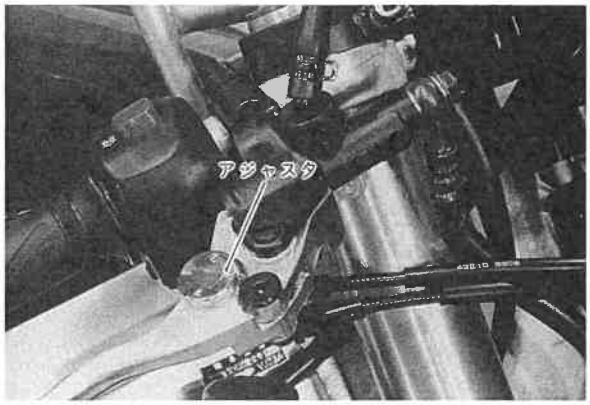
フロントブレーキ

- 油圧式ダブルディスクブレーキ
- フローティング大型ディスクプレート
  外径：φ290mm
- 4ポット対向ピストン式
- ブレーキレバー位置調整式



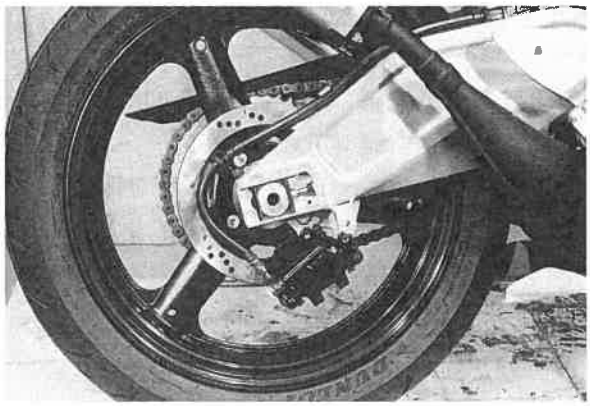
ブレーキレバー位置調整式

- ブレーキレバーはアジャスタにより調整することができます。
  （4段階調節）



リヤブレーキ

- 油圧式シングルディスクブレーキ
- 2ポット浮動キャリパ型（ピンスライド式）
- 外径：φ210mm



ホイール・タイヤ

フロントホイール

- タイヤ――110/70 R17　54H
  　　チューブレス
- リム――軽合金　17×MT3.00



リヤホイール

- タイヤ――150/60 R17　66H
  　　チューブレス
- リム――軽合金　17×MT4.50
- ホイールは中空3本スポークキャストホイールを採用。



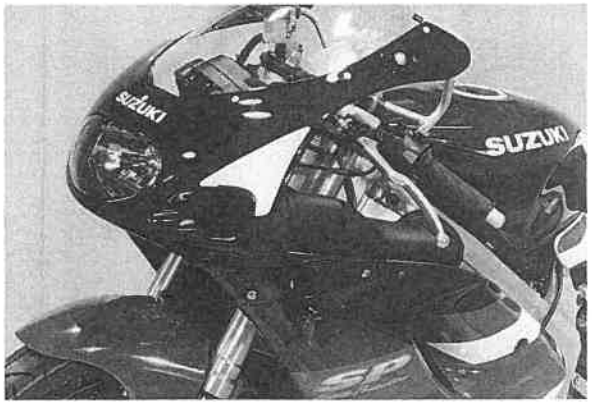
出荷時取付銘柄

- フロントタイヤ――ダンロップ（GPR50FJ）
- リヤタイヤ――ダンロップ（GPR50J）

フェアリング

スクリーン

- 2段スクリーンを採用しました。スクリーンからヘルメットへの空気の流れをスムーズにし，ヘルメット後部の乱流を減らし，空力性能の向上を図っています。



アッパーカウリング

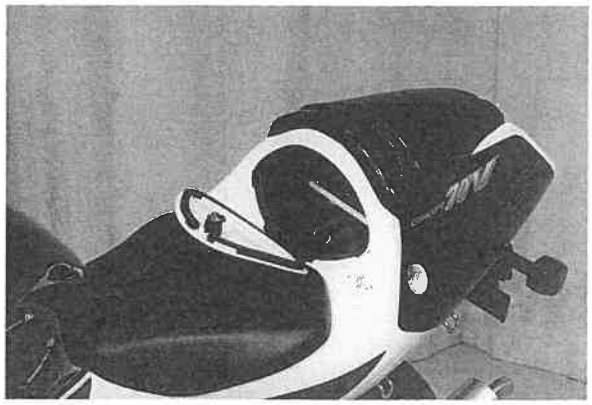
- ロングスラントノーズを採用。大きなスラント角を持たせ，整流効果の向上を図っています。

アンダーカウリング

- リヤタイヤ近くまでのばしたアンダーカウルにより，地面との間の風の整流効果向上を図っています。さらに後端のフィンによりリヤタイヤまわりの整流効果を高めています。

キーロック付大型収納ボックス

- フレームカバーのリヤシート下部にキーロック付大型収納ボックスを装備しています。



メ　モ

点検調整

目　次

日常点検について ——— 3−1

点検整備方式 ——— 3−2

かじ取り装置 ——— 3−4
- ハンドルステアリングステムの点検，調整

制動装置 ——— 3−5
- フロントブレーキの点検
- リヤブレーキの点検
- ブレーキのエア抜き

走行装置 ——— 3−9
- ホイール・タイヤの点検

緩衝装置 ——— 3−10
- フロントフォークの点検
- リヤショックアブソーバの点検，調整
- スイングアームの点検

動力伝達装置 ——— 3−12
- クラッチレバーの遊びの調整
- クラッチレバーの取付位置
- ギヤシフトレバー取付高さの点検
- ドライブチェーンの点検，調整

電気装置 ——— 3−15
- スパークプラグの点検
- バッテリの点検
- 充電電圧の点検
- ヘッドランプの照射位置調整
- リヤブレーキランプスイッチの調整
- エンジン電装部品の点検

原動機 ——— 3−20
- 圧縮圧力の測定
- アイドリング回転数の調整
- エアスクリュの調整
- キャブレータスロットル開度の同調調整
- スロットルケーブルの点検
- エアクリーナフィルタの清掃
- 排気バルブケーブルの遊びの点検と調整
- エンジンオイル量の点検
- CCISオイル消費量の測定
- オイルポンプ，ホース内のエア抜き
- ミッションオイル量の点検
- ミッションオイルの交換
- キャブレータ，フューエルコック，ホースの点検
- 冷却水の点検
- 冷却水の交換
- 冷却回路の点検
- ラジエータキャップの点検

参　考

外装品を外さなければできない点検で，シート，フレームカバー等は車体の外装品の取外しの項を，また，フューエルタンクは燃料装置のフューエルタンクの取外しの項を参照してください。

法定点検

道路運送車両法では，車を快適に使用し，事故を未然に防ぐために，「１日１回の日常点検」と「６か月，12か月ごとの定期点検」を行なうことが義務づけられています。必ず実施するようにお客様の指導にあたってください。

日常点検

日常点検は，車を使用する人が，出発前に１日１回実施する点検ですので，メンテナンスノートまたは下表を参考にして頂き，お客様の指導にあたってください。

日　常　点　検　項　目　一　覧

点検箇所	点検内容	作業要領
1．ブレーキ	1．ブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で，ブレーキのききが十分であること。	(1) ペダル又はレバーを軽く操作して，ブレーキがきき始めるところまでの移動量により遊びを点検する。 (2) ペダルの下に床板を有するものにあっては，ペダルを一杯に踏み込んで床板とのすき間を点検する。 (3) 低速走行によるブレーキテスト等を行ない，フロント・ブレーキ及びリヤ・ブレーキのききが十分であるかを点検する。
2．ブレーキフルード（ディスクブレーキ使用車はこの項目も点検してください。）	1．規定量保たれていること。	(1) リザーバタンク内のフルードが規定量あるか点検する。
3．タイヤ	1．タイヤの空気圧が適当であること。	(1) 点検ハンマ又は視認等によりタイヤの空気圧が不足していないかを点検する。
	2．亀裂及び損傷がないこと。	(1) タイヤのトレッド及びサイド・ウォールに著しい亀裂及び損傷がないかを点検する。
	3．異常な摩耗がないこと。	(1) タイヤのトレッドが異常に摩耗していないかを点検する。
	4．溝の深さが十分であること。	(1) タイヤの全幅について，全周にわたり溝の深さが十分であるかを点検する。
	5．金属片，石その他の異物がないこと。	(1) タイヤに金属片，石その他の異物がかみ込んだり，ささったりしていないかを点検する。
4．原動機	1．エンジンオイルの量が適当であること。	(1) オイル・レベルランプ等によりオイルの量が適当であるかを点検する。(エンジンオイル)
	2．かかり具合が不良でなく，かつ，異音がないこと。	(1) エンジンを始動したとき，かかり具合がよいか，また，異音がないか点検する。
	3．低速・加速の状態が適当であること。	(1) エンジン暖機後に，アイドリングが円滑に続くか，また，エンジンを徐々に加速したとき，スロットルグリップに引っかかりがないか，エンスト，ノッキングなどを起こすことなく円滑に回転するかを走行するなどして点検する。
5．冷却装置（水冷車はこの項目も点検してください。）	1．冷却水量が規定量保たれていること。	(1) 冷却水リザーバタンク内の冷却水が規定量あるか点検する。
6．灯火装置	1．点滅具合が不良でなく，かつ，汚れ及び損傷がないこと。	(1) 前照灯，尾灯，番号灯，制動灯及びその他の灯火装置の点滅具合が不良でないかを点検する。ただし，連動して点滅する構造のものにあっては連動している状態でも点検する。 (2) 灯器（レンズも含む）に汚れ及び損傷がないか，確実に取り付けられているか等を点検する。
7．前日の運行において異常が認められた箇所	1．当該箇所に異常がないこと。	(1) 前日の運行中に異常を認めた箇所について，完全に修理されているか，運行に支障がないかを点検する。

点検整備項目

点検整備項目			点検整備時期				備考
点検箇所		点検項目	日常	1か月目	6か月毎	12か月毎	
かじ取り装置	ハンドル	操作具合				●	
	フロント・フォーク	損傷				●	
		ステアリング・ステムの取付状態				●	
		ステアリング・ステムの軸受部のがた		○		●	
制動装置	ブレーキ・ペダル及びブレーキレバー	遊び	●		●	●	
		ブレーキのきき具合	●	○	●	●	
	ロッド及びケーブル類	緩み，がた及び損傷	—	—	—	—	
	ホース及びパイプ	漏れ，損傷及び取付状態		○	●	●	
	リザーバ・タンク	液量	●			●	
	マスタ・シリンダ，ホイール・シリンダ及びディスク・キャリパ	機能，摩耗及び損傷				●	
	ブレーキ・ドラム及びブレーキ・シュー	ドラムとライニングとのすき間	—	—	—	—	
		シューの摺動部分及びライニングの摩耗	—	—	—	—	
		ドラムの摩耗及び損傷	—	—	—	—	
	ブレーキ・ディスク及びパッド	ディスクとパッドとのすき間				●	
		パッドの摩耗			○	●	
		ディスクの摩耗及び損傷				●	
走行装置	ホイール	タイヤの空気圧	●		●	●	
		タイヤの亀裂及び損傷	●			●	
		タイヤの溝の深さ及び異状な摩耗	●			●	
		ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み		○	●	●	
		フロント・ホイール・ベアリングのがた				●	
		リヤ・ホイール・ベアリングのがた				●	
		スポークの緩み	—	—	—	—	
緩衝装置	サスペンション・アーム	連結部のがた及びアームの損傷				●	
	ショック・アブソーバ	油漏れ及び損傷				●	
動力伝達装置	クラッチ	クラッチ・レバーの遊び			●	●	
		作用		○	●	●	
	トランスミッション	油漏れ及び油量		○	●	●	
		ドライブVベルトの損傷，亀裂，異状摩耗	—	—	—	—	
	プロペラ・シャフト及びドライブ・シャフト	連結部の緩み	—	—	—	—	
		スプライン部のがた	—	—	—	—	
		自在継手部のがた	—	—	—	—	
	チェーン及びスプロケット	チェーンの緩み		○	●	●	
		スプロケットの取付状態及び摩耗				●	
電気装置	点火装置	点火プラグの状態			●	●	
		点火時期	—	—	—	—	
	バッテリ	液量	—	—	—	—	
		液の比重	—	—	—	—	
		ターミナル部の接続状態				●	
	電気配線	接続部の緩み及び損傷				●	

点検整備項目			点検整備時期				備考
点検箇所		点検項目	日常	1か月日	6か月毎	12か月毎	
原動機	本体	かかり具合及び異音	●	○		●	
		低速及び加速の状態	●	○		●	
		排気の状態			●	●	
		エア・クリーナ・エレメントの状態			●	●	
		カムチェーンの調整状態	—	—	—	—	
	潤滑装置	油漏れ		○	●	●	
		油の汚れ			●	●	
		エンジンオイルの量	●		●	●	
		オイルポンプの調整状態	—	—	—	—	4サイクル，無調整式は点検不要
	燃料装置	燃料漏れ				●	
		キャブレータのリンク機構の状態				●	
		スロットル・バルブ及びチョーク・バルブの状態				●	
	冷却装置	水量	●		●	●	
		水漏れ				●	
灯火装置及び方向指示器		作用	●		●	●	
警音器及び施錠装置		作用				●	
計器		作用				●	
エキゾースト・パイプ及びマフラ		取付部の緩み及び損傷				●	
		マフラの機能				●	
フレーム		緩み及び損傷				●	
その他		シャシ各部の給油脂状態				●	
前日の運行において異状が認められた箇所		当該箇所に異状がないことを確認	●				

○：メーカー指定項目を示す。

定期交換部品項目		交換時期	備考
制動装置	ブレーキ液	1年毎	
	マスタ・シリンダ・カップ	4年毎	
	キャリパ・ピストン・シール	4年毎	
原動機	トランスミッションオイル	[初回は1か月目又は1,000km走行時] 以後 6,000km毎	2サイクル車
	冷却水	2年毎	

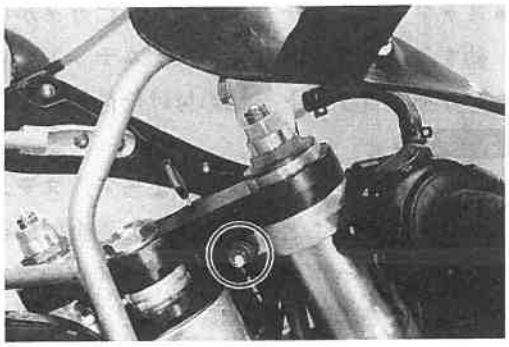
注）1．交換時期は年又は走行距離のどちらか早い方にて交換する。

かじ取り装置

ハンドル・ステアリングの点検，調整

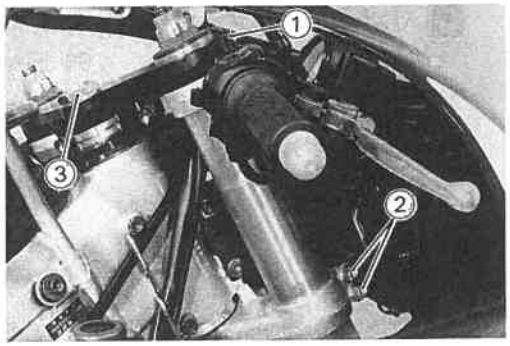
●ハンドルを固定しているボルトが緩んでいないか点検する。

締 ①ハンドルバーセットボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}



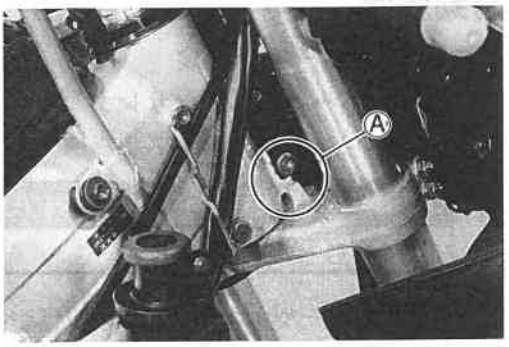
●ステアリングステムヘッド及びステアリングステム部の締付状態を点検し，ガタがないか，締付ボルト／ナット類が緩んでないか点検する。

締 ①アッパクランプボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}
②ロアクランプボルト　：23 N·m {2.3 kgf·m}
③ステアリングステムセンタナット
：90 N·m {9.2 kgf·m}



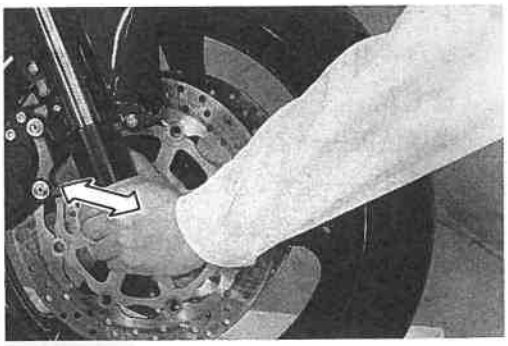
●ハンドルを左右一杯に動かして，ハンドルストッパⒶがあたるまでステアリングがスムーズに回転するか点検する。

●ホース及びケーブル類が，他の部分と異常な接触はないか点検する。



●フロントホイールを浮かせた状態でフロントフォーク下端を持って前後に動かし，ステム部のガタを点検する。

●ガタがあったり，スムーズに作動しない場合はステアリングステムナットの締付けを調整する。

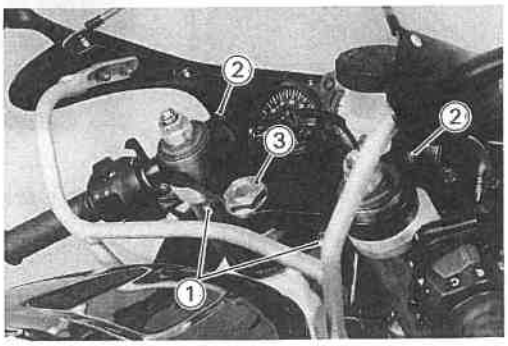


ステアリングステムナットの調整

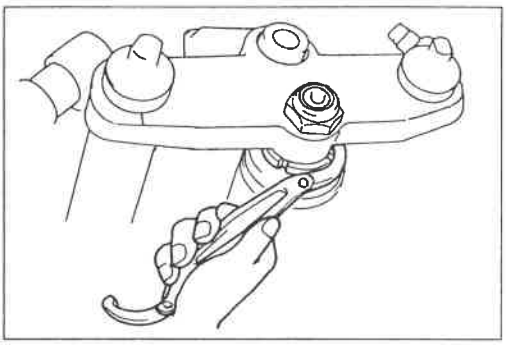
●ハンドルバーセットボルト①を緩める。

●アッパクランプボルト②を緩める。

●ステアリングステムセンタナット③を緩める。



●ステアリングステムベアリングにガタがなく，スムーズに作動するようステアリングステムナットを調整する。
●アッパブラケットを締め付けた後，再度作動を確認する。

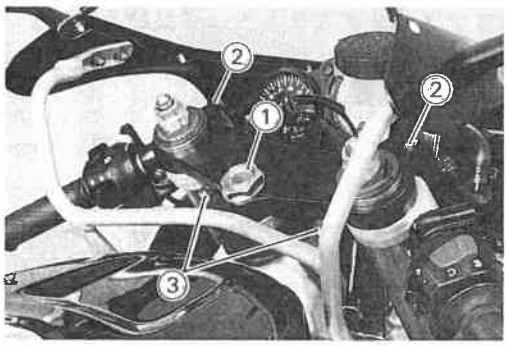


参考

アッパブラケットの締付けによって，ステムナットのねじのすき間分重くなることがある。その場合には再調整する。

●調整してもベアリングの作動がスムーズでない場合は，ステアリングを分解点検する。
●調整が終わったら，下記ボルトを規定トルクで締め付ける。

①ステアリングステムセンタナット
：90 N·m {9.2 kgf·m}
②アッパクランプボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}
③ハンドルバーセットボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}



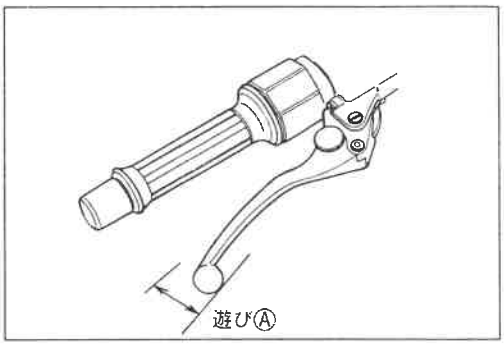
制動装置

フロントブレーキの点検

ブレーキレバー／マスタシリンダ

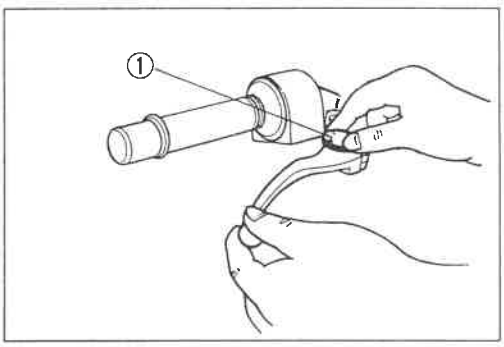
●ブレーキレバー先端の遊びⒶを点検する。

フロントブレーキレバーの遊び	
5 ～20	mm

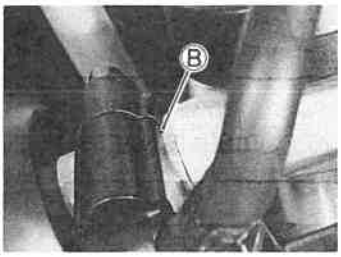


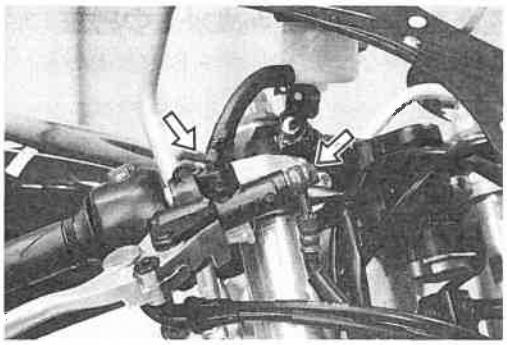
●ブレーキレバーやホルダに亀裂，損傷がないか点検する。

●ブレーキレバーとグリップとの間隔を調整する。
・レバーを矢印の方向に押しながらアジャスタ①を回して調整する。
・標準位置――2



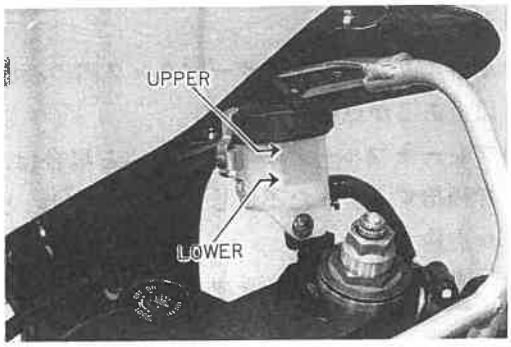
●ハンドルバー上部のポンチマーク Ⓑ とマスタシリンダホルダの切り割りを合わせる。





●マスタシリンダからブレーキフルードが漏れていないか点検する。

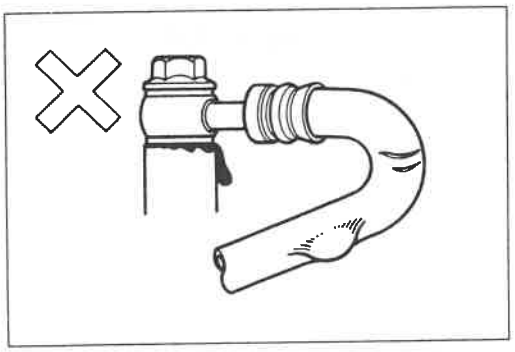
リザーバタンク



- 車を垂直に立て，ハンドルを直進状態にして，リザーバタンク内の液面がLOWERレベル以上あるか点検する。
- ブレーキフルードが不足している場合は，UPPERレベルまで補給する。また不足している場合は，どこかに漏れがないか点検する。

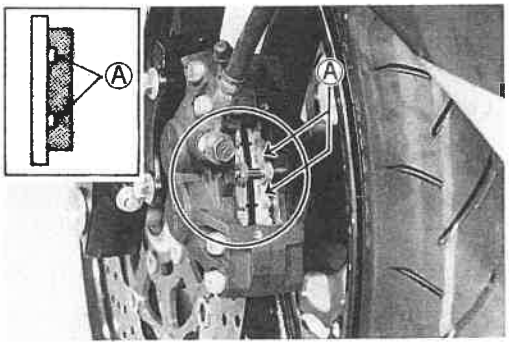
SF　スズキブレーキフルード（DOT 4）

ブレーキホース



- ブレーキホースの表面に摩耗，ふくらみ，損傷，亀裂等がないか点検する。
- ブレーキホースの接続部分からブレーキフルードが漏れていないか点検する。

ブレーキパッド／キャリパ

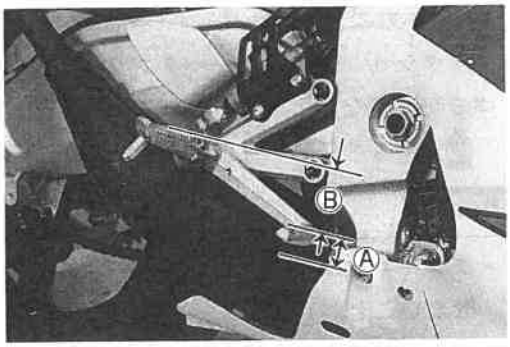


- キャリパパッドカバーを外して，パッド摩耗限度線Ⓐまで摩耗していないか目視点検する。
- キャリパからブレーキフルードが漏れていないか点検する。

リヤブレーキの点検

マスタシリンダ，ブレーキホース及びキャリパの点検は，フロントブレーキに準じて行う。

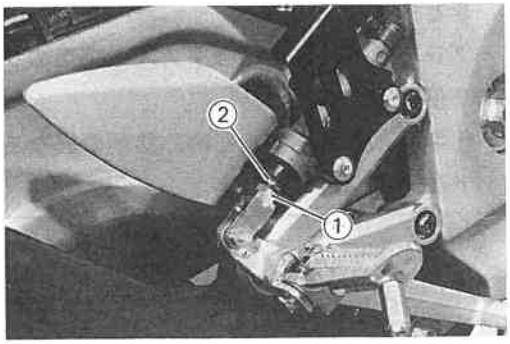
リヤブレーキペダル



- ブレーキペダルの遊びⒶを点検する。

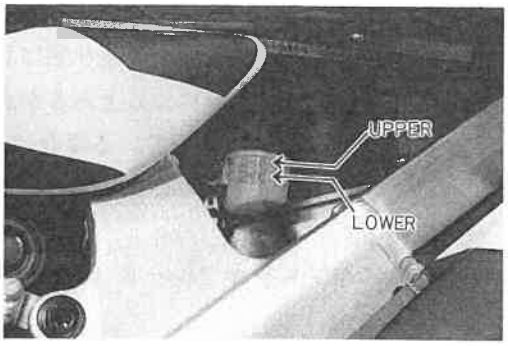
ブレーキペダルの遊びⒶ
5～15 mm

- フットレストに対する水平方向のブレーキペダルの取付高さⒷを点検する。
- 高さの調整はマスタシリンダロッドのロックナット①を緩め，ロッド②を回す。



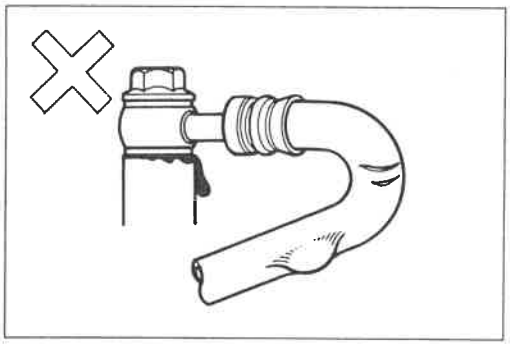
ブレーキペダル取付高さⒷ
60～70（下側） mm

リザーバタンク



- 車を垂直に立て，リザーバタンク内の液面がLOWERレベル以上あるか点検する。
- ブレーキフルードが不足している場合は，UPPERレベルまで補給する。また不足している場合は，どこかに漏れがないか点検する。

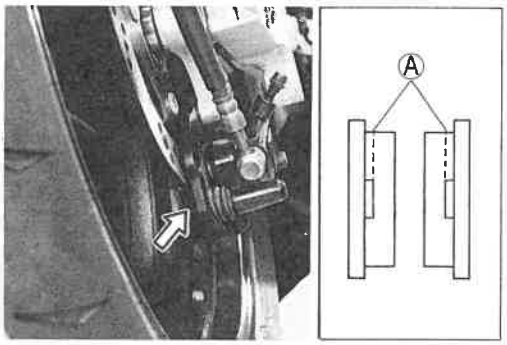
  BF スズキブレーキフルード（DOT 4）



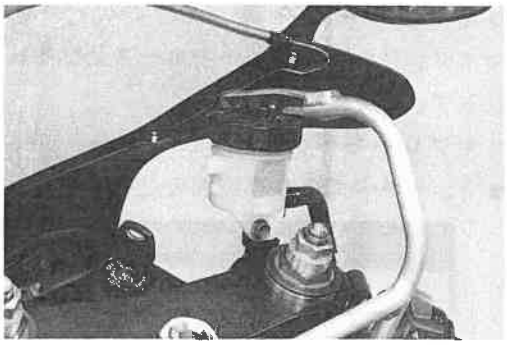
- ブレーキホースの表面に摩耗，ふくらみ，損傷，亀裂等がないか点検する。
- ホースや接続部分からブレーキフルードが漏れていないか点検する。

ブレーキパッド

キャリパ下側から，目視によりパッド摩耗限度線Ⓐまで摩耗していないか点検する。



ブレーキのエア抜き



- マスタシリンダのリザーバタンクにブレーキフルードを入れ，ゴミが入らないようキャップを乗せておく。

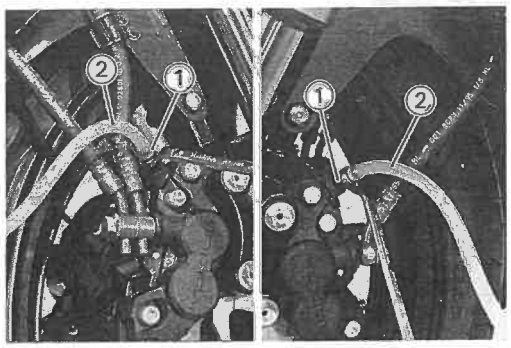
  BF スズキブレーキフルード（DOT 4）

⚠注意

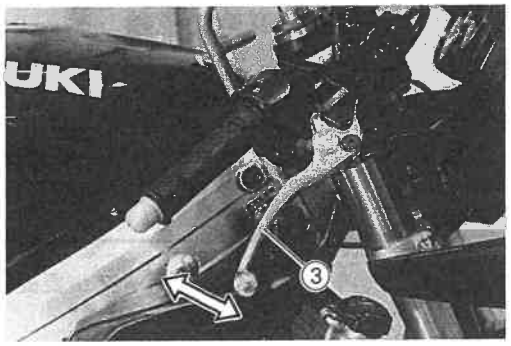
・ブレーキフルードをブレーキディスクやパッドに付着させないこと。
誤って付着させた場合は，中性洗剤の水溶液で完全に拭きとること。
・ブレーキフルードは必ずスズキ純正のブレーキフルードを使用すること。
・化学変化を防止するため，銘柄の異なるブレーキフルードを混用しないこと。

⚠注意

ブレーキフルードは塗装面や樹脂製品に付着すると，塗装を損傷させたり，亀裂ができたりするので，補給するときは，外に漏れないよう十分注意すること。

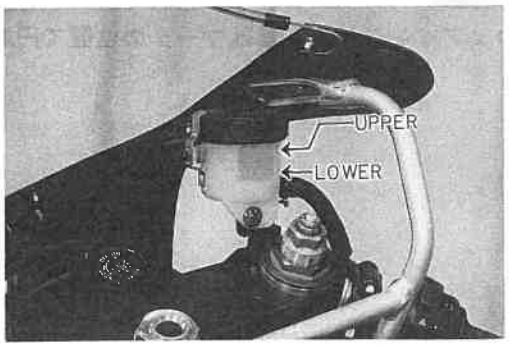


- キャリパ側のブリーダ①へ細い透明のビニールホース②を取り付け，先端を受皿か空缶へ導いておく。
- ブレーキレバー③をあおるように操作した後，ブレーキレバーを強く握ったままブリーダを一瞬緩め，すぐ締める。
- 取り付けたビニールホースから気泡がでなくなるまで上記操作を繰り返す。



⚠注意

エア抜き中は，リザーバタンク内の液面低下によるエアの吸い込みを防止するため，絶えずLOWERレベル以上あるようにブレーキフルードを補給すること。



- エア抜きが終わったら，ブレーキフルードをリザーバタンクのUPPERレベルまで補給する。

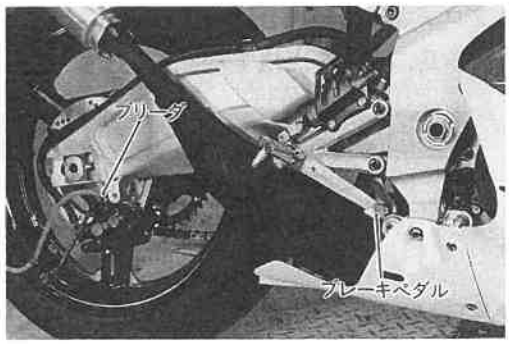
⚠注意

一度使用したブレーキフルードは再使用しないこと。

- リヤブレーキ側も上記と同じ要領で行う。

参考

マスタシリンダやキャリパを分解した場合は，ブリーダを緩めたままブレーキレバー又は，ペダルを軽くあおって，ホース及びマスタシリンダ内の気泡を抜いておくとエア抜き作業が容易になる。



走行装置

タイヤ空気圧の点検

タイヤが冷えているときに点検すること。

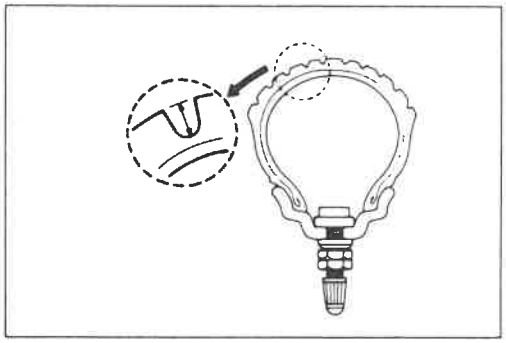
タイヤ空気圧　単位：kPa (kg/cm²)

	前　輪	後　輪
1名乗車	200 (2.00)	225 (2.25)
2名乗車	200 (2.00)	250 (2.50)

タイヤ・サイズ

前　輪	110/70R17　54H ダンロップ：GPR50FJ
後　輪	150/60R17　66H ダンロップ：GPR50J

タイヤの損傷及び摩耗の点検



- タイヤ全周にわたって亀裂，損傷，局部的な異常摩耗，残溝深さを点検する。

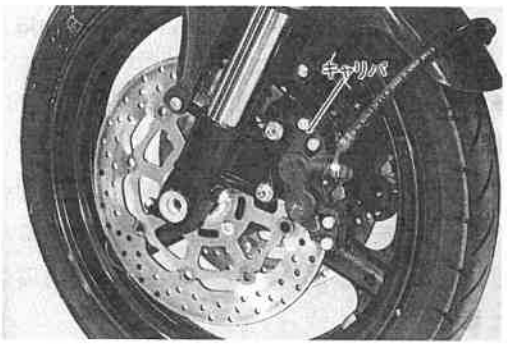
タイヤ摩耗 使用限度	前輪 0.8 (1.6) mm
	後輪 0.8 (2.0) mm

- トレッド上のウェアインジケータが表面に現れたらタイヤを交換する。

参　考

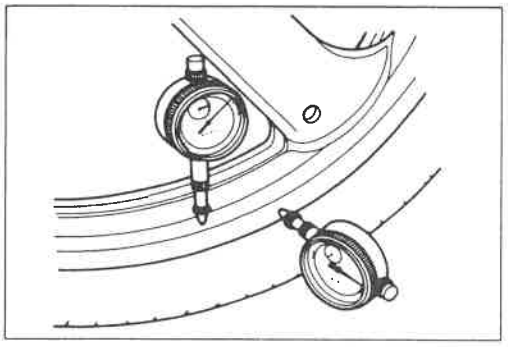
ウェアインジケータは△マークの位置で円周上6か所ある。

ホイールの振れ，ガタの点検



- ブレーキキャリパを外して点検する。
- フロントホイールを浮かせてゆっくり回し，異常な振れ，回転不良，異音を点検する。

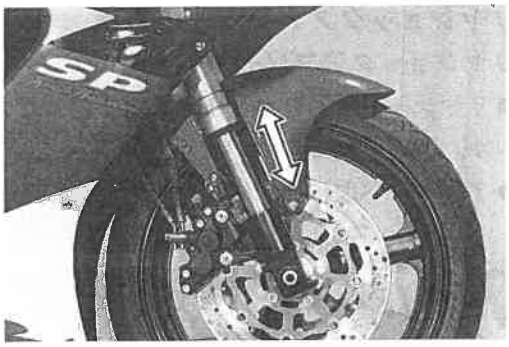
ホイールの振れ　前・後輪
使用限度：(縦・横) 2.0　mm



- 異常がある場合は，アクスルシャフト，ホイールベアリングの点検をする。
- リヤホイールについてもフロントホイールと同様に点検する。
- 前後のアクスルシャフト締付状態の点検を行なう。

緩衝装置

フロントフォークの点検

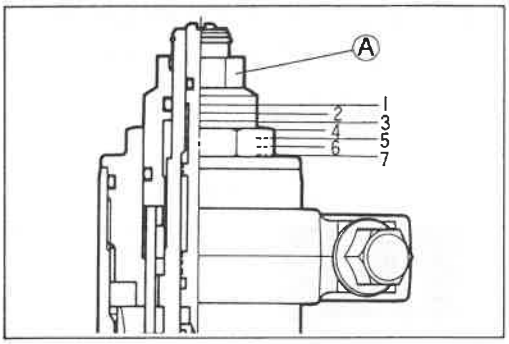


●フロントフォークを上下に伸縮させ異音がないか，スムーズに作動するか，オイル漏れがないか点検する。

●異常がある場合は分解点検を行なう。

フロントフォークの調整

フロントフォークスプリングの調整



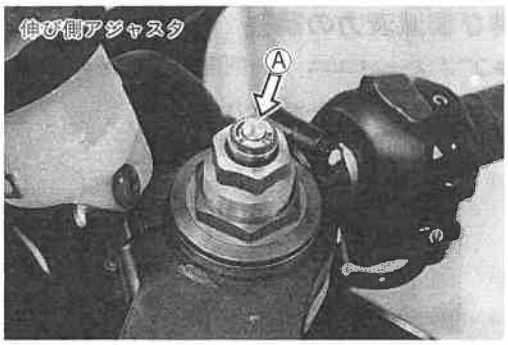
●スプリングアジャスタⒶを回して，スプリングの初圧調整を行なう。

⚠注意

調整は必ず左右の目盛を同位置にすること。

調整目盛数	7目盛
標準位置	上から4目盛
左に回す——初圧が低くなる	
右に回す——初圧が高くなる	

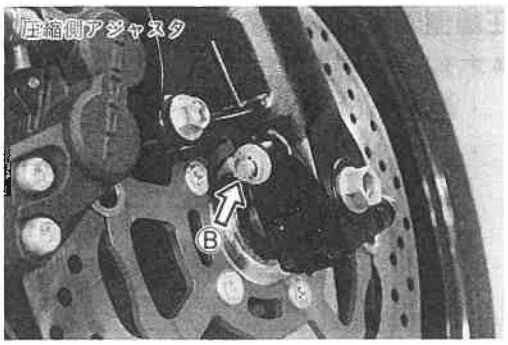
フロントフォーク減衰力の調整



●フロントフォークは伸び側Ⓐ及び圧縮側Ⓑ減衰力のアジャスタを設けています。

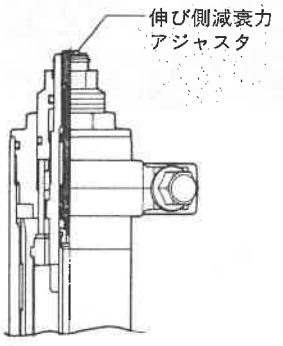
●取付位置——伸び側はフロントフォーク上部
圧縮側はフロントフォーク下部

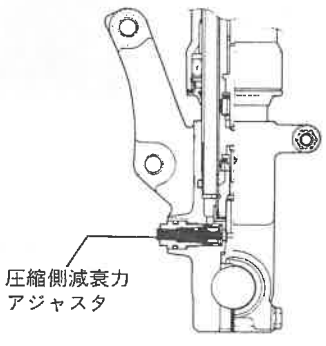
標準調整位置
伸び側－右へ軽く一杯に締め込んだ所から約1$\frac{1}{2}$回転左へ回し，ポンチマークを付近の矢印に合わせる。
圧縮側－右へ軽く一杯に締め込んだ所から約1$\frac{1}{2}$回転左へ回し，ポンチマークを付近の矢印に合わせる。

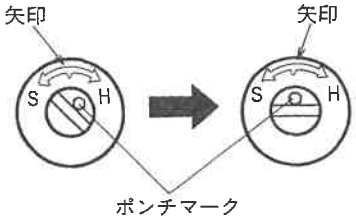


⚠注意

調整は必ず左右同じ位置にしてください。



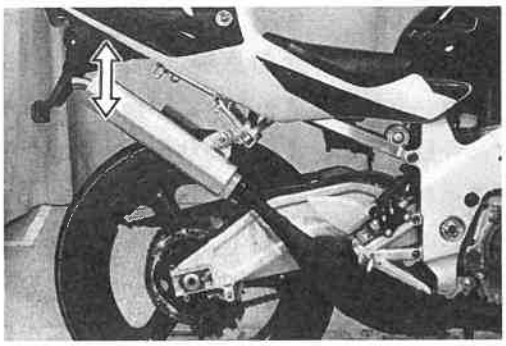




リヤショックアブソーバの点検

リヤショックアブソーバ

- リヤシートに手を掛け車体を上下に伸縮させて，異音がないか，スムーズに作動するか点検する。
- アブソーバ取付部に緩みがないか点検する。

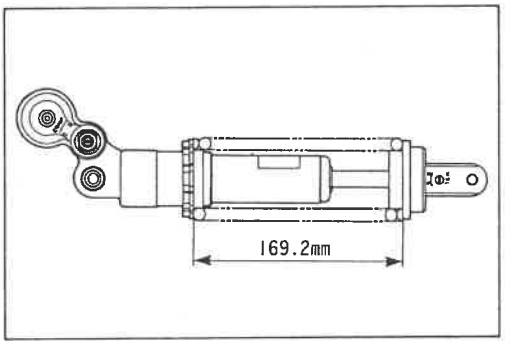


リヤショックアブソーバの調整

リヤショックアブソーバスプリングの調整

- リヤショックアブソーバを外す。
- スプリングリテーナロックナットを緩めてリテーナを回し，スプリングの初圧調整を行なう。

スプリングセット長	169.2	mm
調整範囲	164.2～174.2	mm



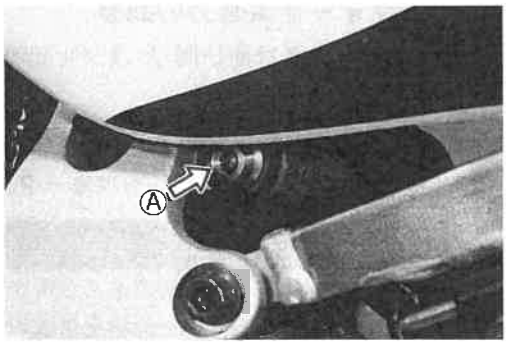
⚠注意

調整範囲以上の調整は絶対に行なわないでください。

伸び側減衰力の調整

- アブソーバユニット下部のアジャスタⒶを回して行なう。
- H側に回す——減衰力が高い。
- S側に回す——減衰力が低い。

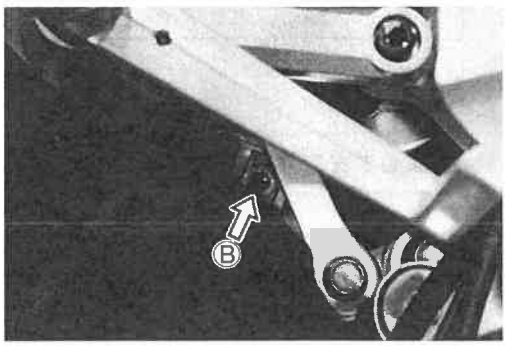
標準位置	H側に軽く一杯に締め込んだ所から徐々に戻していき，約1$\frac{5}{8}$回転左へ回し，付近のポンチマークに合わせる。

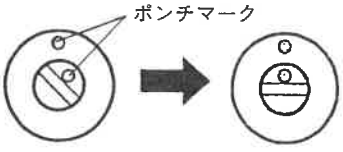


圧縮側減衰力の調整

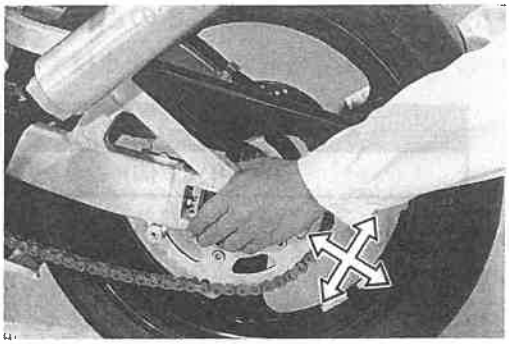
- オイルタンク部のアジャスタⒷを回して行なう。
  - 右側に回す——減衰力が高い。
  - 左側に回す——減衰力が低い。

標準位置	右側に軽く一杯に締め込んだ所から徐々に戻していき，約1$\frac{1}{2}$回転左へ回し，付近のポンチマークに合わせる。





スイングアームの点検



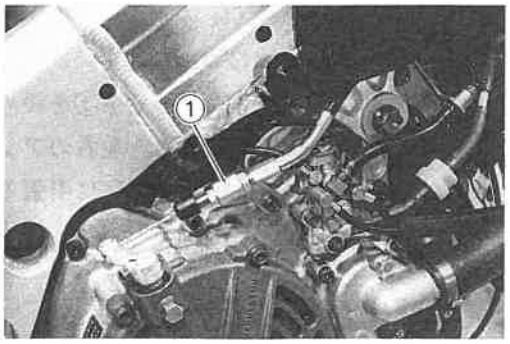
- リヤスイングアームを浮かせた状態で前後左右に動かす。異常なガタがないか点検する。
- 異常がある場合は，ピボットシャフトベアリング等を点検する。
- サスペンションの作動状態などを点検し，異常がある場合は分解点検する。

動力伝達装置

クラッチレバーの遊びの調整



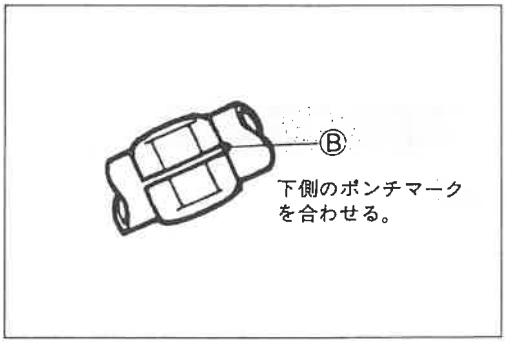
- レバーが軽く動く範囲（遊び）Ⓐをレバーの先端で点検する。
- エンジン側のクラッチケーブル取付部①とクラッチレバー根本部②のケーブルアジャスタで遊びを適正な範囲内に調整する。
- ケーブルに損傷や錆の発生がないかを点検する。
- クラッチの切れ，つながり，すべり等の作動を点検する。



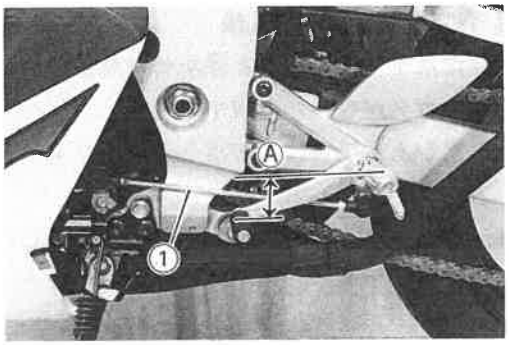
クラッチレバーの遊び		
レバー先端で	10～15	mm

クラッチレバーの取付位置

ハンドルバー下部のポンチマークⒷとクラッチレバーホルダの切り割りを合わせる。



ギヤシフトレバー取付高さの点検

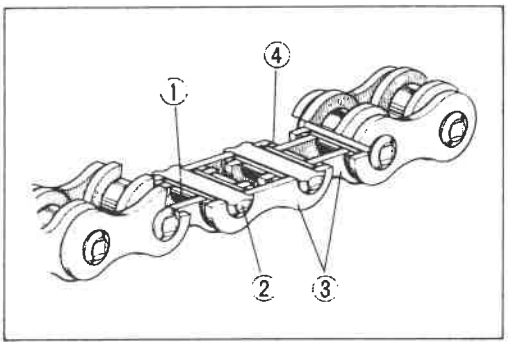


●ペダル上面までの取付高さⒶを点検する。

ギヤシフトレバー取付高さ	
60～70（下側）	mm

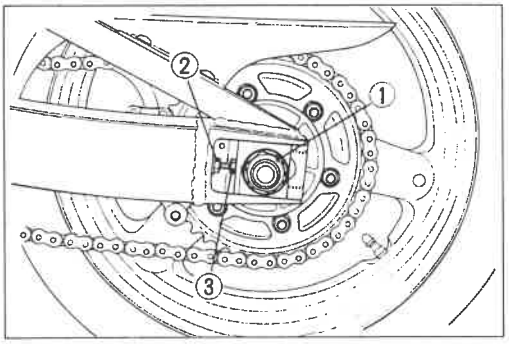
●調整はリンクロッド①を回して行なう。
●ギヤシフトレバーがスムーズに作動するか点検する。

ドライブチェーンの点検



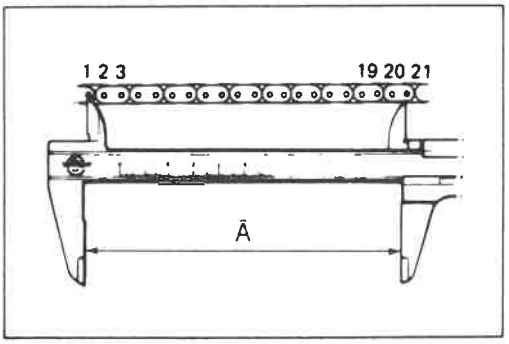
次の項目について点検する。
・ローラ①の損傷，ローラピン②の緩み等がないか。
・リンクプレート③がいちじるしく錆びていないか。
・リンクに引掛りがないか。油ぎれはないか。
・リンクプレートに他部との接触きずがないか。
・シールリング④に破損がないか。
・チェーン全体にいちじるしい損傷がないか。
・前後のスプロケットの良否も点検する。

ドライブチェーン伸びの点検



●リヤアクスルシャフト締付ナット①を緩める。
●左右のロックナット②を緩め，左右のアジャスタボルト③を回して，ドライブチェーンを一杯に引張る。

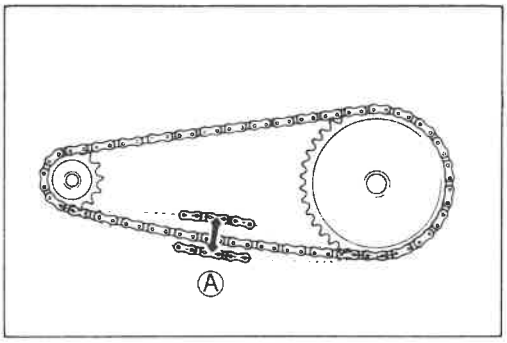
●チェーンの21ピン間の寸法Ⓐを測定し，限度値以上の場合は，新品と交換する。



21ピン間の長さ	319.4	mm

参考
ドライブチェーンの脱着は8-63ページ参照。

ドライブチェーンの緩みの点検

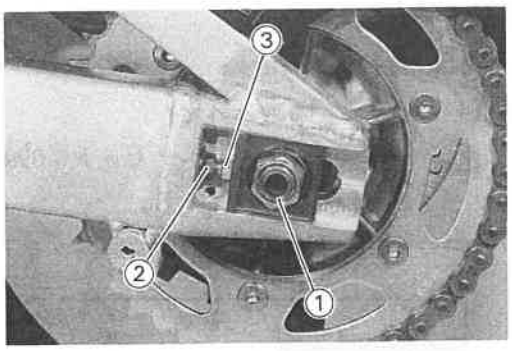


●平坦な場所でサイドスタンドを立てエンジンを停止し，ニュートラル状態で点検する。
●フロントスプロケットとリヤスプロケットの中間位置Ⓐを上下に振って振幅を点検する。

ドライブチェーンの緩み	25～35	mm

●振幅が標準値を外れている場合はチェーン調整を行なう。

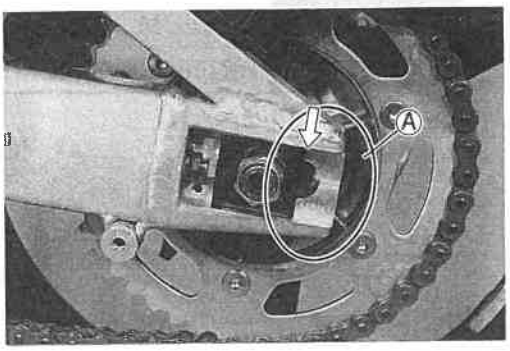
ドライブチェーン緩みの調整



- リヤアクスルナット①を緩める。
- 左右のロックナット②を緩め，左右のチェーンアジャスタボルト③を回してドライブチェーンの緩みが標準値内に入るように調整する。

⚠注意

チェーンアジャスタの目盛りⒶは，左右同じ位置とすること。



- ドライブチェーン調整時は前後のスプロケットの良否も点検する。
- リヤアクスルナットを締める。
  リヤアクスルナット：100 N·m {10.2 kgf·m}
- 再度チェーンの緩み幅を点検する。
- リヤブレーキペダルの遊びを点検する。

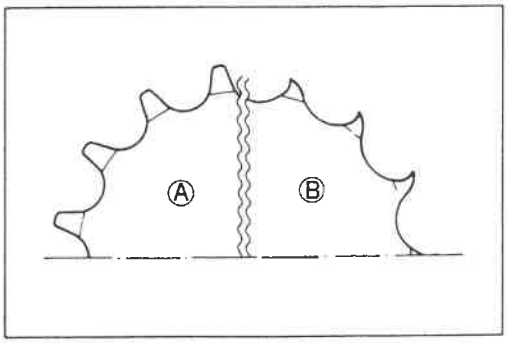
ドライブチェーンの洗浄と給油

- ドライブチェーンに埃や泥などが付着しているときは洗油または灯油で洗浄する。洗浄後油分をよく拭き取る。
- 給油は2輪シールドチェーン専用潤滑剤またはSAE 90以上のモータオイルを塗布し，余分なオイルは拭きとる。

⚠注意

この車にはシールドチェーンが使われているのでスチーム洗浄機，高圧洗浄機を使用しないこと。またベンジン，ガソリン，シンナ等揮発性溶剤及びワイヤブラシは使用しないこと。

スプロケットの点検



- スプロケットの取付状態及び損傷について点検をする。
- スプロケットの歯面形状がⒷのように摩耗していないか点検する。摩耗のいちじるしい場合はドライブチェーンと共に新品に交換する。

電気装置

スパークプラグの点検

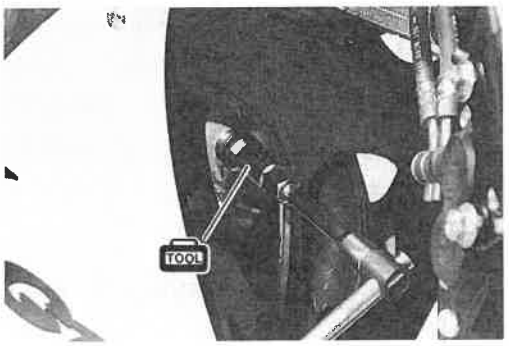
●スパークプラグを取り外す。

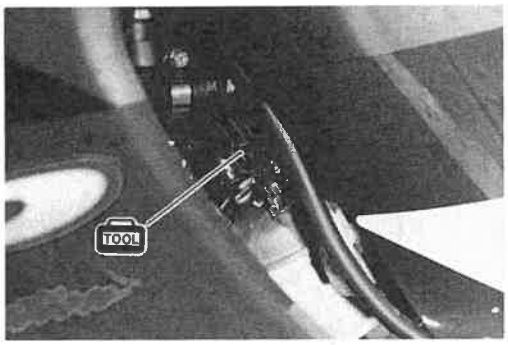
TOOL スパークプラグレンチセット：09930－10121

●プラグの焼け具合を点検する。

・焼け気味の場合は冷え形プラグに交換する。

	NGK	ND
焼け形プラグ	BR8ECM	W24EMR-C
標準プラグ	BR9ECM	W27EMR-C
冷え形プラグ	BR10ECM	W31EMR-C





●電圧，絶縁碍子などの汚れ，焼損，堆積物などを目視により点検する。

・汚れ，堆積物のある場合はプラグクリーナ，またはワイヤブラシで清掃する。

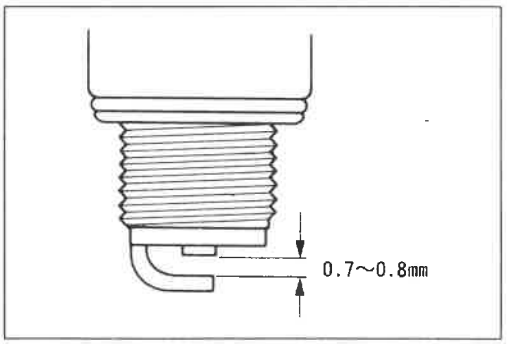
・焼損，汚れのはなはだしい場合は交換する。

●プラグキャップを点検する。

プラグキャップ	0.7～0.8 mm

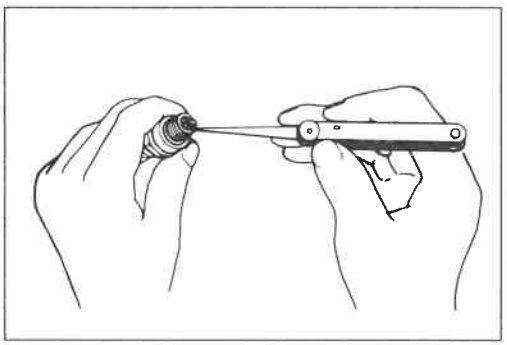
・標準値から外れている場合は接地電極を調整する。

TOOL シックネスゲージ：09900－20803

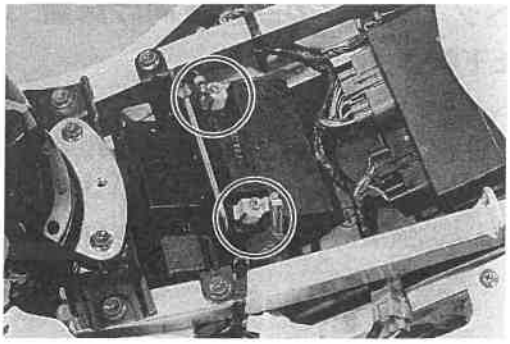


●スパークプラグを締め付ける際は指先で一杯にねじ込んでからプラグレンチで締め付ける。

スパークプラグ：27 N·m {2.8 kgf·m}

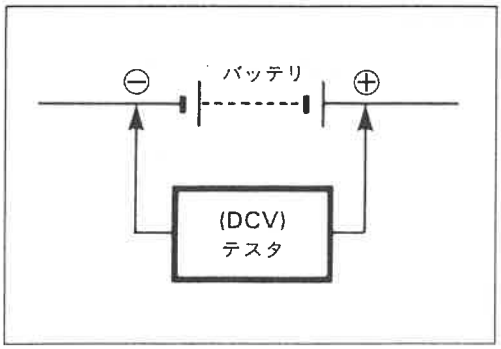


バッテリの点検



- 端子が緩んでいないか点検する。
- 緩んでいる場合は接触面を点検し，清掃して締め付ける。締め付けた後グリスを薄く塗布する。
- 端子部が腐食している場合は，バッテリを取り外し，ぬるま湯を注ぎワイヤブラシで磨く。

充電電圧の点検



- バッテリ⊕，⊖端子間に電圧計を接続する。
- 充電電圧を所定のエンジン回転数で測定し，基準値内にあるか点検する。

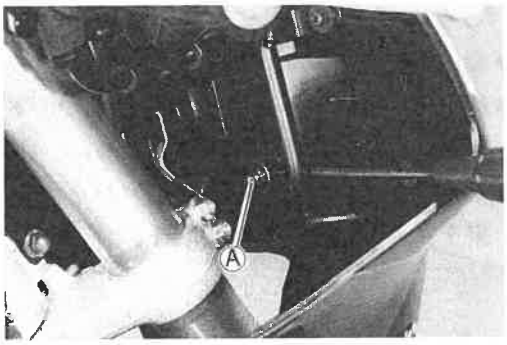
⚠注意

テスタの⊕，⊖の接続を間違えないこと。

エンジン回転	5000 rpm
充電電圧	13.5～15.0 V

TOOL スズキポケットテスタ：09900－25002
スズキマルチサーキットテスタ：09900－25008

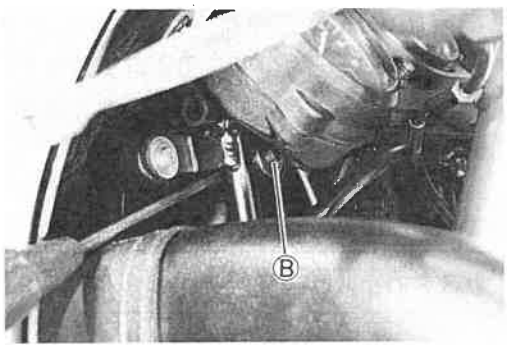
ヘッドランプの照射方向の調整



上下調整

ヘッドランプ側面下部の調整スクリュ Ⓐ を⊕ドライバを用いて回し，上下の照射方向を調整する。

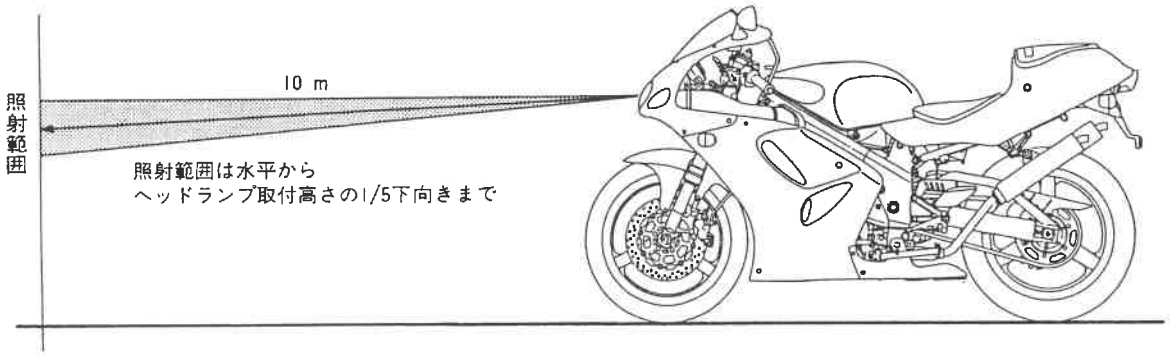
・右に回す――照射位置が上側に移動
・左に回す――照射位置が下側に移動



左右調整

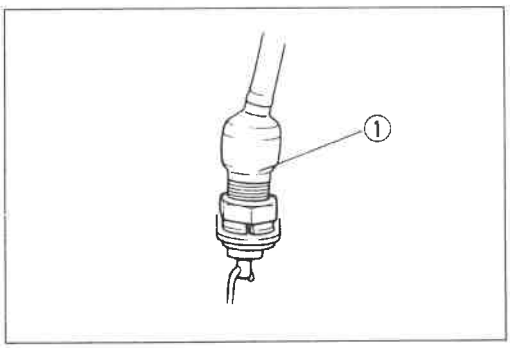
ヘッドランプ側面上部の調整スクリュ Ⓑ を⊕ドライバを用いて回し，左右の照射方向を調整する。

・右に回す――照射位置が右側に移動
・左に回す――照射位置が左側に移動

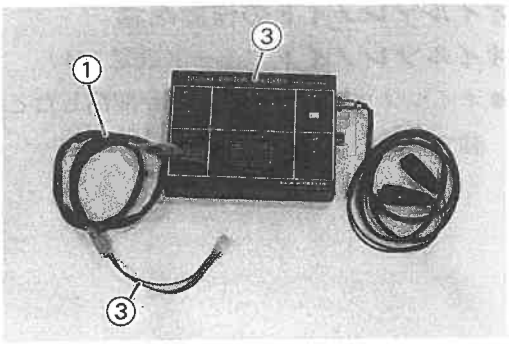


リヤブレーキランプスイッチの調整

リヤブレーキランプスイッチ①のボデーを回して，ブレーキが効き始める位置でランプが点灯するように調整する。

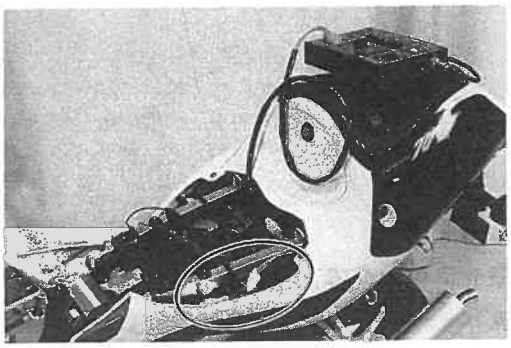


イグナイタチェッカによるエンジン電装部品の点検



- リードワイヤ（特殊工具）2種類とイグナイタチェッカ（特殊工具）を右図のように接続します。

TOOL ①リードワイヤ（RGV250−4）　：09931−64480
②イグナイタチェッカ　：09931−94490
③リードワイヤ（RGV250 4−C）：09931−64210



- ピックアップコイルリード線カプラを外しコントロールユニット側（雄ギボシ）に繋ぎます。
- イグニッションスイッチ及びエンジンキルスイッチをONにする。
- イグナイタチェッカの電源及びスタートスイッチをONにする。
- 上記の状態でイグナイタチェッカのレボリューションダイヤルを回すことにより各電装機能の作動確認を行なうことができる。

⚠注意

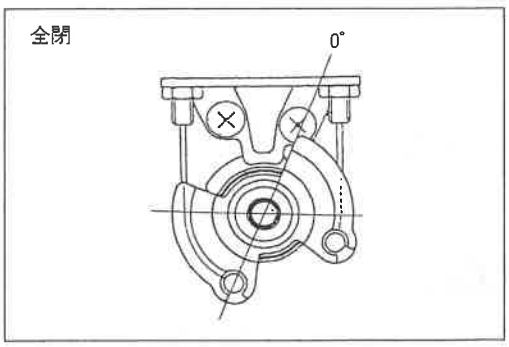
各電装機能はイグナイタチェッカのダイヤルレンジを12以上にしないこと。
タコメータの回転以上のレンジにすると，タコメータが破損する場合があります。

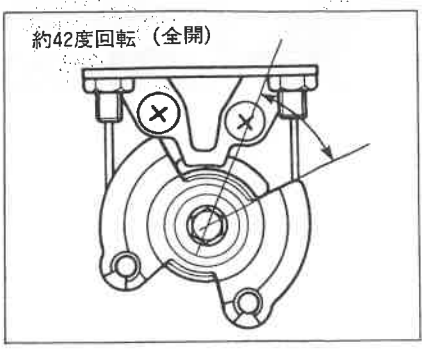
作動確認できる装置
- 排気バルブの作動
- キャブレータエアデューティソレノイドの作動
- オイルソレノイドの作動
- 点火装置

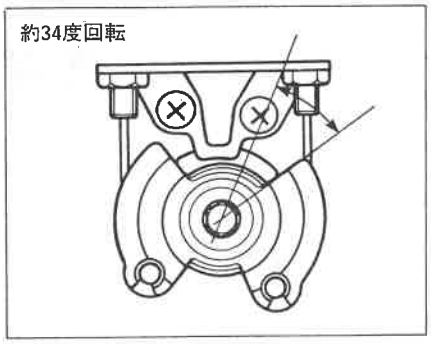
排気バルブの作動確認（モード設定：4）

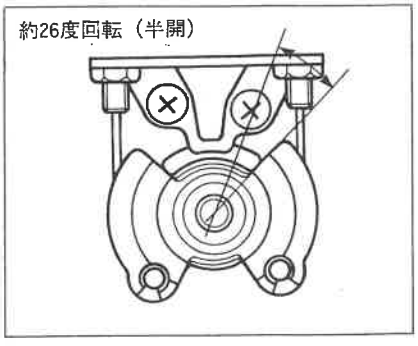
バルブの作動は，バルブプーリの移動位置で確認する。

①レボリューションダイヤルを順番に上げていくと「1」又は「2」の所で全開まで開き(クリーニング作動)，約1秒後に全閉に戻る。
※クリーニング作動を再確認する場合はイグニッションスイッチをOFFにして最初からやり直します。
②「8」の所で約26度（半開位置）まで回転する。
③「11」の所で約34度まで回転する。
④「12」の所で約42度まで（全開）回転する。







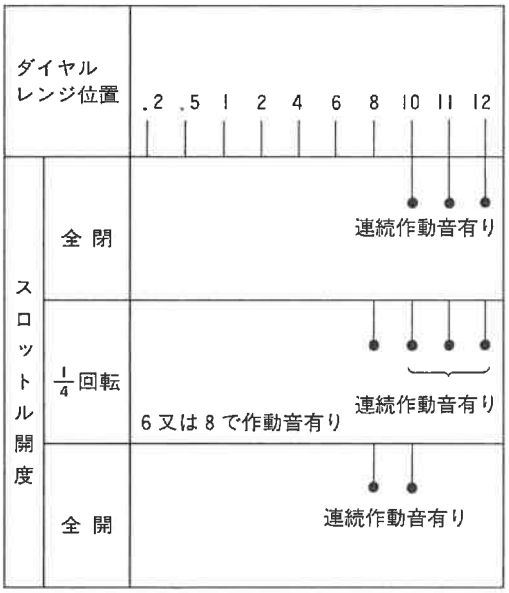


オイルソレノイドの作動確認

オイルソレノイド（モード設定：4）

●オイルソレノイドはバルブが開閉したときの作動音，作動振動で確認する。

オイルソレノイドの作動



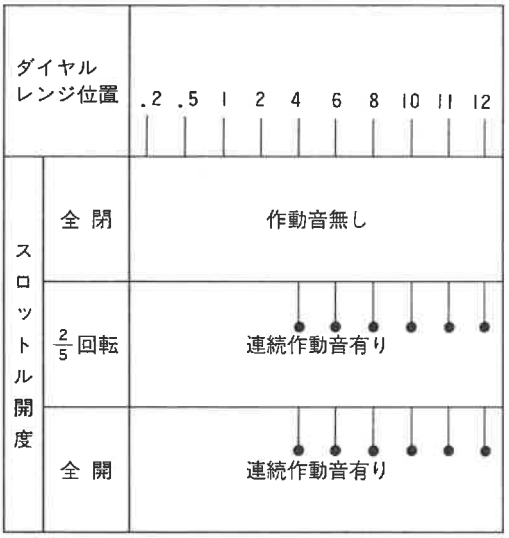
キャブレータエアデューティソレノイド（モード設定：4）

●デューティソレノイドは作動しているときの連続作動音で確認する。

⚠注意

- **ダイヤルレンジをセットしてからスロットルグリップを操作すること。**
- **スロットルグリップは，ゆっくりと回し，速やかに戻すこと。**

キャブレータデューティソレノイド



ダイヤルレンジ毎に作動音の速さは変動します。

点火装置（モード設定：4）

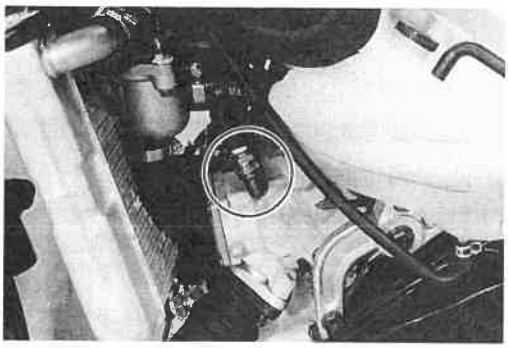
●ギヤシフトをニュートラル状態にする。

●スパークプラグを外しエンジン部に確実にアースする。

⚠注意

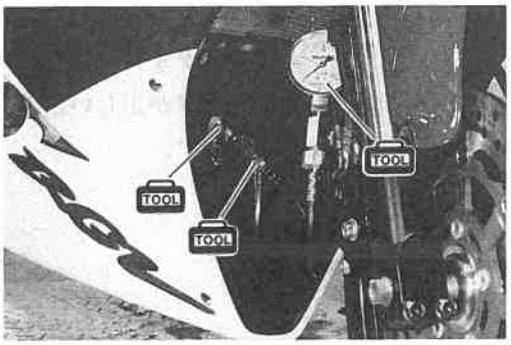
- **ガソリン，オイル等は絶対に近づけないこと。**
- **点検中はスパークプラグに手等を絶対に近づけないこと。**

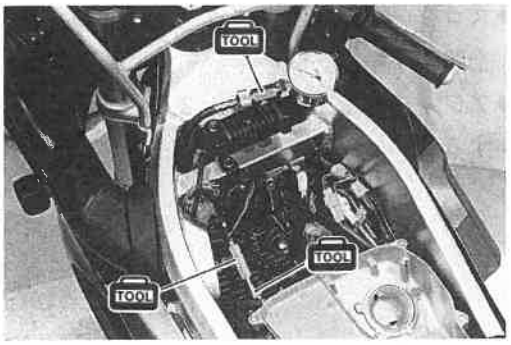
●レボリューションダイヤルを「・5」から順番に上げていきスパークプラグの飛火具合を点検して点火系の良否を判断する。



原動機

圧縮圧力の測定





- エンジンを十分暖機させる。
- 1番気筒はフューエルタンク，エアクリーナケースを外す。
- 全てのスパークプラグを取り外し，測ろうとする気筒へコンプレッションゲージを取り付ける。

⚠注意

圧力漏れのないようにコンプレッションゲージを取り付けること。

TOOL コンプレッションゲージ：09915－64510
ゲージホース：09915－64530
ゲージアタッチメント〝A〞：09915－64540

- スロットルを全開にして，セルモータを回し，コンプレッションゲージの最高指示値を読み取る。

圧縮圧力	回転数	500 rpm
	標　準	1177 kPa {12.0 kgf/cm²}
	限　度	824 kPa {8.4 kgf/cm²}

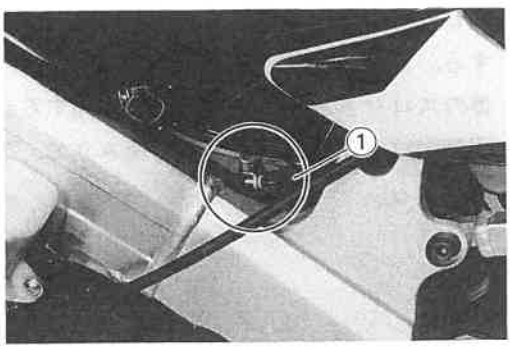
⚠注意

バッテリ上がりを防止するためゲージの針が最高値を示したら，すぐ回転を止めること。

- 圧縮圧力が限度値以下の場合は下記の点検を行なう。
  - ・ピストン，シリンダ，ピストンリングの摩耗，損傷
  - ・シリンダヘッドガスケットの破損
  - ・シリンダヘッドの歪み

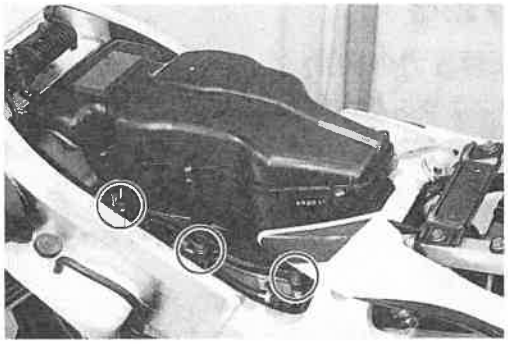
アイドリング回転数の調整

スロットルストップスクリュ①を回して調整する。

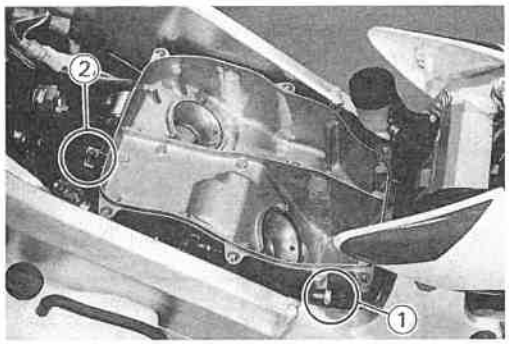


アイドリング回転数	1300 rpm

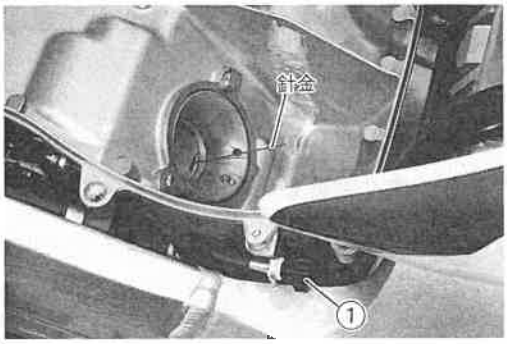
キャブレータアイドル開度の調整(同調調整)



- シート，フューエルタンクを外す。
- スロットルケーブルの遊びが正しいか確認する。
- エアクリーナケースを外す。



- スロットルストップスクリュ①を緩めてスロットルバルブを全閉にする。
- アジャスタ②を緩めて，2番側のスロットルバルブを全閉にする。

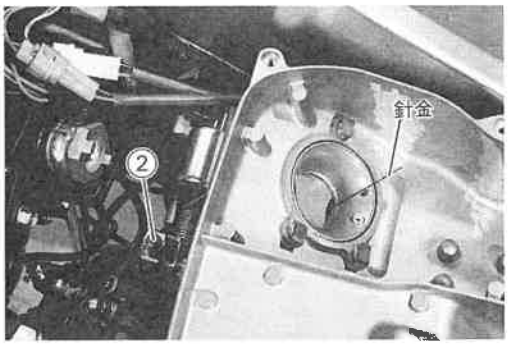


- 1番側のキャブレータボアーとスロットルバルブのすき間調整
  ・スロットルストップスクリュ①を回し，すき間を規定量にする。
- 2番側のキャブレータボアーとスロットルバルブのすき間調整
  ・アジャスタ②を回し，すき間を規定量にする。

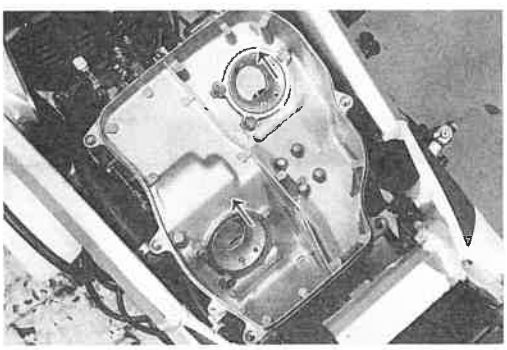
スロットルバルブのすき間	
1番側：1.1mm	2番側：1.3mm

参　考

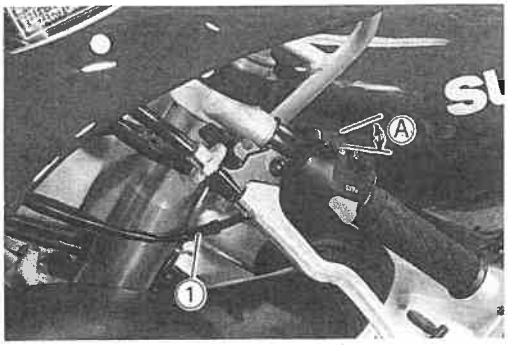
すき間測定は1.1及び1.3mmの針金等を使用する。



- 調整後は再度，1番，2番のスロットルバルブすき間を確認する。また，スロットルグリップをゆっくり回し，1番，2番のスロットルバルブが同じに作動するか確認する。
- 同調調整終了後は分解部品を組み立て，アイドリング回転を点検する。



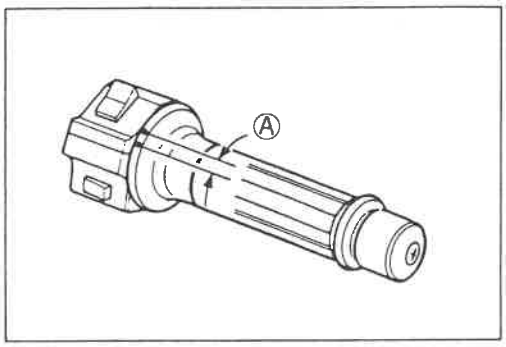
チョークケーブルの遊びの調整



- チョークレバーが軽く動く範囲を調整する。
- チョークケーブルアジャスタ①を回してケーブルの遊びⒶを調整する。

チョークケーブルの遊び	
1～5	mm

スロットルケーブルの点検

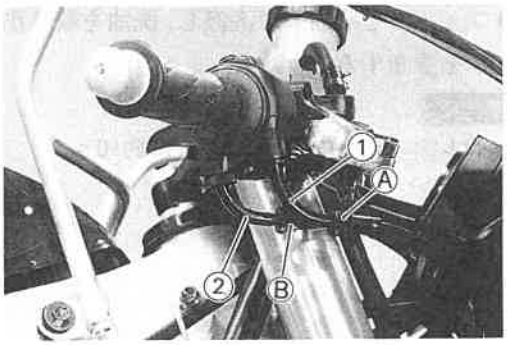


スロットルケーブルインナワイヤの遊びをスロットルグリップフランジ外周の回転量Ⓐで点検する。

・全閉状態からスロットルグリップを軽く回し操作力が重くなり始めるまでの回転量を測定する。

スロットルケーブルの遊び		
グリップ回転量	2～4	mm

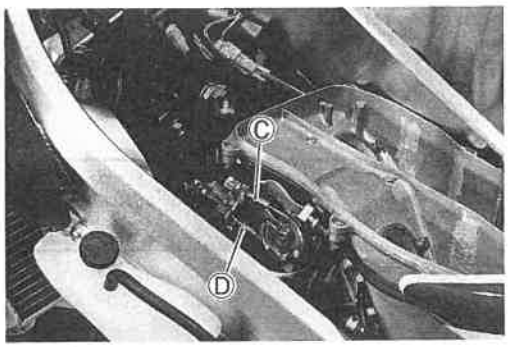
スロットルケーブルの調整



- スロットルグリップを全閉にする。
- 引っ張り側ケーブル①，戻し側ケーブル②のアジャスタⒶⒷを回してスロットルケーブルの遊びを調整する。
- ハンドル側のアジャスタⒶⒷで調整できない場合は，キャブレータ側Ⓒ・Ⓓで調整を行なう。
- 調整後はインナワイヤを軽く押して遊びがあることを確認する。

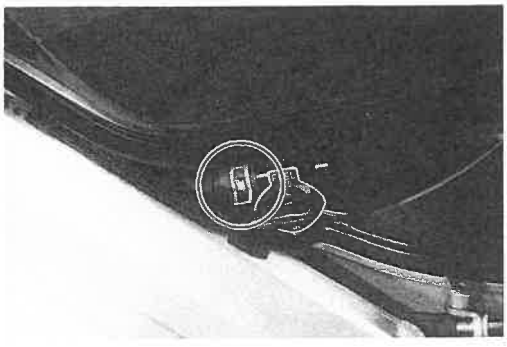
⚠注意

スロットルケーブル調整後は，ハンドルを左右に操作し，エンジンの回転変動がないか確認する。



- キャブレータ側の調整
  - ・カウリング，フューエルタンク，エアクリーナケースを外す。
  - ・キャブレータを浮かす。
  - ・アジャスタのロックナットを緩めてアジャスタⒸⒹを調整する。

フューエルホースの点検

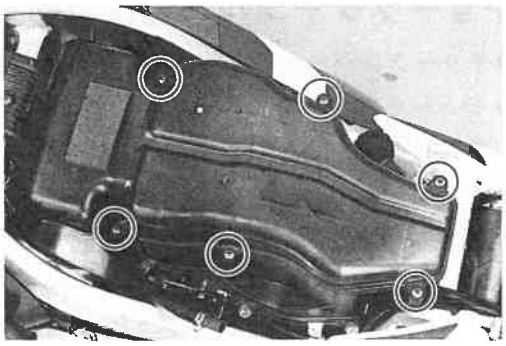


下記の点検を行なう。

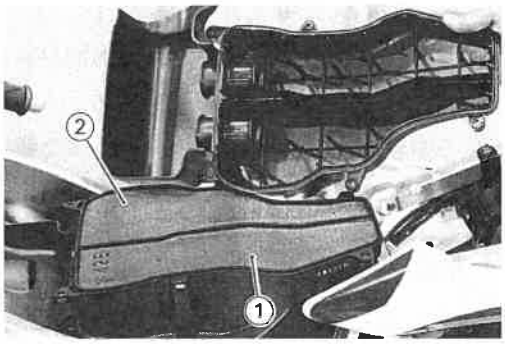
- ホースの亀裂，損傷，折れ曲がりがないか点検する。
- ホースクリップが確実にはまっているか点検する。
- フューエルホース及びキャブレータよりガソリン漏れがないか点検する。

エアクリーナフィルタの清掃

●フロントシートを外す。
●フューエルタンクを外す。
●エアクリーナキャップ締付スクリュを外す。



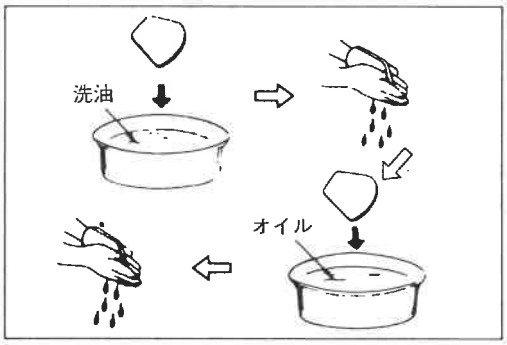
●エアクリーナフィルタ①，②を外す。



●フィルタを洗油等で洗浄し，洗油を絞り出してからCCISオイルを塗布する。

参　考

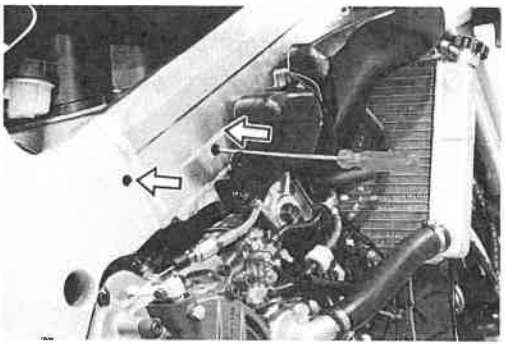
オイル塗布量――右，左ともに約10g



エアスクリュの調整

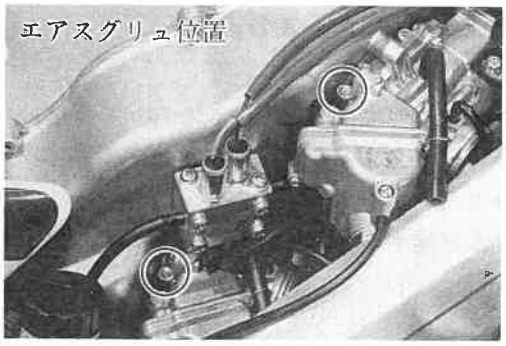
●⊖小のドライバを用いてエアスクリュを軽く一杯まで締め込んでから規定量戻す。

エアスクリュ戻し量	L：(約1$\frac{1}{2}$回転戻し)
	R：(約1$\frac{7}{8}$回転戻し)

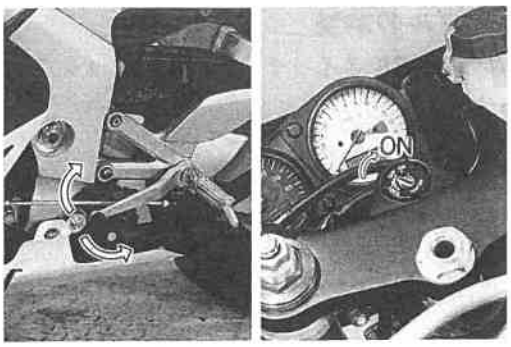


⚠注意

シート面に傷がつくので強く締めないこと。



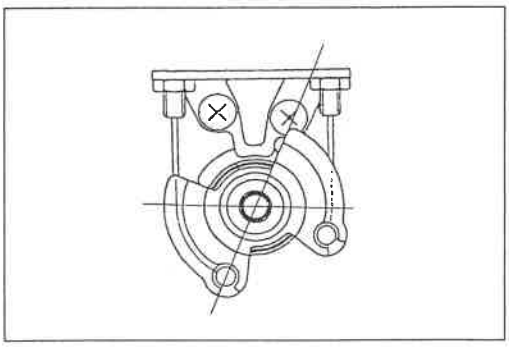
排気バルブケーブルの遊びの点検と調整



●エンジンキルスイッチ及びイグニッションスイッチをON，ギヤシフトをロー又はセカンド位置にする。

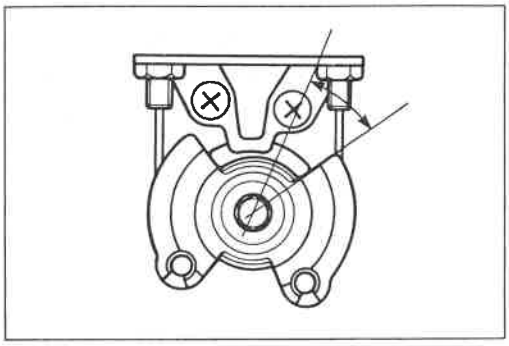
参　考

上記の方法でアクチュエータプーリが全閉状態になります。



●イグニッションスイッチをOFF及びギヤシフトをニュートラルに戻す。

●１番，２番気筒の排気バルブプーリの全閉位置を確認する。



●エンジンを始動させ，排気バルブのクリーニング作動（全閉→全開→全閉）したときに，全開位置を確認する。

ケーブル調整

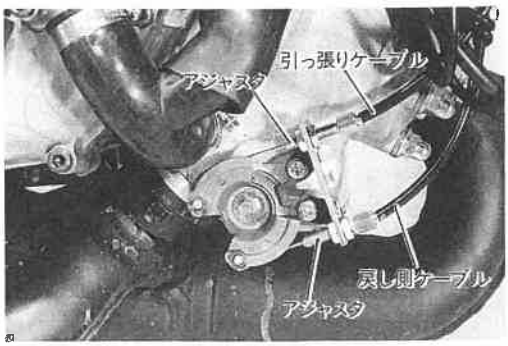


●排気バルブケーブルの遊び調整は全閉状態で行なう。

●戻し側ケーブルの遊びが０㎜になるようにアジャスタを調整する。

●調整後はロックナットを締めて，再度ケーブルの遊びを確認する。

●引っ張り側ケーブルの遊びが0.25～0.75㎜になるようにアジャスタを調整する。



参　考

ケーブルの遊び０㎜の状態からアジャスタを$\frac{1}{4}$～$\frac{3}{4}$回転戻すと，約0.25～0.75㎜になります。

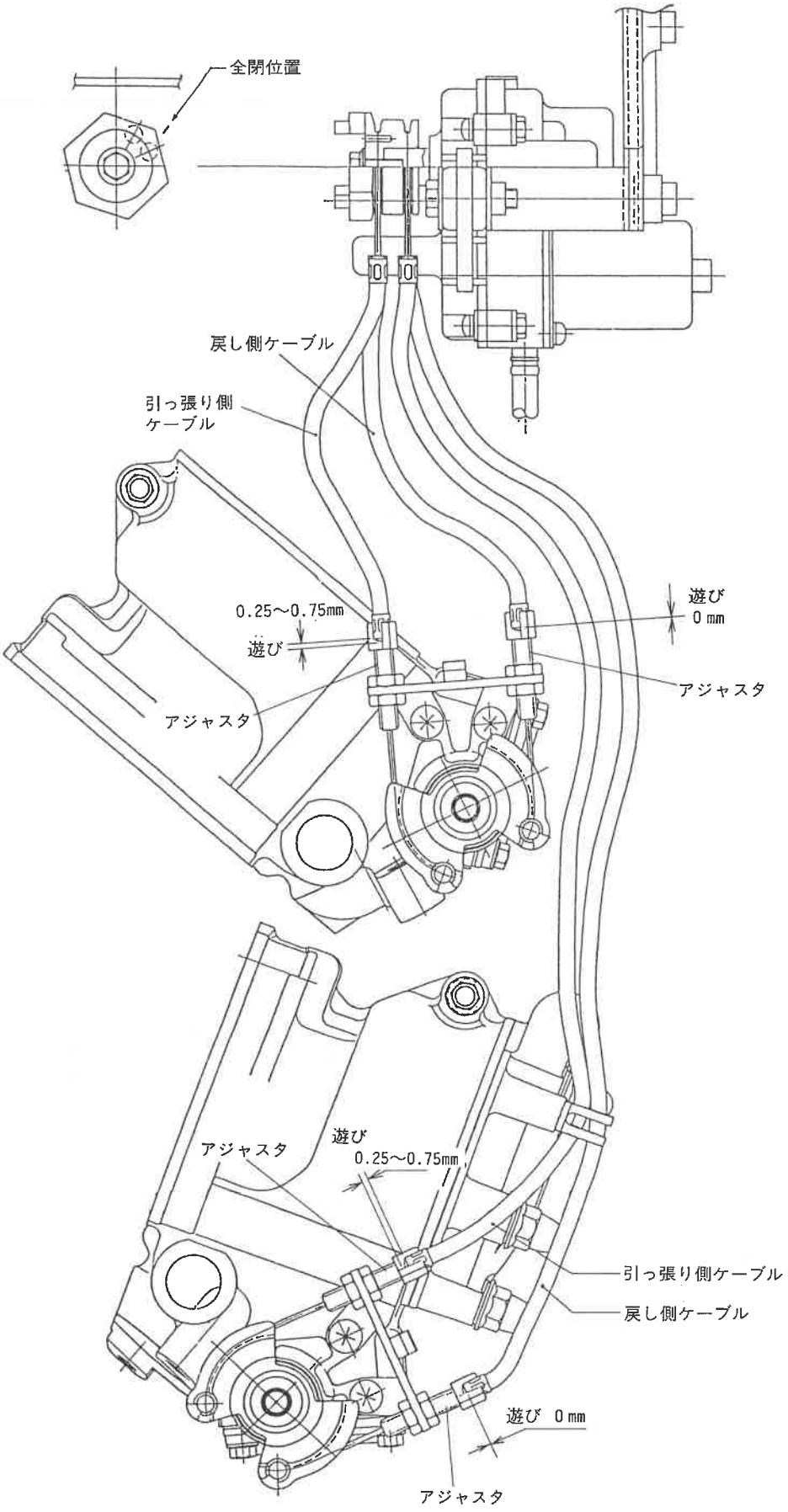
●排気バルブケーブルの調整後は，排気バルブプーリの全閉位置と全開位置を確認すること。

参　考

排気バルブケーブルの交換，アクチュエータの点検は7-1ページ参照。

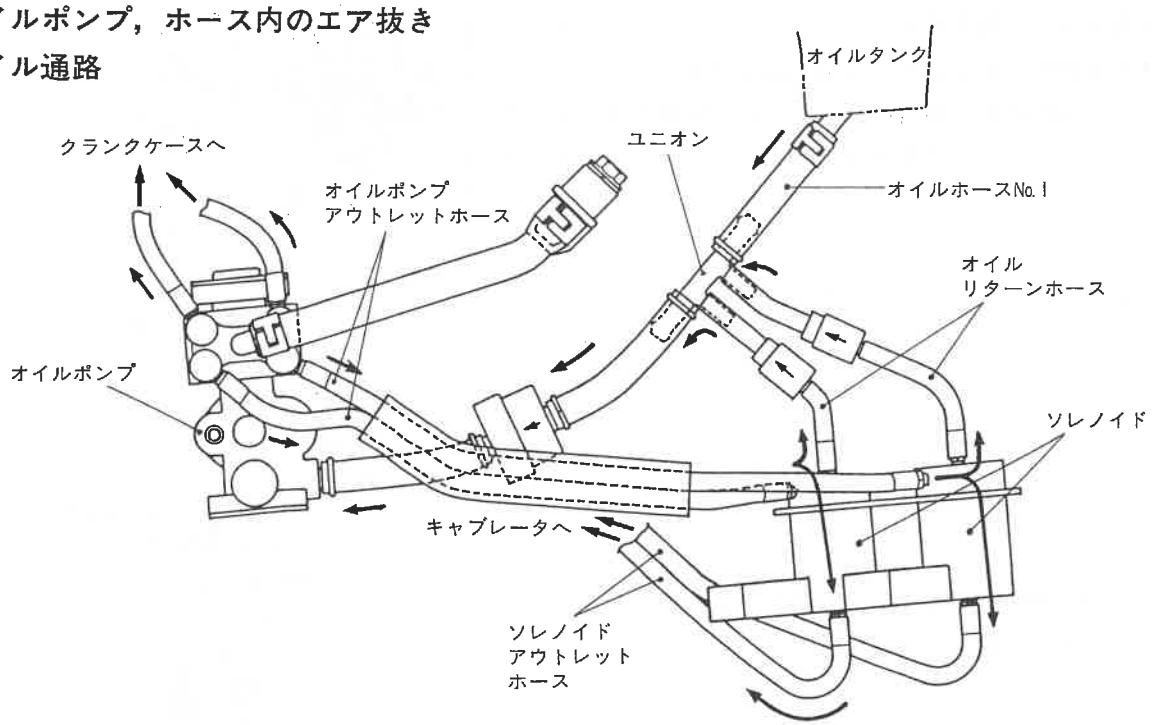
ケーブルの調整

エンジンキルスイッチ，イグニッションスイッチON，及びギヤシフトレバーをロー又はセカンドにしたときの状態。



オイルポンプ，ホース内のエア抜き

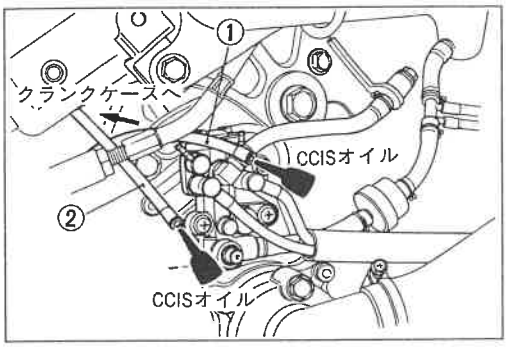
オイル通路



⚠注意

エア抜きを行なう場合は，オイルを流し出す部分にオイル受，又はウェスなどでカバーし，他の部分にオイルが付着しないように注意すること。

- オイルタンク内にオイルが十分入っているか確認する。
- オイルポンプアウトレットホース①，②からCCISオイルを充塡し，ホース内のエア抜きを行なう。

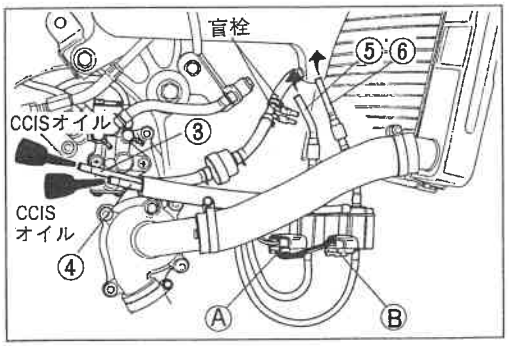


⚠注意

ホース内のエア抜き終了後は，すみやかにオイルポンプに差し込むこと。

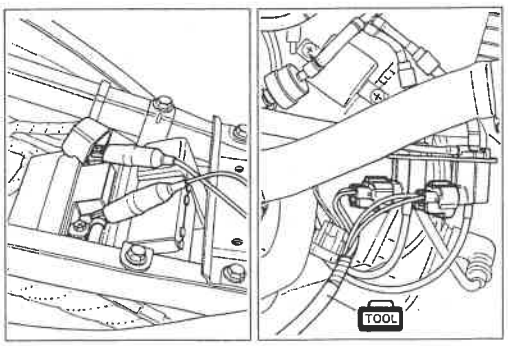
- オイルポンプアウトレットホース③，④，リターンホース⑤，⑥を外す。
- リターンホース⑤，⑥を引き抜き後はユニオン側に盲栓をする。
- ソレノイドのカプラⒶⒷを外し，特殊工具を差し込む。
- バッテリからの電圧を直接ソレノイド側の端子にかけ，ソレノイドをONの状態にする。

  TOOL オイルソレノイドワイヤ：09913−14210
- オイルポンプアウトレットホース③④から，CCISオイルを充塡し，ソレノイド及びホース内のエア抜きを行なう。

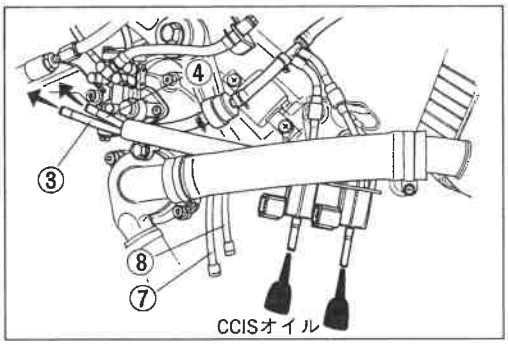


⚠注意

ソレノイド及びホース内のエア抜き終了後は，すみやかに盲栓を外しリターンホースを差し込むこと。



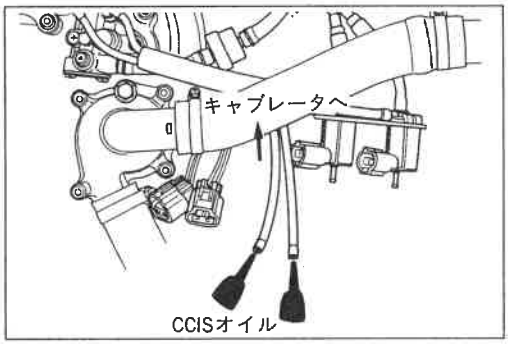
●特殊工具のリード線を外す。
●ソレノイドアウトレットホース⑦，⑧を外す。
●ソレノイドの吐出口に適当なホースを取り付けてオイラによりオイルを充填し，オイルポンプアウトレットホース③，④からエアを抜く。



⚠注意

ソレノイド及びホース内のエア抜き終了後は，すみやかにオイルホースアウトレット③，④をオイルポンプ側に差し込むこと。

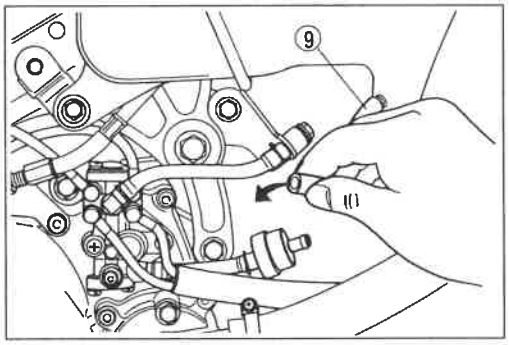
●ソレノイドアウトレットホース⑦，⑧からCCISオイルを充填し，ホース内のエア抜きを行なう。



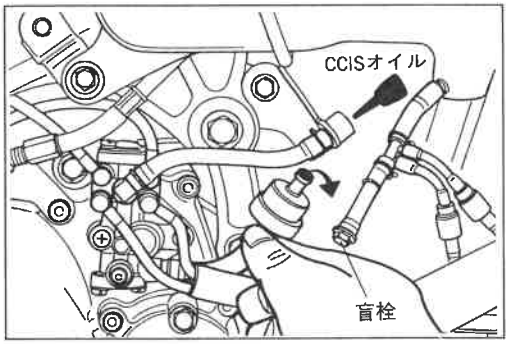
⚠注意

ホース内のエア抜き終了後は，すみやかにソレノイドにホースを差し込むこと。

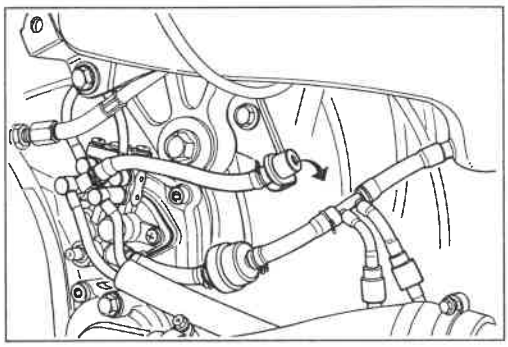
●オイルフィルタのオイル入り側ホースを外し，オイルホースNo.1側⑨のオイルを流し出し，エア抜きを行なう。
エア抜き終了後は盲栓をしておく。



●エア抜きボルトを外し，CCISオイルを充填し，オイルフィルタ内のエア抜きを行なう。
●ホース，フィルタ内のエア抜き終了後，盲栓を外しホースをフィルタに差し込む。



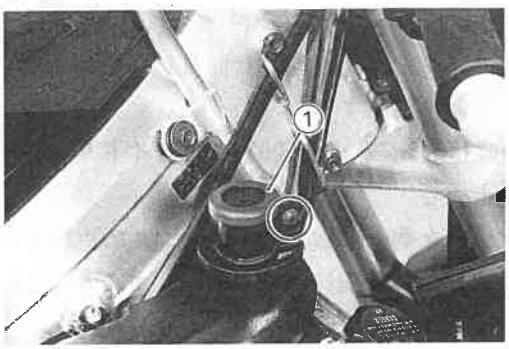
●エア抜きボルト部よりオイルを流し出し，オイルポンプ内のエア抜きを行なってから，エア抜きボルトを締め付ける。



⚠注意

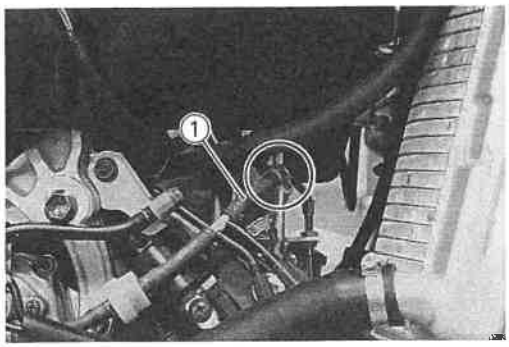
・エア抜き終了後は，クリップ等が確実にホースにクランプされているか，確認する。
・オイルホース及び他の部分にオイルが付着している場合はきれいに拭きとること。

エンジンオイル量の点検と補給



- イグニッションキーをONにし，オイルパイロットランプが点灯するか確認する。
- 点灯する場合は，エンジンオイル（スズキCCISオイル）を補給します。
- オイルキャップカバー①を外す。
- オイルキャップを外し，エンジンオイルを補給する。

CCISオイル消費量の測定



- 暖機運転を行なう。
- オイルホース①を特殊工具（オイルゲージ）に差し替えてオイル消費量を測定する。

  TOOL CCISオイルゲージ：09900－21602

⚠注意

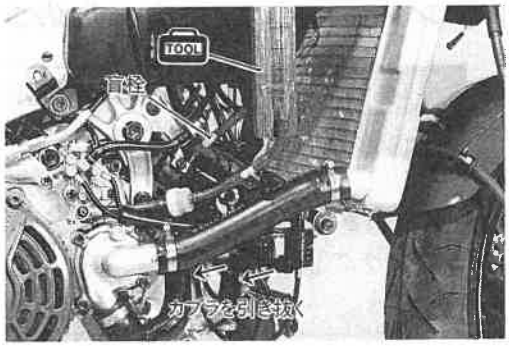
必ずエア抜きを行なうこと。

- 測定は，ソレノイドがONのときと，OFFのときの消費量を測定する。
- ソレノイドOFFの状態

  測定条件：ソレノイドカプラ（2個）を引き抜く。

  ：エンジン回転 1300rpm

  ：測定時間 1分間



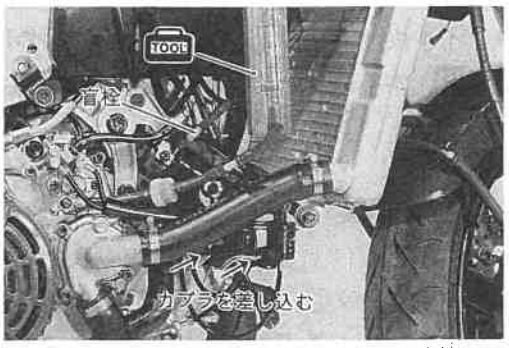
オイル消費量（ソレノイドOFF）	1.9～2.6 mℓ

- ソレノイドONの状態

  測定条件：ソレノイドカプラ（2個）を差し込む。

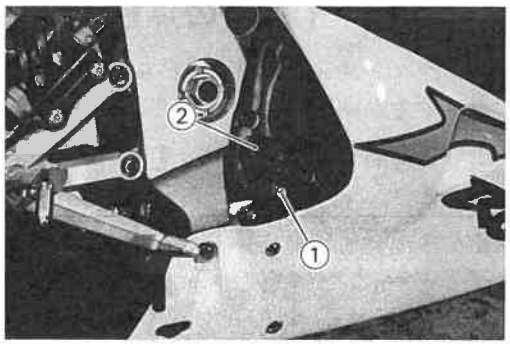
  ：エンジン回転 2000rpm

  ：測定時間 4分間



オイル消費量（ソレノイドON）	0.2～0.6 mℓ

トランスミッションオイル量の点検



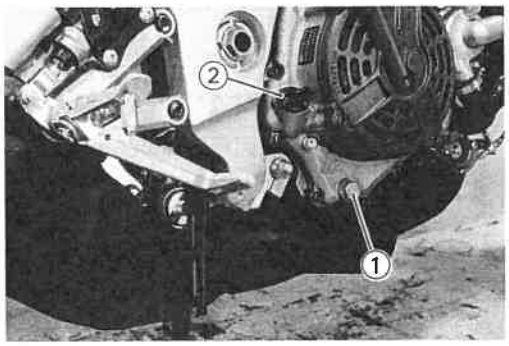
- エンジン各部の合わせ面及びシール面よりオイルが漏れていないか点検する。
- 暖機運転後，10～20秒間位アイドリング運転してエンジンを止める。
- 車体を垂直にしてオイルレベルの点検をする。
- 約２～３分後にオイルレベルボルト①を外し，オイルが流れ出るか点検する。

  オイルレベルボルト：6 N·m {0.6 kgf·m}
- オイル量が少ない場合は，フィラキャップ②を外してオイルを補給する。オイル量が多い場合は，ドレンよりオイルを少しづつ抜きオイル量を調整する。

  使用オイル：スズキエクスタオイルスーパーデラックス

  SAE粘度：SAE10W40

トランスミッションオイルの交換



ミッションオイル交換時期	初回1カ月又は1000km走行時以後 6000km走行毎

オイルの抜き取り

- ドレンプラグ①を外す。

⚠注意

ドレンプラグ下部にオイルパンを用意して，廃油を入れる。

- オイル抜き取り後，ドレンプラグを締め付ける。

  オイルドレンプラグ：22 N·m {2.2 kgf·m}

オイルの注入

- オイル注入口よりオイルを規定量入れる。
- フィラプラグ②を確実に締め付ける。

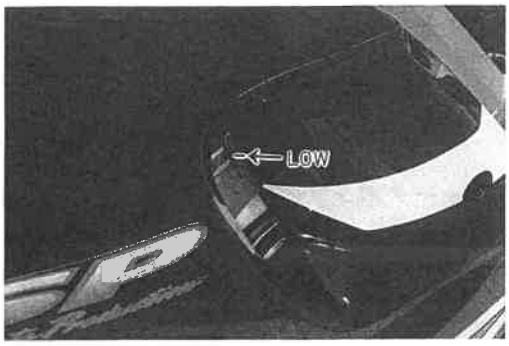
  使用オイル：スズキエクスタオイルスーパーデラックス

オイルのみ交換	約700 mℓ

⚠注意

- **エンジンを始動し，オイル漏れを点検する。**
- **トランスミッションオイル量をオイルレベルボルトを外して確認する。**

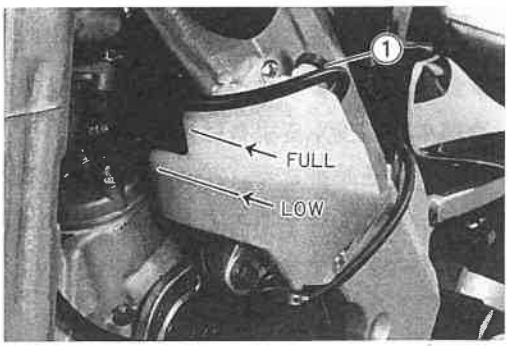
冷却水の点検



- 車を垂直状態で点検する。
- リザーバタンクのF(FULL)～L(LOW)の範囲内に水面があるか点検する。

参考

オーバヒートした時は，冷却水路中にエアが混入している場合があるのでエンジンが冷えてから冷却水の補給と共に混入エアを抜くこと。



- 冷却水が不足している場合はリザーバタンクキャップ①を取り外してリザーバタンクの上限線(F)まで補給する。

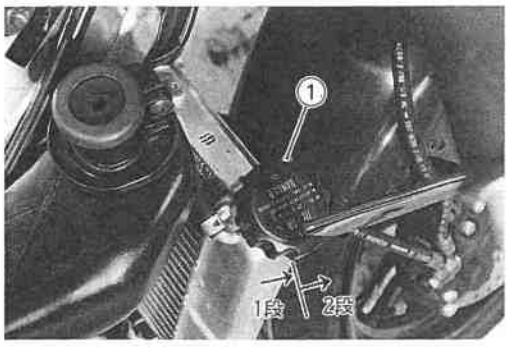
⚠注意

冷却水は有毒であるので，次の点に注意すること。
・冷却水を皮膚や目につけた場合はすぐ水で洗い流すこと。
・誤って飲んだ場合はすぐ吐かせ医師の手当てを受けること。
・冷却水は幼児の手の届かない安全な場所に保管すること。

⚠注意

・冷却水に井戸水や塩分を含んだ水を使用しないこと。
・冷却水の濃度は50%を標準とし，使用する地域の最低気温に合わせて調整すること。
・クーラントはスズキ純正クーラントを推奨する。

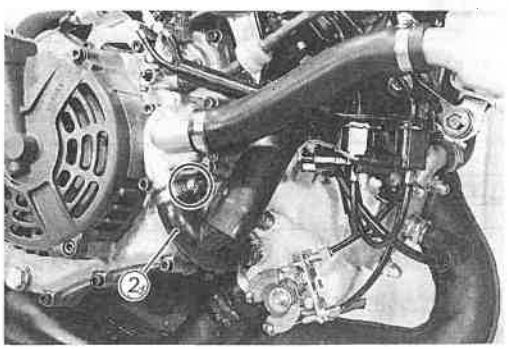
冷却水の交換



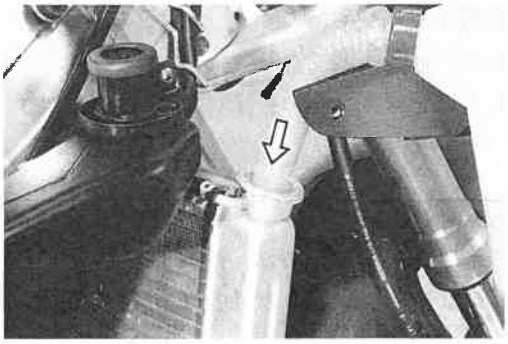
- ラジエータキャップストッパスクリュ①を外す。
- ラジエータキャップを2段階に緩めて取り外す。

⚠注意

エンジンが高温のときは，絶対にラジエータキャップを外さないこと。



- ウォータポンプホース下部に水受皿を用意する。
- ウォータポンプのインレット②を外し，冷却水を抜く。
- 冷却水を抜いた後，ホースを組み立てる。



● ラジエータキャップ取付口より冷却水を注入する。少しづつゆっくりと口元一杯まで注入する。

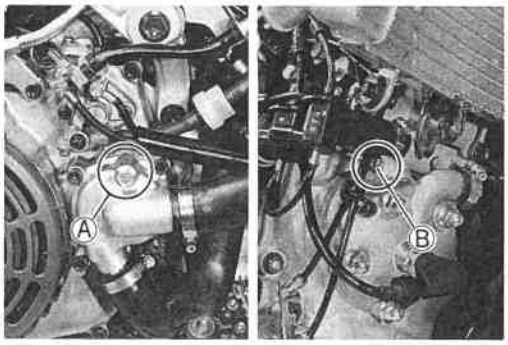
エンジン側注入量	約1400 mℓ

● ウォータポンプのエア抜きボルト Ⓐ を緩めて気泡を抜き水が出てきたら締め付ける。

ウォータポンプエア抜きボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}

● 2番シリンダのエア抜きボルト Ⓑ を緩めて気泡を抜き水が出てきたら締め付ける。

2番シリンダエア抜きボルト：3 N·m {0.3 kgf·m}



● 車体を左右に少しづつ傾けエンジン上部のエア抜きを行ない，冷却水が減少する場合は補給する。

● エンジンを始動させ，2000～4000rpmの間で3～4回軽く空吹かしをして残りのエアを抜き，減少した冷却水を補給してラジエータキャップを締める。

⚠注意

ラジエータキャップは2段階に確実に締めること。

● リザーバタンクのF（FULL）レベルまで冷却水を注入する。

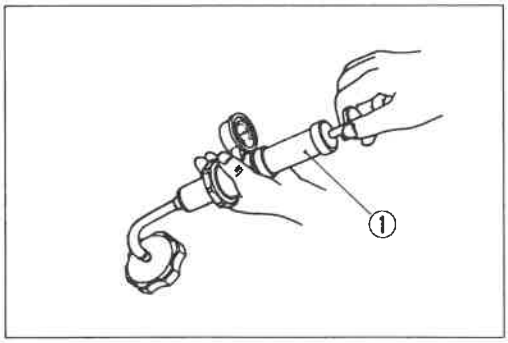
リザーバタンク注入量	約250 mℓ

冷却回路の点検

冷却回路の水密性は，冷却水を抜く前に次の要領で点検する。

ラジエータ及びキャップの点検

● ラジエータキャップを外し，注水口へラジエータキャップテスタ①を取り付ける。



⚠注意

エンジンが高温のときはラジエータキャップを外さないこと。

● ラジエータキャップの開弁圧をかけ，その圧力のまま6秒間保持する。

● もし6秒間で圧力が低下したら，漏れている箇所を調査する。

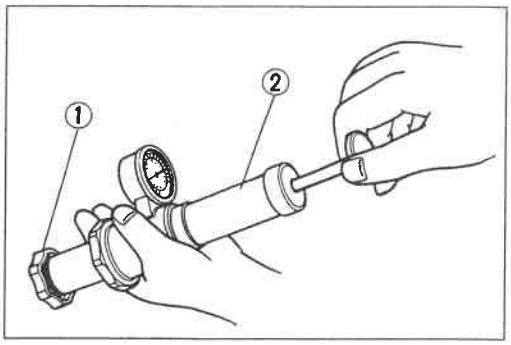
⚠注意

ラジエータキャップテスタを取り外すときは，冷却水が噴き出すので，注水口にウェスをかぶせてから外すこと。

⚠注意

開弁圧以上の圧力をかけないこと。ラジエータを破損させることがある。

ラジエータキャップ



●ラジエータキャップ①を外し，ラジエータキャップテスタ②へ取り付ける。

⚠注意

エンジンが高温のときはラジエータキャップを外さないこと。

●テスタを操作して圧力を徐々に上げ，圧力が規定値の範囲内で止まるか確認する。またその状態で6秒間保持し，規定値の範囲内にあるか確認する。

ラジエータキャップ開弁圧	93～122 kPa {0.95～1.25 kg/cm²}

メ　モ

エ ン ジ ン

目　次

エンジン搭載状態で取外し可能なエンジン部品 ―― 4−1

エンジンの脱着 ―― 4−2

エンジンの取外し …… 4−2

エンジンの搭載 …… 4−9

エンジンの分解 ―― 4−13

エンジン部品の点検 ―― 4−24

シリンダヘッド …… 4−24

シリンダ …… 4−24

エキゾーストバルブ …… 4−26

ピストン …… 4−29

ピストンリング …… 4−30

リードバルブ …… 4−30

コンロッド …… 4−31

クランクシャフト …… 4−31

クラッチ …… 4−32

トランスミッション …… 4−33

エンジンの組立て ―― 4−45

4

⚠注意

- 取り外した部品は組立位置がわかるようマーキングし，必ず元の位置に組み立てること。
- 分解した部品は洗浄，乾燥後，点検，測定を行うこと。
- 回転部分，振動部分を組み立てるときは，あらかじめオイルを塗布すること。特に潤滑剤が指定されている場合は，必ずそれに従うこと。
- 回転部分や振動部分は組立後スムーズに回転するか又は作動するか確認すること。
- ボルトの締付順序が指定されている場合は，必ずそれに従うこと。
- クランクケースやカバー等のボルトの長さがわからなくなった場合は，ボルトをそれぞれ差し込んで締め代が均一になるよう確認すること。

エンジン搭載状態で取外し可能なエンジン部品

下記は，車体にエンジンを搭載した状態で脱着ができる部品です。脱着の要領は各々の項目を参照してください。

エンジン中央部分

・エアクリーナ――4－2
・キャブレータ――4－3
・エキゾースト＆マフラー――4－7
・リードバルブ――4－13
・シリンダヘッド――4－13
・シリンダ（排気バルブ）――4－14
・ピストン――4－14
・スタータモータ――4－15
・排気バルブプーリ――4－24

エンジン左側部分

・ギヤシフトレバー――4－5
・マグネトカバー――4－5
・スピードセンサー――4－5
・エンジンスプロケット――4－6
・ニュートラルスイッチボデー――4－16
・ジェネレータロータ――4－16
・ステータコイル――4－16
・ピックアップコイル――4－16

エンジン右側部分

・クラッチカバー――4－17
・クラッチハウジング――4－18
・プライマリドライブギヤ――4－19
・ギヤシフトシャフト――4－20
・オイルポンプギヤ――4－20
・トランスミッション――4－21
・クラッチラック＆ピニオン――4－44
・ウォータポンプドライブギヤ――4－44
・オイルポンプ――4－44

エンジンの脱着

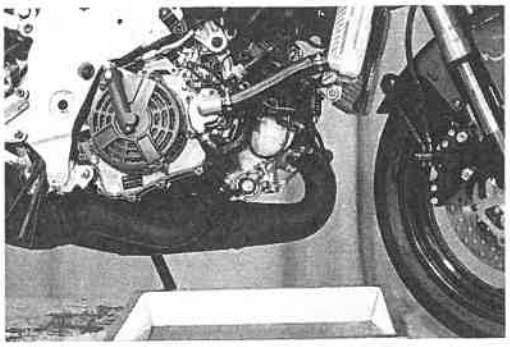
エンジンの取外し

エンジンの取外しは，以下の順序で行なう。

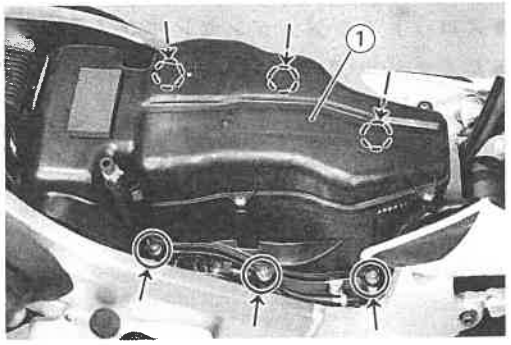
参 考

エンジンが汚れている場合は，取り外す前にスチームクリーナで洗浄すること。

- フェアリングを外す。(8-1ページ参照)
- シートを外す。(8-1ページ参照)
- フューエルタンクを外す。(5-1ページ参照)
- バッテリ⊖端子を外す。
- 冷却水を抜く。(6-4ページ参照)
- エンジンを分解する場合は，ミッションオイルを抜いておく。(3-29ページ参照)
- ラジエータホースを外す。(6-4ページ参照)
- ラジエータを外す。

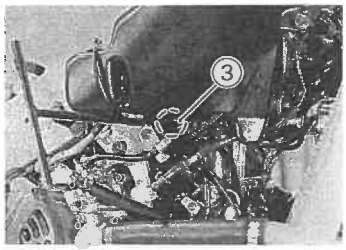


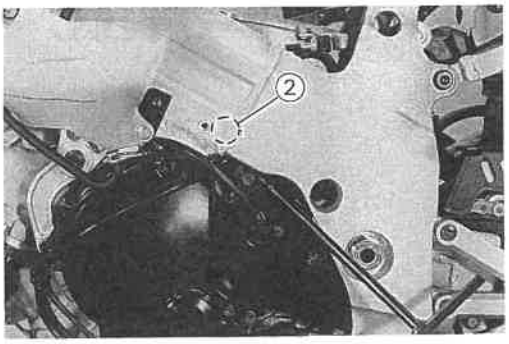
- エアクリーナのボルト（６本）をゆるめてエアクリーナアッパ①を取り外す。



- キャブレータクランプスクリュ②③をゆるめる。

TOOL ボールヘックスTレンチ
：09913−10120





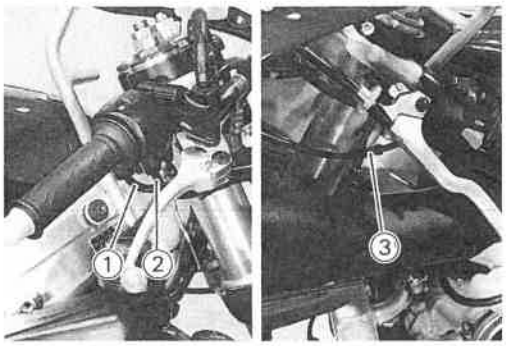
- エアクリーナロアを持ち上げて，キャブレータをインレットパイプから引き抜く。



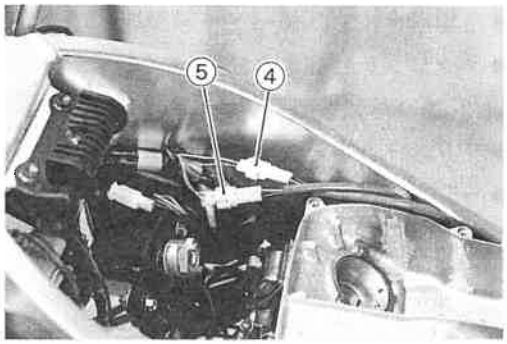
●スロットルケーブル①②及びスタータプランジャ③（左右キャブ）を外す。

参考

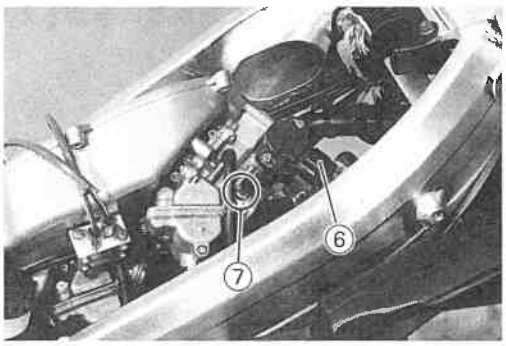
ハンドルスイッチ側で取り外すと外しやすい。



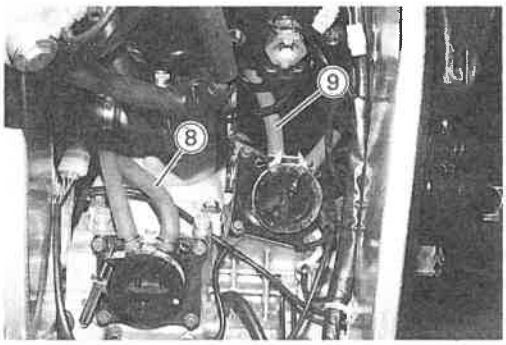
●エアコントロールリード線カプラ④⑤を外す。



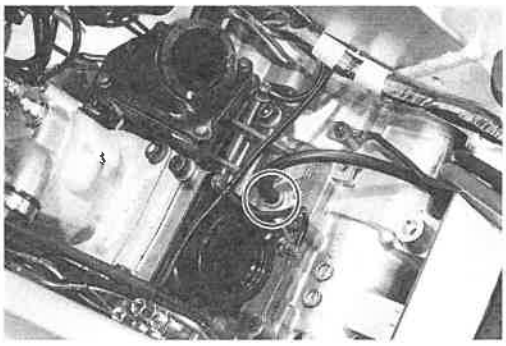
●スロットルポジションセンサカプラ⑥を外す。
●左右のキャブレータからオイルホース⑦を外す。
●キャブレータアッシを取り外す。



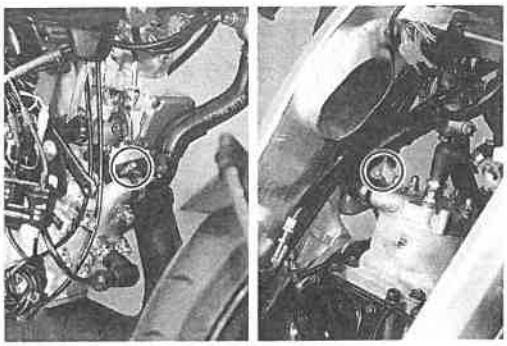
●インターフェレンホース⑧⑨を外す。



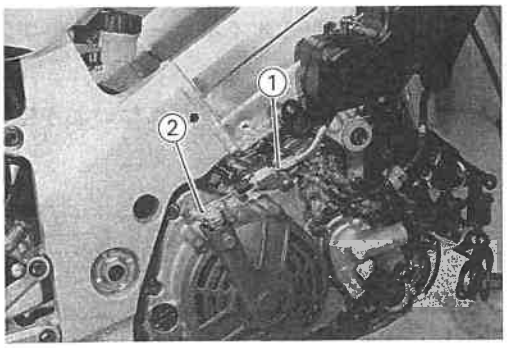
●トランスミッションブリーザホースを外す。



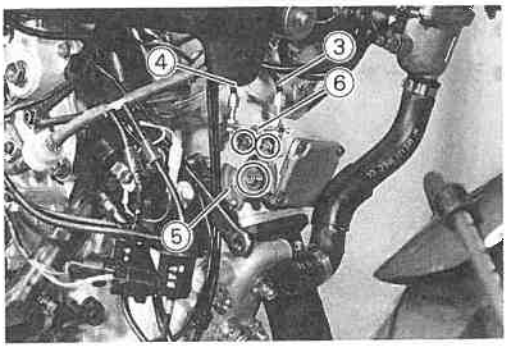
● 各シリンダヘッドのウォータホースを外す。



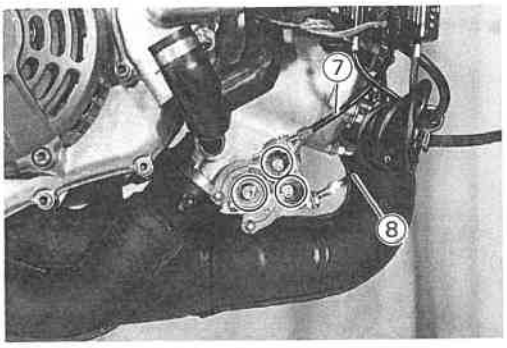
● クラッチケーブルアジャスタ①をゆるめクラッチレリーズアーム②を外す。



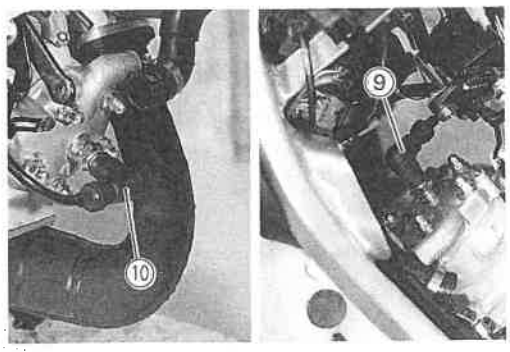
● 排気バルブケーブル③，④を外す。
● バルブプーリ⑤を外す。
● ケーブルブラケット⑥を外す。



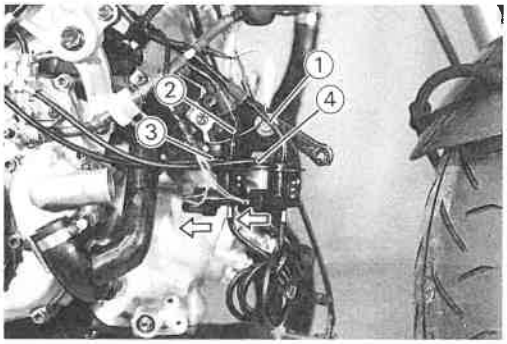
● 排気バルブケーブル⑦，⑧を外す。(排気バルブケーブルの取外し，組立ては7-1ページ参照)



● スパークプラグキャップ⑨，⑩を外す。



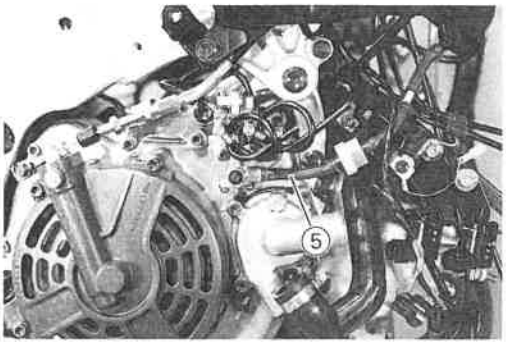
●オイルソレノイドからホース①②③④を外す。
●オイルソレノイドカプラを外す。



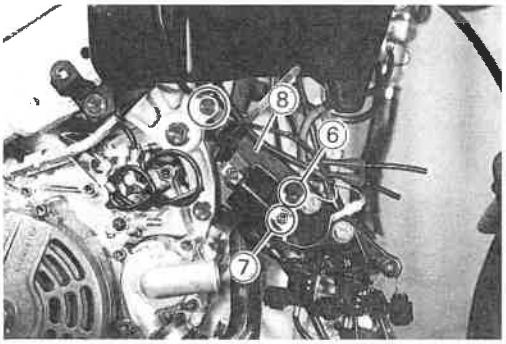
●オイルポンプからオイルホース⑤を外す。

参考

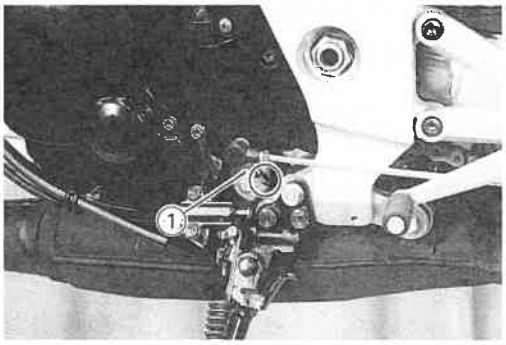
外したホースからオイルが漏れないよう栓等をしておく。



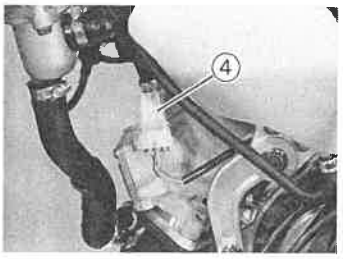
●イグニッションコイル端子⑥，アース端子⑦を外す。
●ラジエータブラケット⑧を取り外す。

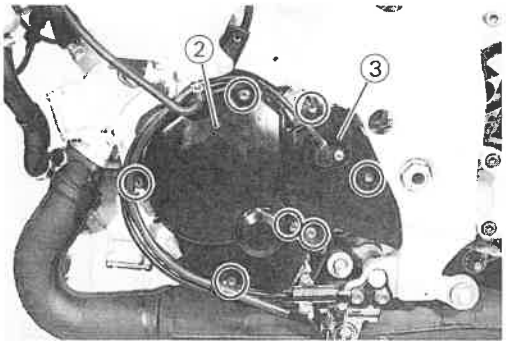


●ギヤシフトアーム①を外す。

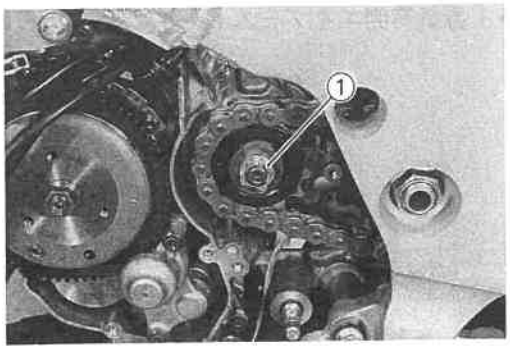


●ロータカバー②及びスプロケットカバー③を外す。
●スピードセンサリード線カプラ④を外す。

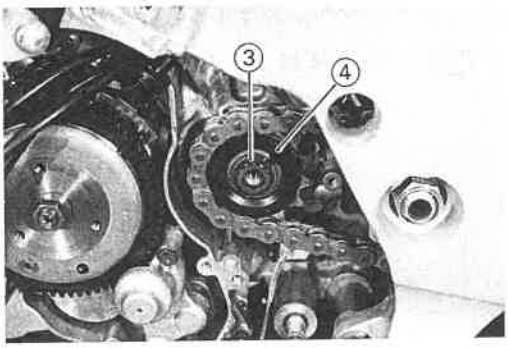




●ボルトをゆるめスピードセンサロータ①を外す。
　スピードロータボルト：13 N·m {1.3 kgf·m}

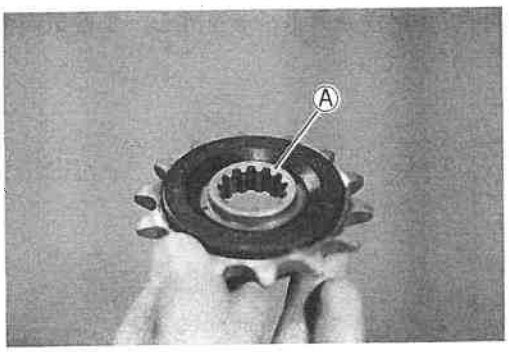


●エンジンスプロケットサークリップ③を外し，スプロケット④を外す。
　TOOL スナップリングプライヤ：09900－06107

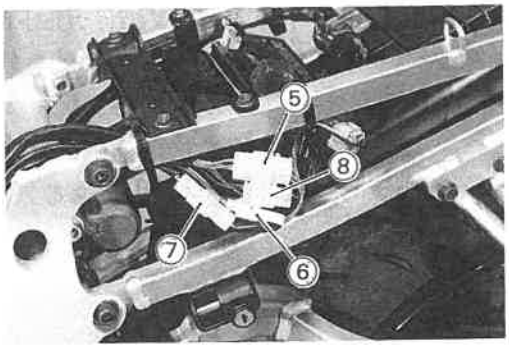


参　考

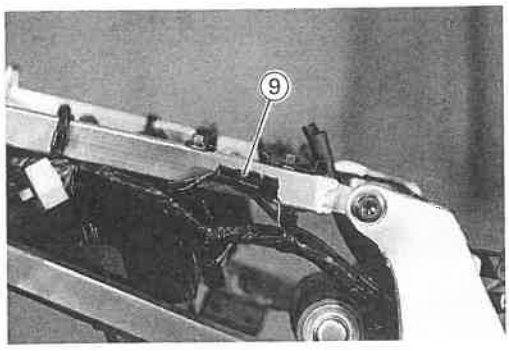
エンジンスプロケットには裏表がある。組立時には凸部Ⓐを外側にして組み立てる。



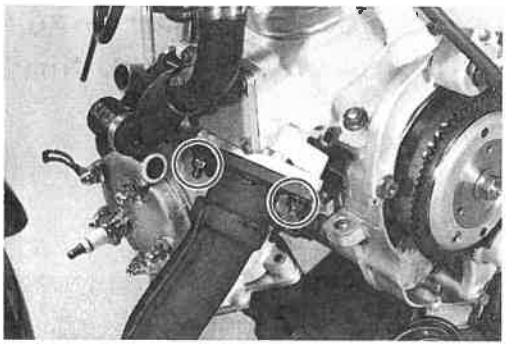
●ステータコイル⑤，ギヤポジションスイッチ⑥，スタータモータ⑦，ピックアップコイル⑧の各リード線カプラを外す。
●リード線クランプを外して各リード線をまとめておく。



●アース線カプラ⑨を外す。
●リード線クランプを外してリード線をまとめておく。

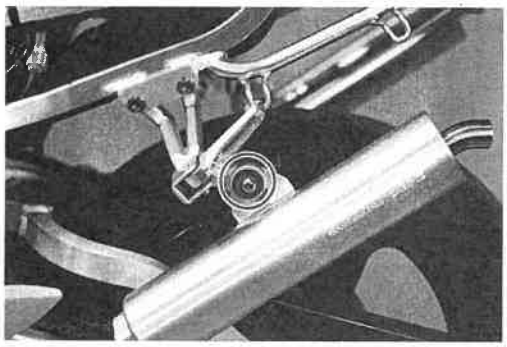


● 1番気筒側エキゾーストパイプ締付ナットを外す。

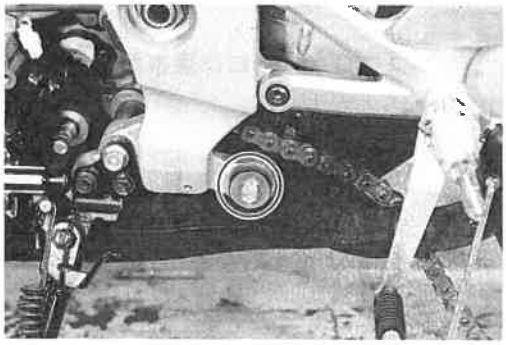


●2ndマフラマウントボルト／ナットを外す。

TOOL トルクスビット：09930－11920
ビットホルダ：09930－11940



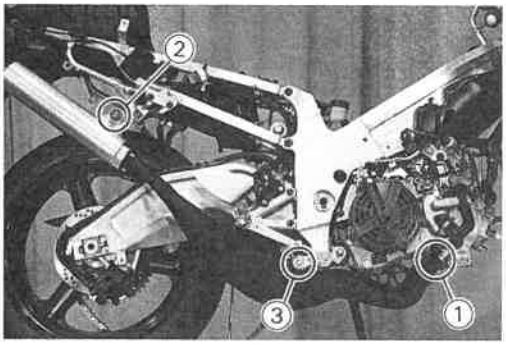
●マフラマウントボルトを外し，1番気筒側マフラを外す。



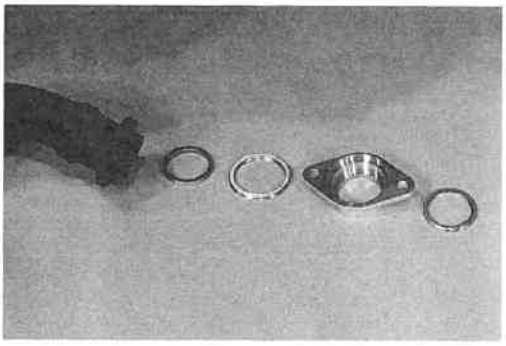
● 2番気筒エキゾーストパイプ締付ナット①を外す。
●2ndマフラマウントボルト／ナット②を外す。

TOOL トルクスビット：09930－11920
ビットホルダ：09930－11940

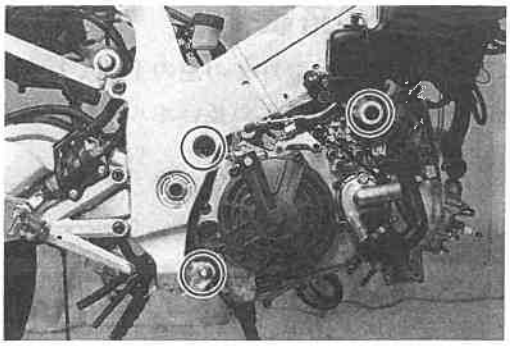
●マフラマウントボルト③を外し，2番気筒側マフラを外す。

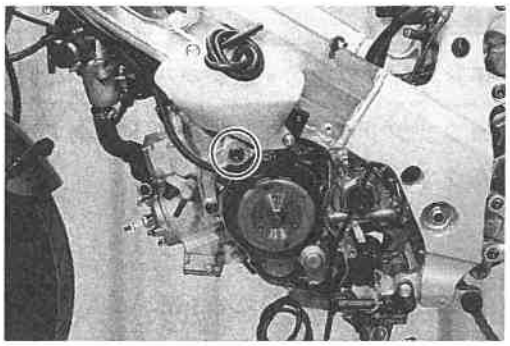


●ガスケット及びフランジを外す。

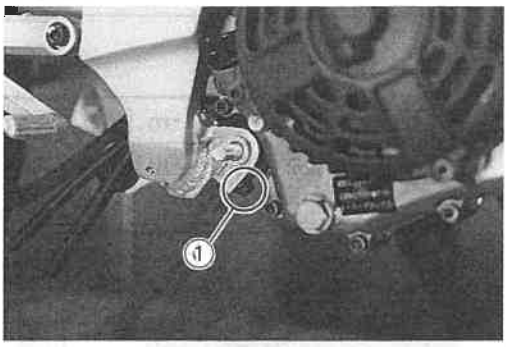


●エンジンマウンティングボルト&ナットを外す。





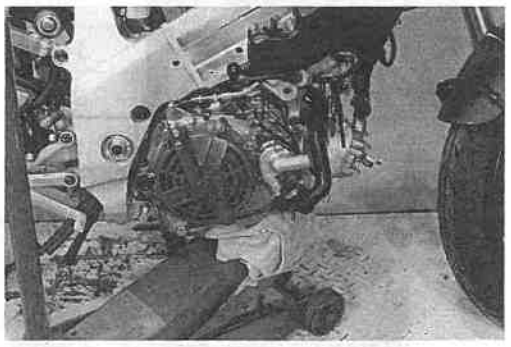
●エンジンマウントスペーサクランプボルト①をゆるめる。

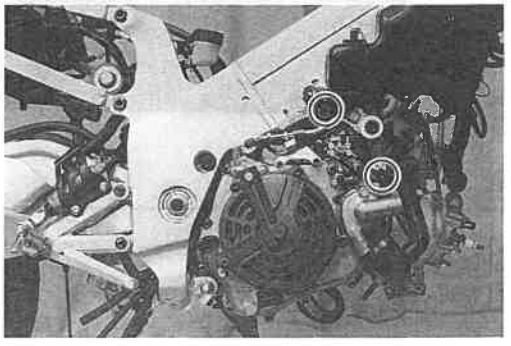


●エンジンの下にジャッキ等を掛けてエンジンを安定させながら徐々におろしていく。

⚠注意

- **車体及びエンジンに傷を付けないよう十分に注意すること。**
- **マウンティングボルトを外した時，エンジンを落とさないよう十分注意して作業すること。**
- **エンジンをおろす際，ギヤシフトシャフトがサイドスタンドスイッチにひっかからないよう注意すること。**





参　考

エンジンがおりにくい時には左右どちらかのエンジンマウンティングブラケットをゆるめるとよい。

エンジンの搭載

エンジンの搭載は取外しの逆の手順で行なうことができる。

- エンジン後側の2本の長いボルトは左側から差し込む。ボルト，スペーサ，ナットは下図に従って正しく組み立てる。

参考

エンジンマウンティングナットはセルフロックナットが使われている。セルフロックナットは2～3回までとし，それ以上使用しないこと。

⚠注意

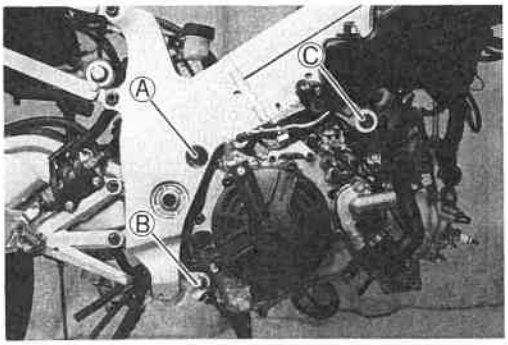
エンジンマウンティングボルトは，左側から通す。

- エンジンマウンティングボルトを全て通し終わったら指定トルクで締め付ける。

エンジンマウンティングボルト締付トルク

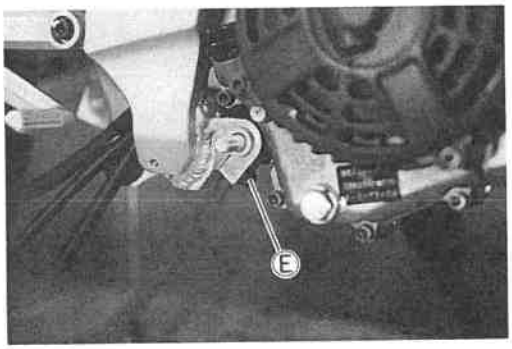
各部の締付トルク

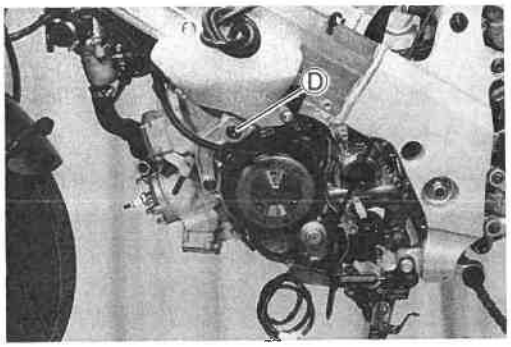
Ⓐ Ⓑ	65 N·m {6.6 kgf·m}
Ⓒ Ⓓ	50 N·m {5.1 kgf·m}
Ⓔ	12 N·m {1.2 kgf·m}



マウンティングシャフトの長さ

エンジンケース（右）	40 mm
エンジンケース（左）	40 mm
エンジンケース(後上)	140 mm
エンジンケース(後下)	255mm



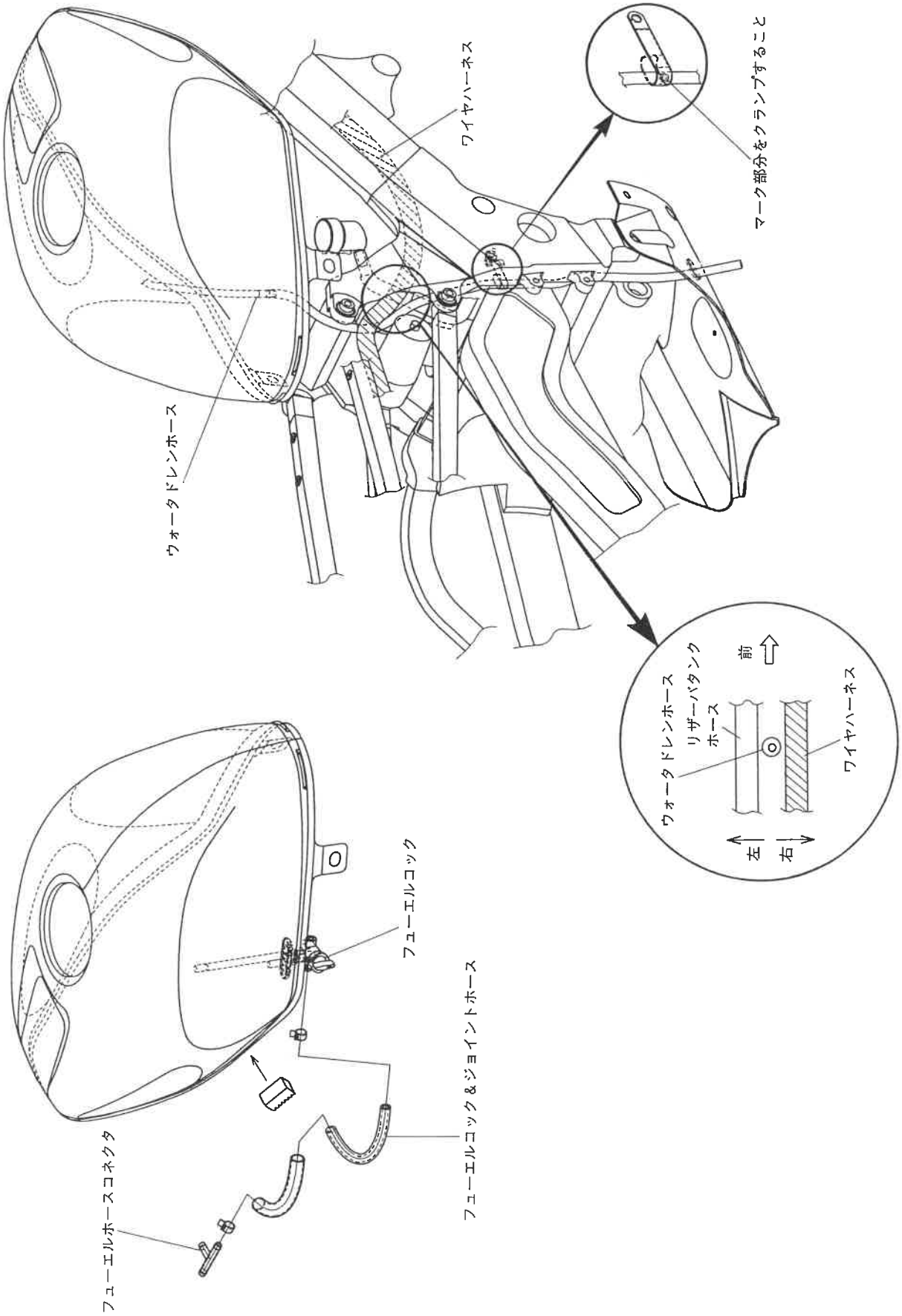


搭載後の注意

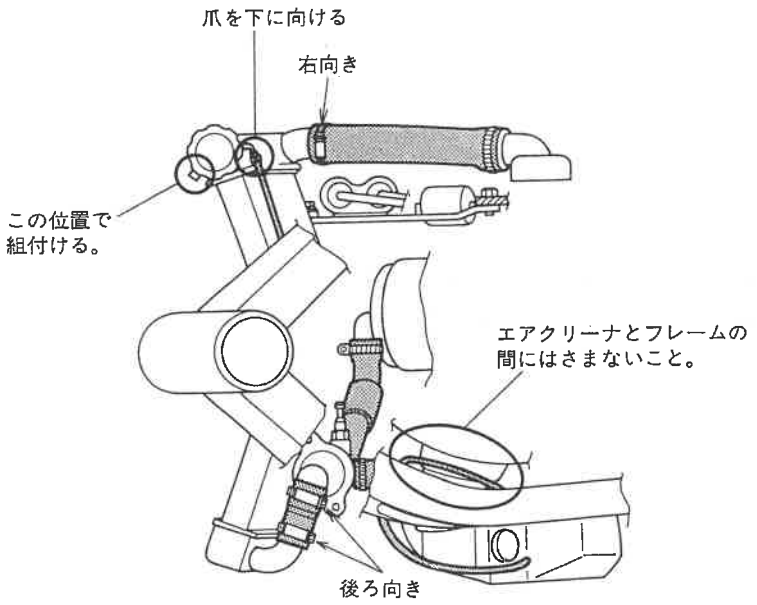
- エンジン搭載後，配線，ケーブル，ホース類を確実に組み立てる。
- エンジンオイルを規定量注入すること。(3-29ページ参照)
- 冷却水を規定量注入すること。(3-30ページ参照)
- 下記の調整を行なう。
  - スロットルケーブル (3-22ページ参照)
  - キャブレータ調整 (3-21ページ参照)
  - ドライブチェーン (3-13ページ参照)
  - クラッチケーブル (3-12ページ参照)
  - アイドリング調整 (3-20ページ参照)
  - 排気バルブケーブル調整 (3-24ページ参照)
- 冷却水の漏れ，エンジンオイルの漏れ等の確認を行なう。

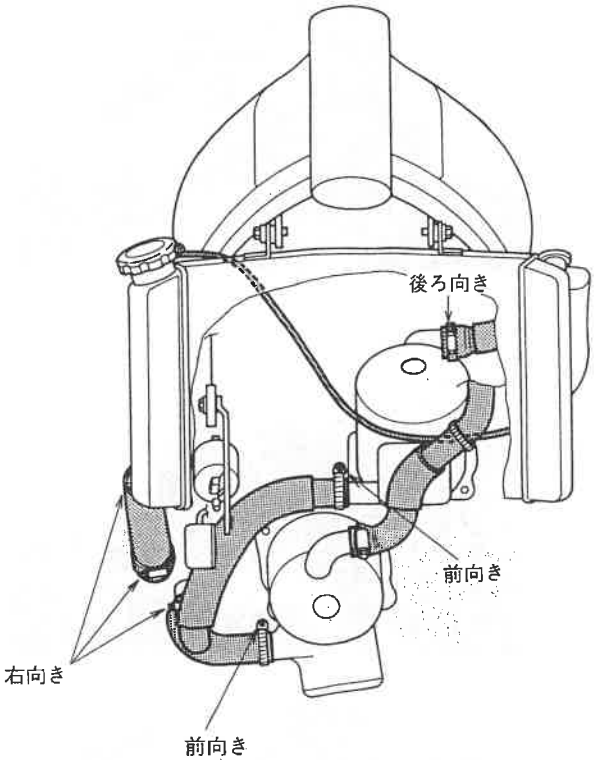
フューエルホース組立図

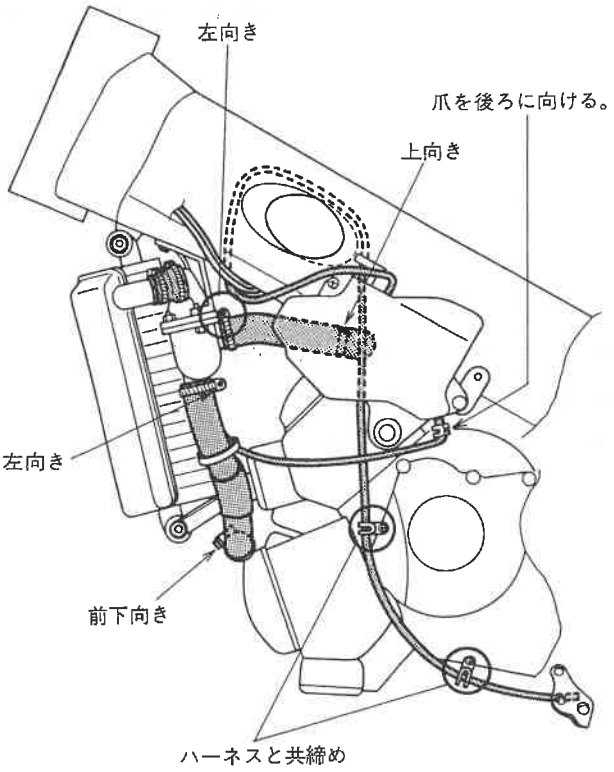
キャブレータ・インテークパイプの組立は5-15ページ参照。



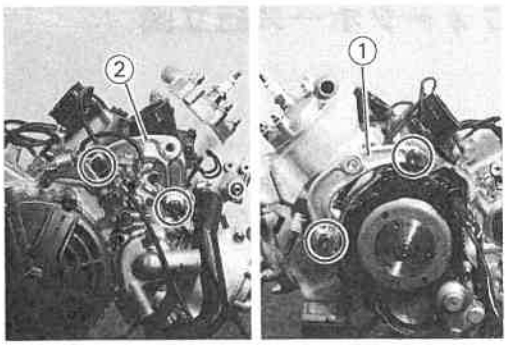
ウォータホース組立図


爪を下に向ける
右向き
この位置で
組付ける。
エアクリーナとフレームの
間にはさまないこと。
後ろ向き

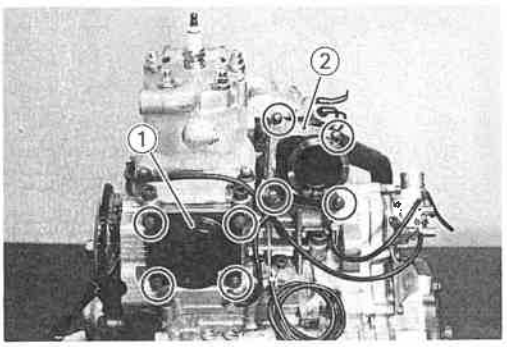

後ろ向き
前向き
右向き
前向き


左向き
爪を後ろに向ける。
上向き
左向き
前下向き
ハーネスと共締め

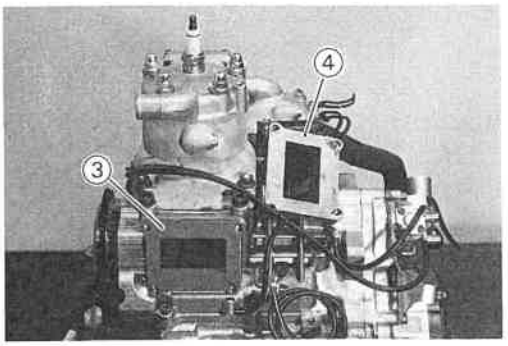
●エンジン懸架ブラケット①，②を外す。



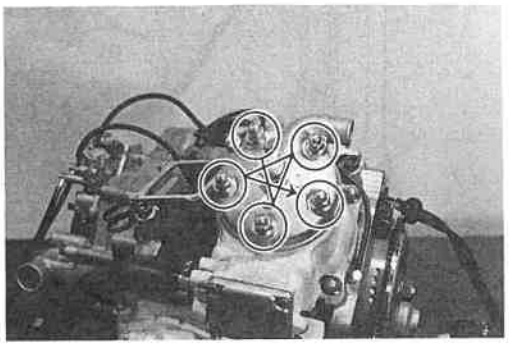
●レフトインレットパイプ①を外す。
●ライトインレットパイプ②を外す。



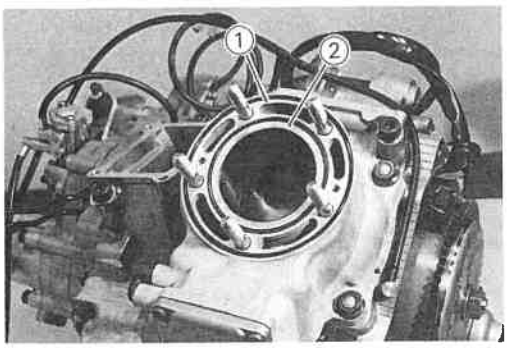
●リードバルブアッシ③④を外す。
・リードバルブアッシの分解点検は4-30ページ参照。



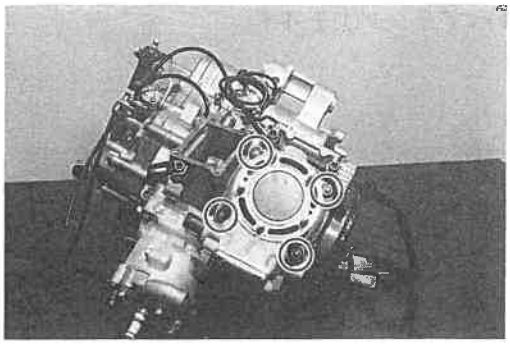
●シリンダヘッドナットは対角線に均等にゆるめてから外す。
●銅ワッシャ（5枚）を外す。
●シリンダヘッドを外す。



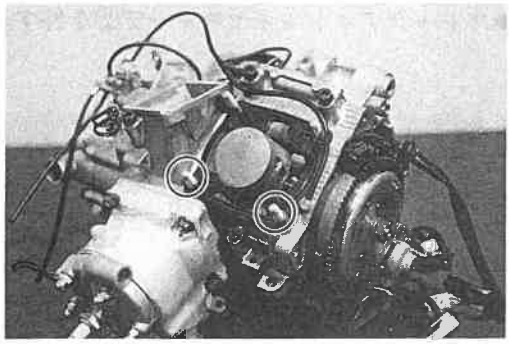
●ヘッドガスケット①②を外す。



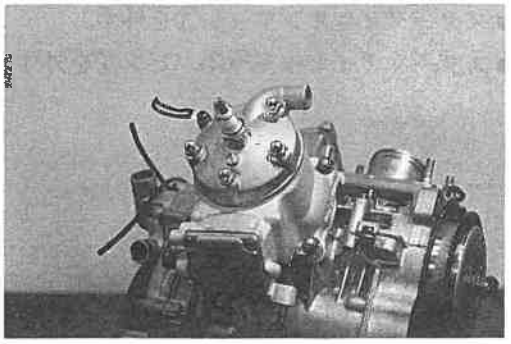
●シリンダを外す。
・排気バルブの点検組立ては4-24ページ参照。



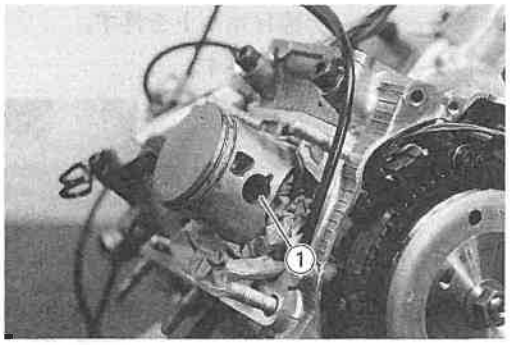
●ベースガスケットを外す。
●ダウエルピン（2個）を外す。



●2番気筒も1番気筒と同じ要領でシリンダを外す。



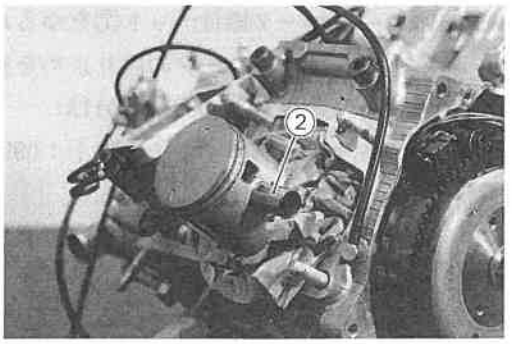
●クランクケース内に部品が落ちないよう，ピストンの下にウェスを置き，ピストンピンサークリップ①を外す。



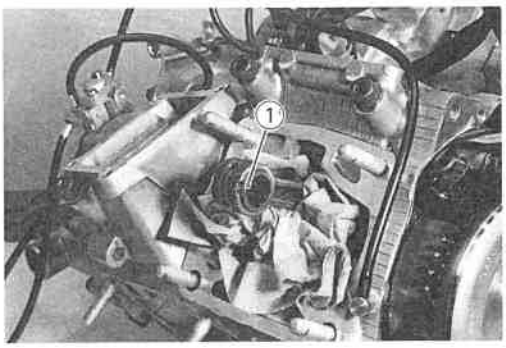
●ピストンピン②を外す。
・ピストンの分解点検は4-29ページ参照。

参考

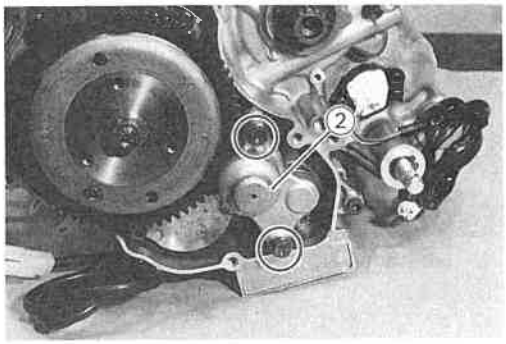
外したピストンピンとピストンはセットにし，混ざらないようにする。



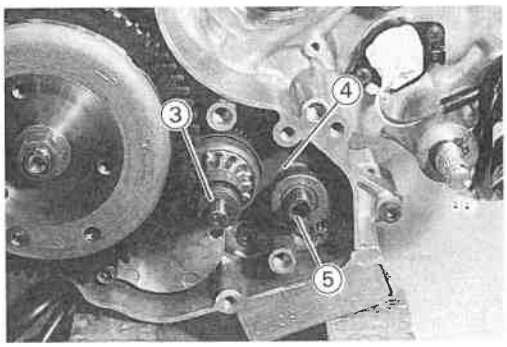
●ベアリング①を外す。



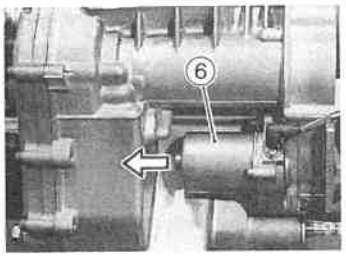
●スタータアイドルギヤキャップ②を外す。

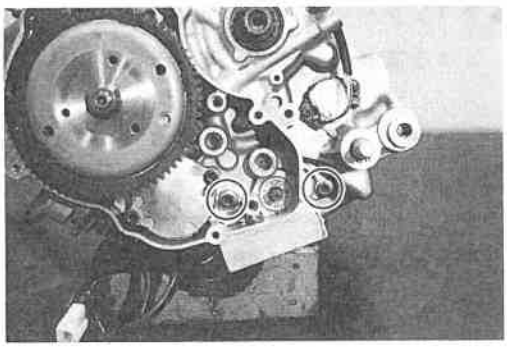


●スタータピニオンアッシ③を外す。
●スタータアイドルギヤ④，ピン⑤を外す。

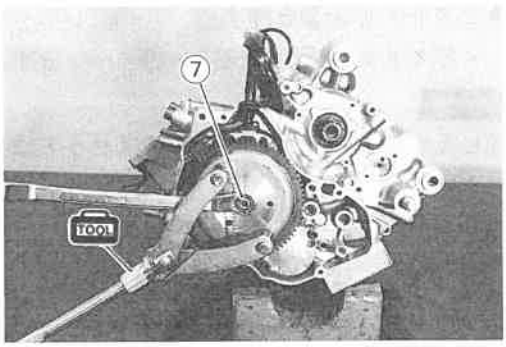


●スタータモータ締付ボルトを外す。
●スタータモータ⑥を外す。





●ジェネレータロータ締付ナット⑦をゆるめる。
・特殊工具を用いてロータの回り止めを行なう。
TOOL ロータホルダ：09930－40113
ロータホルダアタッチメント：09930－40131



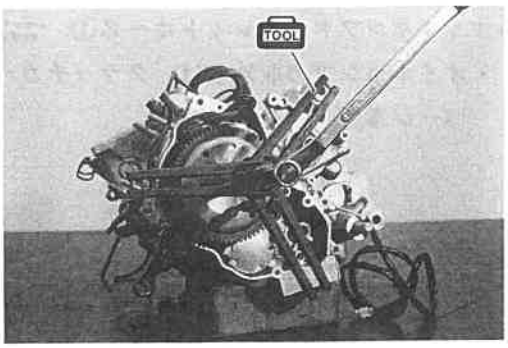
参　考

エンジン右側のプライマリドライブギヤナット，バランサギヤナットをゆるめる場合には，ジェネレータロータで回り止めを行なう必要があるのでロータは外さない。

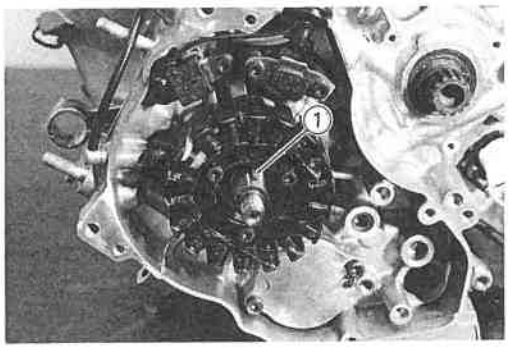
●ジェネレータロータは特殊工具を用いて外す。
TOOL クランクケース&シャフトリムーバ：09920－13120

⚠注意

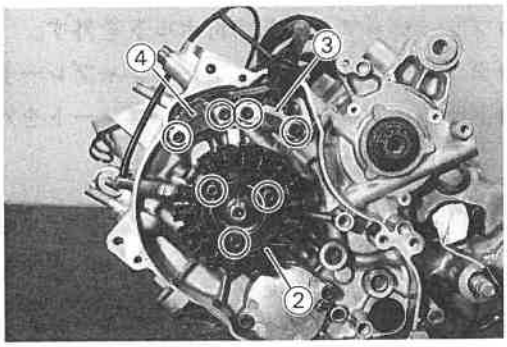
ロータリムーバのネジ部を5㎜以上ねじ込むとロータ内側のステータコイルを傷つけるので注意すること。



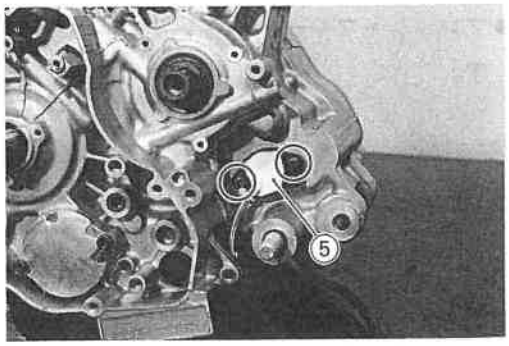
●クランクシャフトからキー①を外す。



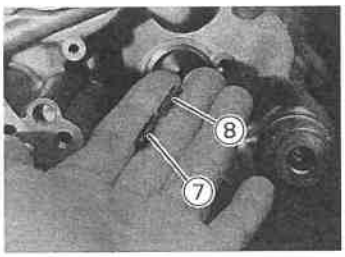
●ステータコイル②とピックアップコイル③，④を外す。

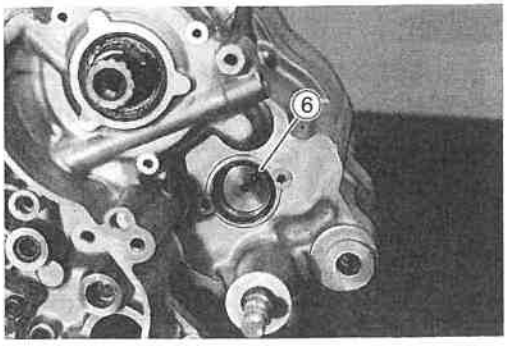


●ギヤポジションスイッチ⑤を外す。

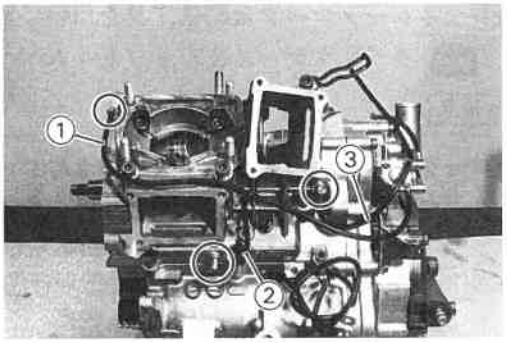


●Oリング⑥，コンタクト⑦，スプリング⑧を外す。





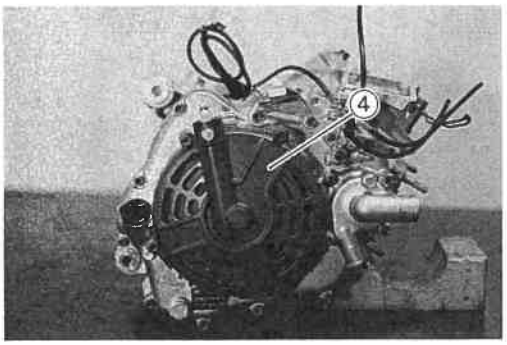
●オイルポンプアウトレットホース①，②，③を外す。
・オイルポンプの取外しは，クラッチカバー部品の分解4-44ページ参照。



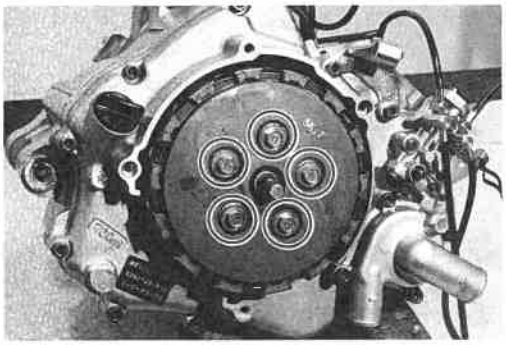
●クラッチアウタカバー④を外す。

⚠注意

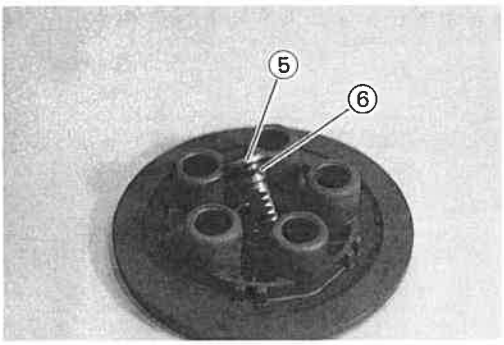
ダウエルピン（2本）をなくさないよう注意すること。



●プレッシャプレート締付ボルトを外す。
●クラッチスプリング，プレッシャプレートを外す。
●ドライブプレート，ドリブンプレートを外す。

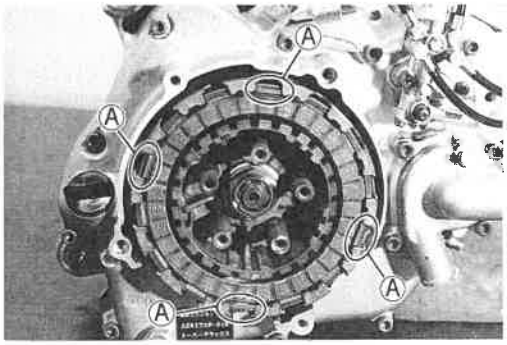


●プレッシャプレートからレリーズラック⑤，Oリング⑥を外す。



参　考

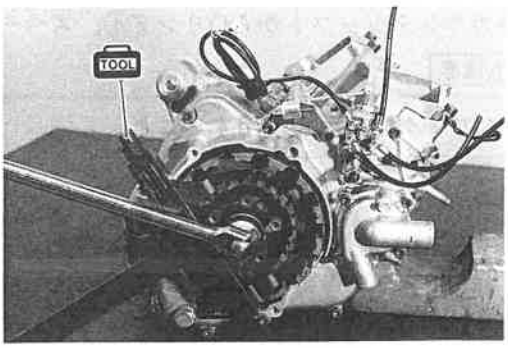
・最も奥側のドライブプレートにはゴムダンパⒶが4つはめこんであるので，プレートがななめにならないよう少しずつ引き出す。
・クラッチスリーブハブを取外す場合は，スリーブハブを同時に外すと取外し易い。



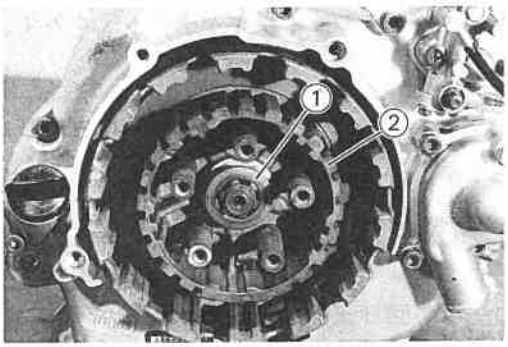
●特殊工具を用いてスリーブハブの回り止めを行ない，ハブナットを外す。
TOOL クラッチスリーブハブホルダ：09920－53740

⚠注意

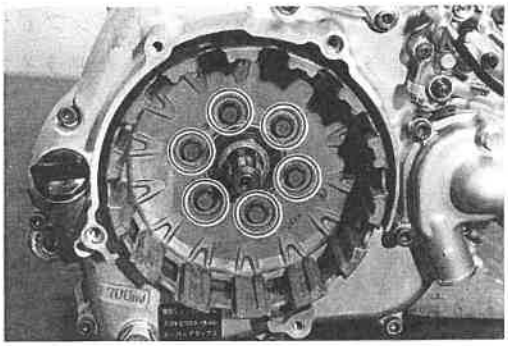
クラッチスリーブハブナットは締付後カシメを行なっているので，１度ゆるめたナットは再使用せずに，新品を使用すること。



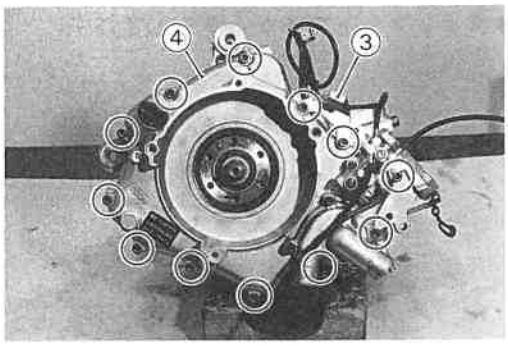
●コニカルスプリングワッシャ①，クラッチスリーブハブ②を外す。



●クラッチハウジング締付ボルトを外す。
●クラッチハウジングを外す。
TOOL ロータホルダ：09930－40113
ロータホルダアタッチメント：09930－40131



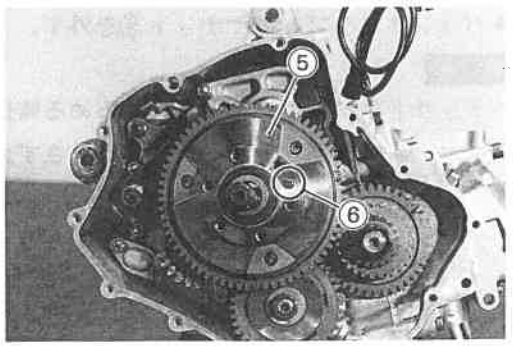
●クラッチインナカバー締付ボルトを外す。
●クラッチケーブルストッパ③を外す。
●クラッチインナカバー④を外す。
・クラッチインナカバー組付部品の分解点検は4-44ページ参照。
●ガスケット，ダウエルピン（２本）を外す。



●プライマリドリブンギヤ⑤を外す。
●ピン⑥を外す。

⚠注意

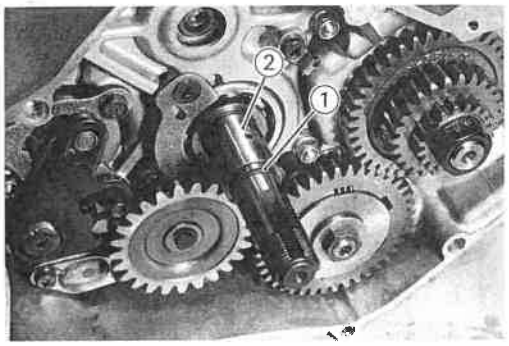
ピン⑥をなくさないように注意すること。



●カウンタシャフトからOリング①，スペーサ②を外す。

⚠注意

Oリングは新品を使用すること。



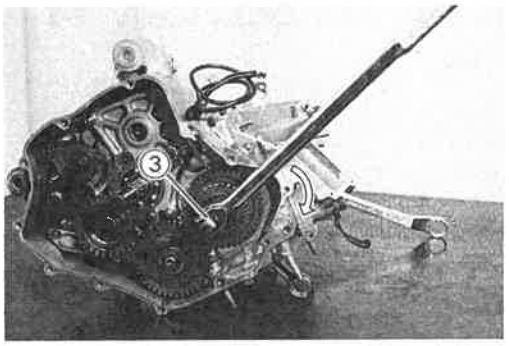
●プライマリドライブギヤナット③を外す。

⚠注意

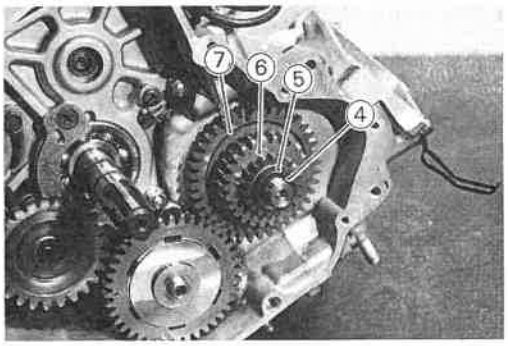
プライマリドライブギヤナットは左ねじなので回転方向に注意すること。

参考

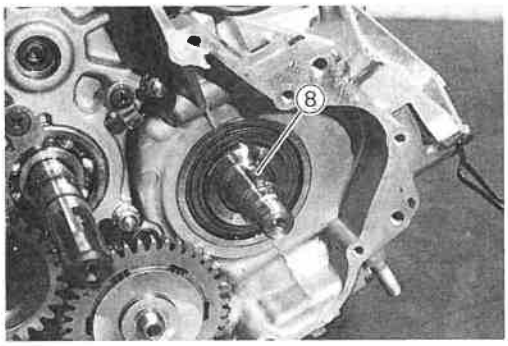
プライマリドライブギヤナットをゆるめる時は，ジェネレータロータの回り止めを行なう。



●スプリングワッシャ④，オイルポンプドライブギヤ⑤，プライマリドライブギヤ⑥，バランサドライブギヤ⑦を外す。



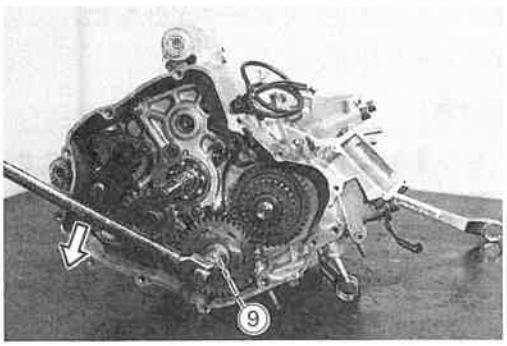
●クランクシャフトからキー⑧を外す。



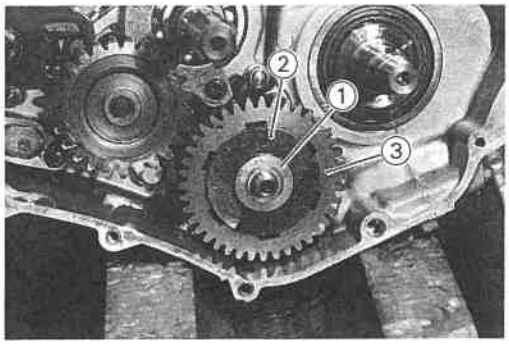
●バランサドリブンギヤナット⑨を外す。

参考

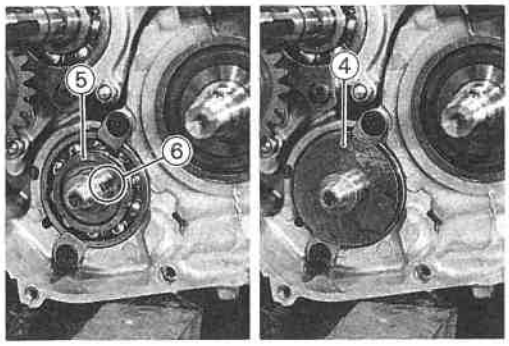
バランサドリブンギヤナットをゆるめる時は，バランサドライブギヤ，プライマリドライブギヤを外さずにジェネレータロータで回り止めを行ないゆるめる。



● ワッシャ①，②，バランサドリブンギヤ③を外す。

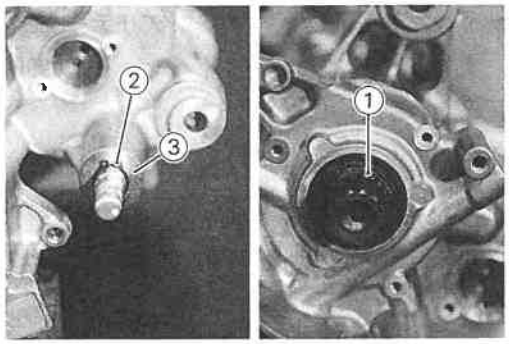


● ワッシャ④を外す。
● スペーサ⑤，キー⑥を外す。

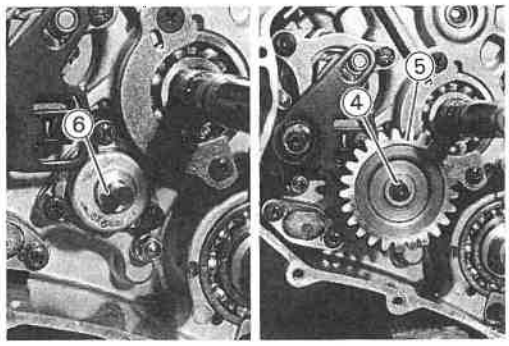


カセットミッション

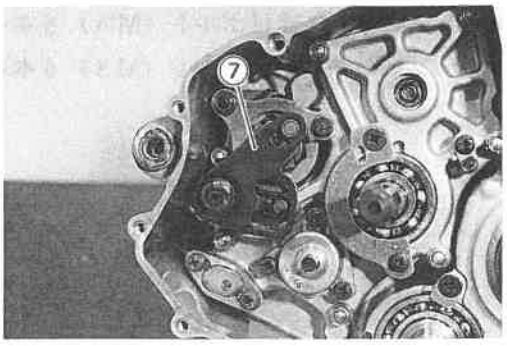
● ドライブシャフトサークリップ①を外す。
● ギヤシフトシャフトサークリップ②，ワッシャ③を外す。



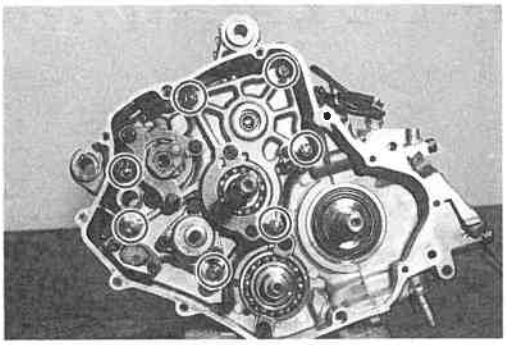
● オイルポンプドリブンギヤサークリップ④を外す。
　オイルポンプドリブンギヤ⑤を外す。
● ピン⑥を外す。



● ギヤシフトシャフト⑦を外す。



●トランスミッションケース締付ナットを外す。

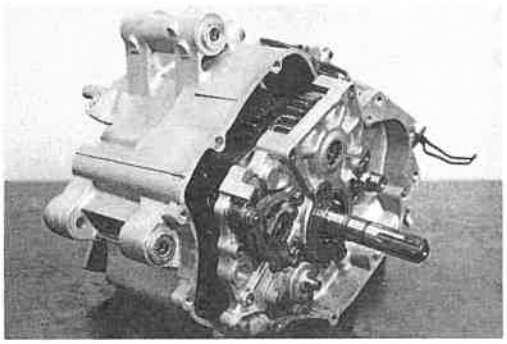


●トランスミッションケースアッシを外す。

⚠注意

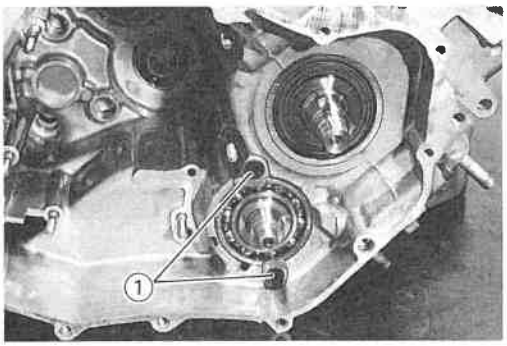
ダウエルピン（2本）をなくさないよう注意すること。

・ギヤシフト装置，トランスミッション，オイルポンプの分解点検は4-34ページ参照。



●バランサシャフトベアリングリテーナ①を外す。

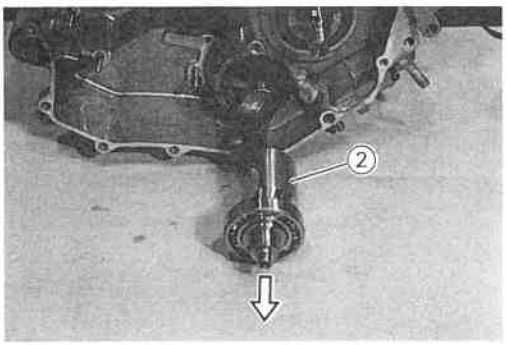
TOOL インパクトドライバセット：09900－09004



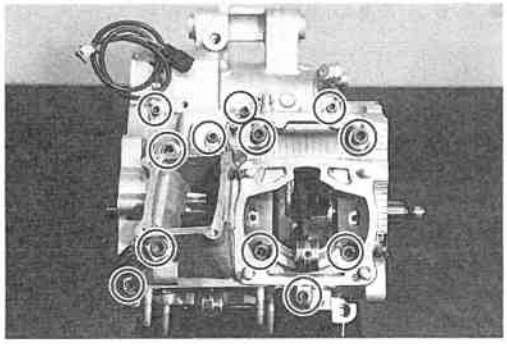
●バランサシャフト②を外す。

参考

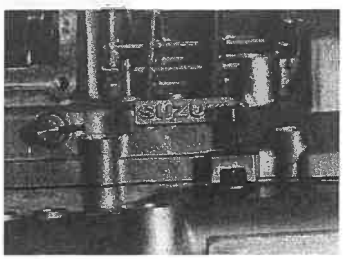
ベアリングとバランサシャフトは圧入されているのでベアリングを外す場合は油圧プレスを用いて取り外す。

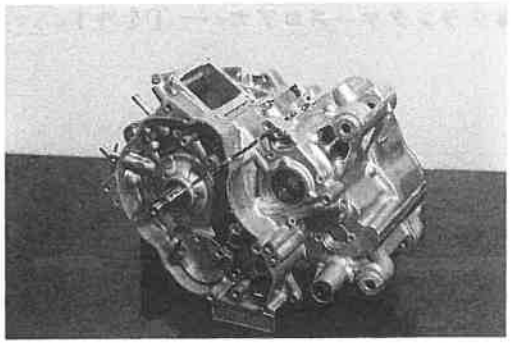


●クランクケース締付ボルト（M6）6本を外す。
●クランクケース締付ボルト（M8）6本を外す。



●クランクケースの分割は，ケース後部と前部にある分割用の穴へ，M6のナット（対辺10mm）及びボルトをセットし，ボルトを締め込んで行なう。

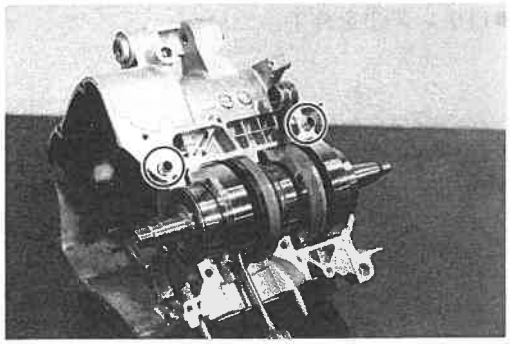




●クランクを外す。
●ダウエルピン（2本）を外す。

⚠注意

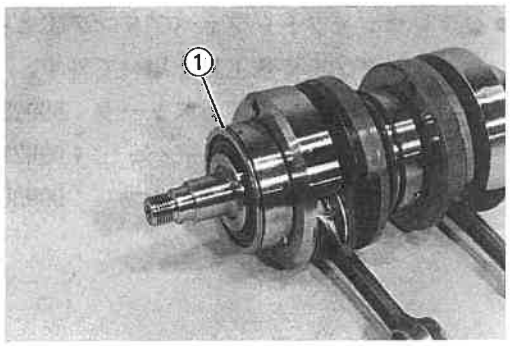
ダウエルピン（2本）をなくさないよう注意すること。



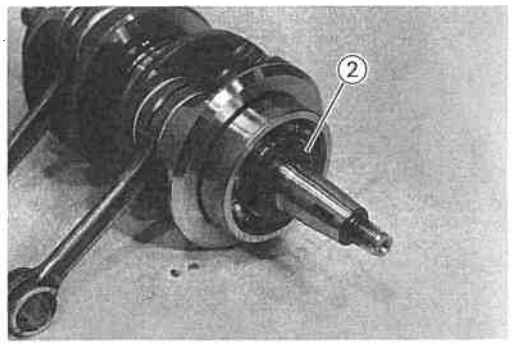
●ライトクランクベアリングからOリング①を外す。

⚠注意

クランクケースの分割を行なった際にはOリングは必ず新品に交換すること。

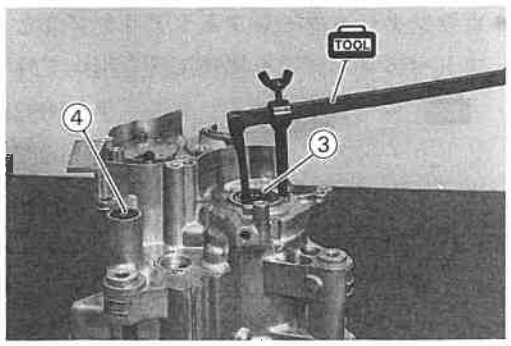


●クランクシャフトからオイルシール②を外す。

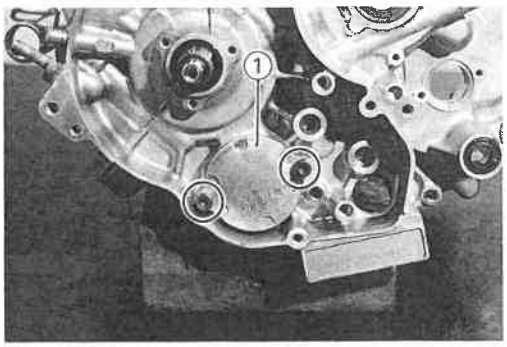


●クランクケースからオイルシール③④を外す。

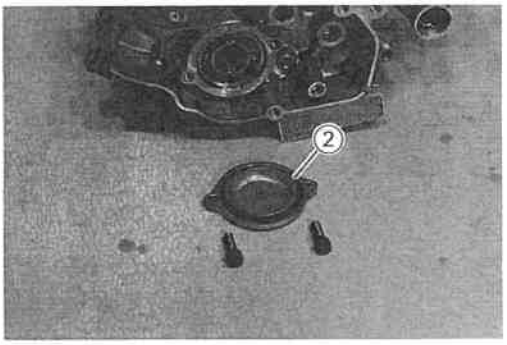
TOOL オイルシールリムーバ：09913−50121



●クランクケースロアカバー①を外す。

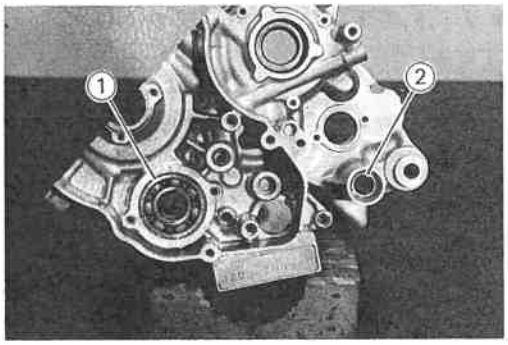


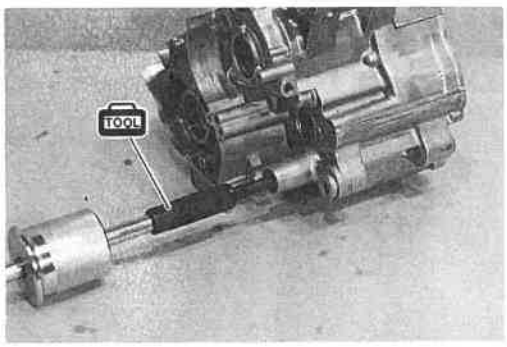
●Oリング②を外す。



●バランサシャフトレフトベアリング①とギヤシフトシャフトベアリング②を特殊工具を用いて外す。

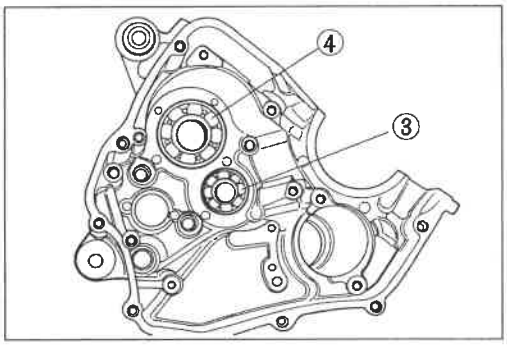
TOOL ・ベアリングインストーラ：09922－55131　①
・ベアリングリムーバ　：09921－20210　②
・スライディングハンマ　：09930－30102





●カウンタシャフトレフトベアリング③とドライブシャフトレフトベアリング④を特殊工具を用いて外す。

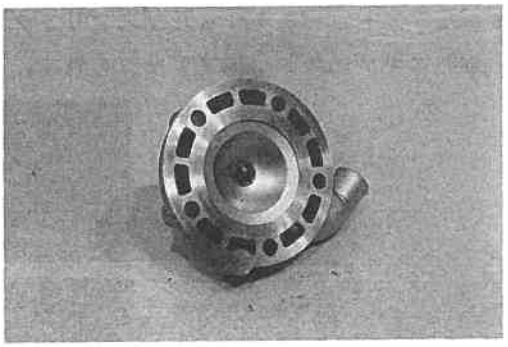
TOOL ・ベアリングインストーラ：09922－55131　③
・ベアリングリムーバ　：09923－73210　④



エンジン部品の点検

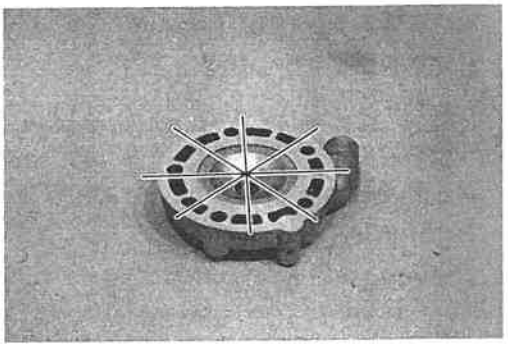
シリンダヘッド

シリンダヘッド堆積物の点検



●燃焼室内にカーボンの堆積物がないか点検する。
　・堆積している場合は，適当な工具を使って取り除く。

シリンダヘッドの平面度の点検

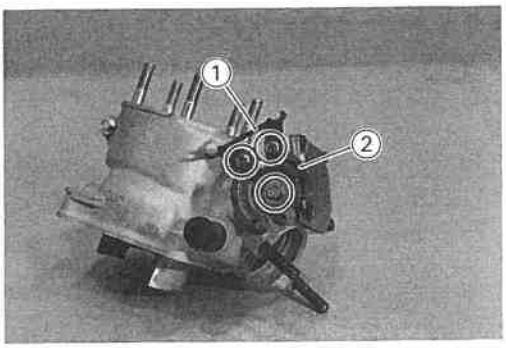


●シリンダとの合せ面の平面度を4方向について，定規及びシックネスゲージを使って測定する。
●使用限度をこえている場合は交換する。

シリンダヘッドの平面度	使用限度	0.05	mm

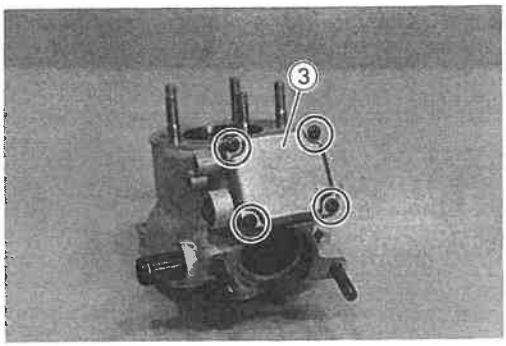
シリンダ

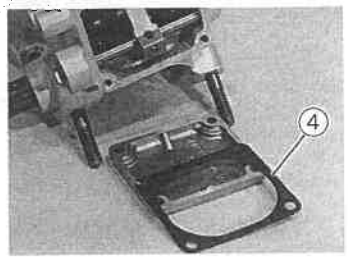
エキゾーストバルブの分解



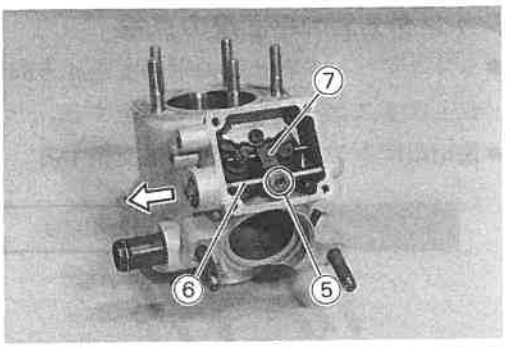
●ケーブルブラケット①，エキゾーストバルブプーリ②を外す。
　TOOL インパクトドライバセット：09900－09004

●シリンダカバー③を外す。
●シリンダカバーガスケット④を外す。

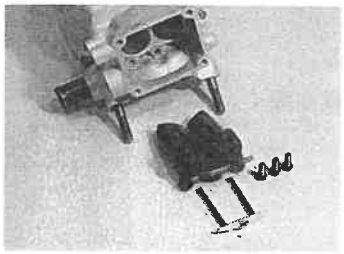


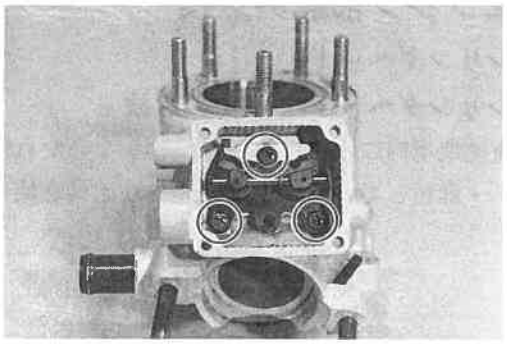


●バルブアームストップボルト⑤をゆるめてシャフト⑥を引き抜きバルブアーム⑦を外す。

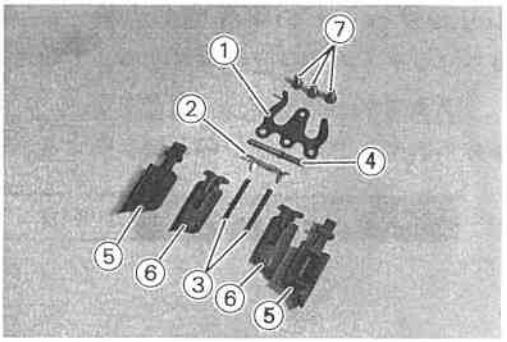


●バルブストッパスクリュ及びスプリングリテーナスクリュを外しエキゾーストバルブアッシを外す。

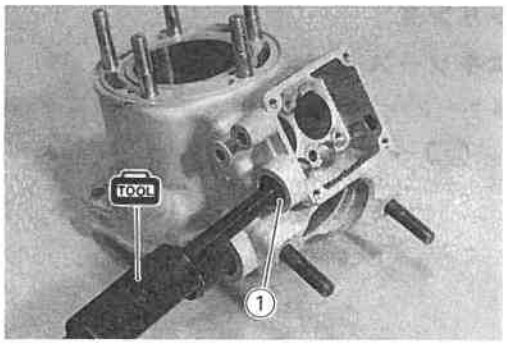




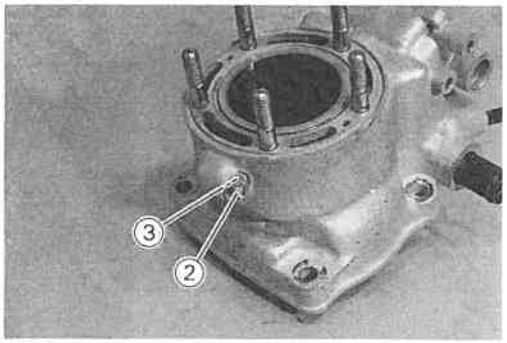
・バルブストッパ①
・スプリングリテーナ②
・スプリング③
・ピン④
・ロアバルブ⑤
・ミドルバルブ⑥
・スクリュ⑦



●オイルシール①を外す。
TOOL ベアリングリムーバ：09921－20200



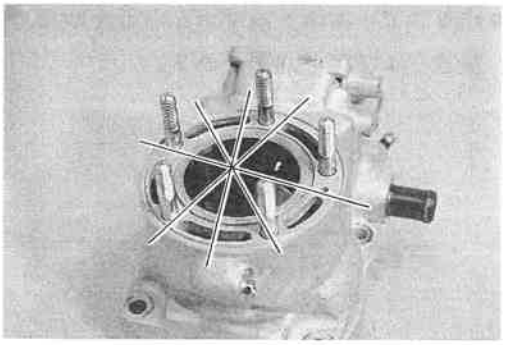
●エア抜きボルト②及びアルミワッシャ③を外す。



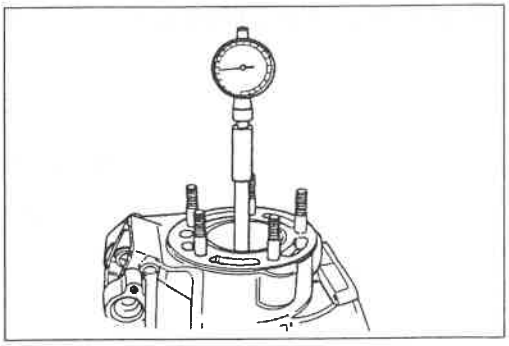
シリンダ上面の平面度の点検

●シリンダヘッド合せ面の平面度を4方向について，定規及びシックネスゲージを使って測定する。
●使用限度をこえている場合は交換する。

シリンダ上面の歪み	使用限度	0.05	mm



シリンダ内径の点検

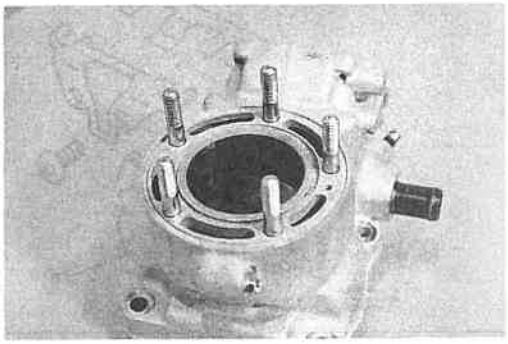


- シリンダ内面の段付摩耗，メッキはがれ，または傷について点検する。
- 6箇所をシリンダゲージで測定する。
- これらの値の中で1つでも使用限度をこえている場合はシリンダを交換する。

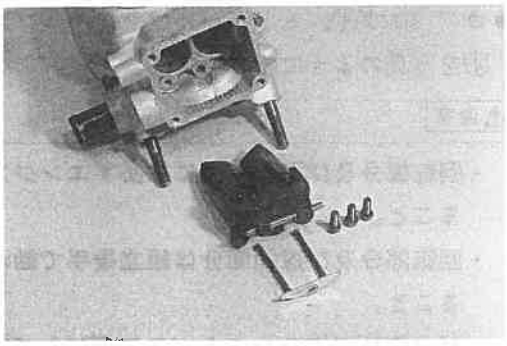
シリンダの内径	使用限度	54.08	mm

⚠注意

シリンダの内面はメッキが施されているのでボーリングやホーニングはしないこと。



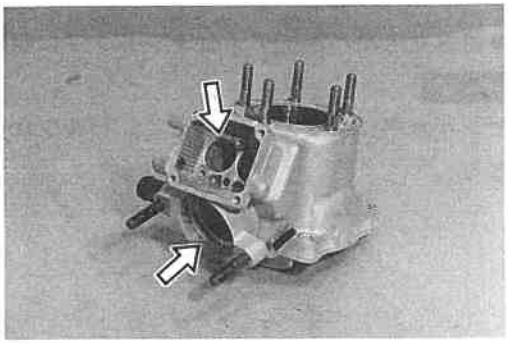
エキゾーストバルブの点検



- ロアバルブ，ミドルバルブ，スプリングなどのバルブ関連部品及びシリンダのバルブ摺動部に，傷，摩耗，損傷等がないか点検する。

参考

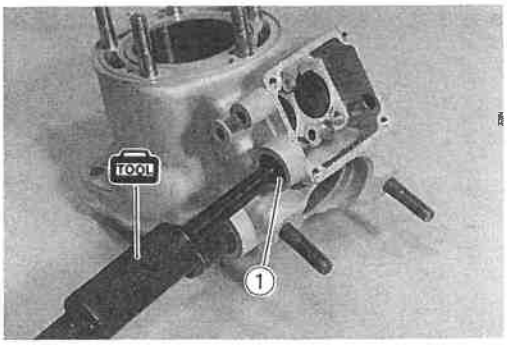
バルブ関連部品の組立後，プーリを回転させた時，バルブの作動が円滑か点検する。



- エキゾーストバルブ摺動面のカーボンやタールをウェス等で清掃する。
- エキゾーストポート及びシリンダ上部のカーボンを除去する。

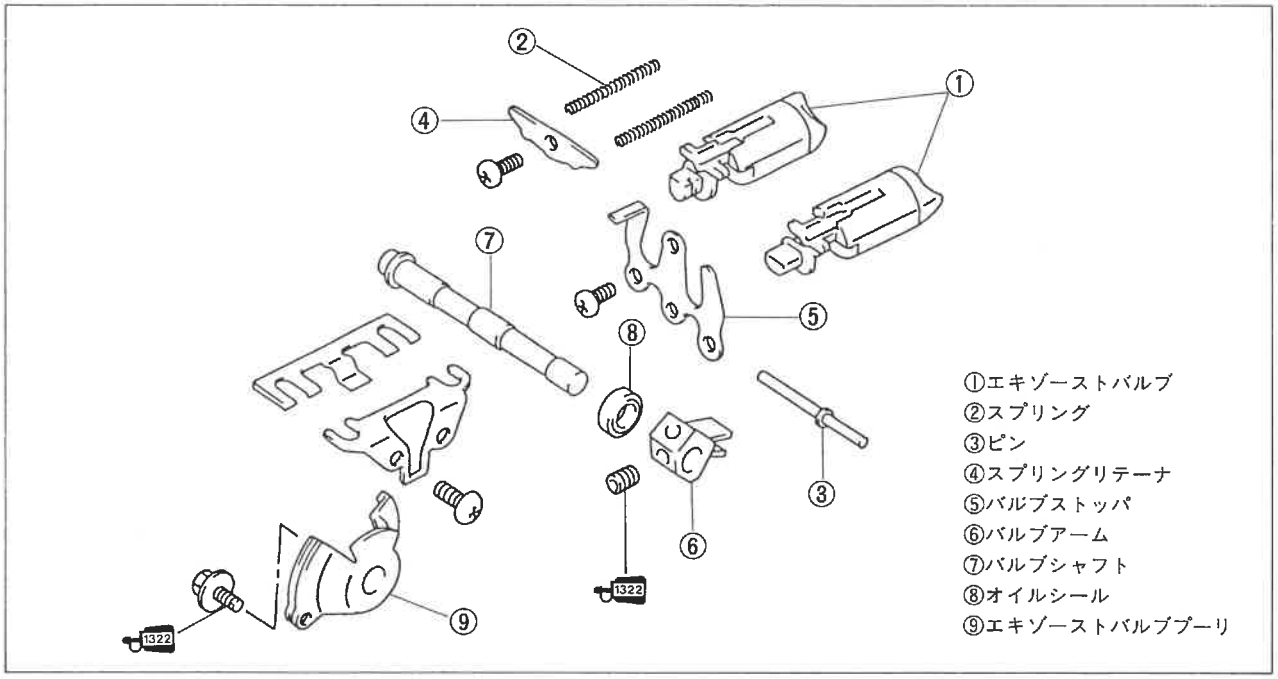
⚠注意

シリンダ内面に傷をつけないよう注意すること。

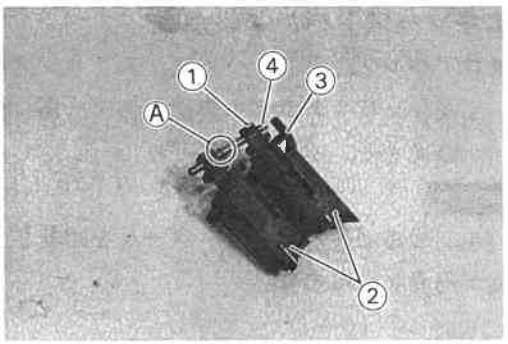


- バルブシャフトの軸受部よりタールがにじみ出ている場合は，ベアリングリムーバを使ってオイルシールを交換する。
  - オイルシールの取外しは4-25ページ参照。

エキゾーストバルブの組立て



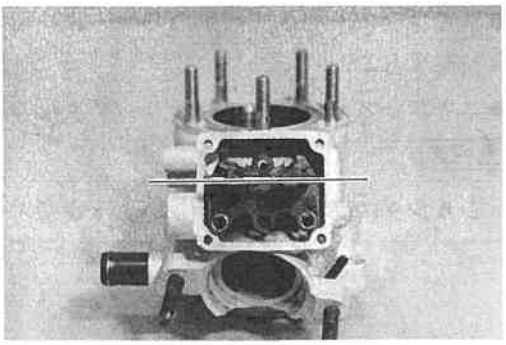
● ロアバルブ①，ミドルバルブ②，バルブストッパ③及びピン④を写真のように組み立てる。



⚠注意

- **回転部分及び摺動部分には必ずエンジンオイルを塗布すること。**
- **回転部分及び摺動部分は組立後手で動かして機能確認すること。**
- **ピンのリブⒶをレフトバルブ側にして組み立てる。**

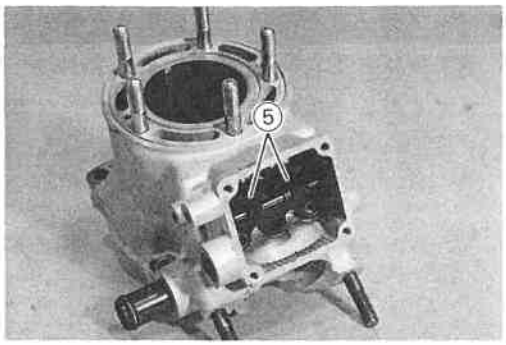
● 組み立てたバルブアッシをシリンダに組み付ける。



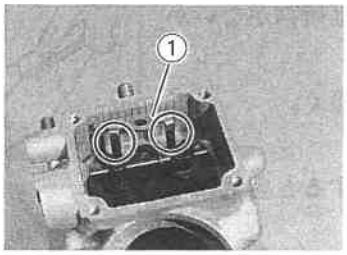
参　考

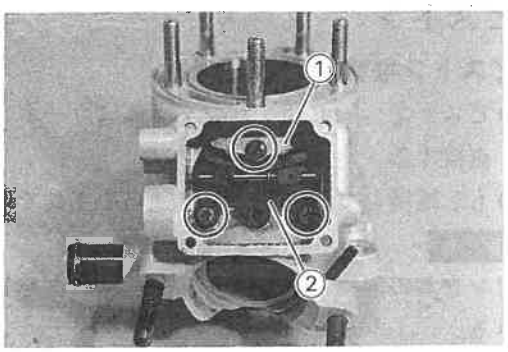
ピンが水平になるようにすると，バルブがシリンダに入り易くなる。

● スプリング⑤をミドルバルブ上部に組み立てる。



●スプリングリテーナ①の突起部のスプリングにはめ込み，バルブストッパ②とともにスクリュで締め付ける。

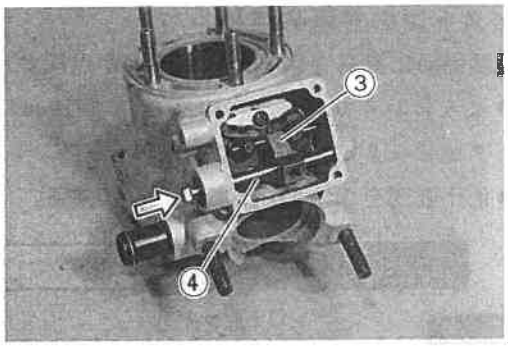




●バルブアーム③をピンにはめ込み，バルブシャフト④を差し込む。

⚠注意

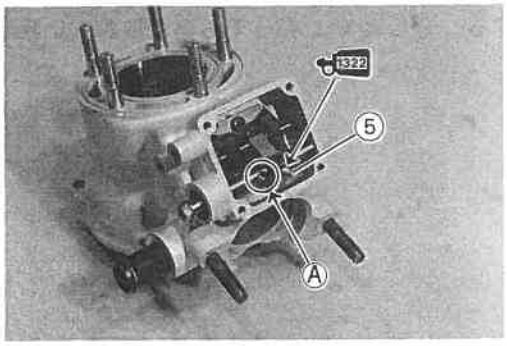
シリンダのオイルシールのリップ部をシャフトで傷つけないよう注意すること。



●バルブアームストッパボルト⑤にネジロックを塗布して，シャフトの合せ穴Ⓐに締め付ける。

バルブアームストッパボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}

1322 ネジロック "1322"



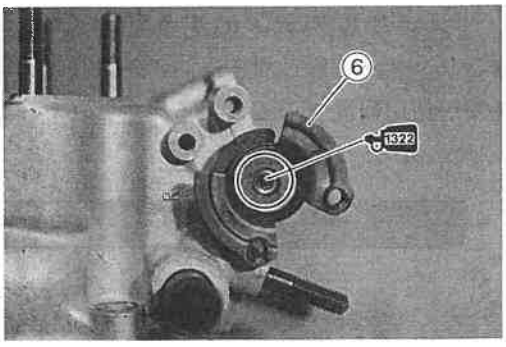
●バルブプーリ⑥をシャフトに組み立てる時は，シャフトの切り欠きとプーリの切り欠きを合わせる。

●バルブプーリボルトにネジロックを塗布して，締め付ける。

1322 ネジロック "1322"

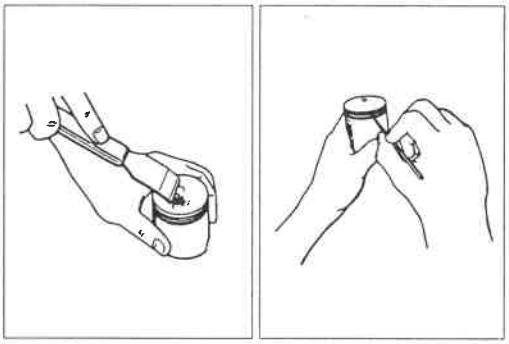
⚠注意

組立て完了後は，バルブの作動が円滑か確認すること。



ピストン

ピストン堆積物の点検

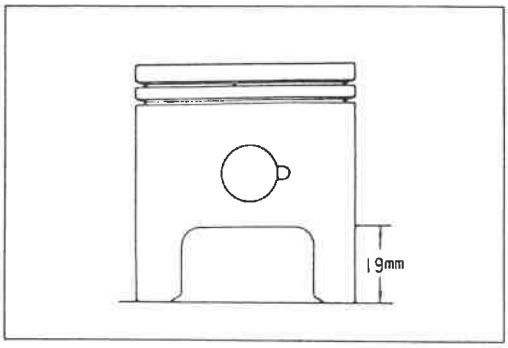


- ピストンヘッド部，リング溝部にカーボンの堆積物がないか点検する。
- もし堆積している場合は，適当な工具で取り除く。

参考

リング溝の清掃は折れたピストンリングを利用すると容易にできる。

ピストンの外径の点検

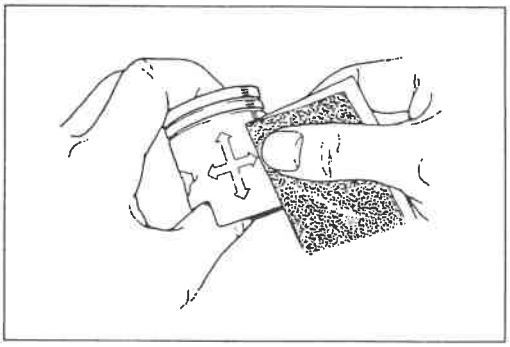


- 摺動面に異常な傷や亀裂がないか点検する。
- ピストンスカートからの高さ Ⓐ が19㎜の位置の外径をマイクロメータで測定する。
- 使用限度をこえている場合は交換する。

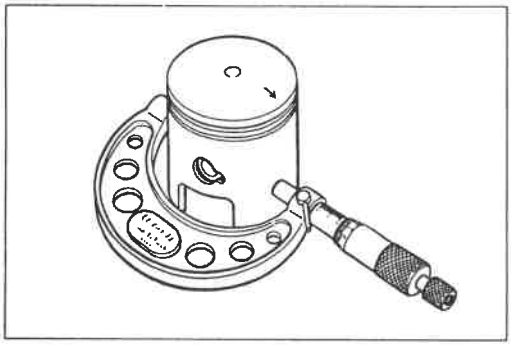
ピストンの外径	使用限度	53.88	mm

参考

摺動面に軽い傷がある場合は，＃400程度のサンドペーパで修正する。もし軽くこすっても傷が取れない場合は交換する。



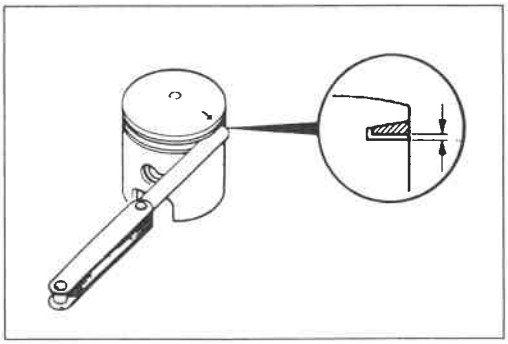
シリンダとピストンのすき間の点検



- シリンダの内径とピストンの外径の差を計算する。
- 差が使用限度をこえている場合は，シリンダ，ピストンを交換する。

シリンダとピストンのすき間	使用限度	0.120	mm

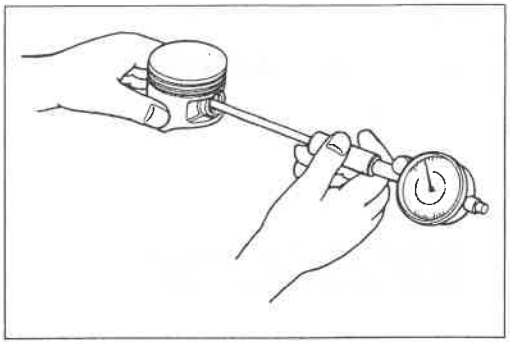
ピストンリング溝の点検



- ピストンリングとリング溝のカーボンを除去した後，リングをリング溝に取り付ける。
- リングを押さえながらシックネスゲージでリングの下のすき間を測定する。

ピストンリングとリング溝のすき間	標準値	トップ	0.020～0.060	mm
		セカンド	0.020～0.060	mm

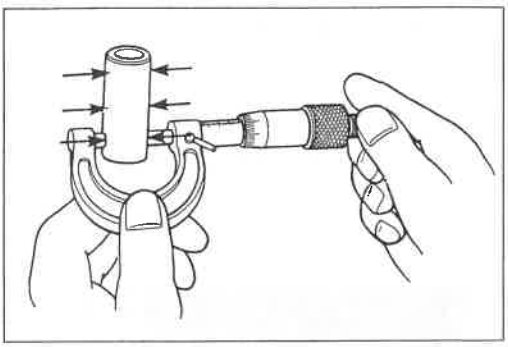
ピストンピン穴内径の点検



- スモールボアゲージを使って，ピストンピンの穴の上下，前後方向の内径を測定する。
- 使用限度をこえている場合は交換する。

ピストンピン穴の内径	使用限度	15.036	mm

ピストンピン外径の点検

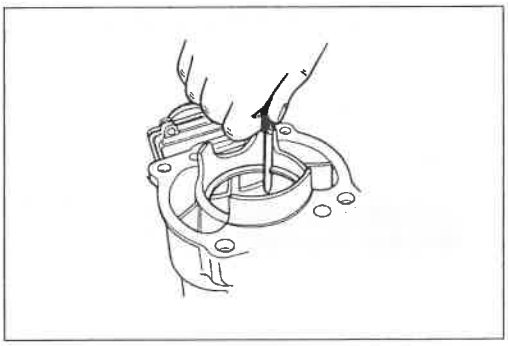


- マイクロメータを使用してピストンピンの外径を両端及び中央の3か所測定する。
- 使用限度をこえている場合は交換する。

ピストンピン外径	使用限度	14.980	mm

ピストンリング

ピストンリング合口すき間の点検

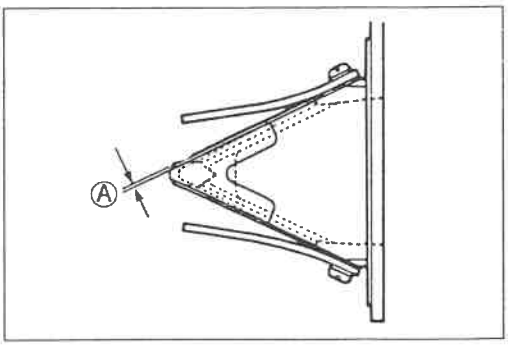


- ピストンリングが水平になるよう，ピストンの頭部を使ってシリンダの図の位置に挿入する。
- シックネスゲージで合口すき間を測定する。
- 使用限度をこえている場合は交換する。

ピストンリングの合口すき間	使用限度	トップ	0.8	mm
		セカンド	0.8	mm

リードバルブ

リードバルブの点検



- リードバルブに亀裂，破損，異物のかみ込みがないか点検する。
- 異物のかみ込みで浮いている場合は分解して洗浄する。
- リードバルブが反って浮いている場合はすき間Ⓐをシックネスゲージで測定し規定値以上の場合は交換する。

リードバルブのすき間	使用限度	0.2	mm

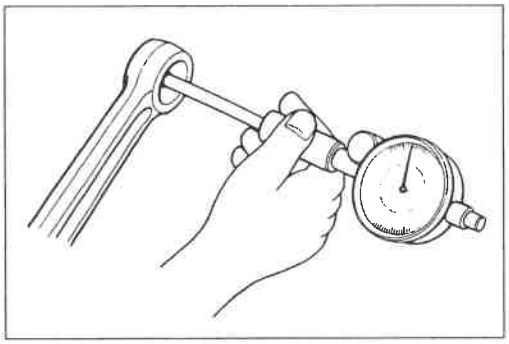
- リードバルブストッパを締め付ける際はスクリュにネジロックを塗布する。

⚠注意

リードバルブを曲げてすき間を修正しないこと。

1322 ネジロック〝1322〟

クランクシャフト



コンロッド小端内径の点検

- スモールボアゲージを使ってコンロッド小端部の上下，前後方向の内径を測定する。
- 使用限度をこえている場合は交換する。

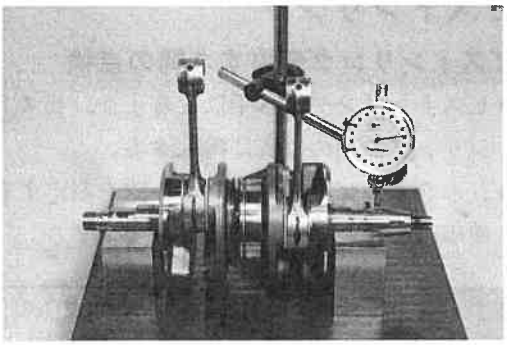
コンロッド小端内径	使用限度	20.047	mm

コンロッド大端の点検

- クランクシャフトをVブロックで支え，コンロッド小端を持って回転させ，スムーズに回転するか点検する。
- コンロッド小端を水平に動かして大端のガタをダイヤルゲージで測定する。
- もしこれらに異常があればクランクシャフトを交換する。

コンロッド大端のガタ	使用限度	0.04	mm

クランクシャフトの振れの点検

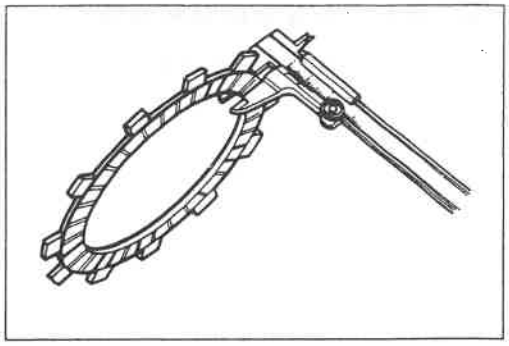


- クランクシャフトジャーナル部をVブロックで支え，クランクをゆっくり回しながらダイヤルゲージで振れを測定する。
- 使用限度をこえている場合は交換する。

クランクシャフトの振れ	使用限度	0.05	mm

クラッチ

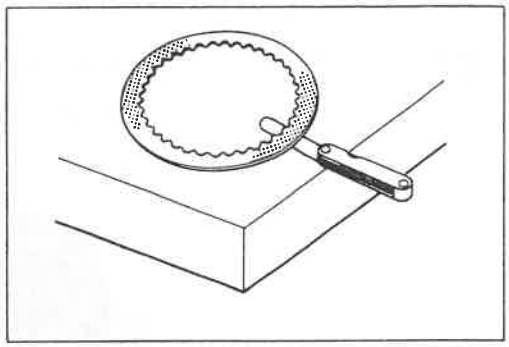
クラッチドライブプレートの点検



- 焼損による変色，亀裂等がないか点検する。
- ノギスで厚さを測定する。
- 1枚でも使用限度をこえていれば，セットで交換する。

ドライブプレートの厚さ	使用限度	3.485	mm

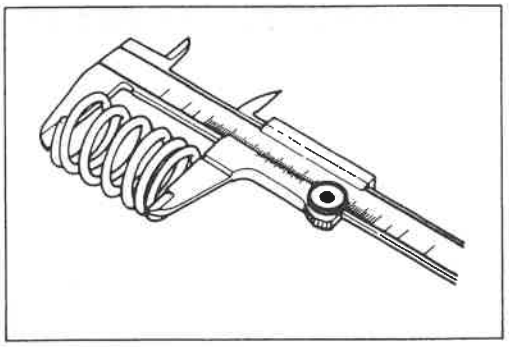
クラッチドリブンプレートの点検



- 焼損による変色や傷がないか点検する。
- プレートを定盤上でシックネスゲージにより歪みを測定する。
- 使用限度をこえているものは交換する。

ドリブンプレートの歪み	使用限度	0.2	mm
ドリブンプレートの厚さ	No. 1	2.9	mm
	No. 2	2.0	mm

クラッチスプリングの自由長の点検

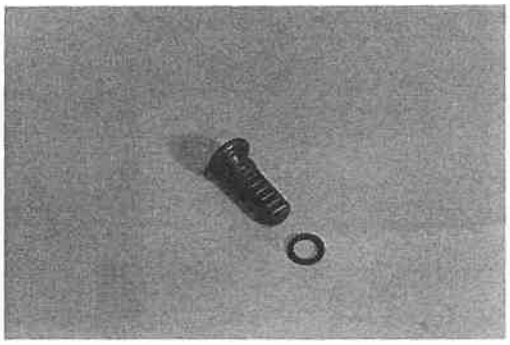


- すべてのクラッチスプリングの自由長をノギスを使って測定する。
- 1つでも使用限度をこえていれば，セットで交換する。

クラッチスプリングの自由長	使用限度	36.2	mm

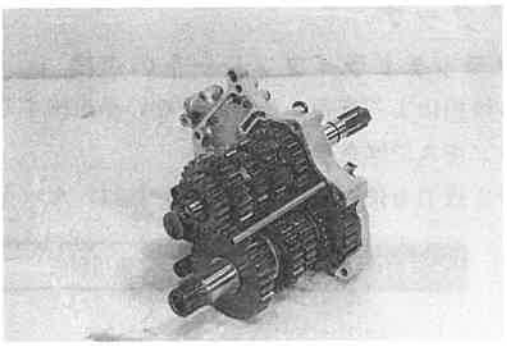
クラッチレリーズラックOリングの点検

Oリングに亀裂，損傷がないか点検する。



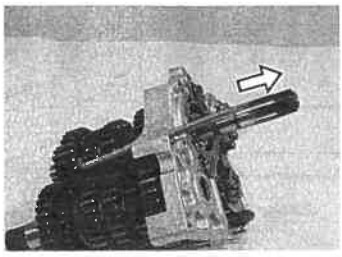
トランスミッションの分解点検

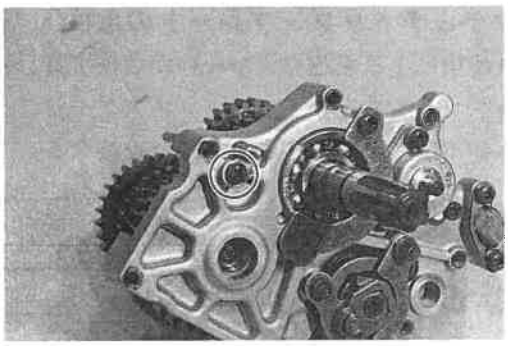
● トランスミッションアッシをエンジンから外す。



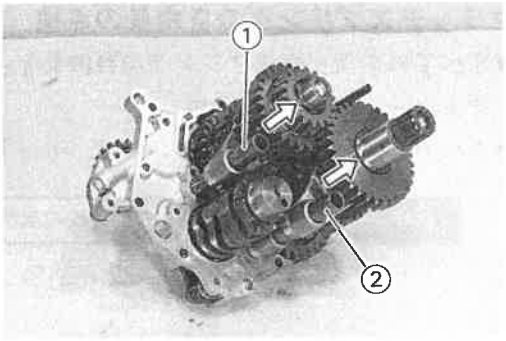
● オイルガイドを外す。

TOOL インパクトドライバセット：09900－09004

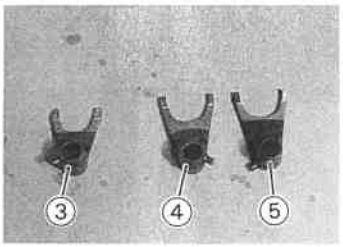


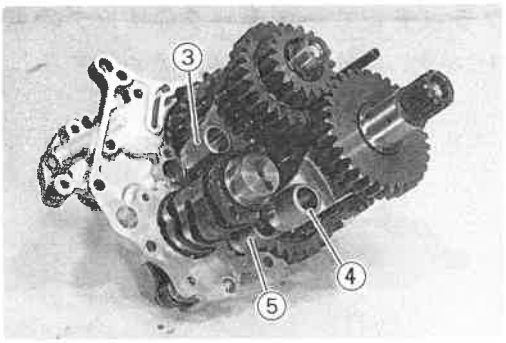


● ギヤシフトフォークシャフト①②を外す。



● ギヤシフトフォーク③④⑤を外す。

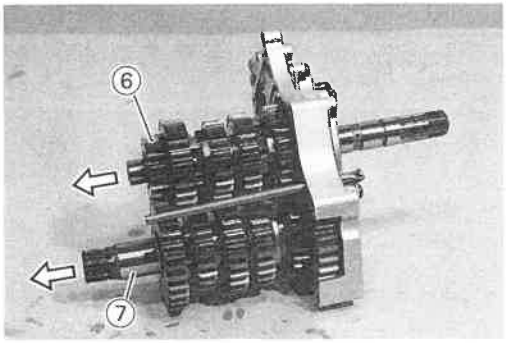




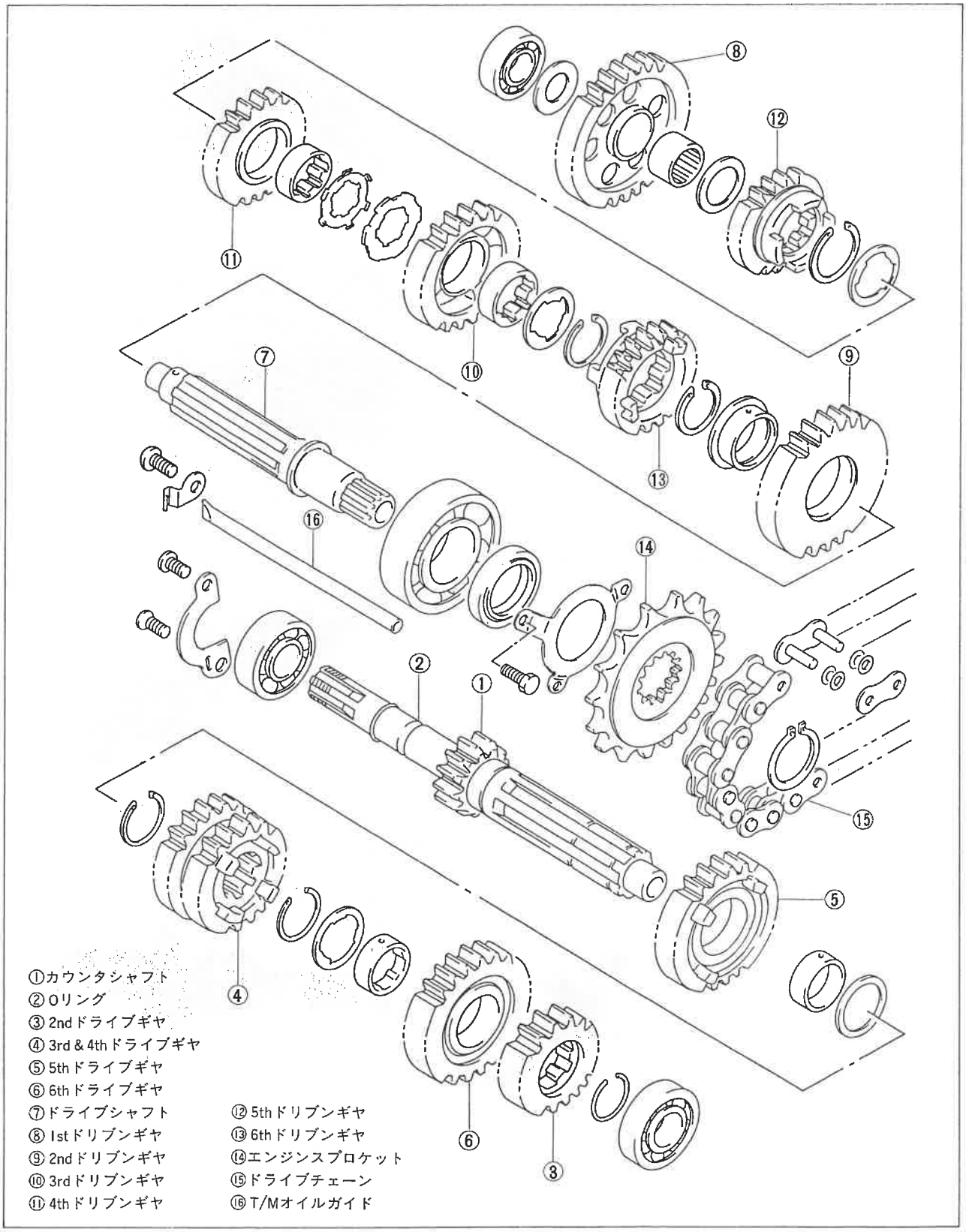
● カウンタシャフトアッシ⑥とドライブシャフトアッシ⑦をトランスミッションケースから外す。

⚠注意

カウンタシャフトをプラスティックハンマでたたいて抜く時は，プラスティックの破片が飛んでオイル穴等に詰まらないよう注意すること。



トランスミッション



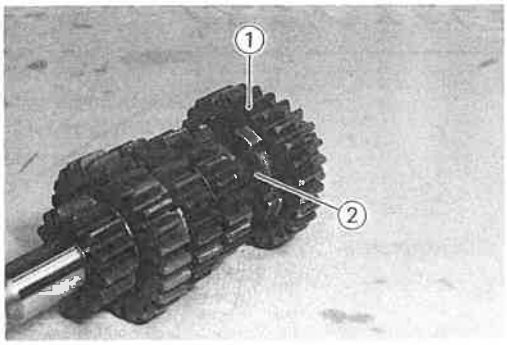
参　考

・カウンタシャフト及びドライブシャフトを分解後，順序を間違えないようギヤ，サークリップ，スペーサ，ブッシュ等をドライバに挿しておくとよい。

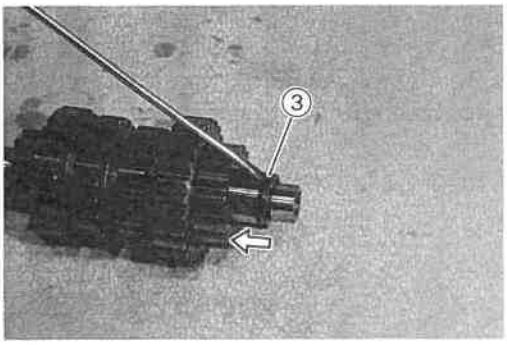
・ワッシャはベアリングやギヤの側面に貼りついていることがあるので注意すること。

カウンタシャフトの分解

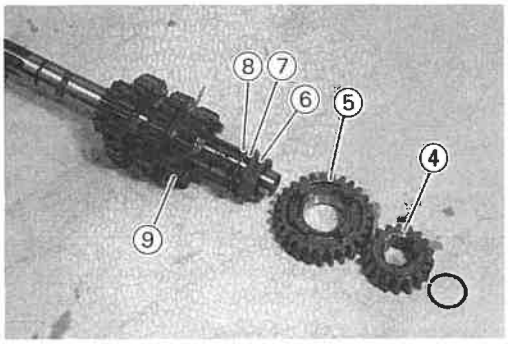
●6thドライブギヤ①のサークリップ②を外す。



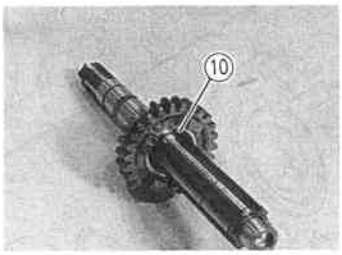
●2ndドライブギヤと6thドライブギヤをずらして，Cリング③を外す。

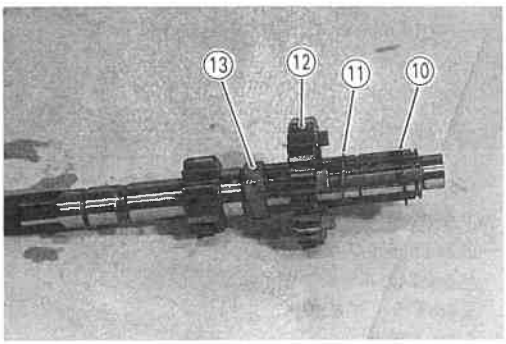


●2ndドライブギヤ④，6thドライブギヤ⑤，ブッシュ⑥，ワッシャ⑦，サークリップ⑧を外し，3rd，4thドライブギヤ⑨を外す。



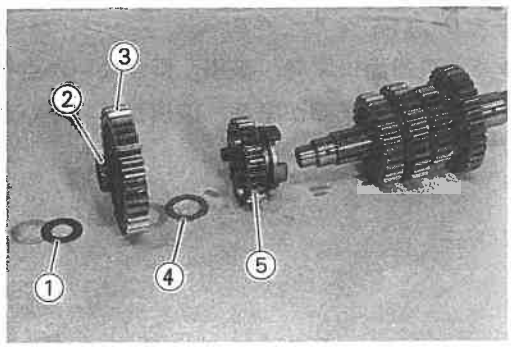
●サークリップ⑩を外し，ワッシャ⑪，5thドライブギヤ⑫，ブッシュ⑬を外す。



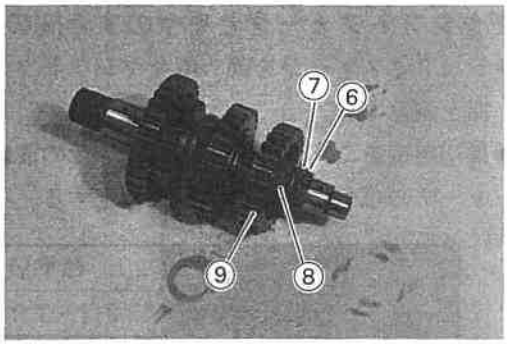


ドライブシャフトの分解

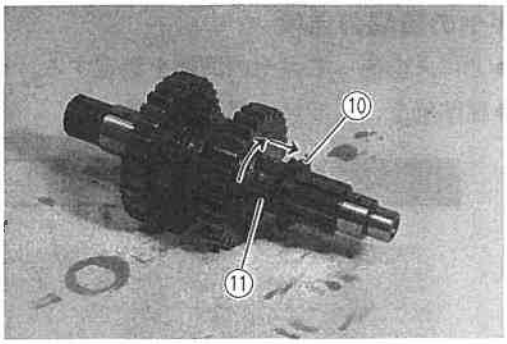
● ワッシャ①，ブッシュ②，1stドリブンギヤ③，ワッシャ④，5thドリブンギヤ⑤を外す。



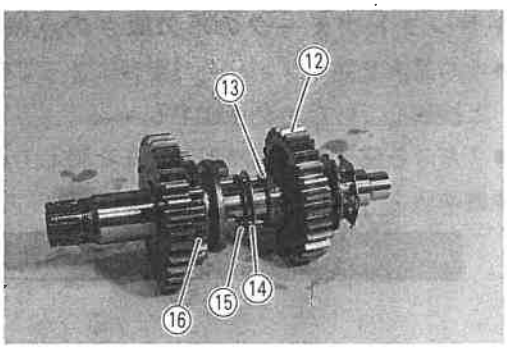
● サークリップ⑥，ワッシャ⑦，ブッシュ⑧，4thドリブンギヤ⑨を外す。



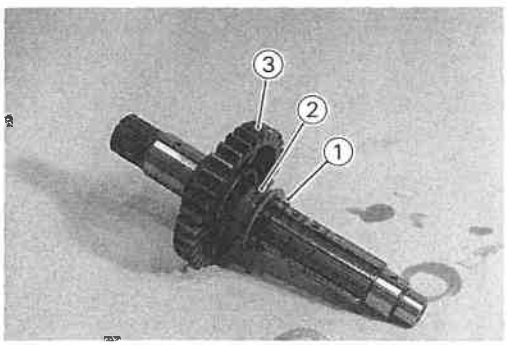
● ロックワッシャ⑩を外し，ワッシャ⑪をスプラインの山からずらして外す。



● 3rdドリブンギヤ⑫，ブッシュ⑬，ワッシャ⑭，サークリップ⑮を外す。
● 6thドリブンギヤ⑯を外す。

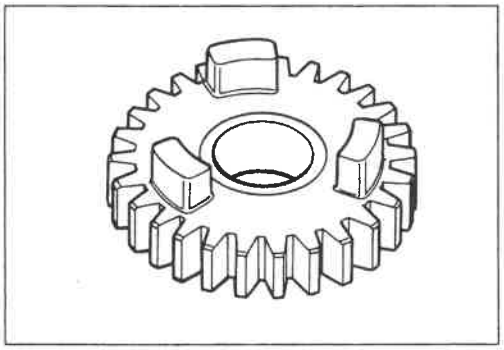


● サークリップ①を外し，ブッシュ②，2ndドリブンギヤ③を外す。



ギヤの点検

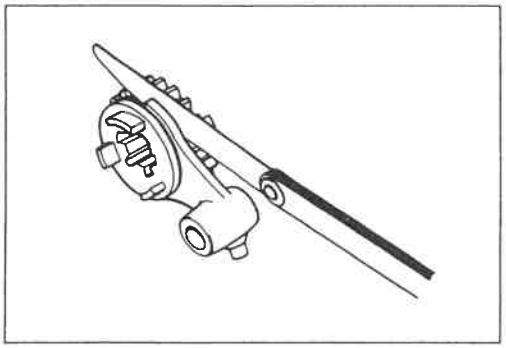
- ギヤの歯面に摩耗，破損，傷がないか点検する。
- ギヤのドッグ部が摩耗，破損していないか点検する。



ギヤシフトフォークとギヤのすき間の点検

- シックネスゲージを使ってギヤシフトフォークとギヤのすき間を測定する。
- 使用限度をこえている場合は，ギヤの溝幅及びギヤシフトフォークの爪の厚さをノギスで測定する。

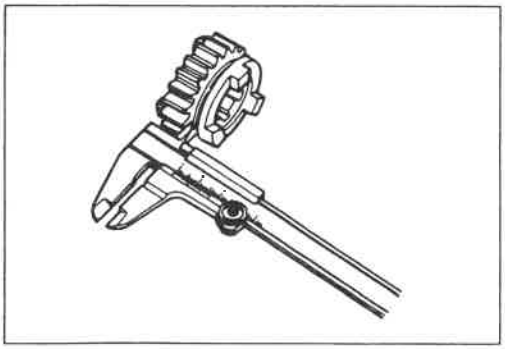
ギヤシフトフォークとギヤのすき間	標準値	使用限度
	0.1～0.3 mm	0.5 mm



ギヤの溝幅の点検

- ノギスを使ってギヤの溝幅を測定する。
- 標準値をこえている場合は交換する。

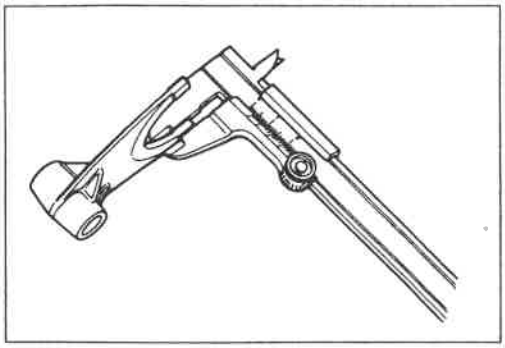
ギヤの溝幅	標準値	5.5～5.6	mm



ギヤシフトフォークの爪の厚さの点検

- 爪の異常摩耗やフォークの変形によって爪以外の部分でギヤと接触していないか点検する。
- ノギスを使って両端の爪の厚さを測定する。
- 標準値をこえている場合は交換する。

ギヤシフトフォークの爪の厚さ	標準値	5.3～5.4	mm

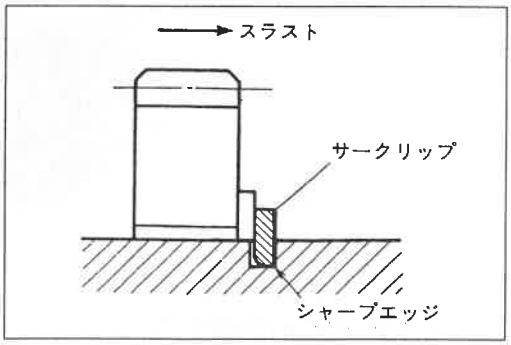


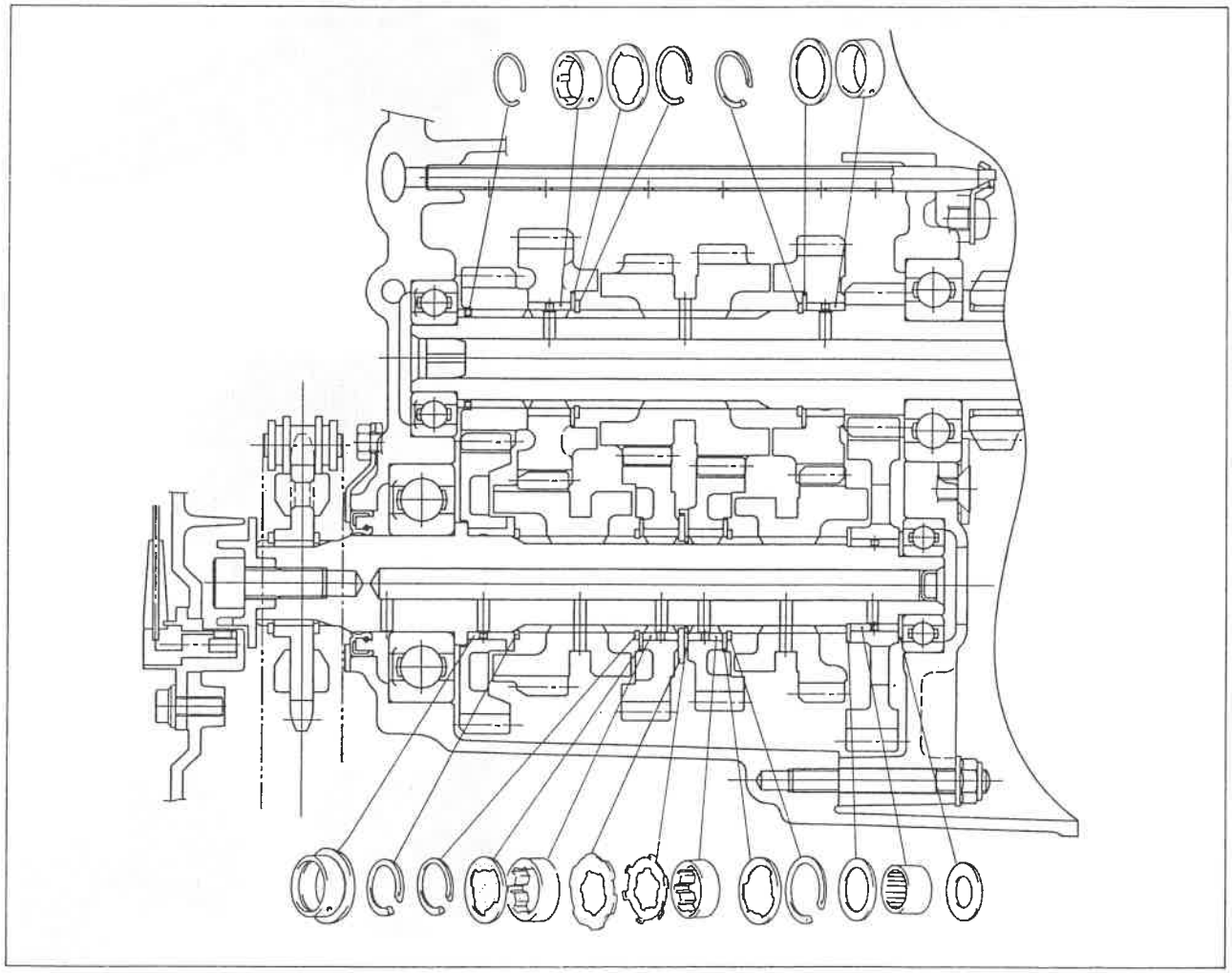
トランスミッションの組立て

トランスミッションの組立ては，分解の逆の順序で行なう。
組立作業では，次のことに注意すること。

⚠注意

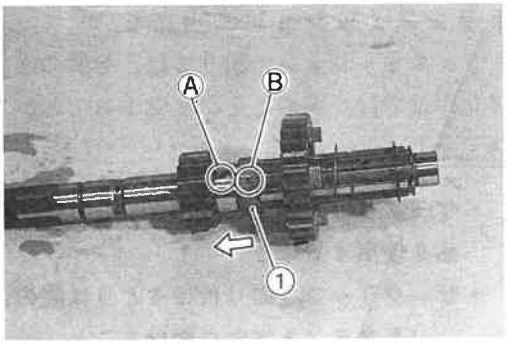
- サークリップ及びCリングは再使用しないこと。必ず新品を使用すること。
- サークリップを取り付けるときは図のようにシャープエッジをスラスト方向に向けること。
- サークリップ及びCリングを取り付けるときは，必要以上拡げないこと。
- サークリップ及びCリングを取り付けた後，溝に完全にはまっているか回して確認すること。
- オイル穴のあるギヤやブッシュはシャフトのオイル穴と位置を合わせて組み立てること。
- ギヤを取り付ける前，カウンタシャフト及びドライブシャフトにエンジンオイルを塗布すること。
- ギヤを取り付けるときは，ワッシャやサークリップの位置に注意すること。（下図参照）





カウンタシャフトの組立て

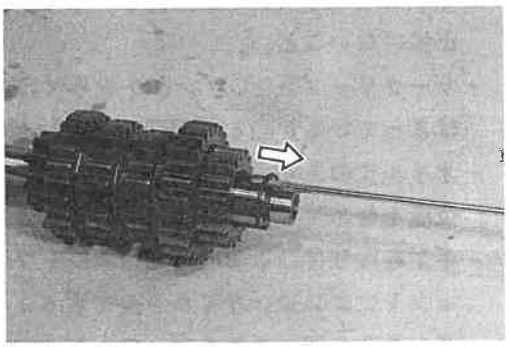
●カウンタシャフトのオイル穴Ⓐとブッシュのオイル穴Ⓑを合わせてブッシュ①を組み立てる。



●2ndドライブギヤは段付きのある方を外側にして組み，Cリングを溝にはめ込む。

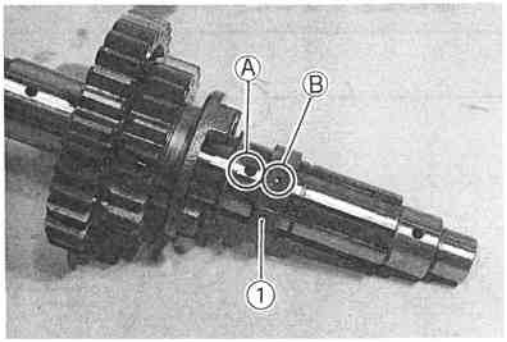
●Cリング組立て後，6thドライブギヤサークリップを溝にはめ込む。



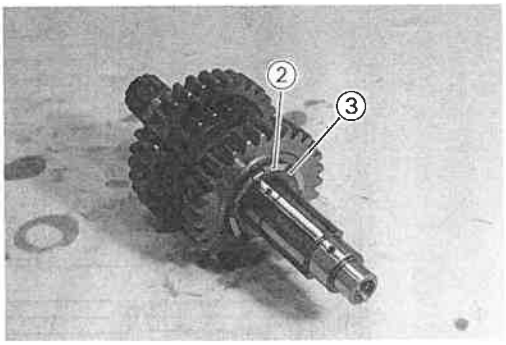


ドライブシャフトの組立て

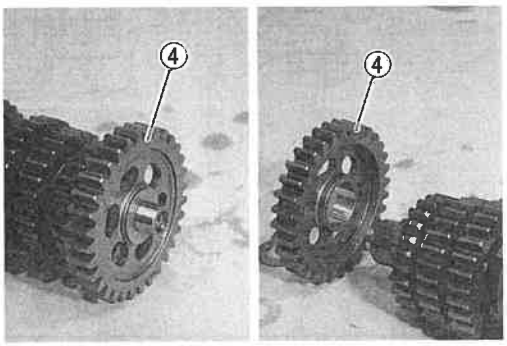
●ドライブシャフトのオイル穴Ⓐとブッシュのオイル穴Ⓑを合わせてブッシュ①を組み立てる。



●ワッシャ②の内径の爪をシャフトのスプライン山に合わせ，ロックワッシャ③で固定する。



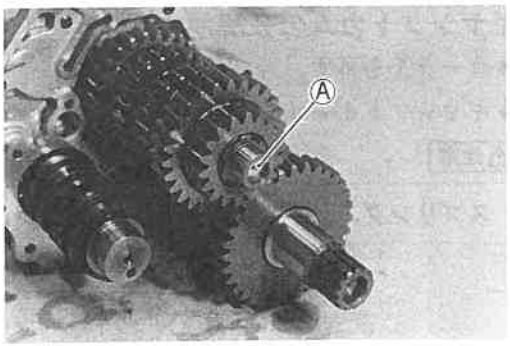
●1stドリブンギヤ④はギヤ内側の段差の小さい方を外側にして組み立てる。



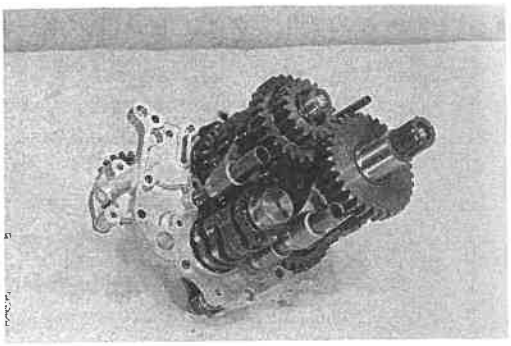
● トランスミッションケースにカウンタシャフトとドライブシャフトをセットで組み立てる。

⚠注意

カウンタシャフトをプラスティックハンマ等でたたいて組み立てる際は，異物がカウンタシャフトオイルジェットの穴Ⓐに詰まらないよう注意すること。



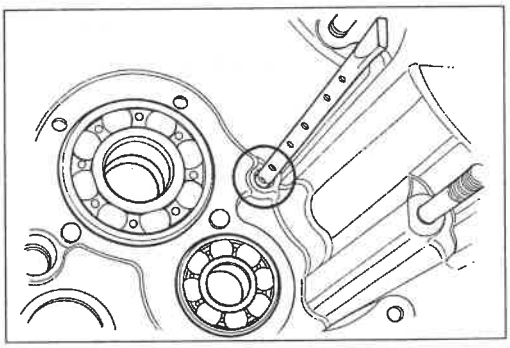
● ギヤシフトフォーク及びフォークシャフトを組み立てる。

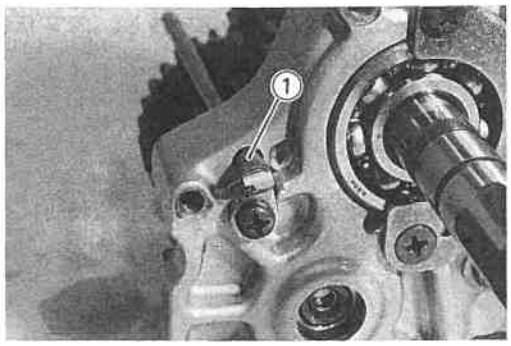


● オイルガイド①はトランスミッションケースをクランクケースに組み立ててから組み付ける。

⚠注意

・オイルガイドの先端をクランクケース側の穴に確実にはめ込むこと。
・オイルガイドには上下の向きがあるオイルガイドストッパの切り欠きとガイドの突起を合わせて組み立てること。





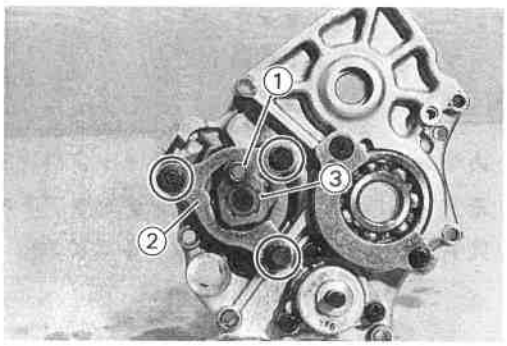
ギヤシフトカムの分解

●ローラ①を外す。

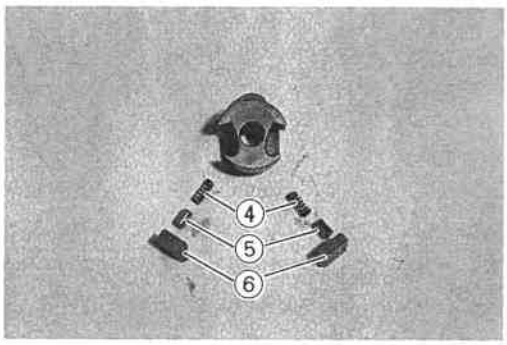
●ギヤシフトポールリフタ②とシフタ③を外す。

⚠注意

スプリング，ピン，ポールをなくさないよう注意すること。

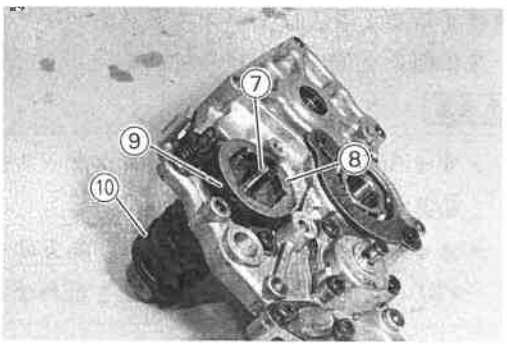


●シフタからスプリング④，ピン⑤，ポール⑥を外す。

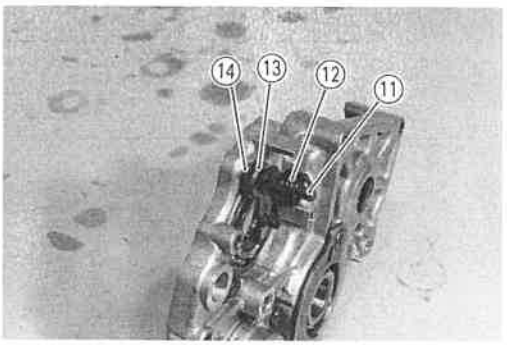


●カムシフタピン⑦を外し，カムプレート⑧を外す。

●ワッシャ⑨，シフトカム⑩を外す。



●カムストッパサポート⑪を外し，スプリング⑫，カムストッパ⑬，ワッシャ⑭を外す。



組立て

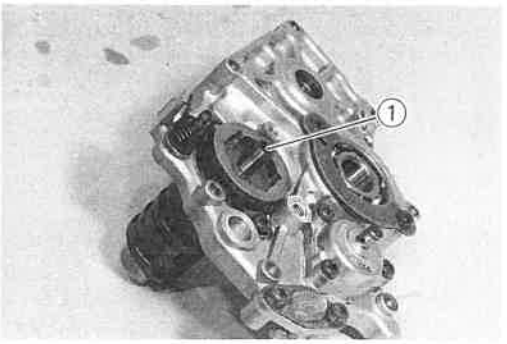
組立ては分解の逆順序で行ない，下記項目に注意すること。

●カムシフタピン①を締め付ける。

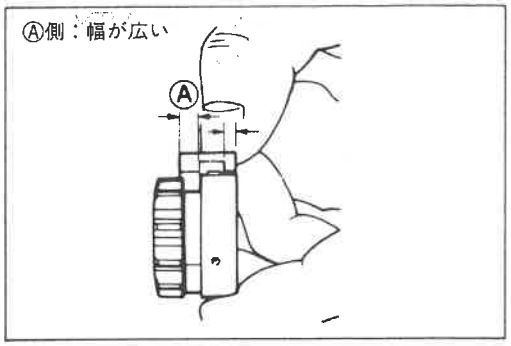
カムシフタピン：10 N·m {1.0 kgf·m}

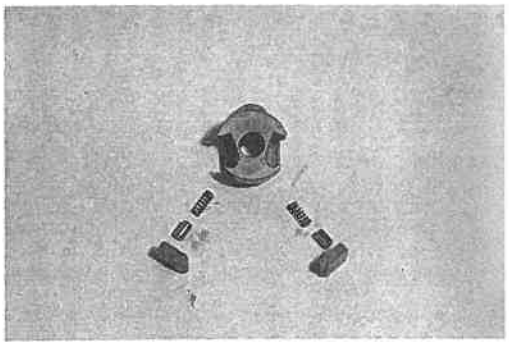
●カムストッパサポートを規定トルクで締め付ける。

カムストッパサポート：10 N·m {1.0 kgf·m}

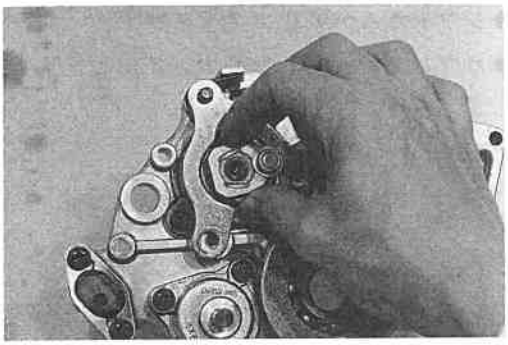


●シフタにスプリング，ピンとポールを取り付ける。
・ピンは丸みのある側をポールに向ける。
・ポールは図のように幅の広い方Ⓐを外側とする。

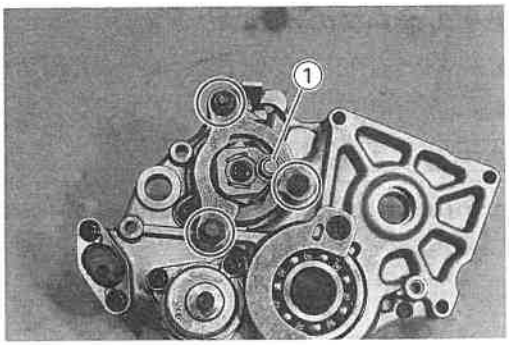




●シフタをギヤシフトポールリフタに組み立て，ポールを指でおさえながらカムプレートに組み立てる。



●ギヤシフトポールリフタボルトを締め付ける。
●ローラ①を組み立てる。

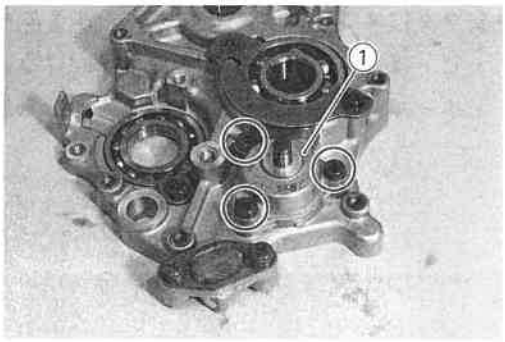


トランスミッションケースの分解

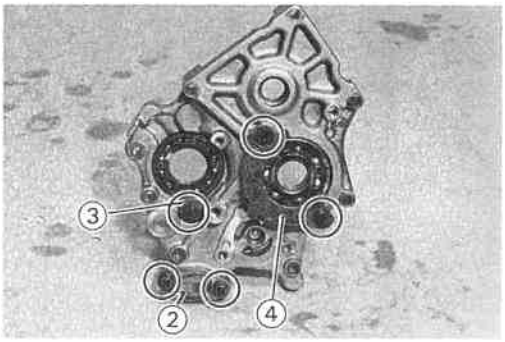
●オイルポンプ①を取り外す。

⚠注意

オイルポンプは分解しないこと。

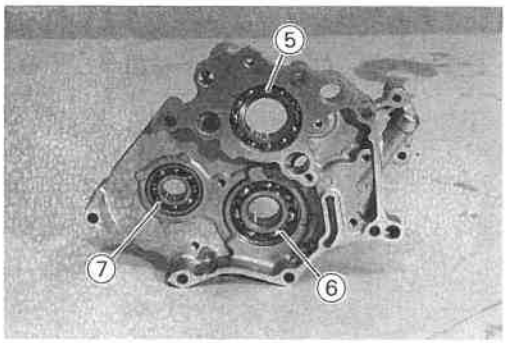


●オイルストレーナ②，ベアリングリテーナ③④を外す。



●シフトカムベアリング⑤を外す。

●カウンタシャフトベアリング⑥とドライブシャフトベアリング⑦を外す。



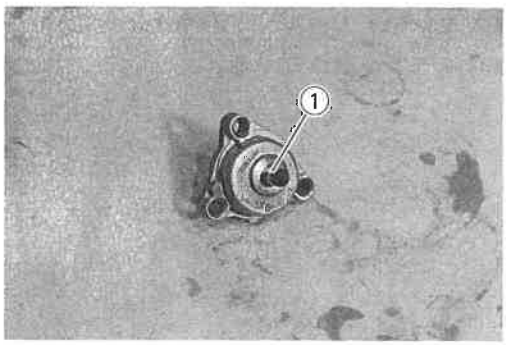
オイルポンプの点検

●シャフト①を手で回してスムーズに回るか点検する。

●回転が不円滑な場合は，オイルポンプアッシで交換する。

⚠注意

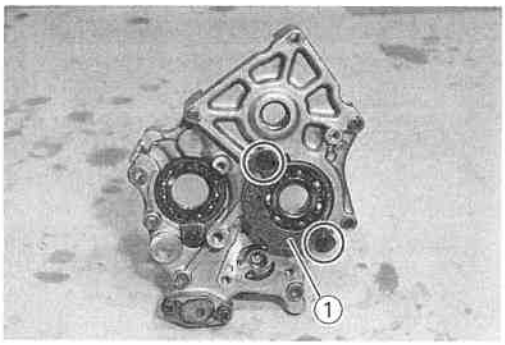
オイルポンプは分解しないこと。オイルポンプはアッセンブリ扱いとなっている。



組立て

組立ては分解の逆順序で行ない，下記項目に注意すること。

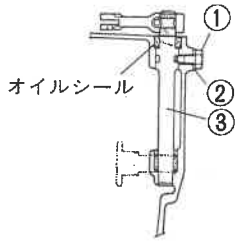
●ベアリングリテーナ①は写真の方向で組み立てること。

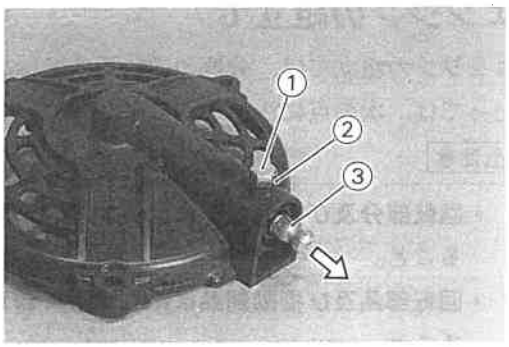


クラッチアウタカバーの分解

●ピニオンシャフトストッパボルト①，ワッシャ②を外す。

●クラッチレリーズピニオンシャフト③を引き抜く。



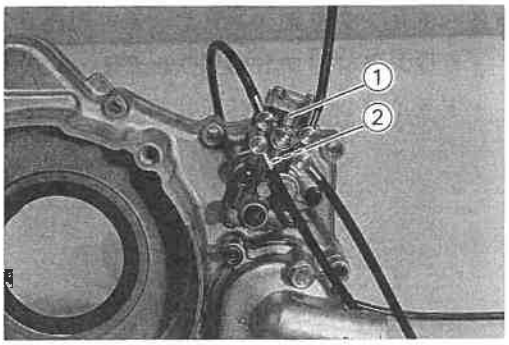


クラッチインナカバーの分解

●オイルポンプ①，ガスケット②を外す。

参　考

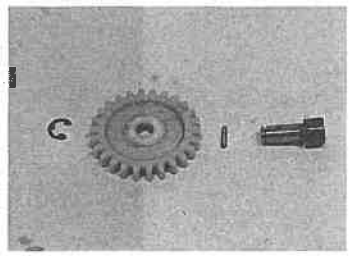
ウォータポンプの分解は6-7ページ参照。

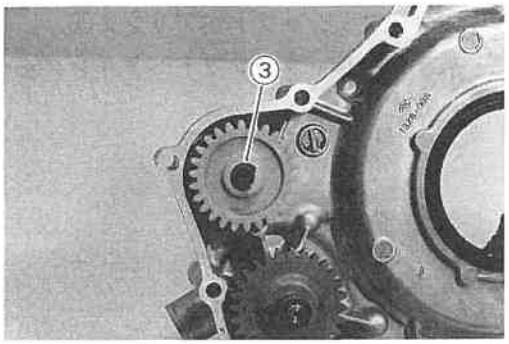


●オイルポンプドリブンギヤ③を外す。

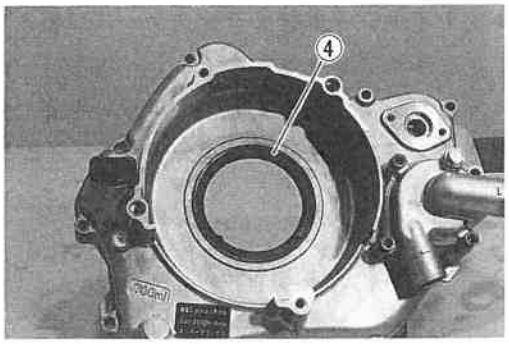
・Eリング，ギヤ，ピンを外す。

・シャフトを外す。





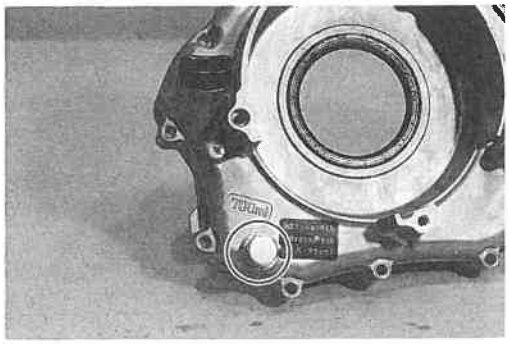
●オイルシール④を外す。



組立て

●オイルドレンプラグを締め付ける。

オイルドレンプラグ：23 N·m {2.3 kgf·m}



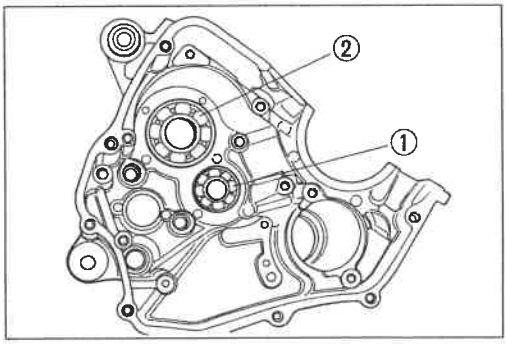
エンジンの組立て

エンジンの組立ては，分解の逆の順序で行なう。組立作業に当たっては，次の点に注意すること。

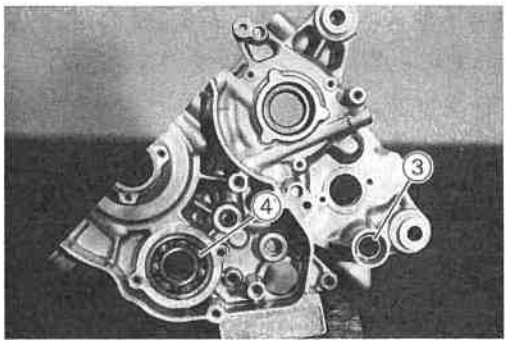
⚠注意

・回転部分及び摺動部分には必ずエンジンオイルを塗布すること。
・回転部品及び摺動部品は組立後手で動かして機能確認すること。

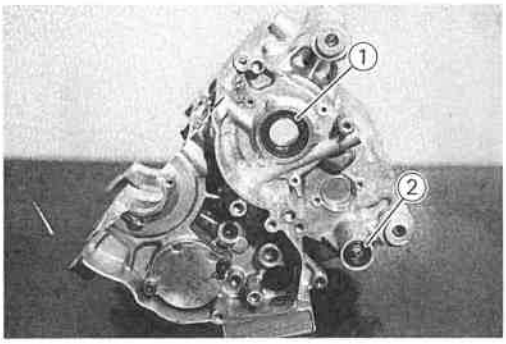
● 各ベアリングをクランクケースに組み立てる。
・カウンタシャフトベアリング①
・ドライブシャフトベアリング②

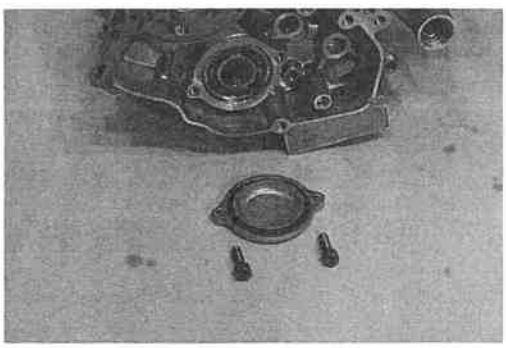


・ギヤシフトシャフトベアリング③
・バランサシャフトレフトベアリング④



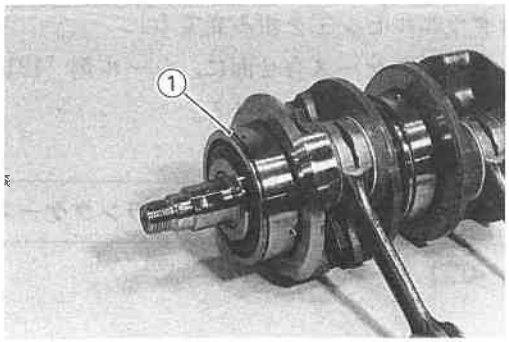
● 各オイルシールをクランクケースに組み立てる。
・ドライブシャフトオイルシール①
・ギヤシフトシャフトオイルシール②
● クランクケースロアカバーをOリングとともに組み立てる。





クランクシャフト

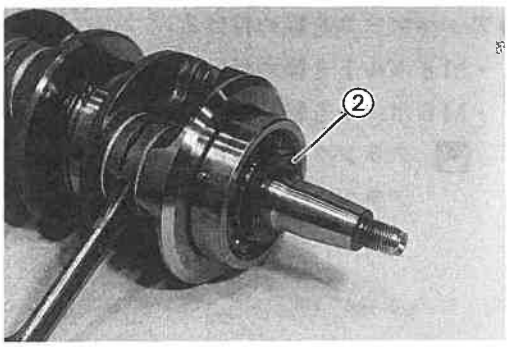
●クランクシャフトライトベアリングにOリング①を組み立てる。



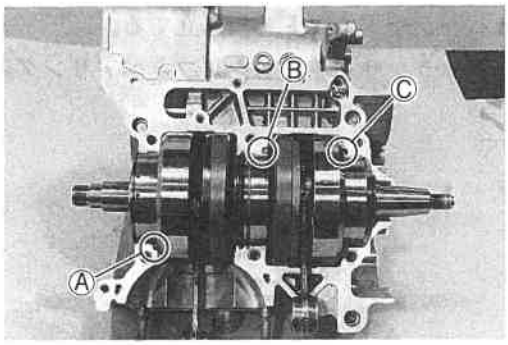
⚠注意

- Oリングは新品を使用すること。
- Oリングは切れやすいので取扱いに注意すること。

●クランクシャフト左側にオイルシール②を組み立てる。

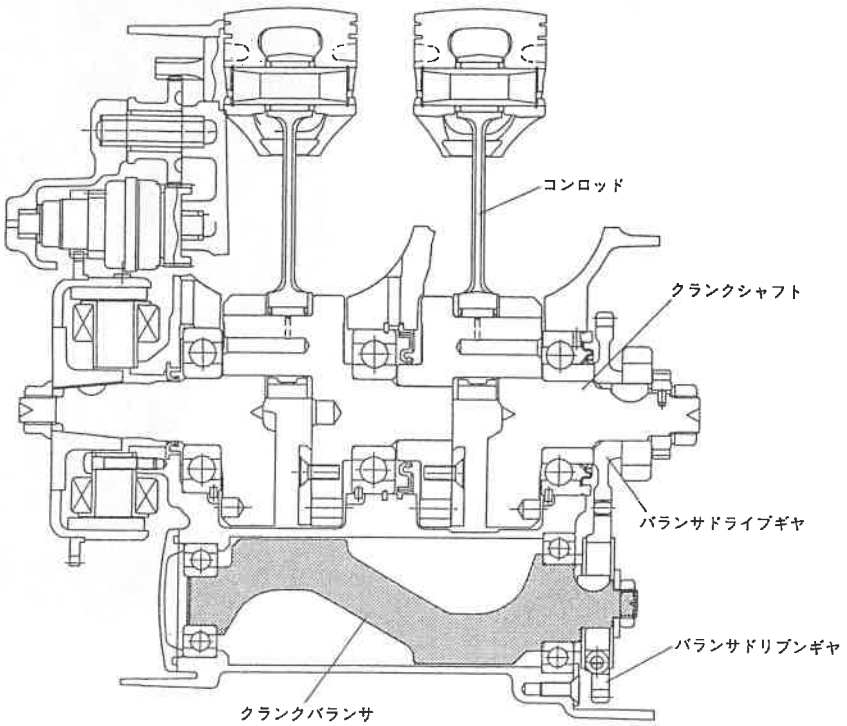


●クランクシャフトをロアクランクケースに組み立てる。



⚠注意

- 各ベアリングの位置決めピンⒶⒷⒸをケース側にはめ込む。
- 各オイルシールのリブをケースの溝にはめ込む。
- 組立後はクランクシャフトがケースから浮いていないか確認すること。
- ベアリングにオイルを少量塗布すること。

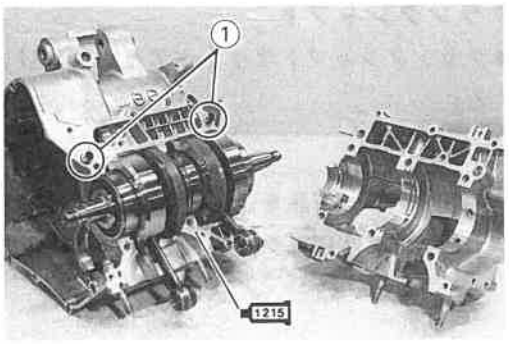


●ダウエルピン①を組み立てる。
●クランクケース合せ面に，シール剤〝1215〟を薄く均一に塗布した後ケースを合せる。

⚠注意

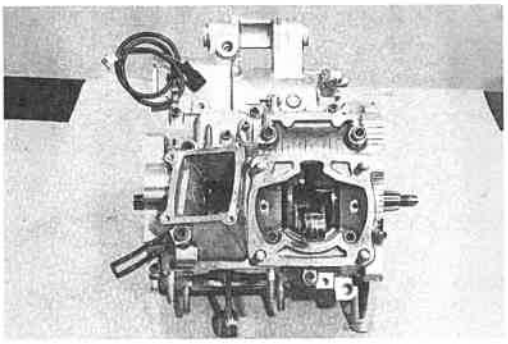
シール剤塗布後1分以内にクランクケースを合わせること。

1215 シール剤〝1215〟

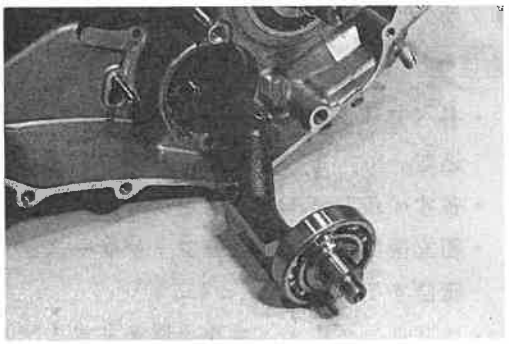


●アッパケースを締め付ける。
・M8ボルトを締め付ける。
・M6ボルトを締め付ける。

クランクケースボルト(M8)：28 N·m {2.8 kgf·m}
クランクケースボルト(M6)：10 N·m {1.0 kgf·m}

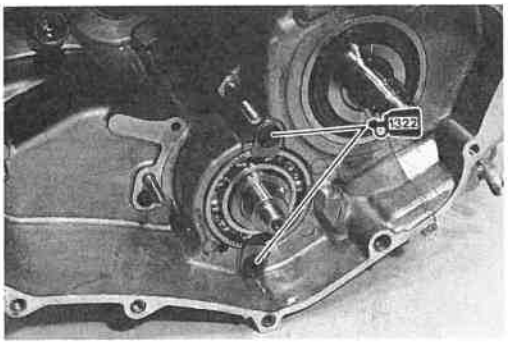


●バランサシャフトを組み立てる。
・バランサシャフトをレフトベアリングに組み立てる。

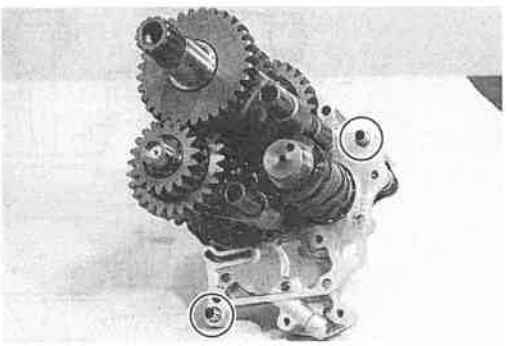


●バランサシャフトベアリングリテーナを組み立てる。

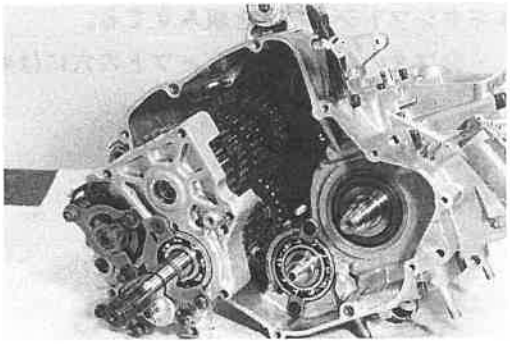
1322 ネジロック〝1322〟



●トランスミッションケースにダウエルピン（2本）を組み立てる。



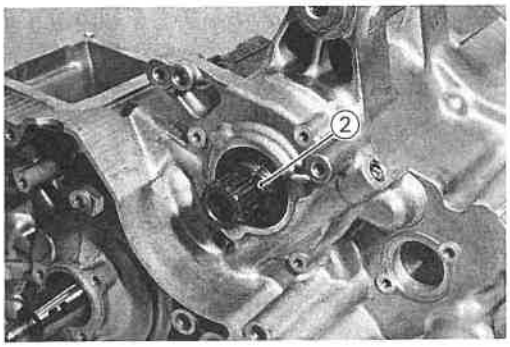
●トランスミッションケースをクランクケースに組み立てる。



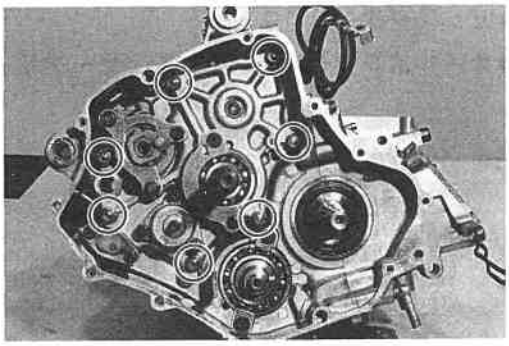
⚠注意

ドライブシャフトを，オイルシール①に通すときはシールリップ面を傷付けないよう十分注意する。

●サークリップ②を組み立てる。



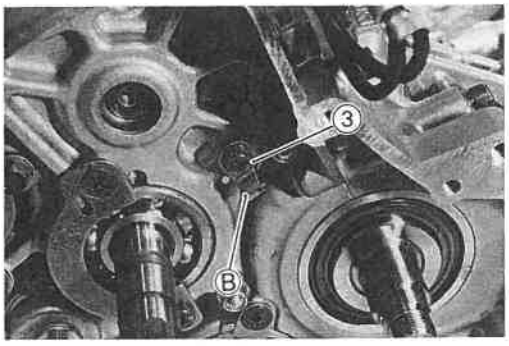
●トランスミッションケースを締め付ける。

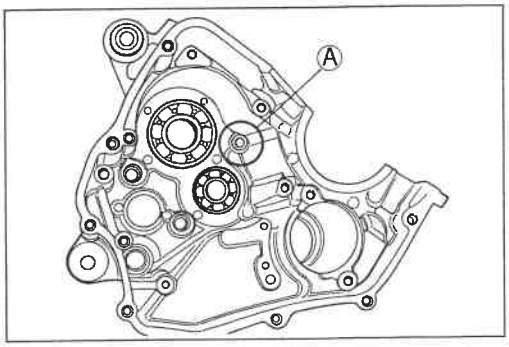


●オイルガイド③を組み立てる。

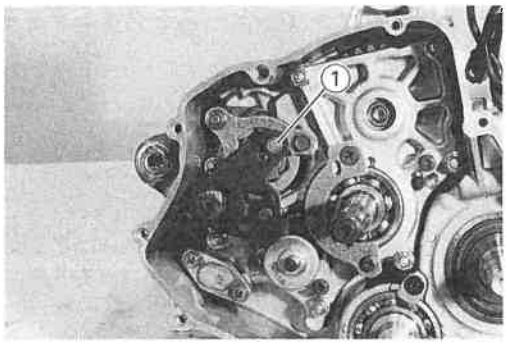
⚠注意

- **オイルガイド先端をクランクケースの組立て穴Ⓐに確実にはめること。**
- **オイルガイドには，上下の向きがある。オイルガイドストッパⒷの切り欠きとガイドの突起を合わせて組み立てること。**

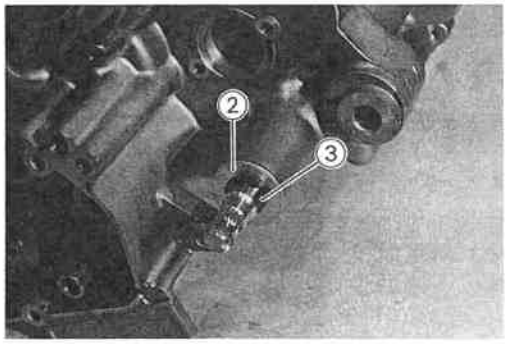




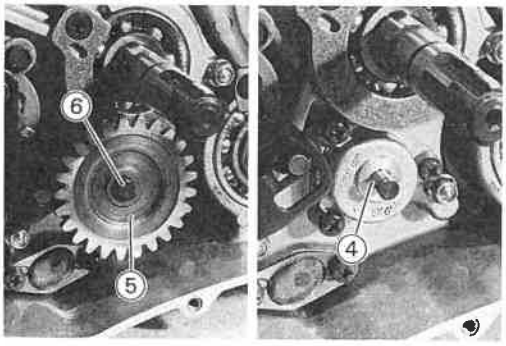
● ギヤシフトシャフトを組み立てる。
・シフタのローラ①をシャフトの穴にはめる。



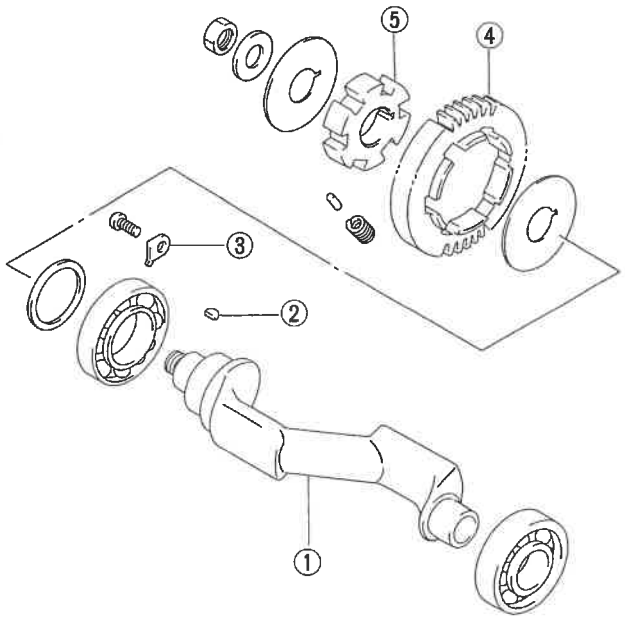
● ワッシャ②，サークリップ③を組み立てる。



● ピン④を組み立てる。
● オイルポンプドリブンギヤ⑤，サークリップ⑥を組み立てる。

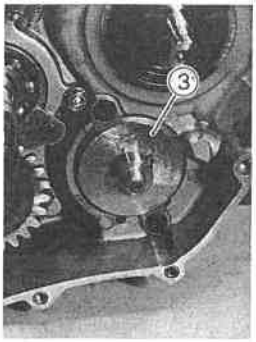


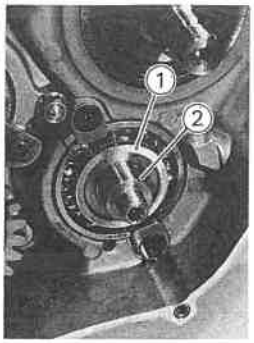
バランサドリブンギヤ



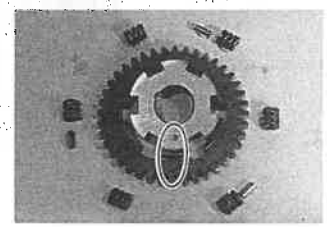
①バランサシャフト
②キー
③ベアリングリテーナ
④バランサドリブンギヤ(アウタ)
⑤バランサドリブンギヤ(インナ)

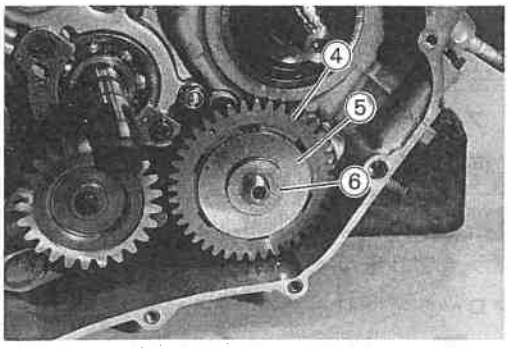
●スペーサ①，キー②を組み立てる。
●ワッシャ③を組み立てる。





●バランサドリブンギヤ④，ワッシャ⑤，⑥を組み立てる。
・バランサドリブンギヤを分解した場合は，インナとアウタのポンチマークの位置を合わせて組み立てること。



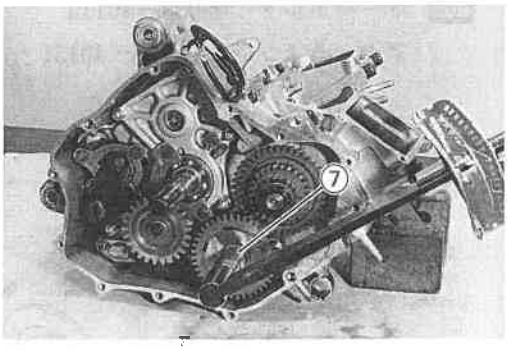


●バランサドリブンギヤナット⑦を締め付ける。

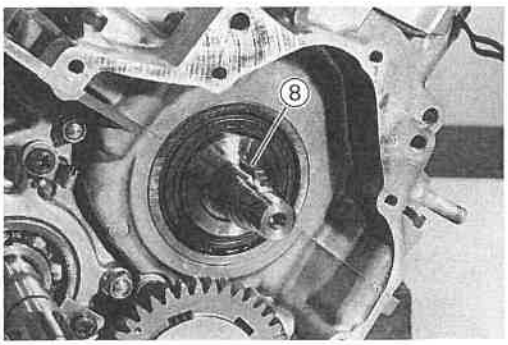
参　考

バランサドリブンギヤ⑦を締め付ける際は，バランサドライブギヤ，プライマリドライブギヤを組み付け，ジェネレータロータで回り止めを行ない締め付ける。

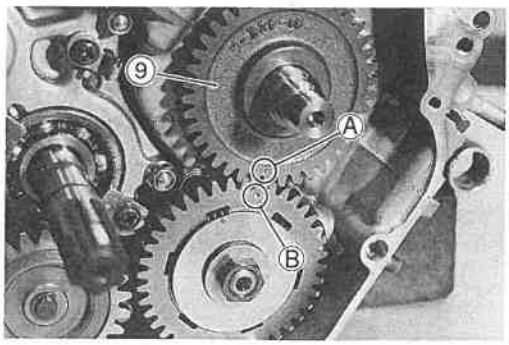
バランサドリブンギヤナット：50 N·m {5.1 kgf·m}
TOOL ロータホルダ：09930－40113
ロータホルダアタッチメント：09930－40131



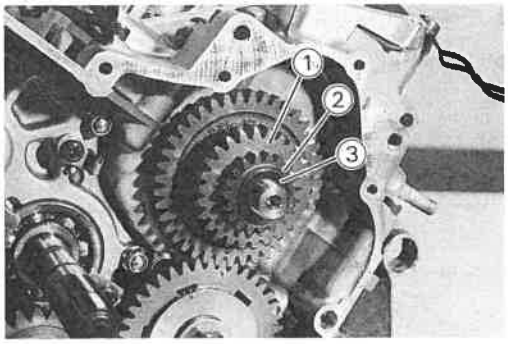
●クランクシャフトにキー⑧を組み立てる。



●バランサドライブギヤ⑨のポンチマーク Ⓐ とバランサドリブンギヤのポンチマークⒷに合わせて組み立てる。



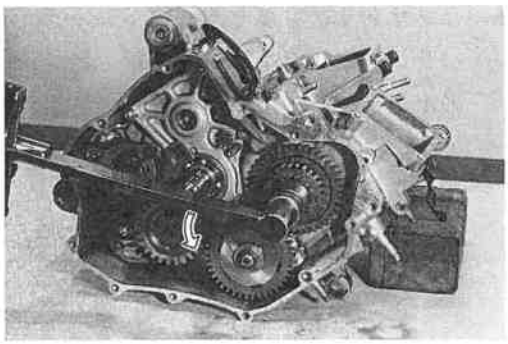
●プライマリドライブギヤ①，オイルポンプドライブギヤ②，スプリングワッシャ③を組み立てる。



●プライマリドライブギヤナットを締め付ける。

⚠注意

プライマリドライブギヤナットは左ねじなので締付回転方向に注意すること。



参考

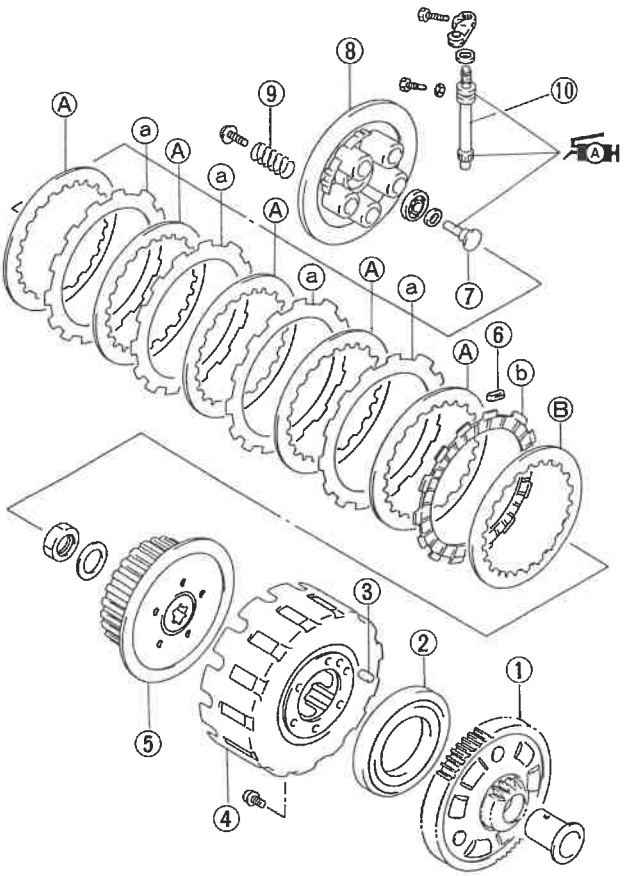
プライマリドライブギヤナットを締め付ける際は，ジェネレータロータで回り止めを行ない締め付ける。

プライマリドライブギヤナット：70 N·m {7.1 kgf·m}

TOOL ロータホルダ：09930－40113

アタッチメント：09930－40131

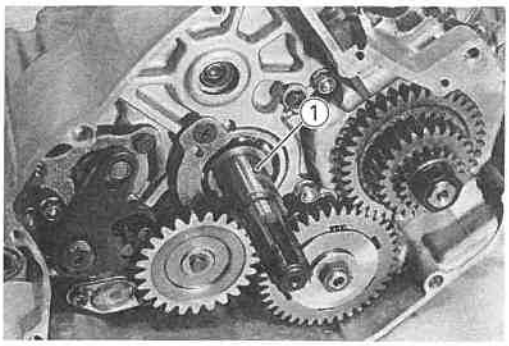
クラッチ



Ⓐクラッチドリブンプレート No. 1 (厚さ2.9mm)
Ⓑクラッチドリブンプレート No. 2 (厚さ2.0mm)
ⓐクラッチドライブプレート No. 1
ⓑクラッチドライブプレート No. 2

①プライマリドリブンギヤ
②オイルシール
③ピン
④クラッチハウジング
⑤クラッチスリーブハブ
⑥クラッチプレートダンパ
⑦クラッチレリーズラック
⑧クラッチプレッシャディスク
⑨クラッチスプリング
⑩クラッチレリーズピニオン

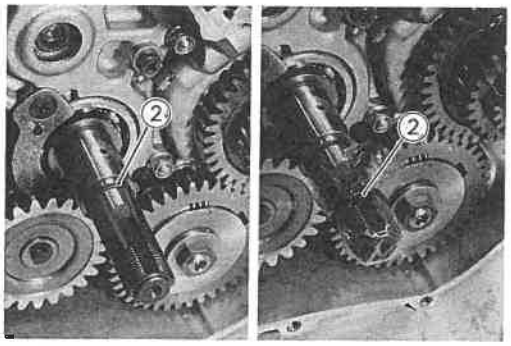
●カウンタシャフトにスペーサ①を組み立てる。



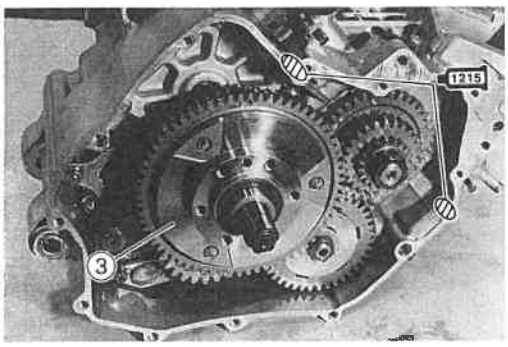
●カウンタシャフトにOリング②を組み立てる。

⚠注意

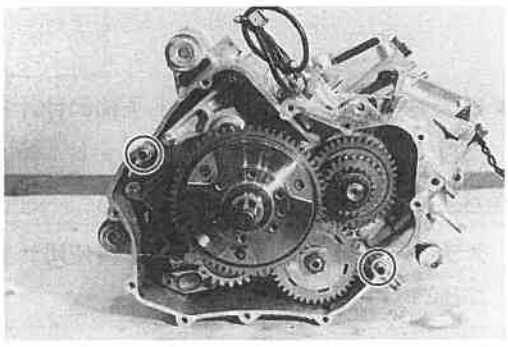
・カウンタシャフトのねじ部でOリングに傷をつけないようビニールなどをシャフトにかぶせて組み立てるとよい。
・Oリングは新品を使用すること。



●プライマリドリブンギヤ③を組み立てる。
●クランクケース合せ部にシール剤を塗布する。
1215 シール剤 "1215"



●ダウエルピン（2本），ガスケットを組み立てる。



●特殊工具をプライマリドリブンギヤに組み付ける。
●クラッチインナカバーを組み立てる。

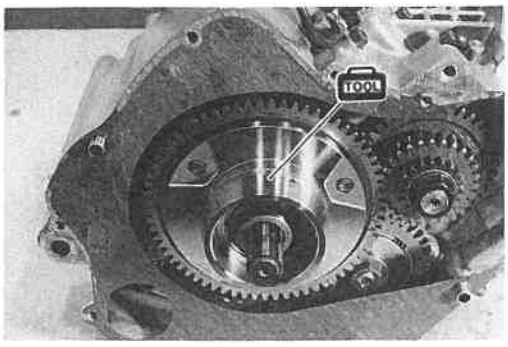
⚠注意

オイルシールのリップがめくれないよう注意すること。

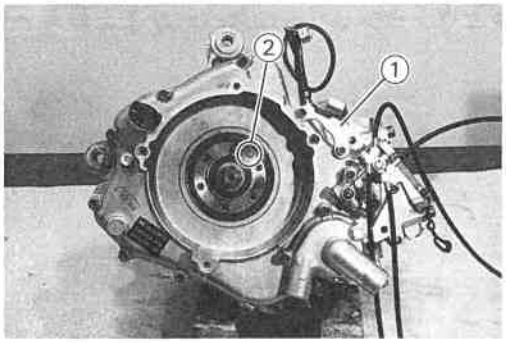
TOOL プライマリドリブンシールホルダ：09923−84510

参考

ダウエルピン，ウォータポンプギヤ，オイルポンプギヤを確実にはめていくと組み立て易い。



●クラッチケーブルストッパ①を写真の位置に組み立てボルトを締め付ける。



参考

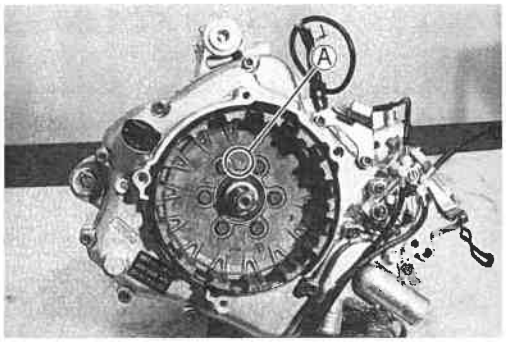
首下長さ45mmのボルト2本がケーブルストッパ締付ボルト，40mmがダウエルピン位置のボルトである。

●ピン②を組み立てる。

●クラッチハウジングをプライマリドリブンギヤに組み立てる。

⚠注意

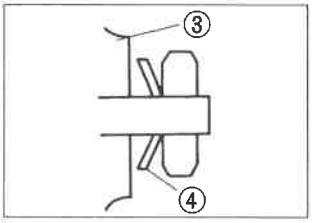
クラッチハウジングの穴Ⓐとプライマリドリブンギヤのピンを合せて組み立てること。

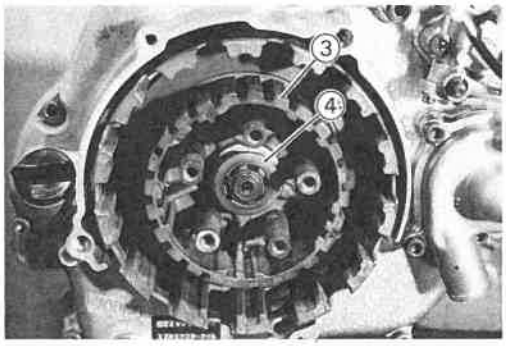


●クラッチスリーブハブ③，コニカルスプリングワッシャ④を組み立てる。

⚠注意

コニカルスプリングワッシャ④は組立方向があるので図のように組み立てること。



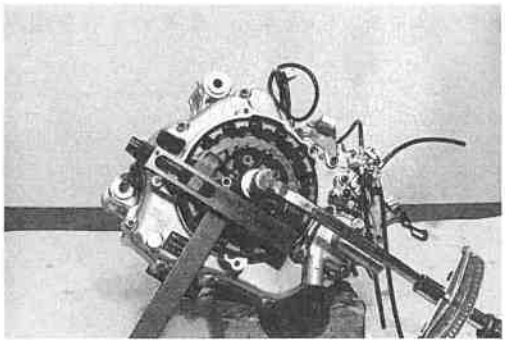


●クラッチスリーブハブナットを締め付ける。

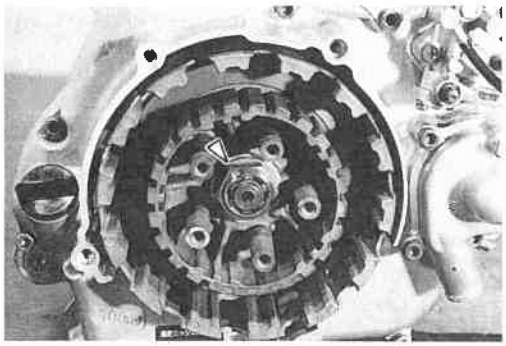
クラッチスリーブハブナット：50 N·m {5.0 kgf·m}

⚠注意

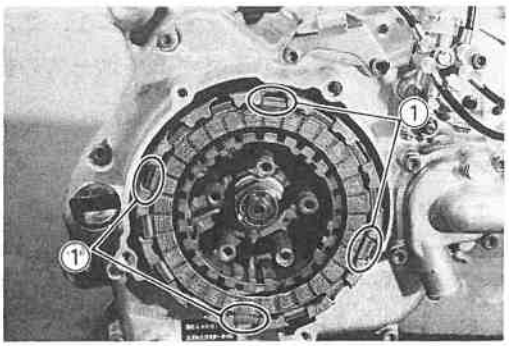
クラッチスリーブハブナットは再使用せず新品を使用すること。



●クラッチスリーブハブナットをカウンタシャフトスプラインの谷に合わせてポンチ等でかしめる。



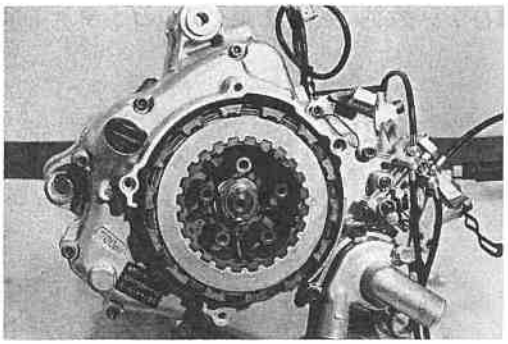
●ドリブンプレートNo.2（厚さ：約2.0mm）をスリーブハブに組み立てる。
●ドライブプレートNo.2（ダンパ用溝有り）にゴムダンパ①をはめ込み，スリーブハブに組み立てる。



⚠注意

クラッチプレートにオイル等が付着しないように注意すること。

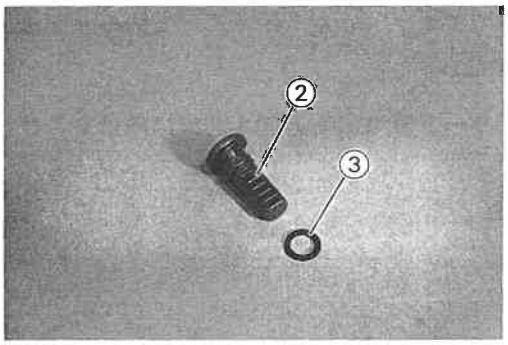
●ドリブンプレートNo.1（厚さ：約2.9mm）5枚とドライブプレートNo.1（ダンパ用溝無し）を交互に組み立てる。



参考

ドリブンプレートNo.1がいちばん外側になる。

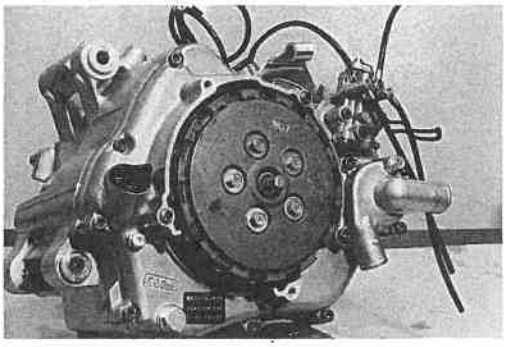
●レリーズラック②にOリング③をはめ込み，プレッシャプレートに組み立てる。



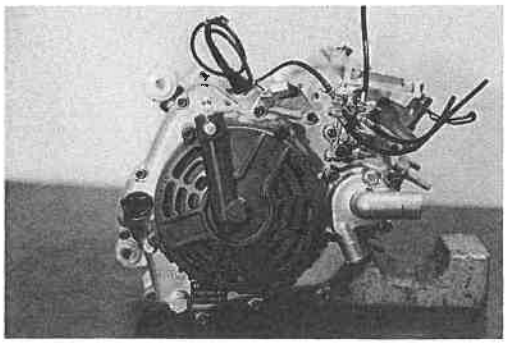
⚠注意

Oリングは新品を使用すること。

●プレッシャプレートをスリーブハブにはめ，クラッチスプリングとともにボルトで締め付ける。



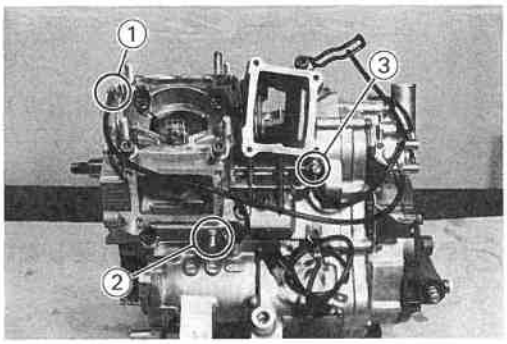
●ダウエルピンを組み立てる。
●クラッチアウタカバーを組み立てる。



参考

クラッチアウタカバーを組み立てる時，レリーズラックのラック面をエンジン後方に向けておく。

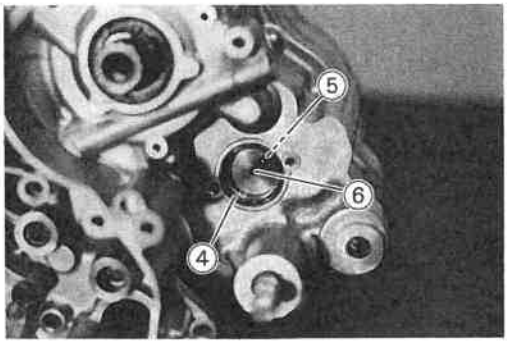
●オイルポンプアウトレットホース①，②，③をケースのチェックバルブに接続する。(オイルホースの組立ては4-62ページ参照)



⚠注意

エンジン搭載後は3-26ページの手順に従い，オイルポンプのエア抜きを確実に行なうこと。

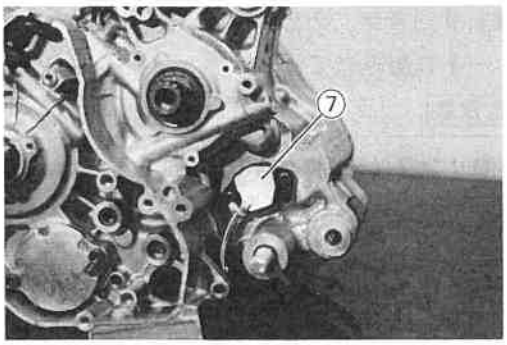
●Oリング④，スプリング⑤，コンタクト⑥を組み立てる。



●ギヤポジションスイッチ⑦を組み立てる。

⚠注意

リード線取出し方向を前方に向けること。

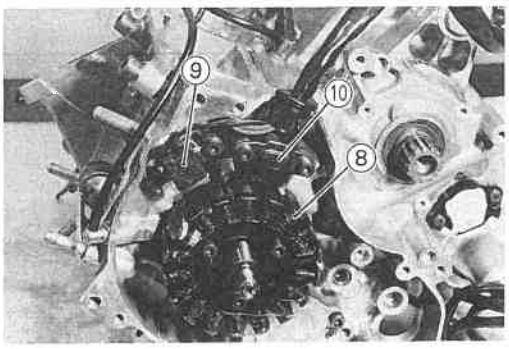


ジェネレータ／ピックアップコイル

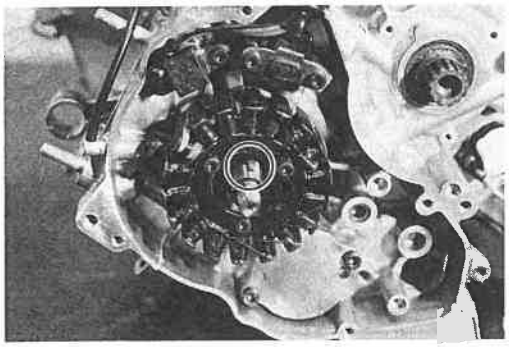
●ステータコイル⑧とピックアップコイル⑨⑩を組み立てる。
(4-61ページ参照)

参考

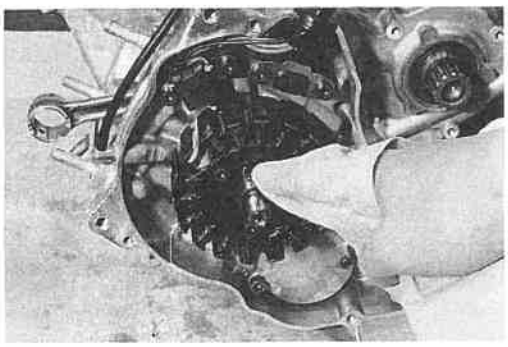
ピックアップコイルは黒と茶のリード線のものが前側，黒と赤のリード線のものが後側になる。



●クランクシャフトにキーを組み立てる。

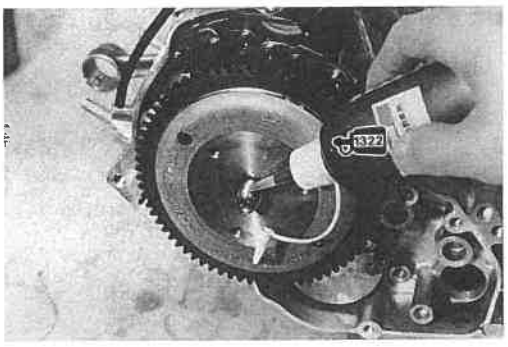


●ジェネレータロータとクランクシャフトのテーパ部を中性洗剤で脱脂し，完全に乾燥させる。



●ジェネレータロータをクランクシャフトに取り付け，シャフトのねじ部にネジロック〝1322〟を塗布する。

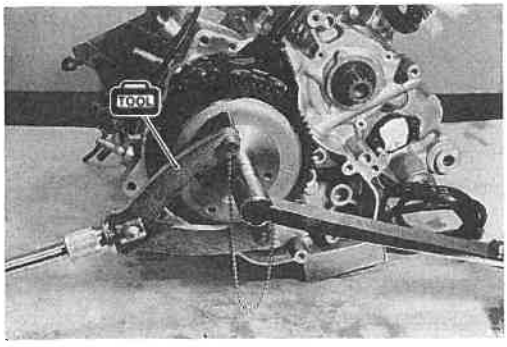
1322 ネジロック〝1322〟



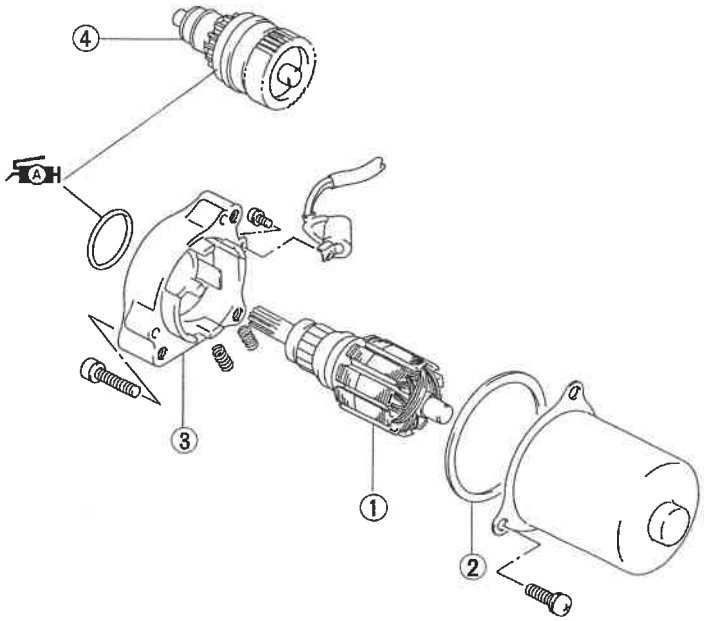
●ジェネレータロータを締め付けるときは，特殊工具を使用し，規定トルクで締め付ける。

ジェネレータロータボルト：80 N·m {8.0 kgf·m}

TOOL ロータホルダ：09930－40113
ロータホルダアタッチメント：09930－40131

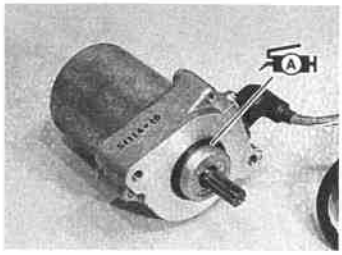


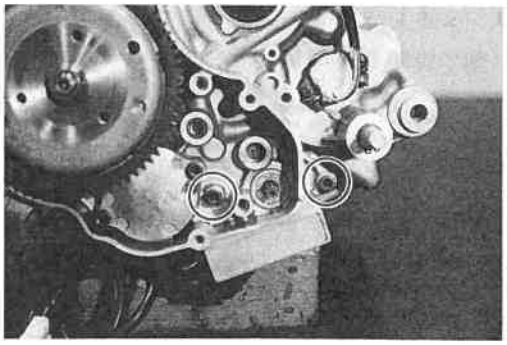
スタータモータ／スタータギヤ



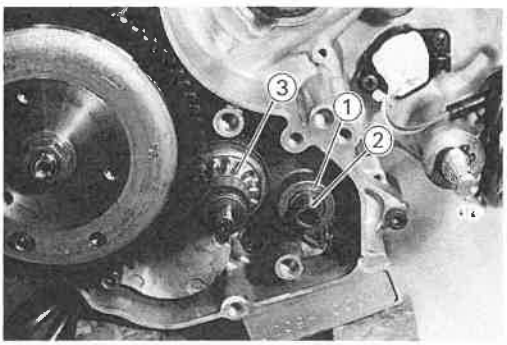
①アーマチュア
②Oリング
③ブラシホルダ
④スタータピニオン

● スタータモータにOリングを組み立てる。
● スタータモータを締め付ける。

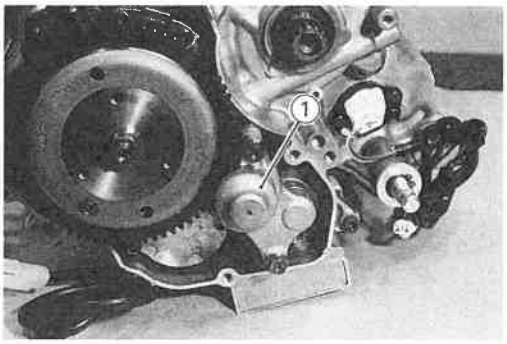




● スタータアイドルギヤ①，ピン②，スタータピニオンアッシ③を組み立てる。

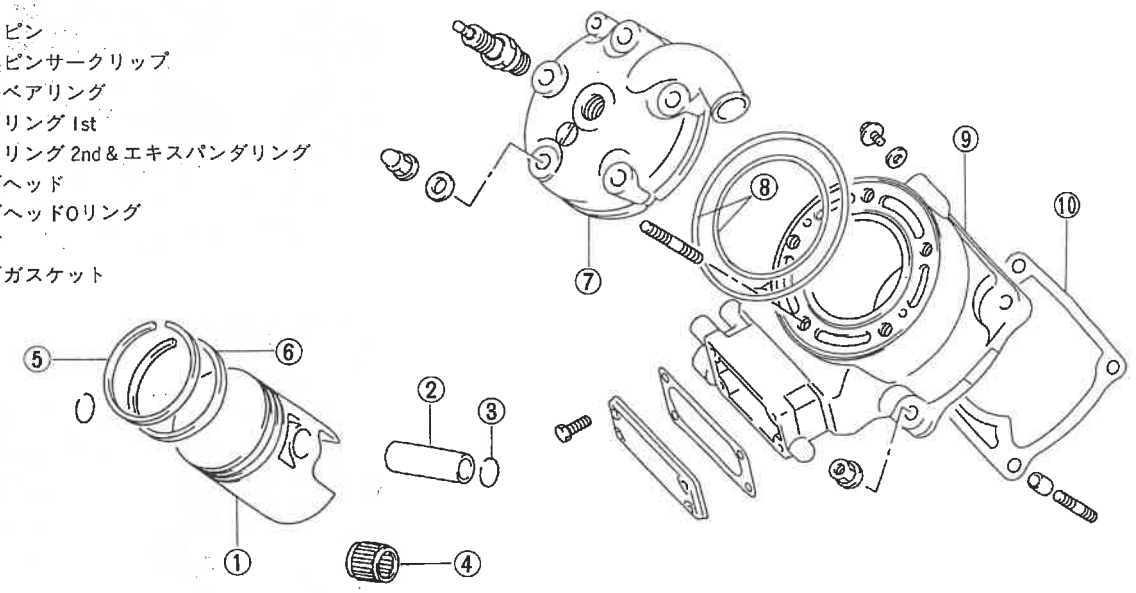


● スタータアイドルギヤキャップ①を締め付ける。
・ダウエルピン２本を組み立てる。

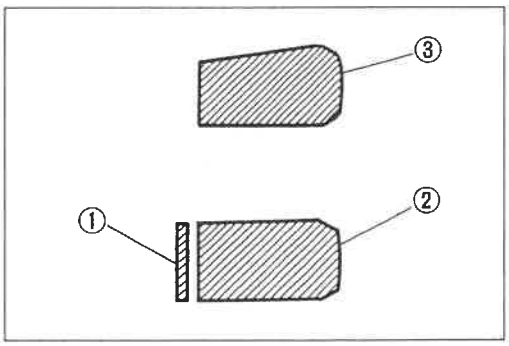


ピストン／シリンダ

①ピストン
②ピストンピン
③ピストンピンサークリップ
④ニードルベアリング
⑤ピストンリング 1st
⑥ピストンリング 2nd＆エキスパンダリング
⑦シリンダヘッド
⑧シリンダヘッドOリング
⑨シリンダ
⑩シリンダガスケット



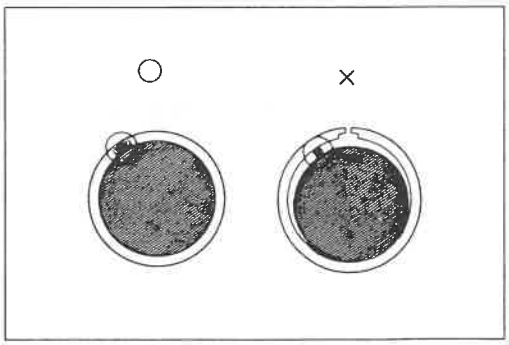
● ピストンにエキスパンダリング①と共にセカンドリング②を取り付け，次にトップリング③を取り付ける。



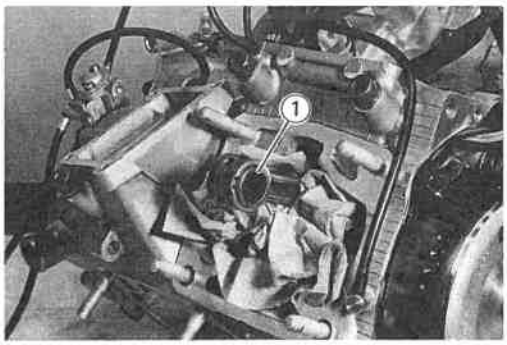
⚠注意

- **トップリングとセカンドリングは形状が図のように異なっている。間違えないよう注意すること。**
- **両リング共 "R" が刻印されている。取り付けるときは，この刻印されている面を上に向けること。**
- **リングを取り付けるとき，ピストンに傷をつけないよう注意すること。また折れやすいので必要以上拡げないこと。**

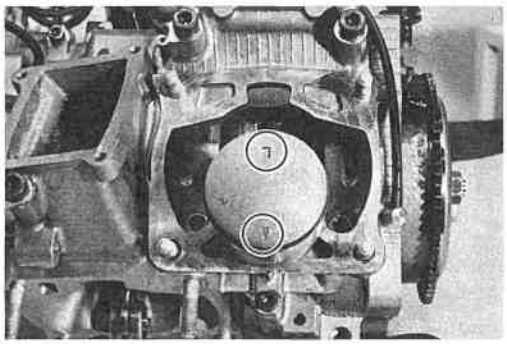
● ピストンリングの合口を，リング溝のノックピンに合わせる。



●コンロッド小端にベアリング①を取り付ける。



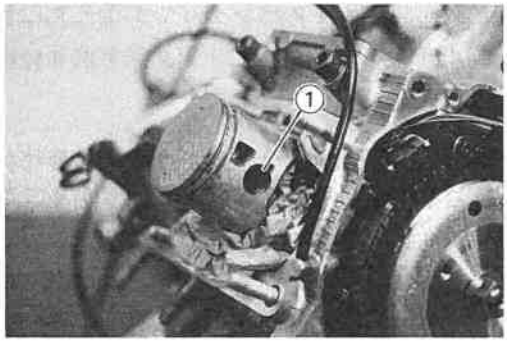
●ピストンを取り付ける前に，コンロッド大端及び小端のベアリングにスズキCCISスーパオイルまたは良質の2ストロークオイルを塗布する。
●ピストンヘッドの矢印をエキゾーストポート側に向けてピストンを取り付ける。



⚠注意

ピストンは1番気筒と2番気筒で異なるのでピストンヘッドのマークで判別する。

●サークリップ①を取り付ける。

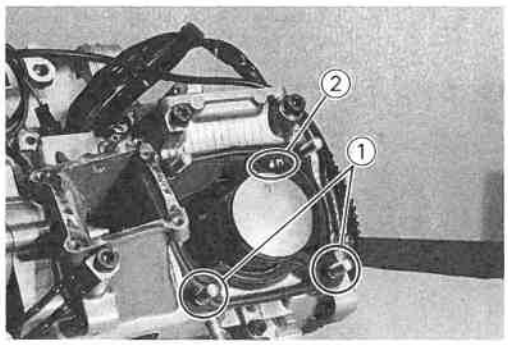


⚠注意

・サークリップは新品を使用すること。
・サークリップを取り付けるときは，ピストンの下に布を敷くこと。
・サークリップの合口はピストンの切り欠きを避けた位置とすること。

シリンダ／シリンダヘッド

●2個のダウエルピン①を図の位置に取り付ける。
●ガスケット②をUPマークを上にして取り付ける。

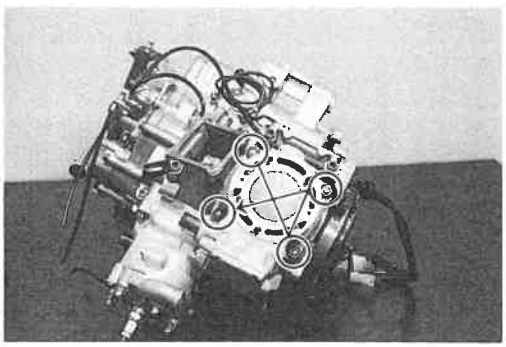


⚠注意

ガスケットは新品を使用すること。

●ピストンの外周及びピストンリングの溝にスズキCCISスーパオイルまたは良質の2ストロークオイルを塗布する。

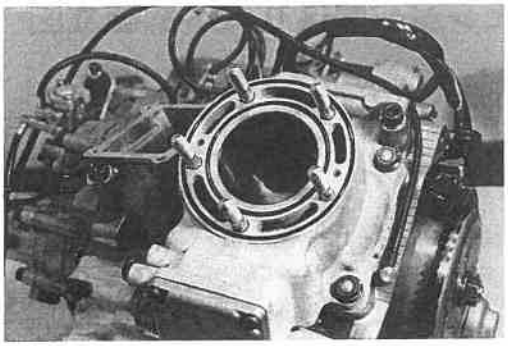
●シリンダを取り付け，対角線状に規定トルクで締め付ける。
シリンダナット：25 N·m {2.5 kgf·m}



●シリンダヘッドOリングを取り付ける。

⚠注意

Oリングは新品に交換すること。

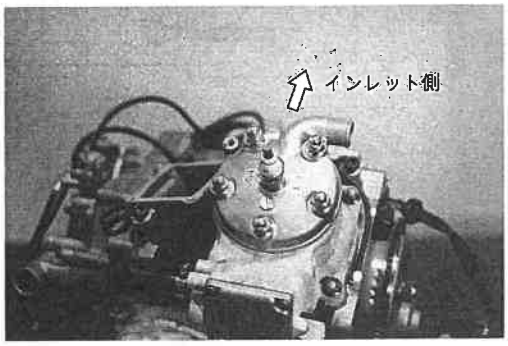


●シリンダヘッドナットの締付けは，対角線方向に規定トルクで締め付ける。

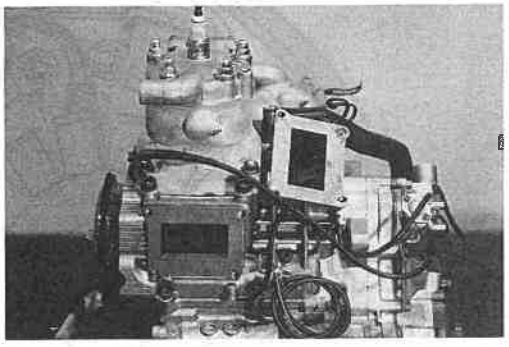
シリンダヘッドナット：25 N·m {2.5 kgf·m}

⚠注意

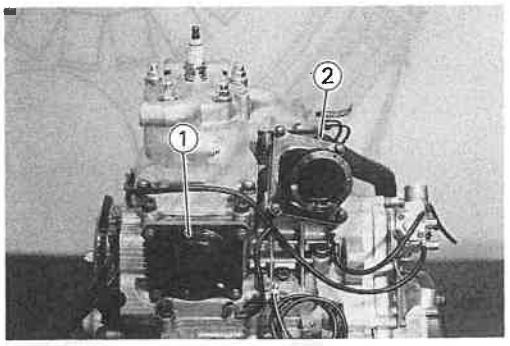
シリンダヘッドのウォータホース取付部をインレット側に向けること。



●リードバルブアッシを組み付ける。

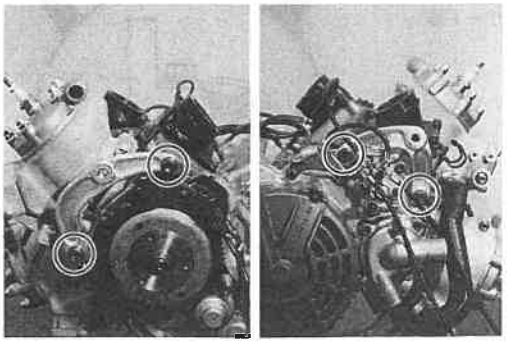


●インレットパイプ①，②を組み付ける。

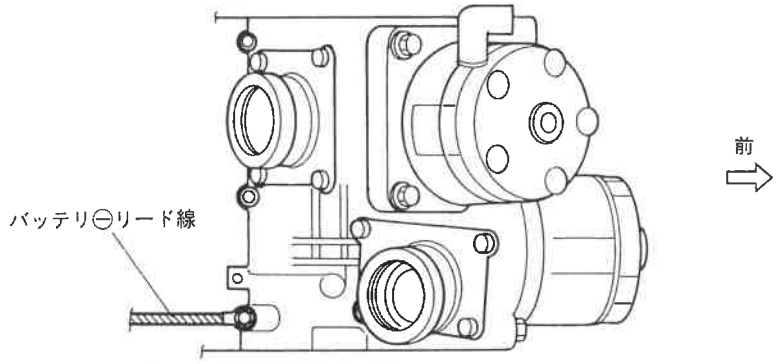


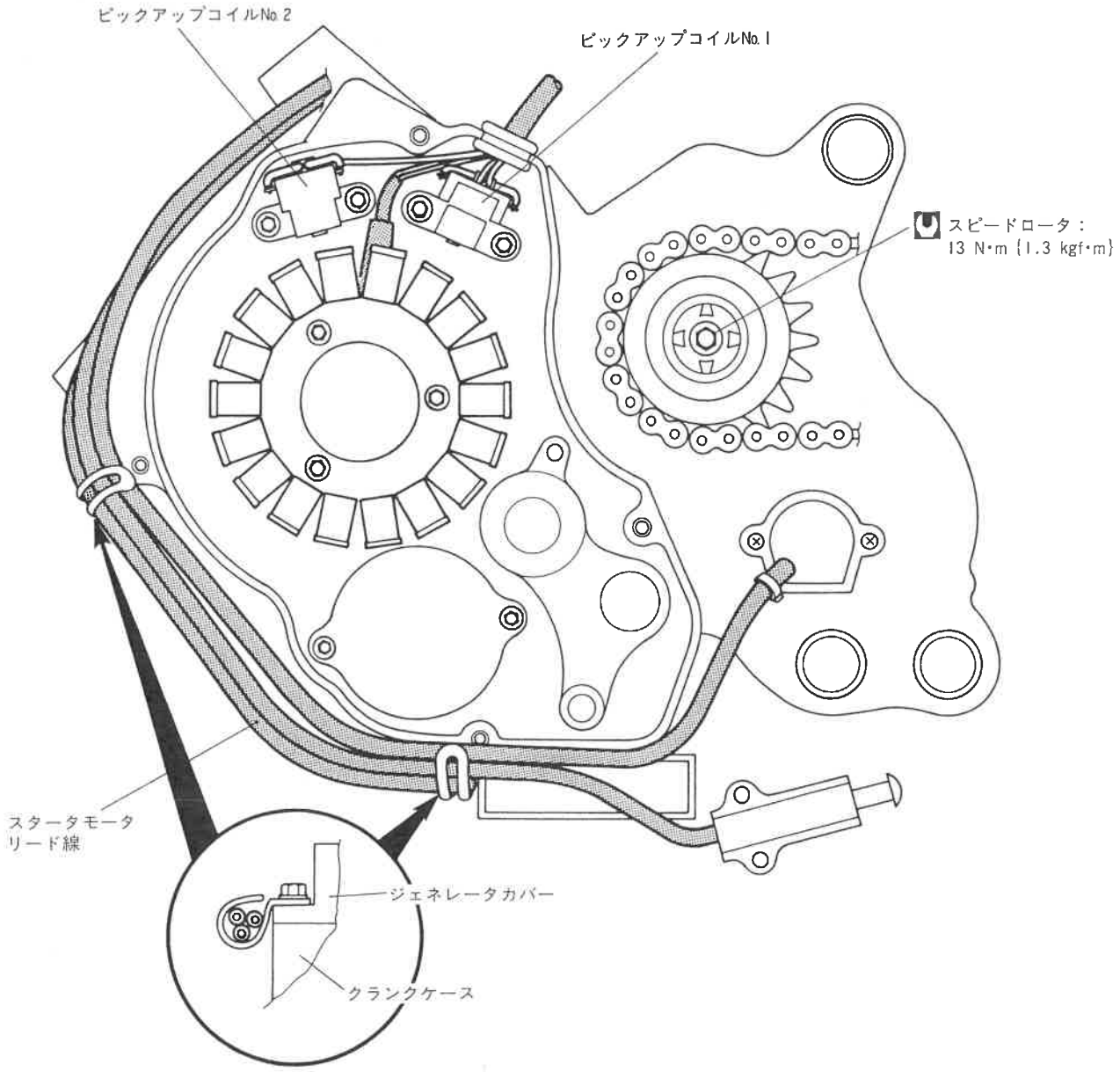
●エンジンケンガブラケットを組み付ける。

エンジンケンガブラケットボルト
：23 N·m {2.3 kgf·m}

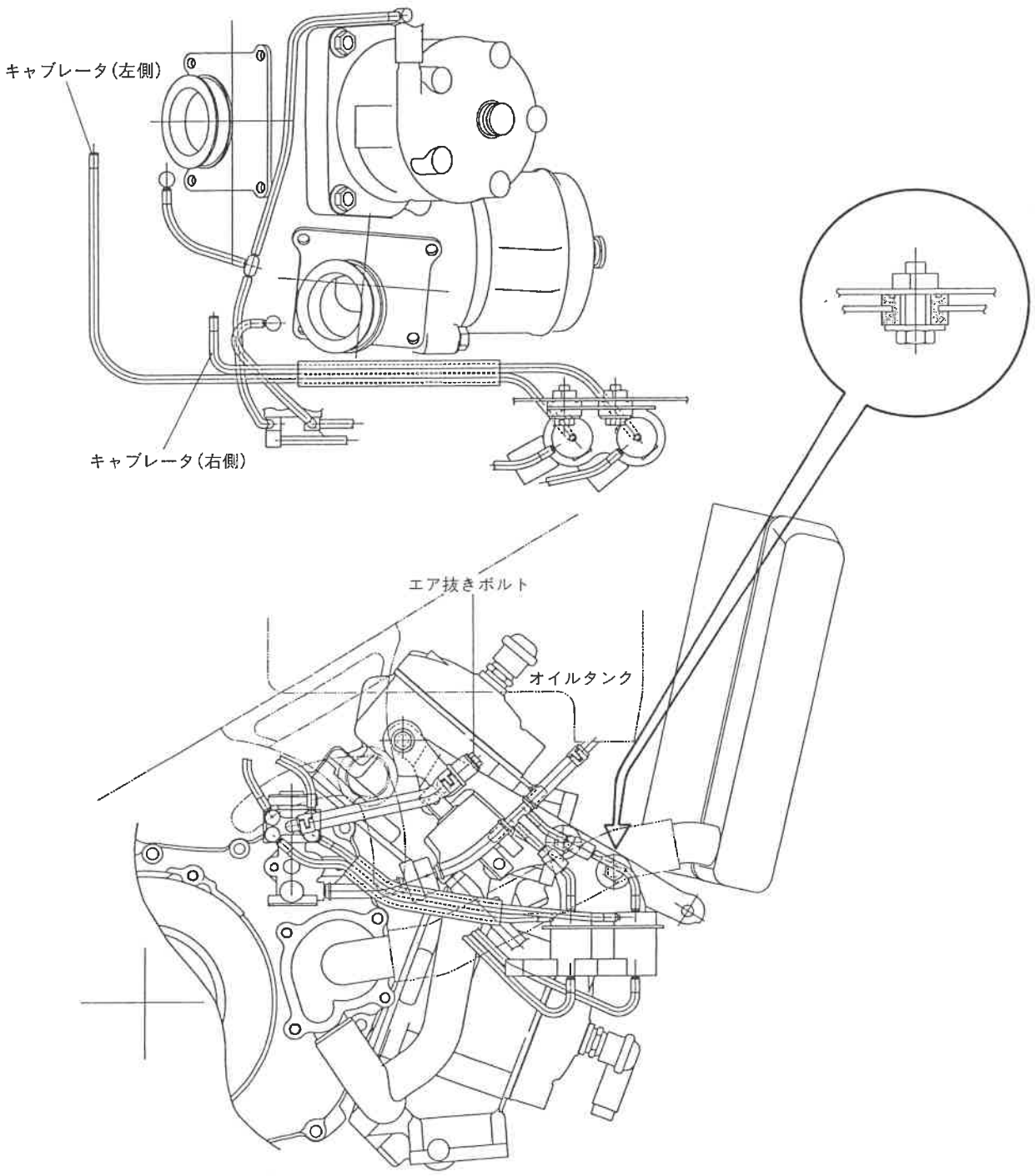


エンジン関係リード線組立図





オイルホース組立図



メ　モ

燃　料　装　置

目　次

フューエルタンクとフューエルコック ―― 5−1
- フューエルタンクの取外し …… 5−1
- フューエルコックの取外し …… 5−2
- フューエルコックの点検 …… 5−2

キャブレータ ―― 5−3
- 分解図 …… 5−3
- 諸元 …… 5−4
- 型式標示位置 …… 5−4
- 取外しと分解 …… 5−5
- 点検 …… 5−9
- 組立てと取付け …… 5−12

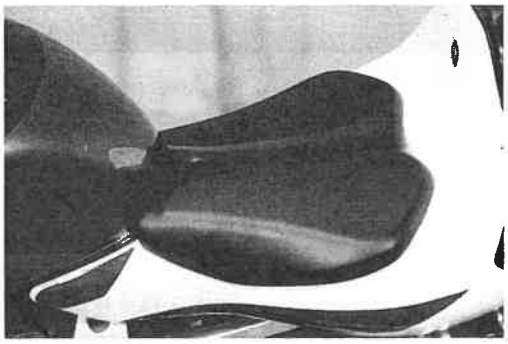
⚠注意

・分解作業時，ガソリンを漏らさないよう注意すること。
・漏れたガソリンはすぐ拭きとること。
・ガソリンの近くで裸火や火花を近づけないこと。
・換気のよいところで作業すること。

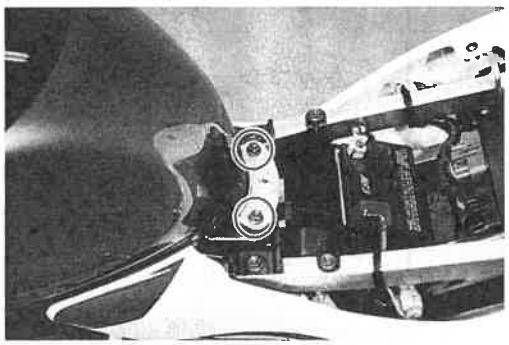
⚠注意

キャブレータを取り外した後，異物の混入を防ぐためシリンダのインテーク部にテーピングをすること。

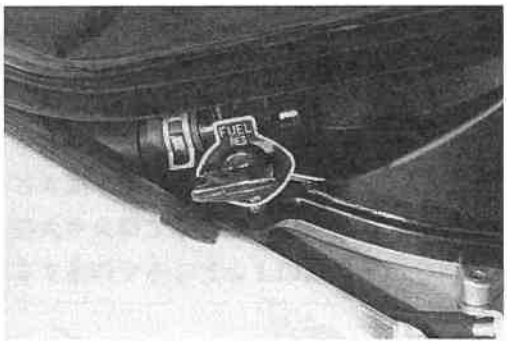
フューエルタンクの取外し



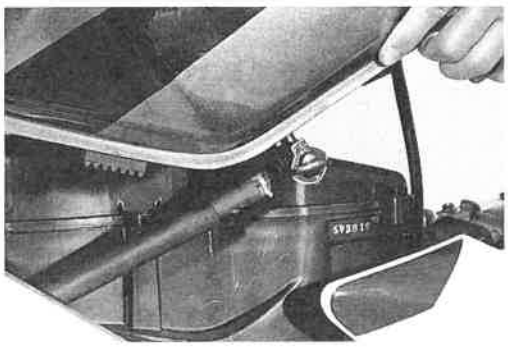
●フロントシートを外す。



●フューエルタンクマウンティングボルトを外す。
●フレームカバーのフックをフューエルタンクから外す。



●フューエルコックをOFFにする。



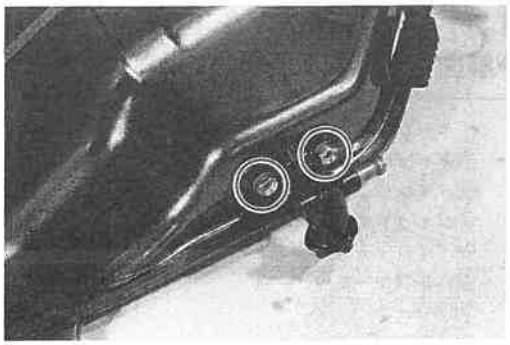
●フューエルホースを外す。
●フューエルタンクを外す。

⚠注意

- ガソリンをできるだけ漏らさないよう注意すること。
- 裸火や火花をガソリンに近づけないこと。
- 漏れたガソリンは直ちに拭きとること。
- 換気のよい所で作業すること。

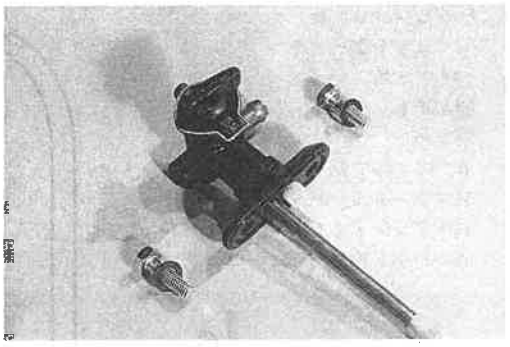
フューエルコックの取外し

- フューエルタンクを外す。(5-1ページ参照)
- フューエルコックマウンティングボルトを外す。
- フューエルコックを外す。



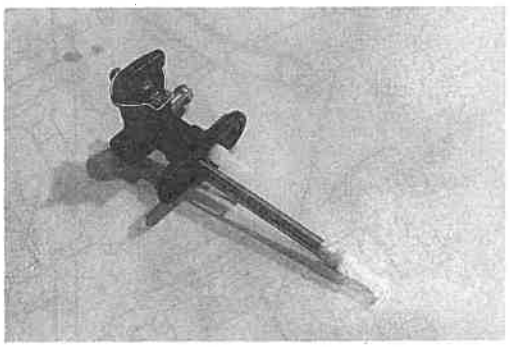
⚠注意

フューエルコックをタンクに取り付けるときは，ガソリン漏れを防止するため，ガスケットを新品に交換すること。
・漏れたガスケットはすぐ拭きとること。
・ガソリンの近くで裸火や火花を近づけないこと。
・換気のよいところで作業すること。



フューエルコックの点検

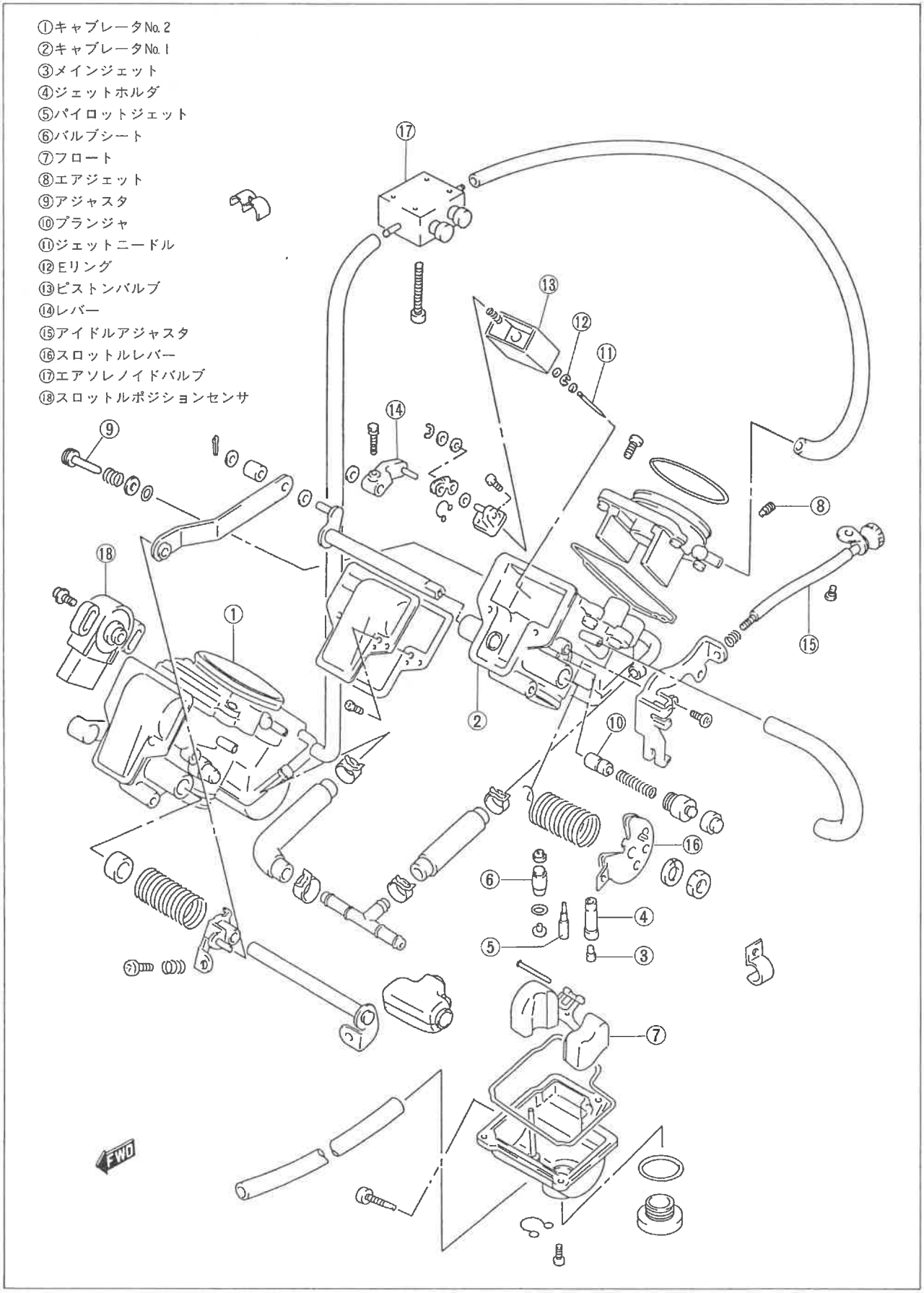
- フューエルフィルタにゴミ，錆，堆積物が詰まっていないか点検する。もし詰まっている場合は清掃すること。



キャブレータ

分解図

①キャブレータNo.2
②キャブレータNo.1
③メインジェット
④ジェットホルダ
⑤パイロットジェット
⑥バルブシート
⑦フロート
⑧エアジェット
⑨アジャスタ
⑩プランジャ
⑪ジェットニードル
⑫Eリング
⑬ピストンバルブ
⑭レバー
⑮アイドルアジャスタ
⑯スロットルレバー
⑰エアソレノイドバルブ
⑱スロットルポジションセンサ

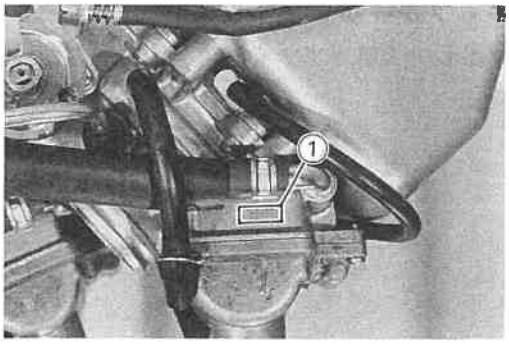


諸元

項　　目		諸　　元	
キャブレータ型式		TM32SS	
メインボア径		φ32	
キャブレータ判別刻印		42E0	
アイドリング回転数	rpm	1300	
油面基準(フロートレベル)		+5.7 mm	
メインジェット	(M.J.)	L側 (No.1)　#150	R側 (No.2)　#147.5
メインエアジェット	(M.A.J.)	φ0.7	φ0.7
ジェットニードル	(J.N.)	6GH24−53−4	6GH24−53−4
ニードルジェット	(N.J.)	P−2	P−2
パイロットジェット	(P.J.)	#30	#30
バイパス	(B.P.)	φ0.6	φ0.6
パイロットアウトレット	(P.O.)	φ0.6	φ0.6
バルブシート	(V.S.)	φ2.5	φ2.5
スタータジェット	(G.S.)	#35	#40
ピストンバルブ	(C.A.)	2.5	2.5
エアスクリュ	(A.S.)	約1½戻し	約1⅞戻し
スロットルケーブルの遊び		2〜4 mm	

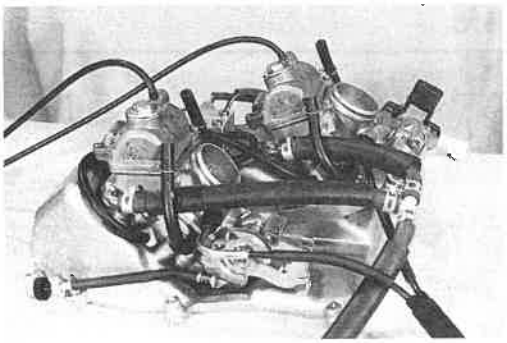
型式標示位置

個々のキャブレータには右図の位置①に型式が押印されている。



キャブレータアッシの取外し

● キャブレータの取外しは4-3 ページ参照。

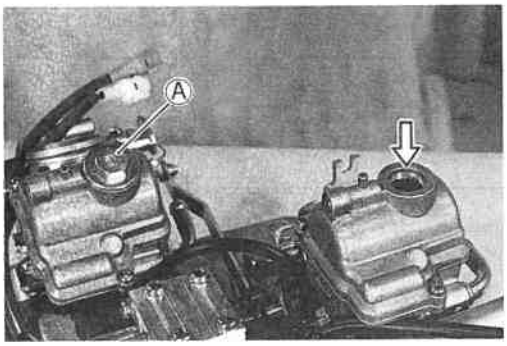


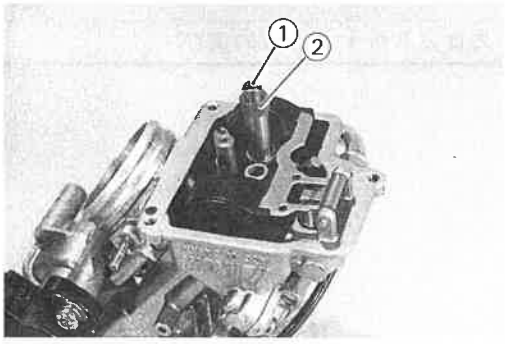
参 考

メインジェット①及びジェットホルダ②の取外しは，ボルトⒶを外して行なうことができる。

⚠注意

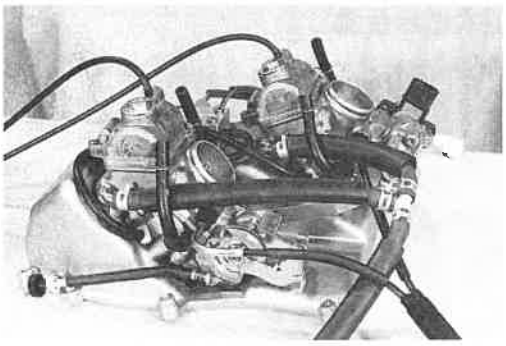
- キャブレータチャンバ内に部品を落とさないよう注意すること。
- Oリングを組み付けてから，ボルトⒶを締め付けること。



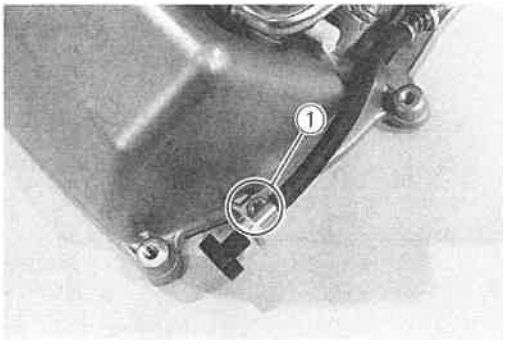


キャブレータアッシの分解

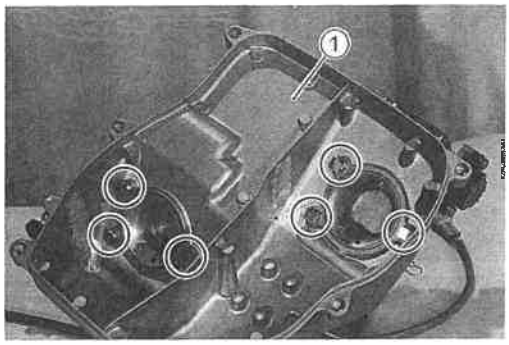
● 各ホース類及びワイヤ類を外す。



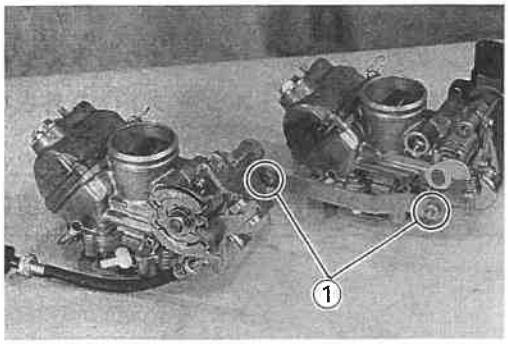
● スクリュ①を外す。



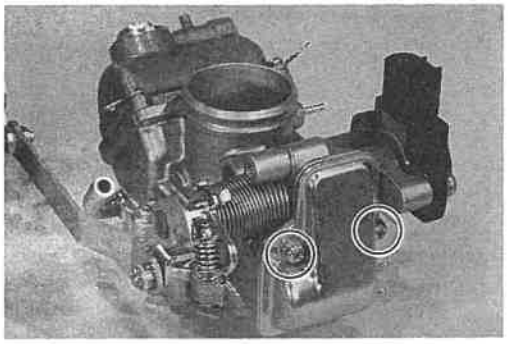
●爪をおこし，スクリュを外す。
●エアクリーナロアケース①を外す。



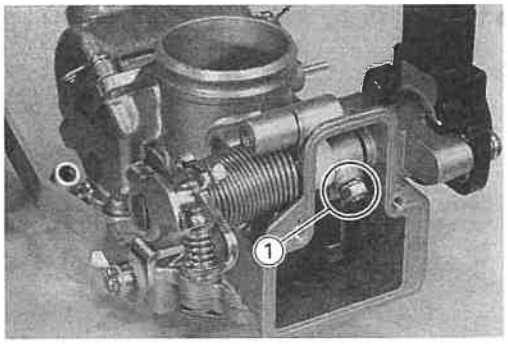
●割りピン①を外し，キャブレータNo.1，No.2を分割する。



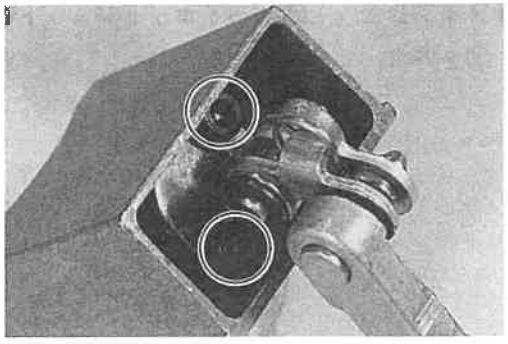
●スロットルバルブキャップを外す。



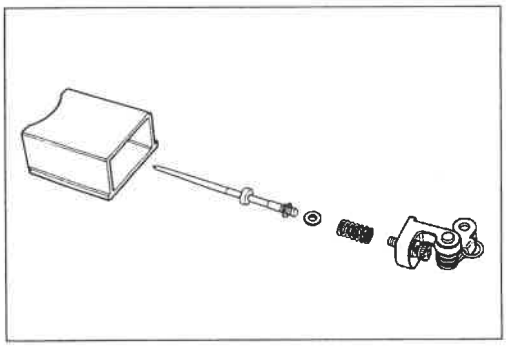
●スロットルシャフトスクリュ①を外す。



●ボルトをボールタイプヘキサゴンレンチ（2.5mm）を用いて外し，スロットルバルブを引き抜く。

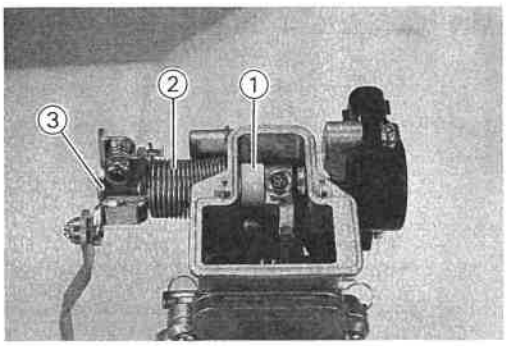


● スロットルバルブアッシを分解する。



参　考

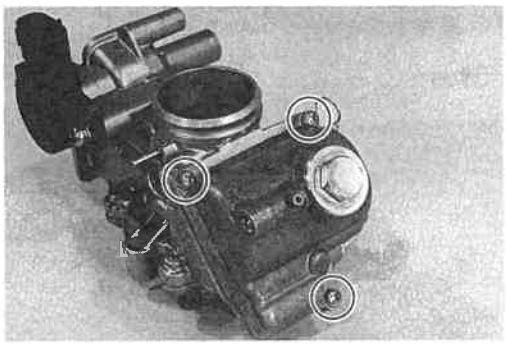
・リング①，スプリング②，スロットルシャフト③を交換する時以外は，スロットルシャフト③を外さないこと。



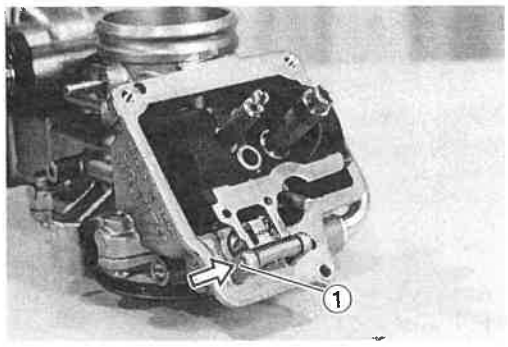
⚠注意

シャフトを抜いた場合は，必ず元の位置に組み立てること。

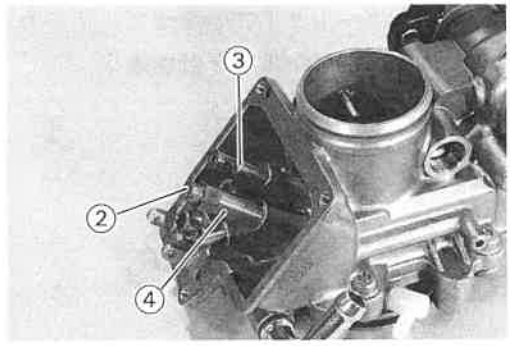
● フロートチャンバを外す。



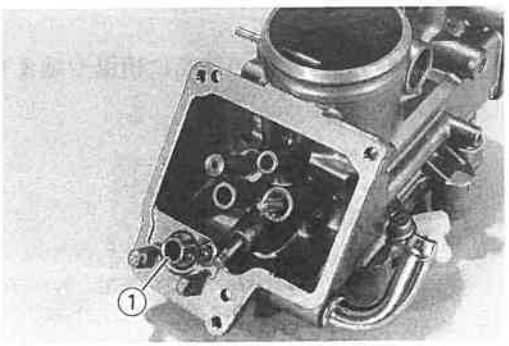
● ピン①を抜き，フロートを外す。



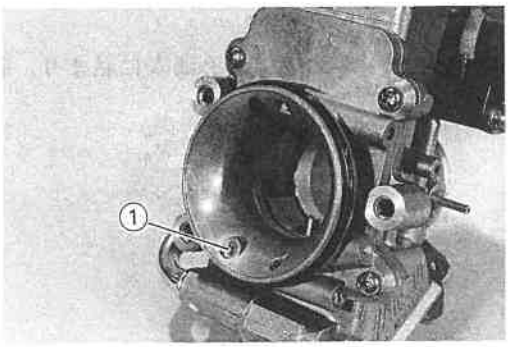
● メインジェット②，パイロットジェット③，ジェットホルダ④を外す。



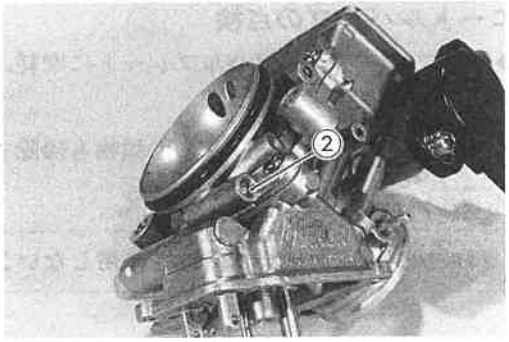
●バルブシート①を外す。



●メインエアジェット①を外す。



●パイロットエアスクリュ②を外す。



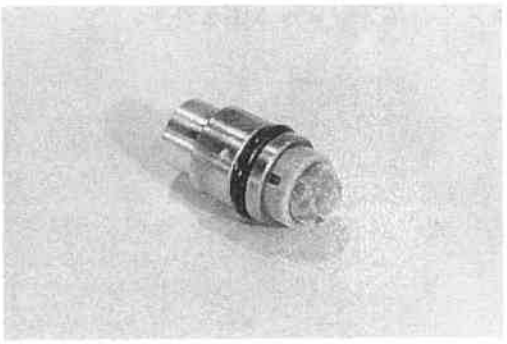
点検

分解が終わったら，次の部品に損傷や詰まりがないかどうか点検する。

- パイロットジェット
- メインジェット
- メインエアジェット
- フロート
- ニードルバルブ
- バルブシート
- ガスケット及びOリング
- パイロットアウトレット及びバイパスホール

バルブシートの点検

●バルブシートのフィルタ部Ⓐに詰まり，破損がないか点検する。



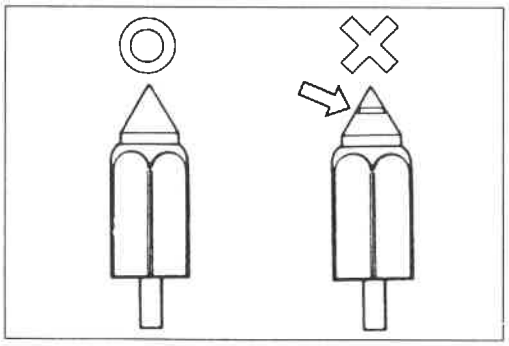
ニードルバルブの点検

●バルブニードル又はバルブシートに摩耗，キズ，ゴミ等がないか点検する。

●同時にフロートチャンバの堆積物も掃除する。

⚠注意

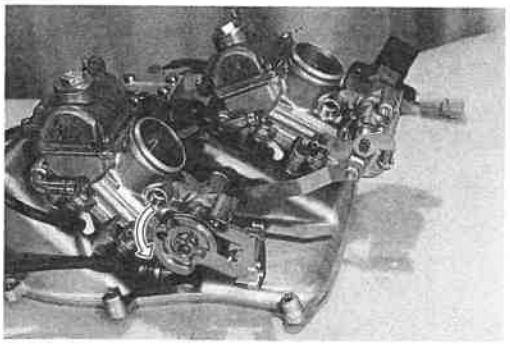
バルブシートの清掃に針金を使用しないこと。



スロットルバルブの作動点検

●スロットルバルブシャフトを回し，スロットルバルブがひっかかりなく，スムーズに動くか点検する。

●キャブレータNo.1，No.2のリンク部分にガタがなく，スムーズに作動するか点検する。

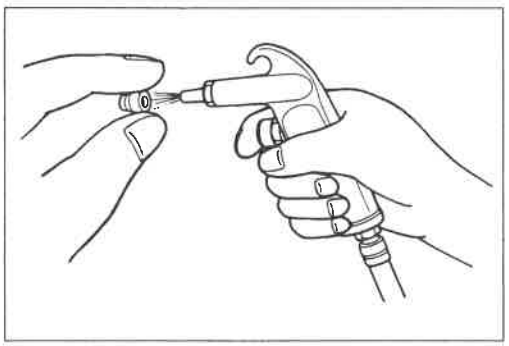


各種通路やジェット類の点検

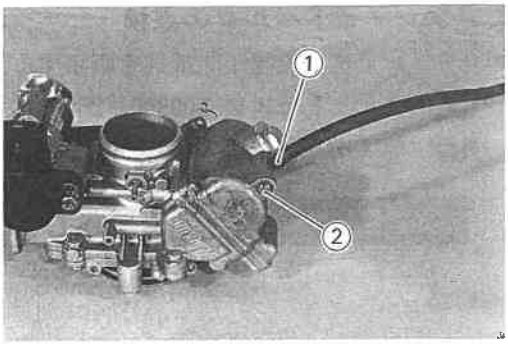
ゴミの詰まりや破損等がないか点検する。

⚠注意

通路はエアガンで清掃すること。針金などを通さないこと。



フューエルレベルの点検



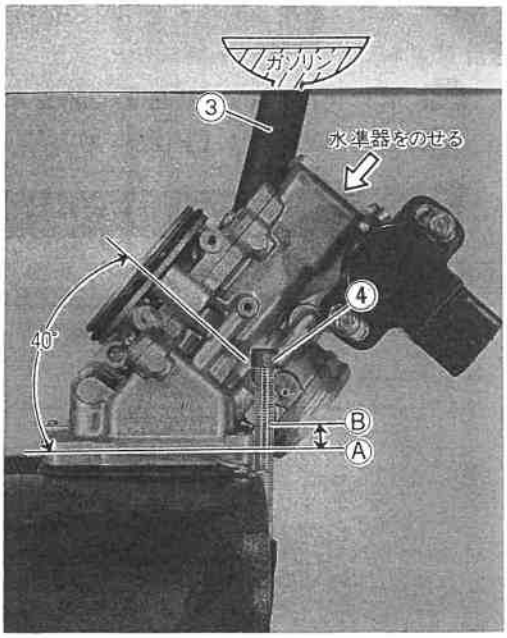
- フューエルレベルゲージをキャブレータドレンニップル①に差し込む。
  TOOL フューエルレベルゲージ：09913－10730
- キャブレータ単体をバイスに固定する。
  ・水準器等でキャブレータの取付角度を合わせる。

キャブレータ取付角度		L側（No.1）	R側（No.2）
	前後	前　40°	前　40°
	左右	水平	水平

- ドレンスクリュ②をゆるめる。
- ガソリンをフューエルホース③に注ぐ。

⚠注意

ガソリンを取り扱う作業なので火の気がなく換気のよい所で行なうこと。



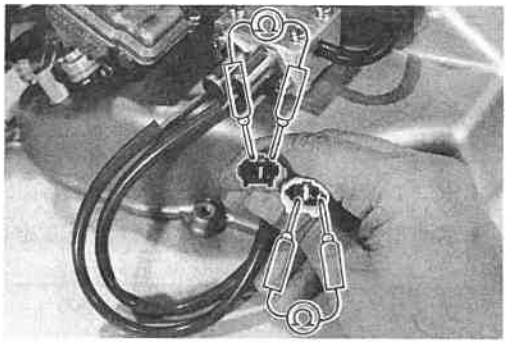
- レベルゲージ④の油面が安定するのを待ち，フロートチャンバボディの合わせ面Ⓐから油面Ⓑまでの高さを読む。

フューエルレベル	約5.7 mm

⚠注意

・ホース内にエアが入らないように十分注意すること。
・フューエルレベルゲージの表面張力により実際より約2 mm油面が高くなることがあるので注意すること。

エアソレノイドバルブの点検



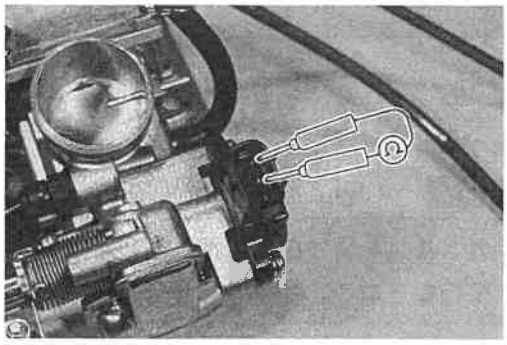
●エアソレノイドの端子間抵抗を測定する。

TOOL ポケットテスタ：09900－25002

テスタレンジ：×１Ω

エアソレノイド抵抗値	約　54　Ω

スロットルポジションセンサの点検



スロットルポジションセンサのカプラを外し，ポケットテスタを用いてスロットル全開時・全閉時の抵抗値を測定し，その差を計算する。

TOOL ポケットテスタ：09900－25002

テスタレンジ：１kΩ

スロットルポジションセンサ抵抗値の差	約 2.6 kΩ

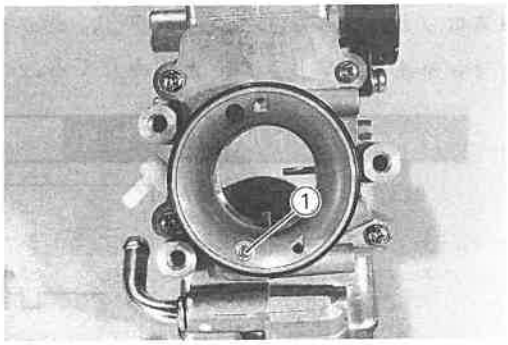
⚠注意

スロットルポジションセンサの点検は，センサをキャブレータから外さないこと。

組立て

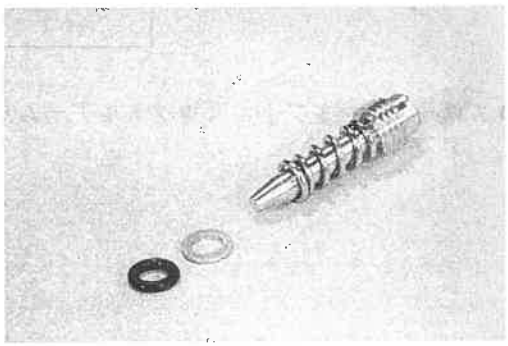
組立ては，分解時の逆の順序で行ない，下記項目は特に気を付けて作業すること。

●メインエアジェット①を締め付ける。



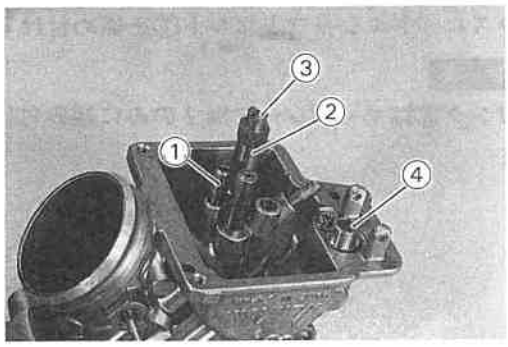
●スプリング①，ワッシャ②，Oリング③を組立て，エアスクリュ④を締め付け，規定量戻す。

エアスクリュ戻し量（A.S.）	No.1　約1½回転	No.2　約1⅞回転

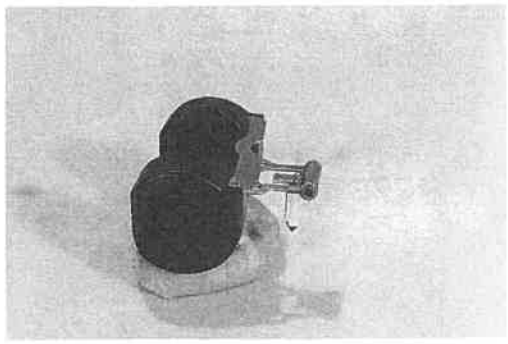


●ジェット類，バルブシートを組み付ける。

①パイロットジェット
②ジェットホルダ
③メインジェット
④バルブシート

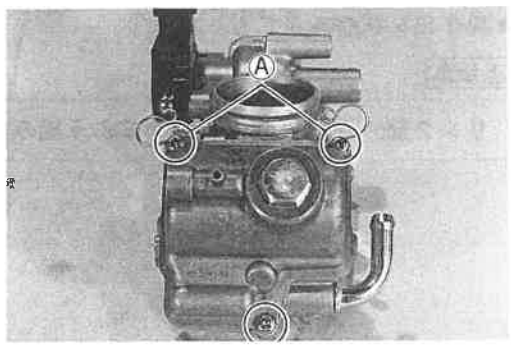


●フロートバルブを組み立て，フロートチャンバを組み付ける。



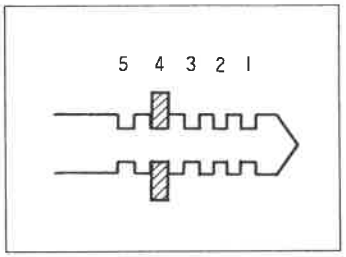
●フロートチャンバボディを組み立てる。

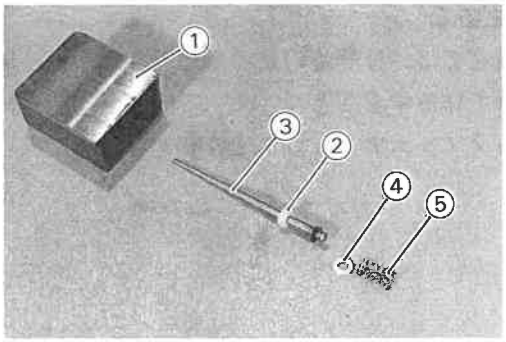
●Ⓐのスクリュにクランプを共締めする。



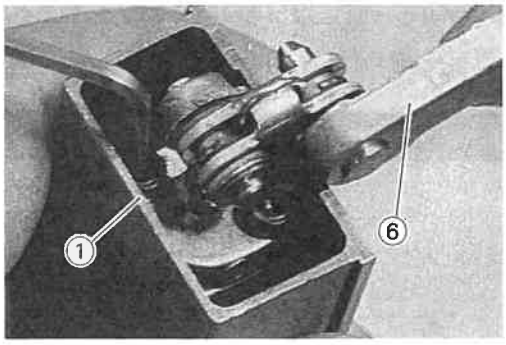
●スロットルバルブ①に，リング②，ジェットニードル③，ワッシャ④，スプリング⑤を組み立てる。

ジェットニードルクリップ位置	4段目





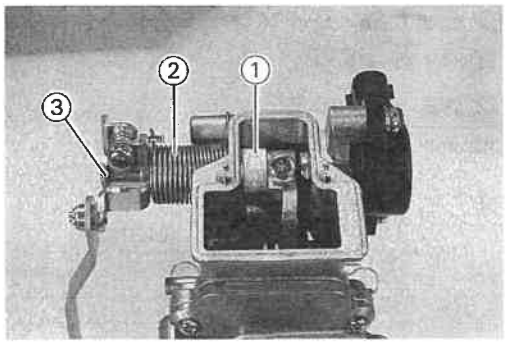
●スロットルバルブ①にスロットルアーム⑥を組み立てる。



●スロットルシャフトボルト①を締め付ける。

参　考

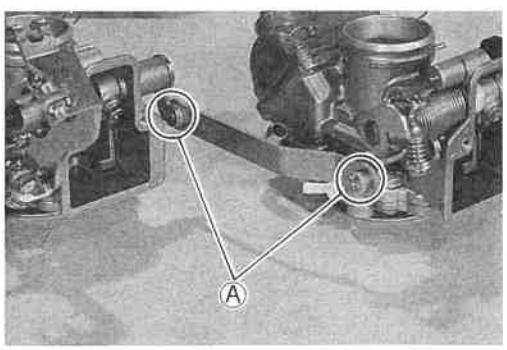
リング②はキャブレータNo.2のみに組み付けてあります。



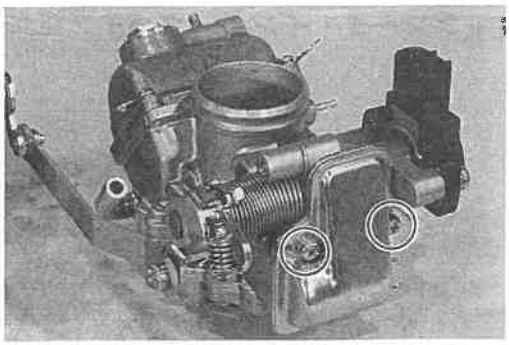
●割りピンを組み立てる。

⚠注意

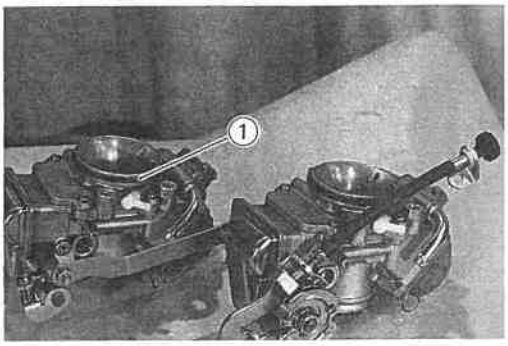
リンク部Ⓐが写真の位置になるよう組み立てること。



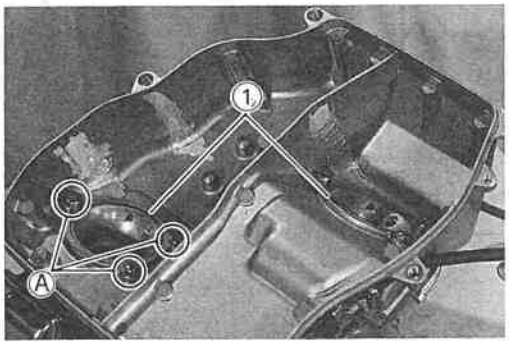
●スロットルバルブキャップを締め付ける。



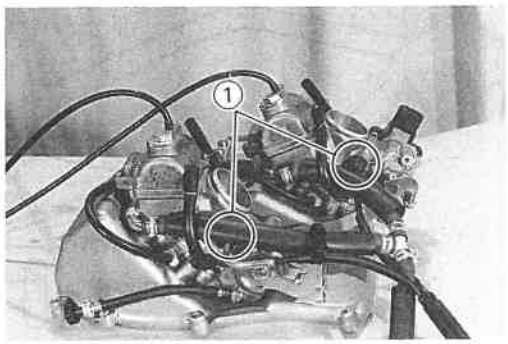
●Oリング①が確実にはまっていることを確認し，キャブレータとエアクリーナロアケースを組み立てる。



●リテーナ①を組み付け，スクリュを締め付ける。
●爪Ⓐをおり曲げる。



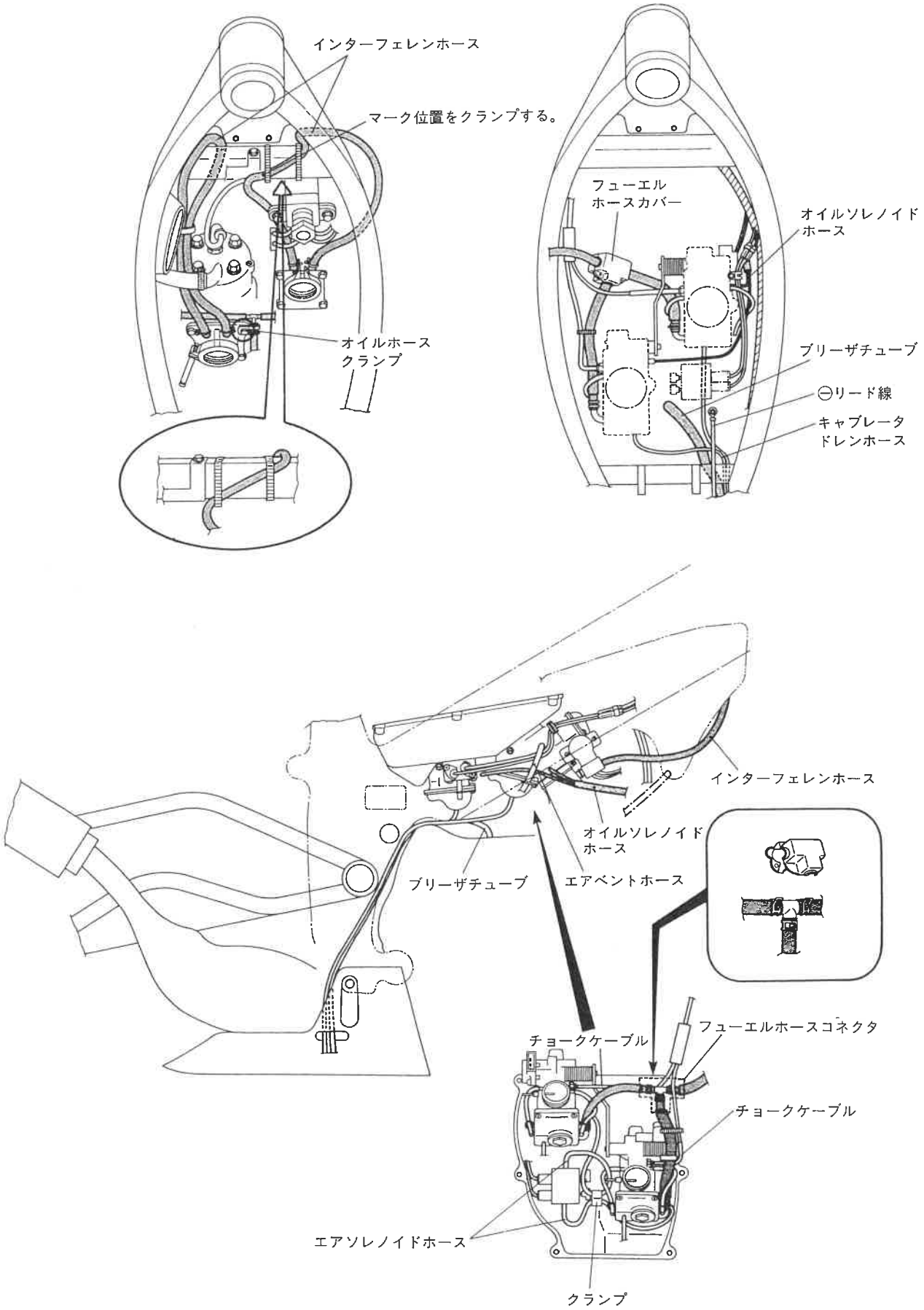
●スロットルバルブ及びリンク機構がスムーズに作動するか確認する。
●スタータプランジャ①及び各ホース類を組み立てる。



キャブレータの取付け

●エンジンにキャブレータアッシを取り付けた後，次のことを確認する。
・各ホース・ワイヤ類の組立て（5-15ページ参照）
・アイドリング回転数の調整（3-20ページ参照）
・スロットルケーブルの遊び調整（3-22ページ参照）
・左右のキャブレータ同調の調整（3-21ページ参照）

キャブレータ・インテークパイプ組立図



冷　却　装　置

目　次

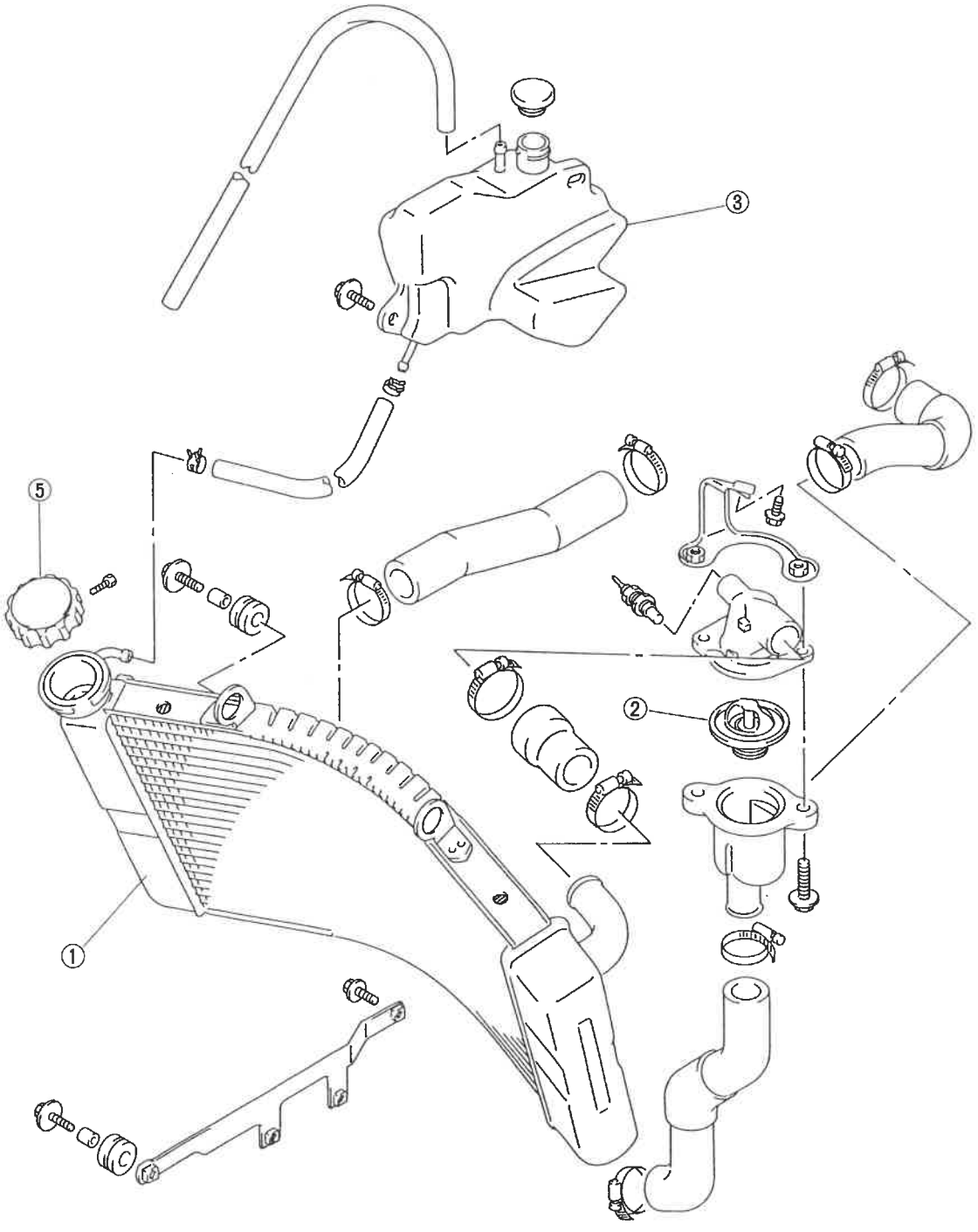
冷却装置 …… 6−1
構造 …… 6−1
冷却水 …… 6−3
取外しと分解 …… 6−4
点検と組立て …… 6−9
ラジエータキャップ …… 6−9
ラジエータ …… 6−10
ウォータテンパレチャゲージ …… 6−10
サーモスタット …… 6−11
ウォータポンプ …… 6−12

6

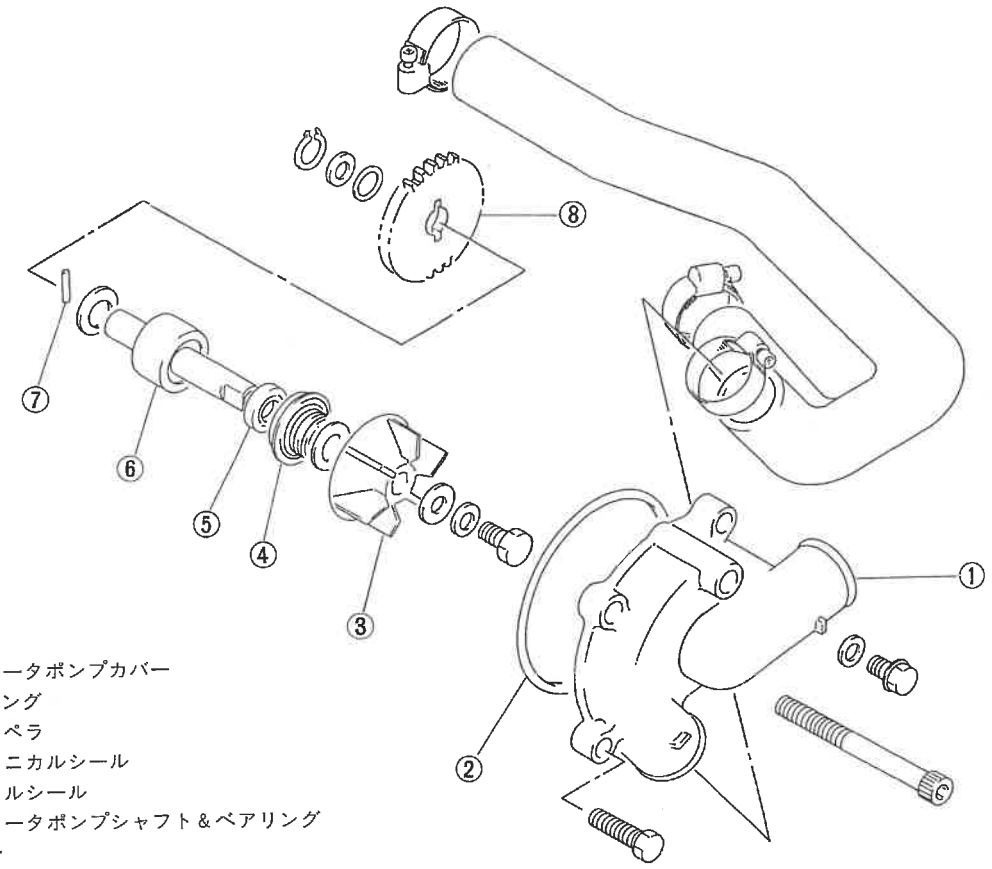
⚠注意

- エンジンが高温のときラジエータキャップを外すと，高温，高圧の液が噴き出して非常に危険であるので絶対外さないこと。
  キャップを外すときは，厚手の布でキャップを包み，ゆっくりまわして最初のひっかかりで中の圧力を逃がしてから更にまわして外すこと。
- 冷却装置の整備はエンジンが冷えているときに行なうこと。
- 冷却水は有害であるので次の点に注意すること。
  - 冷却水を皮膚や目につけた場合は水で洗い流すこと。
  - 誤って飲んだ場合はすぐ吐かせ，医師の手当てを受けること。
  - 冷却水の保管は，幼児の手の届かない安全な場所とすること。

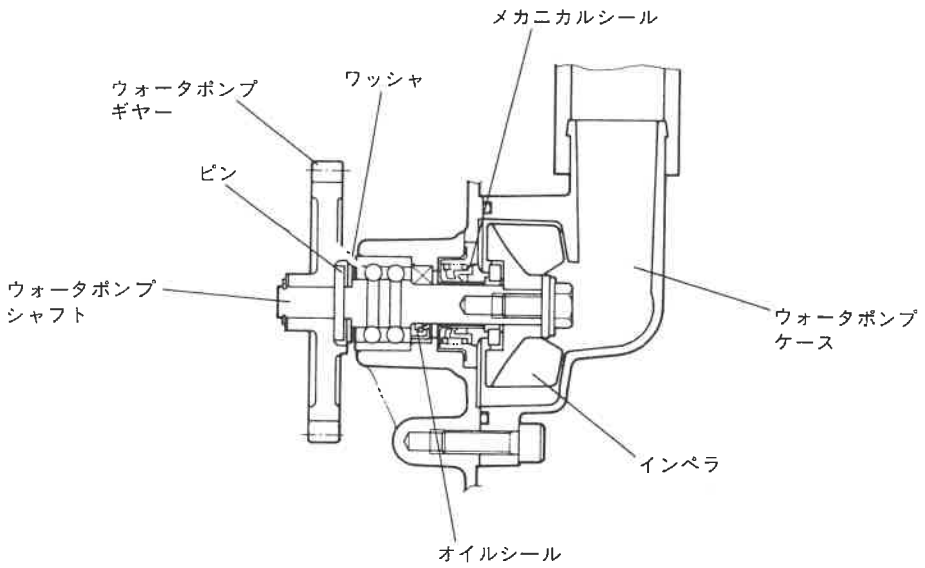
構造



①ラジエータ
②サーモスタット
③リザーバタンク
④ウォータテンパレチャゲージ
⑤ラジエータキャップ



①ウォータポンプカバー
②Oリング
③インペラ
④メカニカルシール
⑤オイルシール
⑥ウォータポンプシャフト＆ベアリング
⑦ピン
⑧ウォータポンプドリブンギヤ



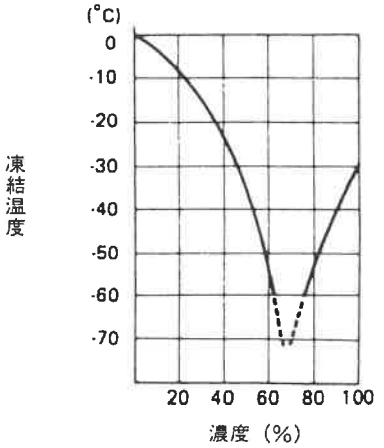
冷却水

車の組立時点で冷却水は上水道とクーラントの50：50の混合液が充填されている。この50：50の混合液は，沸騰の抑制，防錆，－31℃までの凍結防止の上で推奨している濃度である。
もし車が－31℃以下の場合に放置される場合は，右表に従って混合比を55%又は60%にすること。

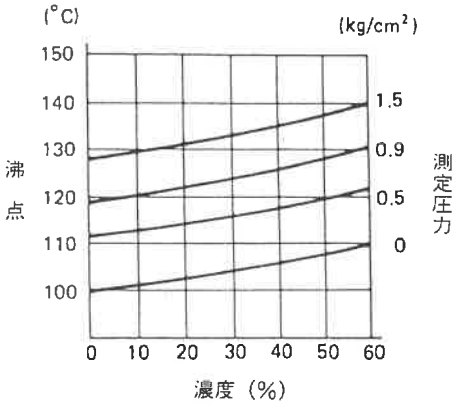
クーラント濃度	凍結温度
50%	－31℃
55%	－40℃
60%	－55℃

⚠注意

- 冷却水は良質のエチレングリコールベースのクーラントを上水道水で希釈すること。
  アルコールベースのクーラントは使用しないこと。
- クーラントの混合比は60%より多く，また50%より少なくしないこと。(右図参照)
- 冷却水のシーリング用添加剤は使用しないこと。

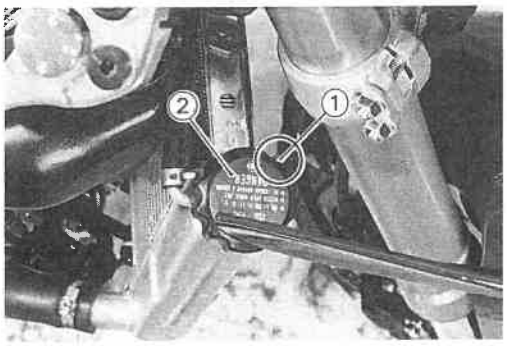


クーラント濃度と凍結温度の関係



クーラント濃度と沸点の関係

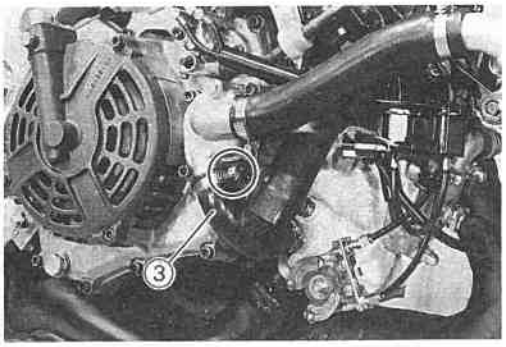
取外しと分解



- カウリングを外す。(8-1ページ参照)
- シートを外す。(8-2ページ参照)
- フューエルタンクを外す。(5-1ページ参照)

冷却水の抜き取り

- 冷却水受容器をウォータホースの下に置く。
- ラジエータキャップスクリュ①を外す。
- ラジエータキャップ②を外す。

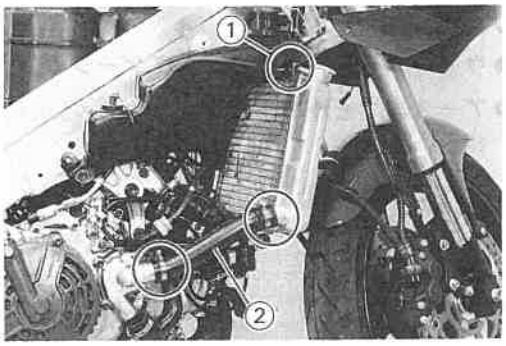


- ホースのウォータポンプ側のクランプをゆるめ，ホース③を外す。

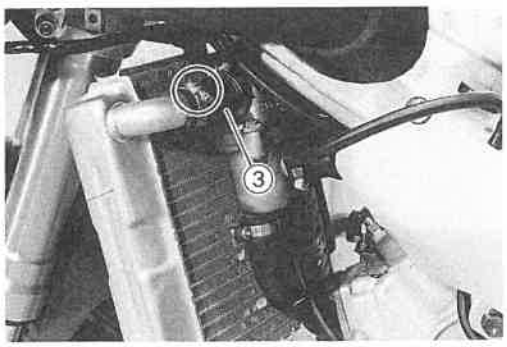
⚠注意

ホースを外すと冷却水が勢いよく出るので，こぼさないよう大きめの容器を用意すること。

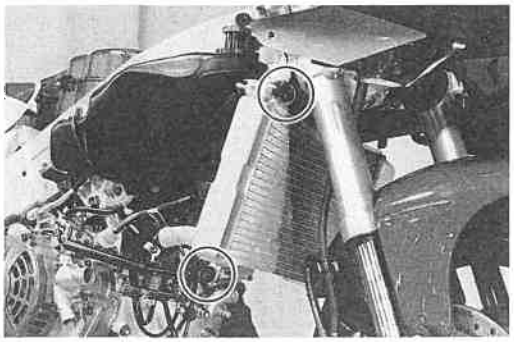
ラジエータ

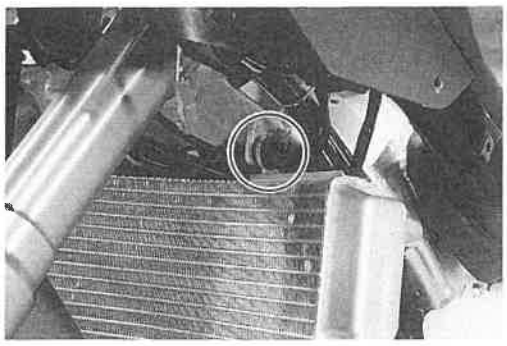


- リザーバタンクホース①を抜く。
- ラジエータアウトレットホースクランプをゆるめ，ホース②を抜く。



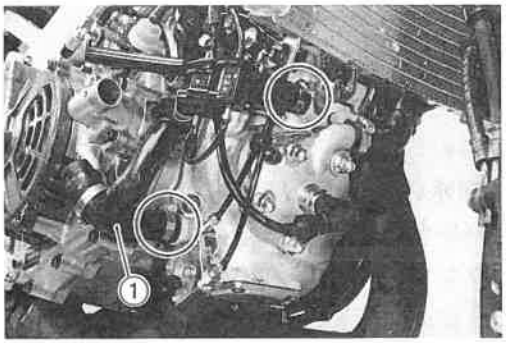
- ラジエータインレットホース③をゆるめる。
- ラジエータを外す。



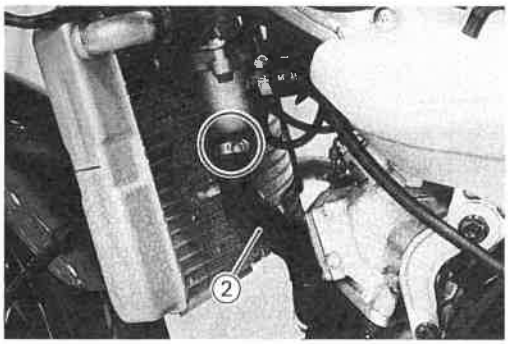


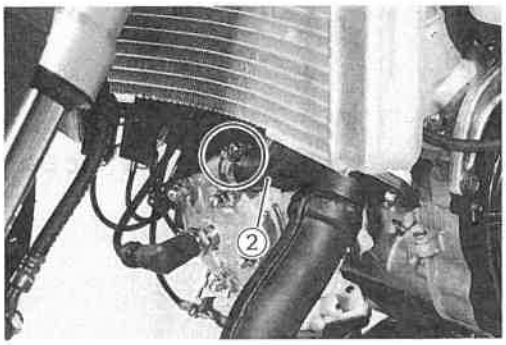
ホース類

● ウォータポンプアウトレットホース①を外す。



● 2番シリンダアウトレットホース②を外す。

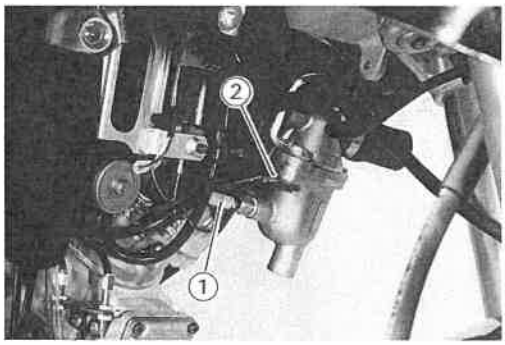




サーモスタット

● ウォータテンパレチャセンダゲージカプラ①を外す。

● アース線②を外す。



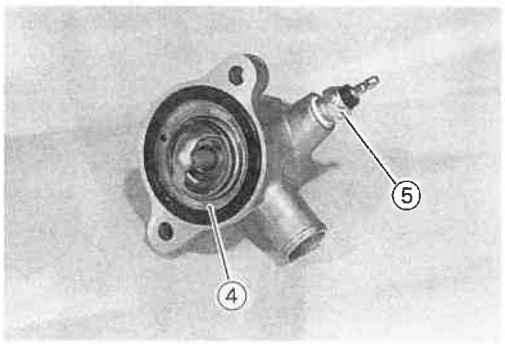
● 1番シリンダアウトレットホースクランプをゆるめる。

● サーモスタットコネクタ③を外す。

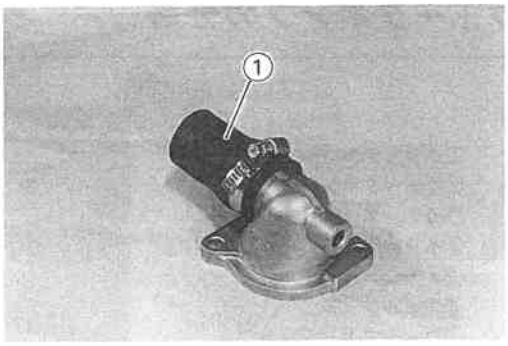


● サーモスタット④を外す。

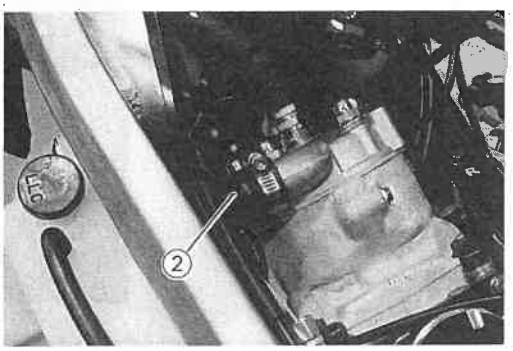
● ウォータテンパレチャセンダゲージ⑤を外す。



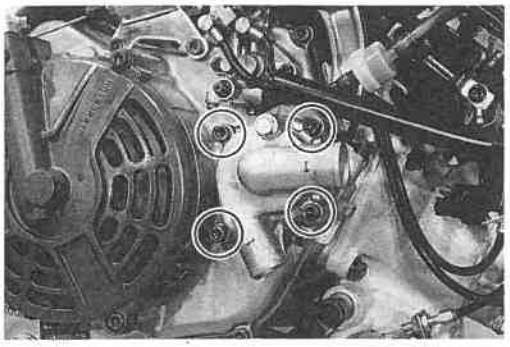
● ラジエータインレットホース①を外す。



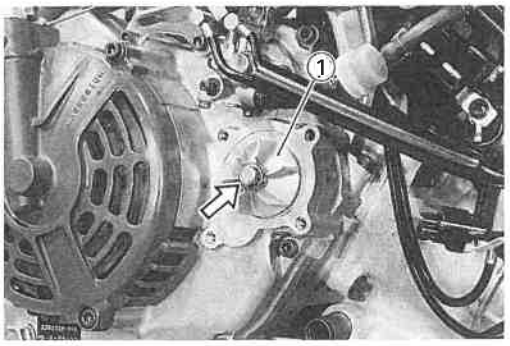
● 1番シリンダアウトレットホース②を外す。



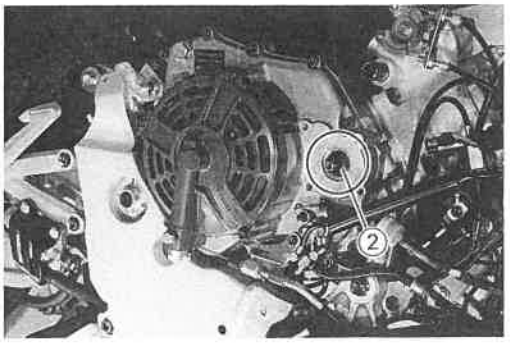
● ウォータポンプカバーを外す。



● インペラ①を外す。

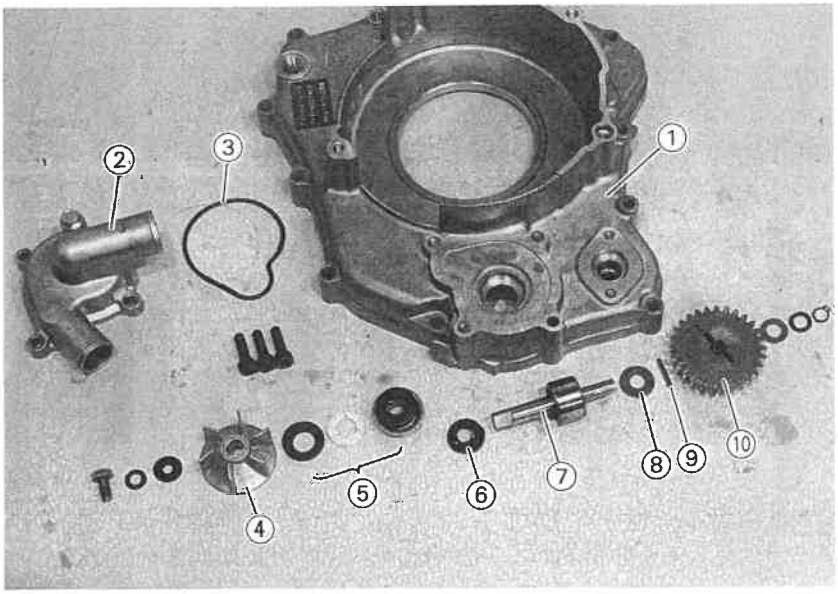


● メカニカルシール②，シャフト，ベアリング，オイルシールの分解・組立てはクラッチカバーを外して行なう。



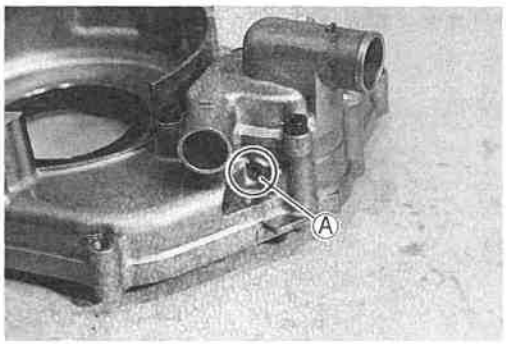
ウォータポンプの分解

①クラッチカバー
②ウォータポンプケース
③Oリング
④インペラ
⑤メカニカルシール
⑥オイルシール
⑦ウォータポンプシャフト
⑧ワッシャ
⑨ピン
⑩ウォータポンプドリブンギヤ



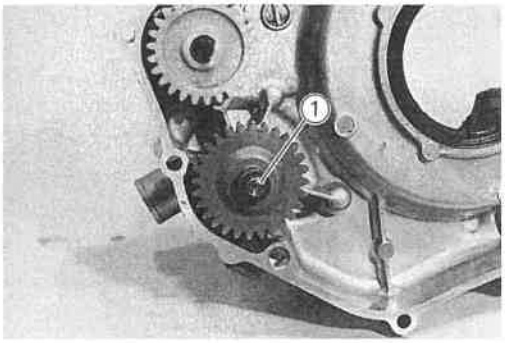
参考

ウォータポンプ取付部の下側（Ⓐ部）から冷却水が漏れていればウォータポンプのメカニカルシールの交換が必要となるが，漏れがなければ分解しなくてよい。

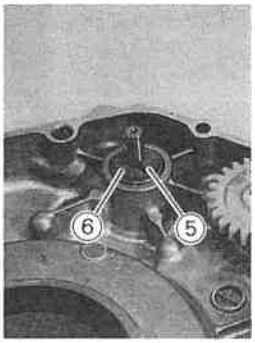


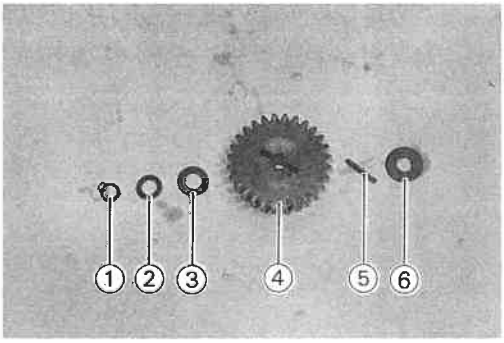
● クラッチカバーを外す。
　・クラッチカバーの取外しは4-18ページ参照。

● ウォータポンプドリブンギヤサークリップ①を外し，スプリングワッシャ②，ワッシャ③，ドリブンギヤ④を外す。

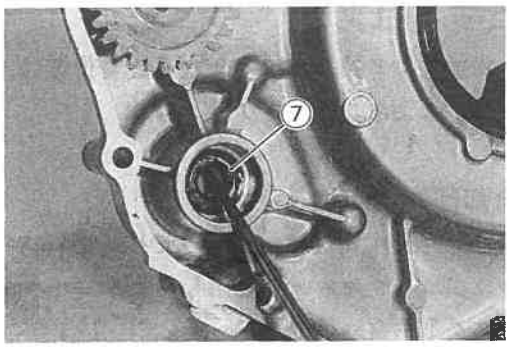


● ピン⑤，ワッシャ⑥を外す。





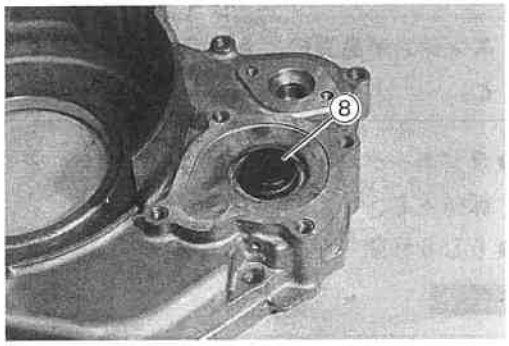
●ウォータポンプシャフトをプラスチックハンマ等で外側から内側へ打ち抜く。
●オイルシール⑦を外す。
・細い㊀ドライバ等でケース内側に外す。

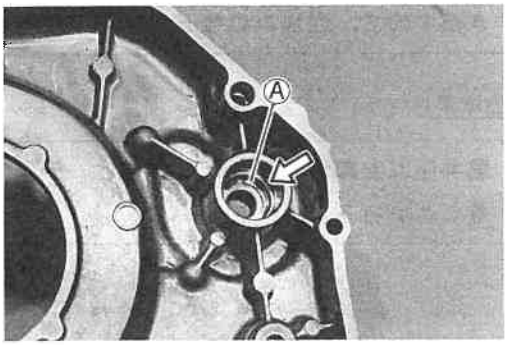


●メカニカルシール⑧を外す。

⚠注意

メカニカルシールストッパⒶを破損させないよう十分に注意すること。





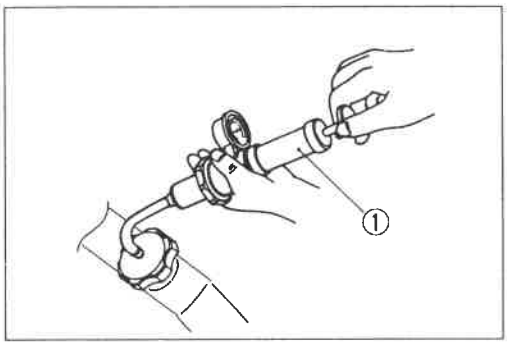
点検と組立て

冷却装置の各部の点検に伴なう脱着作業は，前述の〝取外しと分解〟による。

冷却回路の点検

冷却回路の水密性は，冷却液を抜く前に次の要領で点検する。

● ラジエータキャップを外し，注水口へラジエータキャップテスタ①を取り付ける。



⚠注意

エンジンが高温のときはラジエータキャップを外さないこと。

● ラジエータキャップの開弁圧をかけ，その圧力のまま6秒間保持する。

● もし6秒間で圧力が低下したら，漏れている箇所を調査する。

⚠注意

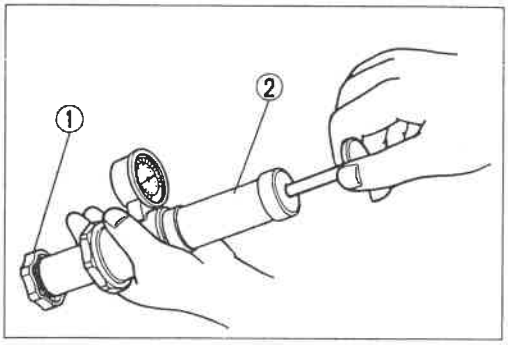
ラジエータキャップテスタを取り外すときは，冷却液が噴き出すので，注水口にウェスをかぶせてから外すこと。

⚠注意

開弁圧以上の圧力をかけないこと。ラジエータを破損させることがある。

ラジエータキャップの点検

● ラジエータキャップ①をラジエータキャップテスタ②へ取り付ける。



⚠注意

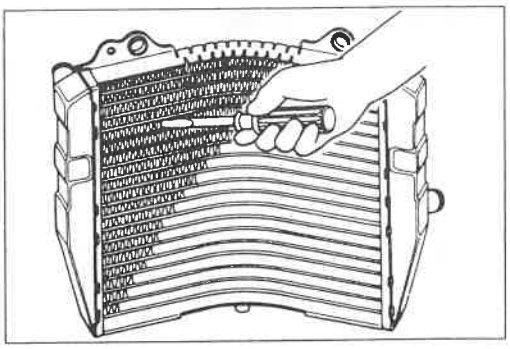
エンジンが高温のときはラジエータキャップを外さないこと。

● テスタを操作して圧力を徐々に上げ，圧力が規定値の範囲内で止まるか確認する。またその状態で6秒間保持し，規定値の範囲内にあるか確認する。

ラジエータキャップ開弁圧	93～123 kPa {0.95～1.25 kg/cm²}

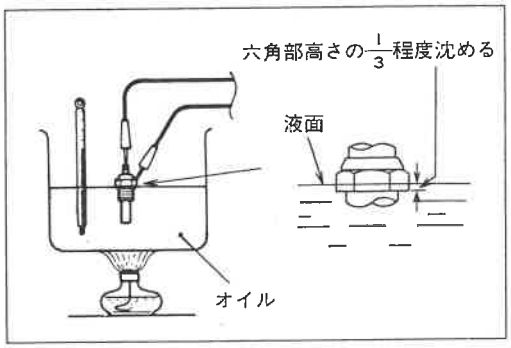
● もしこれらの2つの条件を満足しない場合は，ラジエータキャップを交換する。

ラジエータの点検



- フィンに泥や虫などによる汚れがないか点検する。
- 軽い汚れはエアで吹きとばすが，汚れがひどい場合は，ホースの水で洗い流す。
- フィンの変形は小型の⊖ドライバで修正する。

ウォータテンパレチャゲージの点検



- ゲージを図のようなテスト容器のオイルの中につるし，オイルの温度を徐々に上げていったときのゲージの作動温度を温度計で測定する。
- 規定温度を大きく外れているときは，ゲージを新品に交換する。

⚠注意

・ウォータテンパレチャゲージは衝撃に弱いので落としたりしないよう取扱いに十分注意すること。
・ウォータテンパレチャゲージ及び温度計を容器の底に当てないように。

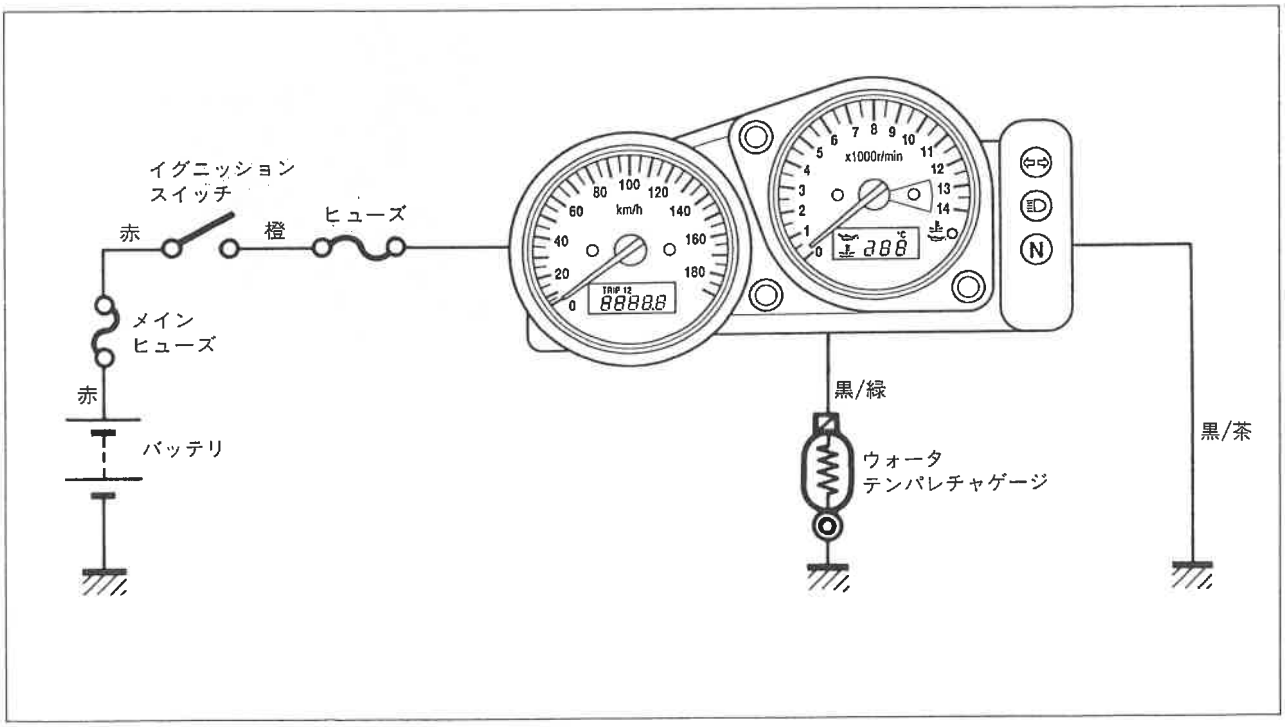
テンパレチャゲージ性能

水　温	標準抵抗値
50℃	約 9.56 kΩ
80℃	約 2.78 kΩ
120℃	約 0.69 kΩ

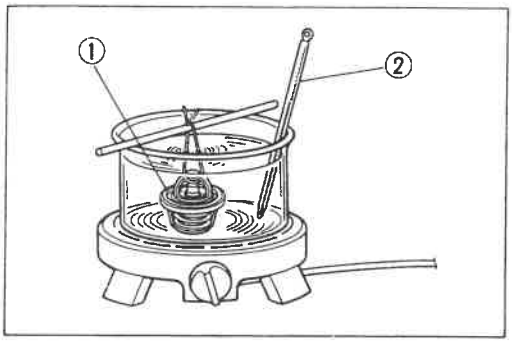
組立て

- ウォータテンパレチャゲージにシール剤〝1207B〟を塗布し，規定トルクで締め付ける。

ウォータテンパレチャスイッチ
：9.0 N·m {0.9 kgf·m}



サーモスタットの点検

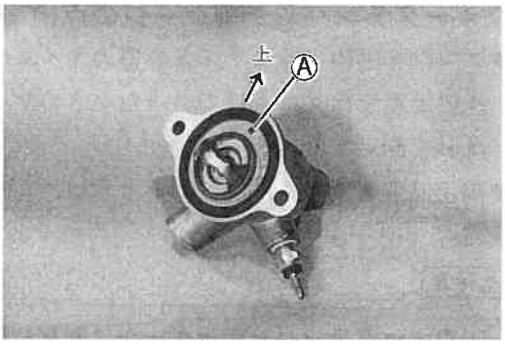


- サーモスタット①を図のような容器の中の水に入れ，水温を徐々に上げていったときの開弁温度を測定する。
- 規定温度を外れている場合はサーモスタットを新品に交換する。

サーモスタット開弁温度	48～52　℃

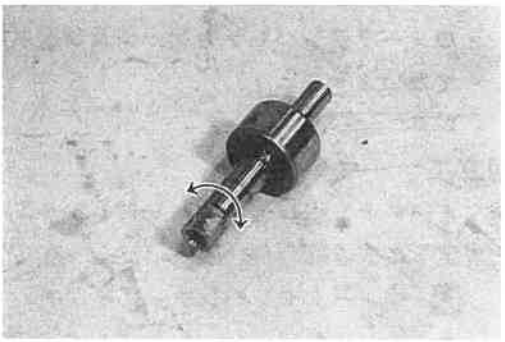
⚠注意

・サーモスタット①及び温度計②を容器の底に当てないこと。
・サーモスタットは水温の変化に対して遅れて作動するので急激に水温を上げないこと。
・常温で少しでも開弁しているものは交換する。

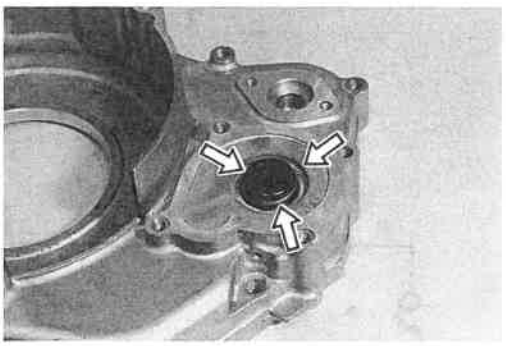


- サーモスタットを取り付けるときは，ブリーダホールⒶを上に向けること。

ウォータポンプの点検



- シャフトを回転させてベアリングを点検する。
- もし異音やひっかかり等がある場合は新品と交換する。



- メカニカルシールのシール面に特に注意して目視でキズがないか点検する。
- もし漏れの症状がみられる場合はメカニカルシールを交換する。また必要に応じてオイルシールも交換する。

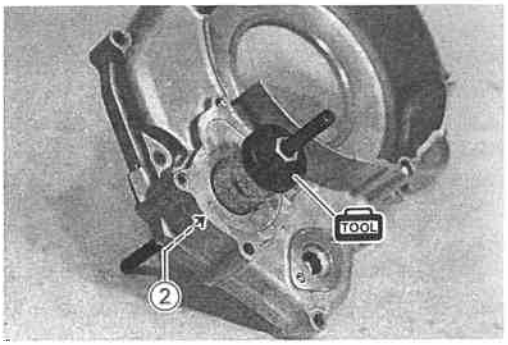
ウォータポンプの組立て

ウォータポンプの組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意すること。

●オイルシールは圧入前にリップ内にスズキスーパグリス〝A〟を塗布する。

●オイルシール②は，クラッチカバーの内側から取り付け，ベアリングインストーラと適当な寸法の筒を使用して圧入する。

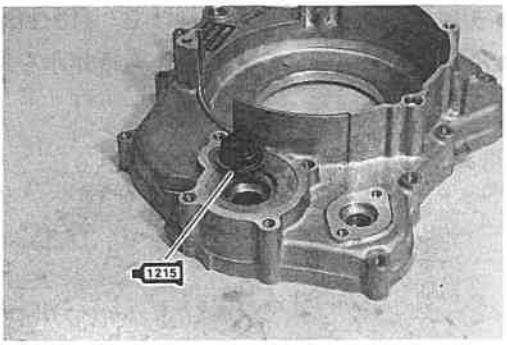
TOOL ベアリングインストーラ：09924－84521



⚠注意

オイルシール圧入時，方向に注意すること。(6-2ページ参照)

●メカニカルシールを圧入する前に，圧入部にシール剤〝1215〟を薄く塗布する。

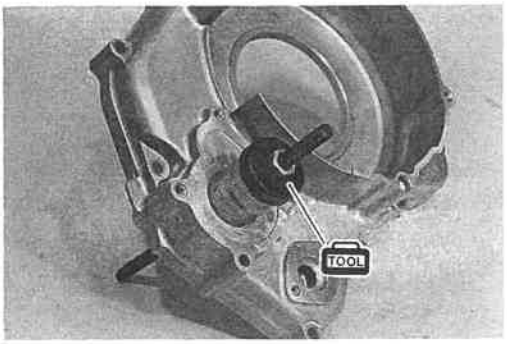


⚠注意

メカニカルシールは新品に交換すること。

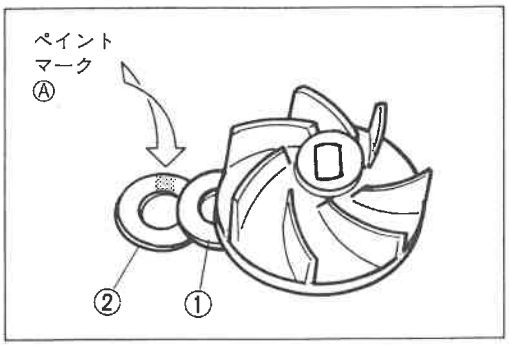
●ウォータポンプにメカニカルシールを圧入するときは，ベアリングインストーラと適当な寸法の筒を使用する。

TOOL ベアリングインストーラ：09924－84521



●ウォータシール①の外周に少量の冷却水をつけてインペラにはめる。

●ウォータシールの溝の中へスリップリング②をはめる。

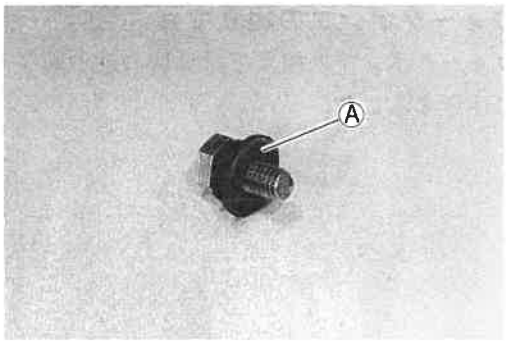


⚠注意

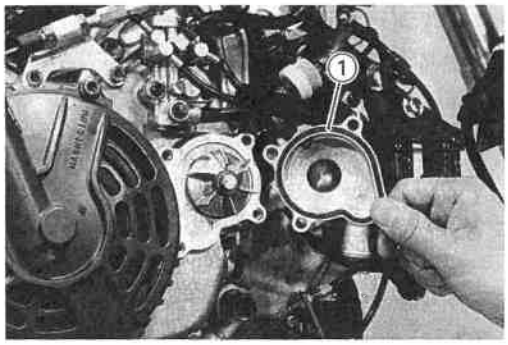
スリップリング②はマークⒶの面をインペラ側に向けること。

⚠注意

インペラ締付ボルトのガスケットはシール側（ゴム面）Ⓐをインペラ側に向けること。



● ウォータポンプカバーはOリング①を取り付けてから，ウォータポンプに組み付ける。
　スズキスーパグリス〝A〟



● ラジエータホースを取り付ける。(10-11ページ参照)
● 冷却装置の組立てが完了したら冷却水を注入する。(3-30ページ参照)

排気装置

目　次

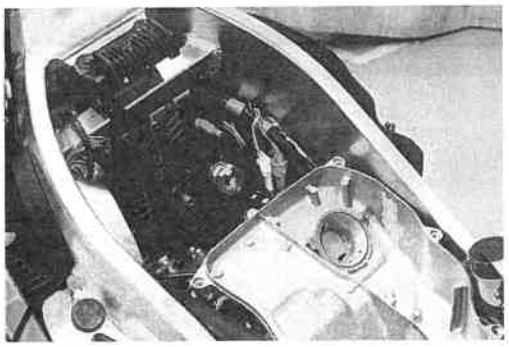
アクチュエータケーブルの取外し ―― 7−1

アクチュエータの取外し ―― 7−2

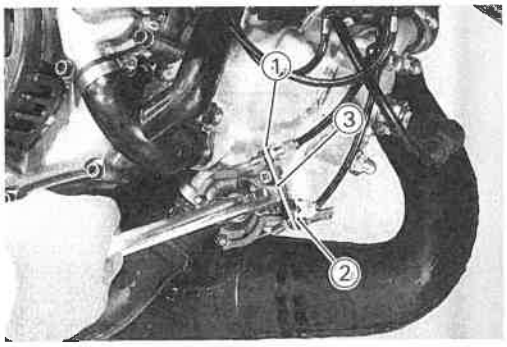
アクチュエータプーリの分解・組立て ―― 7−2

アクチュエータケーブルの組立て ―― 7−3

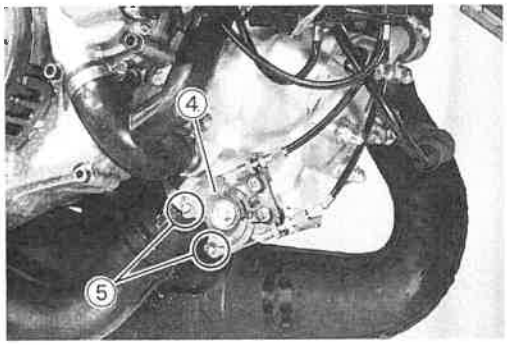
排気バルブケーブルの取外し



- フェアリングを外す。(8-1ページ参照)
- シートを外す。(8-1ページ参照)
- フューエルタンクを外す。(5-1ページ参照)
- エアクリーナアッパケースを外す。



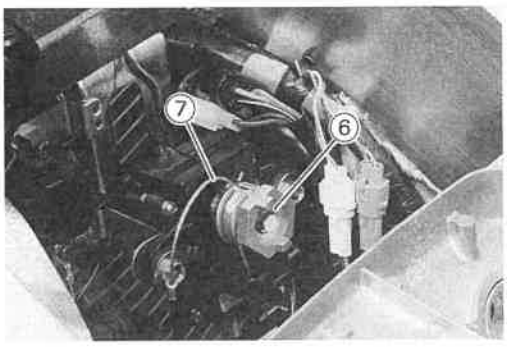
- アジャスタ①②を緩め，アジャスタストッパプレート③を外す。



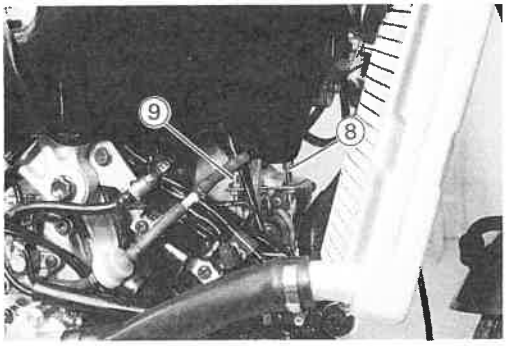
- プーリ④を外す。
- プーリ④からケーブルエンド⑤を外す。

⚠注意

ケーブルを無理に曲げないこと。



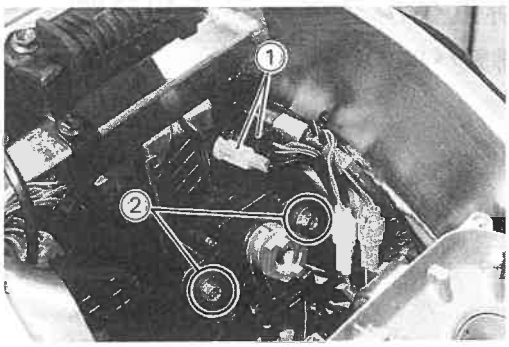
- アクチュエータプーリ⑥から，ケーブルエンド⑦を外す。



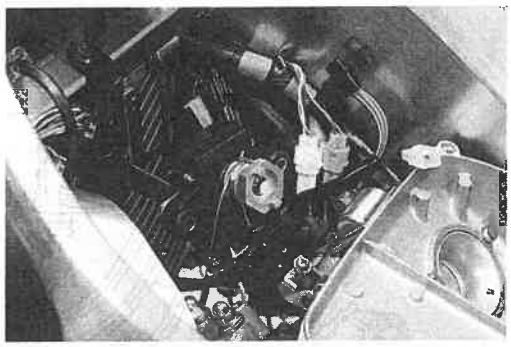
- 左側排気バルブケーブル⑧，⑨も同様に取り外す。

アクチュエータの取外し

●カプラ①，ボルト②を外す。



●排気バルブケーブルを外す。
●アクチュエータを外す。

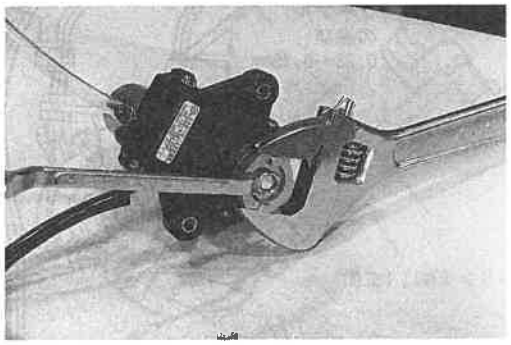


アクチュエータプーリの分解

●アクチュエータプーリを回り止めし，アクチュエータ締付ボルトを外す。
●アクチュエータプーリを外す。

⚠注意

アクチュエータプーリは回転させないこと。

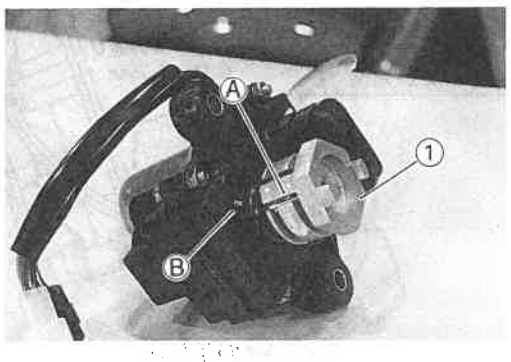


アクチュエータプーリの組立て

●アクチュエータプーリのケーブルエンド部分Ⓐが刻線Ⓑ側に向くように，プーリ①を組み立てる。

⚠注意

アクチュエータシャフトは回転させないこと。

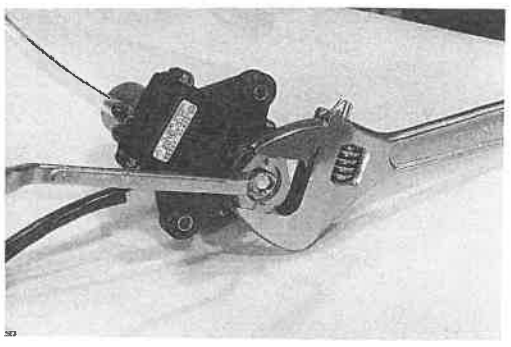


●プーリを回り止めし，ボルトを締め付ける。

⚠注意

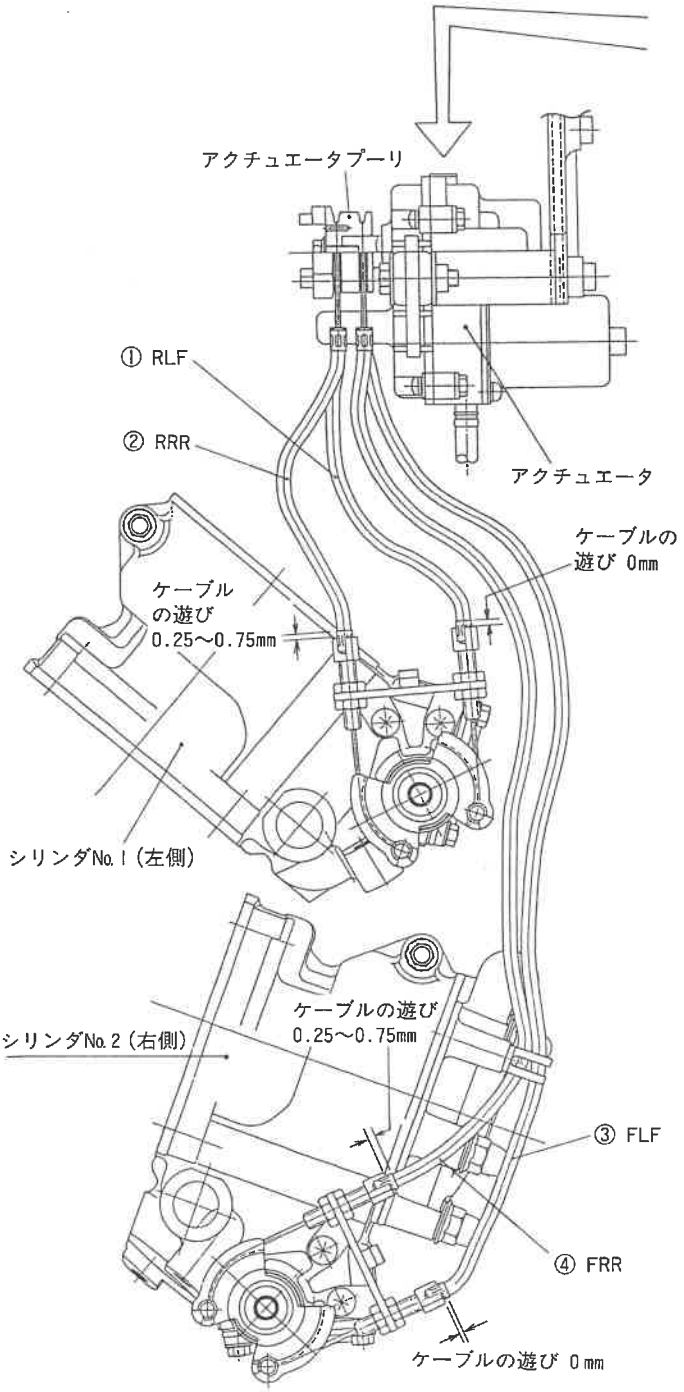
プーリを回転させないこと。

●アクチュエータの取付けは，取外しの逆の手順で行なう。

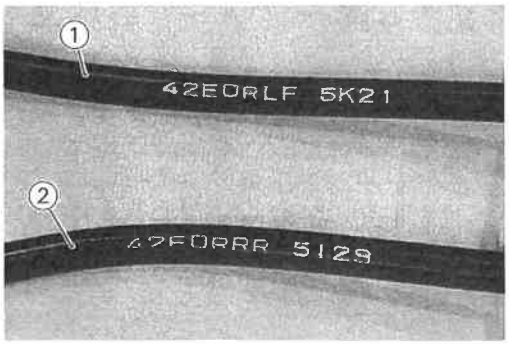


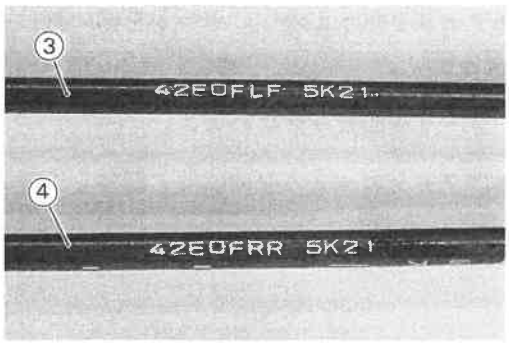
排気バルブケーブル組立図

排気バルブ全閉時

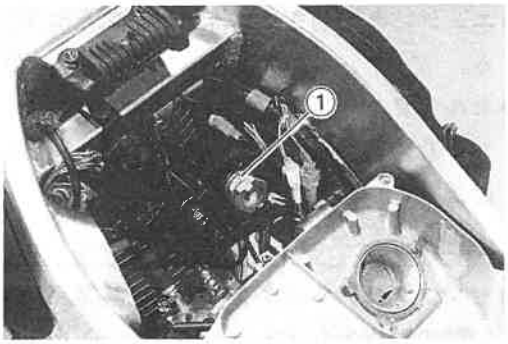


排気バルブケーブル

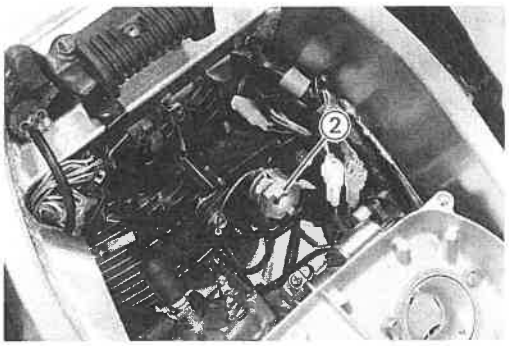




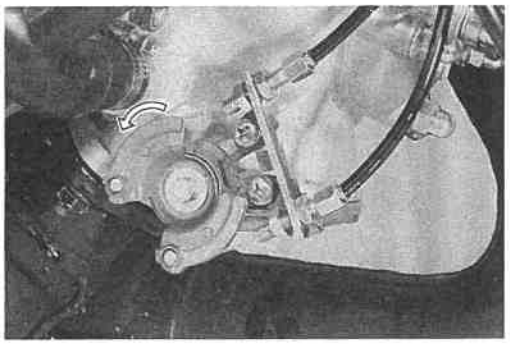
排気バルブケーブルの組立て



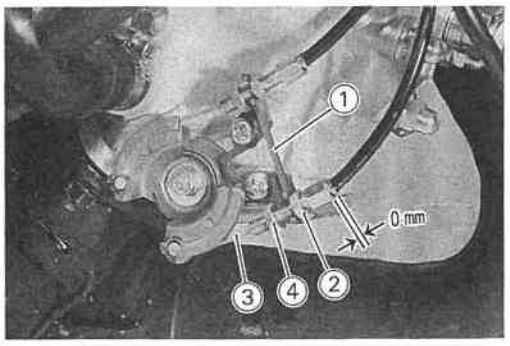
- アクチュエータ①を取付け，カプラをはめ込む。
- イグニッションスイッチON，キルスイッチRUNの条件で，エンジンをかけずにギヤポジションを1stか2ndに入れる。
  以上の動作をすると，アクチュエータプーリが排気バルブ全閉の状態の位置になります。



- バルブプーリ②に各ケーブルエンドを組み立てる。
  (7-3ページ参照)
- 排気バルブプーリにケーブルエンドを組み立てる。



- 排気バルブプーリを組み立てる。(4-28ページ参照)
- 排気バルブプーリを左に一杯まで回し全閉の状態にする。

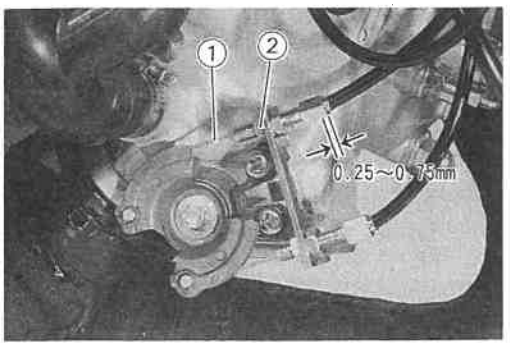


- アジャスタストッパプレート①を差し込む。
- アジャスタ②を手で一杯まで締め付け，ワイヤ③の遊びを0㎜にする。

⚠注意

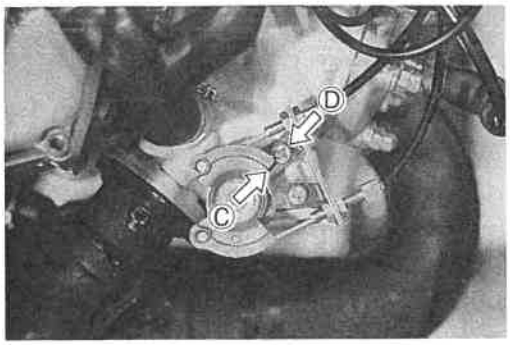
工具でアジャスタ②を強く締め付けないこと。

- ナット④を締め付ける。



- ケーブル①の遊び量が約0.25～0.75㎜になるように調整する。
- ナット②を締め付ける。
- 左側排気バルブも同様にケーブルを組み立てる。
- １番シリンダ側も同じ要領でケーブルを組み立てる。

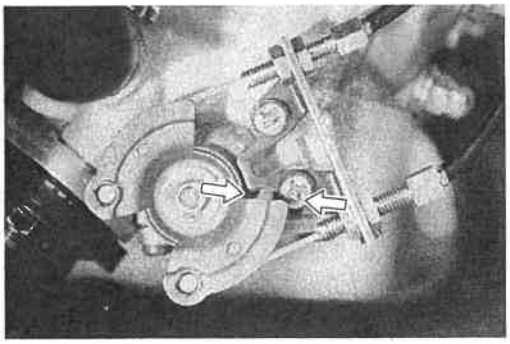
●エンジンを始動させ，排気バルブをセルフクリーニングさせる。
●セルフクリーニング時に排気バルブプーリの Ⓒ 端面がスクリュⒹの頭の位置と一致（排気バルブ全開位置）することを確認する。



⚠注意

セルフクリーニングをすると，排気バルブが全閉→全開→全閉の動作をします。

●セルフクリーニング後，排気バルブが全閉の位置になっているか確認し，もう一度排気バルブワイヤの遊びを確認する。(3-22 ページ参照)



車　　体

目　次

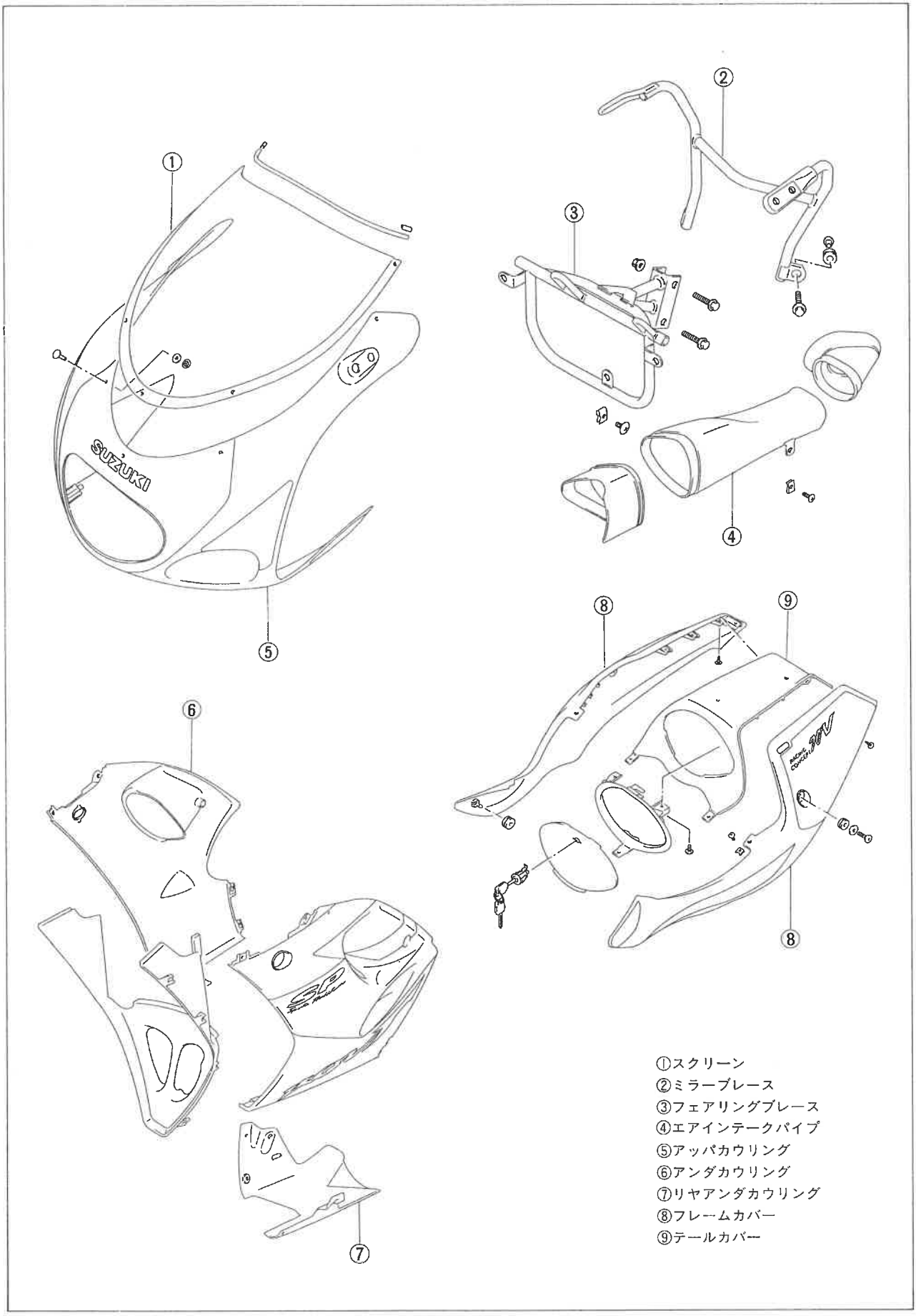
外装品の取外し ―― 8−1
フロントホイール ―― 8−5
　取外しと分解 …… 8−5
　点検 …… 8−6
　組立て …… 8−8
フロントブレーキ ―― 8−11
　ブレーキフルードの交換 …… 8−12
　ブレーキパッドの交換 …… 8−13
　キャリパの取外しと分解 …… 8−14
　キャリパの点検と組立て …… 8−15
　ブレーキディスクの点検と交換 …… 8−16
　マスタシリンダの取外しと分解 …… 8−16
　マスタシリンダの点検と組立て …… 8−17
ハンドルバー ―― 8−19
　取外し …… 8−19
　取付け …… 8−19
フロントフォーク ―― 8−20
　取外し …… 8−20
　分解 …… 8−21
　点検と組立て …… 8−24
ステアリング ―― 8−30
　取外しと分解 …… 8−30
　点検 …… 8−32
　組立て …… 8−33
リヤホイール ―― 8−35
　取外しと分解 …… 8−35
　点検 …… 8−37
　組立て …… 8−38
リヤブレーキ ―― 8−42
　ブレーキフルードの交換 …… 8−43
　ブレーキパッドの交換 …… 8−43
　キャリパの取外しと分解 …… 8−44
　キャリパの点検と組立て …… 8−45
　マスタシリンダの取外しと分解 …… 8−47
　マスタシリンダの点検と組立て …… 8−48
リヤサスペンション ―― 8−50
　取外し …… 8−51
　点検 …… 8−53
　分解 …… 8−53
　組立て …… 8−56
タイヤとホイール ―― 8−60
　タイヤの取外し …… 8−60
　点検 …… 8−60
　タイヤの取付け …… 8−61
ドライブチェーン ―― 8−63
　分解・組立て …… 8−63

8

⚠注意

車体部品には多くのセルフロックナットが使われている。セルフロックナットは通常のナットより締付に抵抗がかかるので，その分を加えた指定トルクになっている。従ってセルフロックナットの代わりに，通常のナットを使用しないこと。

フェアリング，カバー分解図

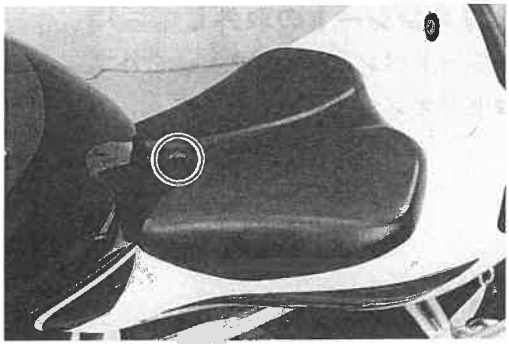


①スクリーン
②ミラーブレース
③フェアリングブレース
④エアインテークパイプ
⑤アッパカウリング
⑥アンダカウリング
⑦リヤアンダカウリング
⑧フレームカバー
⑨テールカバー

外装品の取外し

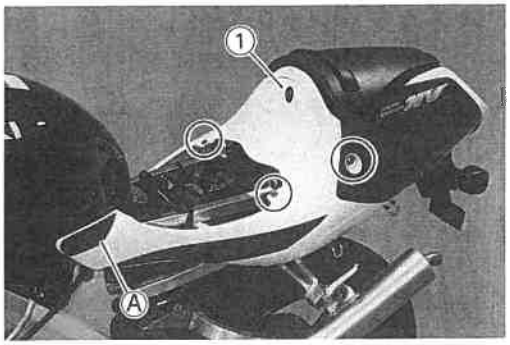
フロントシートの取外し

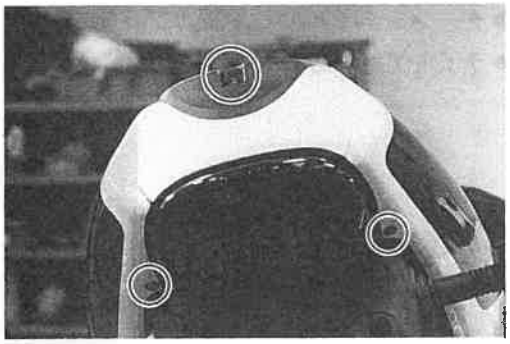
- シート前方のボルトを外す。
- シートを外す。



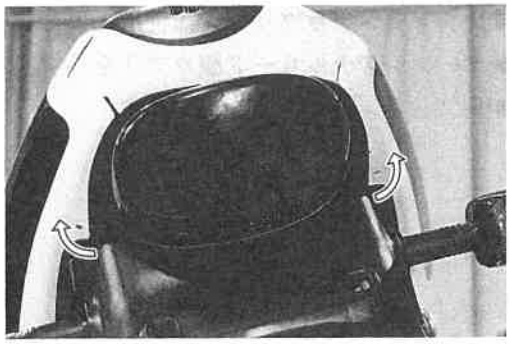
フレームカバーの取外し

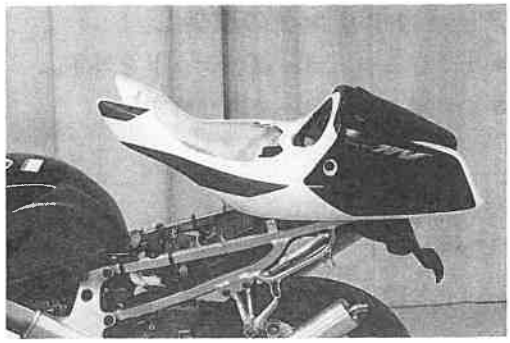
- フレームカバー締付スクリュを外す。
- リヤシート締付ボルトを外す。
- フレームカバーのフックⒶを外す。
- リッド①を外す。





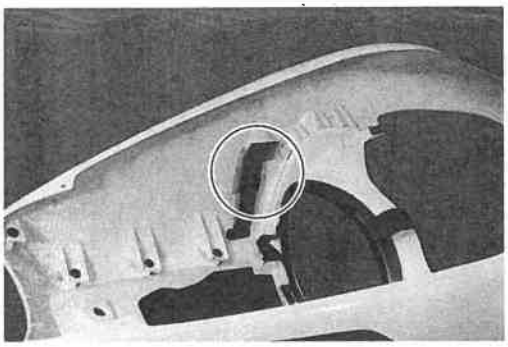
- フレームカバーを左右に拡げながらフレームカバー後部を持ち上げる。
- フレームカバーを外す。
- テールカバーを外す。





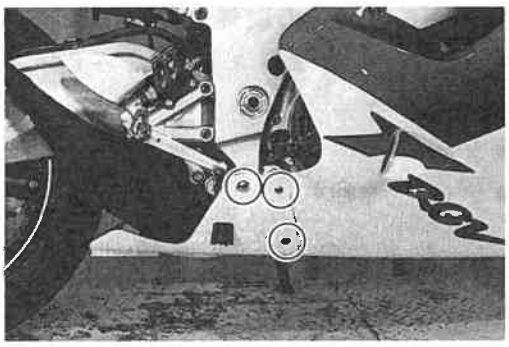
ピリオンシートの取外し

- シートバンド締付スクリュを外す。
- ピリオンシートを取り外す。

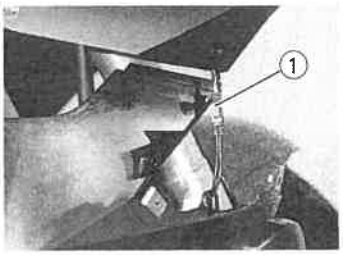


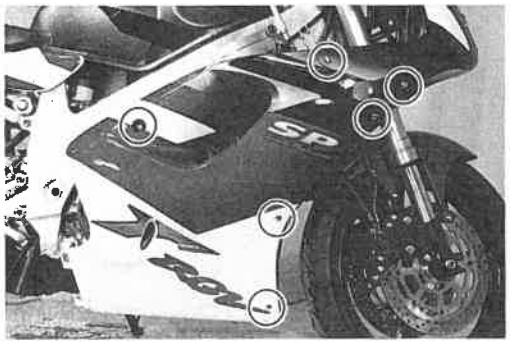
アンダカウリングの取外し

- リヤアンダカウリング締付ボルトを外す。
- リヤアンダカウリングを外す。

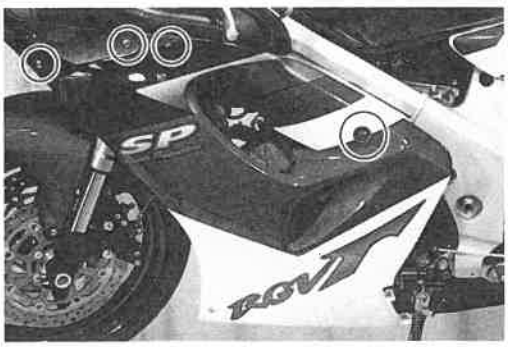


- ライトアンダカウリング締付ボルトを外す。
- ターンシグナルリード線カプラ①を外す。
- ライトアンダカウリングを外す。





- レフトアンダカウリング締付ボルトとスクリュを外す。
- ターンシグナルリード線カプラを外す。
- レフトアンダカウリングを外す。

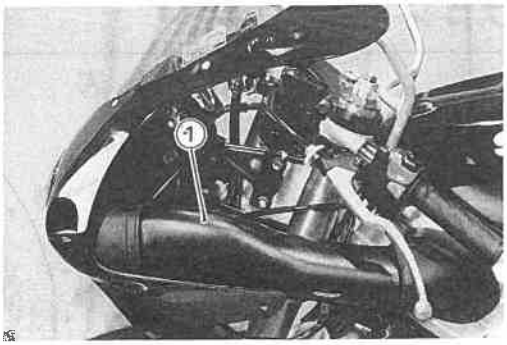


アッパカウリングの取外し

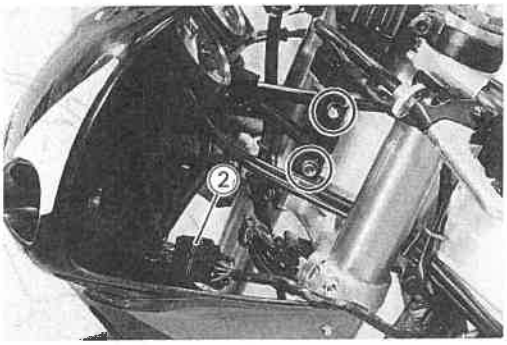
- リヤビューミラー締付ナットを外す。
- リヤビューミラーを取り外す。



●エアインテークパイプ①を外す。

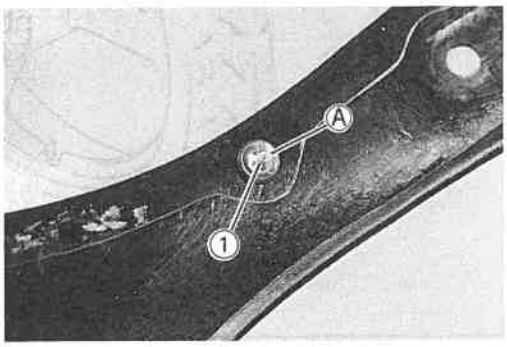


●カウリングブレースボルト／ナットを外す。
●リード線カプラ②を外す。
●アッパカウリングを取り外す。



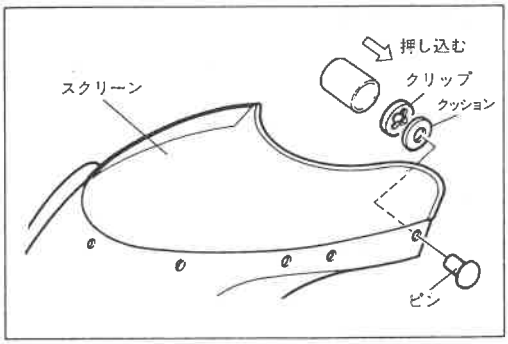
スクリーンの取外し

●スクリーン締付クリップ①の爪Ⓐを外す。

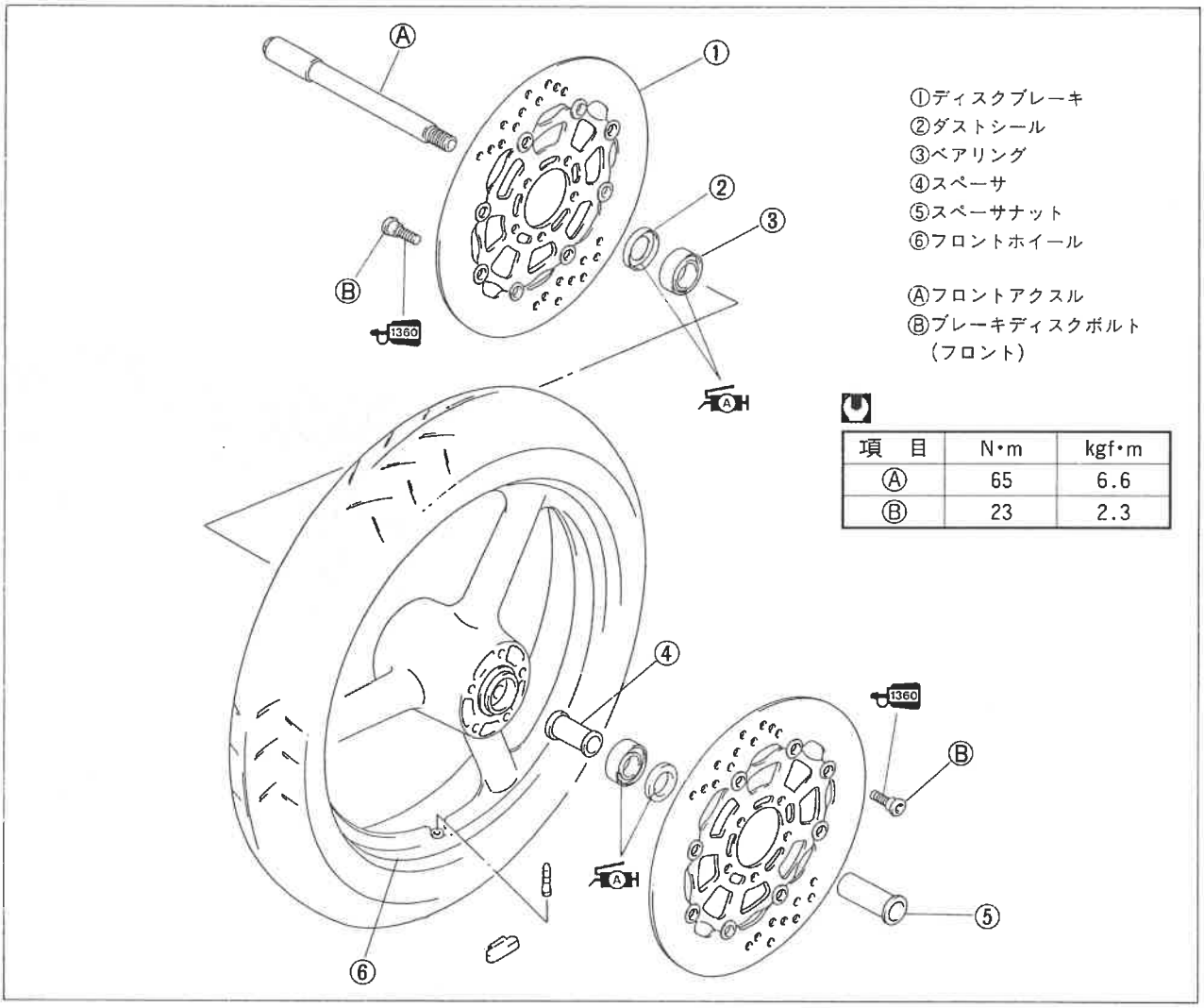


参　考

組立ては締付ピンを固定し，クリップを 8 mmのソケットレンチで押し込む。



フロントホイール



項　目	N·m	kgf·m
Ⓐ	65	6.6
Ⓑ	23	2.3

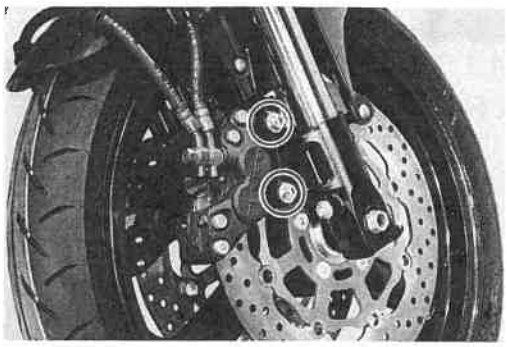
取外しと分解

●アンダカウリングを外す。(8-3ページ参照)

●左右のブレーキキャリパマウンティングボルトを外し，ディスクプレートから引き抜く。

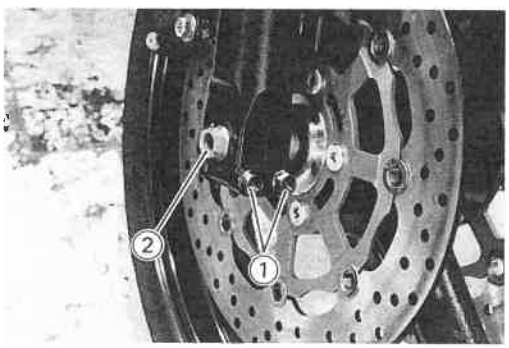
⚠注意

・ブレーキキャリパはブレーキホースで吊さずにキャリパボデーをひも等で吊すこと。
・ブレーキキャリパを外した後にブレーキレバーを動かさないこと。



●右側のピンチボルト①及びアクスルシャフトを緩める。

●車体下部にジャッキ等を掛けて前輪を浮かせる。

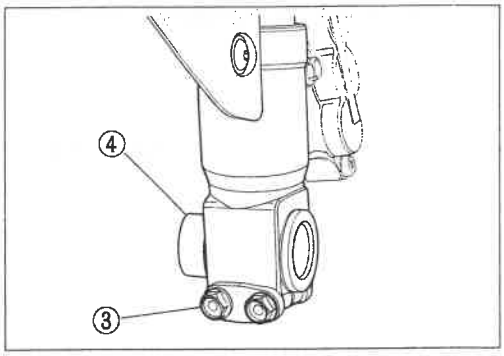


⚠注意

・前輪を浮かせた後は，車体を固定し，安定させること。
・ジャッキの爪により，マフラ，車体等に傷を付けないこと。

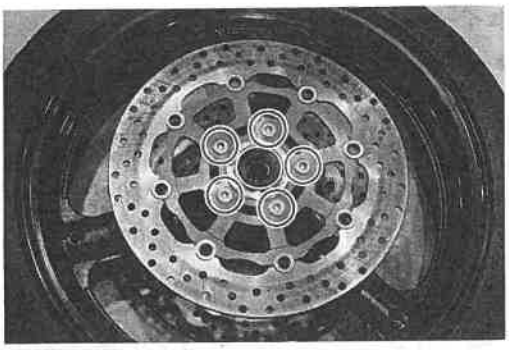
●アクスルシャフト②を外しフロントホイールを外す。

●左側フロントフォークのピンチボルト③をゆるめ，スペーサナット④を外す。



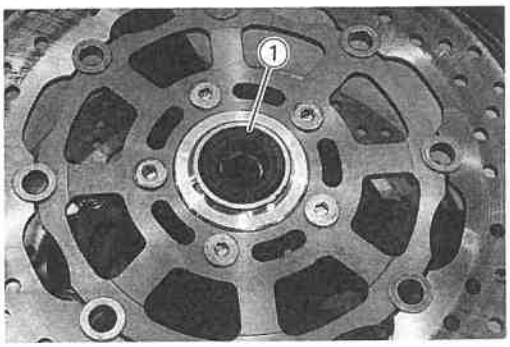
ディスクプレートの取外し

●左右のブレーキディスクを外す。



●特殊工具を用いて両側のダストシール①を外す。

TOOL オイルシールリムーバ：09913－50121



点検

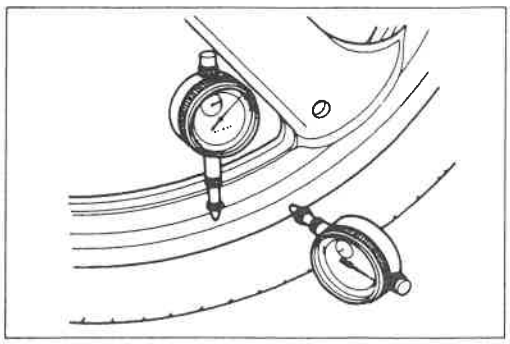
タイヤの点検は 3 章点検調整〝走行装置〞の項参照。
(3-9ページ)

フロントホイールの点検

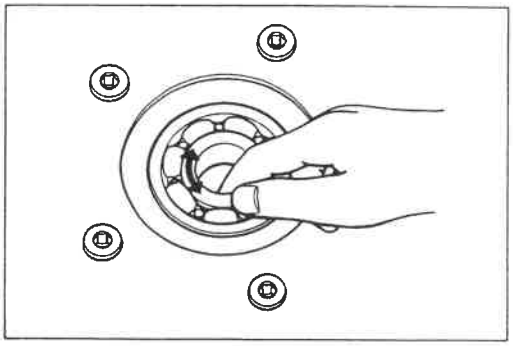
●ダイヤルゲージで振れを測定する。

●振れが使用限度をこえている場合は，ホイールベアリングの摩耗やゆるみを点検する。

フロントホイールの振れ（軸方向及び円周方向）	使用限度　2.0　mm

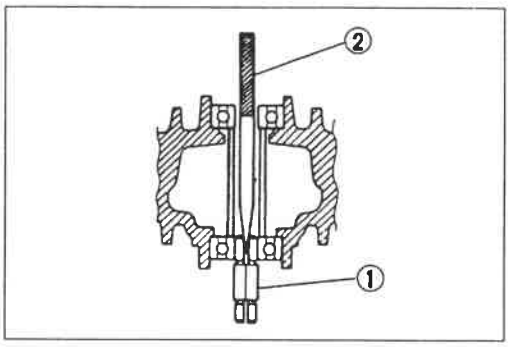


ホイールベアリングの点検



- ホイールベアリングはベアリングがホイールに取り付けられている状態で点検する。
- インナレースを指で回し，遊びが異常でないか，異音がないか，スムーズに回るか点検する。
- もし異常がある場合は次の要領でベアリングを交換する。

ホイールベアリングの交換



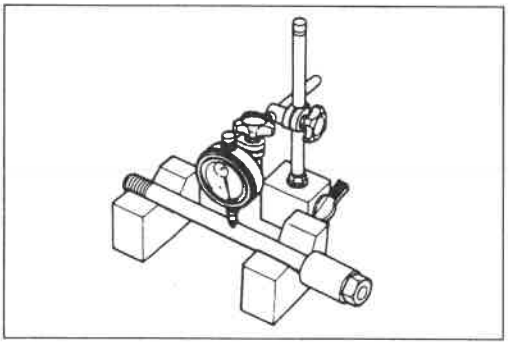
- ベアリングにベアリングリムーバのアダプタ①を挿入する。（右図参照）
- 反対側からアダプタのスリットにウェッジバー②を挿し込む。
- ウェッジバーをハンマー等で打ってベアリングを抜き取る。

TOOL ベアリングリムーバ：09941－50110

⚠注意

取り外したホイールベアリングは再使用しないこと。

フロントアクスルの点検



- ダイヤルゲージを使って，フロントアクスルの振れを測定する。
- もし使用限度をこえている場合は，アクスルを新品に交換する。

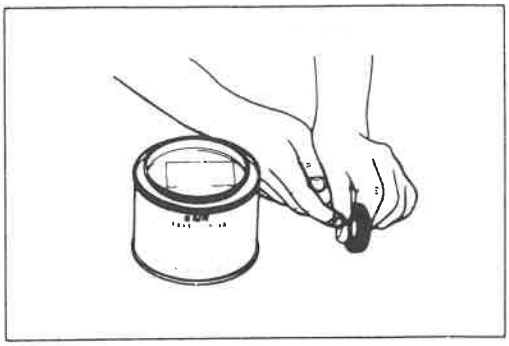
フロントアクスルの振れ	使用限度 0.25 mm

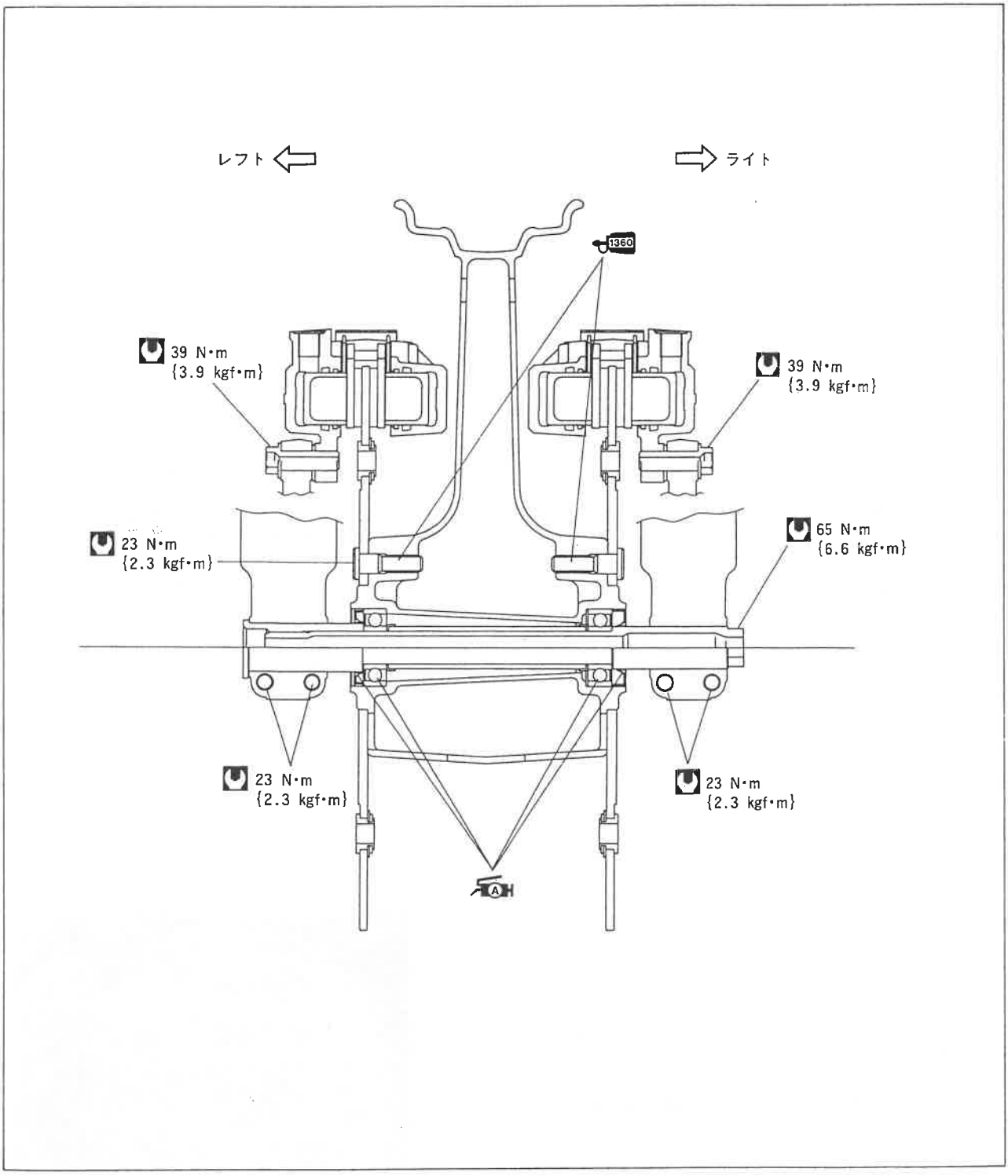
組立て

フロントホイールの組立ては，取外しと分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意すること。

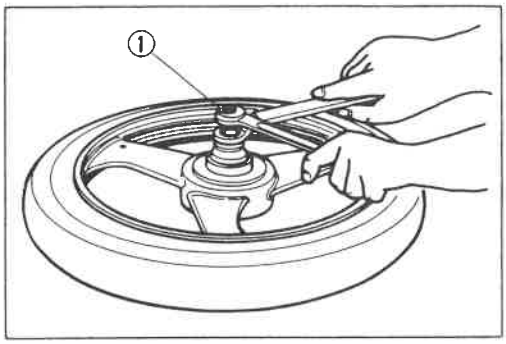
ホイールベアリング

- ホイールベアリングを取り付ける前に，ベアリングにスズキスーパグリス〝A〟を塗布する。





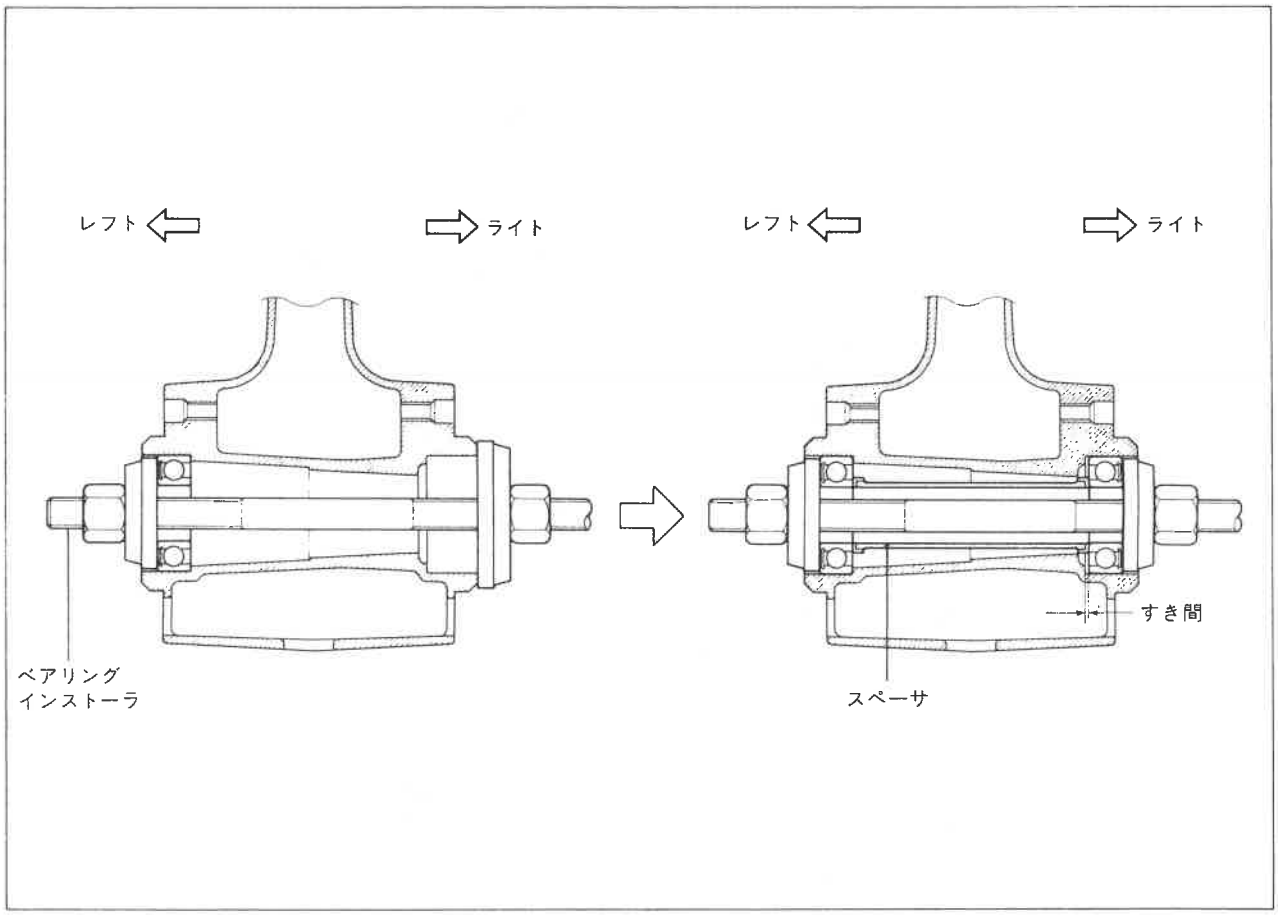
●ベアリングインストーラセット①及び使用済のベアリングを使って圧入する。
●レフト側ベアリングを圧入し，スペーサを入れてからライト側ベアリングを圧入する。
TOOL ベアリングインストーラセット：09924－84510
：09941－34513
●圧入要領は次のページのイラストを参照する。



⚠注意

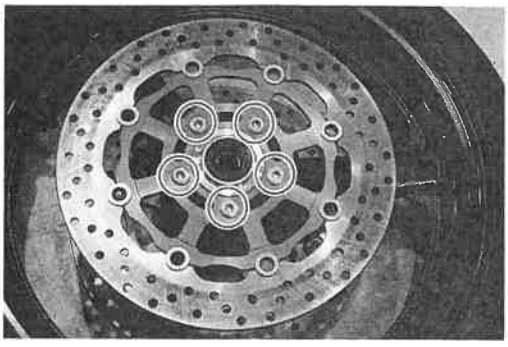
ホイールベアリングのシール側は外側に向けること。

●両側にオイルシールを圧入する。



ディスクプレート

●ブレーキディスクボルトにネジロック〝1360〟を塗布し，規定トルクで締め付ける。
ブレーキディスクボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}



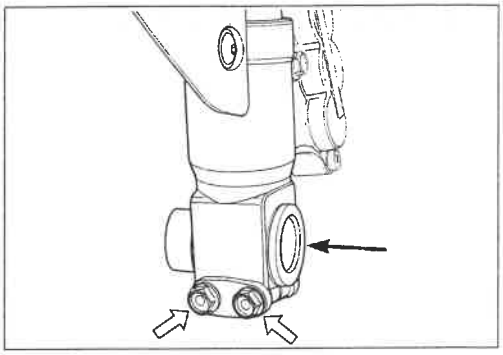
⚠注意

ブレーキディスクに汚れや油を付着させないこと。

スペーサナット

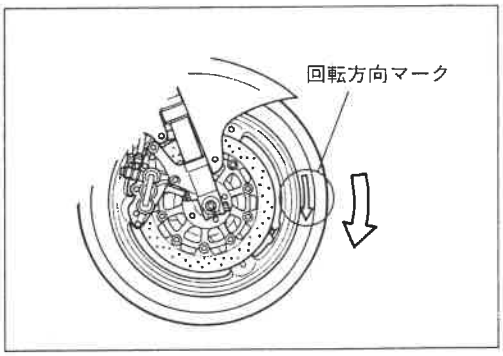
●スペーサナットのフランジ部がフロントフォーク側にあたるまで差し込み，ピンチボルトを締め付ける。

ピンチボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}



フロントホイール

●タイヤの回転方向を確認して組み付ける。



ブレーキキャリパ

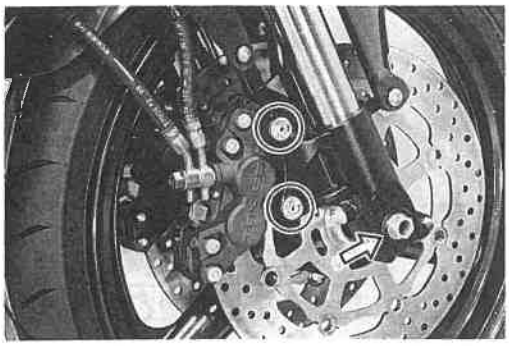
●ブレーキキャリパボルトを規定トルクで締め付ける。

ブレーキキャリパボルト：39 N·m {3.9 kgf·m}

参考

キャリパ取付前にキャリパのピストンを一杯まで押し込んでおくと，取り付けやすくなる。

組付後は必ずブレーキレバーの遊びを確認すること。



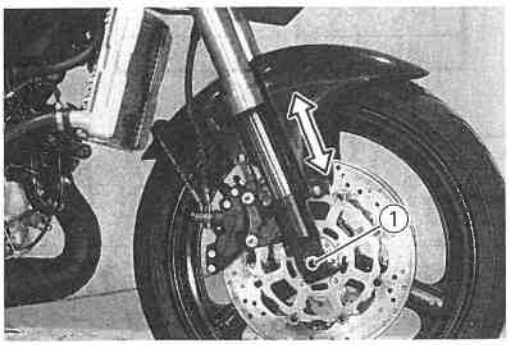
フロントアクスル

●フロントアクスル①を規定トルクで締め付ける。

フロントアクスル：65 N·m {6.6 kgf·m}

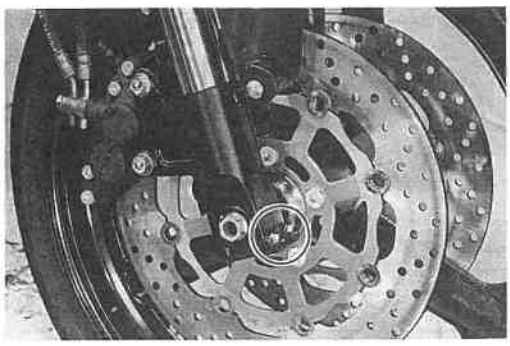
⚠注意

フロントフェンダマウンティングボルトとアクスルシャフトピンチボルト（右側）を締め付ける前にフロントフォークを4～5回ストロークさせる。



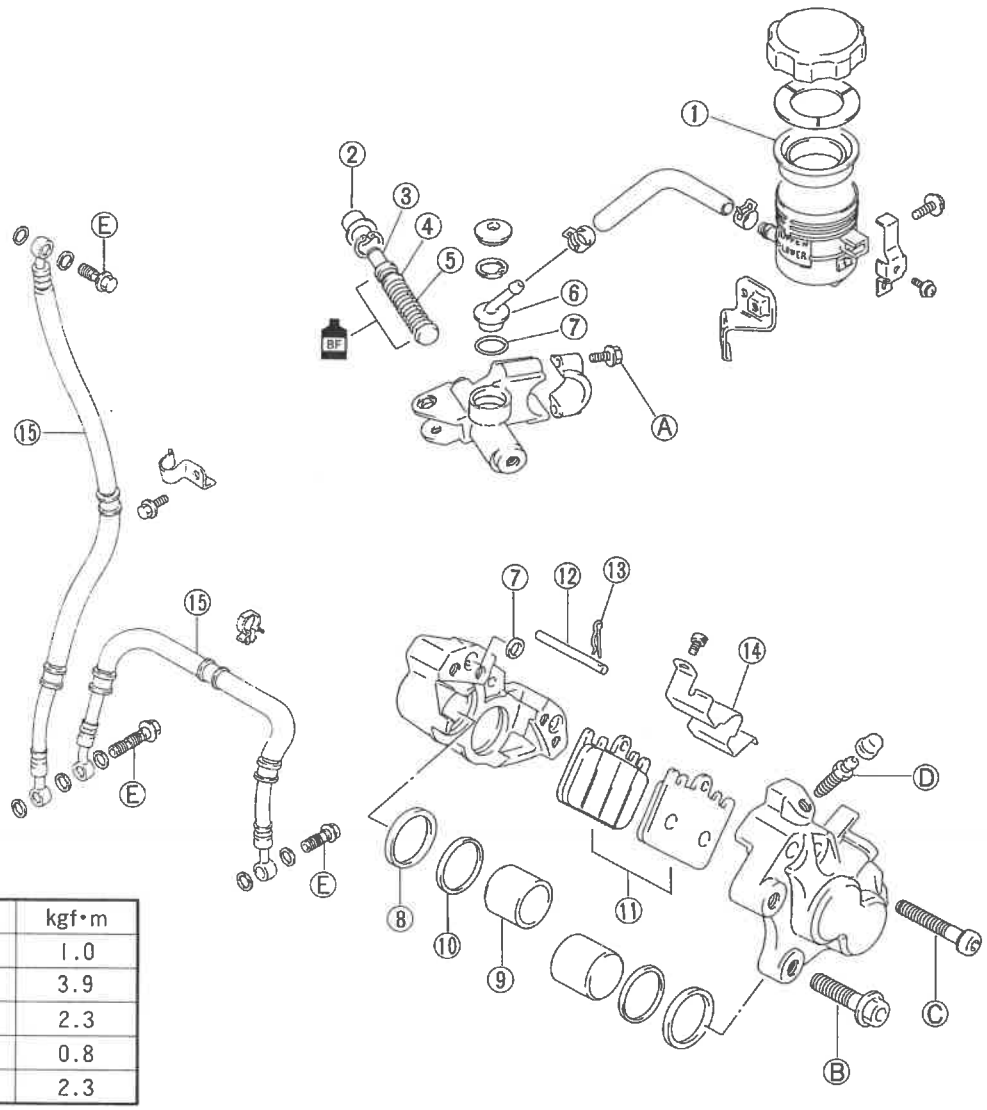
●右側のピンチボルトを規定トルクで締め付ける。

ピンチボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}



フロントブレーキ

①ダイヤフラム
②ダストシールブーツ
③ピストン
④プライマリカップ
⑤リターンスプリング
⑥コネクタ
⑦Oリング
⑧ピストンシール
⑨ピストン
⑩ダストシール
⑪ブレーキパッド
⑫ピン
⑬クリップ
⑭スプリング
⑮ブレーキホース



項　目	N·m	kgf·m
Ⓐ	10	1.0
Ⓑ	39	3.9
Ⓒ	23	2.3
Ⓓ	8	0.8
Ⓔ	23	2.3

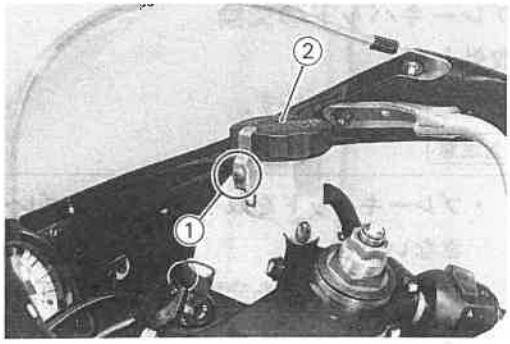
⚠注意

- 銘柄の異なるブレーキフルードは使用しないこと。
- 口の空いた容器に保管したブレーキフルードまたは長期間保管したブレーキフルードは使用しないこと。
- ブレーキフルードを保管するときは密栓し，子供の手の届かない安全な場所に保管すること。
- ブレーキフルードを補給するときは，水やゴミが入らないよう注意すること。
- ブレーキ関連部品を洗浄するときは，ブレーキフルードで行ない，他のものを使用しないこと。
- ブレーキディスクやパッドにゴミや油を付着させないこと。

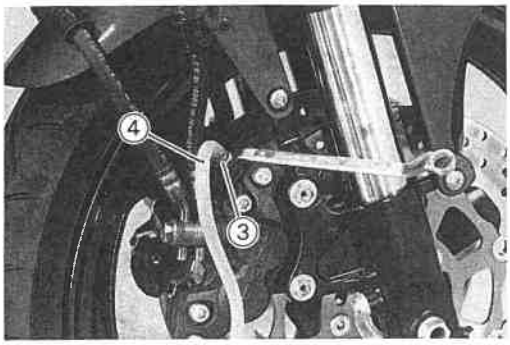
⚠注意

ブレーキフルードを塗装面，プラスチックやゴム部品に付着させないこと。変色や割れ等の原因となる。

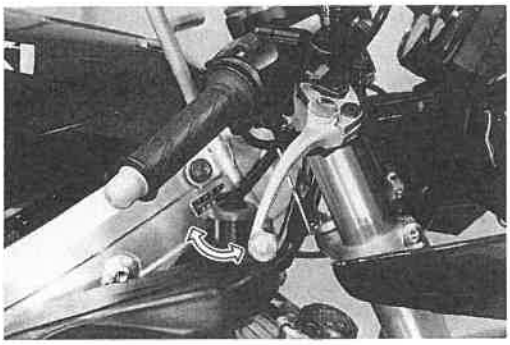
ブレーキフルードの交換



- 車を水平な面に立て，ハンドルを直進状態にする。
- リザーバタンクキャップロックプレート①を外す。
- マスタシリンダのリザーバキャップ②及びダイヤフラムを外す。
- スポイトを使って古いブレーキフルードをできるだけ吸いとる。



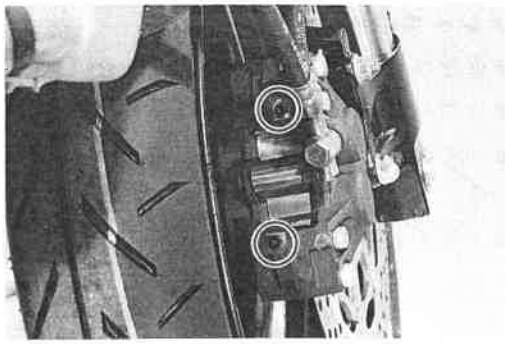
- キャリパのブリーダバルブ③に透明なビニールホース④を取り付け，ホースの反対側を容器で受ける。
- ブリーダバルブをゆるめ，ブリーダバルブからブレーキフルードが出なくなるまでブレーキレバーを操作する。



- 新しいブレーキフルードをリザーバに満たす。
- ブレーキレバーをゆっくり操作し，ブレーキホース，キャリパにブレーキフルードを充満させる。
- エア抜きを行なう。(3-7ページ参照)

ブレーキパッドの交換

取外し

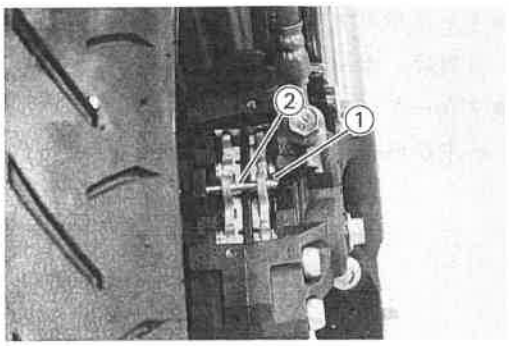


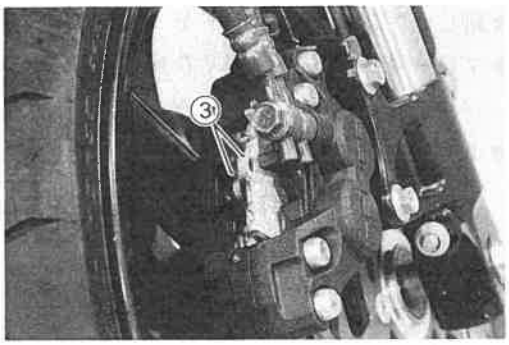
●パッドカバーを外す。

⚠注意

・ブレーキパッドを取り外した後はブレーキレバーを動かさないこと。
・ブレーキパッドを交換するときは両面セットで交換すること。

●パッドピンクリップ①を外す。
●パッドピン②を引き抜きパッド③を外す。





組立て

●組立ては取外しの逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。

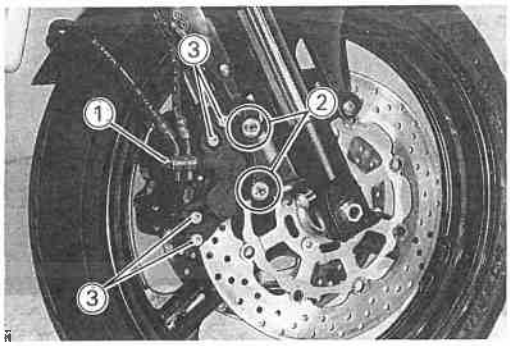
⚠注意

パッド交換後，ブレーキが正しく作動するようブレーキレバーを2～3回操作し，その後ブレーキフルードのレベルを確認する。

キャリパの取外しと分解

●ユニオンボルト①を外してブレーキフルードを抜く。

●キャリパマウンティングボルト②を外しキャリパを外す。



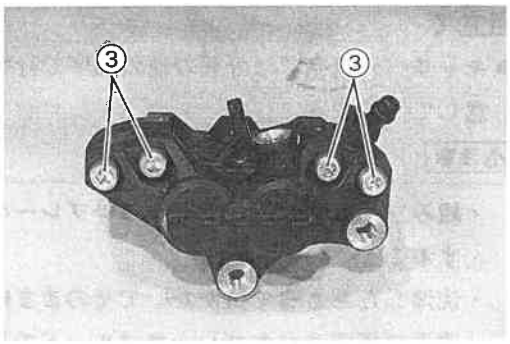
参　考

・ブレーキフルードが周囲の部品にかからないよう，ブレーキホースを外す前にウェス等をかぶせること。

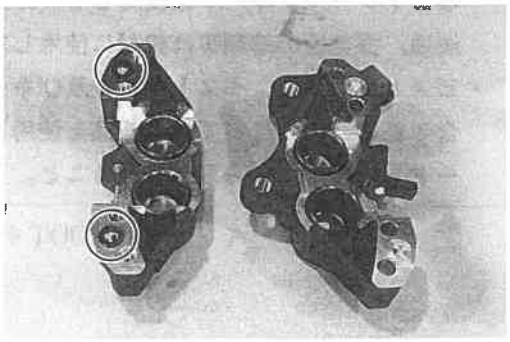
・キャリパを分解する場合は，ハウジングボルト③を緩めておくと後の作業がやりやすくなる。

●ブレーキパッドを外す。(8-13ページ参照)

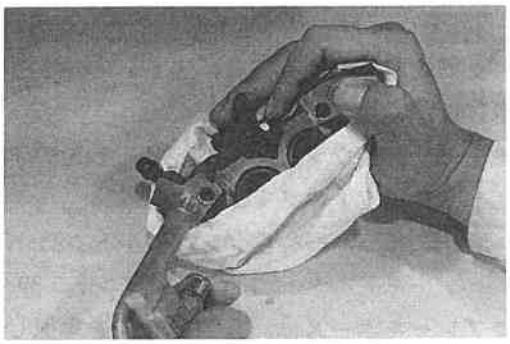
●キャリパハウジングボルト③を外して，キャリパを分解する。



●Oリング④を外す。



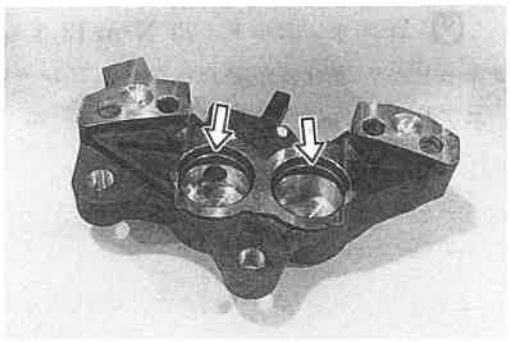
●キャリパピストンを取り外す場合はピストンに布切れ等を掛けて手を保護して，また飛散防止を図っておきオイル室にエアを吹き込んで取り外す。



⚠注意

・ピストンが勢いよくとび出すことがあって危険なので，ピストン側に手を入れないこと。
・エアを吹き込むとき，キャリパをしっかり押さえること。
・高圧のエアは使用せず，徐々に圧力を上げること。

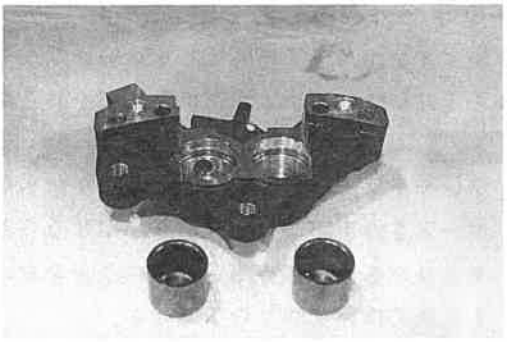
●キャリパハウジングからダストシール及びピストンシールを外す。



⚠注意

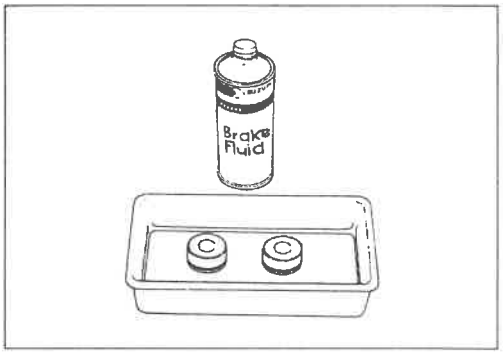
・シールを外すとき，シリンダ内面に傷をつけないよう注意すること。
・ブレーキフルードの漏れを防ぐため，ピストンシール及びダストシールは再使用しないこと。

キャリパの点検と組立て



- シリンダ内部及びピストンを指定されたブレーキフルードで洗浄する。特にピストンシール，ダストシールの溝に汚れが溜まりやすいのできれいに洗い落とす。
- シリンダ及びピストンの摺動面に傷，腐食その他の損傷がないか点検する。

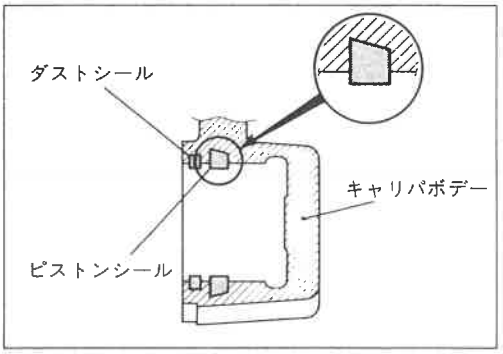
組立て



- キャリパの組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。

⚠注意

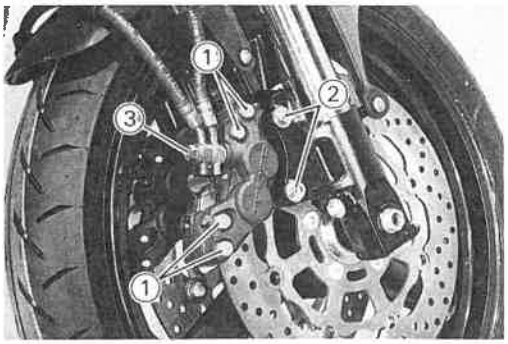
・組み立てる前に各部品を新しいブレーキフルードで洗浄すること。
・洗浄したあと布で拭かないでそのまま組み立てること。
・洗浄は指定されたブレーキフルードで行ない，銘柄の異なるブレーキフルードは使用しないこと。またガソリン，洗油，揮発性の溶剤等は絶対に使用しないこと。
・ピストンシール，ダストシール及びキャリパハウジング合せ部のシールはいずれも新品を使用し，ブレーキフルードを塗布してから取り付けること。



BF スズキブレーキフルード（DOT 4）

参考

パッドを取り付ける前にピストンを一杯押し込むとキャリパの取付けが容易になる。



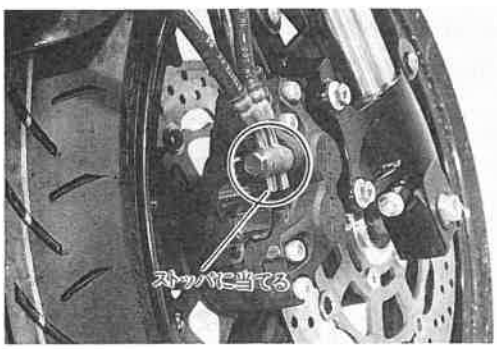
- キャリパハウジングボルト①，キャリパマウンティングボルト②を規定トルクで締め付ける。

T キャリパハウジングボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}
キャリパマウンティングボルト：39 N·m {3.9 kgf·m}

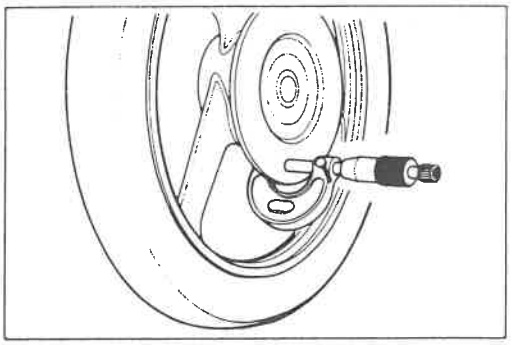
- ブレーキホースは，10-12ページを参照して組み付け，ユニオンボルト③を規定トルクで締め付ける。

T ユニオンボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}

- キャリパの取付けが終わったら，ブレーキフルードを入れ，エア抜きを行なう。



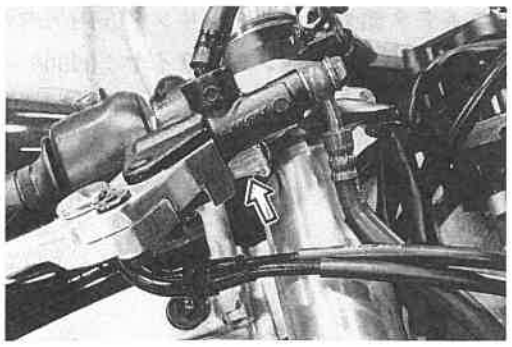
ブレーキディスクの点検と交換



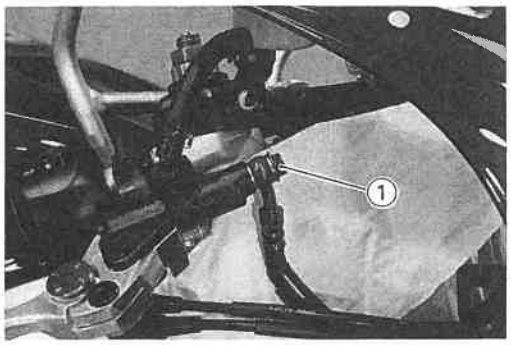
●ディスクの取付部に亀裂がないか，ディスクの摺動面に傷がないか点検する。
●ディスクの摺動面の数箇所の厚さをマイクロメータで測定する。
●もし最も薄いところが使用限度以下の場合は新品に交換する。

ブレーキディスクの厚さ	使用限度	前輪 3.5 mm 後輪 4.5 mm

マスタシリンダの取外しと分解



●ブレーキフルードを抜く。(8-12ページ参照)
●ストップスイッチのリード線を外す。



●ユニオンボルト①をゆるめ，ブレーキホースを外す。

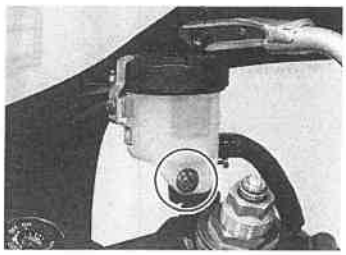
参　考

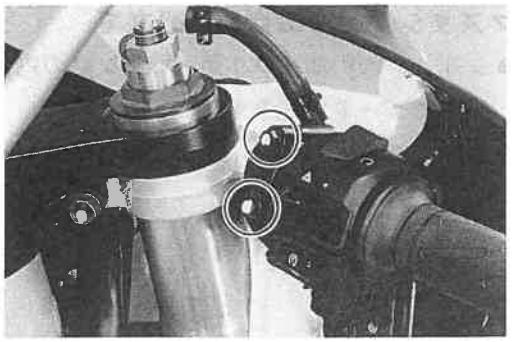
ユニオンボルトから漏れたブレーキフルードが周囲の部品に付着しないよう，ボルトの下に布を置くこと。

⚠注意

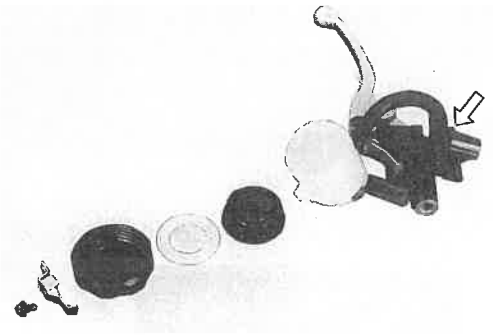
もしブレーキフルードが他の部品に付着したらすぐ完全に拭きとるか，又は，洗浄すること。

●マスタシリンダを外す。

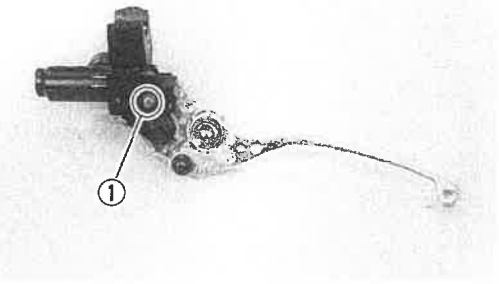




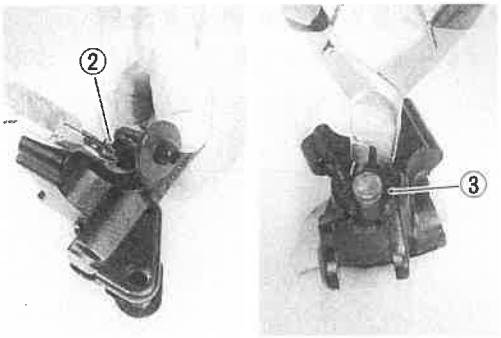
● リザーバタンクキャップ，ダイヤフラム等を外す。
● リザーバタンクホースを外す。



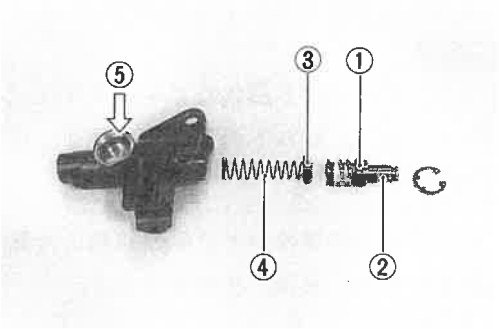
● ブレーキレバー及びブレーキランプスイッチ①を外す。



● コネクタ部②とマスタシリンダ③内部のサークリップを外す。
TOOL スナップリングプライヤ：09900－06108

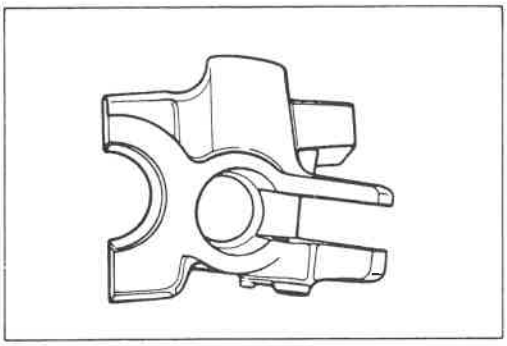


● マスタシリンダからピストン，セカンダリカップ，プライマリカップとスプリングを外す。
①セカンダリカップ
②ピストン
③プライマリカップ
④スプリング
● Oリング⑤を外す。



マスタシリンダの点検と組立て

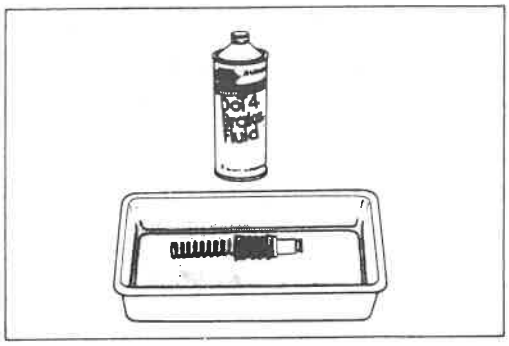
● シリンダの内部及びリザーバタンクの内部を指定されたブレーキフルードで洗浄する。
● シリンダの内面に傷，腐食その他の損傷がないか点検する。



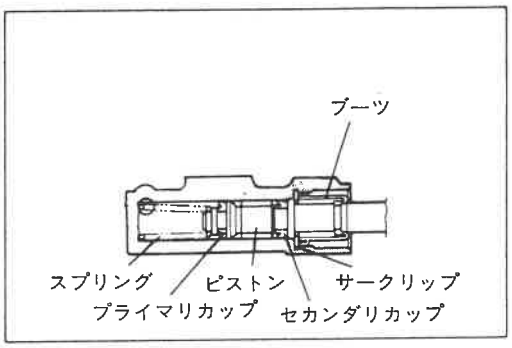
●マスタシリンダの組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。

⚠注意

・組み立てる前に各部品を新しいブレーキフルードで洗浄すること。
・洗浄したあと布で拭かないこと。
・洗浄は指定されたブレーキフルードで行ない，銘柄の異なるブレーキフルードは使用しないこと。またガソリン，洗油，揮発性の溶剤等は絶対に使用しないこと。
・ピストン／カップセット（ピストン，プライマリカップ，セカンダリカップ及びスプリング）は新品を使用し，ブレーキフルードを塗布してから取り付けること。



●プライマリカップ，セカンダリカップ，スプリングの組立て方向は右図を参照する。
●サークリップ組立て方向に注意すること。



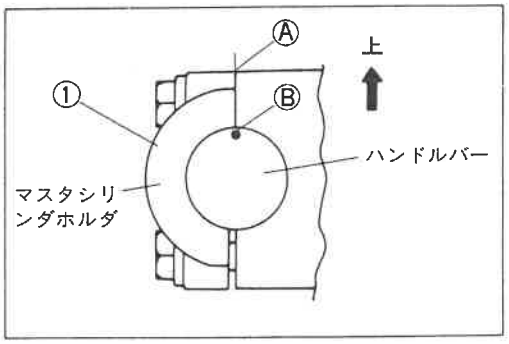
●マスタシリンダをハンドルバーに取り付けるときは，マスタシリンダホルダ①の合わせ面ⒶをハンドルのポンチマークⒷに合わせる。マスタシリンダ締付ボルトは上側を先に締め，下側にすき間を設け，各々規定トルクで締め付ける。

マスタシリンダボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}

●ブレーキホースを取り付けるときは，組立図に従って取り付け，ユニオンボルトを規定トルクで締め付ける。（組立図は10-12ページ参照）

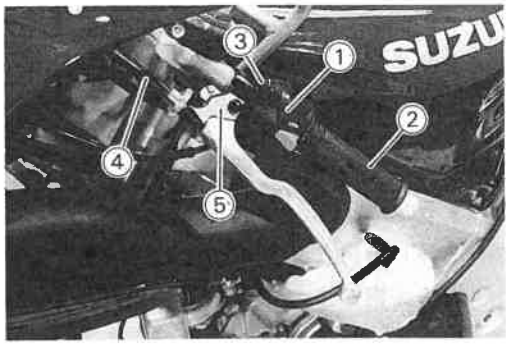
ユニオンボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}

●マスタシリンダの取付けが終わったら，ブレーキフルードを入れ，エア抜きを行なう。
●ブレーキレバーを操作し，漏れ，ブレーキの効き具合を点検する。



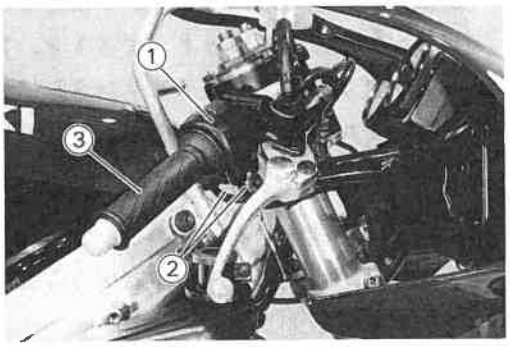
ハンドルバー

レフトハンドル側部品の取外し



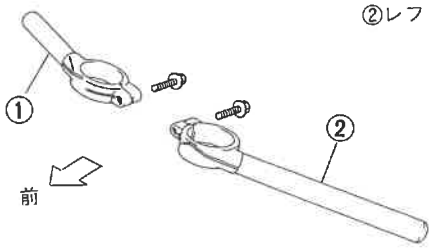
- レフトハンドルスイッチ①を外し，チョークケーブルの結合を外す。
- レフトグリップ②及びチョークレバー③を外す。
- クラッチケーブルワイヤ④及びクラッチレバーホルダ⑤を外す。

ライトハンドル側部品の取外し

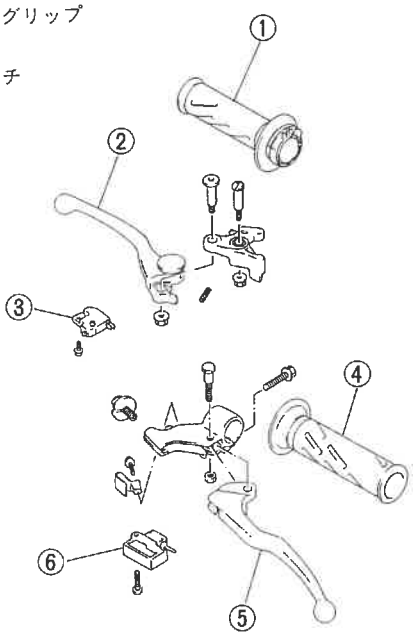


- ライトハンドルスイッチ①を外し，スロットルケーブル②の結合を外す。
- ライトグリップ③を外す。
- マスタシリンダを外す。

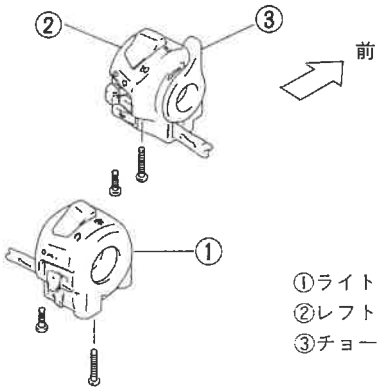
- ステアリングステムアッパブラケットを外す。
- ハンドルバーボルトを取り外す。
- ハンドルバーを取り外す。



①ライトハンドルバー
②レフトハンドルバー

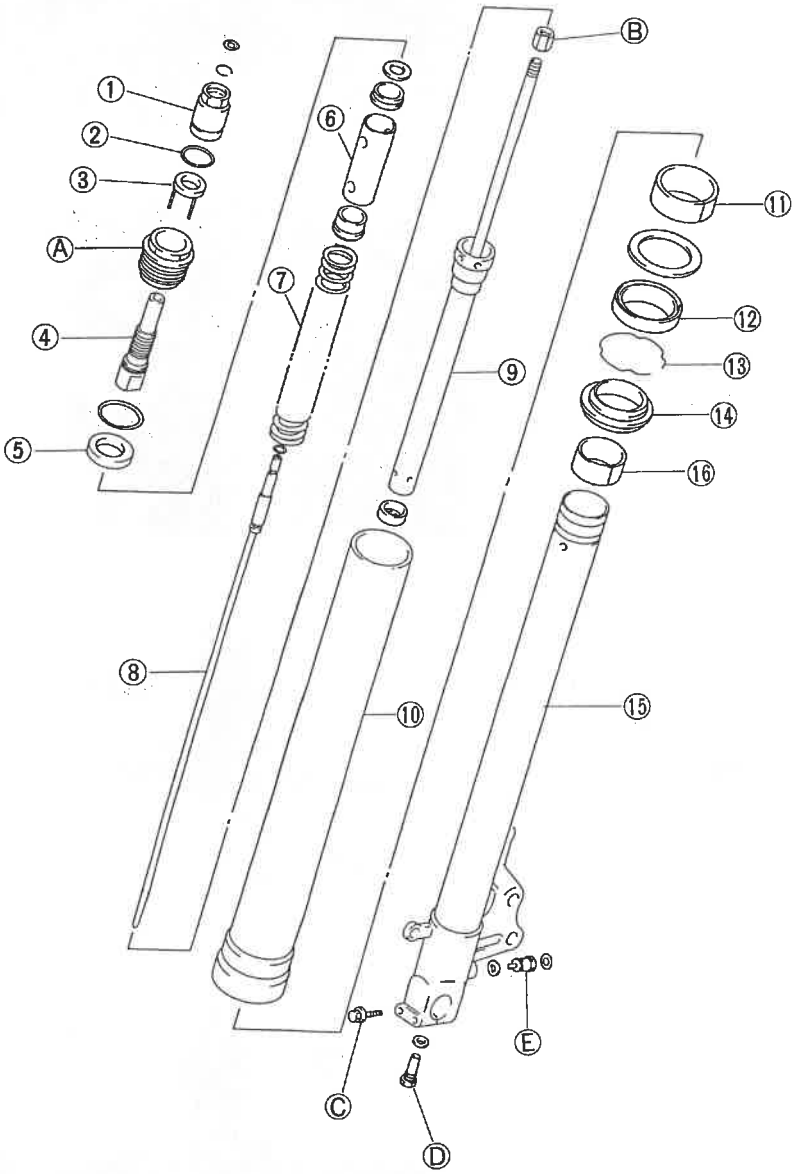


①スロットルグリップ
②フロントブレーキレバー
③フロントブレーキスイッチ
④レフトハンドルグリップ
⑤クラッチレバー
⑥クラッチスイッチ



①ライトスイッチBox
②レフトスイッチBox
③チョークレバー

フロントフォーク

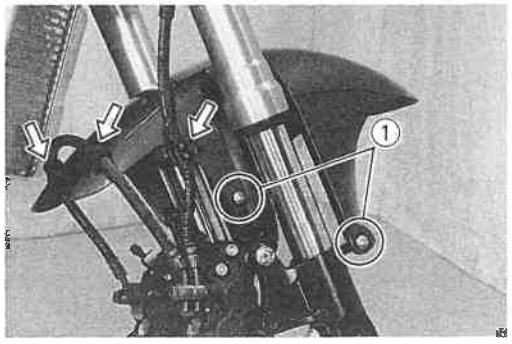


①スプリングアジャストボルト
②Oリング
③スプリングアジャスタ
④伸び側減衰アジャスタ
⑤ラバーシート
⑥スペーサ
⑦スプリング
⑧アジャスタロッド
⑨インナロッド＆ダンパロッド
⑩アウタチューブ
⑪スライドメタル
⑫オイルシール
⑬オイルシールストッパリング
⑭ダストシール
⑮インナチューブ
⑯スライドブッシュ
Ⓐフロントフォークキャップボルト
Ⓑロックナット
Ⓒフロントアクスルピンチボルト
Ⓓダンパロッドボルト
Ⓔ圧縮側減衰アジャスタ

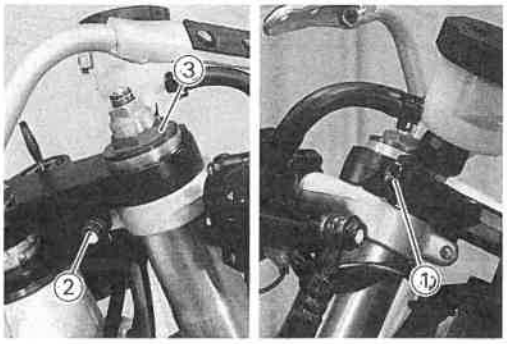
項　目	N・m	kgf・m
Ⓐ	35	3.6
Ⓑ	20	2.0
Ⓒ	23	2.3
Ⓓ	35	3.6
Ⓔ	18	1.8

取外し

- アンダカウリングを外す。(8-3ページ参照)
- フロントホイールを外す。(8-5ページ参照)
- ブレーキホースガイドからブレーキホースを外す。
- フロントブレーキキャリパを外す。
- ボルト①を外してフロントフェンダを外す。



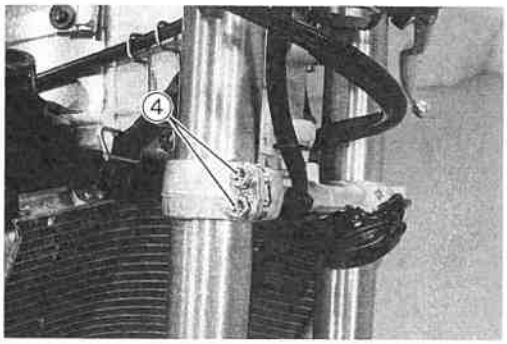
●アッパクランプボルト①をゆるめる。
●ハンドルバーセットボルト②をゆるめる。
●分解時の作業を容易にするため，フォークキャップ③を少しゆるめておく。



●ロアクランプボルト④をゆるめて，フロントフォークを引き抜く。

⚠注意

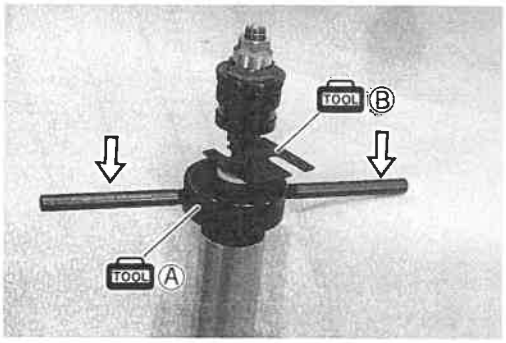
クランプボルトをゆるめるとフォークが抜け落ちるので，手で支えること。



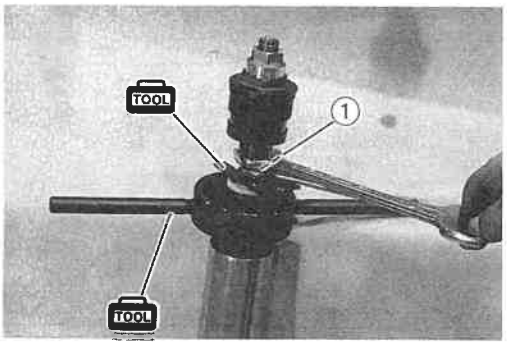
分解

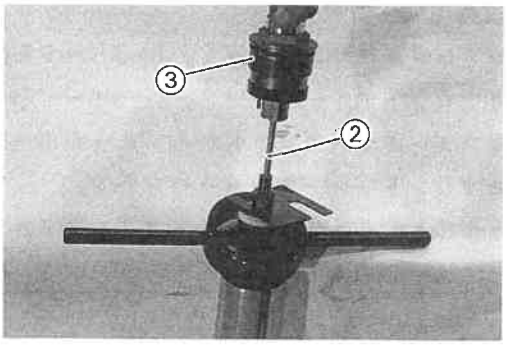
●特殊工具Ⓐを使用してフォークスプリングを押し縮め，ロックナットとスペーサシートの間に特殊工具Ⓑを取り付ける。

TOOL フロントフォークスペーサホルダⒶ：09940－94930
ストッパプレートⒷ：09940－94921

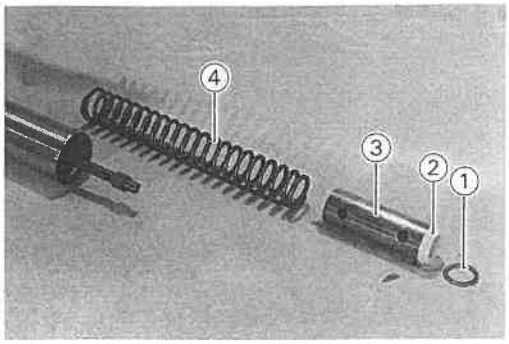


●ロックナット①をゆるめ，ロッド②と共にフロントフォークキャップ③を外す。

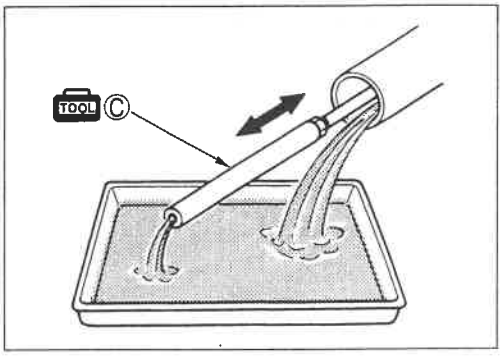




●ワッシャ①，スペーサシート②，スペーサ③，スプリング④を外す。



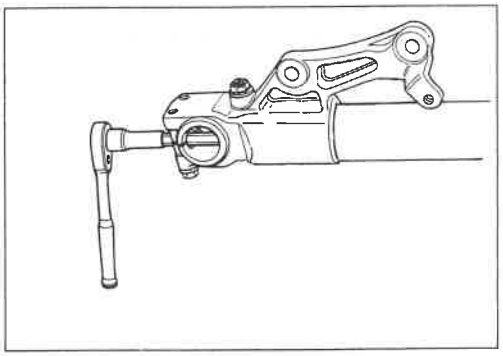
●フロントフォークを逆さにしてオイルを抜く。
●シリンダ内のオイルは，インナロッドを数回ゆっくりストロークさせて抜く。
TOOL インナロッドホルダ：09940－52841



●ダンパロッドボルトを外す。

参考

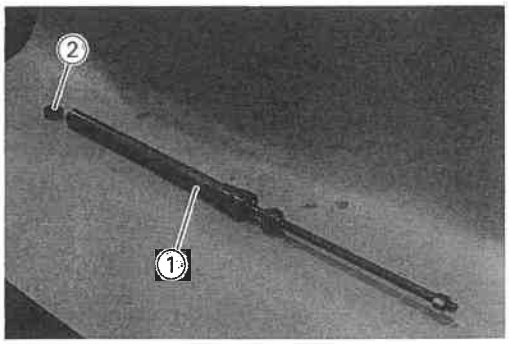
ダンパロッドボルトが外れにくい場合は，フォークスプリング・スペーサ・キャップボルトを組み立てて，イニシャルをかけておいてゆるめる。



●ダンパロッド①，プレート②を外す。

⚠注意

ダンパロッドは分解しないこと。

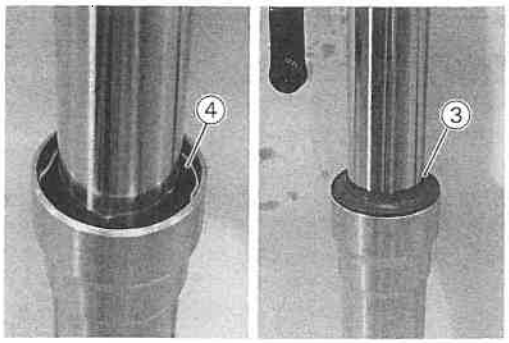


●ダストシール③を外す。

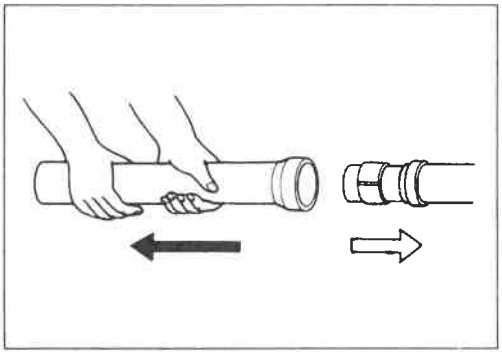
⚠注意

アウタチューブに傷を付けないように作業すること。

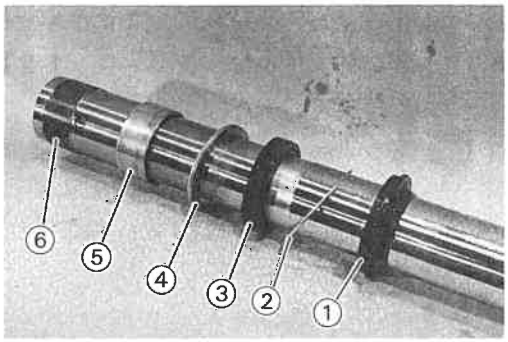
●オイルシールストッパリング④を外す。



●インナチューブを引っ張って，アウタチューブから外す。



●以下の部品を取り外す。
①ダストシール
②オイルシールストッパリング
③オイルシール
④オイルシールリテーナ
⑤スライドメタル
⑥ピストン



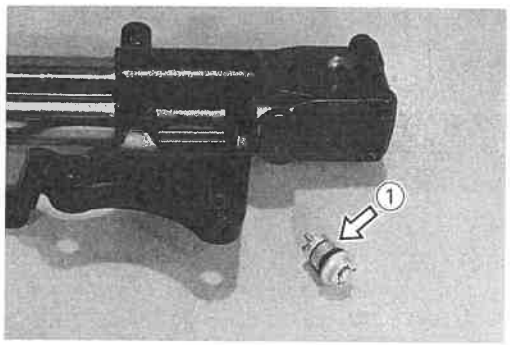
⚠注意

フロントフォークを組み立てる際は，オイルシール，ダストシール，ピストン，スライドメタルを新品に交換すること。

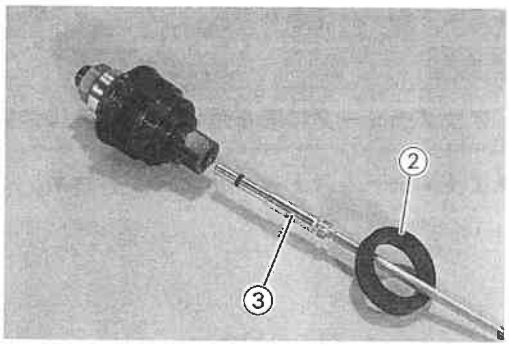
●減衰力アジャスタ①を外す。

⚠注意

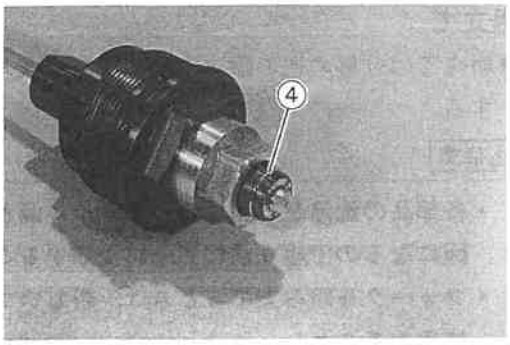
減衰力アジャスタは分解しないこと。



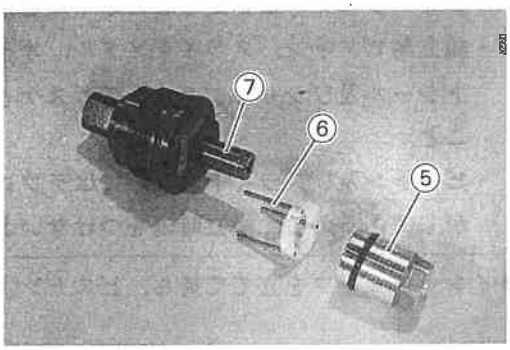
●ラバーシート②を外す。
●減衰力アジャストロッド③を外す。



●スプリングアジャスタストッパリング④を外す。



●スプリングアジャスタボルト⑤，スプリングアジャスタ⑥を外す。
●伸長力アジャスタ⑦を外す。

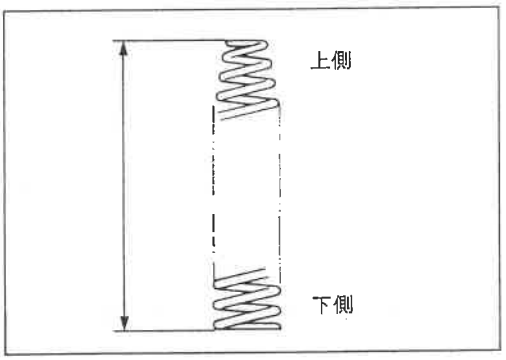


点検

フォークスプリング

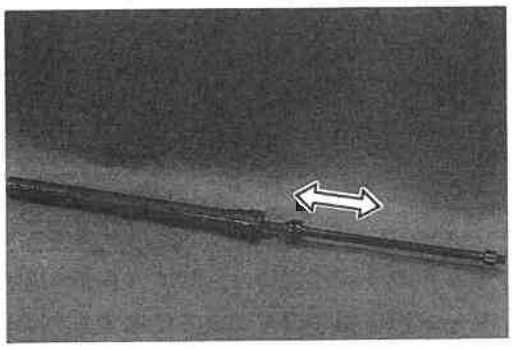
●フロントフォークスプリングの自由長を測定する。
●使用限度より短い場合は交換する。

フロントフォークスプリング自由長		
限度	230	mm



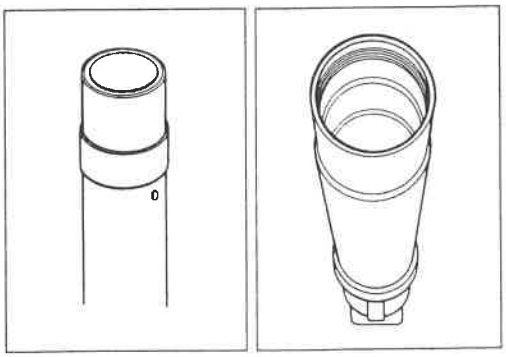
ダンパロッド

●インナロッドがスムーズに動くか確認する。



インナ・アウタチューブ

●インナチューブ及びアウタチューブの摺動面に傷，摩耗，曲がり等がないか点検する。



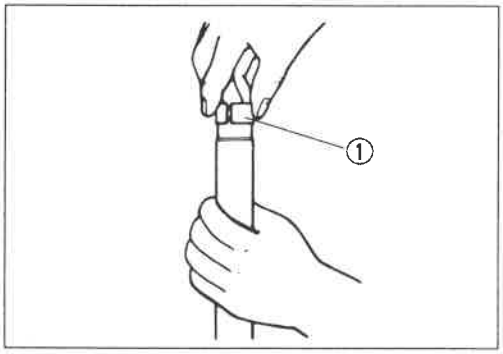
組立て

●組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。

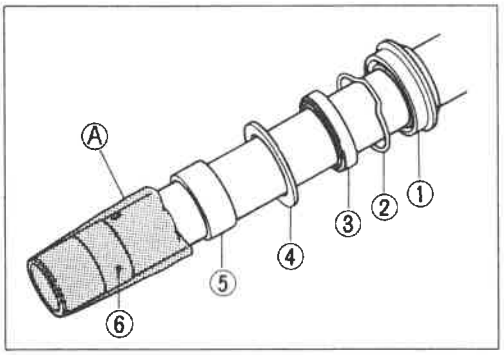
⚠注意

・各部品の洗浄が不完全だと，オイル漏れや早期摩耗の原因になるので組立前に完全に洗浄すること。
・フォークを組み立てるときは，新しいフォークオイルを使用すること。
・フォークオイルは指定されたオイルを使用すること。
・組立時ピストン，スライドメタル，オイルシール，ダストシール及びシリンダボルトのガスケットは新品にすること。
・ピストン及びスライドメタルにはテフロンコーティングがしてあるので，組立時傷をつけないよう注意すること。

●インナチューブを立てて持ち，ピストン①を取り付ける。



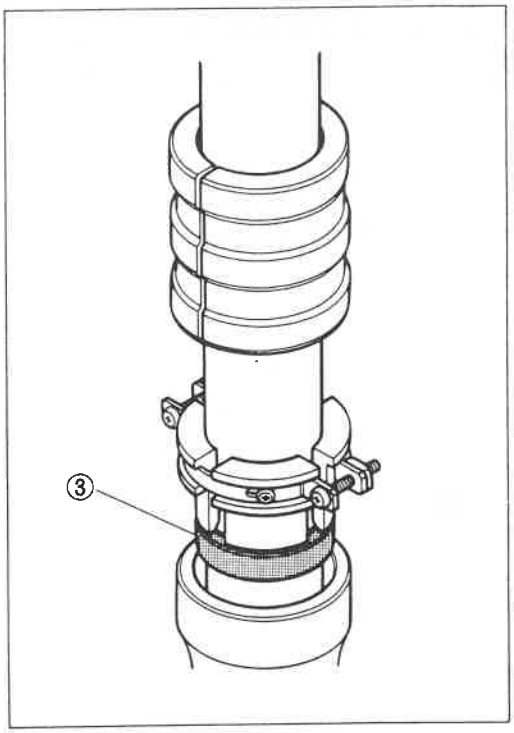
●以下の部品をインナチューブに組み立てる。
①ダストシール
②オイルシールストッパリング
③オイルシール
④オイルシールリテーナ
⑤スライドメタル
⑥ピストン



⚠注意

オイルシール組立時は，ビニール等Ⓐをかぶせ，シールのリップ部を傷つけないよう注意する。

●スライドブッシュ，オイルシールリテーナはフロントフォークオイルシールインストーラを使用して押し入れる。
●オイルシール③はオイルシールリップ部にグリスを塗布して，フロントフォークオイルシールインストーラで圧入する。
　スズキスーパグリス〝A〟
　フロントフォークオイルシールインストーラ：
　09940－52860

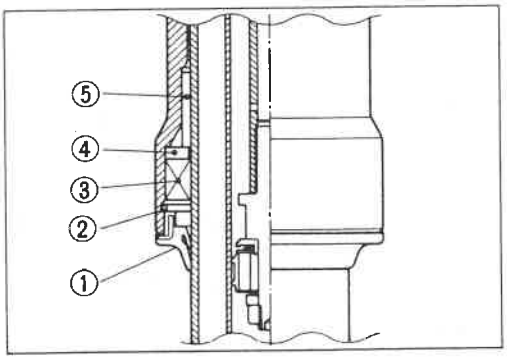


⚠注意

インストーラが汚れていると打ち込むときにインナチューブを傷つけるので，使う前に洗浄すること。

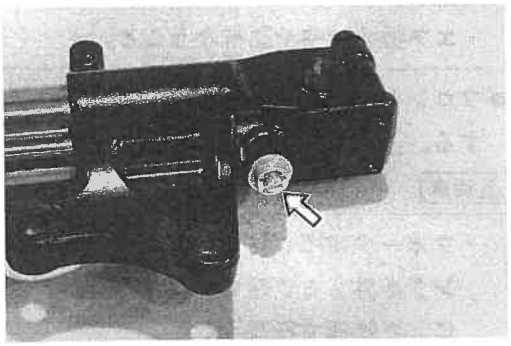
●ストッパリング②とダストシール①をはめ込む。
・ストッパリングはアウタチューブ側の溝に確実にはめ込むこと。

①ダストシール
②オイルシールストッパリング
③オイルシール
④オイルシールリテーナ
⑤スライドブッシュ



圧縮側減衰アジャスタ

●圧縮側減衰アジャスタを組み付ける。
　アジャスタ：18 N·m {1.8 kgf·m}



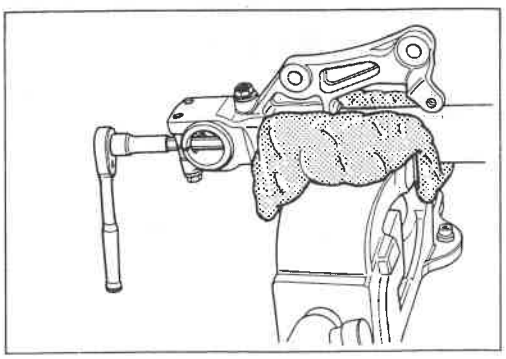
ダンパロッドボルト

●ダンパロッドボルトを締め付ける。

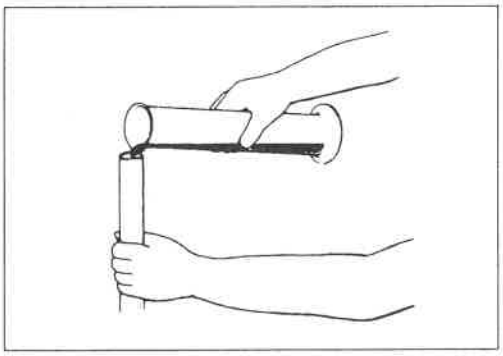
⚠注意

ダンパロッドボルトのガスケットは新品を使用すること。

　ダンパロッドボルト：35 N·m {3.6 kgf·m}



フロントフォークオイル



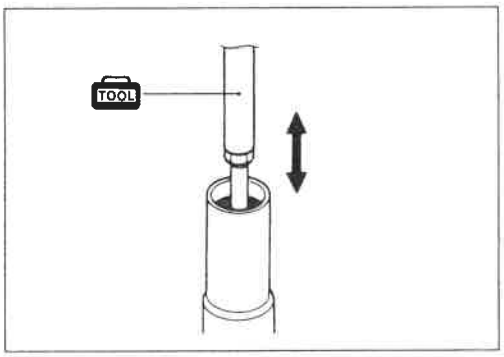
●フロントフォークを垂直に立てて最圧状態にする。

⚠注意

フォークを最圧状態にした時，ダストシールに傷をつけないよう注意する。

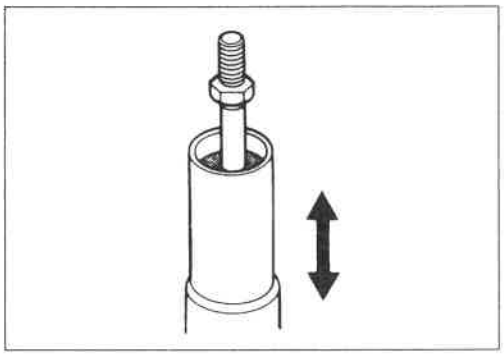
●フォークオイルをアウタチューブ上面まで十分に注入する。

オイル	SS 8 号



●インナロッドを10回以上ゆっくりストロークさせてエアを抜く。

TOOL インナロッドホルダ：09940－52841



●再度，アウタチューブ上面までフォークオイルを注入する。

●アウタチューブを数回ゆっくりとストロークさせ，アウタチューブとインナチューブの間にオイルを充塡させる。

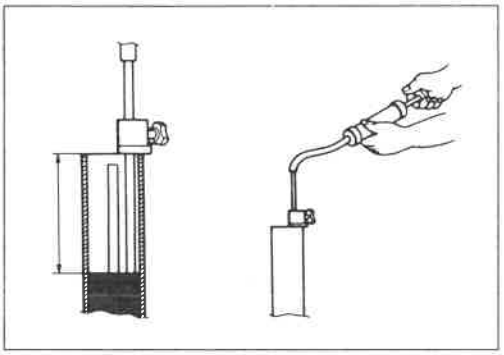
⚠注意

アウタチューブを上げすぎないよう注意する。

●フロントフォークを垂直に立てた状態で，５～６分放置する。

⚠注意

・常にダンパロッドの上端以上にオイルレベルを保つこと。
・エア抜きは完全に行なうこと。



●フロントフォークを垂直にしてフォークオイルレベルを調整する。

⚠注意

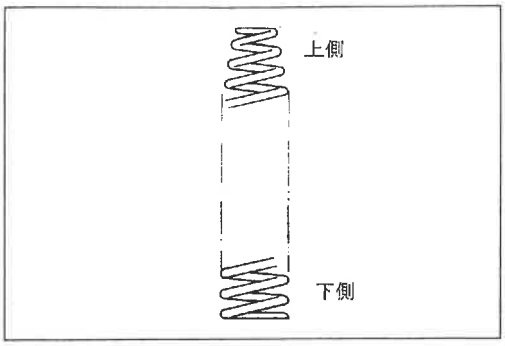
・フォークオイルレベルを調整する時は，フォークスプリングを外した状態で，なおかつ，アウタチューブを最圧にした状態で行なうこと。
・フォークを最圧状態にした時，ダストシールに傷をつけないよう注意すること。

TOOL フォークオイルレベルゲージ：09943－74111

オイル	SS 8 号
オイル高さ	105 mm
オイル量	(434 mℓ)

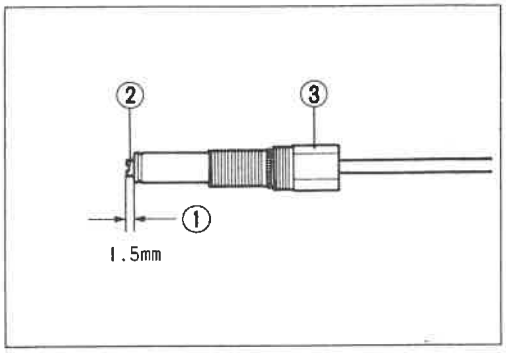
フォークスプリング

●フロントフォークスプリングの上下に注意して組み立てる。
（イラスト参照）



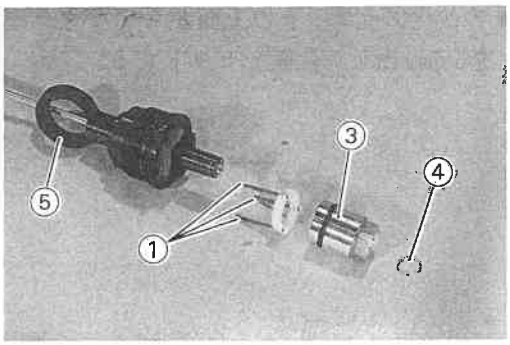
減衰力アジャスタ

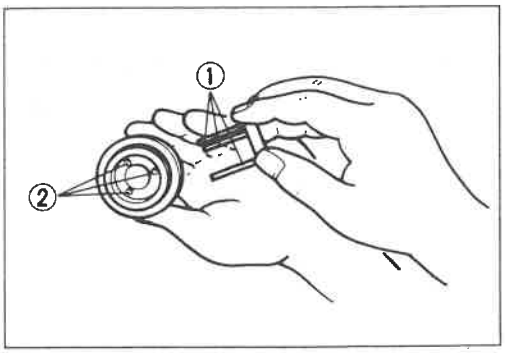
●減衰力アジャスタ①の上部②を1.5mmにセットする。
●アジャスタハウジング③をキャップボルトに組み立てる。



スプリングアジャスタ

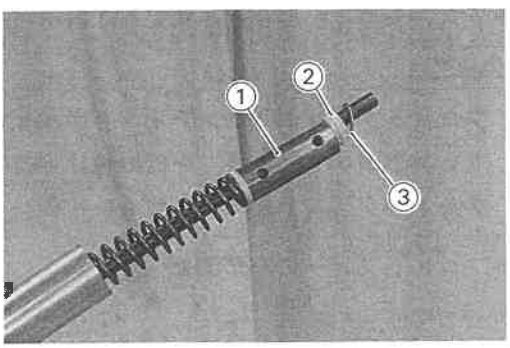
●キャップボルトにアジャスタの爪①を組み付ける。
●スプリングアジャスタの爪①はスプリングアジャスタの穴②に確実に組み立てる。
●スプリングアジャスタボルト③，ストッパリング④を組み立てる。
●ラバーシート⑤を組み立てる。



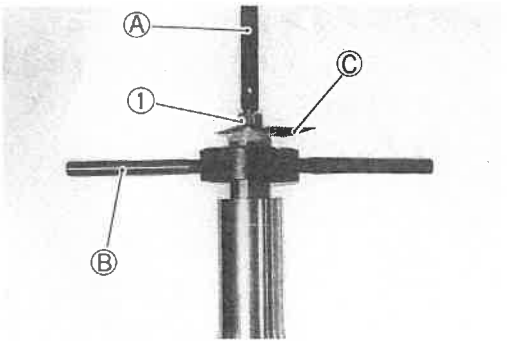


フォーク内部品

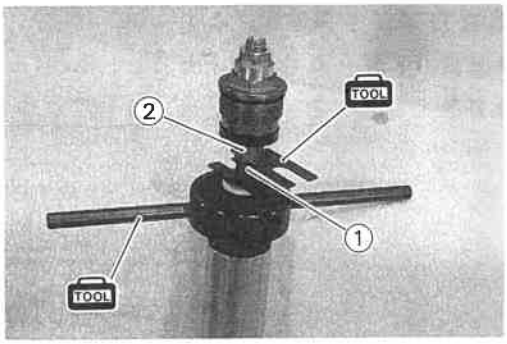
●スペーサ①，スペーサシート②，ワッシャ③を組み付ける。



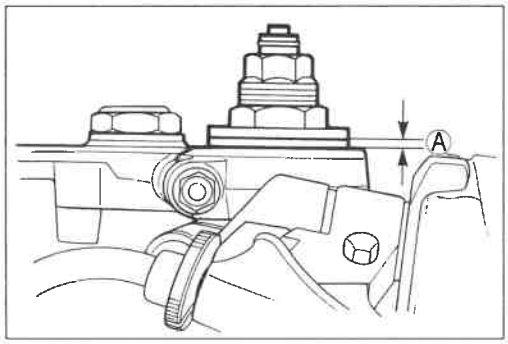
●ロックナット①を一杯に下げておく。
●特殊工具 Ⓐ でインナロッドを持ち，特殊工具 Ⓑ を押して，特殊工具 Ⓒ をロックナットとワッシャの間に差し込んでインナロッドを固定する。
TOOL Ⓐインナロッドホルダ：09940－52841
Ⓑスペーサホルダ：09940－94930
Ⓒスペーサプレート：09940－94921



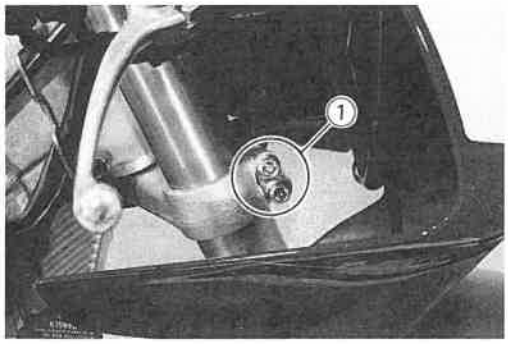
●アジャスタハウジングアッシ②を軽く一杯まで締め込む。
●この状態でアジャスタハウジングアッシ②を保持してロックナット①をアジャスタハウジングに締め付ける。
アジャスタロックナット：20 N·m {2.0 kgf·m}



●アッパブラケットの上面からアウタチューブ上端面まで Ⓐ を5.5㎜出した位置でセットする。



●各部を指定トルクで締め付ける。
フロントフォークロアクランプボルト①
：23 N·m {2.3 kgf·m}
フォークキャップボルト②：35 N·m {3.6 kgf·m}
フォークアッパクランプボルト③
：23 N·m {2.3 kgf·m}
ハンドルバーセットボルト④：23 N·m {2.3 kgf·m}



●フロントホイールを組み立てる。(8-8ページ参照)

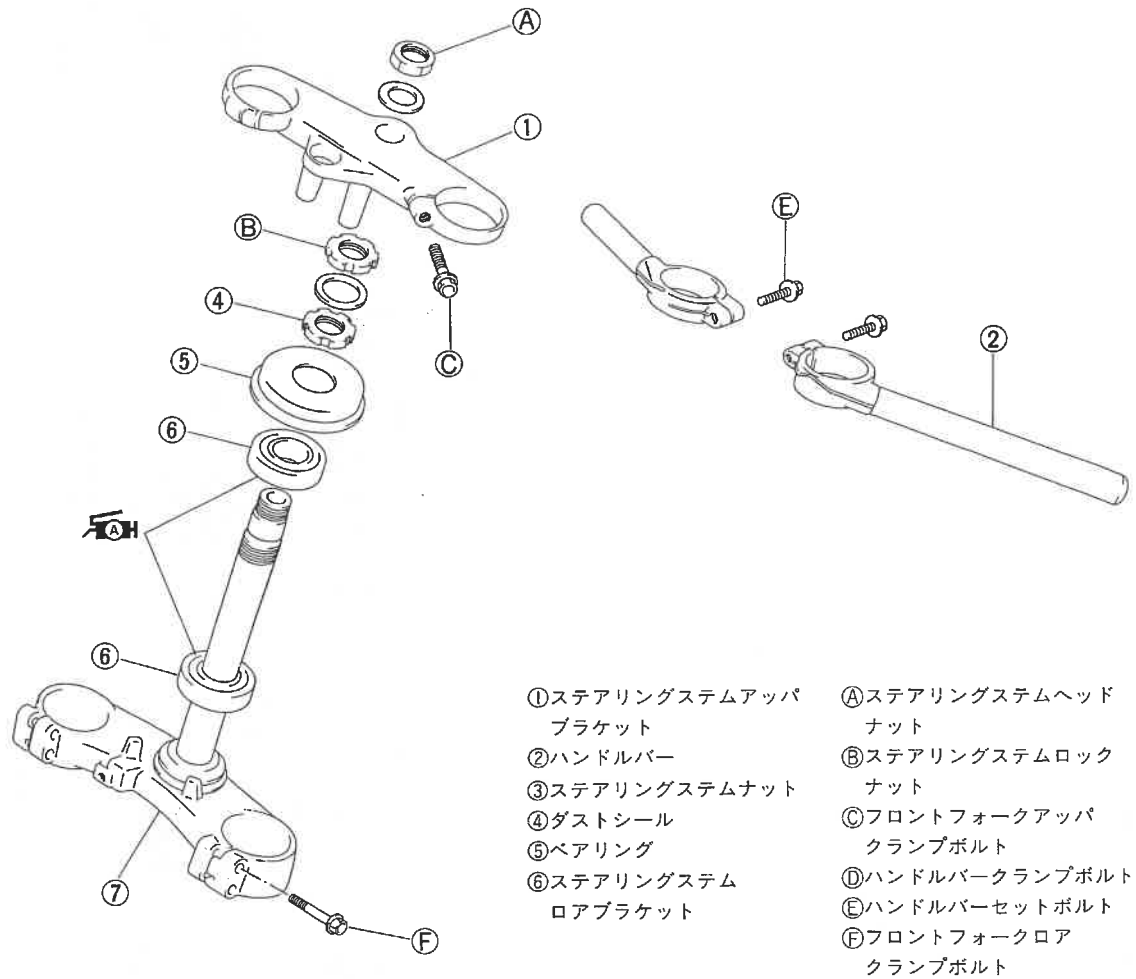
⚠注意

フロントフェンダマウンティングボルトとアクスルシャフトピンチボルト（右側）を締め付ける前にフロントフォークを4～5回ストロークさせる。



●フロントフォークの調整を行なう。

ステアリング

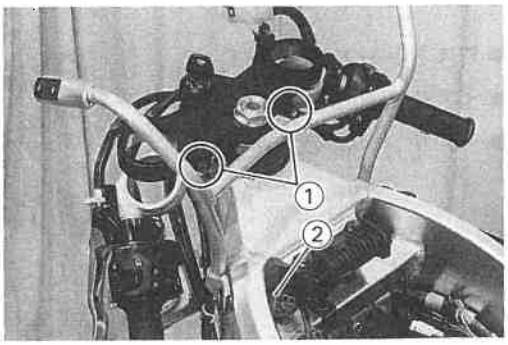


①ステアリングステムアッパブラケット
②ハンドルバー
③ステアリングステムナット
④ダストシール
⑤ベアリング
⑥ステアリングステムロアブラケット

Ⓐステアリングステムヘッドナット
Ⓑステアリングステムロックナット
Ⓒフロントフォークアッパクランプボルト
Ⓓハンドルバークランプボルト
Ⓔハンドルバーセットボルト
Ⓕフロントフォークロアクランプボルト

取外しと分解

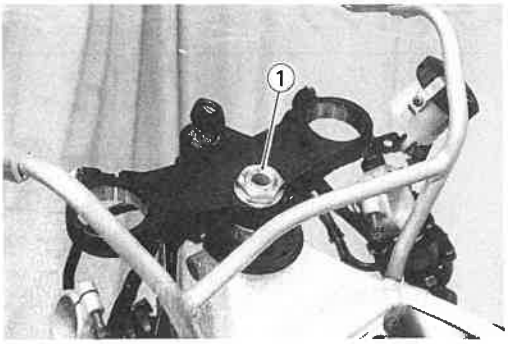
●フェアリングを外す。(8-1ページ参照)
●フロントホイールを外す。(8-5ページ参照)
●フロントフォークを外す。(8-20ページ参照)
●ハンドルバーセットボルト①を外し，ハンドルバーを外す。
●イグニッションスイッチリード線カプラ②を外す。



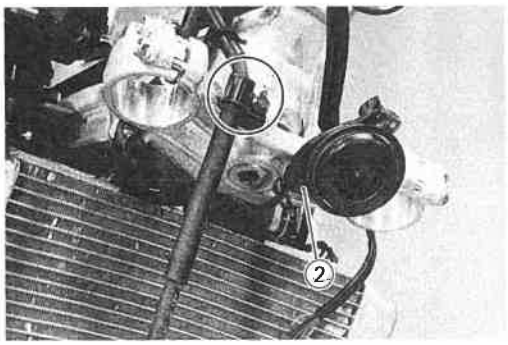
●ブレーキリザーバタンクを外す。



●ヘッドナット①を外し，ステアリングステムアッパブラケットを外す。

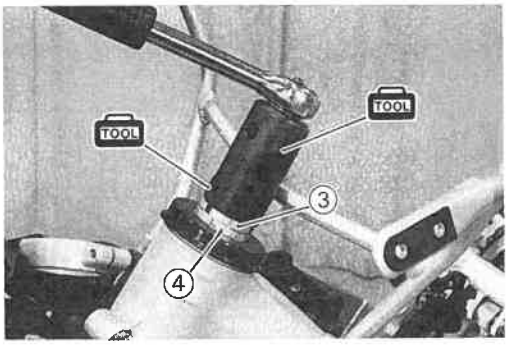


●ブレーキホースクランプボルトを外す。
●ホーンブラケット②を外す。



●特殊工具を使ってステアリングステムロックナット③を外す。
●ワッシャを外す。
●ステアリングステムナット④を外しステアリングステムを外す。

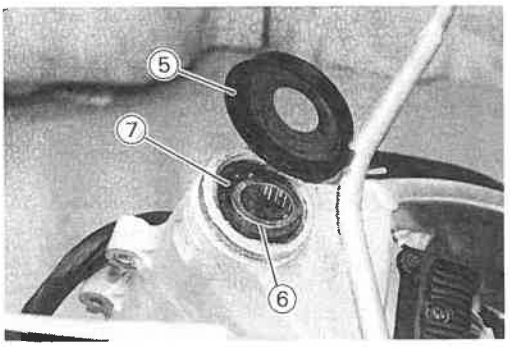
TOOL ステアリングステムナットレンチ：09940－14911
ステアリングステムナットレンチソケット
：09940－14960



参考

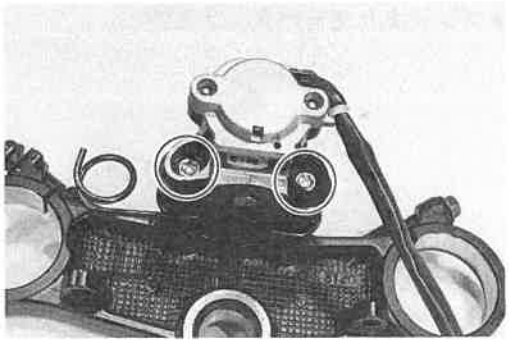
ステアリングステムの落下を防ぐため，ナットを外すとき保持すること。

●ダストシール⑤を外す。
●ベアリングインナレース⑥を外す。
●ベアリング⑦を外す。

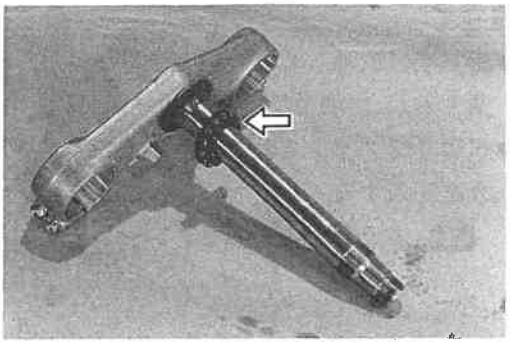


●イグニッションスイッチを外す。

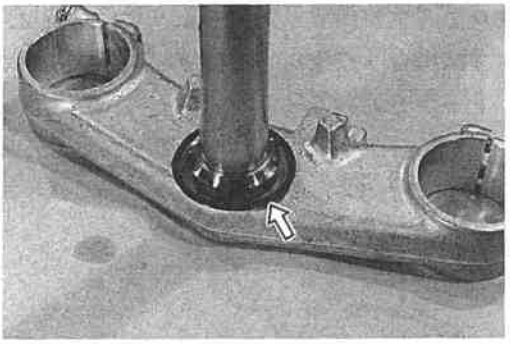
TOOL トルクスビット：09930－11920
ビットホルダ：09930－11940



●ロアベアリングを外す。



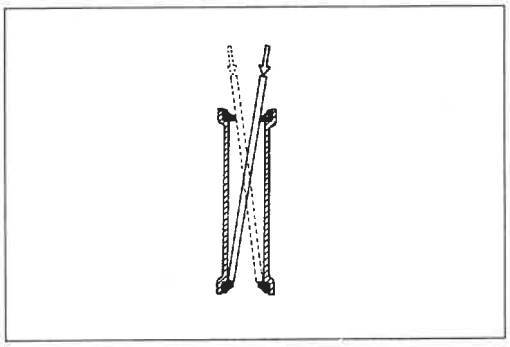
●ロアベアリングインナレースは先端が（－）状の鉄棒を使用して取り外す。



⚠注意

ベアリング及びレース面に錆，圧痕，損傷等がなければ交換する必要はない。

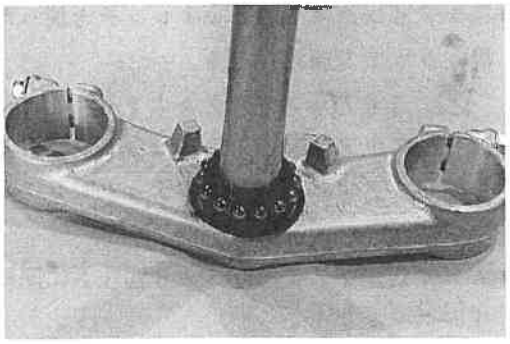
●ステアリングステムベアリングアウタレースは適当な鉄棒を使用して打ち抜く。



点検

●ステアリングステム及びステアリングステムヘッドに損傷がないか点検する。

●ステムベアリング及びレースに錆，圧痕，損傷等がないか点検する。

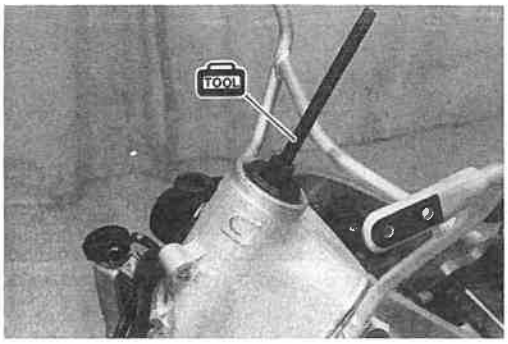


組立て

●組立ては取外しの逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。

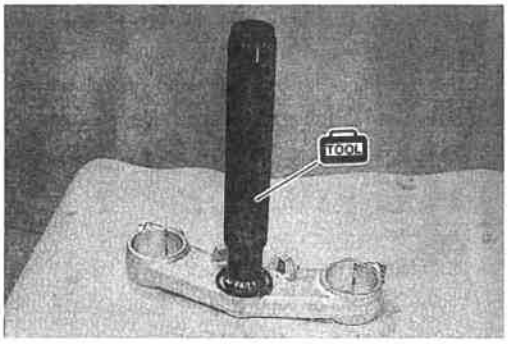
●ベアリングインストーラを使ってアッパ及びロアアウタレースを圧入する。

TOOL ステアリングアウタレースインストーラ
：09941－34513



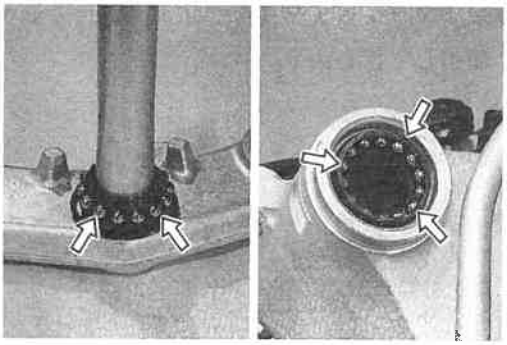
●ロアステムベアリングを取り付ける時は，ベアリングの上に寸法の合うワッシャを置き，ステアリングベアリングインストーラを使って圧入する。

TOOL ステアリングベアリングインストーラ：09925－18010



●ステアリングステムを取り付ける前にアッパ及びロアベアリングにスズキスーパグリス〝A〟を塗布する。

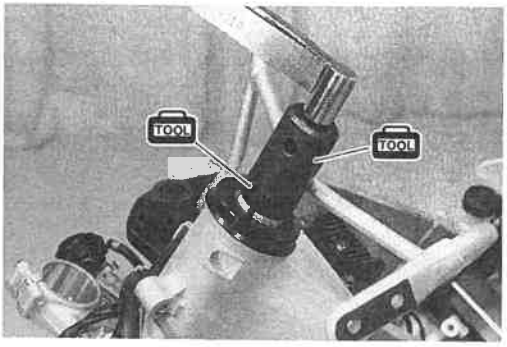
A スズキスーパグリス〝A〟



●ステアリングステムナットレンチを使って，ステムナットを規定トルクで締め付ける。

ステアリングステムナット：45 N･m {4.5 kgf･m}

TOOL ステアリングステムナットレンチ：09940－14911
ステアリングステムナットレンチソケット
：09940－14960

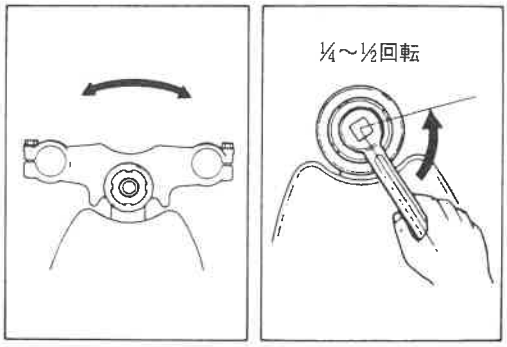


●ステアリングステムを5～6回左右に回転させてボールベアリングをなじませる。

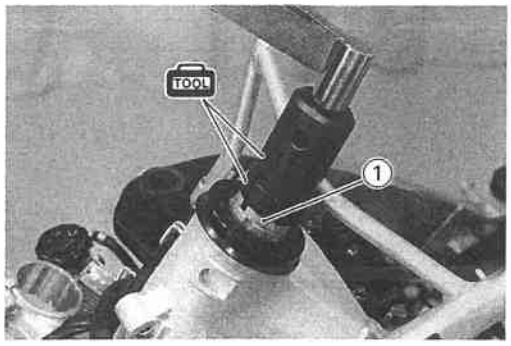
●ステムナットを¼～½回転戻す。

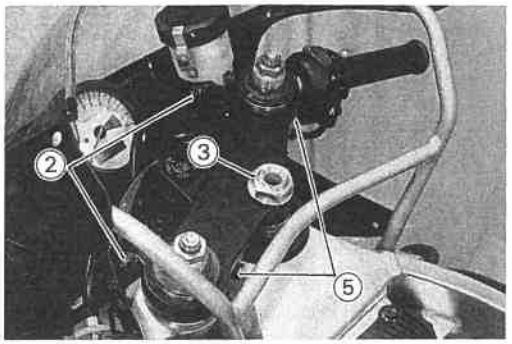
●この状態でステアリングステムにガタがなく，重くなくスムーズに動くか確認する。

●ガタがあったり重い場合はステムナットで調整する。



●ワッシャを組み立てる。
●ステアリングステムロックナット①を規定トルクで締め付ける。
　ステアリングステムロックナット
　　：80 N·m {8.2 kgf·m}
●ステアリングステムヘッド及びフロントフォークを取り付けた後，ステアリングステムセンタナットを規定トルクで締め付ける。(フロントフォークの取付要領は8-29ページ参照)
　フロントフォークアッパクランプボルト②
　　：23 N·m {2.3 kgf·m}
　ステアリングステムセンタナット③
　　：90 N·m {9.2 kgf·m}
　フロントフォークロアクランプボルト④
　　：23 N·m {2.3 kgf·m}
　ハンドルバーセットボルト⑤：23 N·m {2.3 kgf·m}
●組立完了後，ステアリングの作動を点検する。



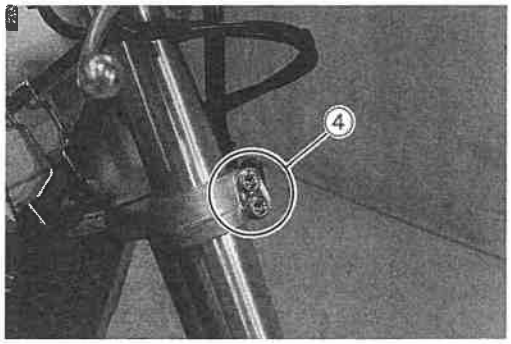


参　考

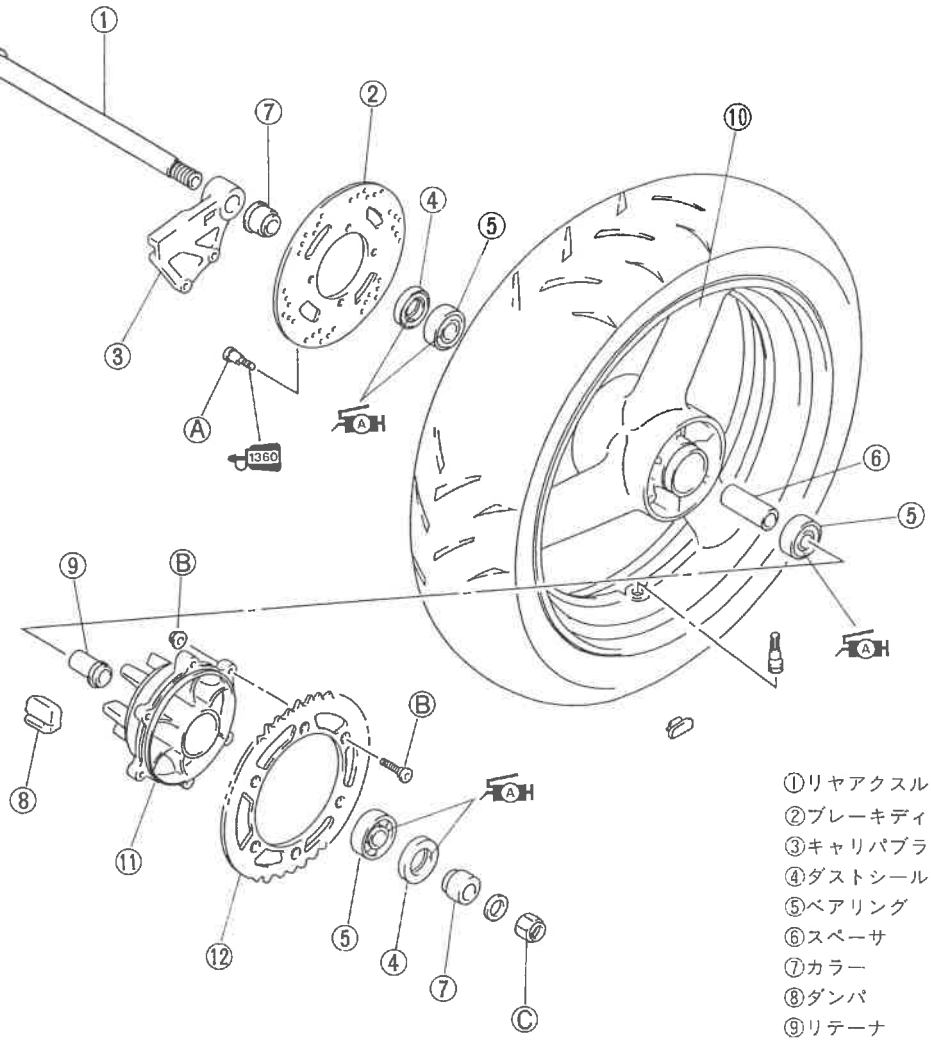
ステアリングステムセンタナットの締付によって，ステムナットのねじのすき間分ハンドルが重くなることがあるので注意すること。

⚠注意

ケーブルやワイヤハーネスがハンドル操作の妨げになっていないか確認すること。



リヤホイール



①リヤアクスル
②ブレーキディスク
③キャリパブラケット
④ダストシール
⑤ベアリング
⑥スペーサ
⑦カラー
⑧ダンパ
⑨リテーナ
⑩リヤホイール
⑪スプロケットドラム
⑫スプロケット

Ⓐブレーキディスクボルト（リヤ）
Ⓑリヤスプロケットボルト／ナット
Ⓒリヤアクスルナット

項　目	N・m	kgf・m
Ⓐ	23	2.3
Ⓑ	28	2.9
Ⓒ	100	10.2

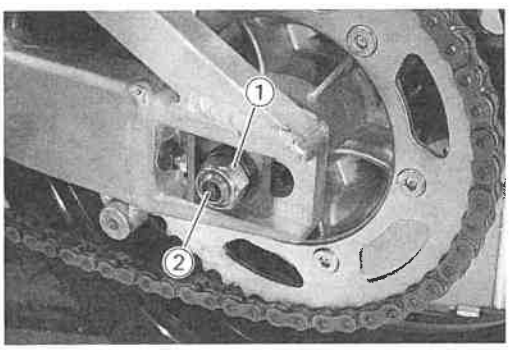
取外しと分解

● ロアフェアリングを外す。(8-1ページ参照)

● 車体下部にジャッキ等を掛けて後輪を浮かせる。

⚠注意

・後輪を浮かせた後は車体を固定し，安定させること。
・ジャッキの爪により，マフラ，車体等に傷を付けないこと。



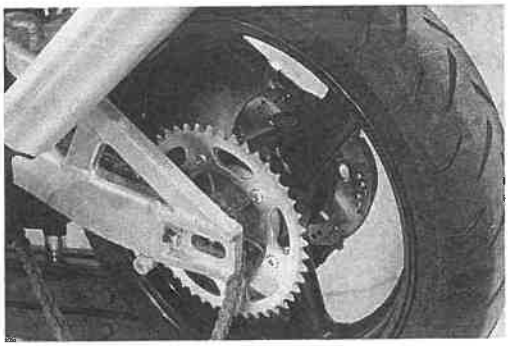
● アクスルナット①を外す。

● リヤアクスルシャフト②を引き抜く。

参考

キャリパをディスクから外しているときはブレーキペダルを作動させないこと。

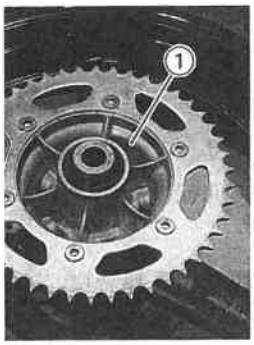
● リヤスプロケットからドライブチェーンを外し，リヤホイールを外す。

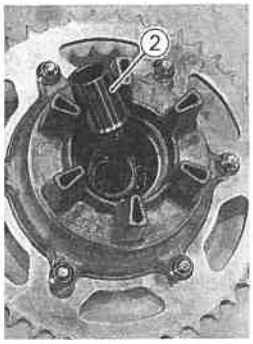


リヤスプロケット／ドラム

● リヤスプロケットマウンティングドラム①を外す。

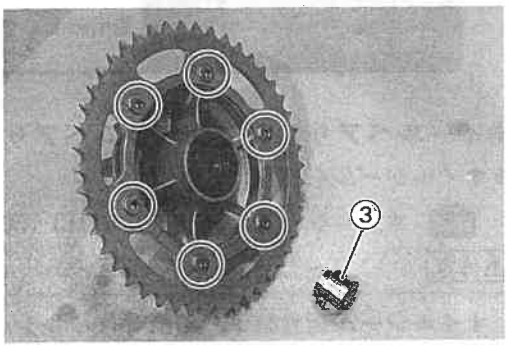
● リヤスプロケットマウンティングドラムリテーナ②を外す。





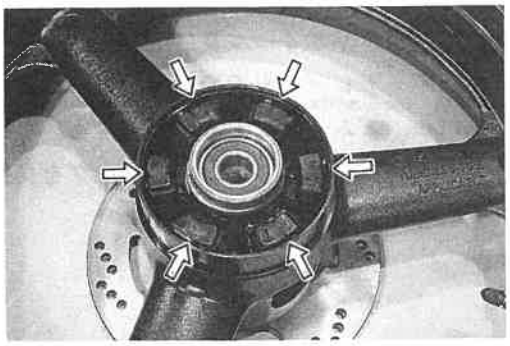
● スペーサ③を外す。

● リヤスプロケットナット／ボルトを外し，リヤスプロケットを外す。



ドラムショックアブソーバ

● ホイールからドラムショックアブソーバを外す。

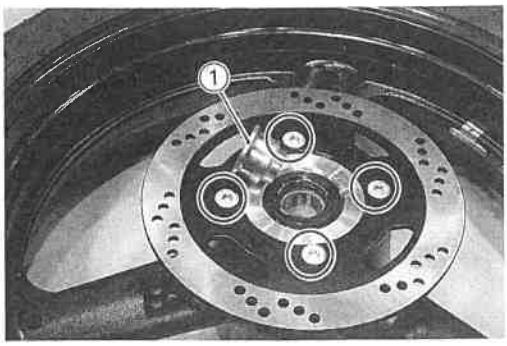


リヤブレーキディスク

● スペーサ①を外す。

● リヤブレーキディスクを外す。

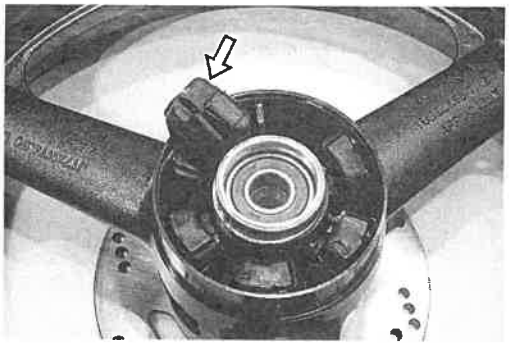
TOOL ヘキサゴンレンチセット：09900－00410



点検

ドラムショックアブソーバ

●アブソーバに損傷，亀裂，破損等の点検をする。



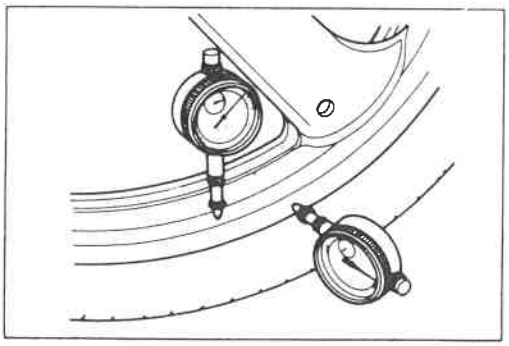
タイヤの点検

タイヤの点検は3章点検調整〝走行装置〟の項参照

リヤホイールの点検

●ホイールベアリングにリヤアクスルを通し，アクスルを水平に保持してホイールを回転させ，ダイヤルゲージで振れを測定する。

●振れが使用限度をこえている場合は，ホイールベアリングの摩耗やゆるみを点検する。

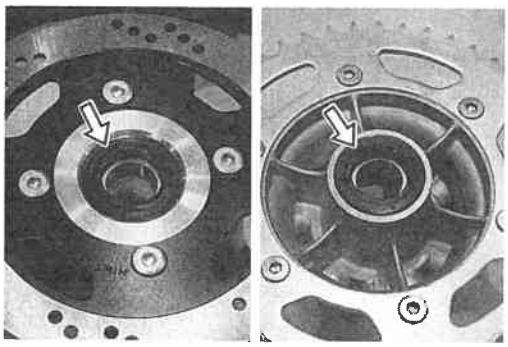


リヤホイールの振れ（軸方向及び円周方向）	使用限度　2.0　mm

ホイールベアリング及びドラムベアリングの点検

●オイルシールを外す。

TOOL　オイルシールリムーバ：09913−50121

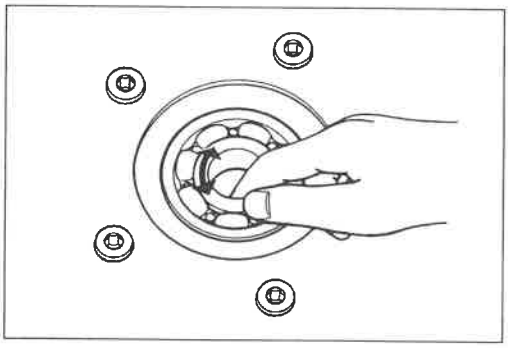


⚠注意

オイルシール組立時は，新品のオイルシールを使用すること。

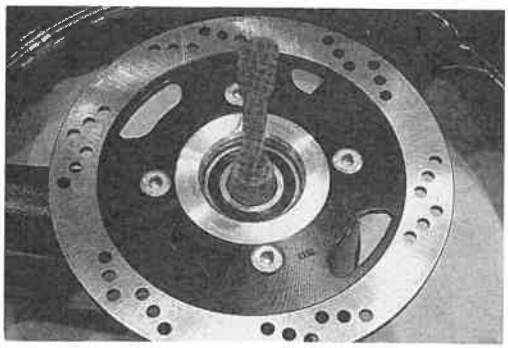
●ベアリングがホイール及びドラムに取り付けられている状態で，インナレースを指で回し，遊びが異常でないか，異音がないか，スムーズに回るか点検する。

●もし異常がある場合は，ベアリングを交換する。



ホイール／ドラムベアリングの交換

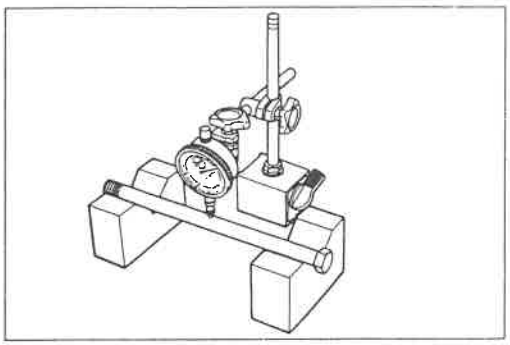
●ライト，レフトベアリングは適当なあて金を用いて外す。



⚠注意

取り外したベアリング，スペーサは再使用しないこと。

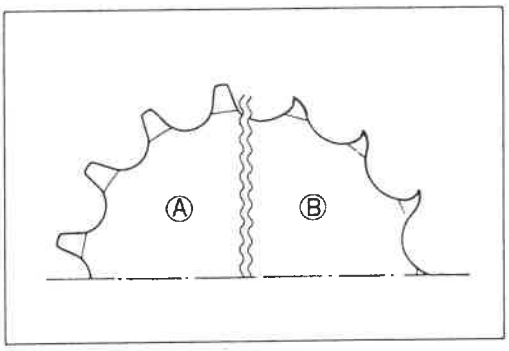
リヤアクスルの点検



- ダイヤルゲージを使ってリヤアクスルの振れを測定する。
- もし使用限度をこえている場合は，アクスルを新品に交換する。

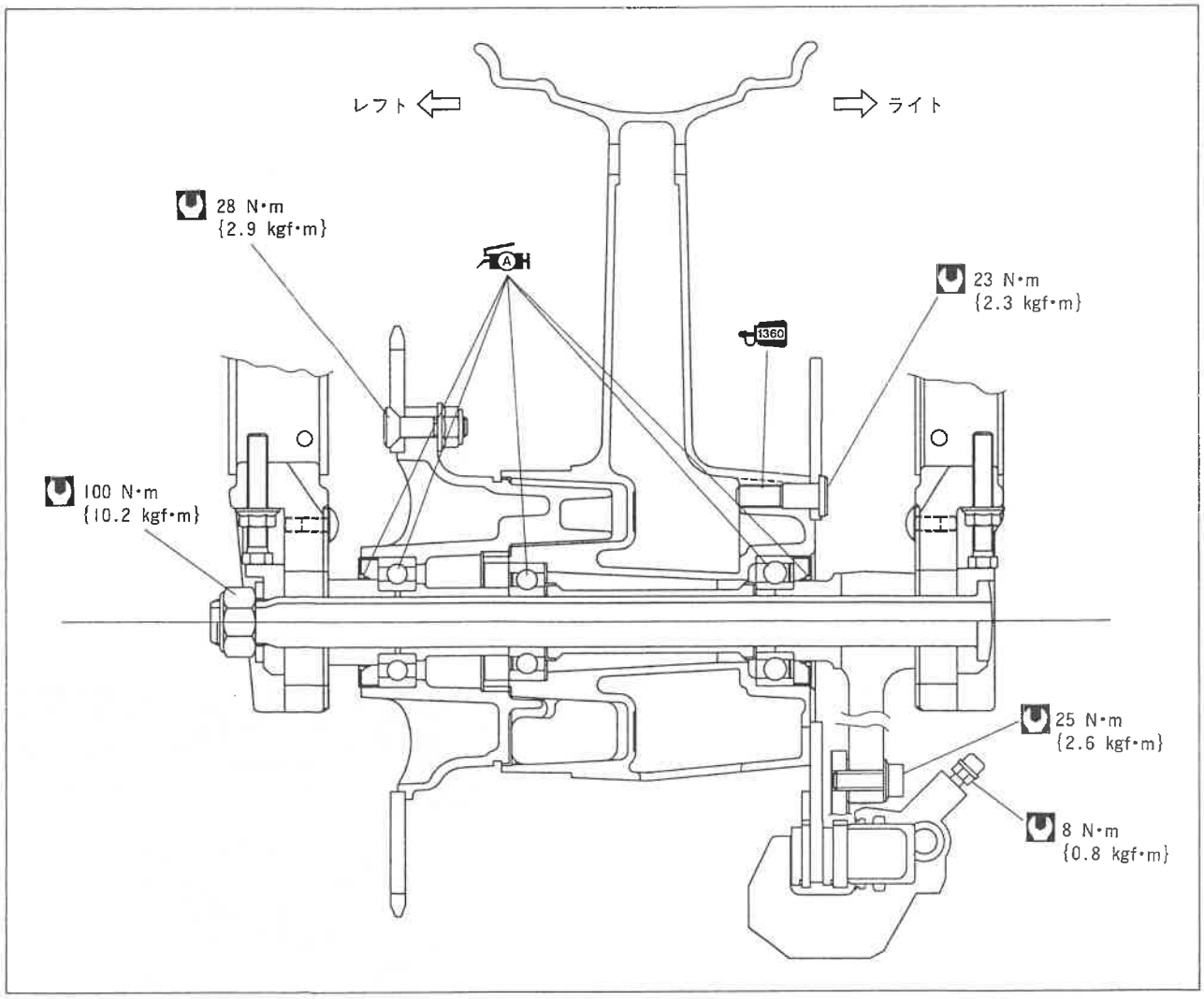
リヤアクスルの振れ	使用限度 0.25 mm

リヤスプロケットの点検



リヤスプロケットの歯面の摩耗状態を点検する。もし図のⒷのように摩耗している場合は，スプロケットと共にドライブチェーンも交換する。

組立て



リヤホイールの組立ては，取外しと分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意すること。

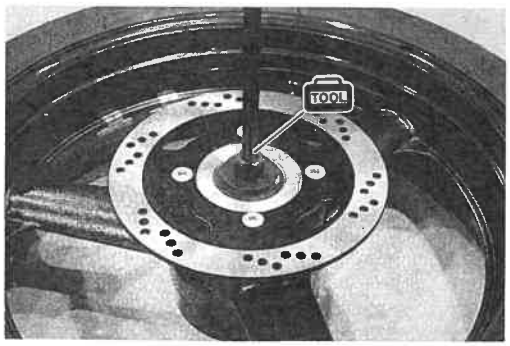
● ホイールベアリングを取り付ける前に，ベアリングにスズキスーパグリス〝A〟を塗布する。



● ベアリングインストーラセットを使って，ホイールベアリングを取り付ける。ライト側ベアリングを圧入し，スペーサを入れてからレフト側ベアリングを圧入する。

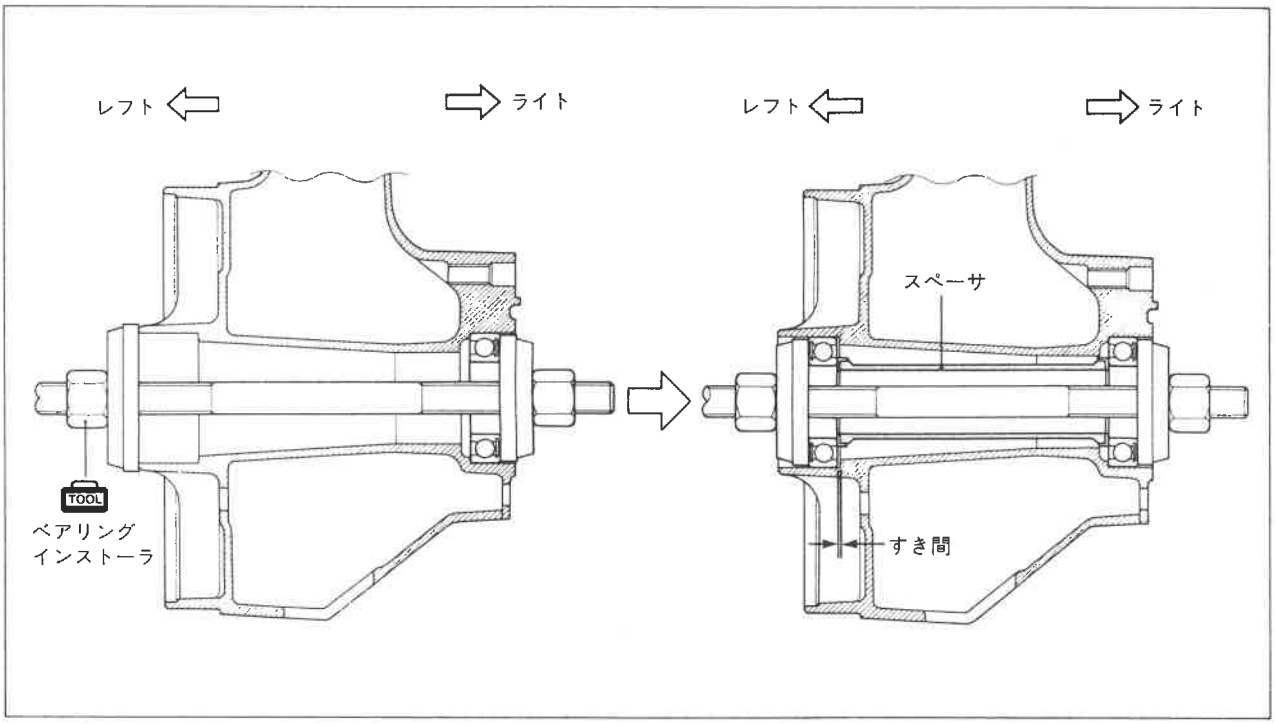
● 圧入要領は下記イラストを参照する。

TOOL ベアリングインストーラセット：09941－34513

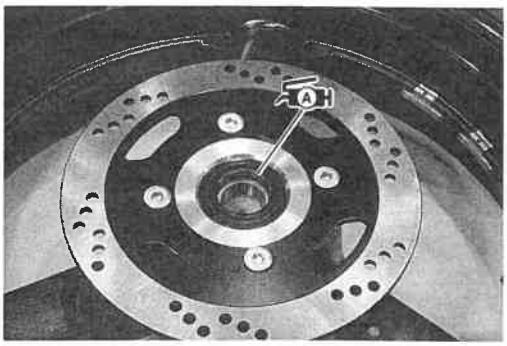


⚠注意

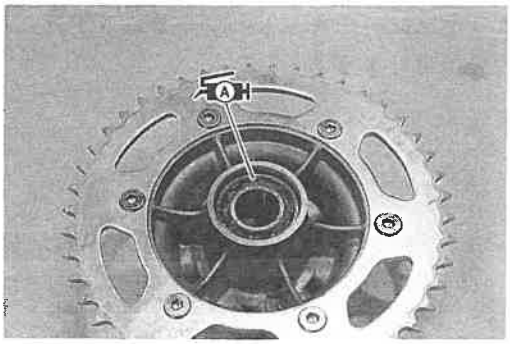
ベアリングを取り付けるときは，ベアリングのシール側を外側に向けること。



● オイルシールのリップ部にスズキスーパグリス〝A〟を塗布し，圧入する。



リヤスプロケットドラム



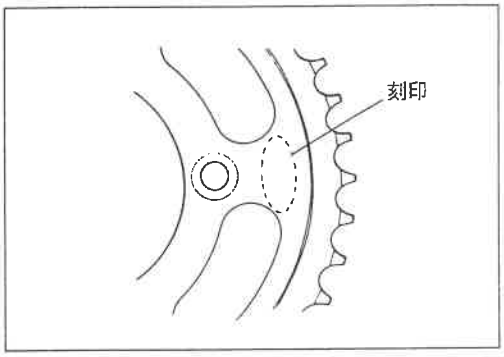
- ベアリングにスズキスーパグリス〝A〟を塗布する。
- オイルシールのリップ部にスズキスーパグリス〝A〟を塗布し，ベアリングインストーラを使って打ち込む。

A スズキスーパグリス〝A〟

⚠注意

・オイルシールは新品に交換すること。
・外したベアリングは再使用しない。

リヤスプロケット



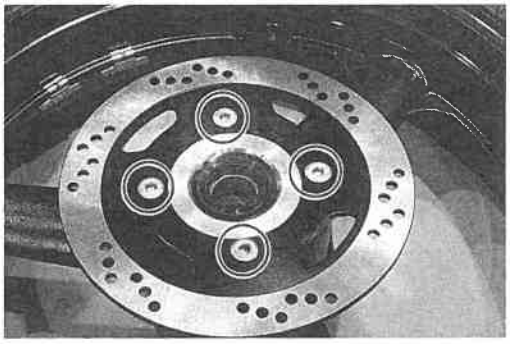
- リヤスプロケットを規定トルクで締め付ける。

リヤスプロケット：28 N·m {2.9 kgf·m}

⚠注意

リヤスプロケットを取り付けるときは，刻印のある面を外側に向けること。

ブレーキディスク



- ブレーキディスクボルトにネジロック〝1360〟を塗布し，締め付ける。

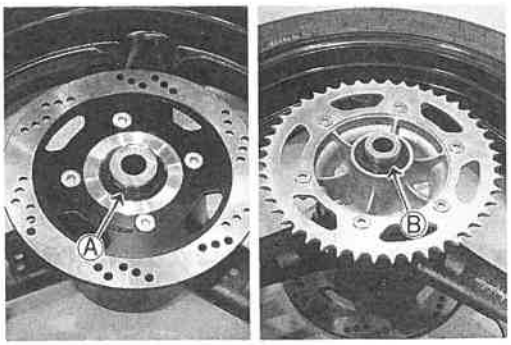
ブレーキディスクボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}

1360 ネジロックスーパー〝1360〟

⚠注意

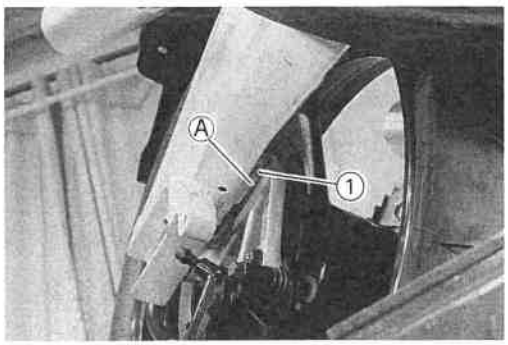
ブレーキディスクに汚れや油を付着させないこと。
もし付着した場合は確実に拭き取るか，または中性洗剤で洗浄すること。

リヤホイール

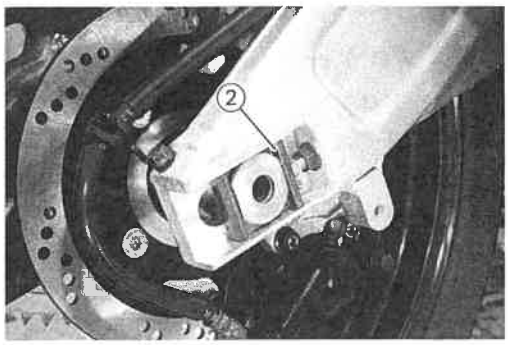


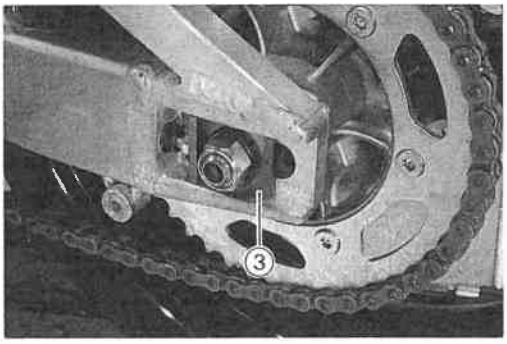
- スペーサを組み付けるときはオイルシールのリップ ⒶⒷ が奥側に入り込まないようにすること。

● リヤブレーキキャリパブラケット①はスイングアームの爪部Ⓐにセットする。

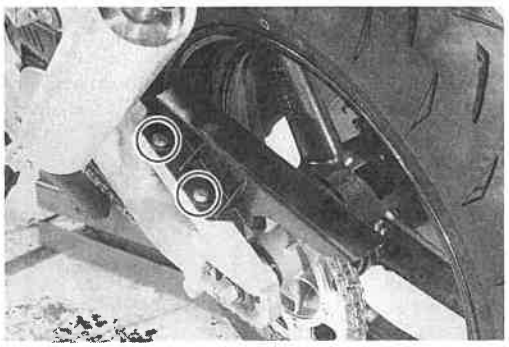


● ドライブチェーンアジャストストッパ②③は左右異なりますので組付時は注意すること。
● ストッパは幅が広い方をアジャストボルト側にする。



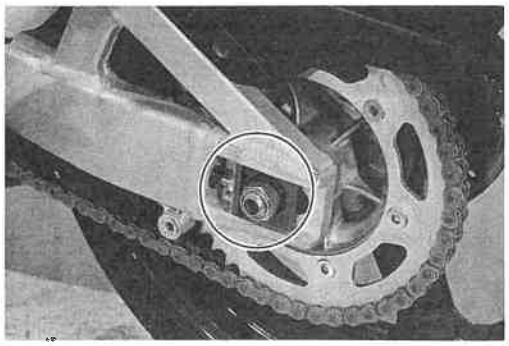


● チェーンカバーを組み付ける。

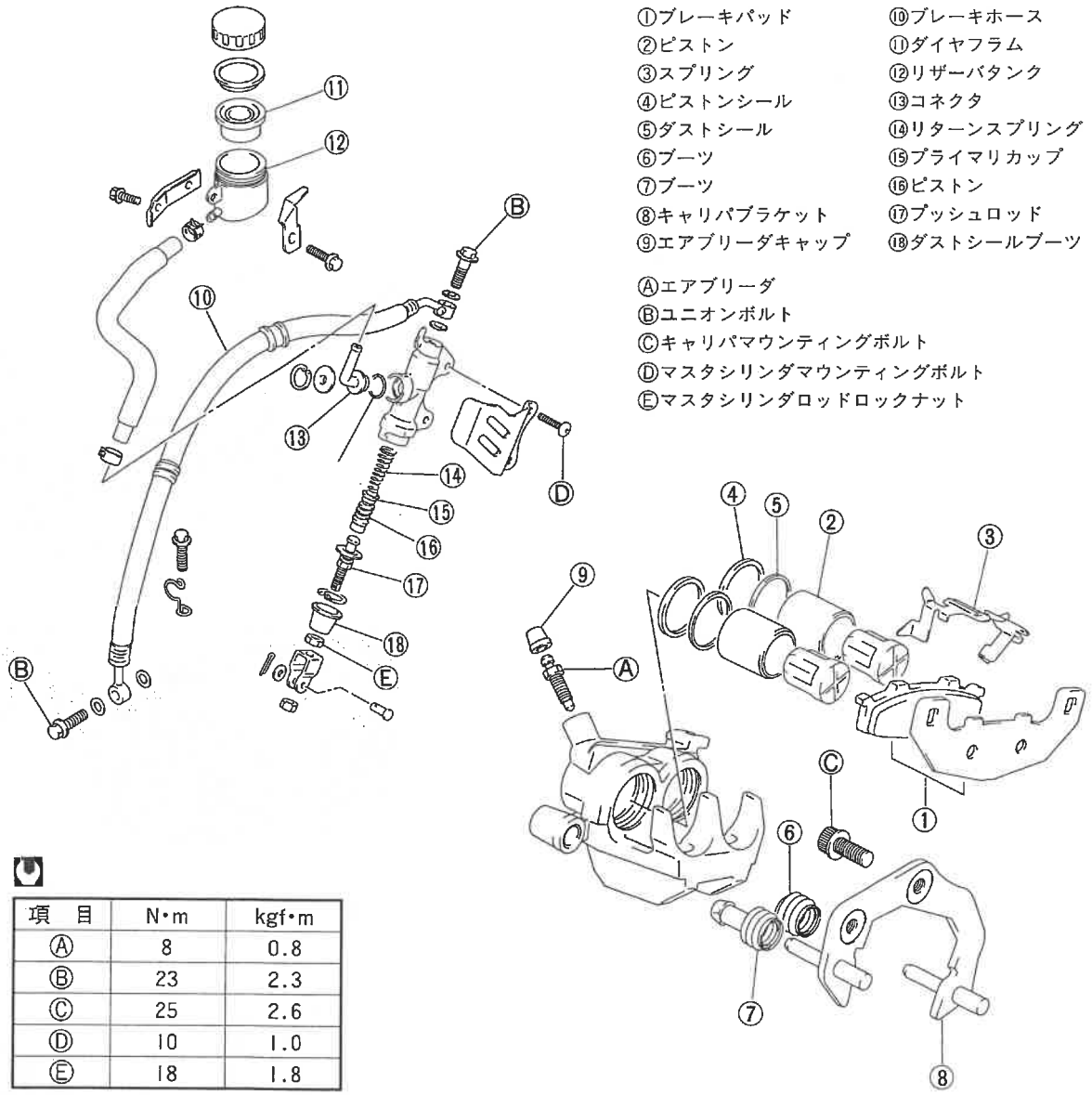


● リヤアクスルナットを締める前にドライブチェーンのゆるみ調整を行なう。(3-13ページ参照)
● リヤアクスルナットを規定トルクで締め付ける。

リヤアクスルナット：100 N·m {10.2 kgf·m}



リヤブレーキ



項　目	N·m	kgf·m
Ⓐ	8	0.8
Ⓑ	23	2.3
Ⓒ	25	2.6
Ⓓ	10	1.0
Ⓔ	18	1.8

⚠注意

- 銘柄の異なるブレーキフルードは使用しないこと。
- 口の空いた容器に保管したブレーキフルードまたは長期間保管したブレーキフルードは使用しないこと。
- ブレーキフルードを保管するときは密栓し，子供の手の届かない安全な場所に保管すること。
- ブレーキフルードを補給するときは，水やゴミが入らないよう注意すること。
- ブレーキ関連部品を洗浄するときは，ブレーキフルードで行ない，他のものを使用しないこと。
- ブレーキディスクやパッドにゴミや油を付着させないこと。

⚠注意

ブレーキフルードを塗装面，プラスチックやゴム部品に付着させないこと。変色や割れ等の原因となる。

ブレーキフルードの交換

フロントブレーキの交換要領に準じて行なう。(8-12ページ参照)

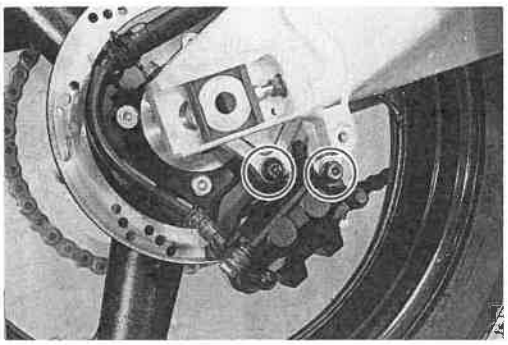
ブレーキパッドの交換

⚠注意

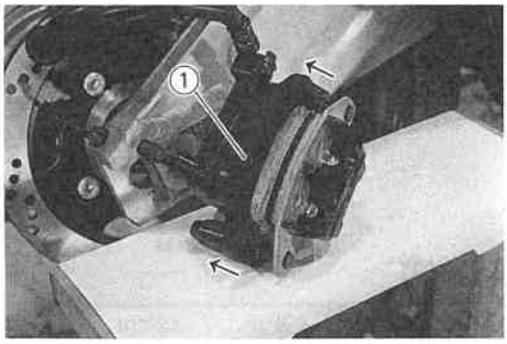
- **ブレーキパッドを外した状態でブレーキペダルを操作しないこと。**
- **ブレーキパッドは2枚セットで交換すること。**

取外し

● リヤブレーキキャリパマウンティングボルトを外す。



● キャリパブラケット①を縮めてパッドを外す。

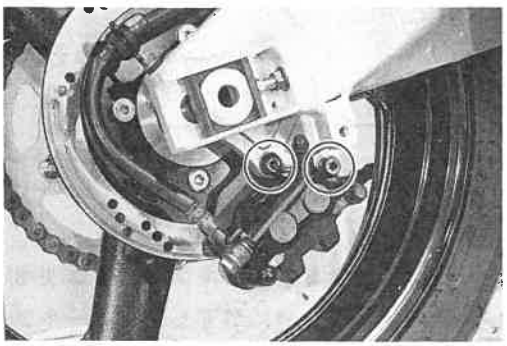


取付け

● パッドをキャリパに組み付ける。

● リヤブレーキキャリパマウンティングボルトを規定トルクで締め付ける。

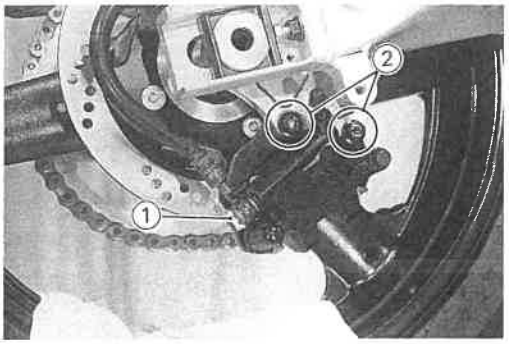
リヤブレーキキャリパマウンティングボルト
：25 N·m {2.6 kgf·m}



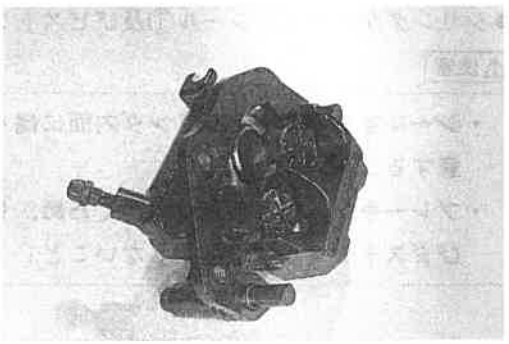
キャリパの取外しと分解

⚠注意

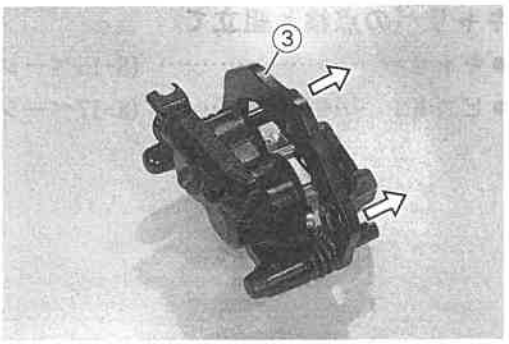
ブレーキフルードがタイヤにかからないよう，ブレーキホースを外す前にタイヤに布をかぶせること。



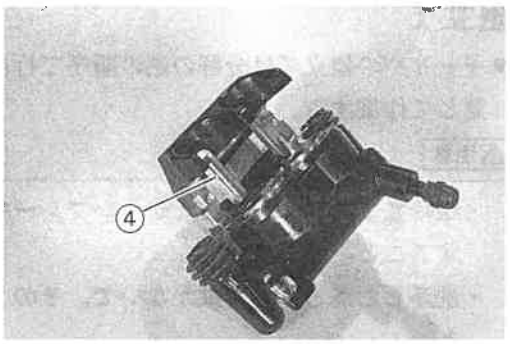
●ユニオンボルト①を外してブレーキフルードを抜く。
●キャリパマウンティングボルト②を外してキャリパを外す。



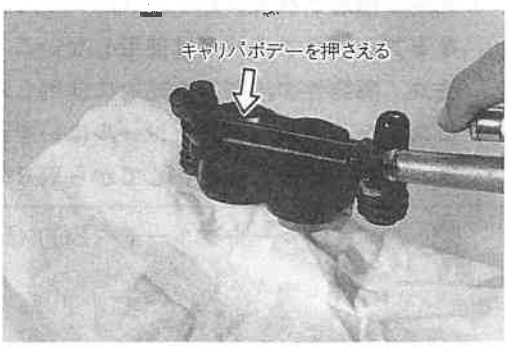
●パッドを外す。
●キャリパブラケット③を外す。



●スプリング④を外す。

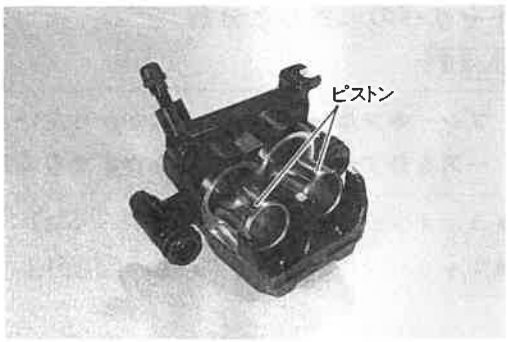


●ピストンのとび出しを防ぐためピストンを下向きにしてキャリパを置き，布をかぶせる。
●エアを吹き込んでピストンを抜く。



⚠注意

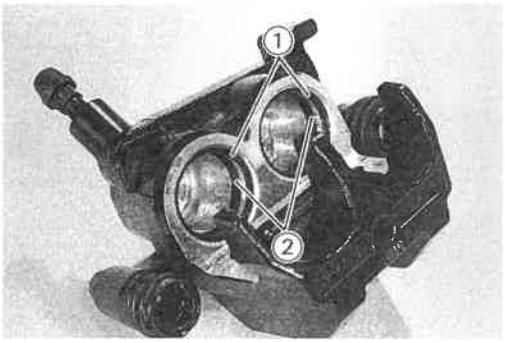
・ピストンが勢いよくとび出すことがあって危険なので，ピストンの下に手を入れないこと。
・エアを吹き込むときは，キャリパをしっかり押さえること。
・高圧のエアを使わず徐々に圧力を上げること。



●シリンダからダストシール①及びピストンシール②を外す。

⚠注意

- シールを外すとき，シリンダ内面に傷をつけないよう注意すること。
- ブレーキフルードの漏れを防ぐため，ピストンシール及びダストシールは再使用しないこと。



キャリパの点検と組立て

●キャリパ …… (8-15ページ参照)
●ピストン …… (8-17ページ参照)

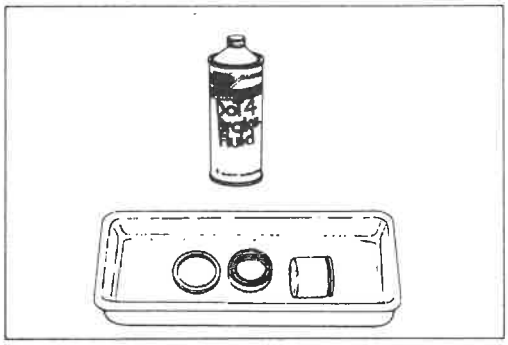
組立て

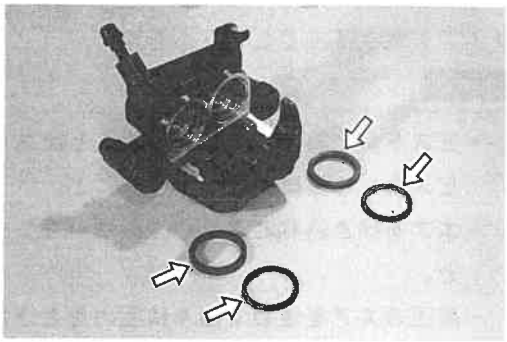
●キャリパの組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。

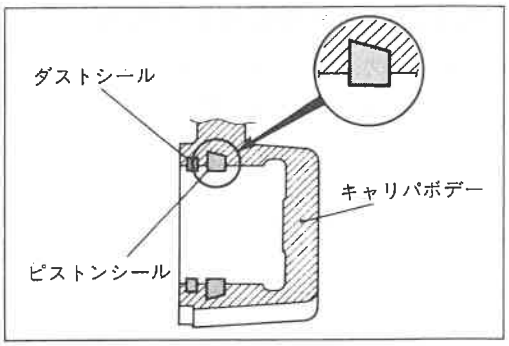
⚠注意

- 組み立てる前に各部品を新しいブレーキフルードで洗浄すること。
- 洗浄したあと，布で拭かないで，そのまま組み立てること。
- 洗浄は指定されたブレーキフルードで行ない，銘柄の異なるブレーキフルードは使用しないこと。またガソリン，洗油，揮発性の溶剤等は絶対に使用しないこと。
- ピストンシール，ダストシールはいずれも新品を使用し，ブレーキフルードを塗布してから取り付けること。

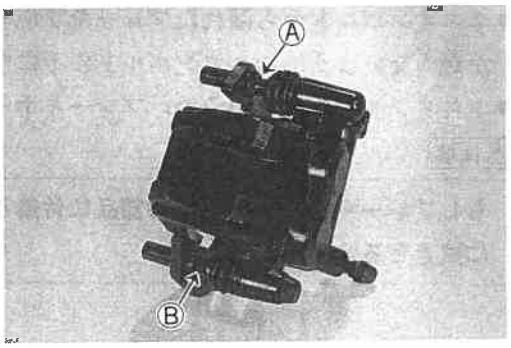
BF スズキブレーキフルード（DOT4）





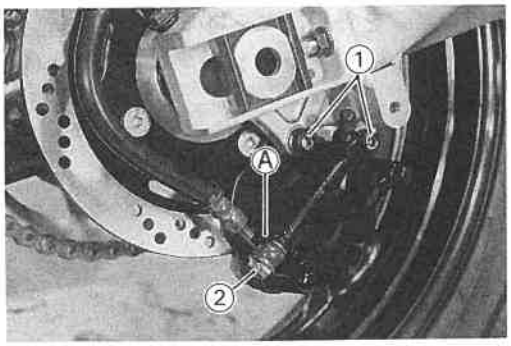


● キャリパキャリヤシャフト ⒶⒷ にキャリパアクスルグリスを塗布する。



● キャリパを組み付ける。
● キャリパマウンティングボルト①を規定トルクで締め付ける。
　キャリパマウンティングボルト：25 N·m {2.6 kgf·m}

● ブレーキホースを取り付けるときは，キャリパのストッパⒶにブレーキホースをはめ込んで，ユニオンボルト②を規定トルクで締め付ける。
　ユニオンボルト：23 N·m {2.3 kgf·m}



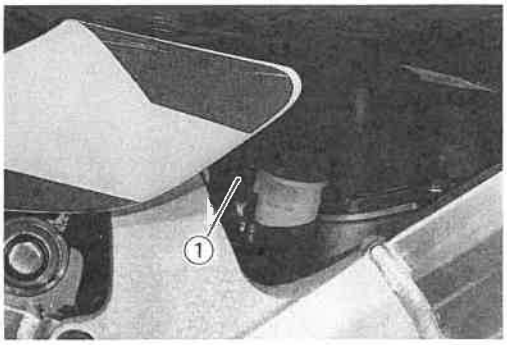
● キャリパの取付けが終わったら，ブレーキフルードを入れ，エア抜きを行なう。エア抜きの要領はフロントブレーキの要領に準じて行なう。

ブレーキディスクの点検

● ブレーキディスクの点検は8-16ページ参照。

マスタシリンダの取外しと分解

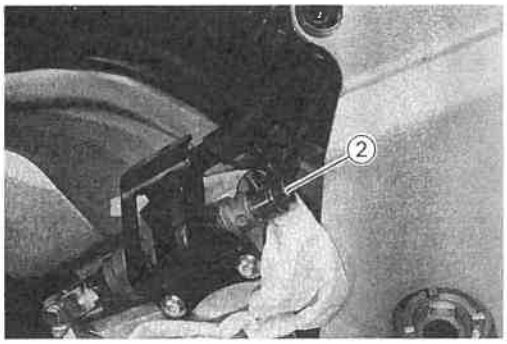
●リザーバタンク内のオイルを抜く。
●リザーバタンクマウンティングボルト①を外す。



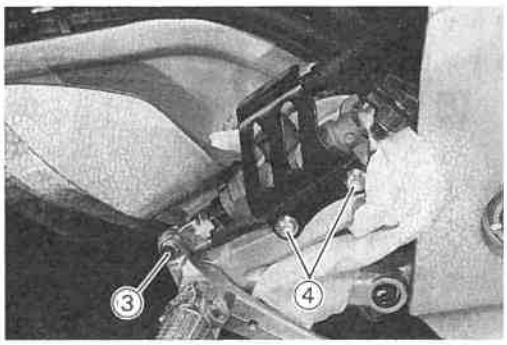
●ユニオンボルトから漏れたブレーキフルードが周囲の部品にかからないよう，ユニオンボルトの下にウエス等を置く。
●ユニオンボルト②をゆるめ，ブレーキホースを外す。

⚠注意

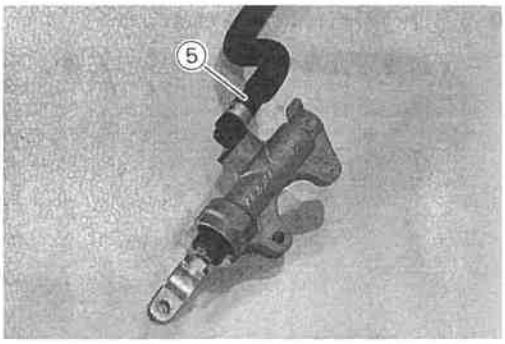
もしブレーキフルードが他の部品に付着したら，すぐ完全に拭きとること。



●割りピンを外し，ピン③を引き抜く。
●マスタシリンダマウンティングボルト④を外す。



●リザーバタンクホース⑤を外す。



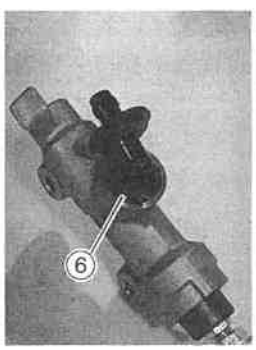
●サークリップ⑥を外す。
●コネクタ，Oリングを外す。

⚠注意

取り外したOリングは再使用しないこと。

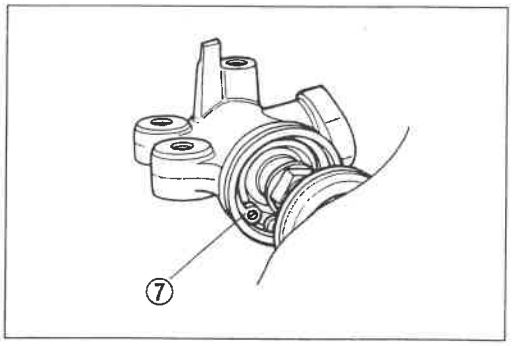
参考

コネクタ部からブレーキフルードが漏れていない場合は，コネクタは外さなくてよい。

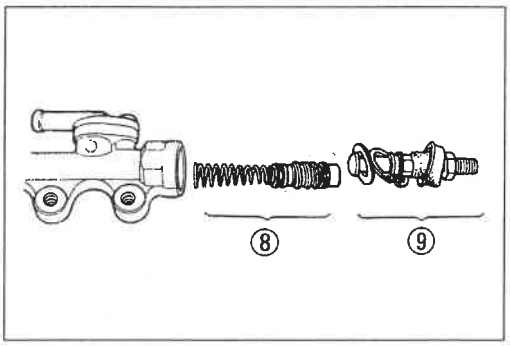




●ブーツを外しサークリップ⑦を外す。

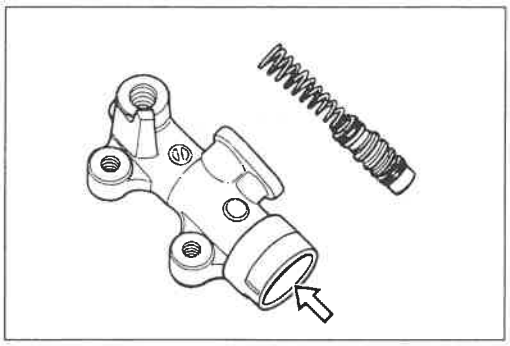


●ピストンカップセット⑧とプッシュロッド⑨を外す。



マスタシリンダの点検

●マスタシリンダ，ピストン，カップ等の摺動する部分に摺動傷，摩耗等の有無を点検する。



マスタシリンダの組立て

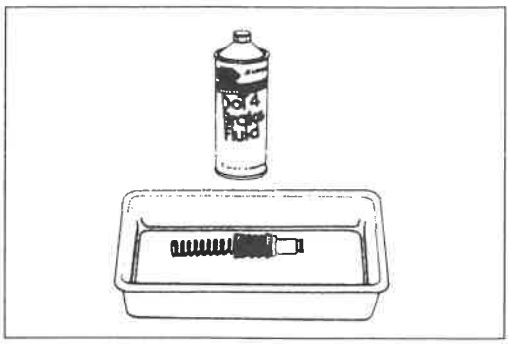
●シリンダ内部及びリザーバタンクの内部を指定されたブレーキフルードで洗浄する。

BF スズキブレーキフルード：〝DOT 4〞

組立ては分解行程の逆順序に行なうこと。また，下記に記載した項目は組立時に於いて特に気を付けて作業すること。

⚠注意

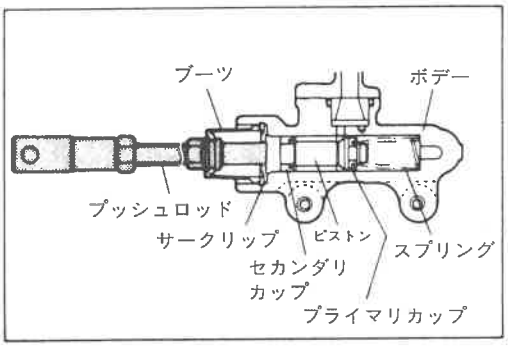
- **組み立てる前に，各部品を新しいブレーキフルードで洗浄すること。**
- **洗浄したあと布で拭かないで，そのまま組み立てること。**
- **洗浄は指定されたブレーキフルードで行ない，銘柄の異なるブレーキフルードは使用しないこと。またガソリン，洗油，揮発性の溶剤等は絶対に使用しないこと。**
- **ピストン／カップセット（ピストン，プライマリカップ，セカンダリカップ及びスプリング）は新品を使用し，ブレーキフルードを塗布してから取り付けること。**



●シリンダ内部，ピストン全体にブレーキフルードを塗布してピストンをマスタシリンダに組み立てる。

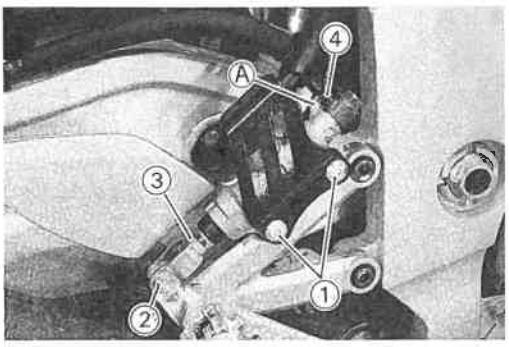
⚠注意

・プライマリカップ，セカンダリカップ，スプリングの組立方向は右図を参照する。
・サークリップの組立方向に注意する。



●マスタシリンダを取り付ける。
●マスタシリンダボルト①を規定トルクで締め付ける。
●ピン②を組み付ける。
●割りピンを組み付ける。
●マスタシリンダロッドロックナット③を締め付ける。
●ブレーキホース④はマスタシリンダのストッパⒶに接触させてユニオンボルトを締め付ける。

マスタシリンダボルト：10 N·m {1.0 kgf·m}
ユニオンボルト　：23 N·m {2.3 kgf·m}
マスタシリンダロッドロックナット
：18 N·m {1.8 kgf·m}

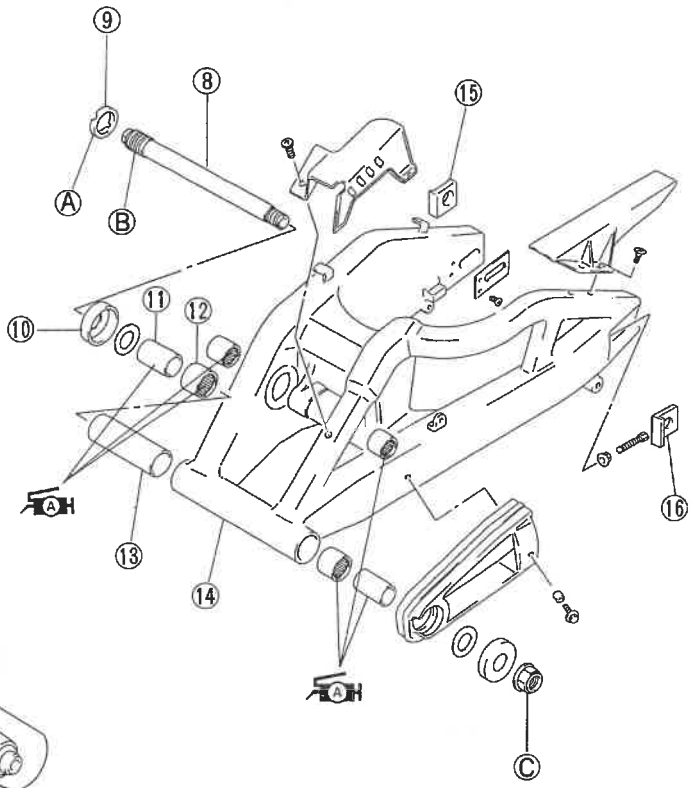


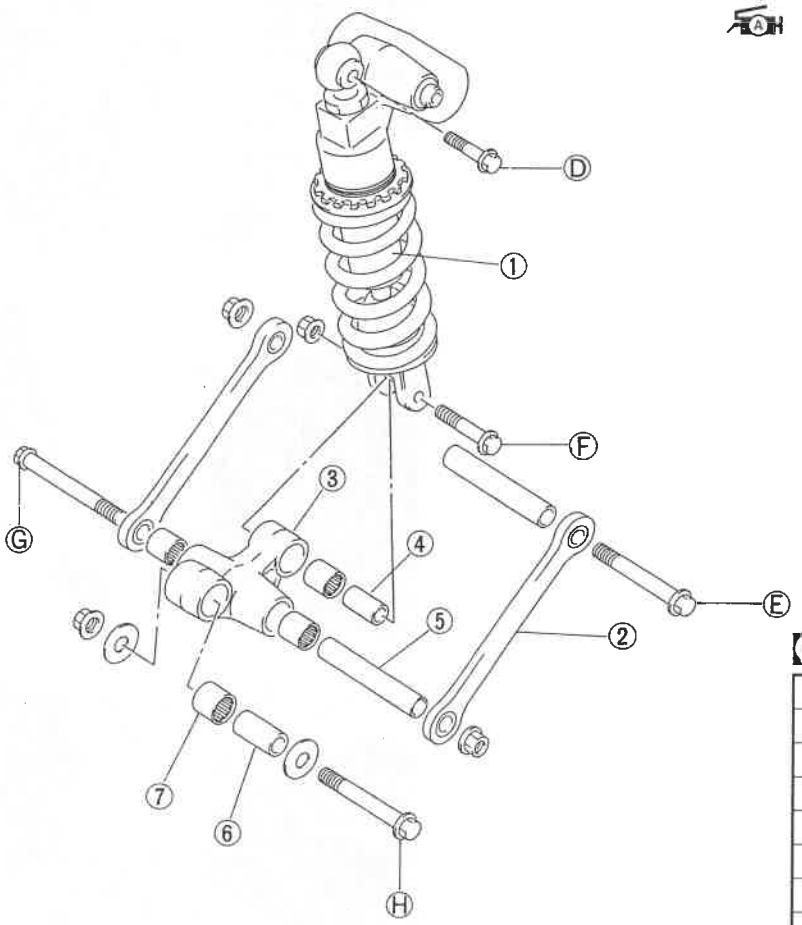
●ブレーキホースを取り付けるときは，組立図に従って取り付ける。(組立図は10-13ページ参照)
●マスタシリンダの取付けが終わったら，ブレーキフルードを入れ，エア抜きを行なう。
エア抜きの要領はフロントブレーキに準じて行なう。

リヤサスペンション

スイングアーム／リヤショックアブソーバ

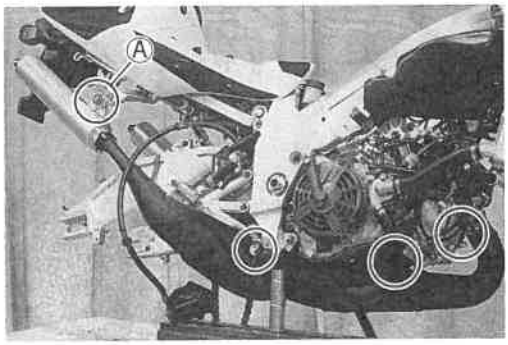
①リヤショックアブソーバ
②リヤクッションロッド
③リヤクッションレバー
④スペーサ
⑤スペーサ
⑥スペーサ
⑦ベアリング
⑧スイングアームピボットシャフト
⑨ロックナット
⑩ダストシール
⑪スペーサ
⑫ベアリング
⑬スペーサ
⑭スイングアーム
⑮ライトチェーンアジャストストッパ
⑯レフトチェーンアジャストストッパ



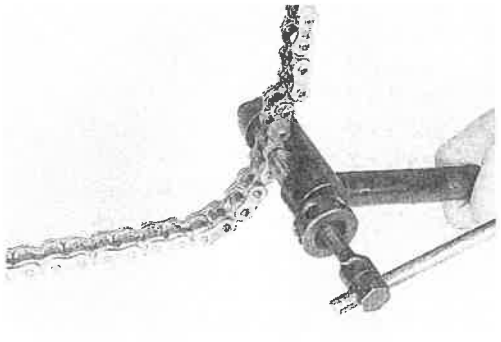


項　目	N・m	kgf・m
Ⓐ	90	9.2
Ⓑ	15	1.5
Ⓒ	100	10.2
Ⓓ	50	5.1
Ⓔ	80	8.1
Ⓕ	45	4.6
Ⓖ	80	8.1
Ⓗ	80	8.1

取外し



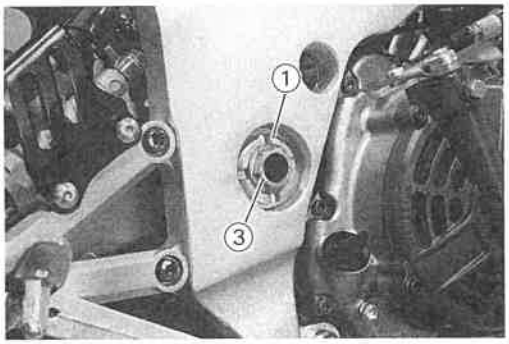
- リヤホイールを外す。
- リヤブレーキキャリパ及びホースをガイドから外す。
- マフラAssyを外す。
- マフラボデーⒶは特殊工具を用いてボルトを緩める。
  TOOL トルクスビット：09930－11920



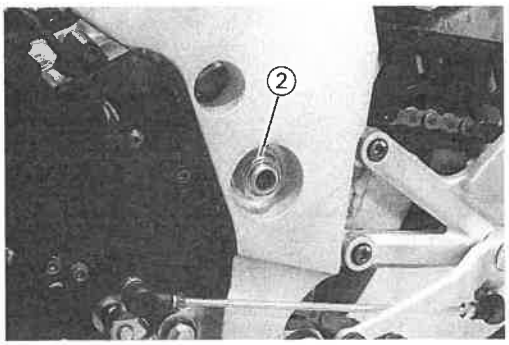
- ドライブチェーンを切る。(8-63ページ参照)

参考

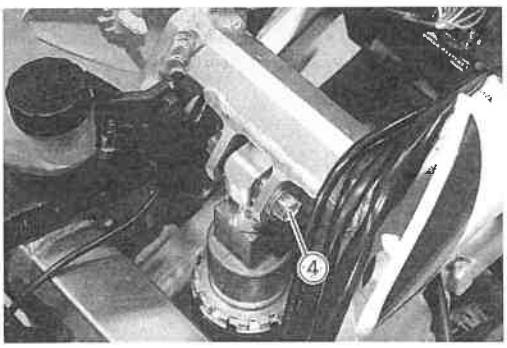
ドライブチェーンを切らなければ，スイングアームとドライブチェーンを分離できません。



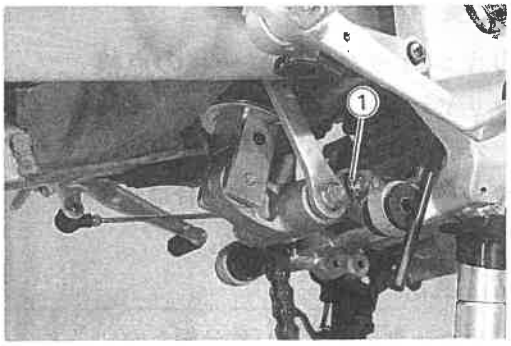
- ピボットシャフトロックナット①を特殊工具を用いて緩める。
  TOOL ピボットシャフトロックナットレンチ：09940－14940
- ピボットシャフトナット②を緩めて外す。
- ピボットシャフト③を緩める。



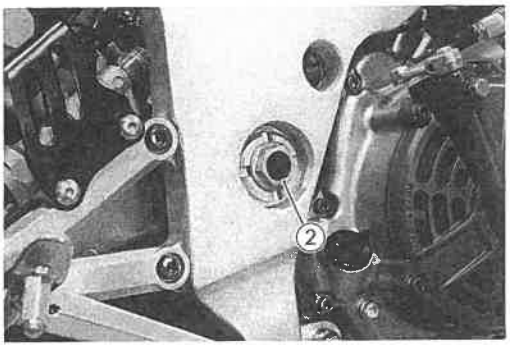
- リヤショックアブソーバアッパボルト④を外す。

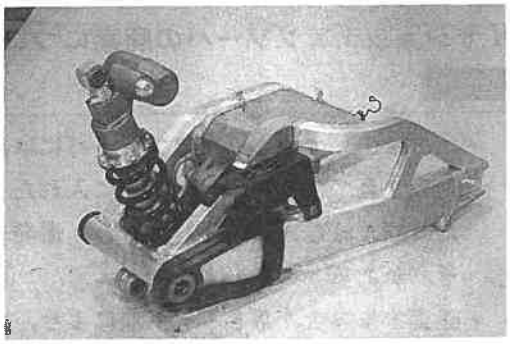


●クッションレバーマウンティングボルト及びナット①を外す。

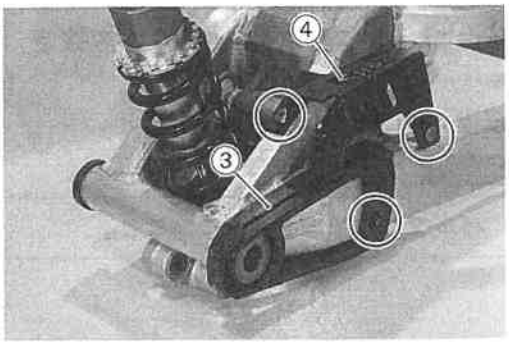


●スイングアームピボットシャフト②を外し，リヤサスペンションアッシを外す。

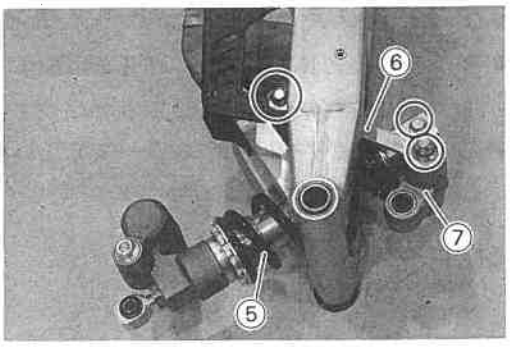




●チェーンバッファ③，チェーンカバー④を外す。

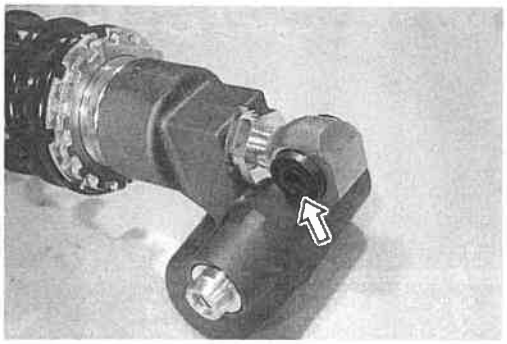


●リヤショックアブソーバ⑤，クッションロッド⑥，クッションレバー⑦を外す。



点検

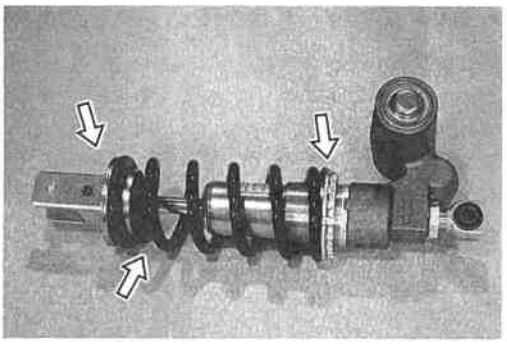
リヤショックアブソーバの点検



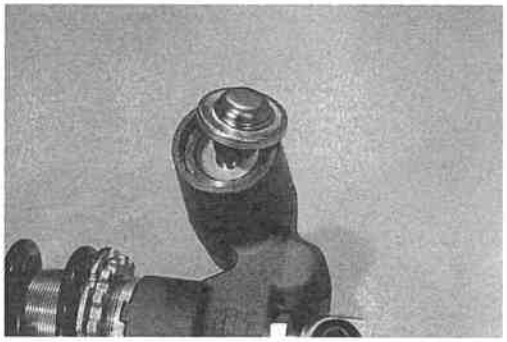
●リヤショックアブソーバ本体の損傷，オイル漏れ，ブッシュの破損等について点検する。
●もし異常が見つかった場合はリヤショックアブソーバを新品に交換する。

⚠注意

ショックアブソーバは分解しないこと。



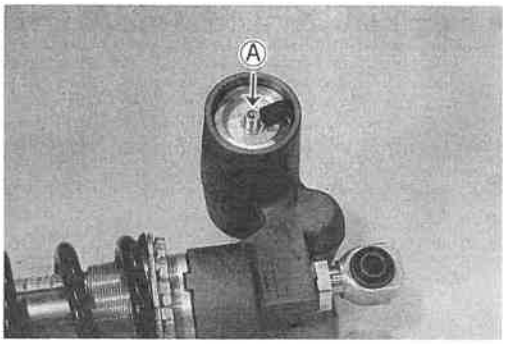
リヤショックアブソーバの廃棄について



⚠注意

・この車のリヤショックアブソーバには高圧の窒素ガスが封入されているため，火の中に入れたり，高温にさらしたり誤まった方法で分解すると，爆発や破裂が起こるおそれがある。
・廃棄する場合は必ず下記手順により，ガス抜きを実施すること。

リヤショックアブソーバのガス抜き

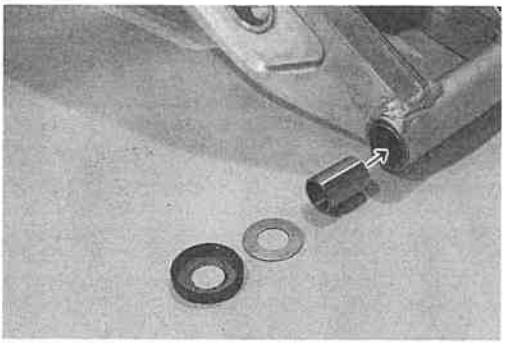


●バルブキャップを外す。
●バルブ口Ⓐを押してガスを抜く。

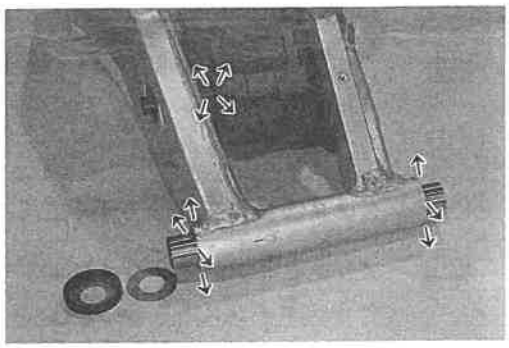
⚠注意

バルブ口に顔を近づけないこと。

リヤスイングアームピボットベアリングの点検

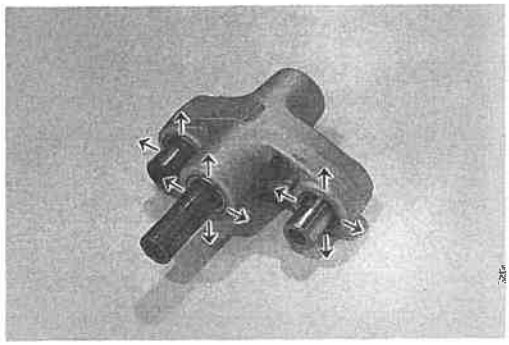


●スペーサを上下に動かし，ガタを点検する。またスペーサを回転させ，スムーズに回転するか点検する。
●もし異常なガタや回転がスムーズでない場合は，ベアリングを新品に交換する。



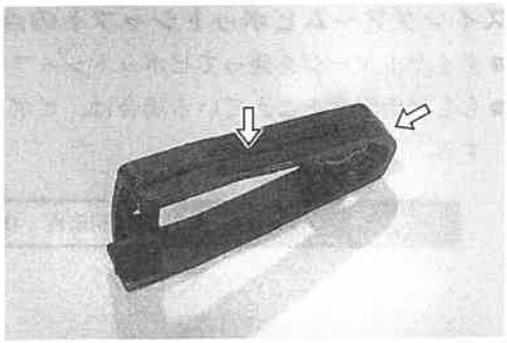
クッションレバーの点検

- スペーサを上下に動かし，ガタを点検する。またスペーサを回転させ，スムーズに回転するか点検する。
- もし異常なガタや回転がスムーズでない場合は，ベアリングを新品に交換する。



チェーンバッファの点検

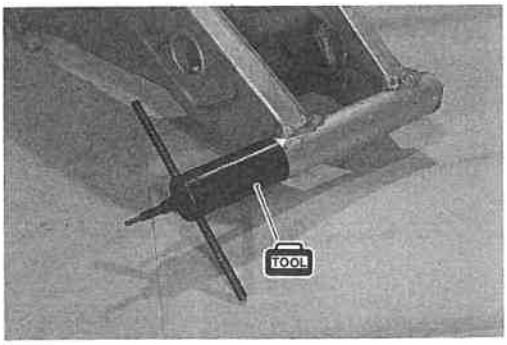
- チェーンバッファに傷がないか点検する。
- 傷，不良等がある場合は，交換する。



スイングアームのベアリングの取外し

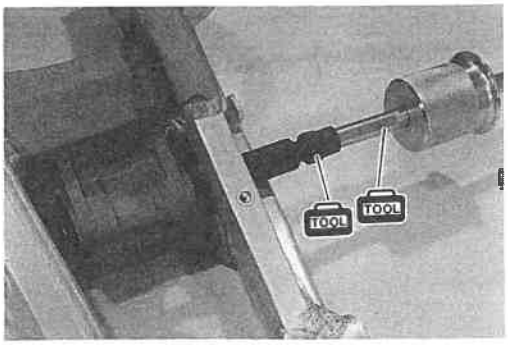
- スイングアームベアリングを特殊工具を用いて外す。

TOOL ベアリングリムーバ：09941－44910



- スイングアームクッションロッドアッパサイドベアリングを特殊工具を用いて外す。

TOOL ベアリングリムーバ：09923－73210
スライディングシャフト：09930－30102

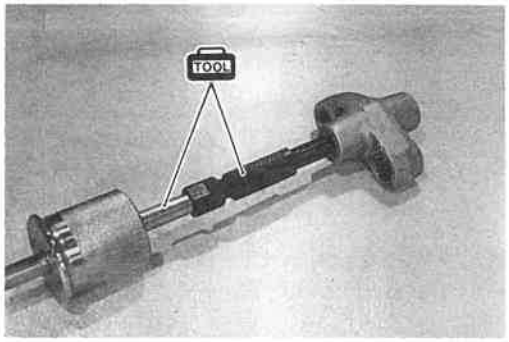


⚠注意

取り外したベアリングは再使用しないこと。

● クッションレバーベアリングを特殊工具を用いて外す。

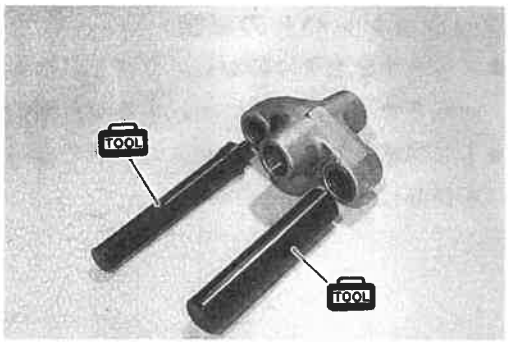
TOOL ベアリングリムーバ：09923－73210
スライディングシャフト：09930－30102



⚠注意

ベアリングは新部品に交換して組み立てること。

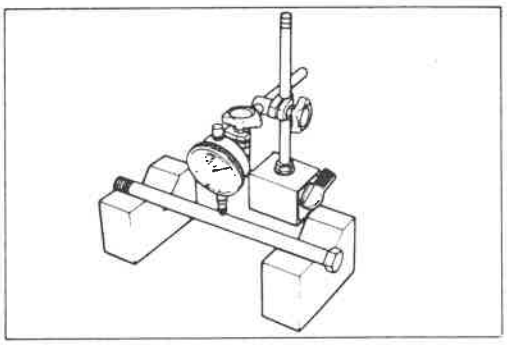
TOOL ベアリングインストーラ：09943－88211
ベアリングインストーラ：09925－98221



スイングアームピボットシャフトの点検

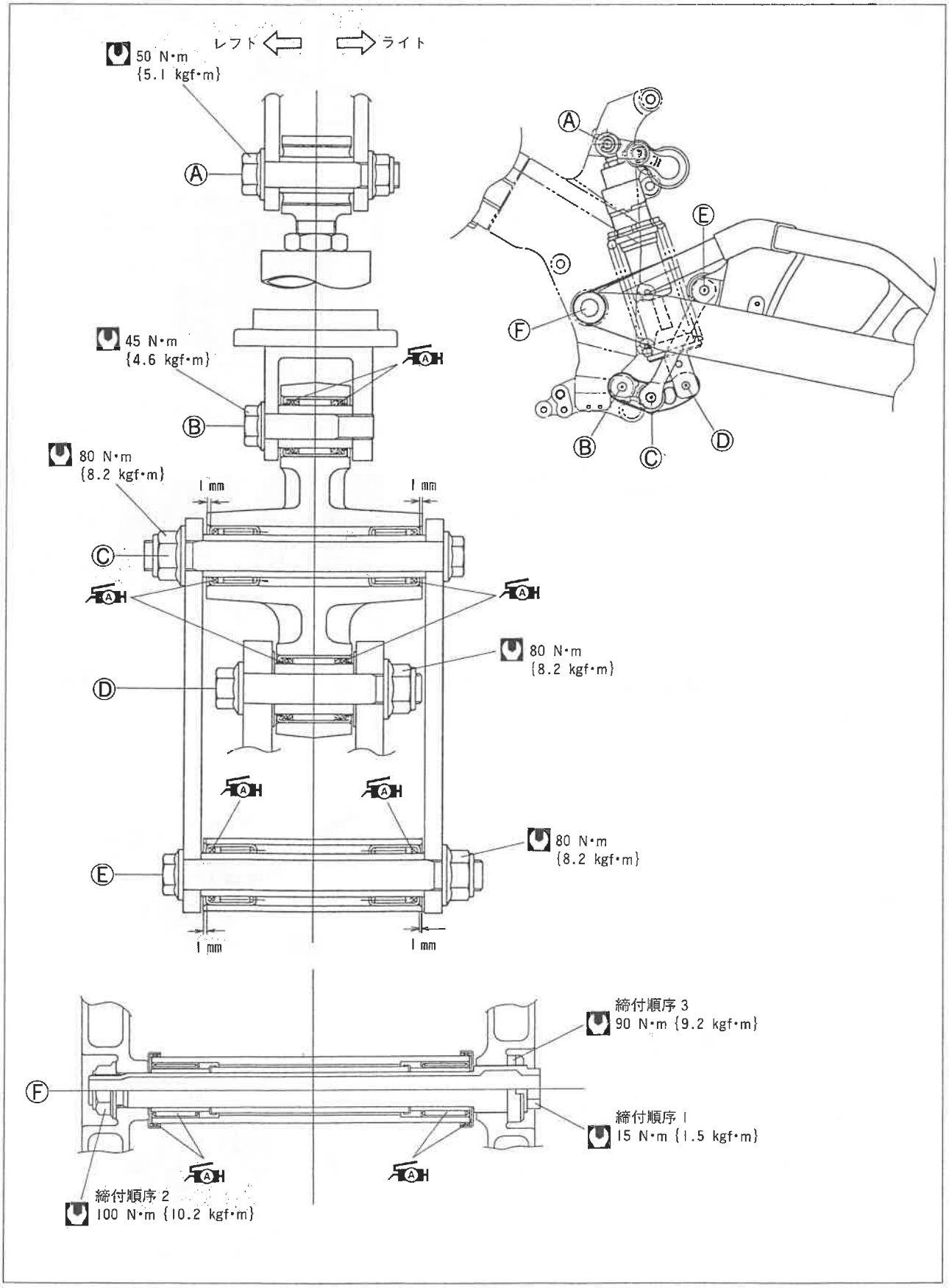
● ダイヤルゲージを使ってピボットシャフトの振れを点検する。
● もし使用限度をこえている場合は，ピボットシャフトを交換する。

ピボットシャフトの振れ	使用限度	0.3	mm

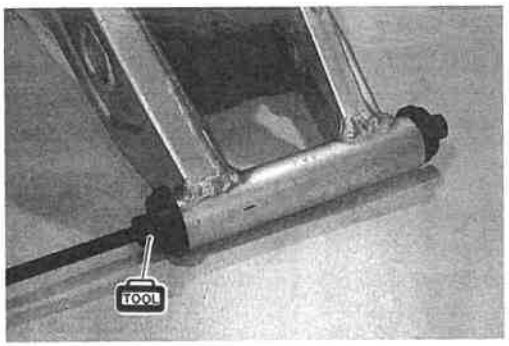


組立て

●組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意して作業する。



スイングアーム

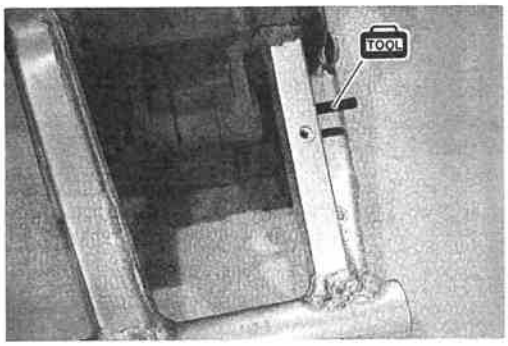


●スイングアームピボットベアリング①は特殊工具を使用して圧入する。

TOOL ステアリングアウタレースインストーラ：09941－34513

●クッションロッドベアリングは特殊工具を使用して圧入する。

TOOL ベアリングインストーラセット：09924－84521

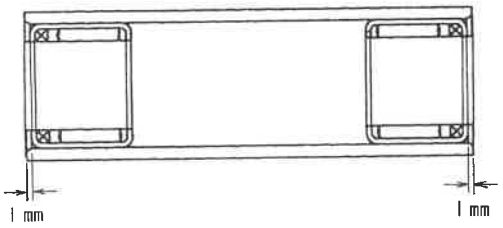


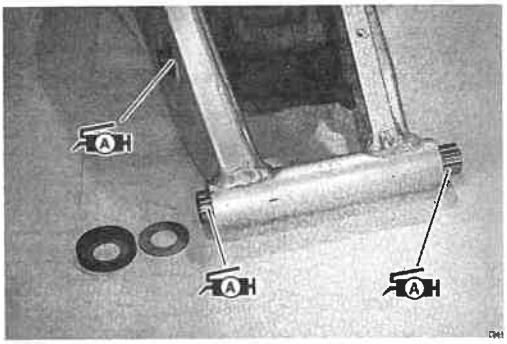
⚠注意

・それぞれのベアリングはマークのある面を外側に向けて圧入すること。（オイルシール側が外側になる。）
・組立時，それぞれのベアリング，スペーサ，ピボットシールカバーにスズキスーパグリス〝A〟を塗布する。

A スズキスーパグリス〝A〟

スイングアーム側クッションレバーロッドベアリング





クッションレバー

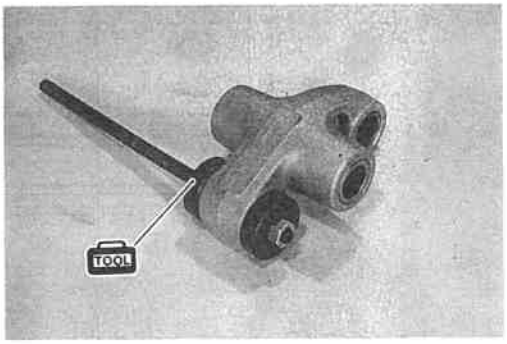
●クッションレバーベアリングは特殊工具を使用して圧入する。

⚠注意

ベアリング圧入時は，刻印側又はシール側を特殊工具に当てて圧入すること。

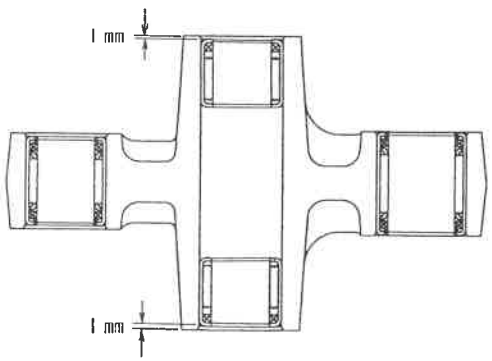
TOOL ベアリングインストーラ：09924－84521

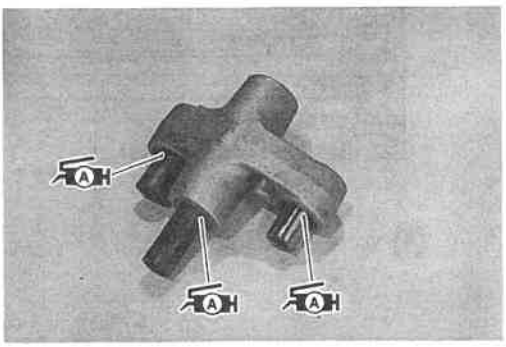
●ベアリングシール部にグリスAを塗布する。



●スペーサを組み立てるときは，スペーサにグリスを塗布する。

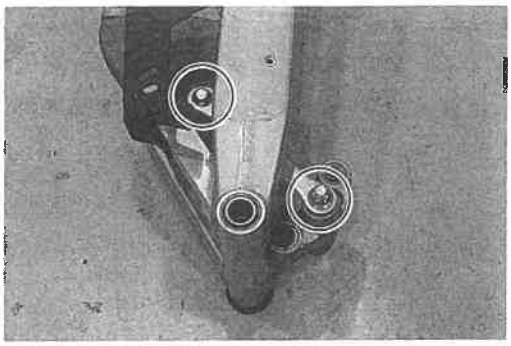
A スズキスーパグリス〝A〟



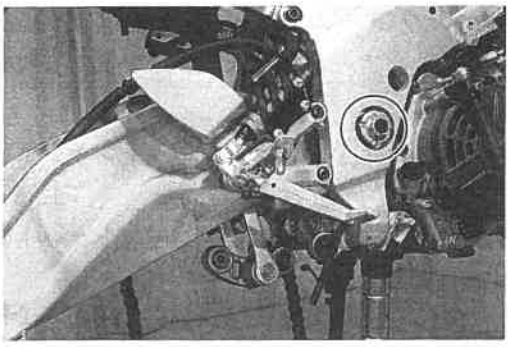


●スイングアームにクッションレバー，クッションロッドを組み付ける。(8-56ページ参照)

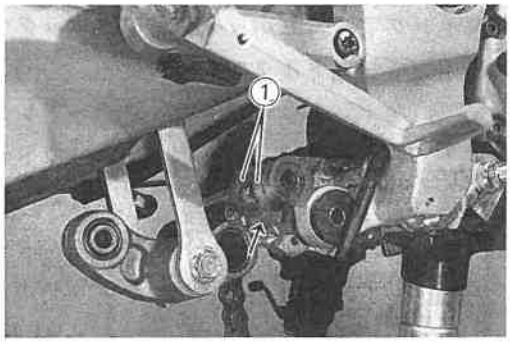
クッションロッドマウンティングナット
：80 N·m {8.2 kgf·m}



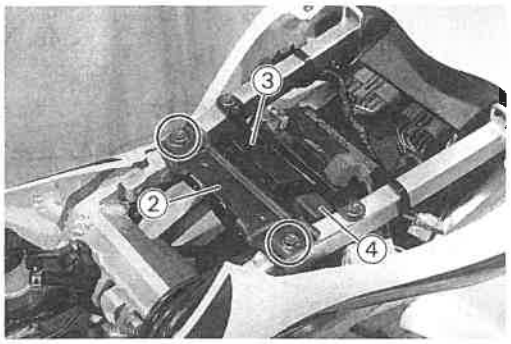
●スイングアームを車体に組み付けピボットシャフトを通し，仮締めする。



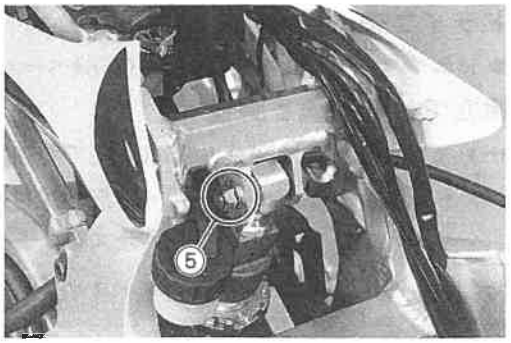
●クッションレバーは，ワッシャ①と共に組み付ける。
●クッションレバーボルトを仮締めする。



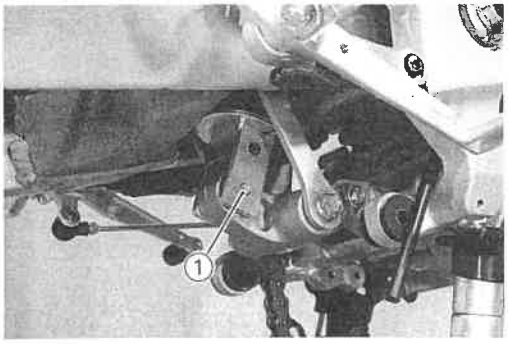
●フューエルタンクホルダ②，ヒューズケース③，スタータリレー④を外す。



●リヤショックアブソーバを組み立て，リヤショックアブソーバアッパボルト⑤を仮締めする。

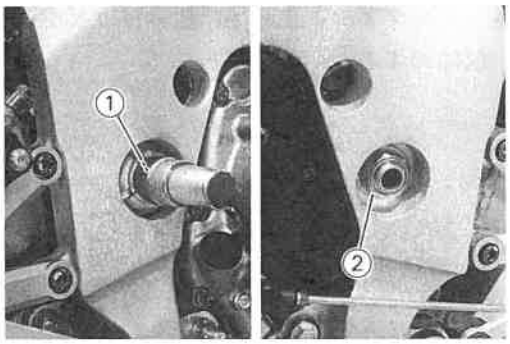


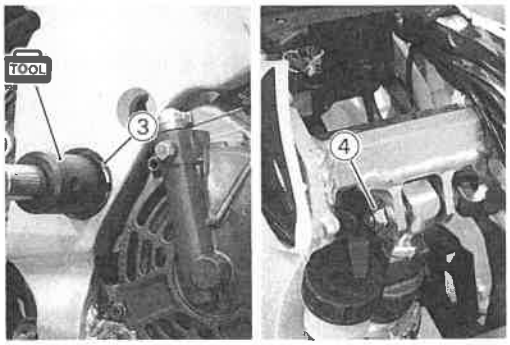
●リヤショックアブソーバロアボルト①を仮締めする。
●スイングアーム，クッションレバー関係が組み付けられた後に各ボルトナットを規定トルクで締め付ける。



スイングアームピボットシャフトの締付け

●スイングアームピボットシャフト①を規定トルクで締め付ける。
　スイングアームピボットシャフト
　：15 N·m {1.5 kgf·m}
●スイングアームピボットシャフトナット②を規定トルクで締め付ける。
　スイングアームピボットシャフトナット
　：100 N·m {10.2 kgf·m}
●スイングアームピボットシャフトロックナット③を特殊工具を用いて規定トルクで締め付ける。
　TOOL ピボットシャフトロックナットレンチ：09940−14940
　スイングアームピボットシャフトロックナット
　：90 N·m {9.2 kgf·m}



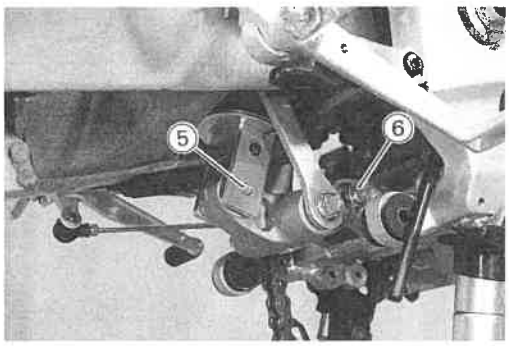


リヤショックアブソーバの締付け

　リヤショックアブソーバアッパボルト④
　：50 N·m {5.1 kgf·m}
　リヤショックアブソーバロアボルト⑤
　：45 N·m {4.6 kgf·m}

クッションレバーの締付け

●クッションレバーの前側及びワッシャをフレームに組み立て，規定トルクで締め付ける。
　クッションレバーボルト⑥：80 N·m {8.2 kgf·m}



ドライブチェーン

●ドライブチェーンをつなぐ。(8-64ページ参照)

組立て後の点検と調整

サスペンションとホイールを組み立てた後は下記の項目を点検し，調整を行なう。

・ドライブチェーン　・各部の締付ボルト及びナット
・リヤブレーキ　・サスペンションの作動
・ショックアブソーバアジャスタ

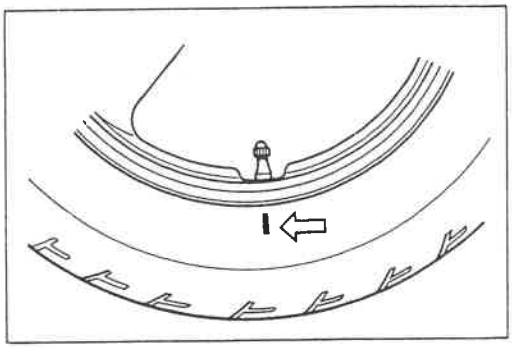
タイヤとホイール

タイヤの取外し

チューブレスタイヤはタイヤのビードとホイールの気密性が最も重要な要素となっている。このため，機能的かつ効率的なタイヤチェンジャの使用を推奨している。
タイヤチェンジャの使用要領はそれぞれのインストラクションに従って行なうこと。

参考

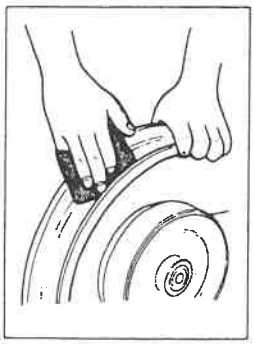
タイヤをパンク修理または，点検，補修するときは，タイヤを外す前にバルブの位置をタイヤにチョークでマーキングしておくとよい。
ただしパンクを修理するとタイヤのバランスが狂うので再度バランスをとる必要がある。



点検

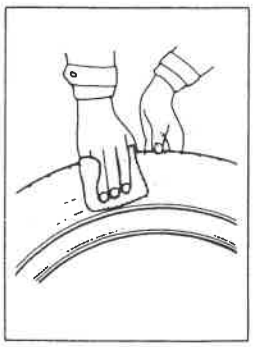
ホイールの点検

ホイールの汚れをきれいに拭き取り，次の点について点検する。
・変形または亀裂
・ビード部の傷
・ホイールの振れ

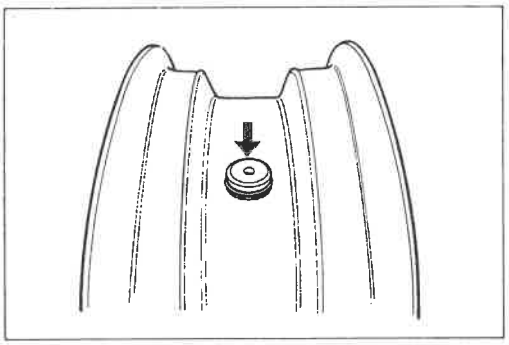


タイヤの点検

次の点についてタイヤを点検する。
・サイドウォールの傷，裂け
・トレッドの残溝
・コードのはがれ
・トレッドのはがれ
・トレッドの異常な偏摩耗
・ビード部の傷
・すべりによるトレッドの局部的な摩耗（フラットスポット）
・インナライナの異常



バルブの点検



●タイヤを外した後，バルブを点検する。
●もしシールゴムにはがれや傷がある場合は新品に交換する。

参考

バルブは外観上の点検で異常のない場合は外す必要はない。

●バルブコアを点検する。
●もしシールゴムに異常な変形がある場合は新品に交換する。

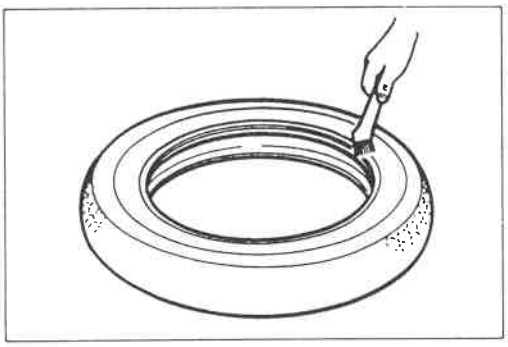
タイヤの取付け

●バルブをホイールに取り付ける。このとき，バルブにタイヤ潤滑剤または石けん水を塗布して取り付ける。

⚠注意

一旦取り外したバルブは再使用しないこと。

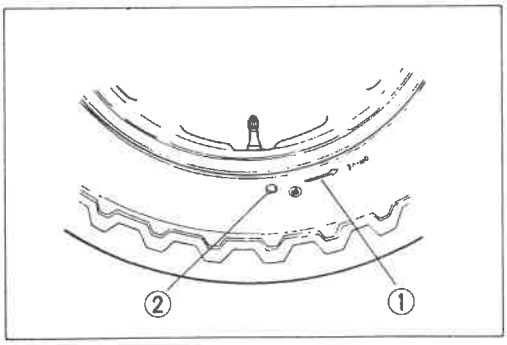
●タイヤビード部にタイヤ潤滑剤または石けん水を塗布する。



⚠注意

タイヤビード部にオイル，グリス，ガソリン等を絶対に使用しないこと。

●ホイールにタイヤをはめるとき，次の点に注意する。
- タイヤには方向性があるので，サイドウォール上の回転方向指示マーク①に従ってはめること。
- 新しいタイヤの場合は，タイヤとホイールのバランスをとるため，タイヤのサイドウォール上の軽点マーク②をバルブに合わせること。
- 修理したタイヤを取り付けるときは，外したときのマークをバルブに合わせること。



- ホイールへのタイヤの取付けはタイヤチェンジャのインストラクションに従って行なう。
- タイヤを転がしながら数回はずませる。これによりビードが広がり，空気が入りやすくなる。
- 空気を入れる。

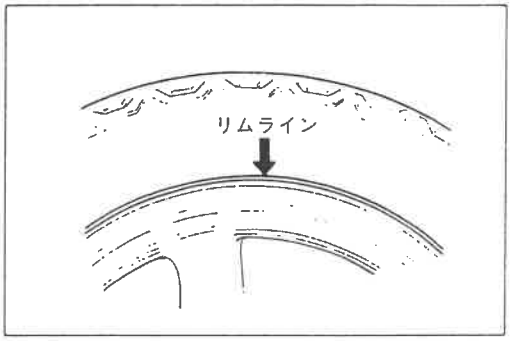
⚠注意

・タイヤのバーストの危険があるので空気圧は4.0kg/cm²以上絶対入れないこと。空気を入れているときは真上に立たないこと。
・プリセット式エアメータの場合は，セット圧に特に注意すること。

- この状態でタイヤサイドウォール上の〝リムライン〟とホイールとの間隔が全周にわたって等間隔になっているか点検する。
  もし等間隔でない場合はビードが正しくはまっていないので，空気を抜き両サイドのビードを落として潤滑剤を塗り，再度空気を入れて確認する。
- ビードが正しくはまったら空気圧を規定値に調整する。
- 必要に応じタイヤバランスをとる。

⚠注意

・パンク修理したタイヤはパッチが完全に接着するまで，少なくとも修理後24時間は50km/h以上の速度で走行しないこと。
・パンク修理したタイヤは高速で連続走行しないこと。

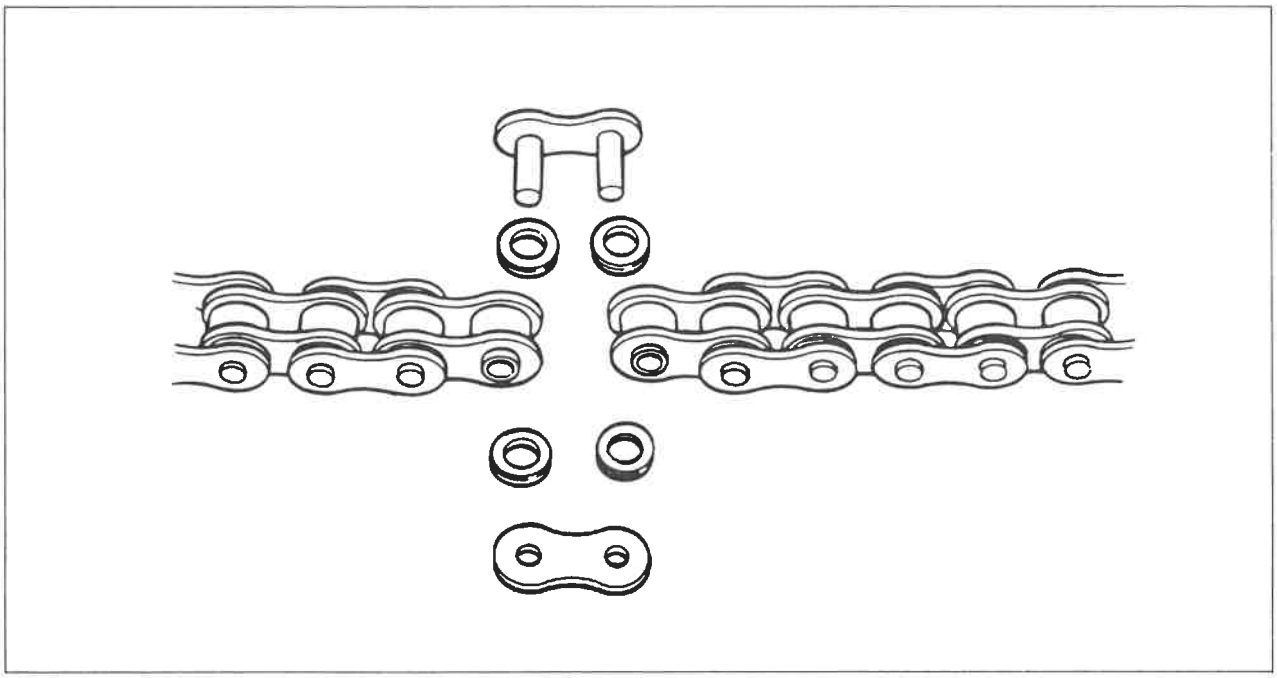


タイヤ空気圧

単位：kPa（kgf/cm²）

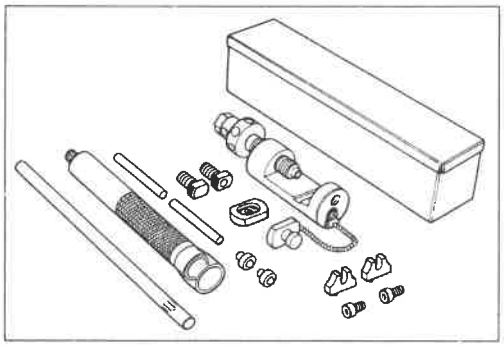
	前輪	後輪
1名乗車	200（2.00）	225（2.25）
2名乗車	200（2.00）	250（2.50）

ドライブチェーン



ドライブチェーンの切断・結合は，下記の要領で特殊工具を使って行う。

TOOL ドライブチェーンカッティングアンド
ジョインニングツールセット：09922－22711



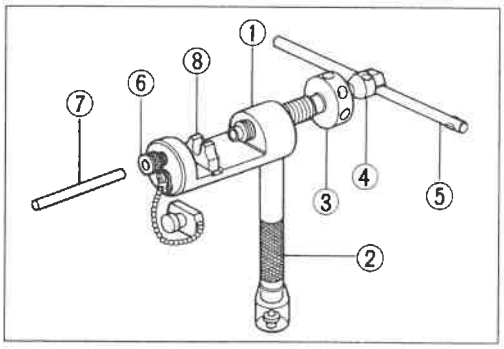
参　考

特殊工具を使う時は，特殊工具のねじ部に少量のグリスを塗布する。

ジョイントピンの取外し

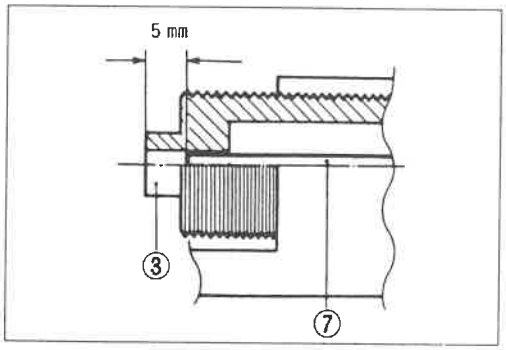
●イラストの様に特殊工具を取り付ける。

①ツールボデー
②グリップハンドル
③プレッシャボルト〝A〟
④プレッシャボルト〝B〟
⑤バー
⑥アジャスタボルト
⑦ピンリムーバ
⑧チェーンホルダ（刻印〝500〟）

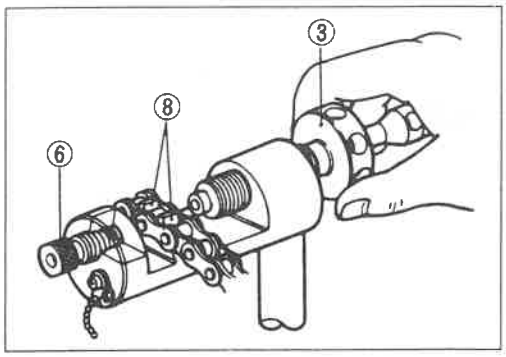


参　考

ピンリムーバ⑦の先端はプレッシャボルト〝A〟③の端面から約5㎜内部に位置するようにすること。イラスト参照のこと。



●ドライブチェーンの切断部分をツールのホルダ部⑧におく。
●アジャスタボルト⑥とプレッシャボルト〝A〟③を両方ねじ込んで，それぞれのエンドホールがチェーンジョイントピンにしっかりかぶさるようにする。
●バー⑤でプレッシャボルト〝A〟③を締め付ける。



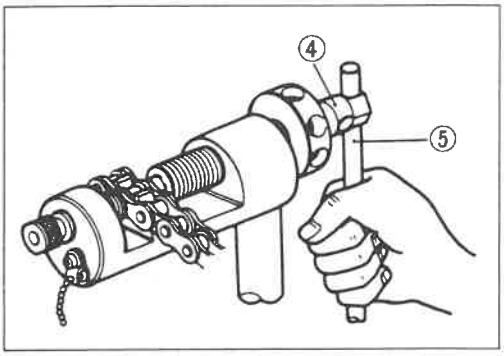
●バー⑤でプレッシャボルト〝B〟④をねじ込み，ドライブチェーンジョイントピン⑨を押し出す。

⚠注意

ジョイントピンがチェーンから完全に押し出されるまで，プレッシャボルト〝B〟④をねじ込むこと。

参考

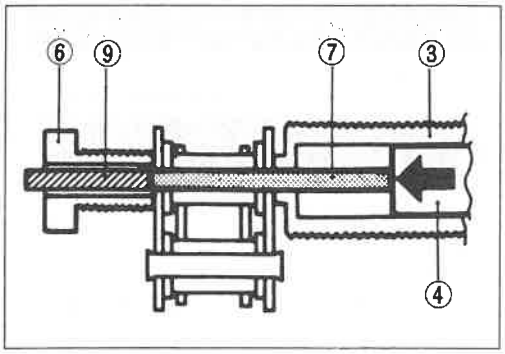
ジョイントピン⑨が外れたら，まずプレッシャボルト〝B〟④をゆるめ，次にプレッシャボルト〝A〟③をゆるめる。



●ジョイントプレートのもうひとつのジョイントピン⑨を外す。

⚠注意

ジョイントピン，Oリング，プレートは再使用しないこと。



ジョイントプレートの取付けとジョイントピンのカシメ

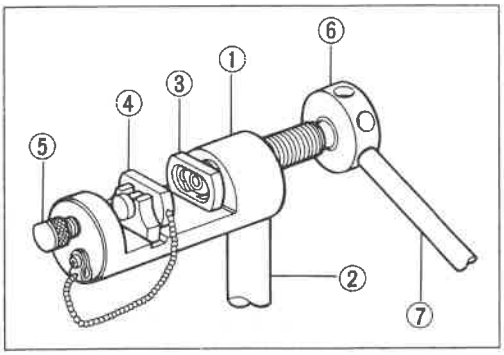
ジョイントプレートの取付け

●イラストの様に特殊工具を取り付ける。

①ツールボデー　⑤アジャスタボルト(穴なし)
②グリップハンドル　⑥プレッシャボルト〝A〟
③ジョイントプレートホルダ　⑦バー
("F520" 刻印)
④ウェッジホルダ&ウェッジピン

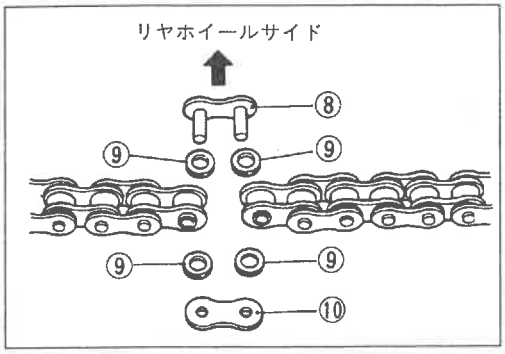
●ジョイント⑧は，内側（ホイール側）から挿入する。

⑨Oリング……4個
⑩ジョイントプレート

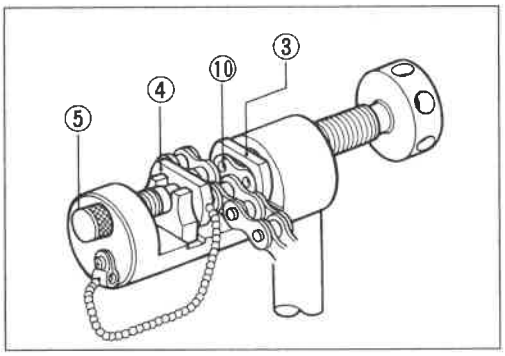


⚠注意

クリップ式ジョイントは使用しないこと。



●ジョイントプレートホルダ③の凹部にグリスを塗布しジョイントプレート⑩を取り付ける。



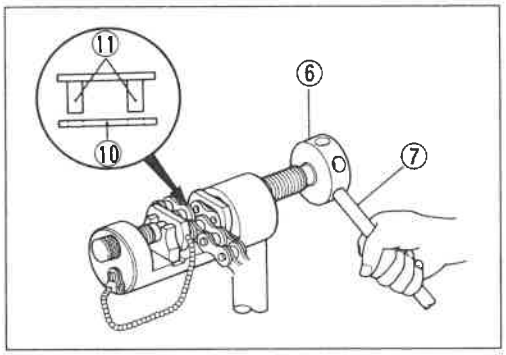
参　考

ツールにジョイントプレート⑩を取り付ける時は，刻印をジョイントプレートホルダ③側に向ける。

●図の様にドライブチェーンをツールに取り付け，アジャスタボルト⑤をねじ込んでウェッジホルダ&ウェッジピン④を締め付ける。

●プレッシャボルト〝A〟⑥をねじ込んで2つのジョイントピン⑪をしっかりとジョイントプレート⑩のそれぞれの穴に合わせる。

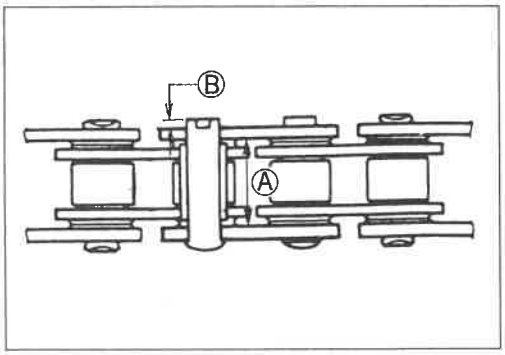
●さらにプレッシャボルト〝A〟⑥をバー⑦を使ってねじ込み，ジョイントピンの上にジョイントプレートを圧着する。



●2つのジョイントプレート間の距離が規定値になるまで，ジョイントプレートを圧着し続ける。

ドライブチェーンRK520SMOZ$_9$のジョイントプレート間の内幅Ⓐ	
13.4	mm

ジョイントプレートからのピンの出代Ⓑ	1.3	mm



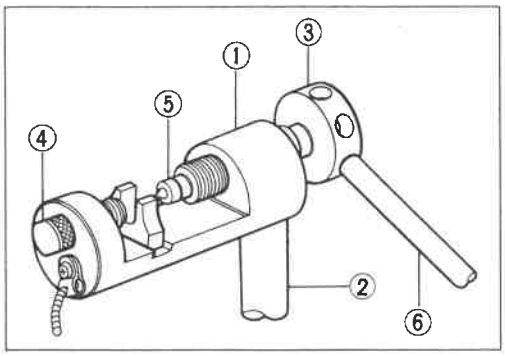
⚠注意

ジョイントプレートの寸法が規定値を大きく越える場合は，新しいジョイントパーツを使用して，もう一度行うこと。

ジョイントピンのカシメ

●イラストの様に特殊工具を取り付ける。

①ツールボデー
②グリップハンドル
③プレッシャボルト〝A〟
④アジャスタボルト（穴なし）
⑤カシメピン（グリップハンドル内ラバーキャップの後にある）
⑥バー

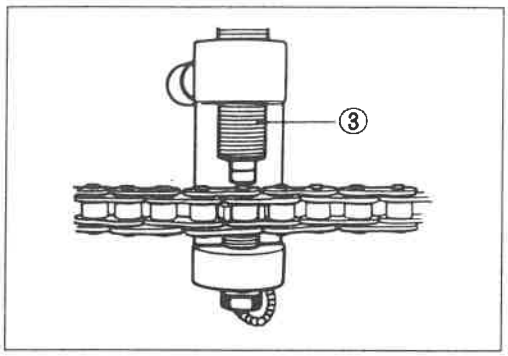


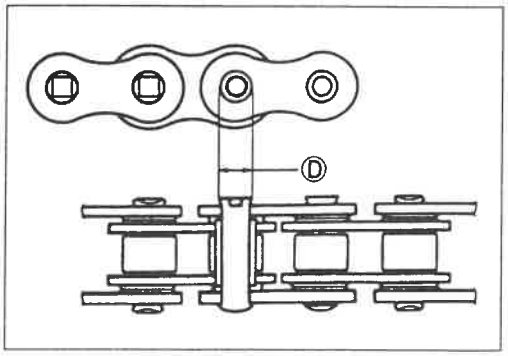
参　考

ジョイントピンをカシメる前に，カシメピン⑤にグリスを少量塗布する。

● ピンエンドの直径Ⓓが規定寸法になるまで，バーでプレッシャボルト〝A〟③をねじりながら（約1/6～5/6回転）ジョイントピンをカシメる。

ピンエンド直径Ⓓ	
5.43～5.68	mm





⚠注意

・チェーンの結合が終わったら，リンクがスムーズに動くか，異常がないか点検する。
・異常があれば新しいジョイントパーツを使ってチェーンリンクを再組立てする。

メ　モ

電　　装

目　　次

作業上の注意事項 ―― 9−1

電装部品配置箇所 ―― 9−3

点検 ―― 9−5

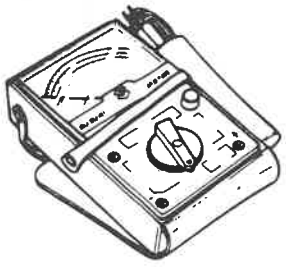
- 充電装置 …… 9−5
- 始動装置 …… 9−9
- 点火装置 …… 9−16
- ランプ／メータ …… 9−22

バッテリ ―― 9−31

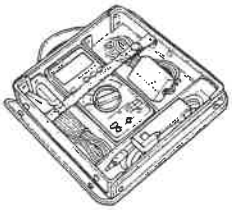
⚠注意

- 電装部品の点検，測定はスズキポケットテスタ：09900−25002，スズキマルチサーキットテスタセット：09900−25008を使用すること。
- テスタの乾電池は劣化していないものを使用すること。
- テスタのレンジ位置を間違えないよう注意すること。
- 抵抗値はテスタ，気温により数値が異なるので目安にとどめること。

ポケットテスタ：09900−25002



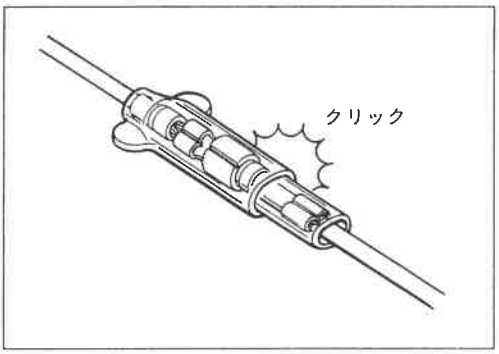
マルチサーキットテスタセット：09900−25008



作業上の注意事項

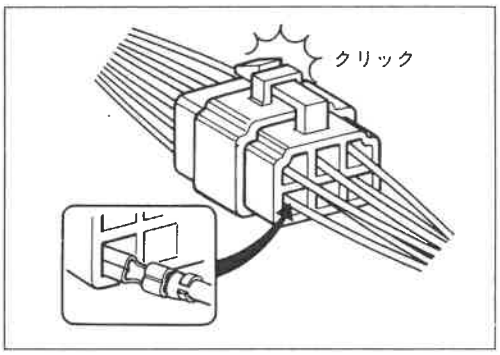
コネクタ

- コネクタを接続するときはクリックを感じるまで挿し込むこと。
- コネクタに錆，汚れ，カバーの破れ等がないか点検すること。



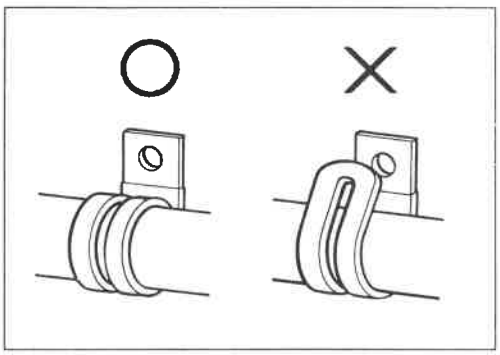
カプラ

- ロック付カプラは，ロックを外してから接続を外すこと。接続するときは，ロックが働くまで完全に挿し込むこと。
- カプラの接続を外すときは，カプラ本体を持って外し，リードワイヤを引張らないこと。
- カプラの端子の抜けや曲がりがないか点検すること。
- 端子に錆や汚れがないか点検すること。



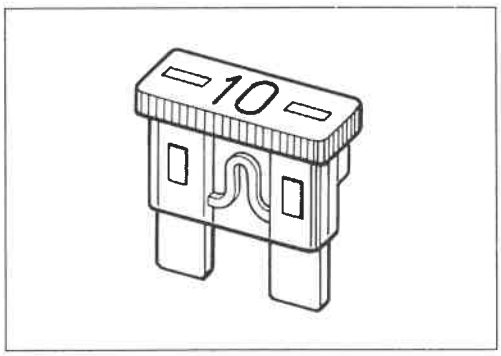
クランプ

- ワイヤハーネスは，〝ワイヤハーネス組立図〟（9-2ページ参照）に指示された位置でクランプすること。
- クランプは確実に折り曲げてワイヤハーネスを固定すること。
- クランプで固定するとき，ワイヤハーネスが垂れ下がらないよう注意すること。
- バンド式クランプに針金等を代用しないこと。



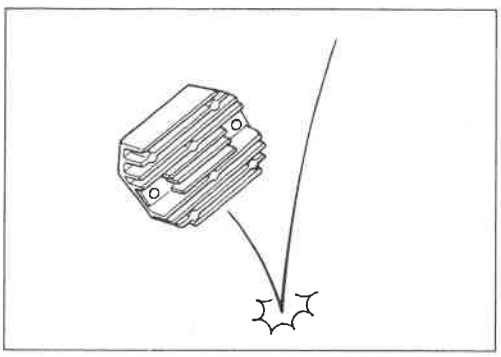
ヒューズ

- ヒューズが溶断した場合は，必ず原因を調べ，処置した後交換すること。
- 容量の異なるヒューズを使用しないこと。
- 針金等を代用しないこと。

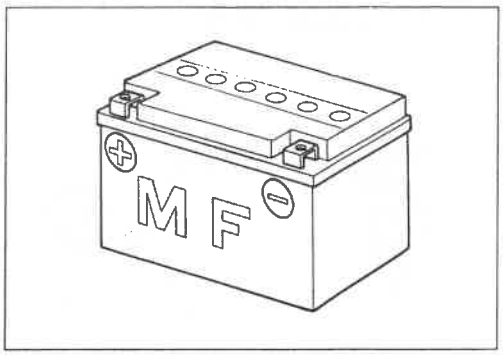


半導体部品

- CDIユニット，イグナイタ及びレクチファイヤなどの半導体を内蔵した部品を落とさないこと。
- これらの部品を点検するときは指示通り正しく行なうこと。点検方法を間違えると破損させることがある。

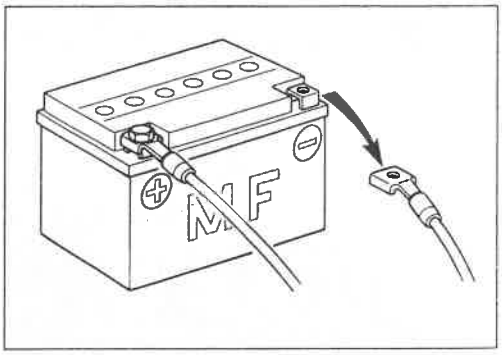


バッテリ

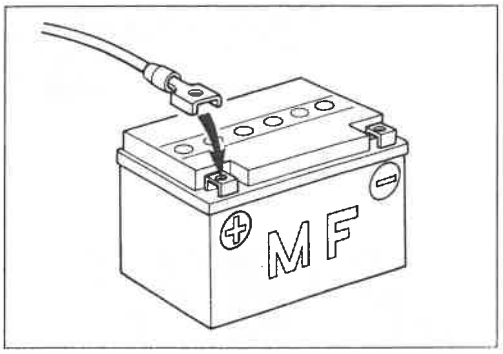


- この車には，MFバッテリが使われているので液量の点検や補水などのメンテナンスは不要である。
- 通常の充電では水素ガスは発生しないが，過充電させたときにはガスが発生することがあるので，充電中は火気を近づけないこと。
- MFバッテリの充電装置は通常の開放型のバッテリと異なっている。
  MFバッテリの代わりに開放型のバッテリを使用しないこと。

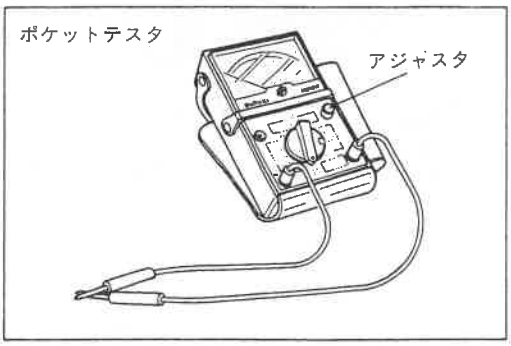
バッテリの接続



- 分解・整備でバッテリ端子を外すときは，必ずマイナス⊖端子から外すこと。
- バッテリに端子を接続するときは，プラス⊕端子から接続すること。
- バッテリのターミナルが腐蝕しているときは，バッテリを外し，ターミナルへぬるま湯をかけワイヤブラシで磨くこと。
- 端子の接続が終わったら薄くグリスを塗布すること。
- プラス⊕端子にカバーをかぶせること。

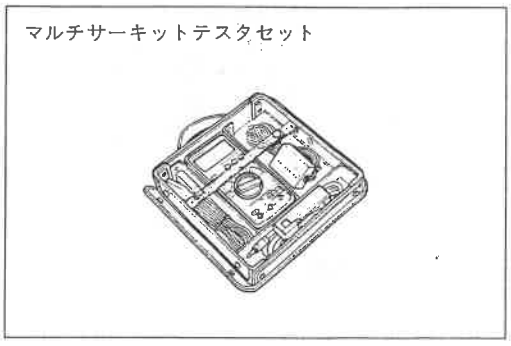


テスタの使い方



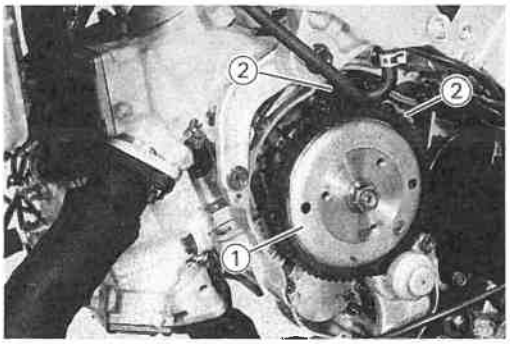
- テスタ内部の焼損の原因となるので，プローブの⊕，⊖を間違えないこと。
- 電圧，電流値がわからないときは，高いレンジから測定すること。
- ポケットテスタは，抵抗を測定する前や抵抗のレンジを変えたとき，その都度０Ω調整を行なうこと。
- 電圧がかかっているところを抵抗レンジで測定すると，テスタ内部を焼損させることがある。電圧がかかっていないことを確認してから抵抗を測定すること。
- テスタ使用後はスイッチをOFFの位置にすること。もしOFFのないテスタの場合はACの最高電圧にすること。

TOOL ポケットテスタ：09900－25002
マルチサーキットテスタセット：09900－25008

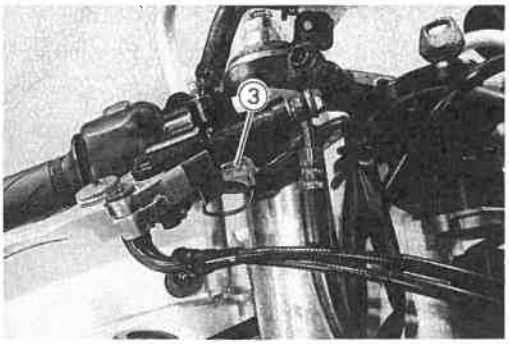


電装部品配置箇所

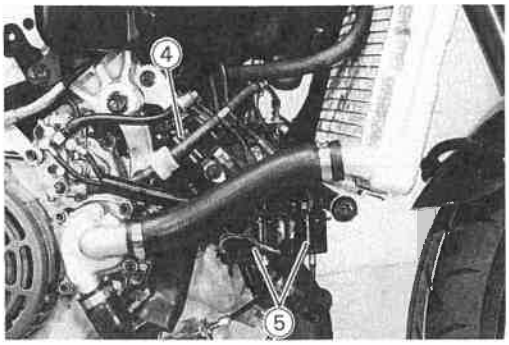
①ジェネレータ
②シグナルジェネレータ



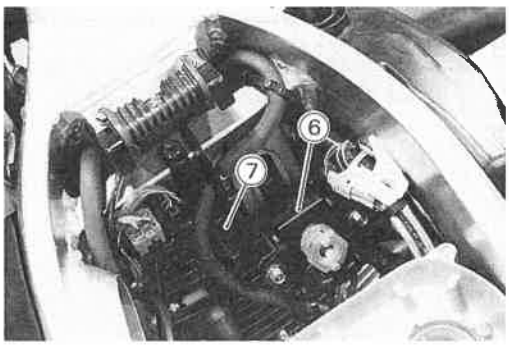
③フロントブレーキランプスイッチ



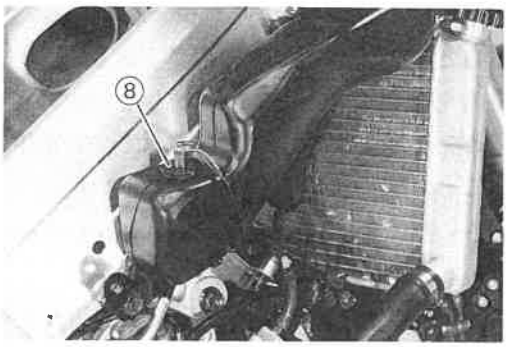
④2番イグニッションコイル
⑤オイルソレノイド



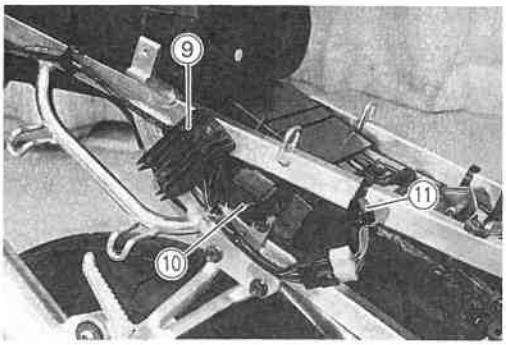
⑥アクチュエータ
⑦1番イグニッションコイル



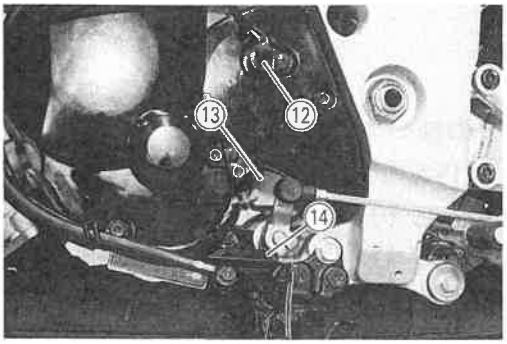
⑧オイルレベルスイッチ



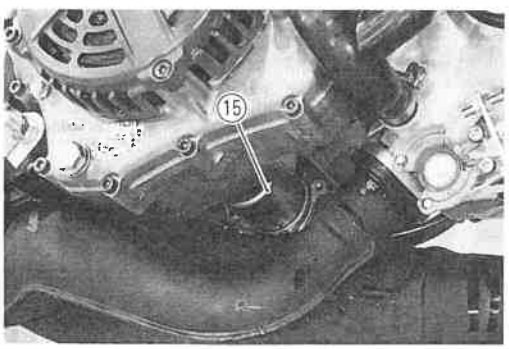
⑨レギュレートレクチファイヤ
⑩ターンシグナルリレー
⑪サイドスタンドダイオード



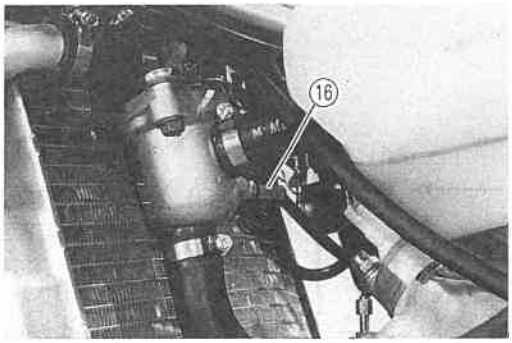
⑫スピードセンサ
⑬ニュートラルスイッチ
⑭サイドスタンドスイッチ



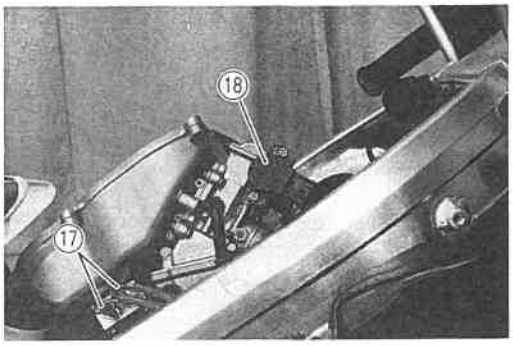
⑮スタータモータ



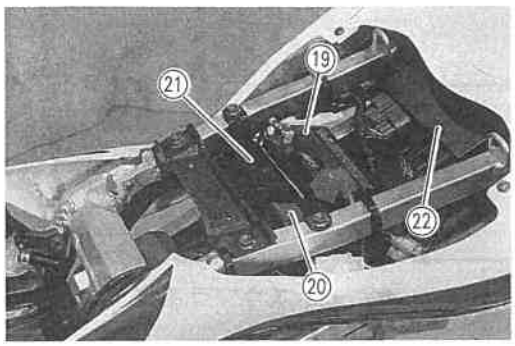
⑯ウォータテンパレチャゲージ



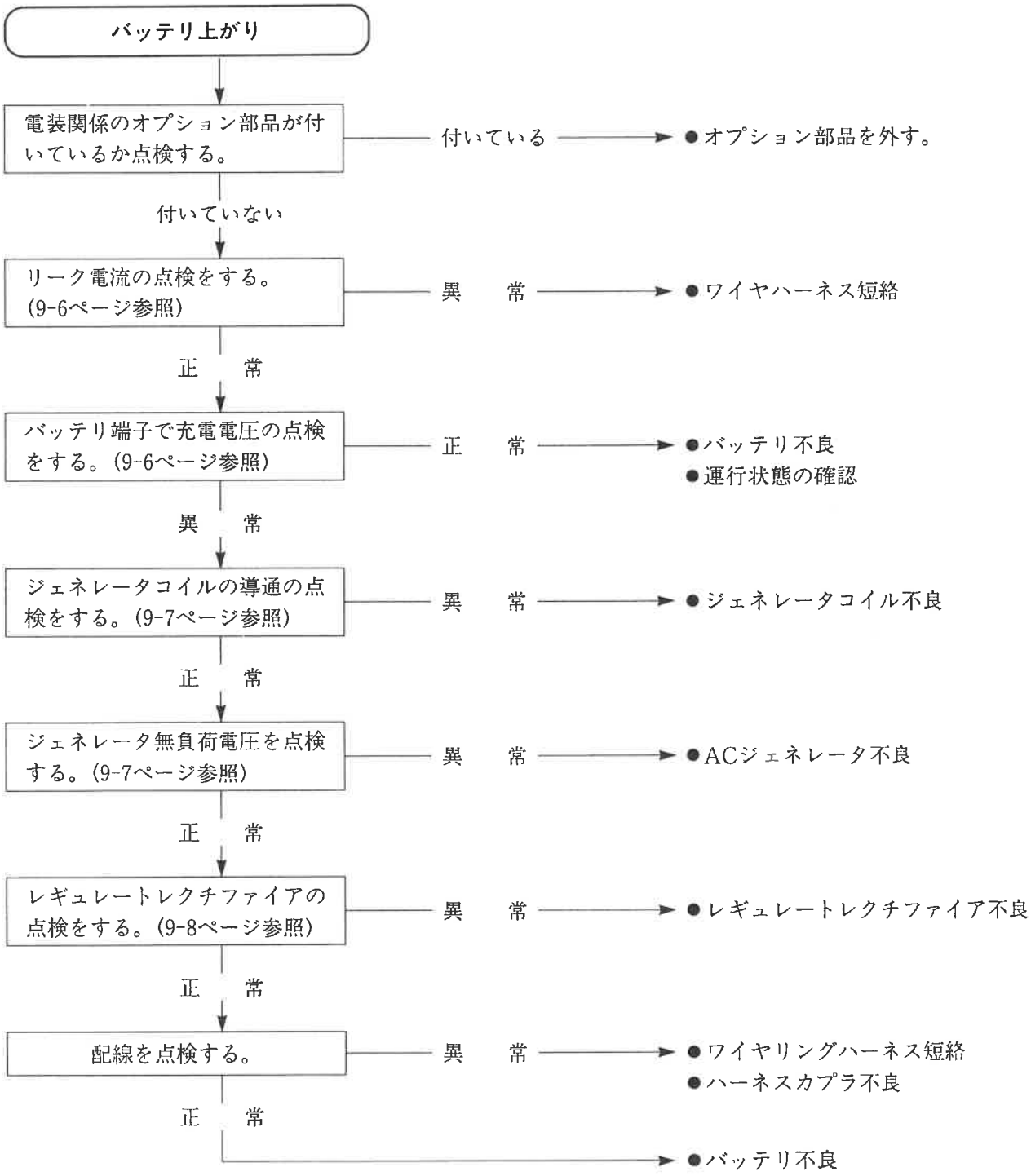
⑰エアデューティソレノイドバルブ
⑱スロットルセンサ



⑲バッテリ
⑳スタータリレー
㉑ヒューズ
㉒CDI&コントロールユニット



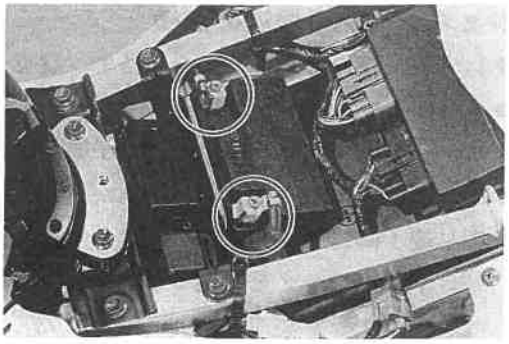
トラブルシューティング



その他

バッテリオーバチャージ	●レギュレートレクチファイア不良 ●バッテリ不良 ●ジェネレータリード線，カプラ接続不良

点検〈充電装置〉

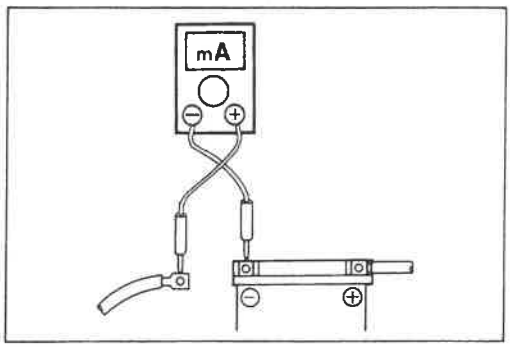


バッテリのリーク電流の点検

- イグニッションスイッチをOFFにする。
- シートを外す。(8-2ページ参照)
- バッテリのマイナスリードワイヤを外す。
- バッテリの⊖端子とリードワイヤ間に図のようにテスタのミリアンペア計を接続し，規定値以上に針が振れれば回路中にショート箇所があると判断する。

TOOL スズキマルチサーキットテスタ：09900－25008

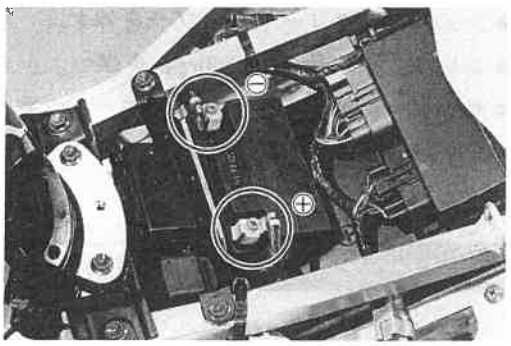
バッテリリーク電流	1mA以下



⚠注意

・電流計を接続するときは，リーク電流が大きい場合があるので，最初は高いレンジにすること。
・電流測定中，イグニッションスイッチをONにしないこと。

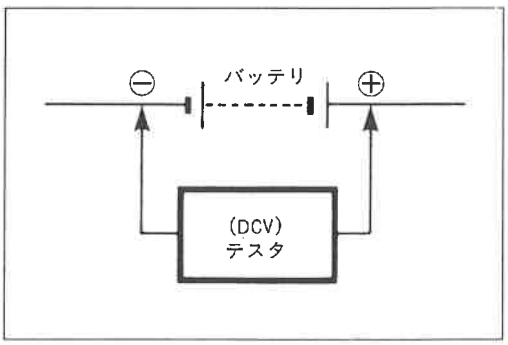
- 電流計を見ながら，カプラ，コネクタを外してゆき，ショートしている箇所を探す。



バッテリ充電電圧の点検

- シートを外す。
- エンジンを始動させ，ディマスイッチをHIにして5000rpmを保つ。
- この状態でバッテリの⊕，⊖端子間の電圧を測定する。
- もしこの時の電圧が規定値の範囲を外れていたら，ジェネレータ及びレクチファイヤを点検する。

バッテリ充電電圧	13.5～15.0V/5000rpm



参　考

バッテリ充電電圧は，バッテリが満充電のとき測定すること。

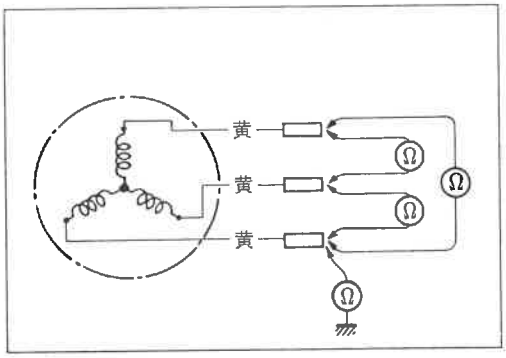
TOOL ポケットテスタ：09900－25002
　　スズキマルチサーキットテスタ：09900－25008
レンジ：DC25V

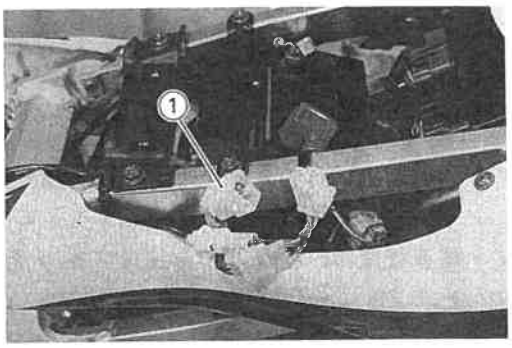
ジェネレータの導通の点検

- シート及びフレームカバーを外す。(8-2ページ参照)
- ジェネレータリード線カプラ①を外す。
- ポケットテスタを使って，各端子間に導通があるか点検する。
- リードワイヤとアース間に導通がないか点検する。
- もし端子間に導通がなかったり，アース間に導通がある場合は，ジェネレータを点検する。

TOOL ポケットテスタ：09900－25002

レンジ：１Ω



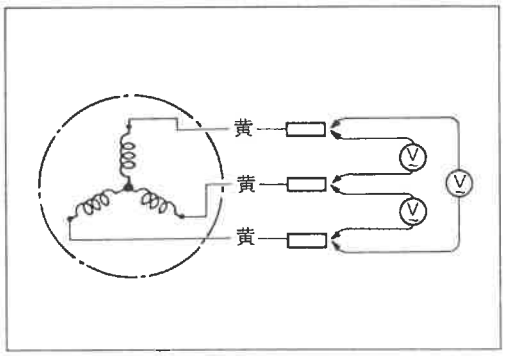


ジェネレータ無負荷時性能

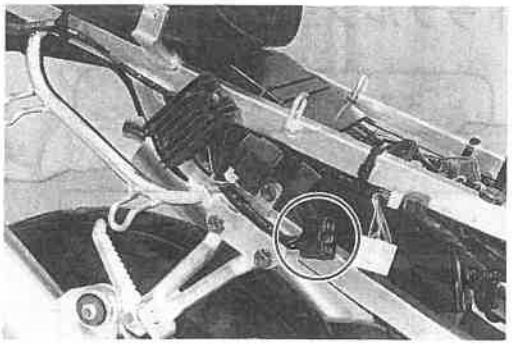
- ジェネレータリード線カプラを外す。
- エンジンを始動し，5000rpmを保つ。
- ポケットテスタを使って，各端子間の電圧を測定する。
- 電圧が規定値以下の場合は，ジェネレータを交換する。

レンジ：AC 250V

ジェネレータ無負荷性能	60V以上/5000rpm(エンジン冷機時)



レギュレートレクチファイヤの点検(ポケットテスタ使用時)



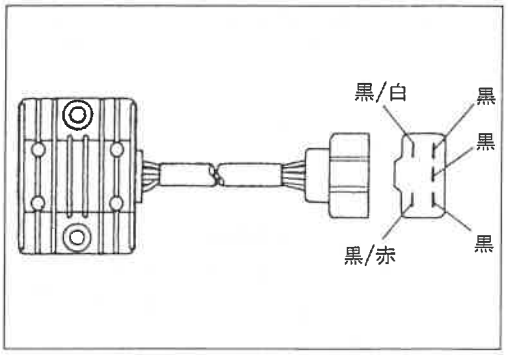
- シート及びフレームカバーを外す。(8-2ページ参照)
- レギュレートレクチファイヤのリードワイヤのカプラを外す。
- テスタで下表のリードワイヤ間の抵抗を×kΩレンジで測定する。
- もし抵抗値が異常な場合は，レクチファイヤを交換する。

TOOL ポケットテスタ：09900－25002

レンジ：1kΩ

単位：KΩ

テスタ(－) ＼ テスタ(＋)	黒	黒	黒	黒／赤	黒／白
黒		∞	∞	ON (1～10)	∞
黒	∞		∞	ON (1～10)	∞
黒	∞	∞		ON (1～10)	∞
黒／赤	∞	∞	∞		∞
黒／白	ON (1～10)	ON (1～10)	ON (1～10)	ON (2～20)	

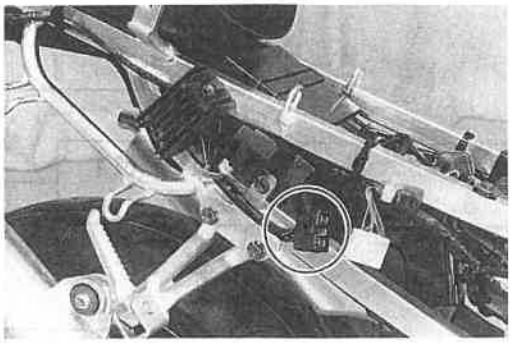


- ∞は指針が振れない状態、ONは指針が振れる状態を示す。
- (　)内の抵抗値は参考値です。

参考

レクチファイヤにはトランジスタ，ダイオード及びサイリスタ等が使われているので，テスタの種類によって抵抗値が異なることがある。

レギュレートレクチファイヤの点検 (マルチサーキットテスタ使用時)



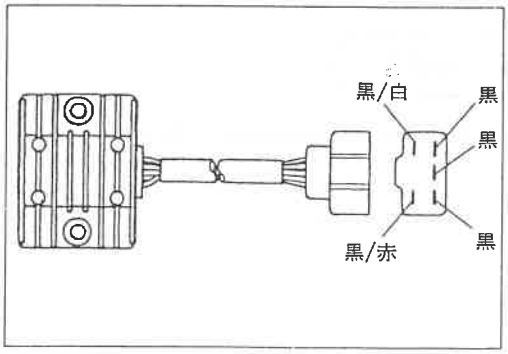
- マルチサーキットテスタを用い各端子間の電圧を測定する。
- 測定電圧が規定値を大きく外れている場合は，レギュレートレクチファイヤを交換する。

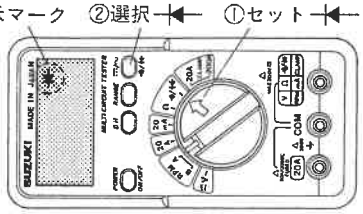
TOOL マルチサーキットテスタ：09900－25008

レンジ：ダイオード (⊣◀)

V

テスタ(－) ＼ テスタ(＋)	黒₁	黒₂	黒₃	黒/赤	黒/白
黒₁		約1.5	約1.5	約1.5	0.4~0.7
黒₂	約1.5		約1.5	約1.5	0.4~0.7
黒₃	約1.5	約1.5		約1.5	0.4~0.7
黒/赤	0.4~0.7	0.4~0.7	0.4~0.7		0.5~1.2
黒/白	約1.5	約1.5	約1.5	約1.5	





トラブルシューティング

スタータモータ回転不良

・チェンジをニュートラルにする。
・エンジンが始動できる状態にする。
・スタータスイッチを押したときスタータリレーで〝カチッ〟と音がするか確認する。

音がする。 → ・スタータモータのターミナルをバッテリに直接つないだとき，スタータモータが回転するかどうか確認する。

- 回転する → ●スタータリレー不良
- 回転しない → ●スタータモータ不良 ●バッテリ上がり

音がしない

スタータリレーの黄緑にテスターの⊕，黒白に⊖を接続し，スタータスイッチを押したとき，電圧があるか点検する。

異　常 →
- ●CDIユニット不良
- ●イグニッションスイッチ不良
- ●エンジンストップスイッチ不良
- ●ニュートラルスイッチ不良
- ●ダイオード不良
- ●サイドスタンドリレー／スイッチ不良
- ●スタータスイッチ不良
- ●クラッチスイッチ不良
- ●カプラの接続不良
- ●ハーネス断線
- ●バッテリ上がり
- ●ヒューズ切れ

正　常

スタータリレーを点検する。(9-13ページ参照)

異　常 → ●スタータリレー不良

正　常 → ●スタータリレー接続不良

サイドスタンドスイッチを点検する。(9-15ページ参照)

異　常 → ●サイドスタンドスイッチ不良

正　常 → ●ワイヤリングハーネス断線 ●カプラ接続不良

その他

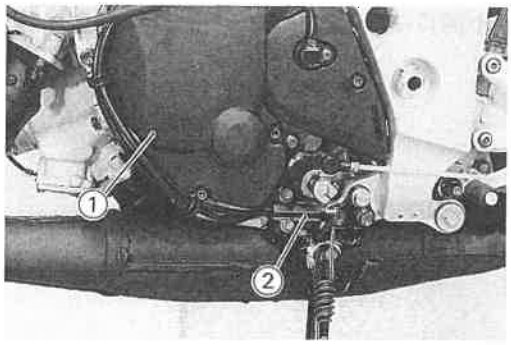
スタータモータ系が正常でクランクシャフトが回転しない場合	●スタータクラッチの不良

点検〈始動装置〉

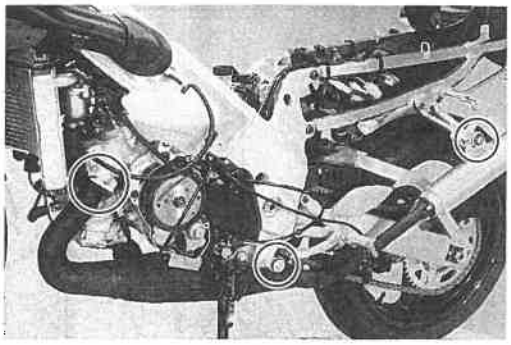
スタータモータの分解

●ジェネレータカバー①を外す。

●サイドスタンドスイッチ②を外す。



●レフトマフラAssyを外す。

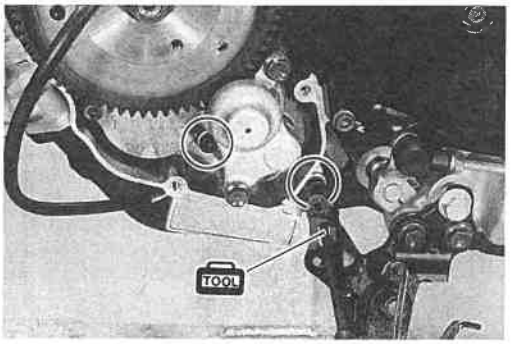


●スタータモータを外す。

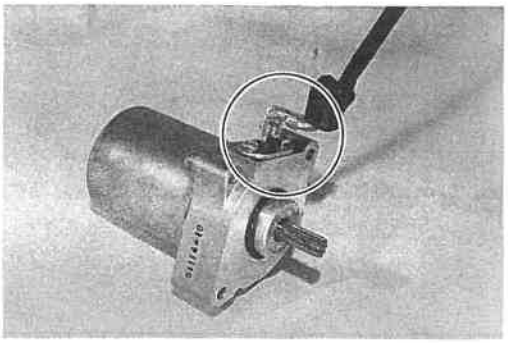
TOOL　ボール式ヘキサゴンレンチ：09913−10120

スタータモータマウンティングボルト

：10 N·m {1.0 kgf·m}



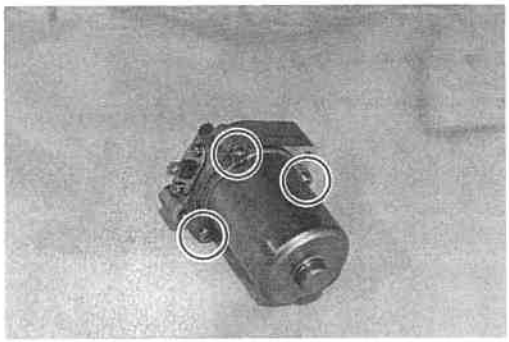
●リード線を外す。

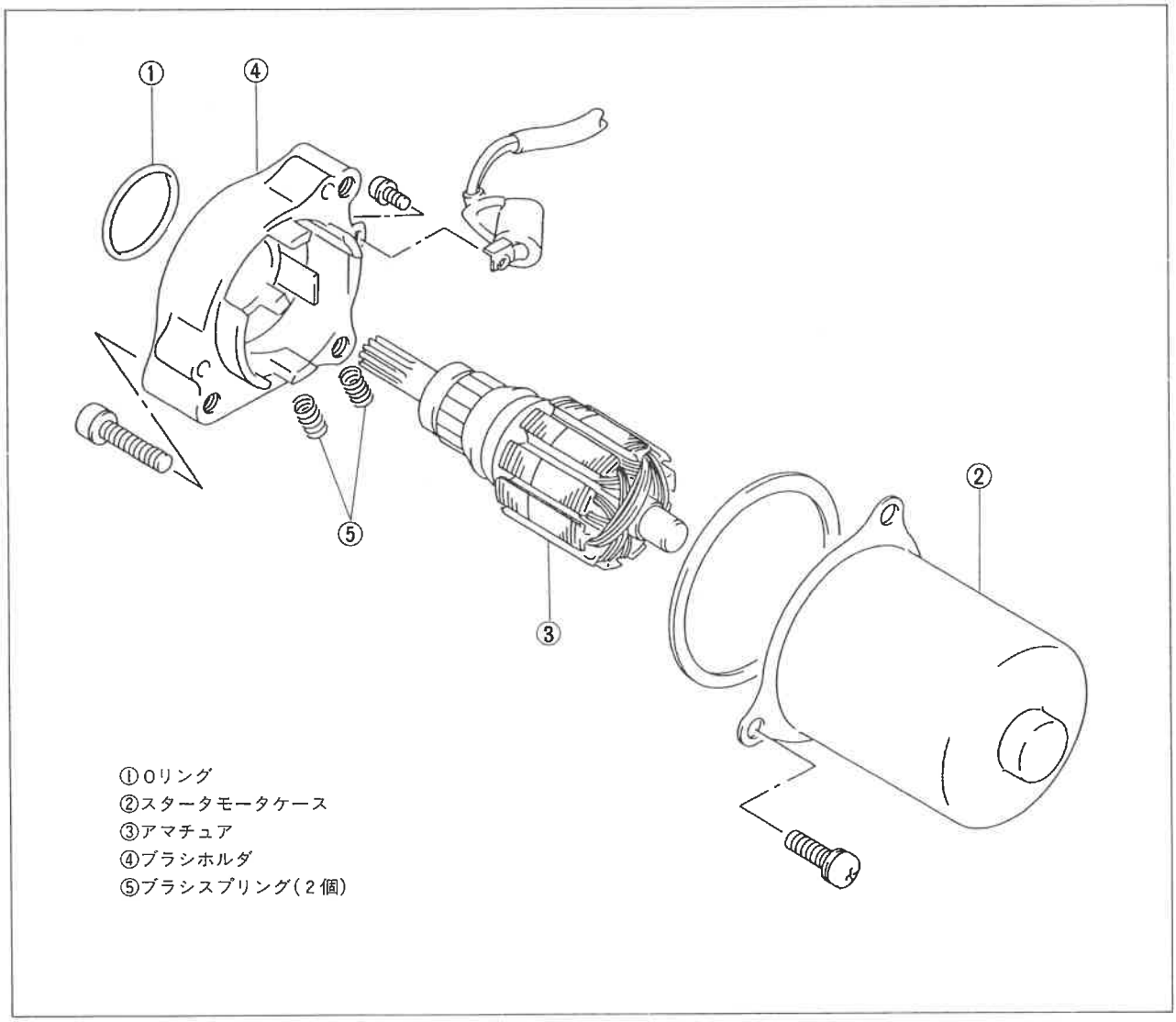


参　考

スタータモータに異常がない場合は分解しなくてよい。

●下図に示すようにスタータモータを分解する。

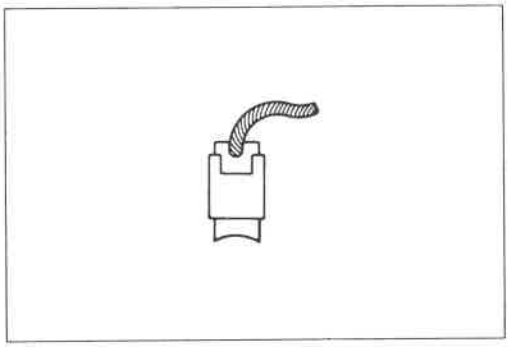




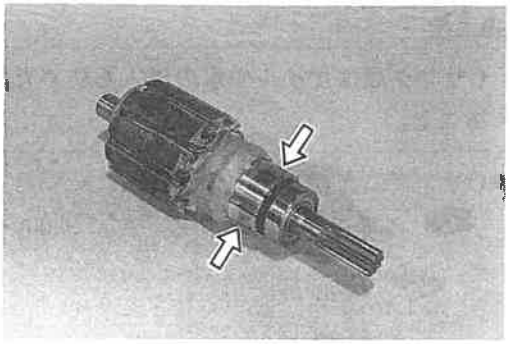
①Oリング
②スタータモータケース
③アマチュア
④ブラシホルダ
⑤ブラシスプリング(2個)

ブラシの点検

●ブラシの異常摩耗，割れ，ホルダ内の動きについて点検する。
●もし異常がある場合はブラシホルダを新品に交換する。

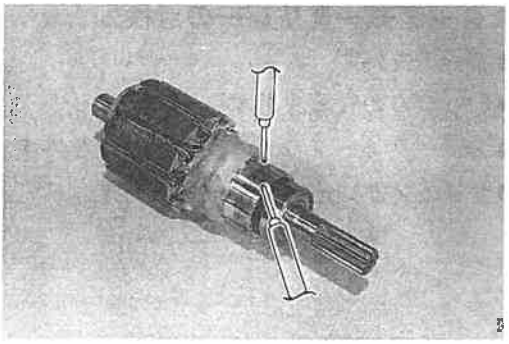


アーマチュアの点検



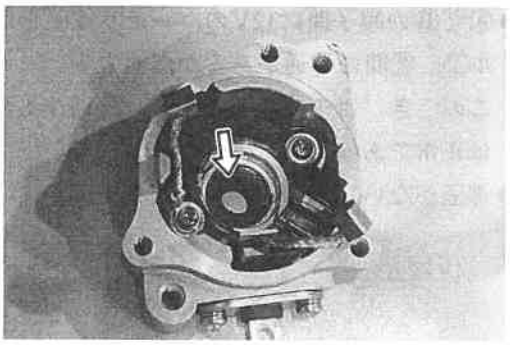
- コンミュテータの表面に変色，異常摩耗がないか点検する。
- もし異常摩耗している場合はアーマチュアを交換する。
  変色している場合は＃400のサンドペーパーで磨いたあと乾いた布で清掃する。

アーマチュアコイルの点検



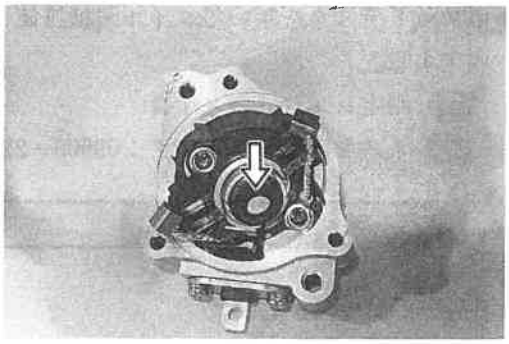
- 各セグメント間に導通があるか点検する。
- 各セグメントとアーマチュアシャフト間に導通がないか点検する。
- もし，セグメント間に導通がなかったり，セグメントとシャフト間に導通がある場合はアーマチュアを交換する。

オイルシールの点検



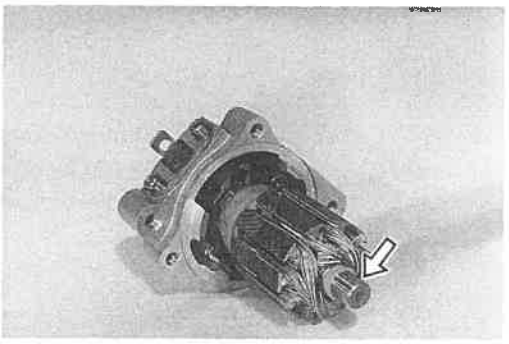
ブラケットの軸受部のオイルシールに傷がないか点検する。
もし傷がある場合はブラケットを交換する。

スタータモータの組立て



スタータモータの組立ては分解の逆の順序で行なうが，次の点に注意すること。

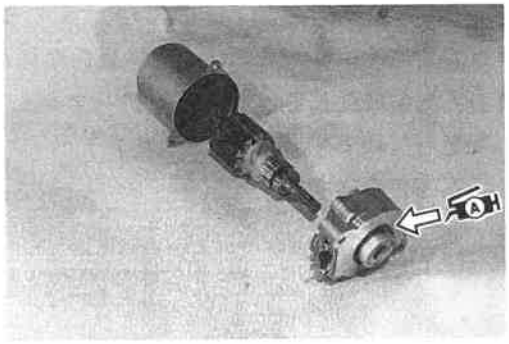
- ブラケットのオイルシール及び軸受部にはスズキスーパグリス〝A〟を塗布すること。
  (A) スズキスーパグリス〝A〟：99000－25010



- コンミュテータエンドフレームの軸受部には少量のモリペーストを塗布すること。
  (M) スズキモリペースト：99000－25140

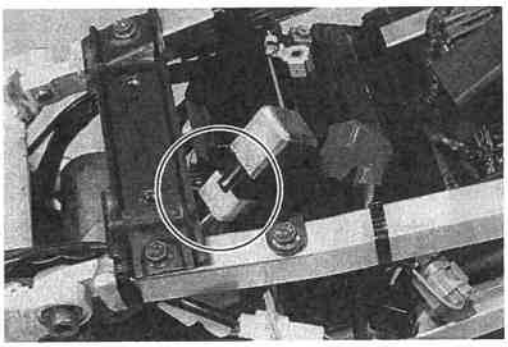
⚠注意

Oリング類はオイルや水の侵入を防ぐため，新品に交換すること。

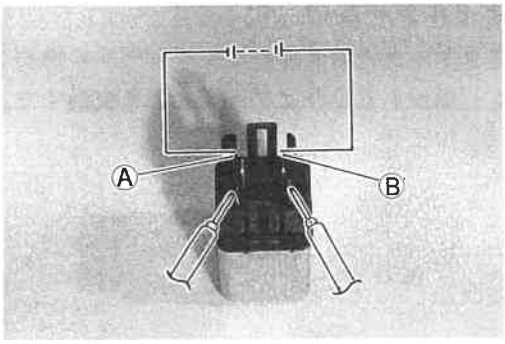


●Oリングにグリスを塗布する。
　スズキスーパグリス〝A〟：99000－25010

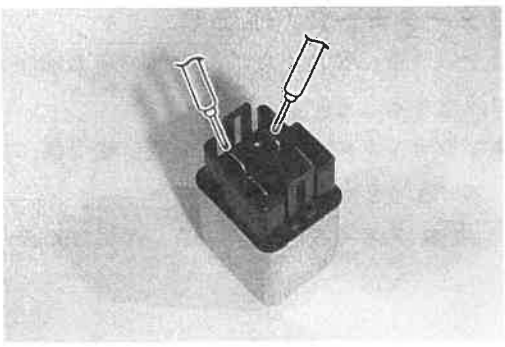
スタータモータリレーの点検



●シートを外す。
●バッテリの接続を外す。
●スタータモータリレーからカプラを外す。
●サイドスタンドダイオードを外す。



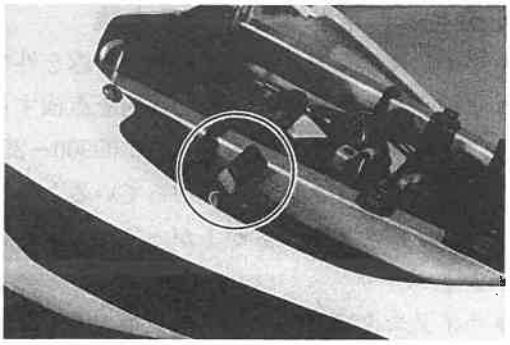
●Ⓐ とⒷの端子間に12Vのバッテリ電圧をかけたときターミナル①，②間に導通があるか点検する。
　このとき〝カチッ〟と音がし，導通があればリレーのコイルは正常である。
●導通がない場合はリレーを交換する。



●ポケットテスタを用いてコイルの抵抗値（Ⓐ とⒷ端子間）を測定する。
　測定レンジ――×１Ω
　TOOL スズキポケットテスタ：09900－25002

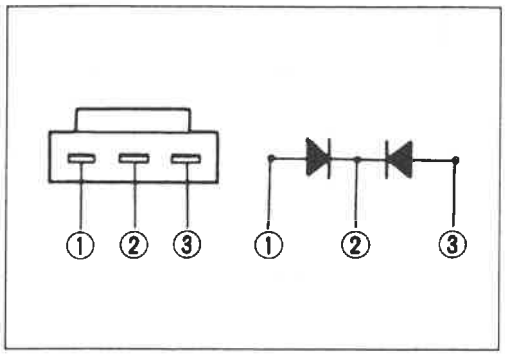
スタータリレー抵抗値	40～80 Ω

サイドスタンドダイオードの点検

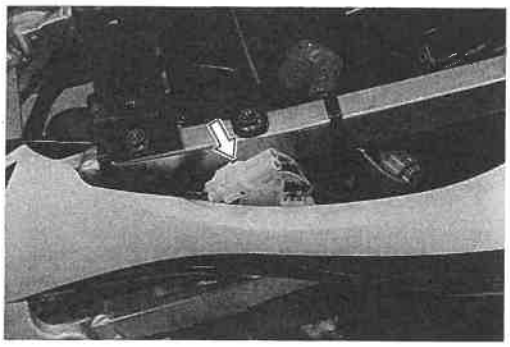


- サイドスタンドダイオードを外す。
- ダイオードの①と②の端子間に導通があるか，図のようにテスタのプローブを入れ替えて2方向を点検する。もし一方のみ導通があれば正常である。
- 同じ方法で②と③の端子間の導通についても点検する。

TOOL スズキポケットテスタ：09900－25002



ニュートラルスイッチの点検

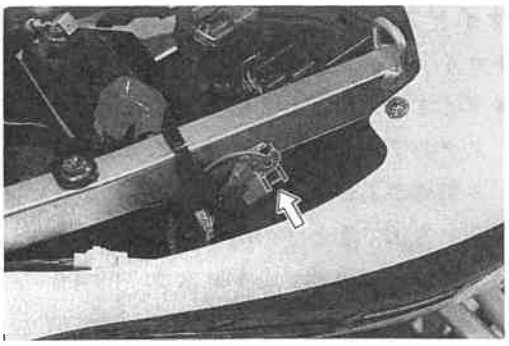


- ニュートラルスイッチのリードワイヤを外す。
- トランスミッションをニュートラルにしたとき，リード線（青）とアース間に導通があるか点検する。
- 導通がない場合はニュートラルスイッチを分解点検する。

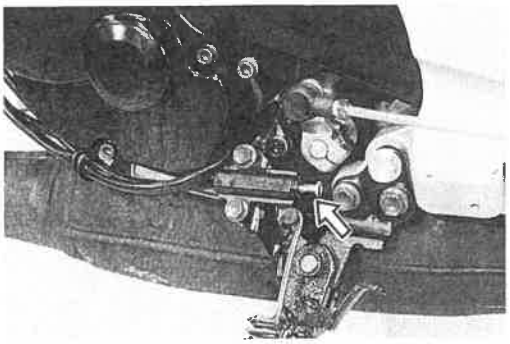
TOOL スズキポケットテスタ：09900－25002

ポジション ＼ 線色	青	アース
ニュートラル	○———	———○
ニュートラル以外		

サイドスタンドスイッチの点検

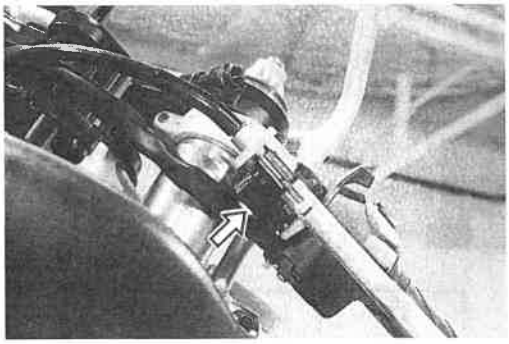


- サイドスタンドスイッチのリード線を外す。
- リード線の緑と黒／白間の導通を点検する。
  TOOL スズキポケットテスタ：09900－25002
- もしサイドスタンドが上がっているときに導通が有るか，またはサイドスタンドが下がっているときに導通が無いか点検する。
- サイドスタンドスイッチを交換する際は，マウンティングボルトにネジロックスリーボンド〝1342〟を塗布する。
  1342 ネジロックスリーボンド〝1342〟



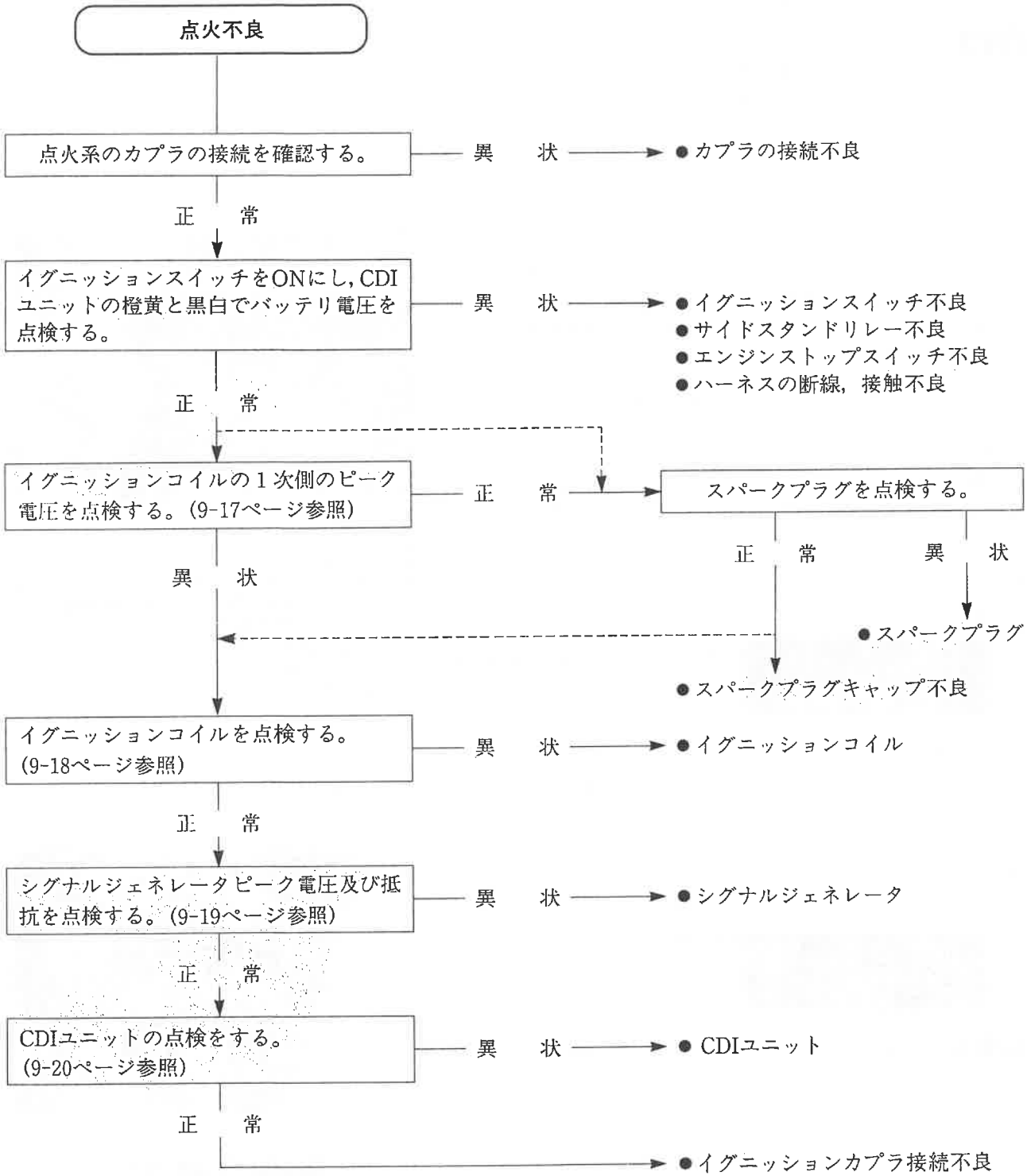
	緑 (⊖棒)	黒/白 (⊕棒)
ON (サイドスタンドを上げた時)	○———	———○
OFF (サイドスタンドを下げた時)		

クラッチスイッチの点検



- クラッチスイッチカプラを外し，端子間の導通を点検する。
- もし，クラッチをにぎったときに導通がない場合，またはクラッチをにぎらないときに導通がある場合はスイッチを交換する。

トラブルシューティング



点検〈点火装置〉

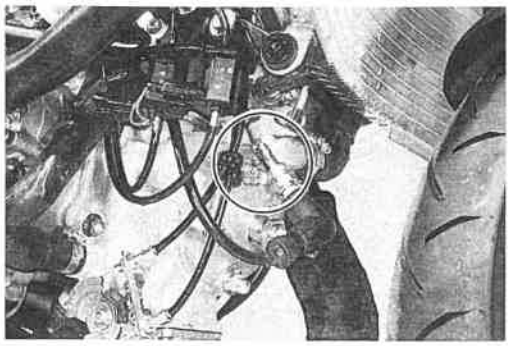
イグニッションコイル１次ピーク電圧

●すべてのスパークプラグキャップを外す。

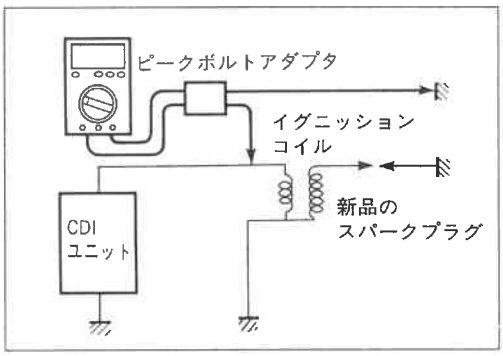
参　考

・すべてのカプラが接続されているか確認する。
・バッテリが完全に充電されているか確認する。

次の順序でイグニッションコイルNo.１＆２の１次ピーク電圧を測定する。



●全部のスパークプラグキャップに新品のプラグを取り付け，車体又はエンジンに接触させ，アースする。
●マルチサーキットテスタにピーク電圧アダプタを取り付け，次のように接続する。
イグニッションコイルNo.１：⊕棒→アース，⊖棒 → 白赤
TOOL マルチサーキットテスタセット：09900－25008
レンジ：DCV

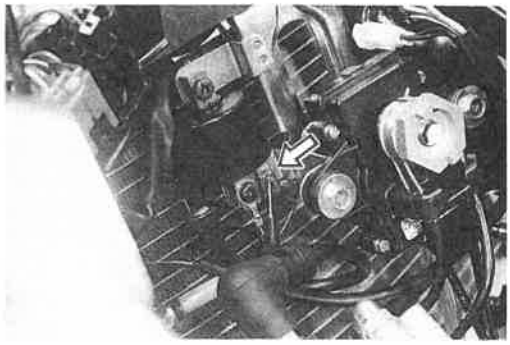


●ニュートラルの状態でイグニッションスイッチを〝ON〟にする。
●スタータボタンを押し，２，３秒エンジンを回転させ１次ピーク電圧を測定する。

イグニッションコイル１次ピーク電圧	標準：200～260V 550rpm
	限度：180V以上

⚠注意

感電を防ぐ為，スパークプラグやテスタの端子部分に触れないこと。

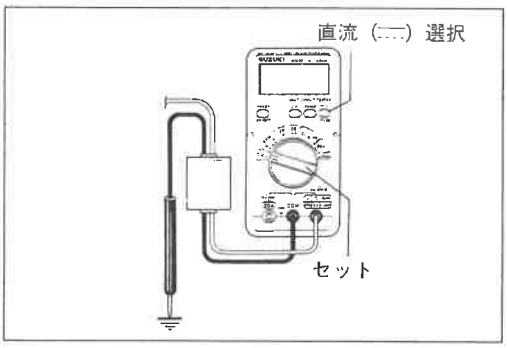


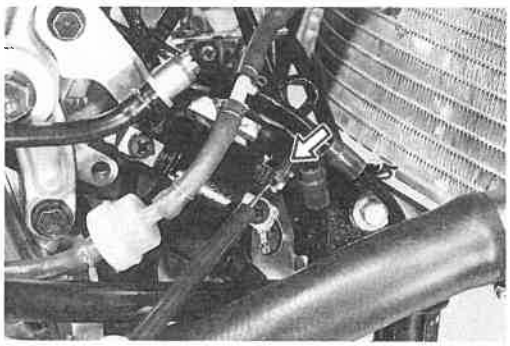
●同じようにイグニッションコイルNo.２の点検をする。
イグニッションコイルNo.２：⊕棒→アース，⊖棒 → 白青

イグニッションコイル１次ピーク電圧	標準：200～260V 550rpm
	限度：180V以上

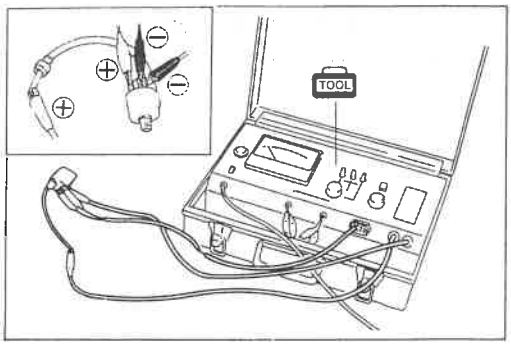
参　考

もし電圧が規定値以下の場合は，イグニッションコイル，シグナルジェネレータ，CDIユニットの点検をする。

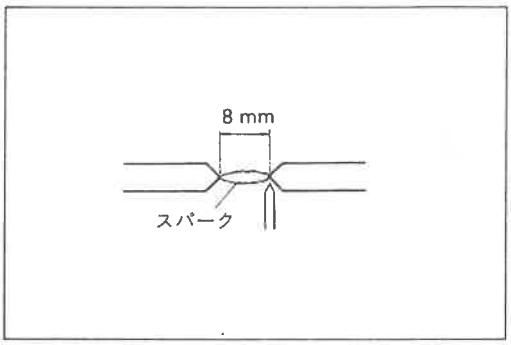




イグニッションコイルの点検
(エレクトロテスタによる点検)



- シート及びフューエルタンクを外す。
- ロアカウリングを外す。
- エアクリーナボックスを外す。
- 1番側のイグニッションコイルを外す。
- 2番側のイグニッションコイルを外す。
- ハイテンションコードとその結合部及びコイル本体に損傷がないか点検する。
- エレクトロテスタの3針のすき間が8㎜になっているか確認する。



- テスタで図のように接続する。
  ①：リード線をプラグキャップとイグニッションコイルのアースに結ぶ。
  ②：リード線のプラグキャップ側を他のキャップに替える。
- これらの点検で火花が出ないか，火花の色がオレンジ色の場合はイグニッションコイルを交換する。

TOOL エレクトロテスタ：09900－28107

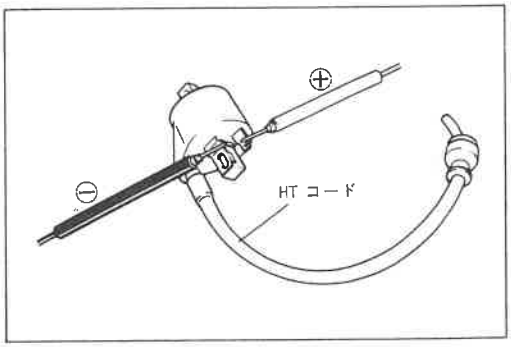
⚠注意

・外部にリークしないよう十分注意する。
・飛火性能点検時，プローブ（3針）の金属部に触れると感電することがあるので注意すること。

⚠注意

エレクトロテスタ使用時は，テスタ付属の説明書に従って取り扱うこと。

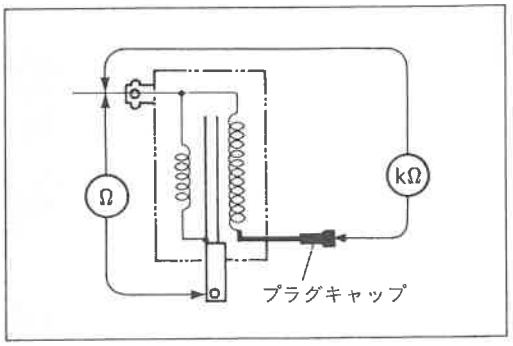
イグニッションコイルの点検(ポケットテスタによる点検)



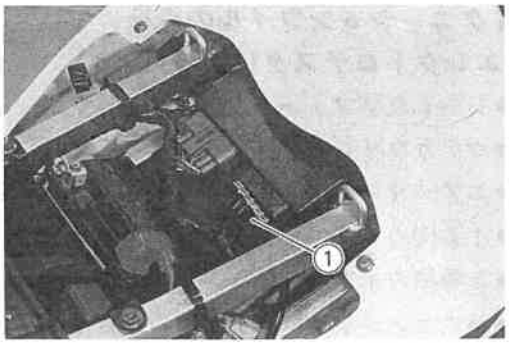
- イグニッションコイルを取り外す。
- 1次コイルの端子間の抵抗を測定する。
- 2次コイルの抵抗をプラグキャップ間で測定する。

TOOL スズキポケットテスタ：09900－25002
Ω ：1次コイル――×1Ω
：2次コイル――×1kΩ

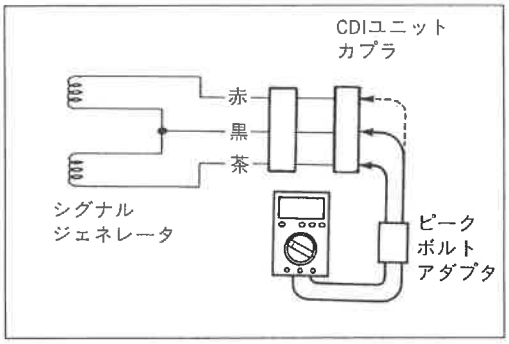
イグニッションコイル抵抗値	1次コイル：0.15~0.25 Ω
	2次コイル：15~18 kΩ



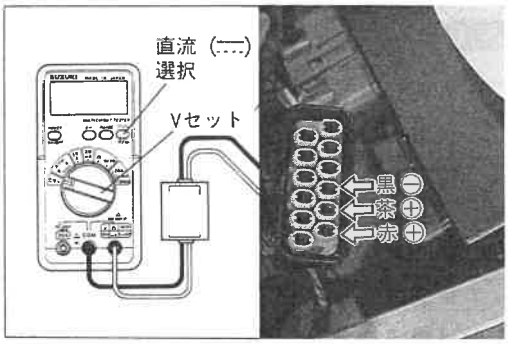
シグナルジェネレータの点検（マルチサーキットテスタ使用）



- フロントシートを外す。
- CDIユニットからカプラ①を外す。
- マルチサーキットテスタにピーク電圧アダプタを取り付け，カプラに接続する。
  接続：⊕棒 → 赤又は茶，⊖棒 → 黒
  TOOL マルチサーキットテスタセット：09900−25008
- ニュートラルの状態でイグニッションスイッチを"ON"にする。
- スタータスイッチを押し，2，3秒クランクを回し，シグナルジェネレータピーク電圧を測定する。
  レンジ：DCV (⎓)



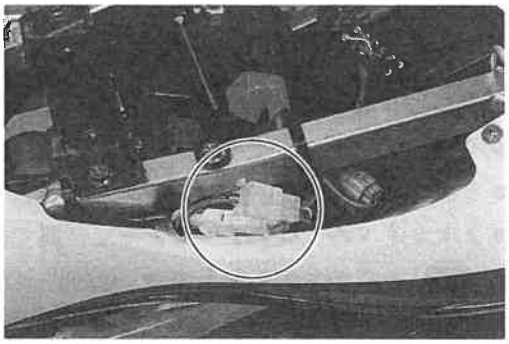
シグナルジェネレータ ピーク電圧	標準：4 ～ 6 V 550rpm
	限度：3.5V以上



参　考

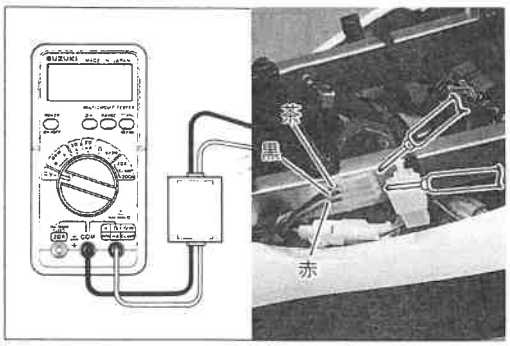
電圧が規定値以外の場合は，同じ点検をシグナルジェネレータカプラの位置でやってみる。

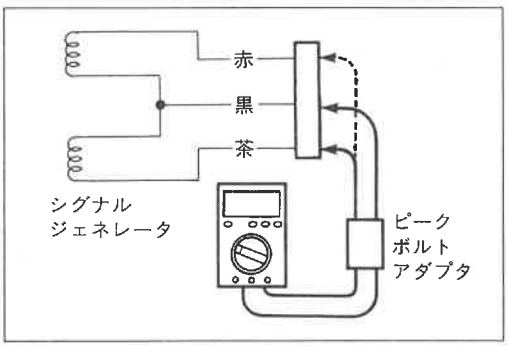
- シグナルジェネレータカプラを外す。
- シグナルジェネレータピーク電圧を測定する。



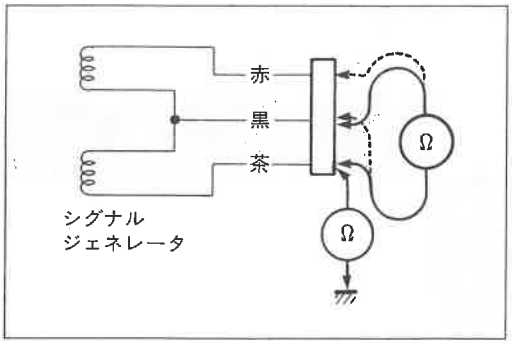
参　考

電圧が規定値であれば，シグナルジェネレータカプラからCDIユニットカプラまでのワイヤハーネスの不良と考えられる。もし電圧が規定値以外の場合はシグナルジェネレータの交換か，再点検を行なう。





シグナルジェネレータの点検（ポケットテスタ使用）



- シートを外す。
- シグナルジェネレータのリードワイヤのカプラを外す。
- リードワイヤ間の抵抗を測定する。
- もし抵抗値が規定値を外れている場合は，シグナルジェネレータを交換する。

TOOL スズキポケットテスタ：09900－25002

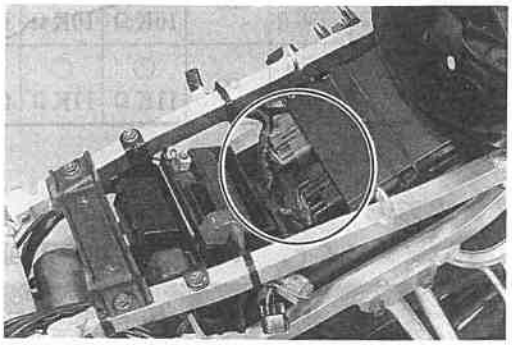
レンジ：×100Ω

※

シグナルジェネレータの抵抗値	148～222　Ω

- リードワイヤとアース間に導通がないか確認する。
- もし導通がある場合はシグナルジェネレータを交換する。

CDIユニット＆コントロールユニットの点検



- 各リード線間の抵抗値を測定する。
- 測定レンジ――×kΩ

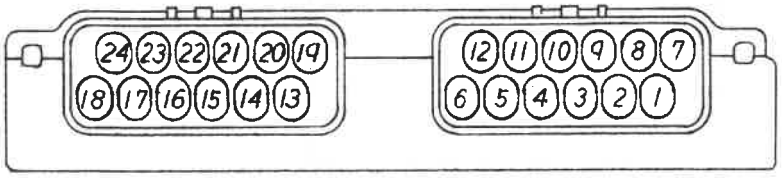
ポケットテスタを用いた点検

- ポケットテスタを用いて各端子間の抵抗値を測定する。

TOOL ポケットテスタ：09900－25002

⚠注意

テスタにより，多少数値が異なるので注意すること。



- ○は指針が振れる，∞は指針が振れない状態を示す。
- 数値は参考値です。

2）アクチュエータ系回線

⊖＼⊕	13	14	16	24
13		○ 500KΩ	○ 70KΩ	○ 65KΩ
14	○ 500KΩ		○ 70KΩ	○ 65KΩ
16	○ 3.5KΩ	○ 3.5KΩ		○ 0.6KΩ
24	○ 2.7KΩ	○ 2.7KΩ	○ 0.6KΩ	

3）タコメータ系回線

⊖＼⊕	6	16	24
6		○ 3.5KΩ	○ 4.1KΩ
16	○ 3.5KΩ		○ 0.6KΩ
24	○ 4.1KΩ	○ 0.6KΩ	

4）Igコイル系回線

⊖＼⊕	17	18	24
17		∞	○ 3.1KΩ
18	∞		○ 3.1KΩ
24	∞	∞	

1．入力側

1）センサ系回線

⊖＼⊕	4	5	7	8	9	10	11	12
4		○ 1KΩ	∞	○ 5.1KΩ	○ 5.1KΩ	○ 2.8KΩ	○ 2.8KΩ	○ 3.3KΩ
5	○ 1.1KΩ		∞	○ 7.1KΩ	○ 7.1KΩ	○ 1.75KΩ	○ 1.75KΩ	○ 2.2KΩ
7	○ 23KΩ	○ 25KΩ		○ 75KΩ	○ 75KΩ	○ 28KΩ	○ 28KΩ	○ 28KΩ
8	○ 28KΩ	○ 26KΩ	∞		○ 130KΩ	○ 29KΩ	○ 29KΩ	○ 30KΩ
9	○ 28KΩ	○ 26KΩ	∞	○ 130KΩ		○ 29KΩ	○ 29KΩ	○ 30KΩ
10	○ 2.9KΩ	○ 1.75KΩ	∞	○ 10KΩ	○ 10KΩ		○ 3.5KΩ	○ 4.2KΩ
11	○ 2.9KΩ	○ 1.75KΩ	∞	○ 10KΩ	○ 10KΩ	○ 3.5KΩ		○ 4.2KΩ
12	○ 3.4KΩ	○ 2.5KΩ	∞	○ 11KΩ	○ 11KΩ	○ 4.2KΩ	○ 4.2KΩ	

2）パルサ系回線

⊖＼⊕	1	2	3
1		○ 7.1KΩ	○ 3.4KΩ
2	○ 7.2KΩ		○ 3.4KΩ
3	○ 3.3KΩ	○ 3.3KΩ	

2．出力側

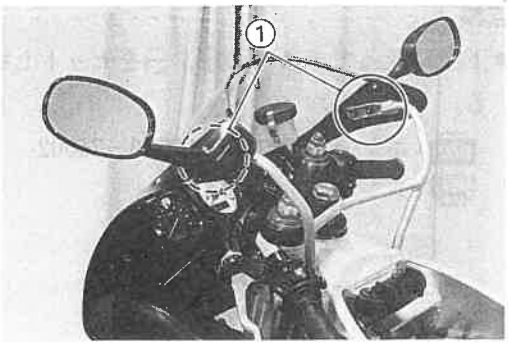
1）ソレノイド，スタータリレー系回線

⊖＼⊕	19	20	21	22	23	16	24
19		○ 11.7KΩ	○ 11.7KΩ	○ 12.5KΩ	○ 11.7KΩ	○ 3.1KΩ	○ 3.8KΩ
20	○ 11.5KΩ		○ 11.7KΩ	○ 12.5KΩ	○ 11.7KΩ	○ 3.1KΩ	○ 3.8KΩ
21	○ 11.2KΩ	○ 11.2KΩ		○ 12.1KΩ	○ 11.2KΩ	○ 2.9KΩ	○ 3.7KΩ
22	○ 11.6KΩ	○ 11.6KΩ	○ 11.6KΩ		○ 11.6KΩ	○ 3.0KΩ	○ 3.8KΩ
23	○ 11.6KΩ	○ 11.6KΩ	○ 11.6KΩ	○ 12.5KΩ		○ 3.1KΩ	○ 3.8KΩ
16	○ 3.7KΩ	○ 3.7KΩ	○ 3.7KΩ	○ 4.2KΩ	○ 3.7KΩ		○ 0.6KΩ
24	○ 3.3KΩ	○ 3.3KΩ	○ 3.3KΩ	○ 3.4KΩ	○ 3.3KΩ	○ 0.6KΩ	

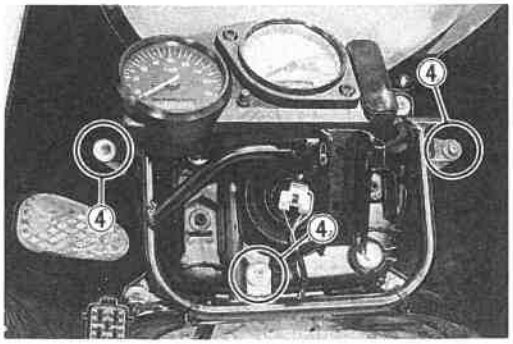
コンビネーションメータ

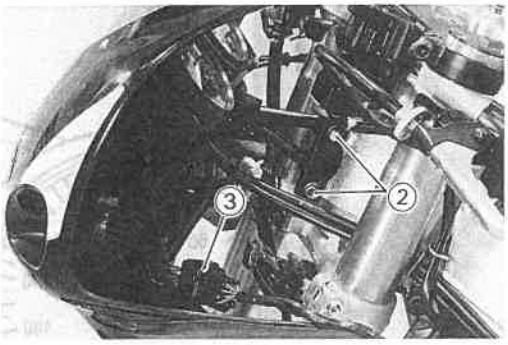
取外し

●バックミラーステー①を外す。



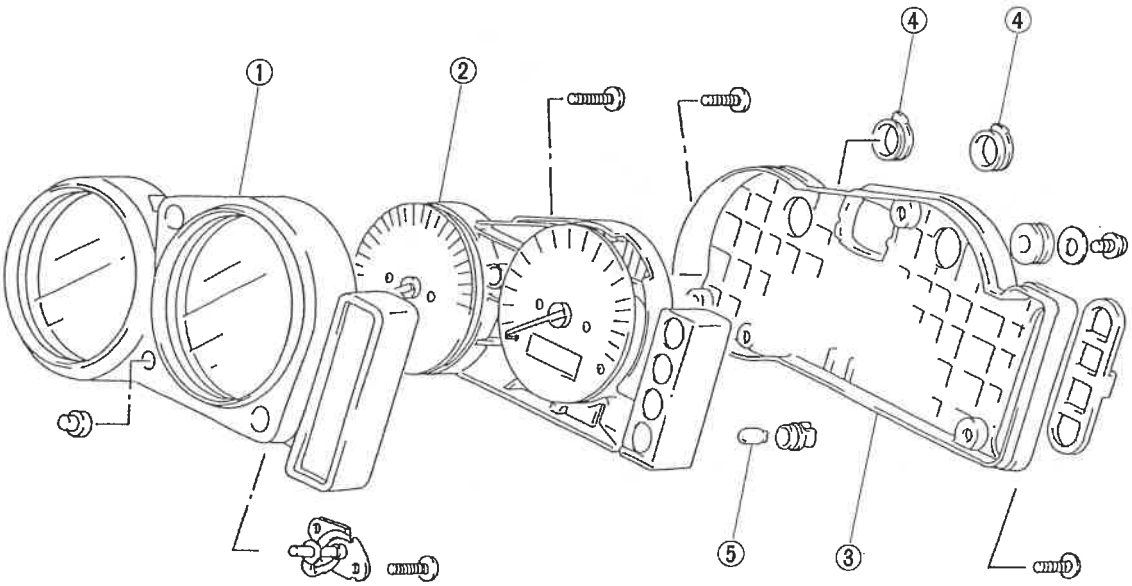
●アッパフェアリングマウンティングボルト②を外す。
●コンビネーションメータリード線カプラ③を外す。
●コンビネーションメータブラケットマウンティングスクリュ④を外す。





分解

●分解は下のイラストを参照する。



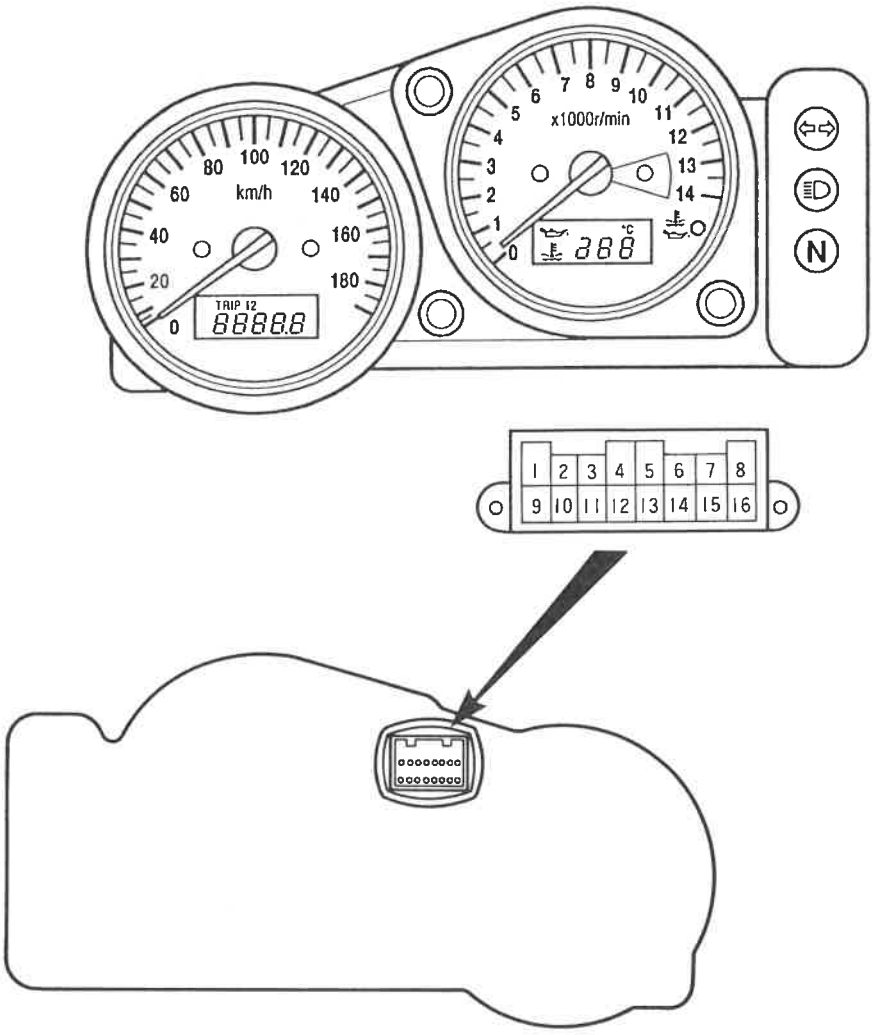
①コンビネーションメータカバー
②コンビネーションメータユニット
③コンビネーションメータケース
④ラバーキャップ
⑤バルブ

点検

● 下図に従ってテスタの⊕，⊖をセットし導通があるか点検する。

TOOL ポケットテスタ：09900－25002

レンジ：×１Ω



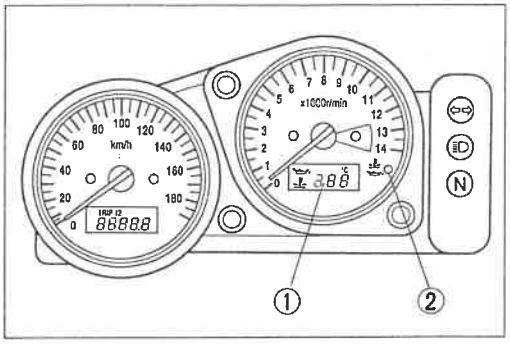
項　目	接続位置	
	テスタ⊕棒	テスタ⊖棒
ハイビーム	1	13
ニュートラル	12	2
ターン（R）	13	9
ターン（L）	13	10
イルミネーション	3	13

1：ハイビーム⊕
2：ニュートラル⊖
3：イルミネーション⊕
4：遊び端子
5：遊び端子
6：オイル⊖
7：テンプセンサ
8：テンプ⊖
9：ターン（R）⊕
10：ターン（L）⊕
11：タコ
12：イグニッション⊕
13：GND
14：スピードパルス
15：スピードセンサ⊕
16：遊び端子

ウォータテンパレチャメータ及びインジケータの点検

点検

●次の順序でウォータテンパレチャメータ（LCD）①及びインジケータ（LED）②の点検を行ないます。

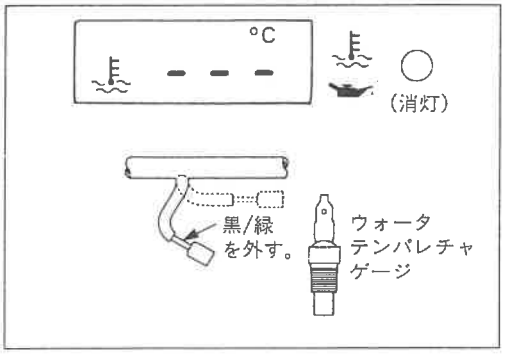


(1)

●ウォータテンパレチャゲージから（黒/緑）線を外す。

●イグニッションスイッチ〝ON〟の時，右図の状態になるか確認する。

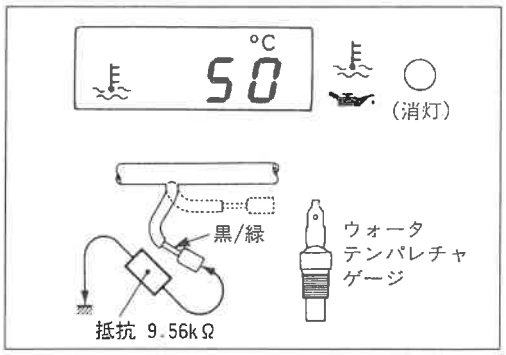
●温度表示は約15.05kΩ～∞までは〝－－－〟表示です。



(2)

●（黒/緑）線とアースの間に9.56kΩの抵抗をかけた時，右図の状態になるか確認する。

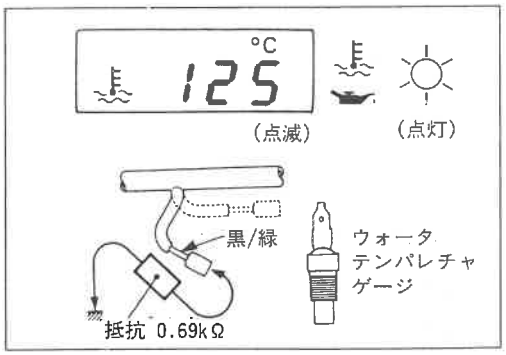
●温度表示は〝50℃〟±2℃です。



(3)

●（黒/緑）線とアースの間に0.584kΩの抵抗をかけた時，右図の状態になるか確認する。

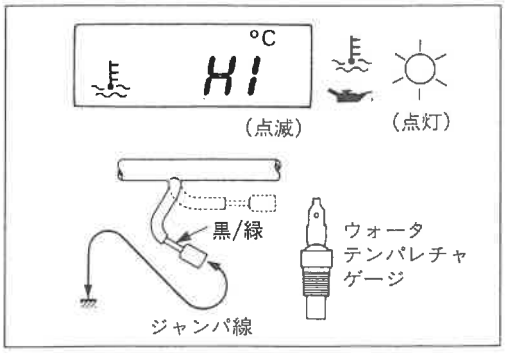
●温度表示は〝125℃〟±2℃で，点滅します。



(4)

●（黒/緑）線とアースの間をジャンパ線で接続し，右図の状態になるか確認する。

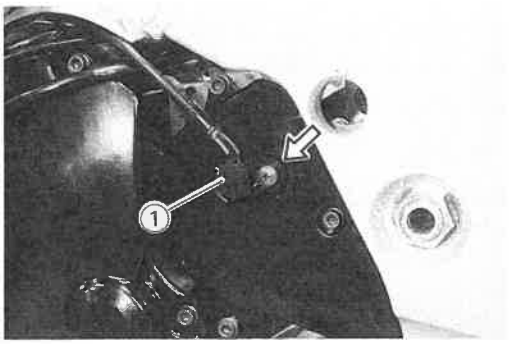
●温度表示は抵抗0～約0.3kΩまでは〝HI〟で点滅します。



抵抗とLED，LCDの関係

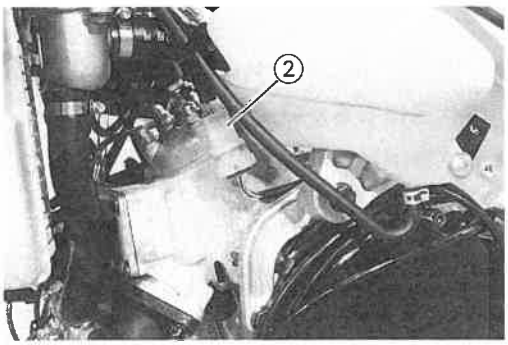
抵　抗	LED	LCD	
約15kΩ ～ ∞	消灯	〝－－－〟	表示
9.56 kΩ	消灯	〝50〟 ℃ ± 2 ℃	表示
0.58 kΩ	点灯	〝125〟 ℃ ± 2 ℃	点滅表示
0 ～約0.36 kΩ	点灯	〝HI〟	点滅表示

- インジケータの表示が異常な場合はコンビネーションメータを交換すること。
- ウォータテンパレチャゲージの点検は6-10ページ参照。



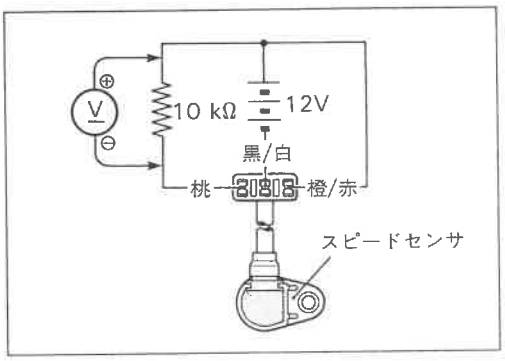
スピードメータの点検

- スピードメータ，オドメータ，トリップメータが正常に機能しない場合は，スピードセンサ①及びハーネス，カプラ②を点検する。
- スピードセンサ及びハーネス，カプラが正常なら，コンビネーションメータユニットを交換する。

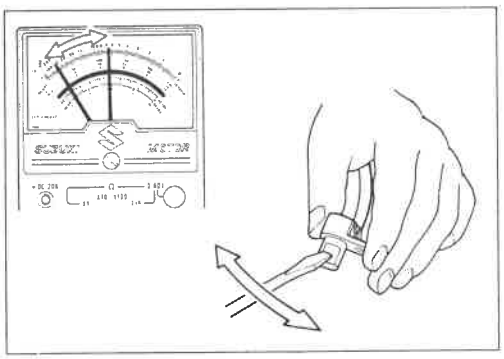


スピードセンサの点検

- ロアフェアリングを外す。
- スピードセンサカプラを外す。
- マウンティングボルトを外し，スピードセンサを外す。
- 右図のように，スピードセンサカプラにバッテリ，10kΩの抵抗，ポケットテスタを接続する。
  - TOOL ポケットテスタ：09900－25002
  - レンジ：DC 25V

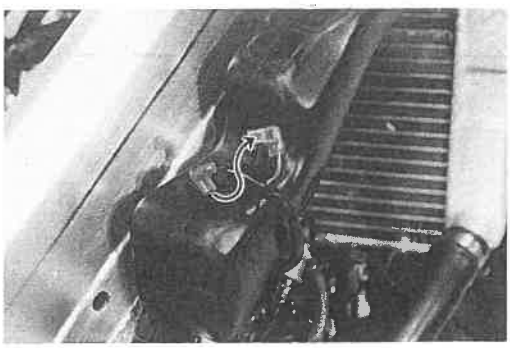


- 上記の状態で，スピードセンサ表面をドライバ等で左右になぞった時，ポケットテスタの針が振れるかどうか確認する。テスタの針が振れない場合は，スピードセンサを交換する。



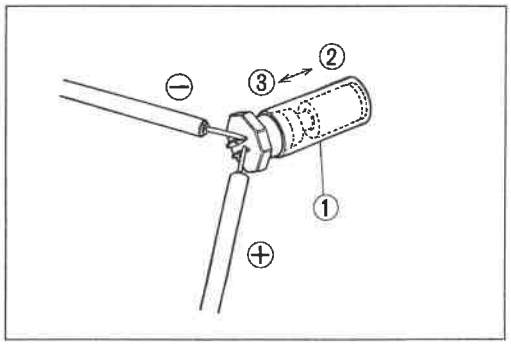
オイル警告灯

オイルランプの点検



- イグニッションスイッチをONにする。
- オイルレベルスイッチ①から出ているリード線のギボシを外し，ワイヤハーネス側のギボシ黒白と青白とを接触させたとき，オイル警告灯が点灯するか確認する。

オイルレベルスイッチの点検



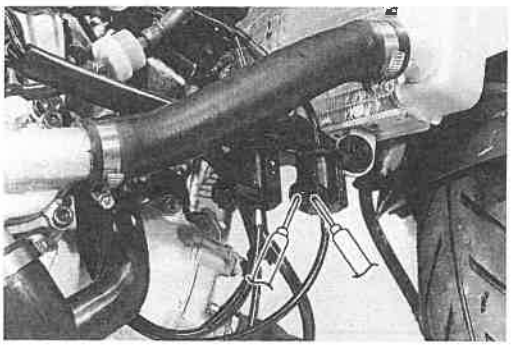
- オイルレベルスイッチのフロート①が下がったときの端子間の導通の有無を点検する。

オイルレベルスイッチの導通	
フロートが上がった時②	導通あり
フロートが下がった時③	導通なし

参　考

オイルレベルスイッチを外す場合は，スイッチボデーを回転させないこと。

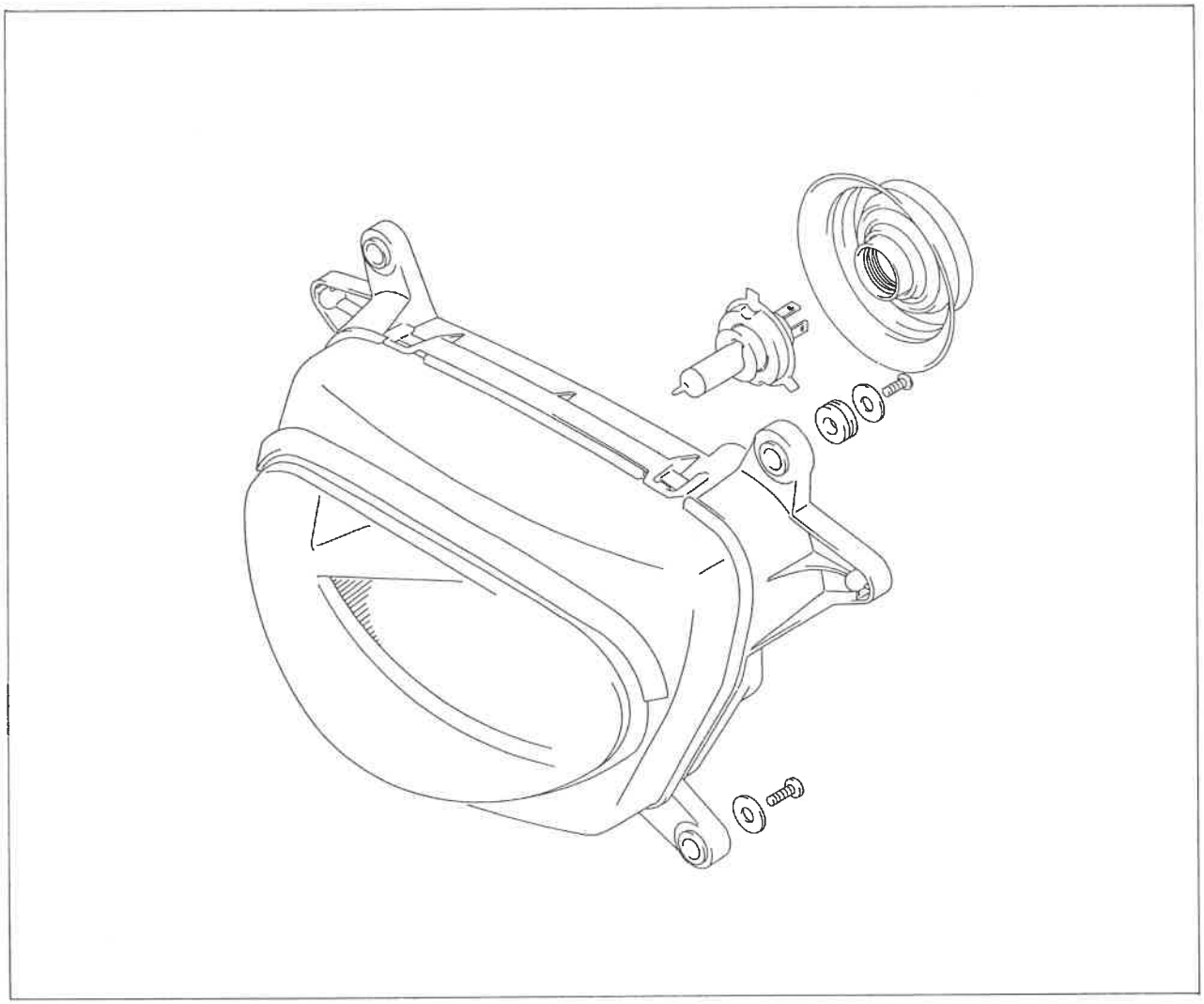
エンジンオイルソレノイド



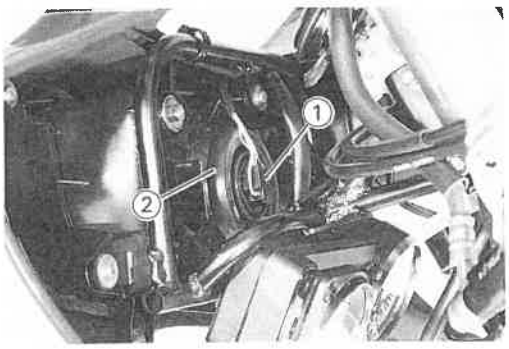
- 端子間の抵抗値を測定する。
- 測定レンジ――×Ω

ソレノイド抵抗値	
25～35	Ω

ヘッドランプ



ヘッドランプバルブの交換



- ソケット①及びラバーキャップ②を外す。
- バルブホルダスプリングを外し，バルブを外す。
- 組立ては取外しの逆で行なう。

⚠注意

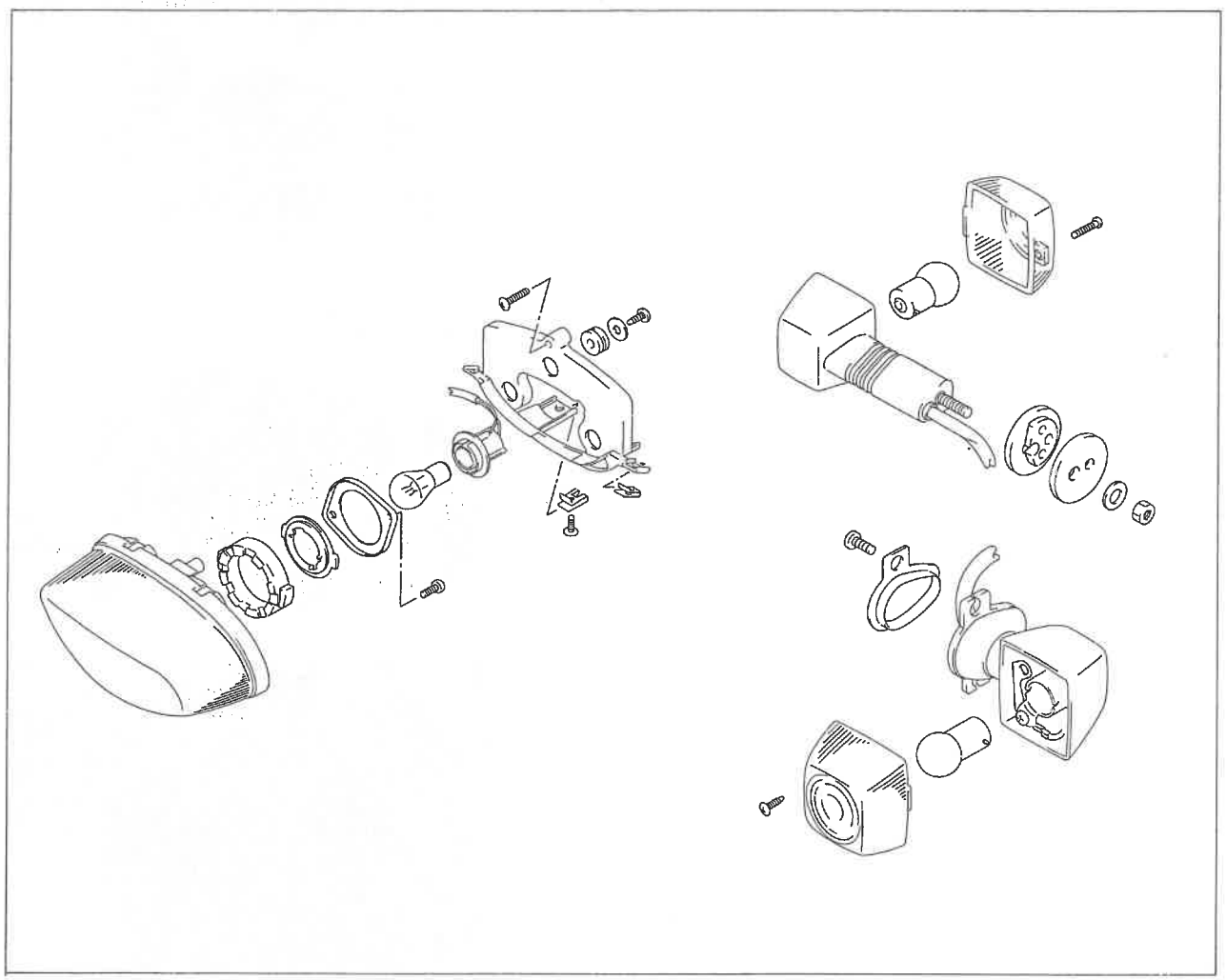
ヘッドランプにはハロゲンランプが使用されており，点灯時，特に高温となるので，バルブが冷えてから外すこと。

⚠注意

- バルブのガラス面が汚れていると，点灯時バルブの破損の原因となることがある。もし，素手でバルブを触ったら，アルコール又は石けん水でぬらした布でふきとること。
- バルブは指定されたワット数以外のものを使用しないこと。

リヤコンビネーションランプ／ターンシグナルランプ

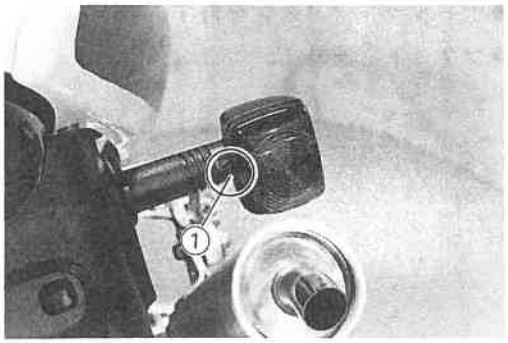
●下図を参照して，リヤコンビネーションランプ及びターンシグナルランプの分解・組立を行なう。



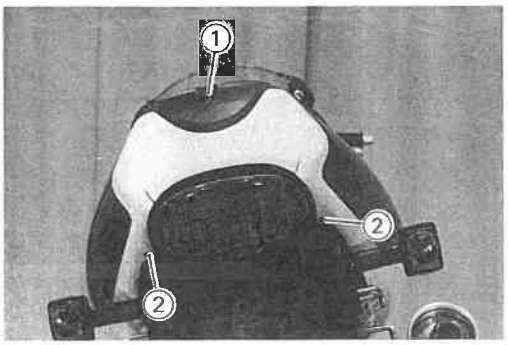
ターンシグナルランプ

●ターンシグナルランプレンズスクリュ①を外す。

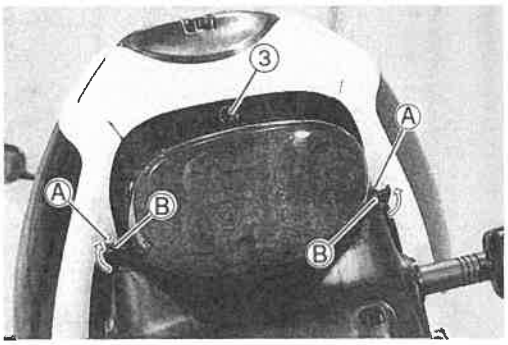
●ターンシグナルランプを外す。



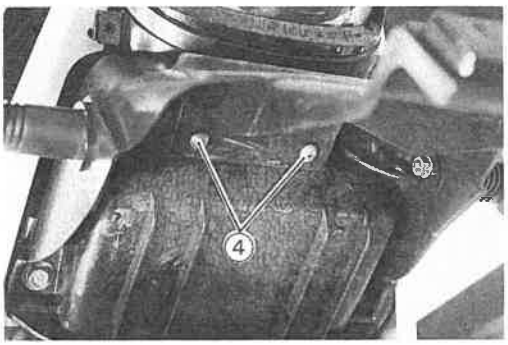
テール／ブレーキランプバルブの脱着



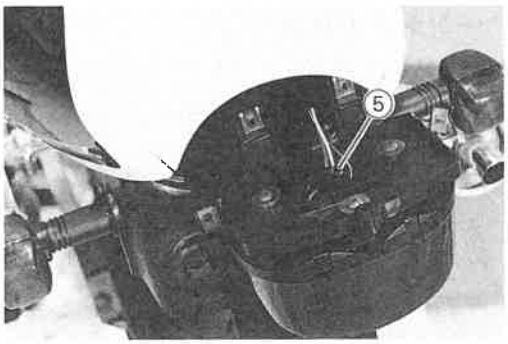
- ピリオンシート後部のボルト①を外す。
- フレームカバー後部下のスクリュ②を外す。



- フレームカバー後部Ⓐを少し広げながら持ち上げ，テールランプステーⒷの上に移動させる。
- テールランプマウンティングスクリュ③を外す。



- 下側からテールランプスクリュ④を外す。



- テールランプアッシを外す。
- ソケット⑤を外す。

スイッチ類の点検

- ポケットテスタで各スイッチの端子間の導通を点検する。
- 異常があればスイッチを点検または交換すること。

TOOL ポケットテスタ：09900－25002

レンジ：1Ω

イグニッションスイッチ

色 / ポジション	R	O	O/Y	B/W
OFF				
ON	○—○		○—○	

ディマスイッチ

色 / ポジション	Y/W	W	Y
HI	○—	—	—○
LO	○—	—○	

ターンシグナルスイッチ

色 / ポジション	Lg	Sb	B
L		○—	—○
PUSH			
R	○—	—○	

パッシングライトスイッチ

色 / ポジション	O/R	Y
•		
PUSH	○—	—○

エンジンストップスイッチ

色 / ポジション	O/B	O/W
OFF		
RUN	○—	—○

スタータボタン

色 / ポジション	O/W	Y/G
•		
PUSH	○—	—○

ホーンボタン

色 / ポジション	B/L	B/W
•		
PUSH	○—	—○

フロントブレーキスイッチ

色 / ポジション	B	B/R
OFF		
ON	○—	—○

リヤブレーキライトスイッチ

色 / ポジション	O/G	W/B
OFF		
ON	○—	—○

クラッチレバーポジションスイッチ

色 / ポジション	B/Y	B/Y
OFF		
ON	○—	—○

色記号	
B	黒
Br	茶
Gr	灰
Sb	空
Lg	若葉
O	橙
R	赤
Y	黄
W	白
B/L	黒/青
B/W	黒/白

色記号	
B/Y	黒/黄
B/R	黒/赤
O/B	橙/黒
O/Bl	橙/青
O/G	橙/緑
O/R	橙/赤
O/W	橙/白
O/Y	橙/黄
W/B	白/黒
Y/G	黄/緑
Y/W	黄/白

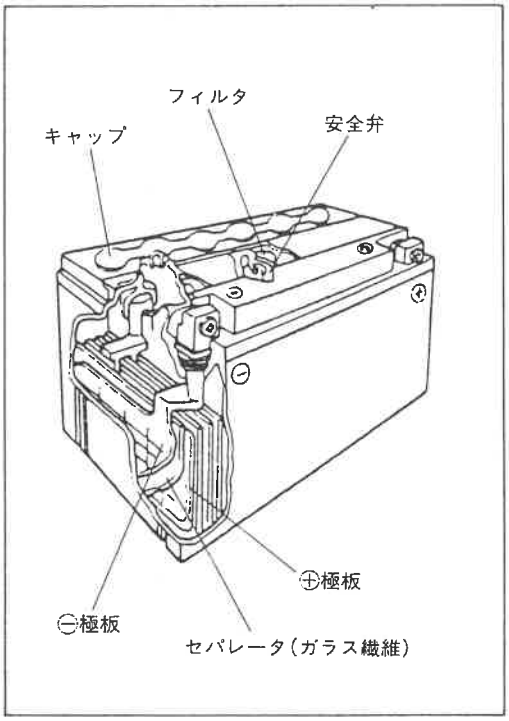
バッテリ

構造

この車にはMF(メンテナンスフリー)バッテリが使われている。構造は右図のように，両極板，セパレータ，安全弁，フィルタ等で構成されており，セパレータは微細なガラス繊維で電解液を保持している。

通常の開放型バッテリでは完全充電させると放電によってできた硫酸鉛が過酸化鉛と海綿状鉛になり，その後の充電電流は電解液の中の水の電気分解に使われ，⊕極板から酸素ガス，⊖極板から水素ガスが発生する。このため電解が減少し，補水が必要となる。

MFバッテリは，完全に充電された場合でも⊖極板はまだ完全に海綿状に変化しないよう設計されている。このため，追充電され⊕極板から酸素ガスが発生しても⊖極板はまだ完全に充電状態にならず，水素ガスは発生しない。しかも⊕極板から発生した酸素ガスは速やかに⊖極板上で充電状態の活性物質(鉛)と反応して水に戻るので，水の損失が起こらない。



バッテリ液の取扱い注意

- バッテリ液が車体及び人体にかからないよう細心の注意をすること。
- バッテリ液が皮膚，衣服，車体等に付着した場合は，直ちに多量の水で洗い流すこと。
  付着したままだと，やけど，衣服の穴開き，塗装のはがれ，変色等を起こす場合がある。
- 目に入った場合は直ちに多量の水で十分に洗い流し，医師の治療を受けること。

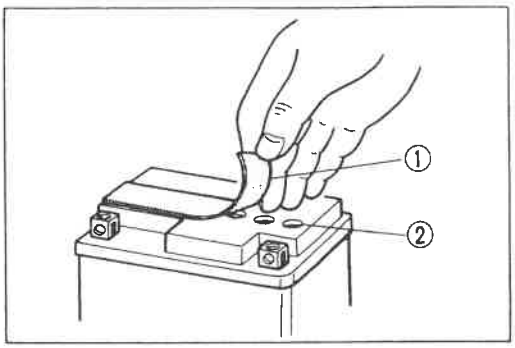
バッテリ液の充塡

⚠注意

必ずバッテリ形式毎に指定された電解液を使用してください。

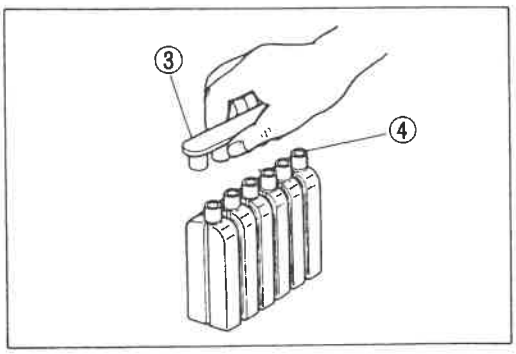
形式の異なったバッテリ用の電解液を使用すると，液漏れ，性能不足，短寿命となります。

- バッテリの注入口②をシールしているアルミテープ①をはがす。
- 電解液の容器からキャップ③を外す。

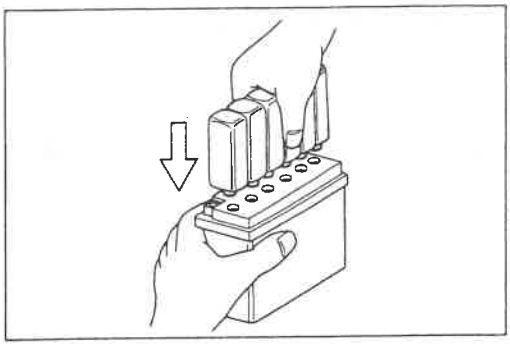


⚠注意

- **外したキャップは電解液注入後，注入口のシールキャップとして使うので丁ねいに扱うこと。**
- **容器のシール部④のシールをはがしたり穴を開けたりしないこと。**



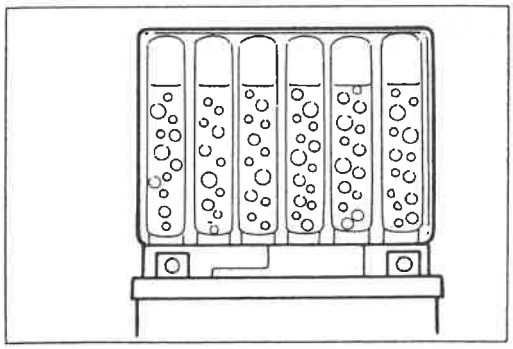
●容器をしっかり持って先端のノズルをバッテリの注入口に押し込む。



⚠注意

・電解液がこぼれないよう注意して行なうこと。
・容器は斜めにならないよう垂直に押し込むこと。

●容器のそれぞれに泡が出ていることを確認し，20分間以上放置する。



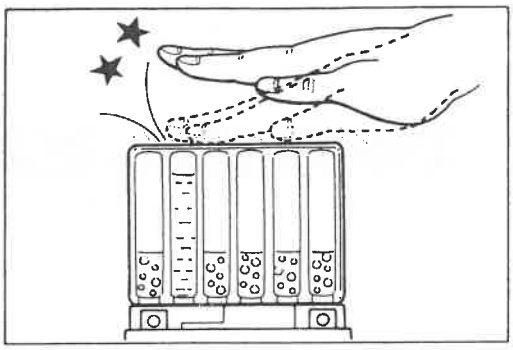
参　考

もし泡が出ない場合は，容器の底を２～３回叩けばよい。
絶対に容器を抜かないこと。

⚠注意

電解液は必ず全量注液してください。

１セルでも電解液の不足があると電池本来の性能が出ず，短寿命となります。必ず全セルに完全に注液されたことを確認してください。

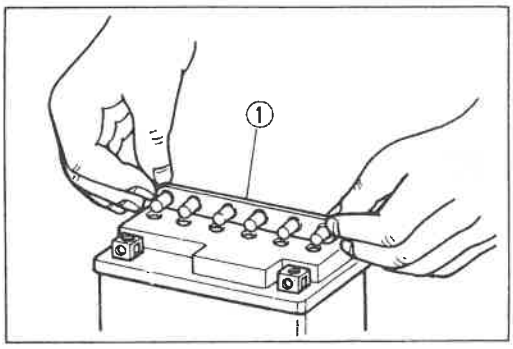


キャップ（密封栓）の装着

⚠注意

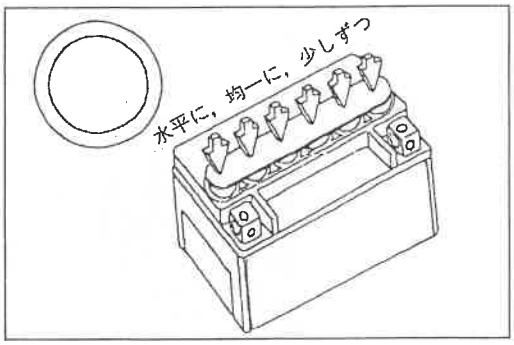
キャップは確実に装着してください。

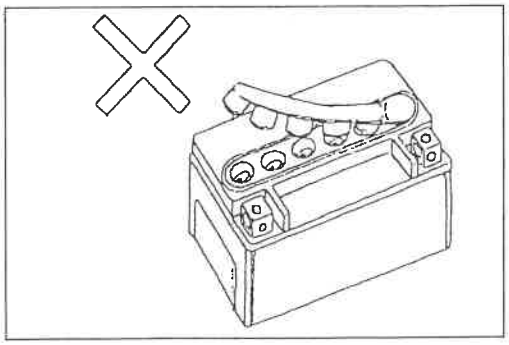
キャップの装着は全セル分を注液口に軽く装着し，そのあと，水平に，均一に，少しずつ，押し込むようにしてください。
１セルずつ挿入していくと，他のセルのキャップが挿入時につぶれてしまい，電池の密封性が保たれず，短時間で使用不能となります。



⚠注意

・注入口に電解液が付着した場合は，きれいにふきとること。
・一旦挿入したキャップは取り外さないこと。



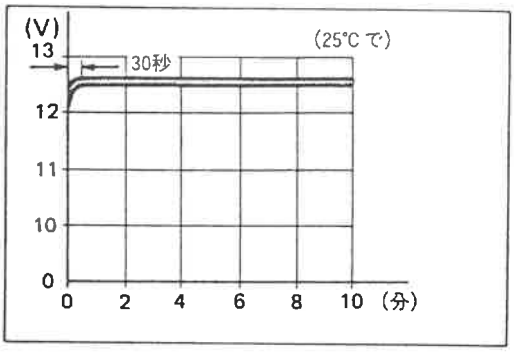


バッテリ取扱いの注意

バッテリは，引火性ガスを発生するので取扱いを誤まると爆発することがあるので一般的な注意の他，次に述べる事柄を特に注意すること。

- ショートやスパーク及び火気を近づけることは絶対にしないこと。
- 充電作業は通風がよく広い場所で行ない，閉めきった室内等で絶対に行なわないこと。

- ポケットテスタを使ってバッテリ端子電圧を測定する。12.5～12.6V以上であればよいが，もしそれ以下の場合は次項に従って充電する。

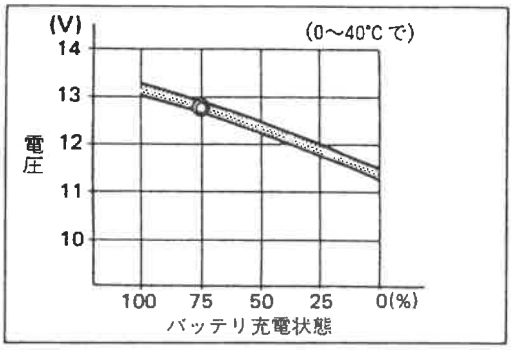


参　考

製造後２年以上経過した新品のバッテリは，充電することが望ましい。

充電

- バッテリのリード線を外し，ポケットテスタでバッテリ電圧を測定する。もし12V以下の場合は充電を行なう。
- バッテリを車から取り外す。
- 通常は標準充電で行なう。



	補　充　電
標準	0.5A × 5 ～10時間
急速	5A × 0.5時間

- 充電が終わったら30分以上放置した後，ポケットテスタでバッテリ電圧を測定する。
- 12.5V以下の場合は同じ条件で再充電する。
  再充電しても12.5V以下の場合は，バッテリを新品に交換する。

参　考

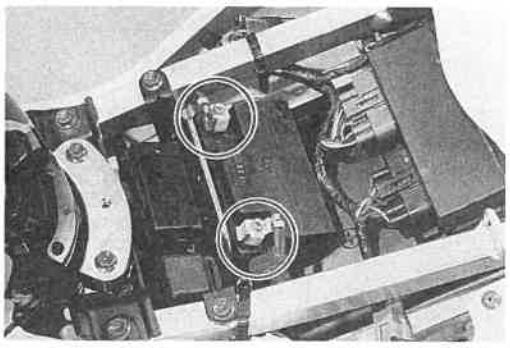
車を長時間使用しない場合は，バッテリの劣化を防ぐため，１カ月毎に点検する。

⚠注意

この車の充電装置はMFバッテリ用に設計されているので，指定以外のバッテリを使用しないこと。

バッテリの脱着

- フロントシートを外す。
- バッテリ⊖リード線を先に外す。
- バッテリ⊕リード線を外す。
- バッテリを外す。

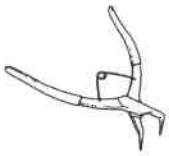
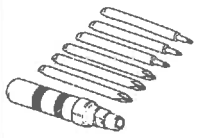


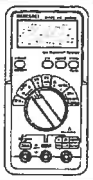
整 備 情 報

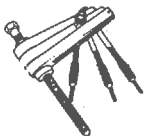
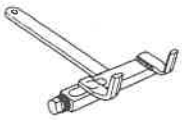
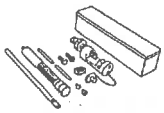
目　　次

特殊工具 ——— 10−1
締付トルク ——— 10−4
電気配線図 ——— 10−6
組立要領図 ——— 10−7
整備データ ——— 10−14
トラブルシューティング ——— 10−19

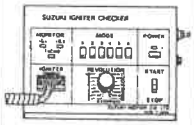
特殊工具一覧

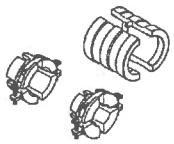
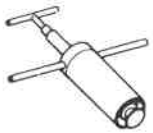
工　具	品番・品名・用途例
	09900－00410 ヘキサゴンレンチセット
	ヘキサゴンボルトの締付け
	09900－06105 スナップリングプライヤ
	サークリップの脱着
	09900－06107 スナップリングプライヤ
	サークリップの脱着
	09900－06108 スナップリングプライヤ
	サークリップの脱着
	09900－09004 インパクトドライバセット
	固着したスクリュの取外し
	09913－14210 オイルソレノイドワイヤ
	オイルホースのエア抜き
	09900－21602 CCISオイルゲージ
	2サイクル車のエンジンオイル消費量の測定用
	09900－22401 スモールボアゲージ (10-18mm，シリンダゲージ無)
	コンロッド小端内径の測定
	09900－25002 ポケットテスタ
	電圧，電流，抵抗，導通の測定

工　具	品番・品名・用途例
	09900－25008 マルチサーキットテスタセット
	電圧，電流，抵抗，導通の測定
	09900－28100 エレクトロテスタ
	イグニッションコイルの点検
	09910－20116 コンロッドストッパ
	クランクシャフトの回り止めに使用
	09911－73730 〝T〟タイプヘキサゴンレンチ (5㎜)
	ヘキサゴンボルトの締付け
	09913－10120 ボールヘックスTレンチ
	キャブレータクランプスクリュの脱着
	09913－10730 フューエルレベルゲージ
	キャブレータの油面高さを点検する時に使用
	09913－50121 オイルシールリムーバ
	オイルシールの抜き取り用
	09914－25811 〝T〟タイプヘキサゴンレンチ (6㎜)
	ヘキサゴンボルトの締付け
	09915－64510 コンプレッションゲージ
	圧縮圧力の測定

工　具	品番・品名・用途例
	09915－64530 コンプレッションゲージホース ゲージとアタッチメントをつなぐホース
	09915－64540 コンプレッションゲージアタッチメント(A) 圧縮圧力を測定するときのアタッチメント
	09920－13120 クランクケース&シャフトリムーバ ジェネレータロータの脱着
	09920－53740 クラッチスリーブハブホルダ クラッチスリーブハブの脱着
	09921－20210 ベアリングリムーバ ベアリングの取外し
	09922－22711 ドライブチェーンカッティング&ジョイントツール ドライブチェーン脱着工具
	09922－55131 ベアリングインストーラ ベアリングの脱着
	09923－73210 ベアリングリムーバ ベアリングの抜き取り
	09923－74510 ベアリングプーラ ベアリングの取外し

工　具	品番・品名・用途例
	09924－84511 ベアリングインストーラセット ホイールベアリングの取付け
	09924－84521 ベアリングインストーラ 小型ベアリングの圧入
	09925－18010 ステアリングベアリングインストーラ ロアステムベアリングの取付け
	09925－98221 ベアリングインストーラ ベアリング脱着工具
	09930－10121 スパークプラグソケットレンチセット スパークプラグの脱着
	09930－11920 トルクスビット 特殊なトルクスボルトの脱着
	09930－11940 ビットホルダ トルクスビットのソケット
	09930－30102 スライディングシャフト ベアリングプーラと共に使用
	09930－33720 ロータリムーバ ACジェネレータのロータを取り外す時に使用

工　具	品番・品名・用途例
	09930－40113 ロータホルダ
	ジェネレータロータの回り止め
	09930－40131 ロータホルダアタッチメント
	ロータホルダと共に使用
	09931－64210 リードワイヤ（RGV250 4－C）
	エンジン電装の作動点検にイグナイタチェッカと共に使用
	09931－64480 テストリード （MODE 4 RGV250）
	エンジン電装の作動点検にイグナイタチェッカと共に使用
	09931－94490 イグナイタチェッカ
	イグナイタの点検
	09940－14911 ステアリングステムナットレンチ
	ステアリングステムナットの締付け
	09940－14940 ピボットシャフトロックナットレンチ
	ロックナット締付工具
	09940－14960 ステアリングステムナットソケット
	09940－14911と共に使用する工具
	09940－52841 インナロッドホルダ
	インナロッド引き上げ用工具

工　具	品番・品名・用途例
	09940－52860 フロントフォークオイルシールインストーラセット
	フロントフォークのオイルシールの打ち込み
	09940－94921 ストッパプレート
	フロントフォークスプリングのストッパ
	09940－94930 フロントフォークスペーサホルダ
	フロントフォークスプリングを縮める工具
	09941－34513 ベアリングインストーラ
	ステアリングアウタレースの取付け
	09941－44910 ベアリングリムーバ
	スイングアームピボットベアリングの抜き取り
	09941－50111 ベアリングリムーバ
	ホイールベアリングの取外し
	09943－74111 フロントフォークオイルレベルゲージ
	フロントフォークオイルレベルの調整
	09943－88211 ベアリングインストーラ
	ベアリングの脱着
	09923－84510 プライマリドリブンシールホルダ
	クラッチインナカバーの組立

締付トルク

⚠注意

- セルフロックナットの締付トルクは他のナットと異なっている。従って，セルフロックナット使用箇所に他のナットを使用しないこと。
- セルフロックナットは2～3回をこえて使用しないこと。

エンジン

単位：N･m {kgf･m}

項目		締付トルク
エンジンマウンティングナット	後　上	65 {6.6}
	後　下	65 {6.6}
エンジンマウンティングブラケットボルト	エンジン側	50 {5.1}
	フレーム側	23 {2.3}
エンジンマウンティングスペーサクランプボルト		12 {1.2}
エキゾーストパイプナット		23 {2.3}
マフラマウントボルト		23 {2.3}
シリンダヘッドナット		25 {2.6}
シリンダナット		25 {2.6}
ジェネレータロータナット		80 {8.2}
プライマリドライブギヤナット		70 {7.1}
バランサドリブンギヤナット		50 {5.1}
クラッチスリーブハブナット		50 {5.1}
カムシフタピン		10 {1.0}
ギヤシフトアームストッパ		22 {2.3}
カムストッパサポート		10 {1.0}
スピードロータボルト		13 {1.3}
クランクケースボルト	M6	10 {1.0}
	M8	28 {2.9}
ドレンプラグ		23 {2.3}
オイルギャラリプラグ		14 {1.4}

車体関係

単位：N･m {kgf･m}

締付箇所	締付トルク
ステアリングステムヘッドナット	90 {9.2}
フロントフォークアッパクランプボルト	23 {2.3}
フロントフォークロアクランプボルト	23 {2.3}
フロントアクスル	65 {6.6}
フロントアクスルピンチボルト	23 {2.3}
フロントフォークキャップ	35 {3.6}

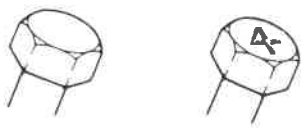
上表以外の締付箇所は次ページの標準締付トルクに従うこと。

単位：N•m {kgf•m}

締付箇所		締付トルク	
ハンドルバーセットボルト		23 {2.3}	
フロントフートレストボルト	8 mm	23 {2.3}	
	10mm	35 {3.6}	
フロントマスタシリンダボルト		10 {1.0}	
フロントブレーキキャリパボルト		39 {3.9}	
ブレーキホースユニオンボルト		23 {2.3}	
エアブリーダバルブ		8.0 {0.8}	
フロント／リヤブレーキディスクボルト		23 {2.3}	
スイングアームピボットシャフトナット		100 {10.2}	
リヤショックアブソーバアッパ／ロアマウンティングナット		アッパ	50 {5.1}
		ロア	45 {4.6}
リヤマスタシリンダボルト		10 {1.0}	
リヤブレーキキャリパボルト		25 {2.6}	
リヤブレーキプッシュロッドロックナット		18 {1.8}	
リヤアクスルナット		100 {10.2}	
リヤクッションロッドレバーナット		80 {8.2}	
フロントフォークロアクランボルト		23 {2.3}	
フロントフォークアッパクランプボルト		23 {2.3}	
フロントフォークキャップボルト		35 {3.6}	
ステアリングステムセンタナット		90 {9.2}	

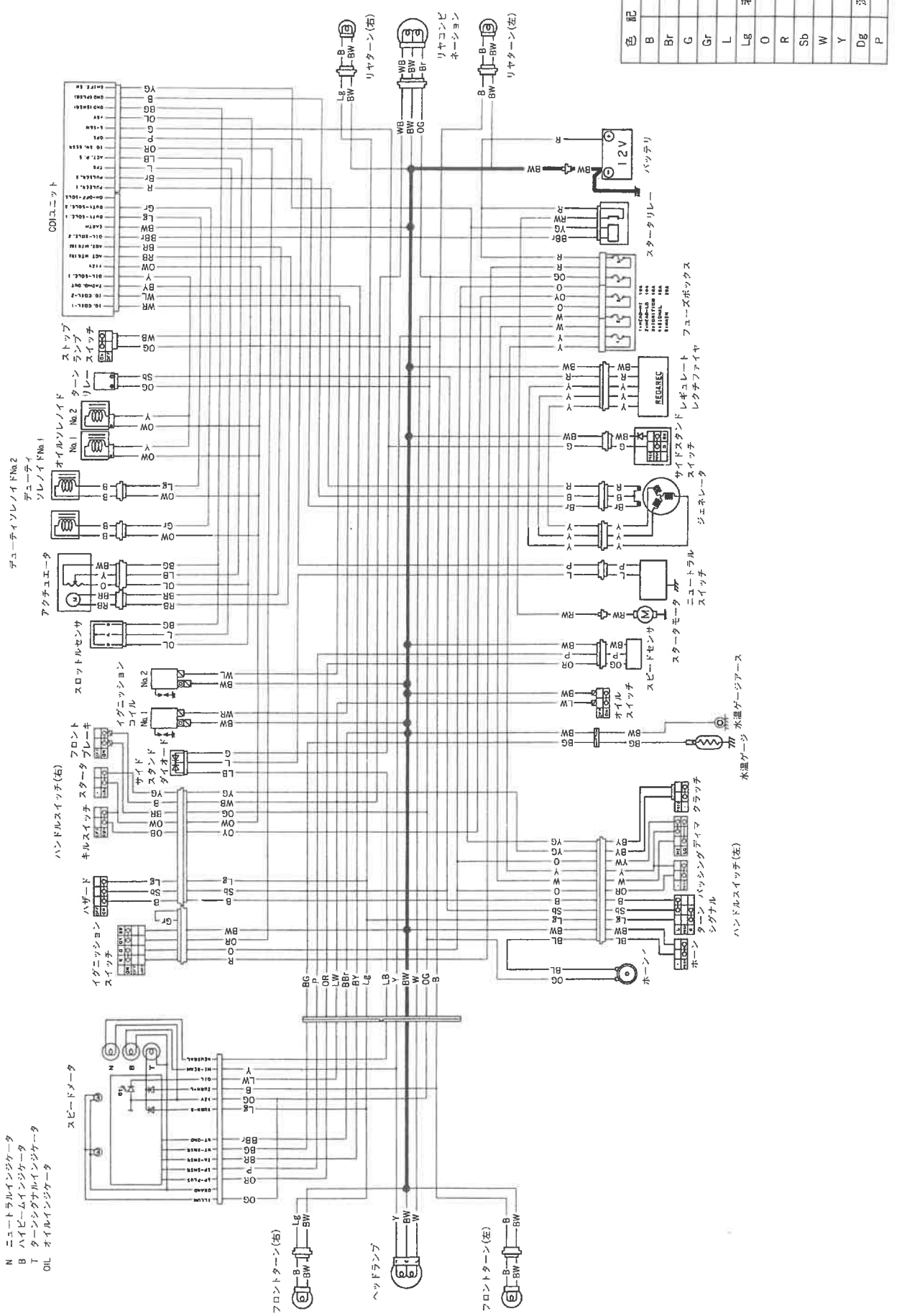
上表以外の締付箇所は下表の標準締付トルクに従うこと。

標準締付トルク

ねじ径（mm）	一般ボルト N•m {kgf•m}	強力ボルト N•m {kgf•m}	
4	1.5 {0.15}	2.3 {0.23}	一般ボルト 
6	5.4 {0.55}	10 {1.0}	
8	13 {1.3}	23 {2.3}	強力ボルト 
10	28 {2.9}	49 {5.0}	
12	44 {4.5}	83 {8.5}	

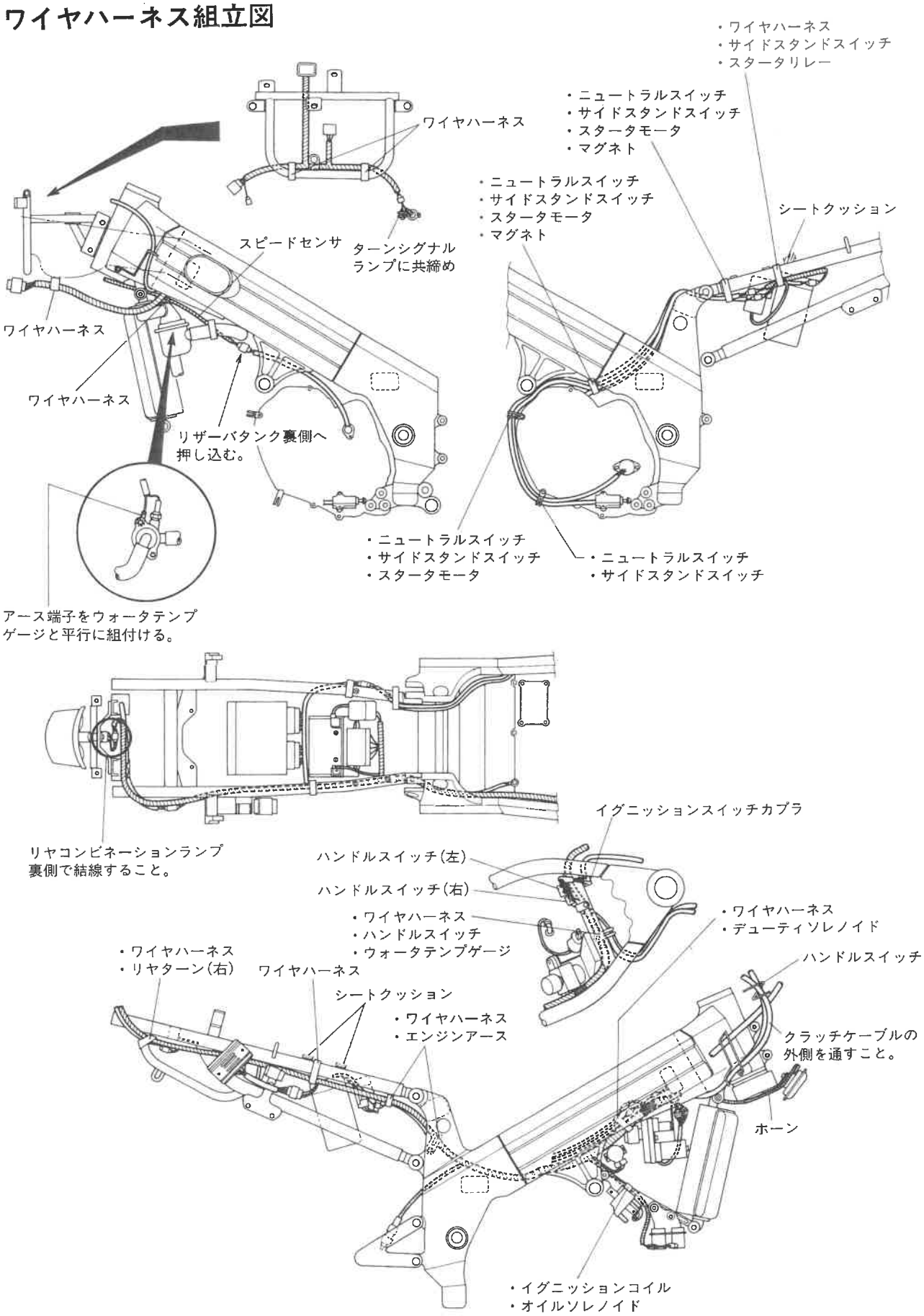
電気配線図

色記号	
B	黒
Br	茶
G	緑
Gr	灰
L	青
Lg	若葉
O	橙
R	赤
Sb	空
W	白
Y	黄
Dg	深緑
P	桃

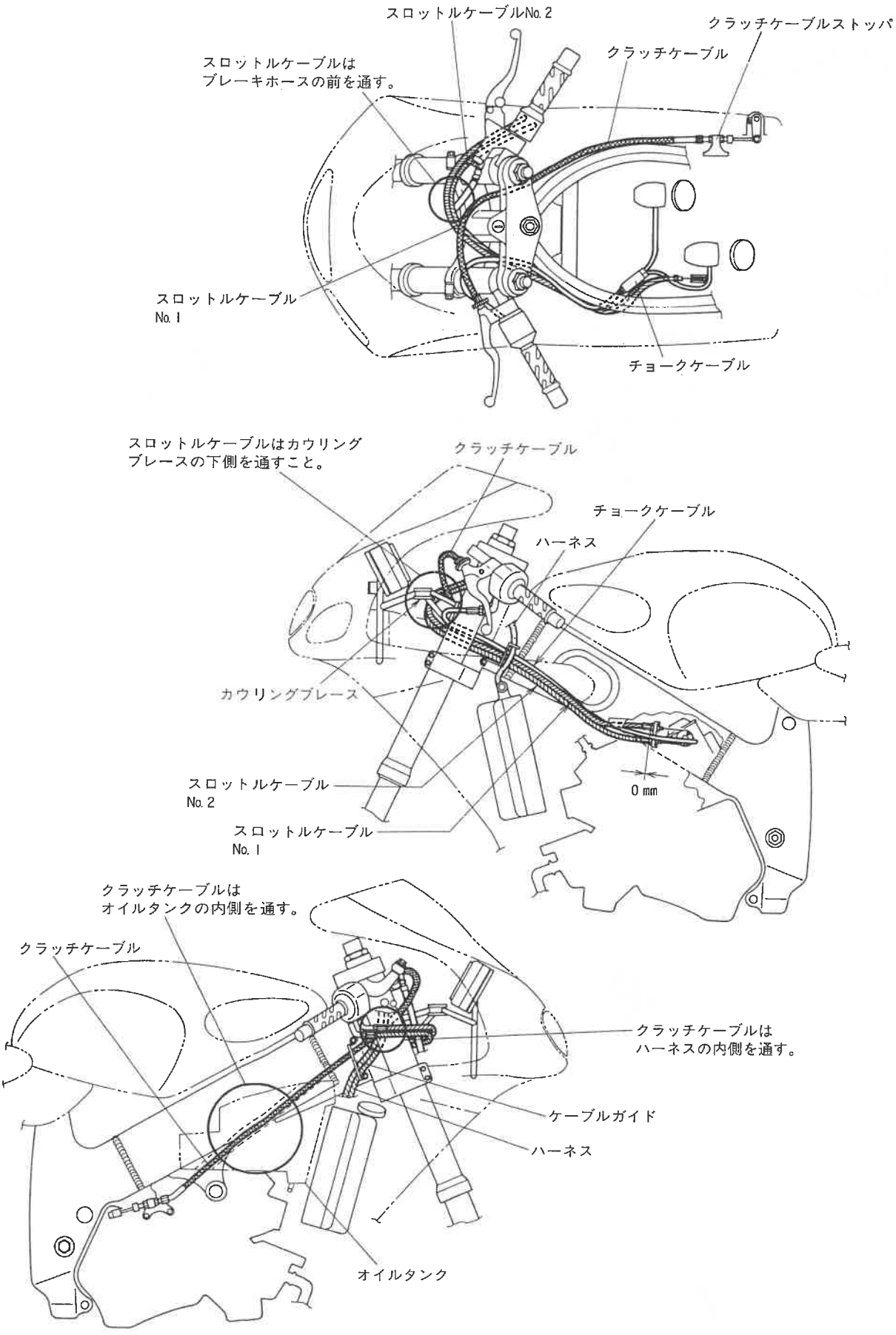


組立要領図

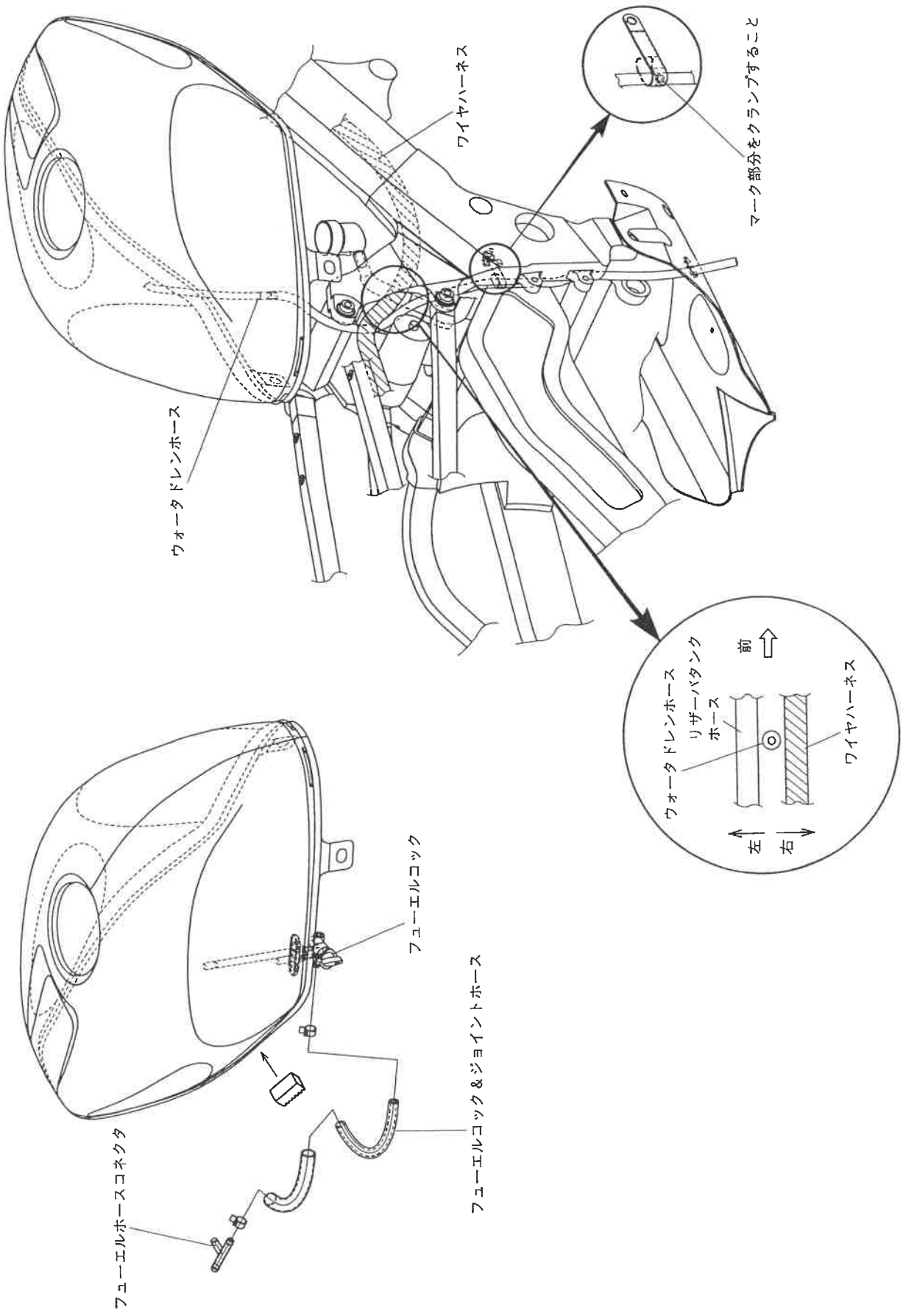
ワイヤハーネス組立図



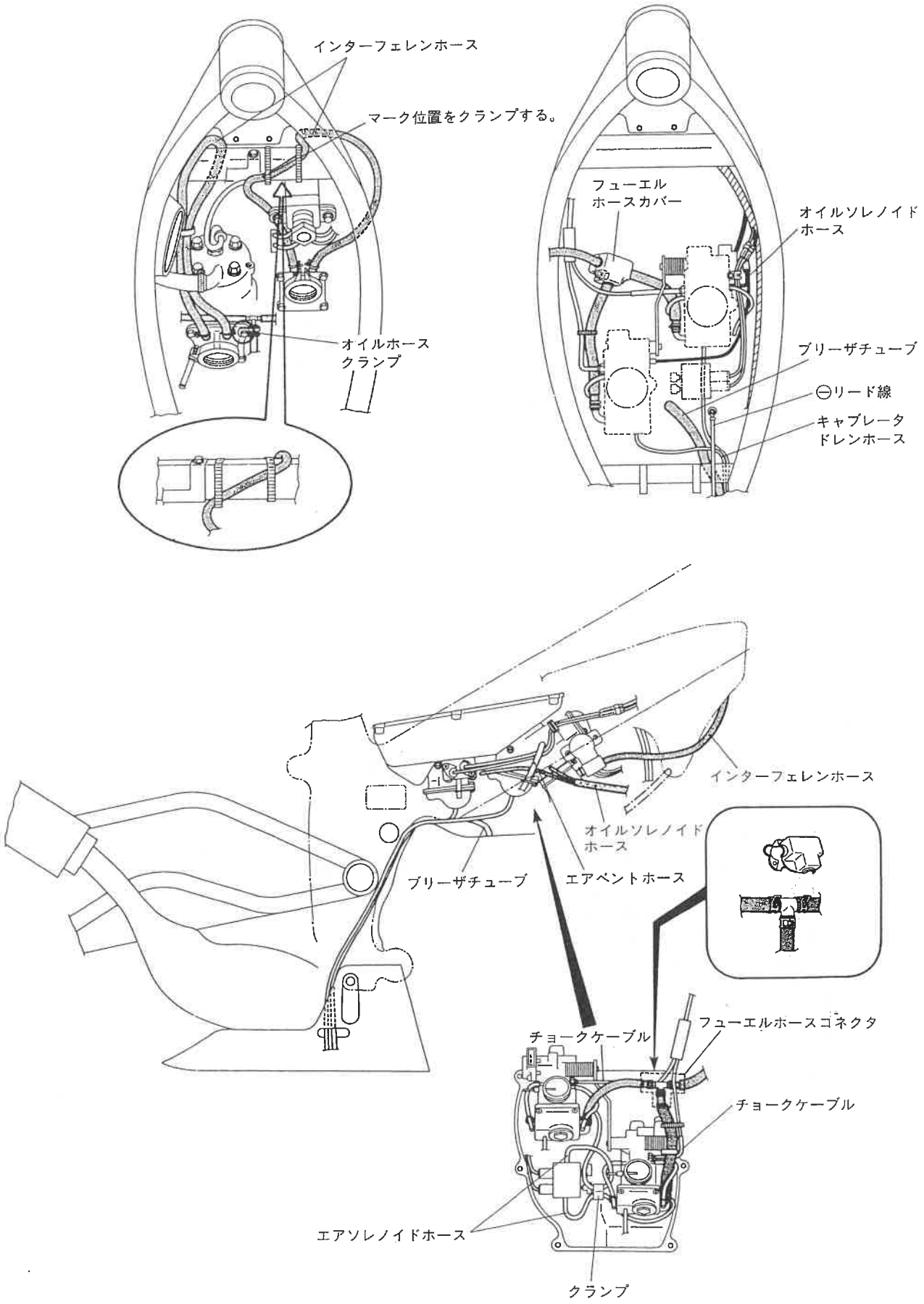
ケーブル関係組立図


スロットルケーブルNo. 2
クラッチケーブルストッパ
クラッチケーブル
スロットルケーブルは
ブレーキホースの前を通す。
スロットルケーブル
No. 1
チョークケーブル
スロットルケーブルはカウリング
ブレースの下側を通すこと。
クラッチケーブル
チョークケーブル
ハーネス
カウリングブレース
スロットルケーブル
No. 2
スロットルケーブル
No. 1
0 mm
クラッチケーブルは
オイルタンクの内側を通す。
クラッチケーブル
クラッチケーブルは
ハーネスの内側を通す。
ケーブルガイド
ハーネス
オイルタンク

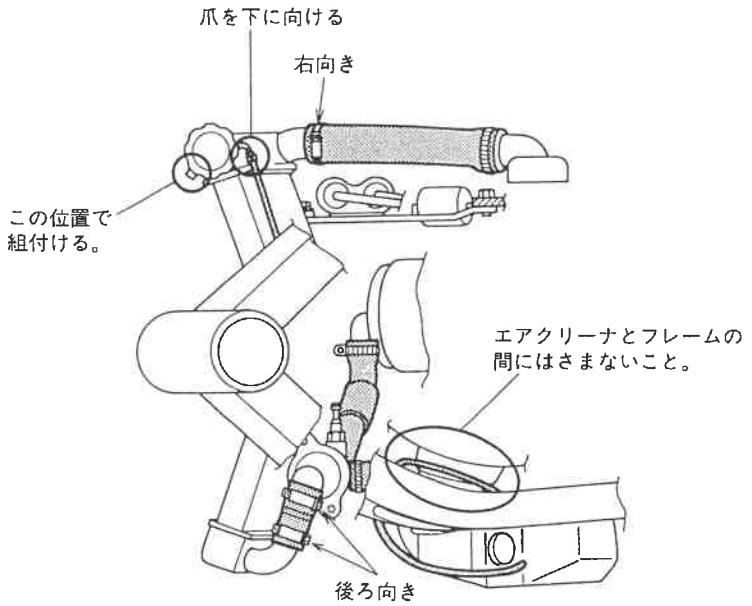
フューエルホース組立図

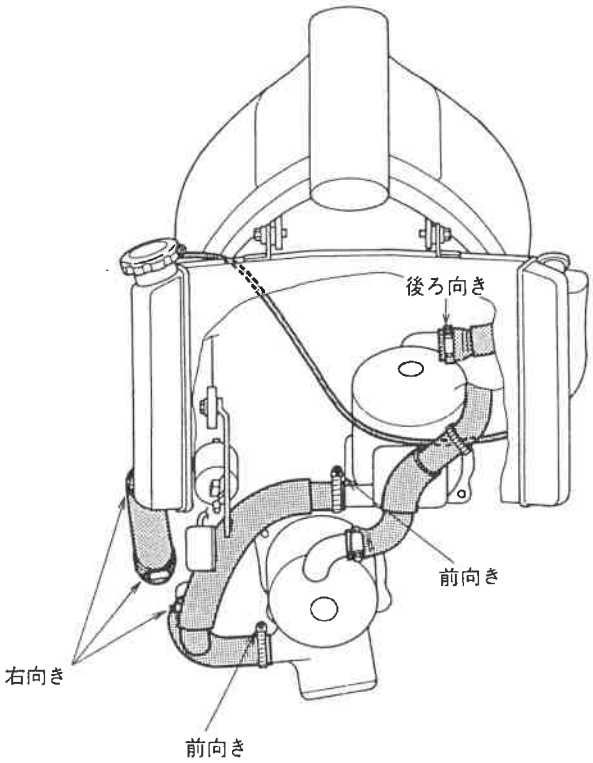


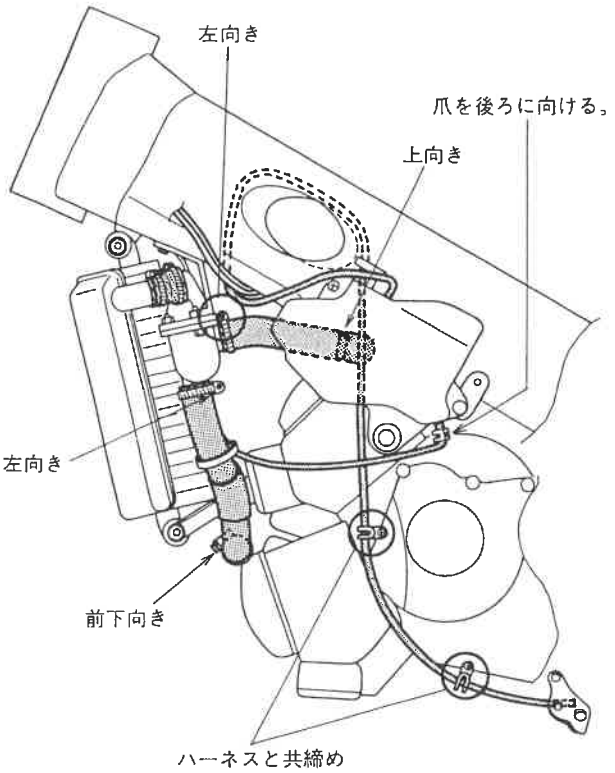
キャブレータ・インテークパイプ組立図



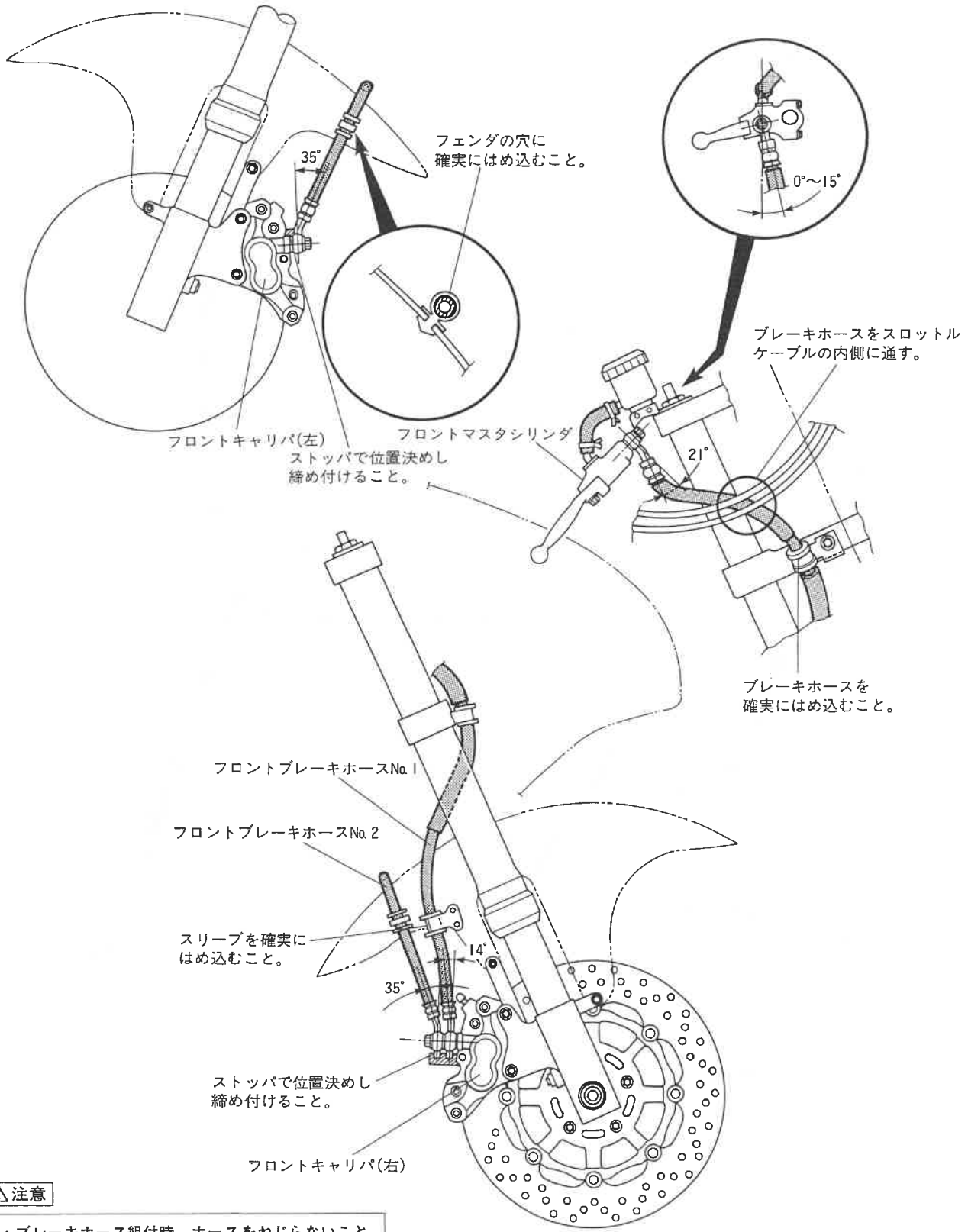
ラジエータホース組立図







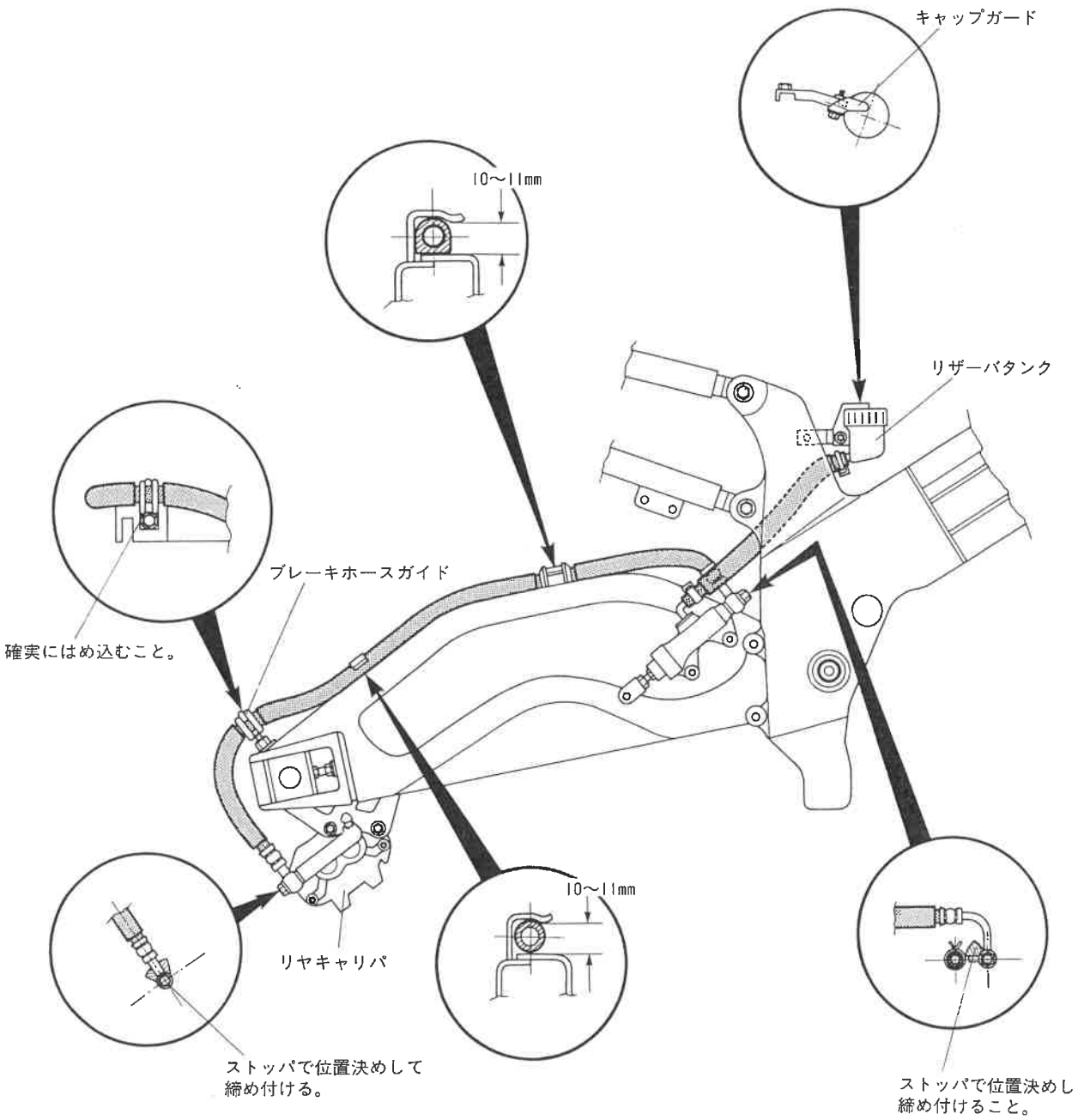
フロントブレーキホース組立図



⚠注意

- ブレーキホース組付時，ホースをねじらないこと。
- ブレーキホース組付方向，口金具の角度に注意すること。
- クランプは確実に行なうこと。
- ブレーキホースユニオンボルト等は規定トルクで締め付けること。

リヤブレーキホース組立図



トランスミッション＋ドライブチェーン

単位：mm（ギヤレシオを除く）

項目		標準値		使用限度
一次減速比		2.576		——
二次減速比		3.285		——
ギヤ比	Low	2.461		——
	2nd	1.777		——
	3rd	1.380		——
	4th	1.125		——
	5th	0.961		——
	Top	0.851		——
ギヤシフトフォークと溝のすき間		No.1，2，3	0.10～0.30	0.50
ギヤシフトフォークの溝の幅		No.1，2，3	5.5～5.6	——
ギヤシフトフォークの爪の厚さ		No.1，2，3	5.3～5.4	——
ドライブチェーン		種類	RK520SMOZ$_9$	——
		リンク数	112	——
		20ピッチ間の長さ	317.5	319.4
ドライブチェーンの緩み（空車時，サイドスタンド使用）		25～35		——
ギヤシフトレバーの高さ		60～70		——

キャブレータ

単位：mm

項目		諸元	
キャブレータ型式		TM32SS	
メインボア径		32mm	
キャブレータ判別刻印		42E0	
アイドリング回転数		1300±100 rpm	
メインジェット	(M.J.)	1番　#150	2番　#147.5
メインエアジェット	(M.A.J.)	φ0.7	
ジェットニードル	(J.N.)	6GH24－53－4	
ニードルジェット	(N.J.)	P－2	
パイロットジェット	(P.J.)	#30	
バイパス	(B.P.)	φ0.6	
ピストンバルブ	(C.A.)	2.5	
パイロットアウトレット	(P.O.)	φ0.6	
バルブシート	(V.S.)	φ2.5	
スタータジェット	(G.S.)	1番　#35	2番　#40
エアスクリュ	(A.S.)	1番　約1½戻し	2番　約1$\frac{7}{8}$戻し
スロットルケーブルの遊び		2～4mm（グリップ回転量）	

整備データ

シリンダ＋ピストン＋ピストンリング

単位：mm

項目		標準値	使用限度
ピストンとシリンダのクリアランス		0.05～0.06	0.12
シリンダの内径		54.000～54.015	54.080
ピストンの外径		53.945～53.960 （ピストン下端より18mm上）	53.88
シリンダ上面の歪み		————	0.1
ピストンリング自由合い口すき間	1st	約 4.2	3.36
	2nd	約 5.5	4.4
ピストンリング組立合い口すき間	1st	0.15～0.30	0.8
	2nd	0.15～0.30	0.8
ピストンリングとリング溝のすき間	1st	0.03～0.07	——
	2nd	0.03～0.07	——
ピストンのピン穴の内径		15.002～15.015	15.036
ピストンピンの外径		14.995～15.000	14.98
圧縮圧力		11～15 kg/cm² 500rpm	8.4 kg/cm²
圧縮圧力の気筒間差		————	2 kg/cm²

コンロッド＋クランクシャフト

単位：mm

項目	標準値	使用限度
コンロッド小端の内径	20.003～20.011	16.040
コンロッド小端の振れ	————	0.3
コンロッド大端のスラストクリアランス	0.10～0.20	——
クランクシャフトの振れ	————	0.05

オイルポンプ

項目	標準値	使用限度
CCISオイル消費量		
オイルソレノイドOFF時1300rpm　1分間	1.9～2.6 mℓ	
オイルソレノイドON時 2000rpm　4分間	0.2～0.6 mℓ	

クラッチ

単位：mm

項目		標準値	使用限度
クラッチレバーの遊び		10～15	——
ドライブプレートの厚さ		3.785～3.815	3.485
ドリブンプレートの厚さ	No.1	2.9	——
	No.2	2.0	——
ドリブンプレートの歪み		————	0.10
クラッチスプリングの自由長		38.1	36.2

エレクトリック

単位：mm

項目		諸元		備考
点火時期		14/1300 BTDC°/rpm		
点火順序		1・2		
スパークプラグ		形式	NGK：BR9ECM/ND：W27EMR-C	
		点火すきま	0.7～0.8	
飛火性能		8㎜以上		
シグナルジェネレータコイルの抵抗値（黒－緑）		148～222Ω		テスタレンジ：（×100Ω）
イグニッションコイルの抵抗値		1次側	1次端子－アース 0.15～0.25 Ω	テスタレンジ：（×1Ω）
		2次側	プラグキャップ－アース 15～18 kΩ	テスタレンジ：（×1kΩ）
充電電圧		13.5～15.0V（エンジン回転5000rpm）		
スタータリレーの抵抗値		40～80 Ω		
バッテリ	型式	FTX5L－BS		
	容量	4（10）Ah		
	電解液比重	1.32（20℃）		
ヒューズ	HEAD LIGHT	HI：10A　LO：10A		
	TURN SIGNAL	15A		
	IGNITION	10A		
	MAIN	20A		

ワット数

注意　指定バルブ(ワット数)以外は使用しないこと。

単位：W

項目		諸元
ヘッドランプ	HI	60
	LO	55
テール／ストップランプバルブ		5/21（番号灯，制動灯と兼用）
ターンシグナルランプバルブ		15×4（非常点滅表示灯と兼用）
スピードメータランプバルブ		1.7
タコメータランプバルブ		1.7
ターンシグナルパイロットランプバルブ		1.7
ハイビームパイロットランプバルブ		1.7
ニュートラルパイロットランプバルブ		1.7

ブレーキ＋ホイール

単位：mm

項　　目	標　準　値		使用限度
リヤブレーキペダルの高さ	60～70		
フロントブレーキレバーの遊び	5～20		
フロントブレーキレバーアジャスタ	目盛　2		
リヤブレーキペダルの遊び	5～15		
ブレーキディスクプレートの厚さ	前　輪	4.0	3.5
	後　輪	5.0	4.5
ブレーキディスクプレートの振れ（後輪）	————		0.30
マスタシリンダの内径	前　輪	14.000～14.043	——
	後　輪	12.700～12.743	——
マスタシリンダピストンの外径	前　輪	13.957～13.984	——
	後　輪	12.657～12.684	——
ブレーキキャリパシリンダの内径	前　輪	27.000～27.076	——
	後　輪	24.000～24.076	——
ブレーキキャリパピストンの外径	前　輪	26.920～26.970	——
	後　輪	23.925～23.975	——
ホイールリムの振れ	前　輪	横・縦 ——	2.0
	後　輪	横・縦 ——	2.0
アクスルシャフトの振れ	前　輪	————	0.25
	後　輪	————	0.25
タイヤサイズ	前　輪	110/70 R17 54H	
	後　輪	150/60 R17 66H	
タイヤの種類	前　輪	ダンロップ（GPR50FJ）	
	後　輪	ダンロップ（GPR50J）	
タイヤ摩耗限度	前　輪	————	0.8（1.6）
（　）内は推奨値	後　輪	————	0.8（2.0）

タイヤ空気圧

単位：kPa（kg/cm²）

	前　輪	後　輪
1名乗車	200（2.00）	225（2.25）
2名乗車	200（2.00）	250（2.50）

サスペンション

単位：mm

項目	標準値	使用限度	備考
フロントフォークストローク	120	————	
フロントフォークスプリングの自由長	————	230	
フロントフォークオイルレベル (スプリング無し，最圧縮時，インナチューブ上端からの油面)	105	————	
フロントフォークオイルの種類	SS 8 号		
フロントフォークのオイル量	434 ± 2.5 mℓ		
フロントフォークスプリングアジャスタ	上から 4 段目		
フロントフォーク減衰力調整	伸び側	全閉から1½回転戻し，付近のポンチマークに合わす	
	圧縮側	全閉から1½回転戻し，付近のポンチマークに合わす	
フロントフォークインナチューブの外径	φ41	————	
フロントフォークアウタチューブの内径	φ42	————	
リヤショックアブソーバスプリングアジャスタ	169.2		
リヤショックアブソーバ減衰力調整	伸び側	全閉から約1 5/8回転戻し	
	圧縮側	全閉から約1½回転戻し	
リヤホイール可動量	130	————	
スイングアームピボットシャフトの振れ	————	0.3	

フューエル＋エンジンオイル＋ミッションオイル

項目		諸元	備考
ガソリンの種類		無鉛レギュラガソリン	
フューエルタンク	リザーブを含む全容量	16ℓ	
	リザーブ位置からの残量	約2 ℓ	
エンジンオイルの種類		スズキCCISオイル	
エンジンオイル	全容量	1.2ℓ	
	ランプ点灯時からの残量	約0.3ℓ	
トランスミッションオイルの種類		スズキエクスタオイルスーパーデラックス	
トランスミッションオイル量		700～750mℓ　オイルレベルボルトで確認	——

サーモスタット＋ラジエータ＋冷却水

項目		標準値		使用限度
サーモスタット開弁温度		48～52		——
サーモスタットバルブリフト量		7 mm (65℃)		——
ラジエータキャップ開弁圧力		95～122 kPa {0.95～1.25 kg/cm²}		——
ウォータテンパレチャゲージ抵抗値		50℃	約9.56 kΩ	——
		80℃	約2.78 kΩ	——
		120℃	約0.69 kΩ	——
冷却水容量	リザーバタンク側	約250mℓ		——
	エンジン側	約1400mℓ		——

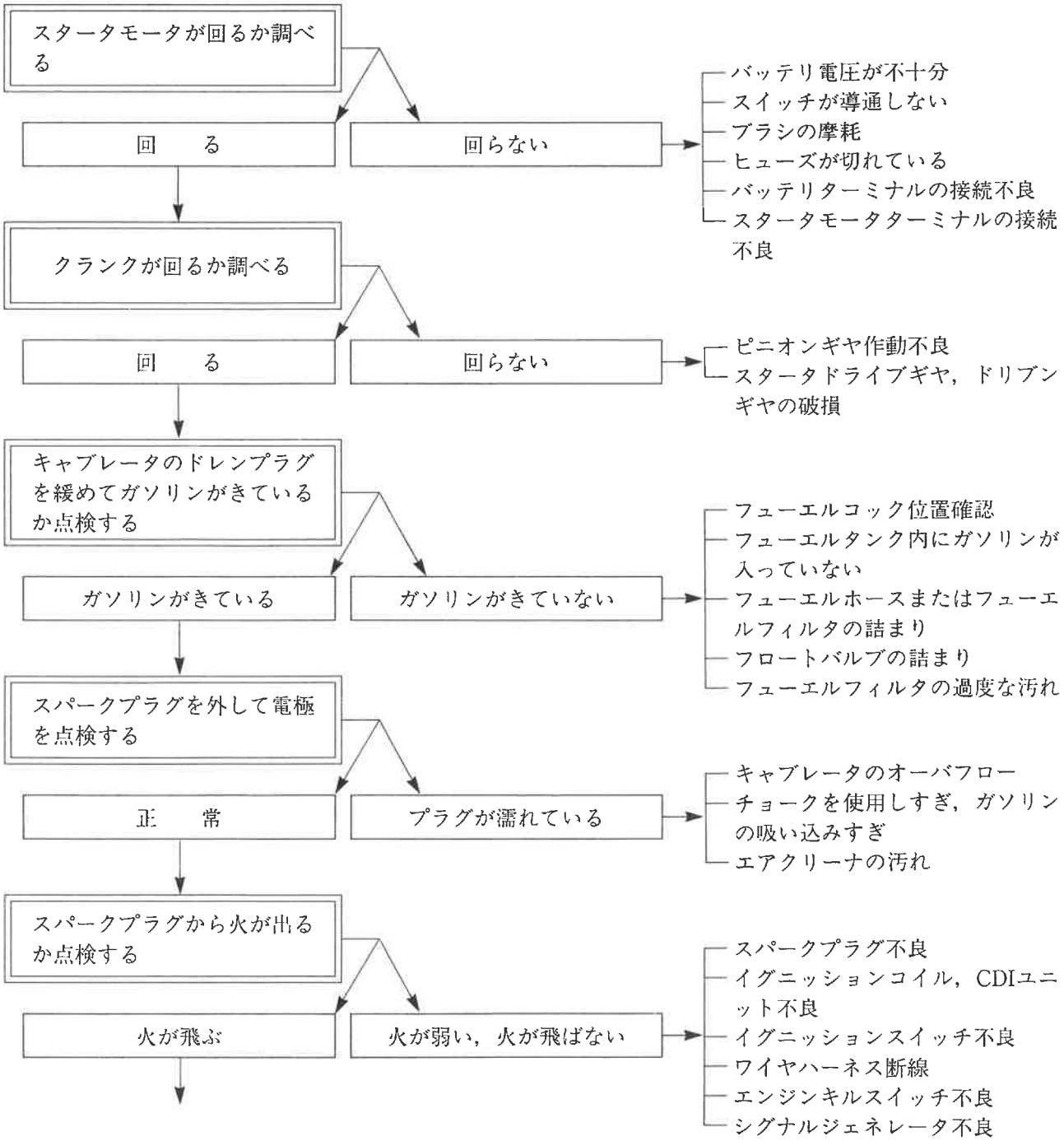
トラブルシューティング

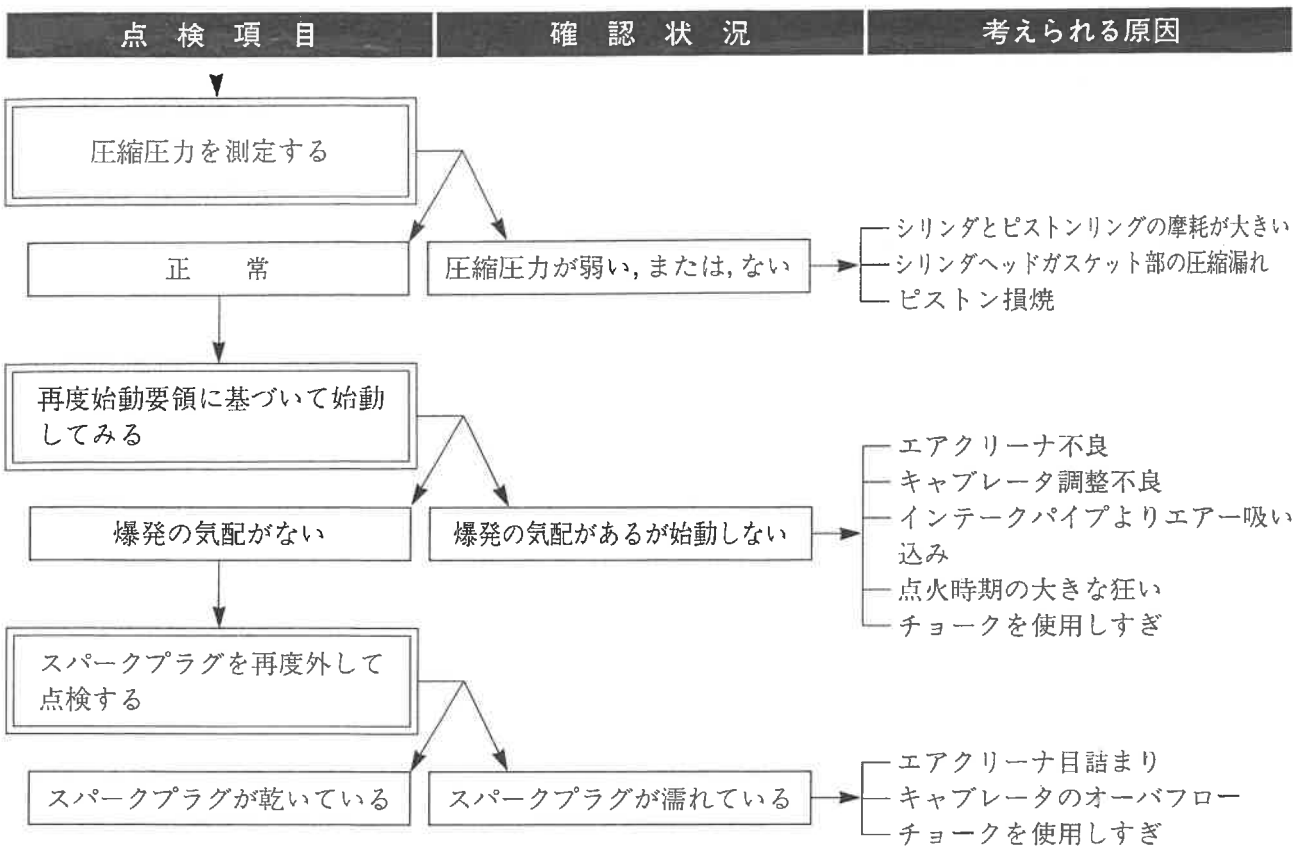
不調項目

- 始動不能または始動困難 ―― 10－19
- 速度が出ない，力が出ない ―― 10－20
- 回転不良(低速) ―― 10－22
- 回転不良(高速) ―― 10－23

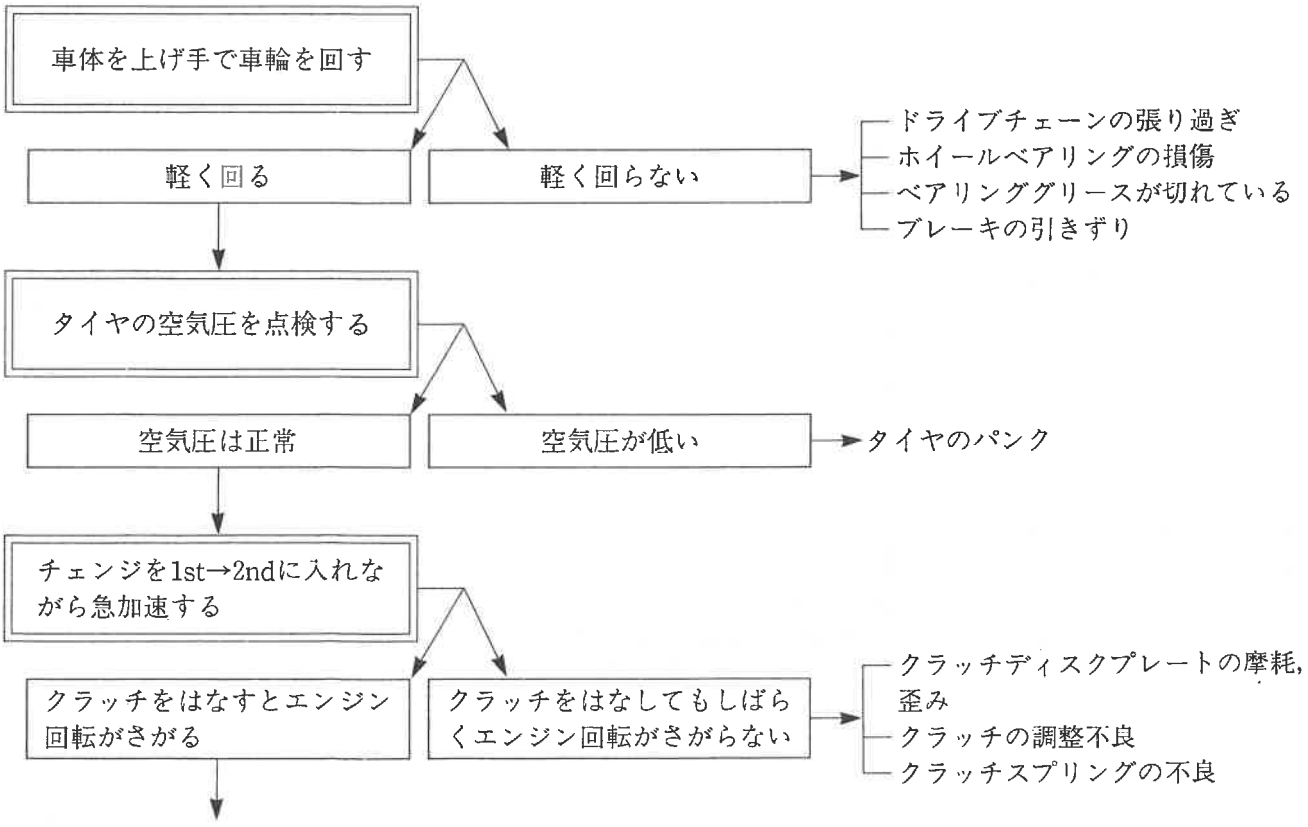
点検項目	確認状況	考えられる原因

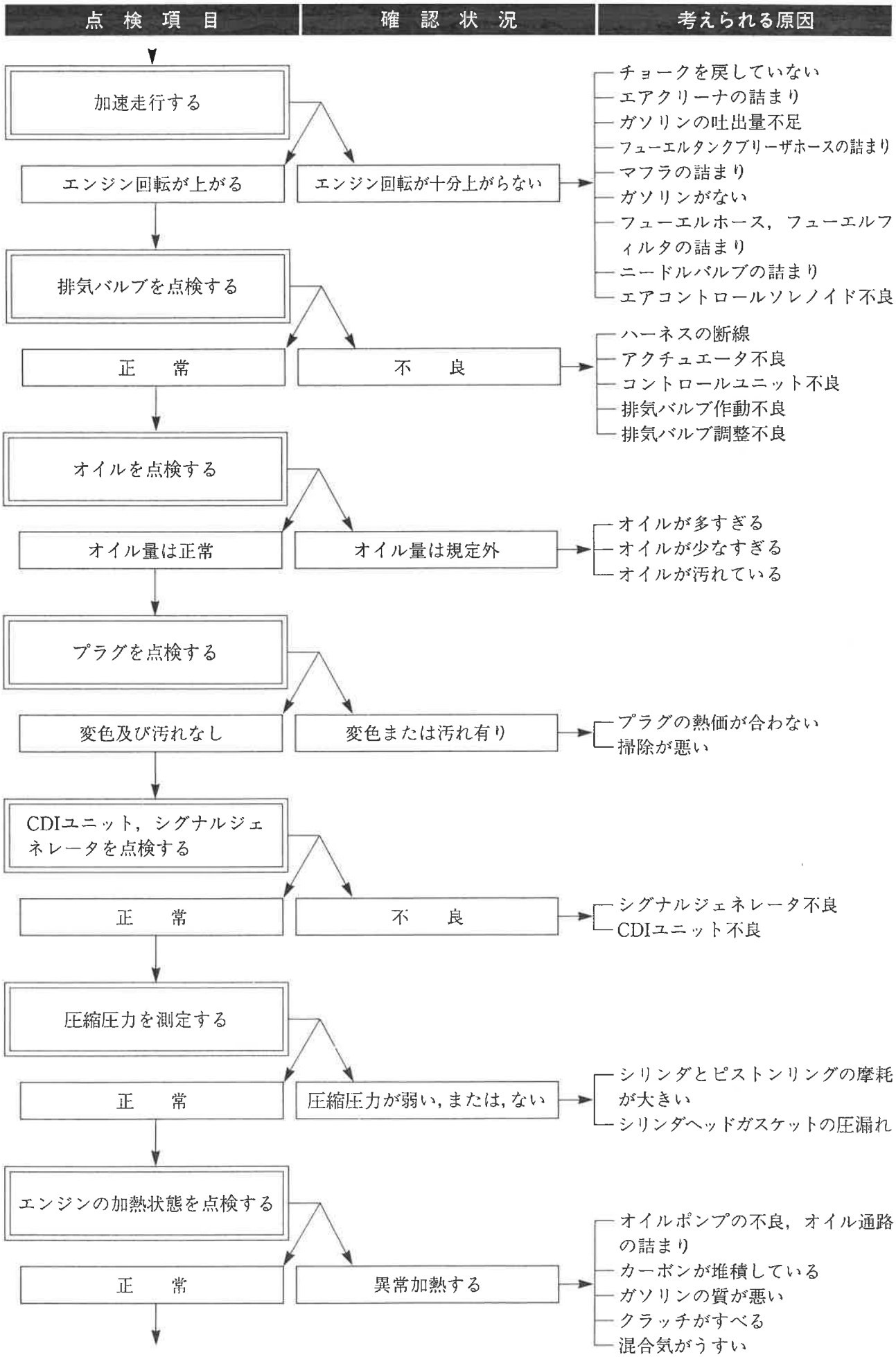
●始動不能または始動困難

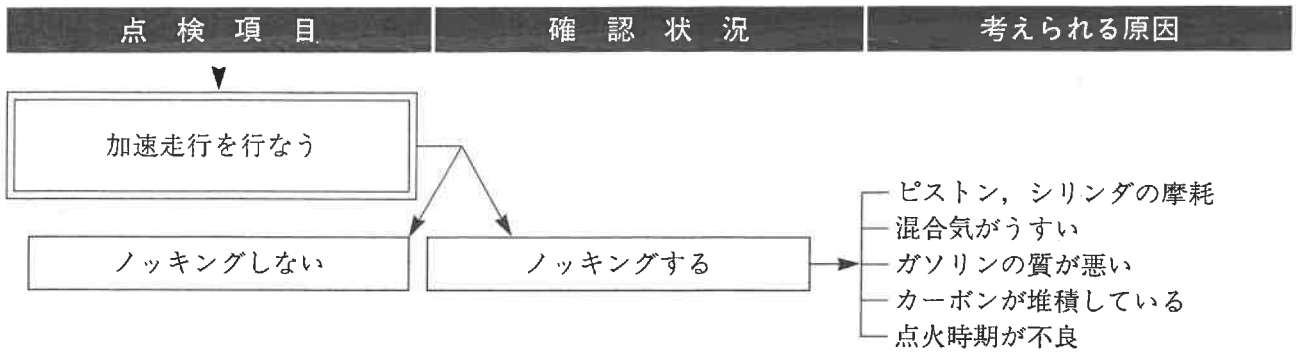




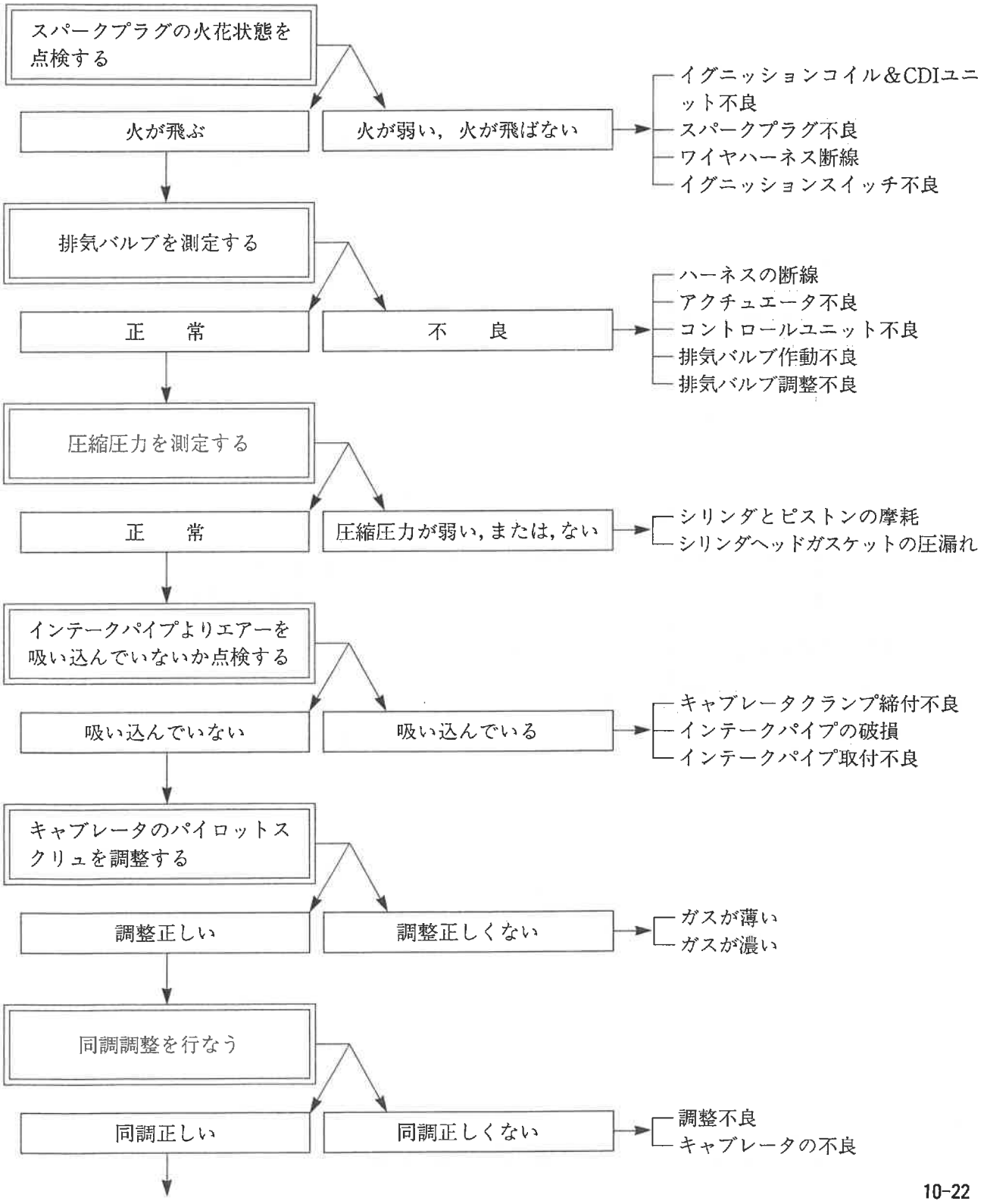
●速度が出ない，力がでない




点検項目
確認状況
考えられる原因
加速走行する
エンジン回転が上がる
エンジン回転が十分上がらない
チョークを戻していない
エアクリーナの詰まり
ガソリンの吐出量不足
フューエルタンクブリーザホースの詰まり
マフラの詰まり
ガソリンがない
フューエルホース，フューエルフィルタの詰まり
ニードルバルブの詰まり
エアコントロールソレノイド不良
排気バルブを点検する
正　常
不　良
ハーネスの断線
アクチュエータ不良
コントロールユニット不良
排気バルブ作動不良
排気バルブ調整不良
オイルを点検する
オイル量は正常
オイル量は規定外
オイルが多すぎる
オイルが少なすぎる
オイルが汚れている
プラグを点検する
変色及び汚れなし
変色または汚れ有り
プラグの熱価が合わない
掃除が悪い
CDIユニット，シグナルジェネレータを点検する
正　常
不　良
シグナルジェネレータ不良
CDIユニット不良
圧縮圧力を測定する
正　常
圧縮圧力が弱い，または，ない
シリンダとピストンリングの摩耗が大きい
シリンダヘッドガスケットの圧漏れ
エンジンの加熱状態を点検する
正　常
異常加熱する
オイルポンプの不良，オイル通路の詰まり
カーボンが堆積している
ガソリンの質が悪い
クラッチがすべる
混合気がうすい

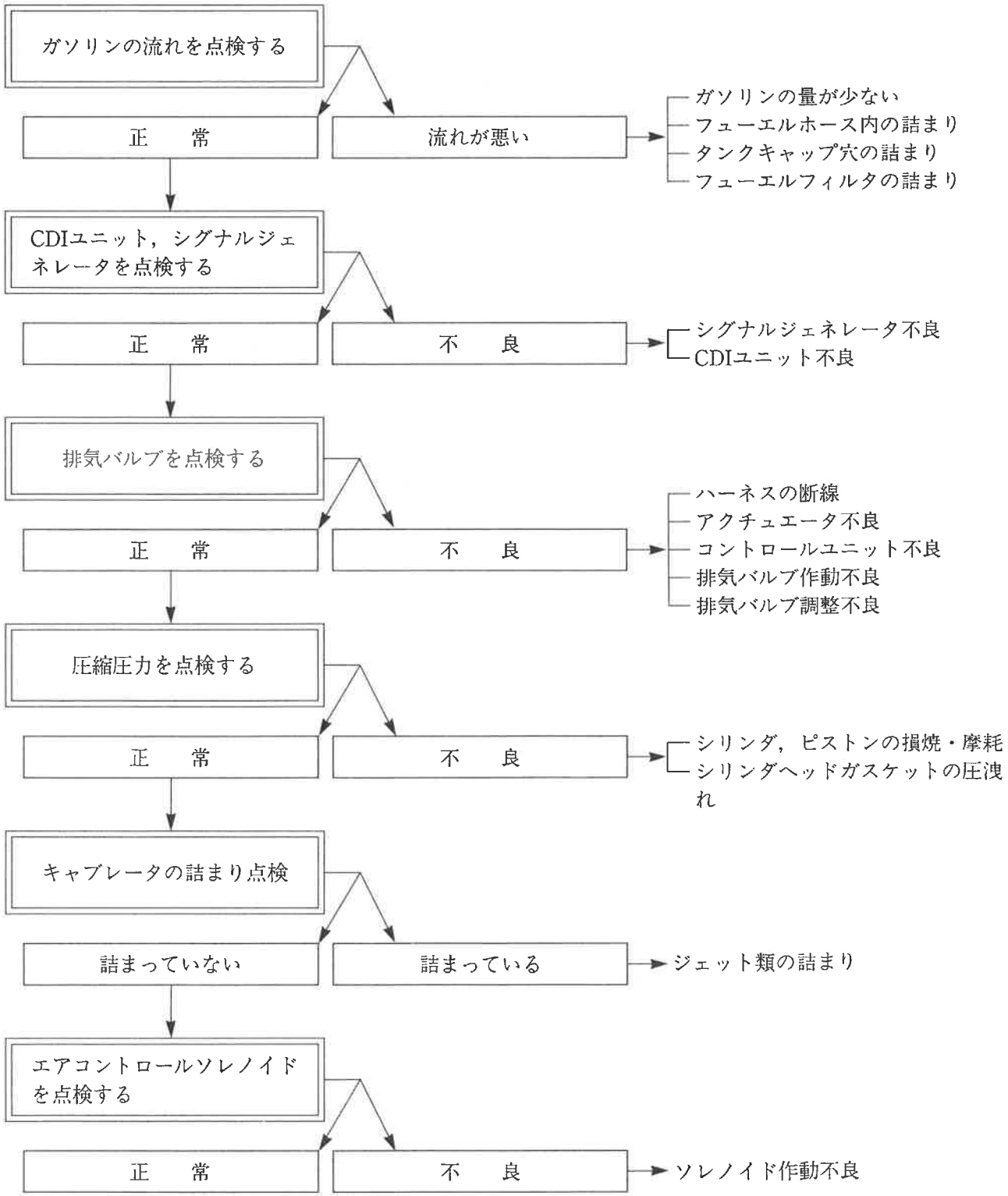

点検項目
確認状況
考えられる原因
加速走行を行なう
ノッキングしない
ノッキングする
ピストン，シリンダの摩耗
混合気がうすい
ガソリンの質が悪い
カーボンが堆積している
点火時期が不良

●回転不良（低速）


スパークプラグの火花状態を点検する
火が飛ぶ
火が弱い，火が飛ばない
イグニッションコイル&CDIユニット不良
スパークプラグ不良
ワイヤハーネス断線
イグニッションスイッチ不良
排気バルブを測定する
正　常
不　良
ハーネスの断線
アクチュエータ不良
コントロールユニット不良
排気バルブ作動不良
排気バルブ調整不良
圧縮圧力を測定する
正　常
圧縮圧力が弱い，または，ない
シリンダとピストンの摩耗
シリンダヘッドガスケットの圧漏れ
インテークパイプよりエアーを吸い込んでいないか点検する
吸い込んでいない
吸い込んでいる
キャブレータクランプ締付不良
インテークパイプの破損
インテークパイプ取付不良
キャブレータのパイロットスクリュを調整する
調整正しい
調整正しくない
ガスが薄い
ガスが濃い
同調調整を行なう
同調正しい
同調正しくない
調整不良
キャブレータの不良


点検項目
確認状況
考えられる原因
エアコントロールソレノイドの点検をする
正常
不良
ソレノイド作動不良

●回転不良（高速）


ガソリンの流れを点検する
正常
流れが悪い
ガソリンの量が少ない
フューエルホース内の詰まり
タンクキャップ穴の詰まり
フューエルフィルタの詰まり
CDIユニット，シグナルジェネレータを点検する
正常
不良
シグナルジェネレータ不良
CDIユニット不良
排気バルブを点検する
正常
不良
ハーネスの断線
アクチュエータ不良
コントロールユニット不良
排気バルブ作動不良
排気バルブ調整不良
圧縮圧力を点検する
正常
不良
シリンダ，ピストンの損焼・摩耗
シリンダヘッドガスケットの圧洩れ
キャブレータの詰まり点検
詰まっていない
詰まっている
ジェット類の詰まり
エアコントロールソレノイドを点検する
正常
不良
ソレノイド作動不良

メ　モ

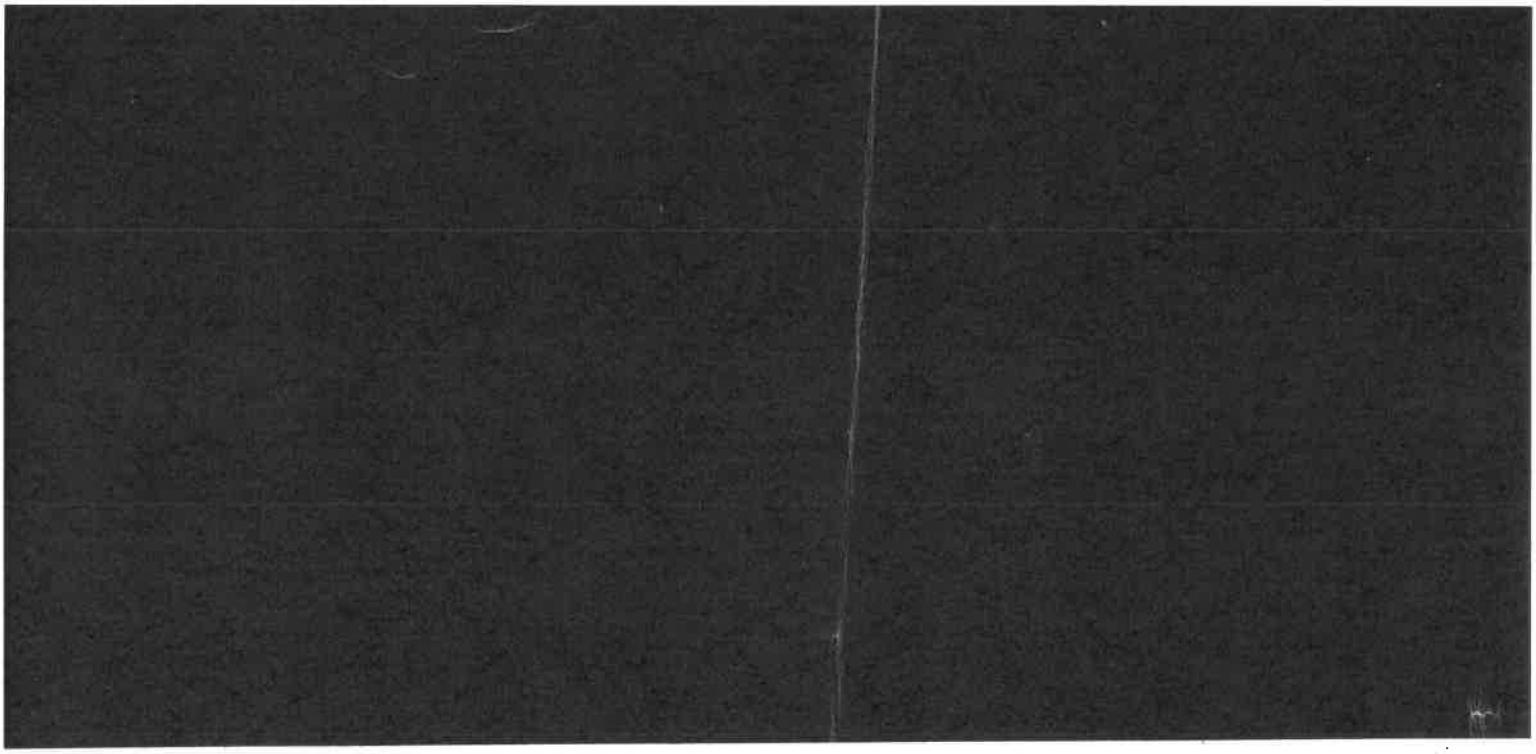
スズキ　RGV-Γ250SP

サービスマニュアル

禁無断転載

発行　スズキ株式会社
〒432-91　浜松市高塚町
編集　サービス部二輪グループ
No.40-25830

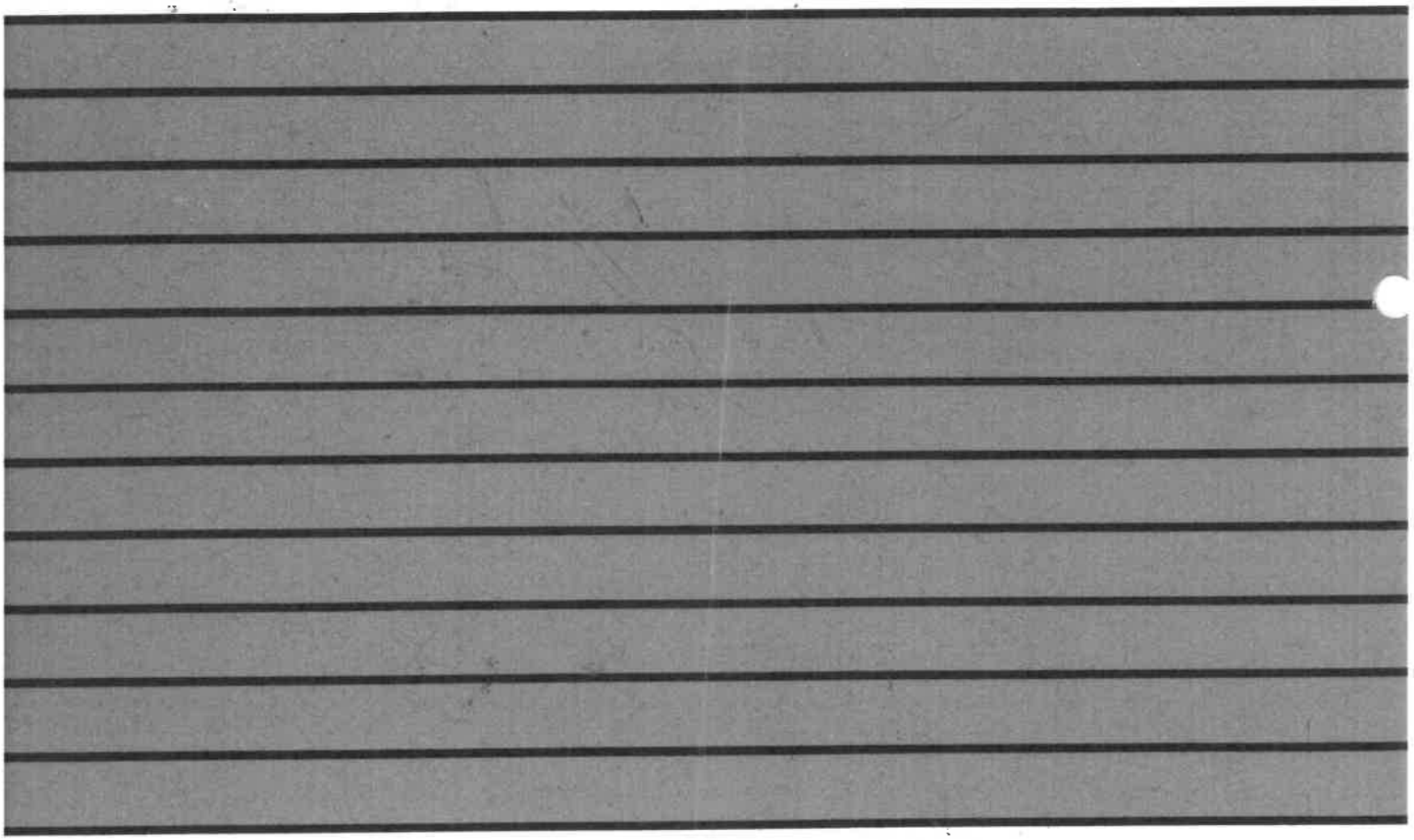
1996年2月　発行　1　　(292)



もっと個性的に、もっとあなたらしく

Personal Best

SUZUKI



T

40-25830