

SUZUKI

サービスマニュアル

RF400R

RF400RP (GK78A)

はじめに

スズキではこのたびロードスポーツタイプの二輪車

RF400R (RF400RP) を新発売する運びとなりました。

この製品は、スズキの高度な技術と徹底した品質管理のもとで、スズキのモットー「**価値ある製品**」を目指して作られたものです。

このサービスマニュアルでは、新商品の紹介を含み、点検整備や主要部品の分解点検の要領を説明しておりますが、「読む事柄を少なく」「見ることで素早く理解できる」ようにとの意図で作成しておりますので、一般的に知られていると思われる細かい説明は割愛し、説明図と写真を多く用いて編集いたしました。

概要、解説は車の特長及び主な機構を知るために、点検調整、分解点検、整備データは点検、整備の手引きとしてご利用いただき、スズキ二輪車の拡販、アフタサービスに一層ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

1993年3月

(平成5年)

スズキ株式会社

- この本は発売初期の基本モデルを対象に作成しました。
従って、品質の向上のために設計変更が行われた場合、本書の記載事項と、現車の間に差異が生じることがありますのでご了承ください。
- この本に掲載している説明用の図や写真は、動作の原理や作業の要領を示したもので、実際の車両とは形状等が異なる場合がありますのでご了承ください。
- この本は整備に関することがらを全て記載しているわけではありません。
スズキのオートバイに関する整備上の一般知識及び技能を有する人（スズキ代理店、販売店）を対象として作成してありますので、知識、技能のない人は本書だけで、点検、調整、分解、組立等を行わないでください。
(整備上のトラブル及び機械破損等の原因となる場合があります。)

はじめに

スズキではこのたびロードスポーツタイプの二輪車

RF400R (RF400RP) を新発売する運びとなりました。

この製品は、スズキの高度な技術と徹底した品質管理のもとで、スズキのモットー「価値ある製品」を目指して作られたものです。

このサービスマニュアルでは、新商品の紹介を含み、点検整備や主要部品の分解点検の要領を説明しておりますが、「読む事柄を少なく」「見ることで素早く理解できる」ようにとの意図で作成しておりますので、一般的に知られていると思われる細かい説明は割愛し、説明図と写真を多く用いて編集いたしました。

概要、解説は車の特長及び主な機構を知るために、点検調整、分解点検、整備データは点検、整備の手引きとしてご利用いただき、スズキ二輪車の拡販、アフタサービスに一層ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

1993年3月

(平成5年)

スズキ株式会社

- この本は発売初期の基本モデルを対象に作成しました。
従って、品質の向上のために設計変更が行われた場合、本書の記載事項と、現車の間に差異が生じることがありますのでご了承ください。
- この本に掲載している説明用の図や写真は、動作の原理や作業の要領を示したもので、実際の車両とは形状等が異なる場合がありますのでご了承ください。
- この本は整備に関することがらを全て記載しているわけではありません。
スズキのオートバイに関する整備上の一般知識及び技能を有する人（スズキ代理店、販売店）を対象として作成してありますので、知識、技能のない人は本書だけで、点検、調整、分解、組立等を行わないでください。
(整備上のトラブル及び機械破損等の原因となる場合があります。)

あらまし

スズキRF400Rは、4サイクル・水冷・直列4気筒・DOHC方式のエンジンに4 into 1マフラーを装着しています。

また、車体関係は、フレームに鋼板製ダイヤモンド形を採用した新設計のロードスポーツバイクです。

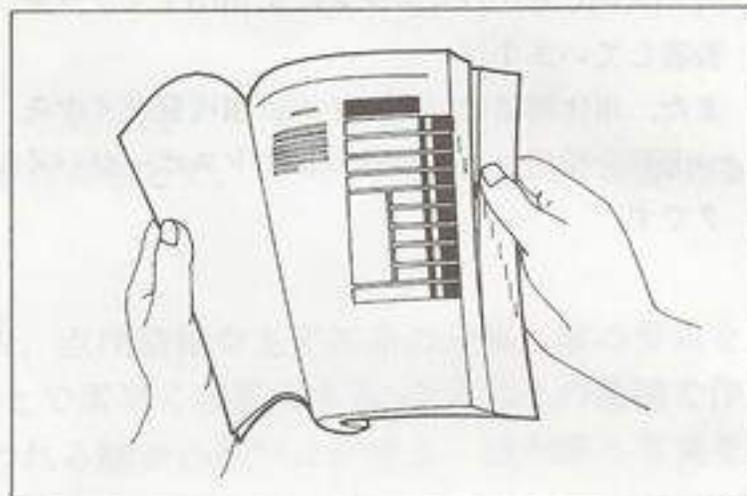


項 目		
概 要	1	
解 説	2	
納車と整備	3	
点検調整	4	
分解点検	エンジン	5
	キャブレター フューエルコック フューエルポンプ	6
	冷却装置	7
	エレクトリック	8
	車 体	9
整備資料	10	

本書の使い方

記載ページの探し方

1. 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。
2. 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ください。
3. 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。
4. 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ください。



記載内容

1. 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。
2. 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。
3. 作業上の注意事項などを次のシンボルマークで表示しています。

△注意 怠るとケガ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。

上記以外のシンボルマークについては、それぞれ文字で表現しています。

① 点検調整
② 電気調整

電気調整
スパークプラグの点検
 サービスと異なるプラグの種類は、
 スパークプラグレンチセット 09930-16120
 700-16120-00014-00014

●プラグの付け具合を確認する。
 ・取り付け時の場合は、プラグとプラグに
 ・シムラ調整の場合は、プラグとプラグに一定角する。

NGK CR6K 16	CR6K 16
CR6K 16	CR6K 16
CR6K 16	CR6K 16

●電圧、回転速度などの測定、調整、修理などを行う場合は、
 点検する。
 ・汚れ、油汚れのある場合は、プラグアース、ワイヤブ
 ンドを清掃する。
 ・調整、汚れのほつれは、交換。

●電圧と回転速度の測定 (プラグアース) を点検する。
 0.6-0.7mm

・標準値から外れている場合は回転速度を調整する。

0.6-0.7mm 0.6-0.7mm

●スパークプラグの締め付け
 ・調整で締めこんでから規定トルクで締め付ける。
 ■ スパークプラグ (100-329kg-cm)

バッテリーの点検
 バッテリー、及びその取り付け位置については3ページ
 参照

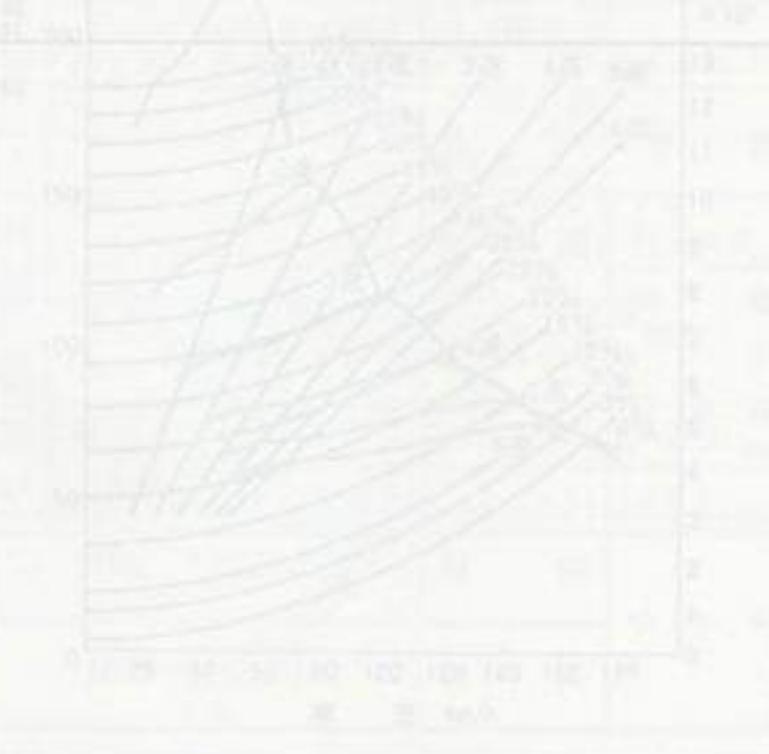
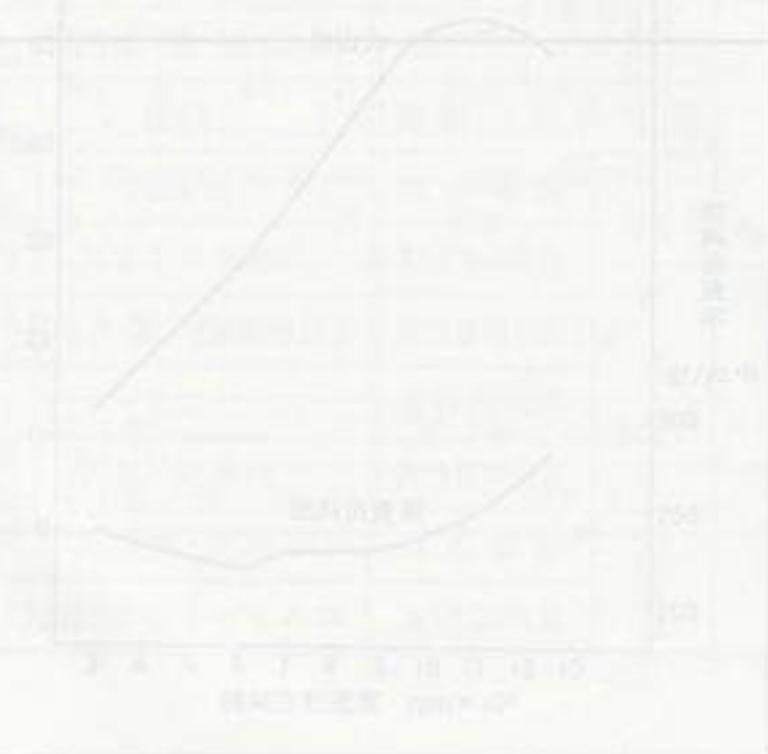
●端子及びリード線の腐蝕の有無を確認する。
 ●リード線が緩んでいないかを確認する。
 ・腐蝕している場合は、バッテリーを取り外し、ぬるま湯を注
 ぎワイヤブラシで磨く。
 ・緩んでいる場合は締め直すと共に、補正して締め付ける。

4-13

概要

目次

車歷	1-1
打刻位置	1-1
外觀四面圖	1-2
性能曲線圖	1-2
主要諸元	1-3



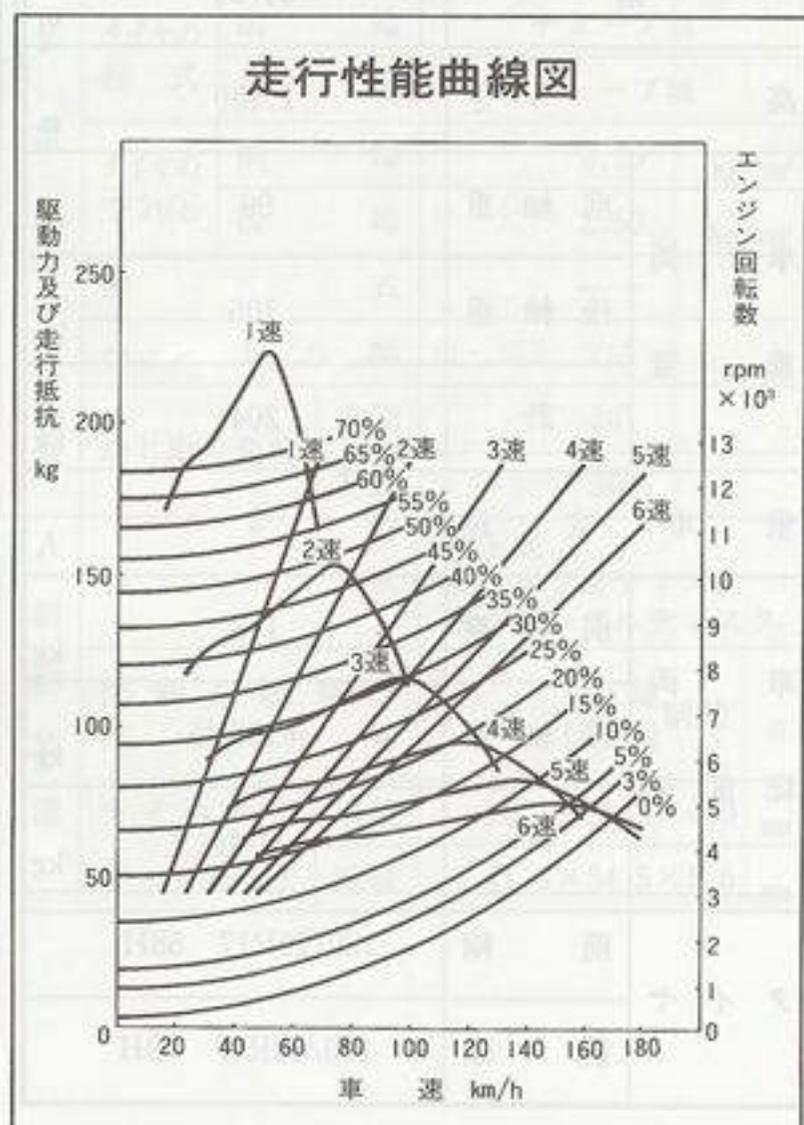
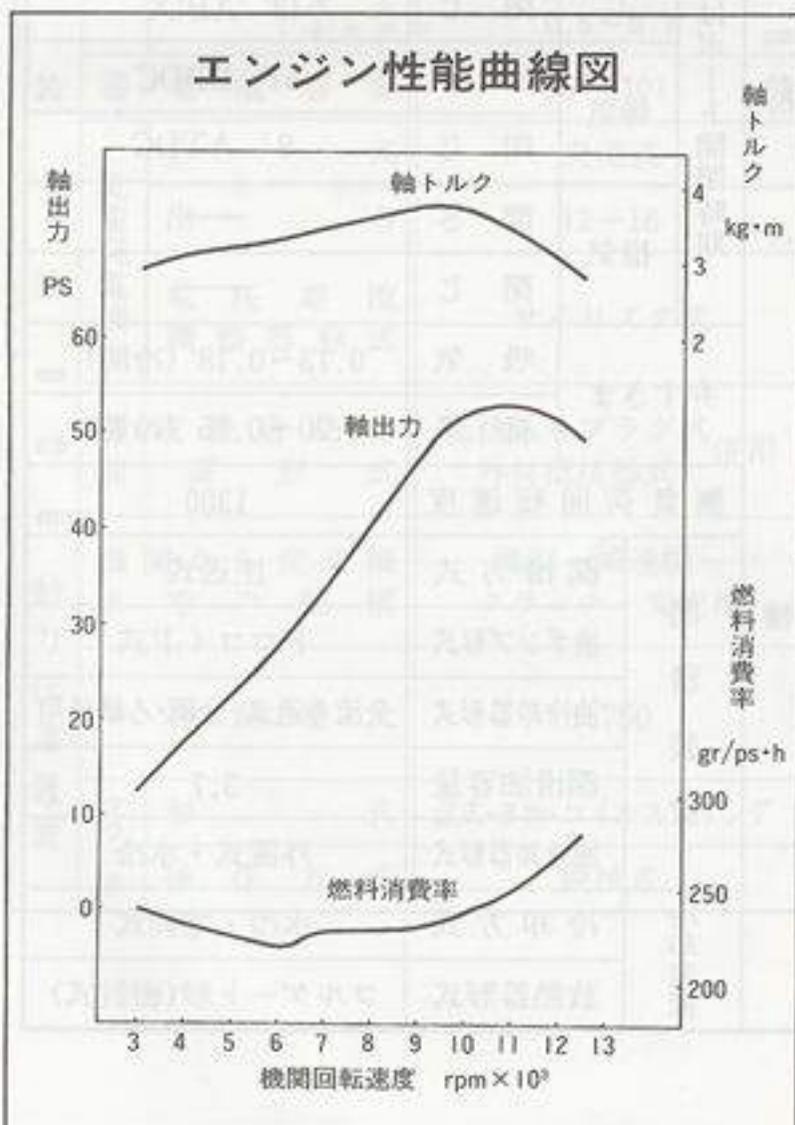
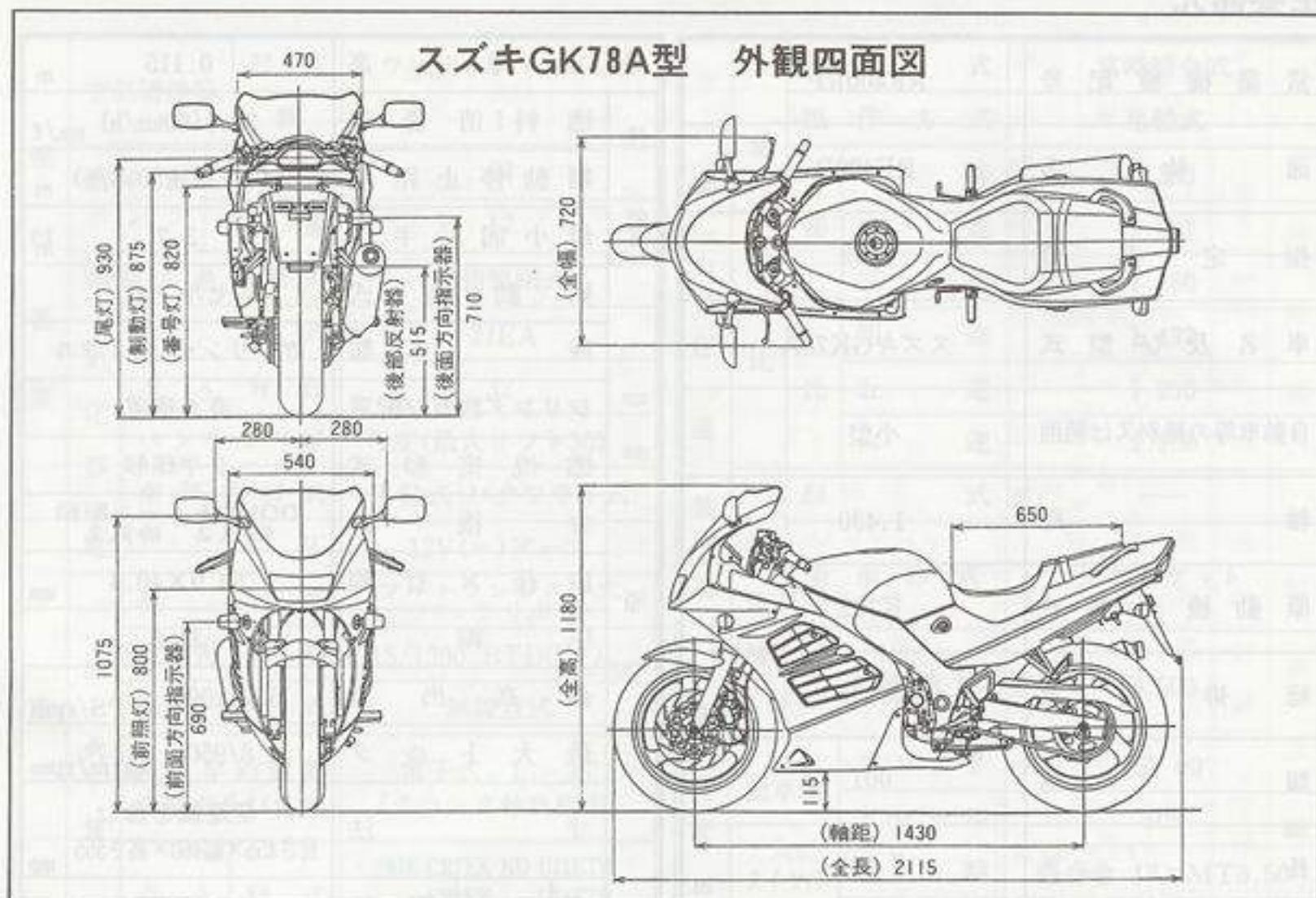
概要 車歴, 打刻位置

車 歴

<p>〔営業機種記号〕 RF400RP</p> <p>〔通称名〕 RF400R</p> <p>〔車名及び型式〕 スズキGK78A</p> <p>〔開始車台番号〕 GK78A-100001～</p> <p>発売：1993年3月</p>	
--	--

打刻位置

車台番号打刻位置	原動機型式打刻位置
 <p>フレームヘッドパイプ右斜め前</p>	 <p>アッパクランクケース右上部</p>



概要

主要諸元

主要諸元

営業機種記号	RF400RP	
通称名	RF400R	
指定番号	7259	
車名及び型式	スズキGK78A	
自動車等の種別又は範囲	小型	
軸距	1.430	m
原動機の型式	K712	
総排気量	0.398	ℓ
類別	001	
長さ	2.115	m
幅	0.720	m
高さ	1.180	m
車両重量	前軸重	99 kg
	後軸重	105 kg
	計	204 kg
乗車定員	2 人	
車両総重量	前軸重	118 kg
	後軸重	196 kg
	計	314 kg
タイヤ	前輪	120/70R17 58H
	後輪	160/60R17 69H

性能	最低地上高	0.115 m		
	燃料消費率	36.0(60km/h) km/ℓ		
	制動停止距離	14.0(初速50km/h) m		
原動機	最小回転半径	3.2 m		
	始動方式	セルフ式		
	種類	ガソリン・4サイクル		
	シリンダ数及び配置	直4横置		
	燃焼室形式	2半球形		
	弁機構	DOHCチェーン駆動 吸気2 排気2		
	内径×行程	56.0×40.4 mm		
	圧縮比	11.8		
	最高出力	53/11000 PS/rpm		
	最大トルク	3.8/9500 kg・m/rpm		
	寸法	変速機を含む 長さ455×幅460×高さ555 mm		
	弁又はポート開閉時期	吸気	開き	17° BTDC
			閉じ	48° ABDC
排気		開き	51° BBDC	
		閉じ	9° ATDC	
掃気		開き	—	
		閉じ	—	
弁すきま	吸気	0.13~0.18 (冷間) mm		
	排気	0.20~0.25 (冷間) mm		
潤滑装置	無負荷回転速度	1300 rpm		
	潤滑方式	潤滑方式	圧送式	
		油ポンプ形式	トロコイド式	
		油冷却器形式	全流ろ過式、金網・ろ紙併用	
		潤滑油容量	3.7 ℓ	
		油冷却器形式	外置式・水冷	
	冷却装置	冷却方式	水冷・電動式	
放熱器形式		コルゲート形(密封式)		

燃 料 装 置	空気清浄器		形 式	ウレタンフォーム式	
			数	1	
	燃 料 タンク	材 質	銅		
		容 量	17 ℓ		
燃料ろ過器形式		樹脂製網式			
気 化 器	型 式	21EA			
		ガス弁径	32 mm		
	ベンチュリ径		可変(最大リフト30) mm		
	空気弁形式		手動式・バタフライ式		
電 火 装 置	電 圧		12V(-)アース		
	点 火	形 式	フルトランジスタ式 バッテリー点火		
		点 火 時 期	15/1300 BTDC° /rpm		
		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 15-36° (クランク軸角相当)			
気 置	点 火 プラグ	形 式	NGK CR7EK ND U22ETR CR8EK U24ETR CR9EK U27ETR		
		点 火 すきま	0.6~0.7 mm		
蓄 電 池 装 置	蓄 電 池 容 量		8 (10) Ah		
	充 電 発 電 機	形 式	交流式		
		出 力	12-16 V-A		
	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		抵抗入りプラグ式併用 外付抵抗器式			
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		
	一 次 減 速 比		1.750		
	ク ラ ッ チ	形 式	湿式・多板・コイルスプリング		
		操 作 方 式	機械式		
動 力 伝 達 装 置	形 式		常時嚙合式		
	操 作 方 式		足動式		
	変 速 機	一 速 二 速 三 速 四 速 五 速 六 速	一 速	3.363	
			二 速	2.307	
			三 速	1.750	
			四 速	1.437	
比	比	五 速	1.250		
		六 速	1.136		
形 式		—			
減 速 機	歯 車 形 式		スプロケット		
	二 次 減 速 比		3.500		
走 行 装 置	前車軸	キャスト	25° 00'		
		トレール	109 mm		
	タイヤの リム	前 輪	軽合金 17×MT3.50		
		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			
タイヤの 空気圧	前 輪	2.25 kg/cm ²			
	後 輪	2.50 kg/cm ²			
か じ 取 り 装 置	形 式		—		
	ハ ン ド ル 幅		715 mm		
	か じ 取 り 角 度	右側	30°		
		左側	30°		
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 作 動 車 輪		2-前1輪制動 後1輪		
	ライニング 又は パッドの寸法	前輪	76.1×30.0×4.0 mm		
後輪		51.5×34.5×5.6 mm			

概要 主要諸元

主要諸元

制 動 装 置	ライニング 又は パッドの面積	前輪	19×4枚	cm ²	
		後輪	15×2枚	cm ²	
	ブレーキの 胴径又はディ スクの有効径	前輪	262	mm	
		後輪	207	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		12.7 mm		
ホイール・シ リンダの内径	前輪	25.4×2 mm			
	後輪	38.1 mm			
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		
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		ダイヤモンド形		
	断面形状		箱		
	寸法		208×40×1.6 mm		
消音器		個数	1		
灯 火 装 置 等	前照灯	個数・色 及び性能	1・白色 60/55W		
	番号灯	個数・色 及び性能	1・5W		
	尾灯	個数・色 及び性能	1・5W		
	制動灯	個数・色 及び性能	1・21W×2		
方向指示器	フラッシャー 形式	コンデンサ式 点滅回数の変化有 パイロットランプ式			

灯 火 装 置 等	方向指示器	前面	個数・色 及び性能	2・21W
		後面	個数・色 及び性能	2・21W
	後部反射器		個数 及び性能	1
警報装置	警音器	個数及 び性能	1・平型・電気式	
視保 装置	後写 鏡	左	形式	ガラス・可倒式
		右	形式	ガラス・可倒式
計 器	速度計	形 式	フロントハブ 渦電流式	
		性 能	40 ^{+5.0} _{-2.0} km/h	
走行距離計の形式		フロントハブギヤ式		

解 説

目 次

エンジン	2-1
燃焼装置	2-1
動弁装置	2-2
吸入装置	2-2
フューエルポンプ	2-5
排気装置	2-7
変速装置	2-7
動力伝達装置	2-8
潤滑装置	2-9
冷却装置	2-11
ブローバイガス還元装置	2-12
エレクトリック	2-13
充電装置	2-13
点火装置	2-13
始動装置	2-14
バッテリー	2-15
ヒューズ	2-15
電動ファン装置	2-15
灯火装置	2-16
車 体	2-18
フレーム	2-18
フューエルタンク	2-18
サスペンション	2-18
ブレーキ	2-20
ホイール, タイヤ	2-21

燃焼装置

ピストン

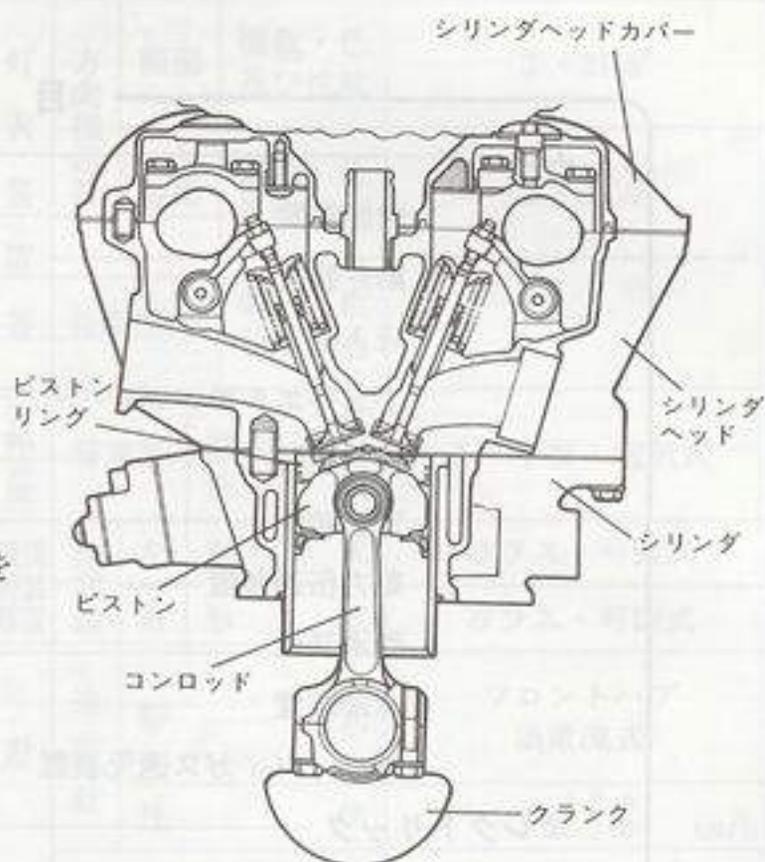
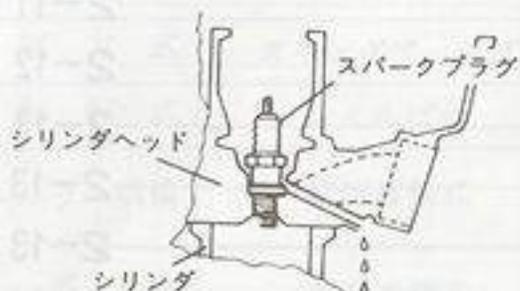
- 軽量ピストンを採用
- ピストンのボア径：φ56
- シリコン含有率の高いアルミ合金

ピストンリング

- 形状：トップリング——バレル形状
 セカンドリング——テーパ形状
 オイルリング——組立式オイルリング

シリンダヘッド

- ウォータージャケット：有
- スパークプラグ取付箇所から外側に向けて水抜き穴を設けている。

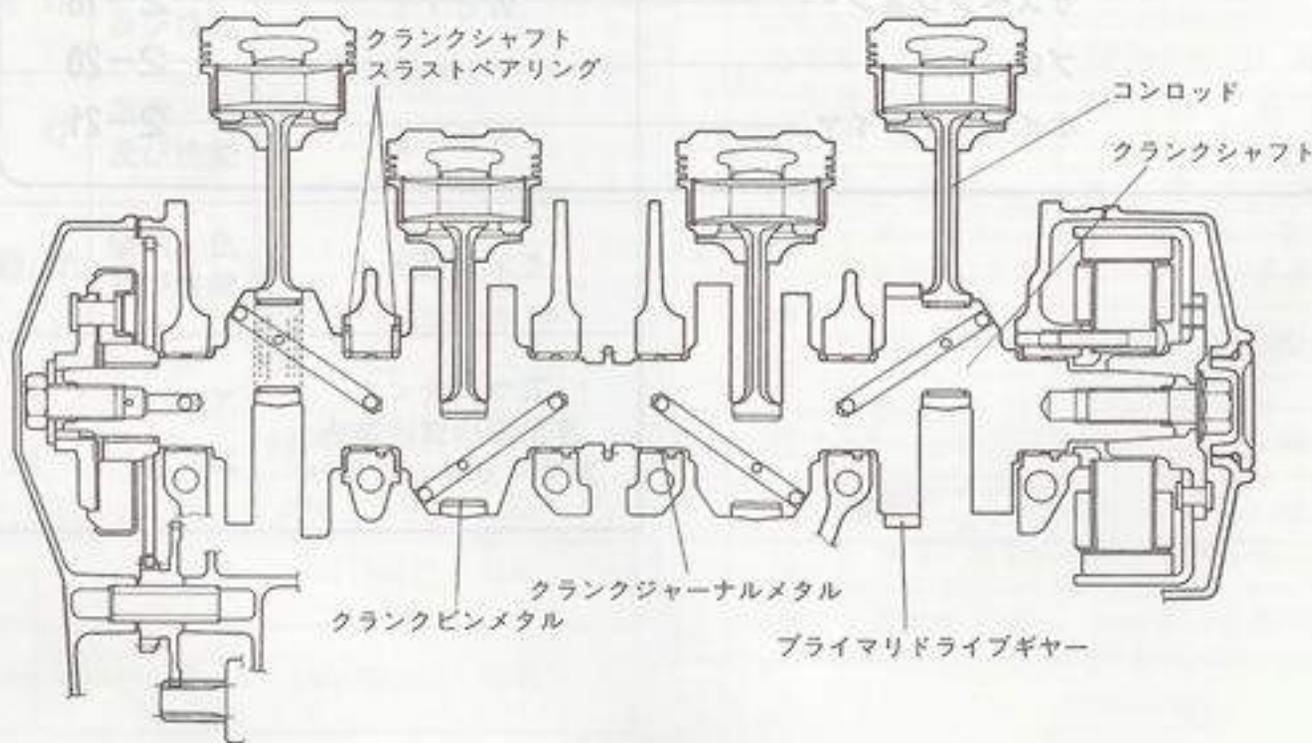


クランクシャフト

- バランスウェイト一体鍛造形で6軸受方式です。
- メタル(ベアリング)は、銅・鉛・錫合金製です。
- 駆動は、4番気筒のクランクウェットに設けたプライマリドライブギヤーによりクラッチへ伝達します。

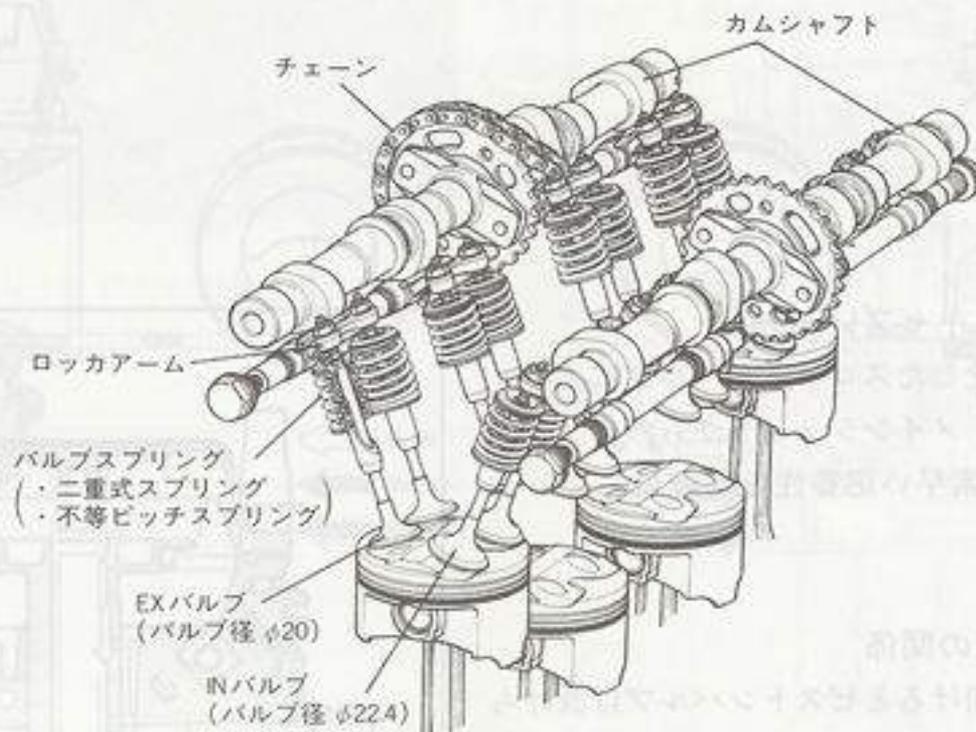
コンロッド

- コンロッドは鍛造製で、大端部は上下分割式でボルト結合方式です。



動弁装置

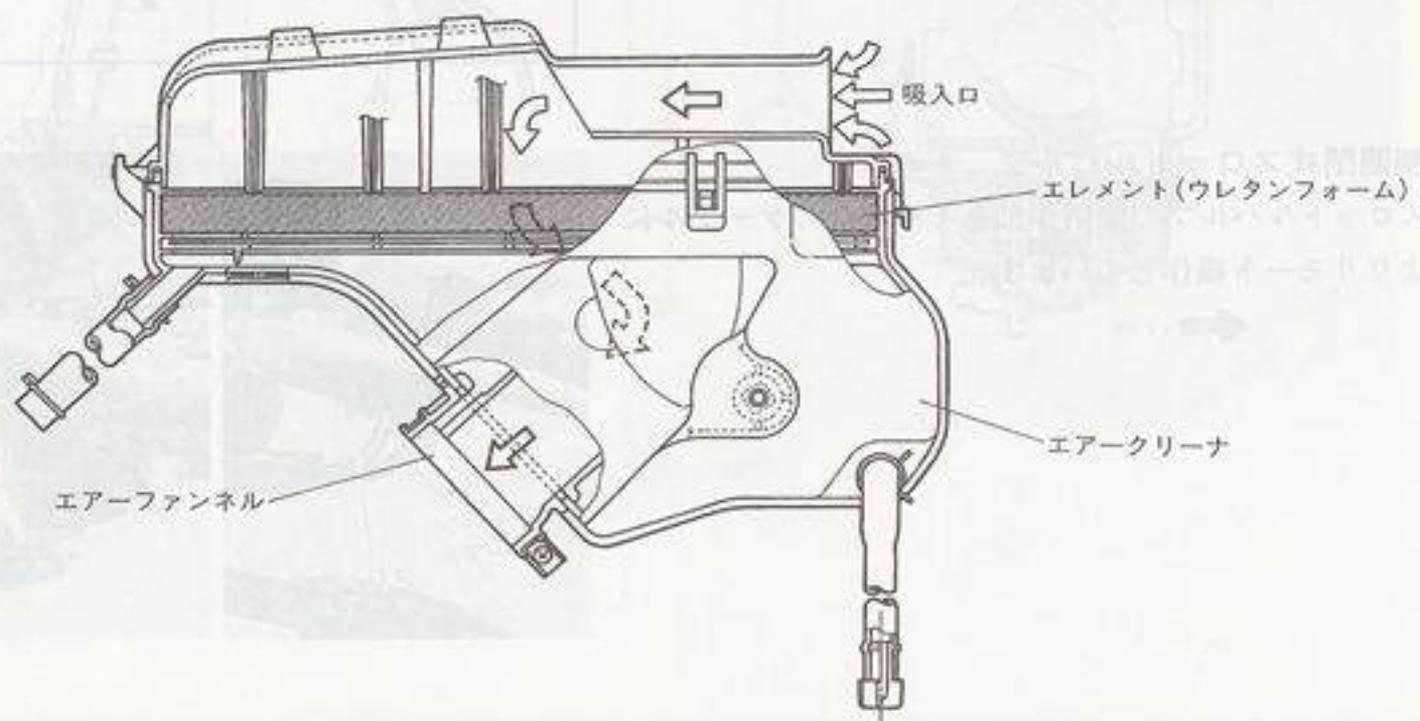
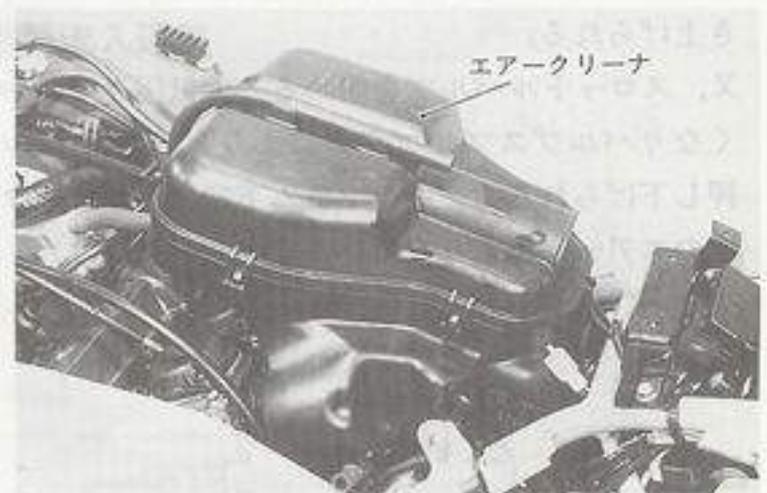
動弁機構はDOHC方式でバルブ数は1気筒に吸入弁2個, 排気弁2個の4バルブです。駆動はクランクシャフト中央部よりローラチェーンで2本(IN・EX)のカムシャフトを回転させ, カムシャフトのカム部でロッカアームを介してバルブの開閉を行ないます。



吸入装置

エアークリーナ

- エアークリーナエレメント (ウレタンフォーム) を使用しています。
- クリーナケース容量を大きくし吸入音の低減を図っています。



キャブレータ

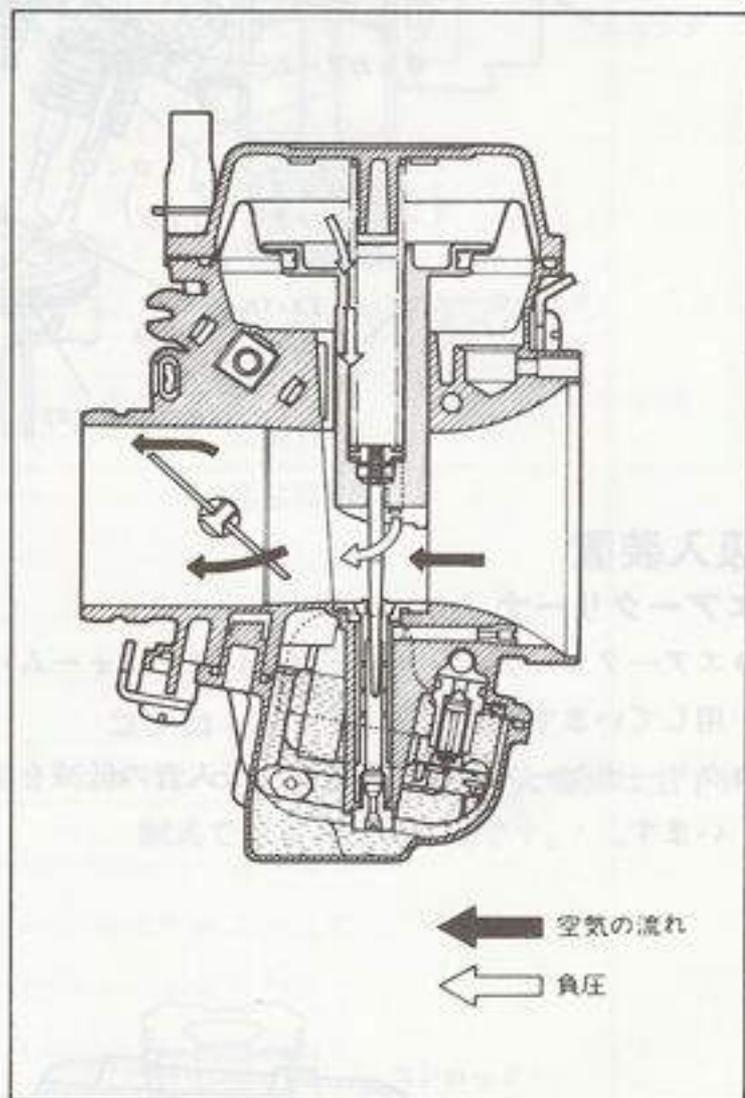
- 4連スリングショットキャブレータ
- 型式——BST32
- メーンボア——32mm

4連スリングショットキャブレータ

- 半円柱状の独特の形をしたスロットルバルブにより、吸入気の乱れを抑え、メインジェットからのガソリンの吐出速度を速めて素早い応答性を可能にしています。

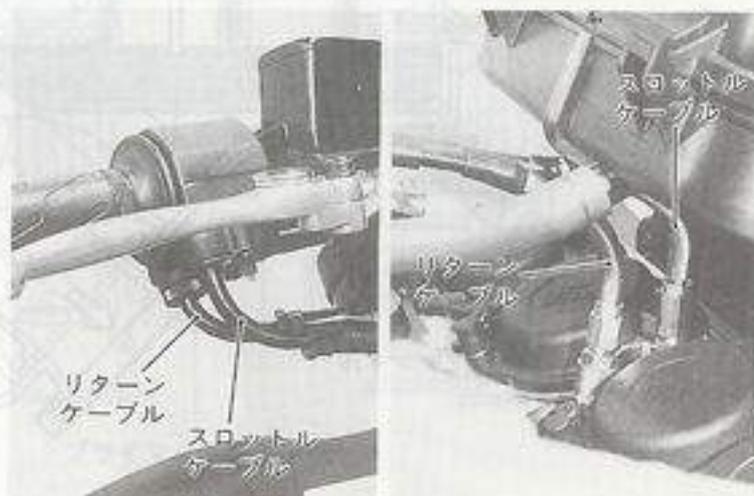
ピストンバルブと負圧の関係

- スロットルバルブを開けるとピストンバルブに設けられた負圧穴によりダイヤフラム上室に負圧がかかりバルブスプリング力に打ち勝ちピストンバルブが引き上げられる。
又、スロットルバルブを閉めると大気圧との差が小さくなりバルブスプリング力によりピストンバルブが押し下げられる。ダイヤフラム下室は、エアークリーナーのエアーが出入りしています。



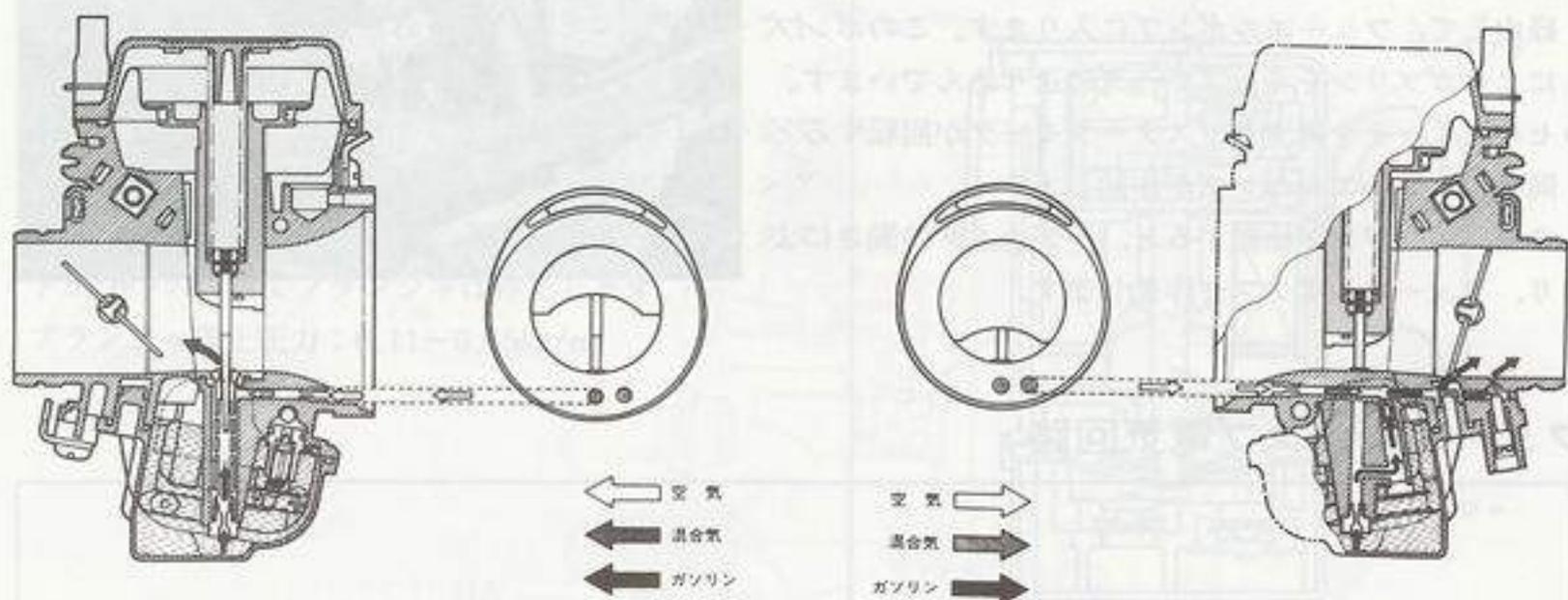
強制開閉式スロットルバルブ

- スロットルバルブの開閉作動をそれぞれのケーブルによりリモート操作しています。



メイン系

パイロット系



チョーク系

燃料流入通路



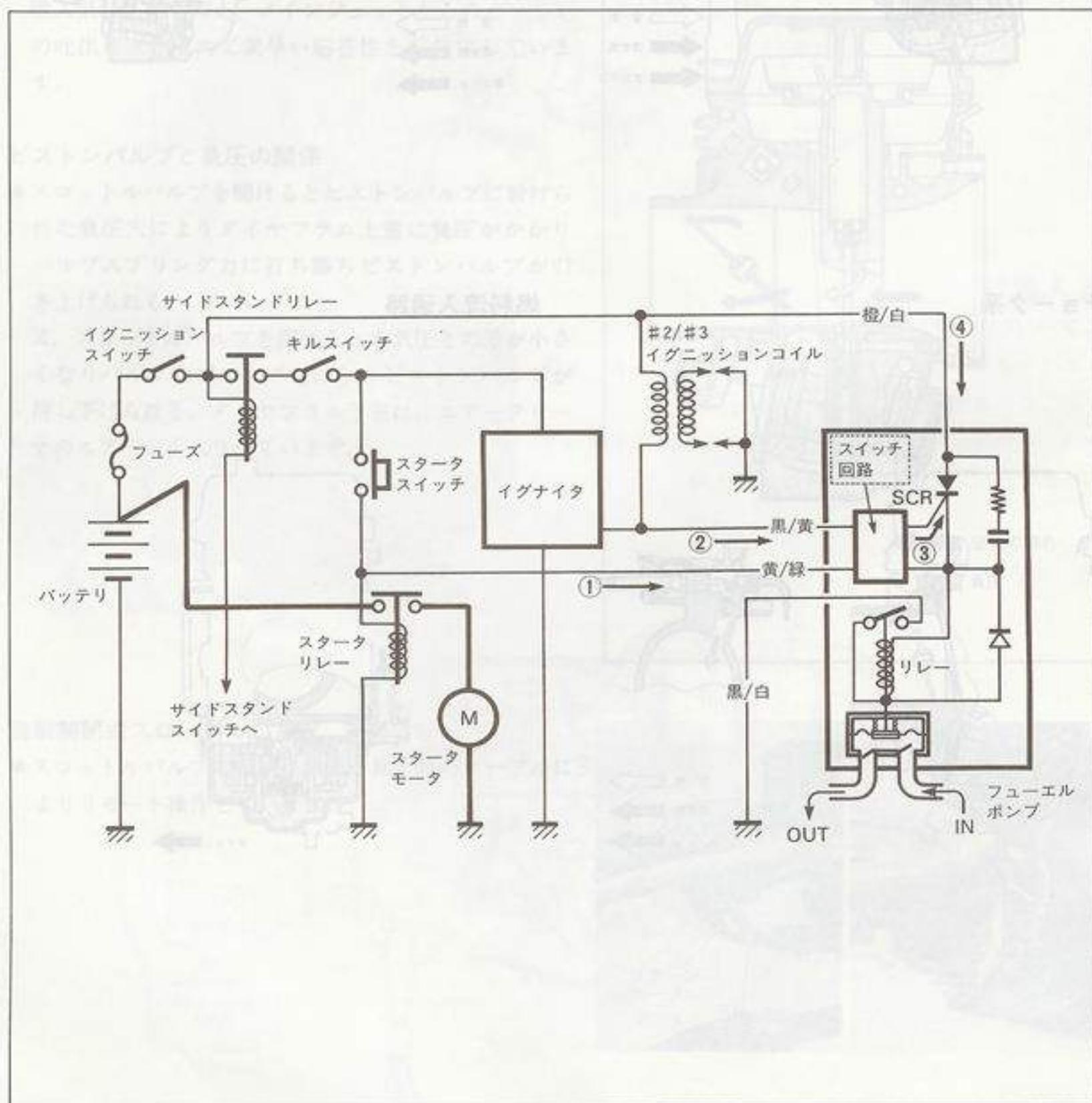
フューエルポンプ

フューエルポンプ装置

- 電磁ポンプ式
- ガソリンはフューエルタンクからフューエルコックを経由して、フューエルポンプに入ります。このポンプによりガソリンをキャブレターに送り込んでいます。
- セルスイッチを押すと、スタータモーターが回転すると同時にフューエルポンプが作動します。
また、エンジンが始動すると、イグナイタの働きにより、フューエルポンプが作動します。



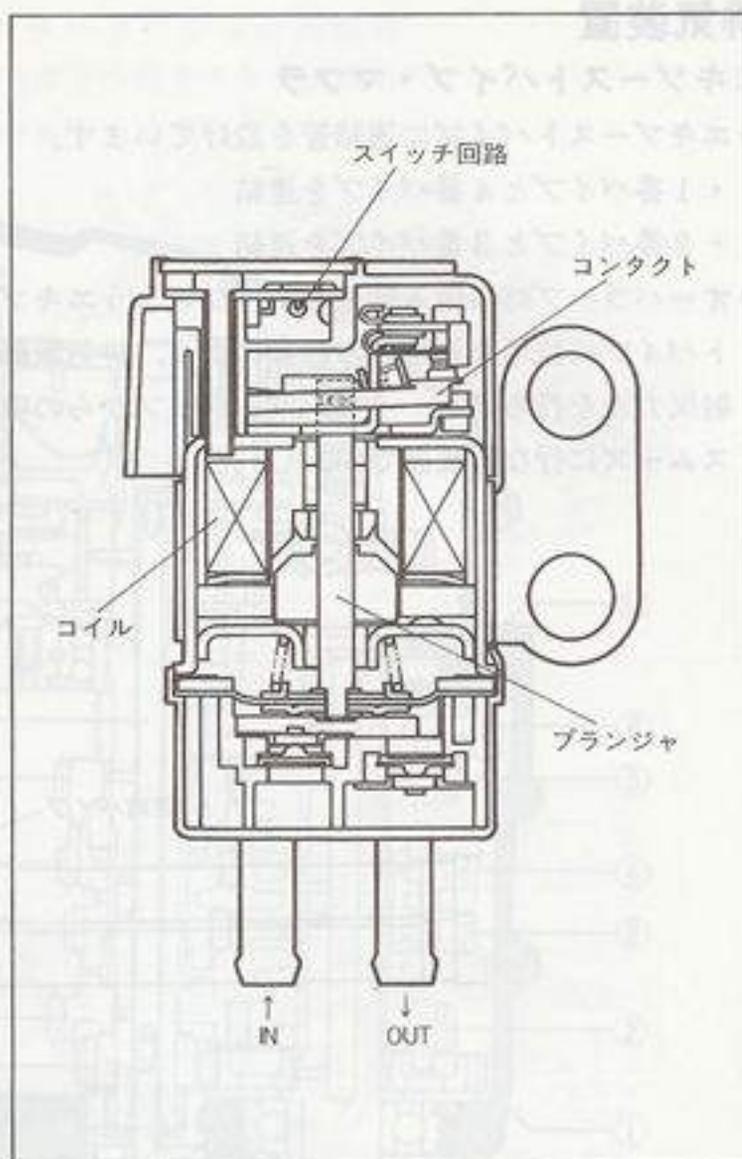
フューエルポンプ電気回路



フューエルポンプの作動

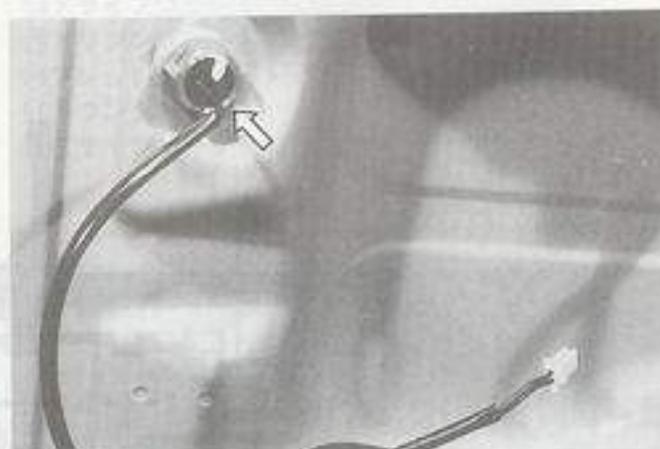
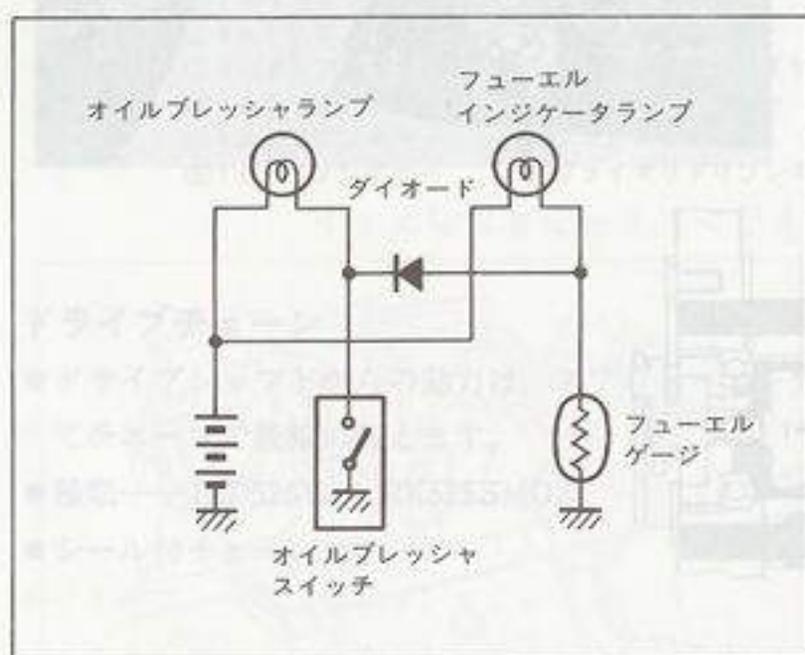
- フューエルポンプ内のスイッチ回路からコンタクトを經由してコイルに電流が流れると、磁束が発生し、プランジャを引きつけます。プランジャが引きつけられると、プランジャシャフトでコンタクトを開き電気をしゃ断します。プランジャの戻しはスプリング反力で行なっています。フューエルポンプアウトレット側の圧力がスプリング力よりも高くなるとスプリングは押し戻されコンタクトがOFFの位置でプランジャは停止します。

プランジャ停止圧力：0.11~0.15kg/cm²



フューエルランプ

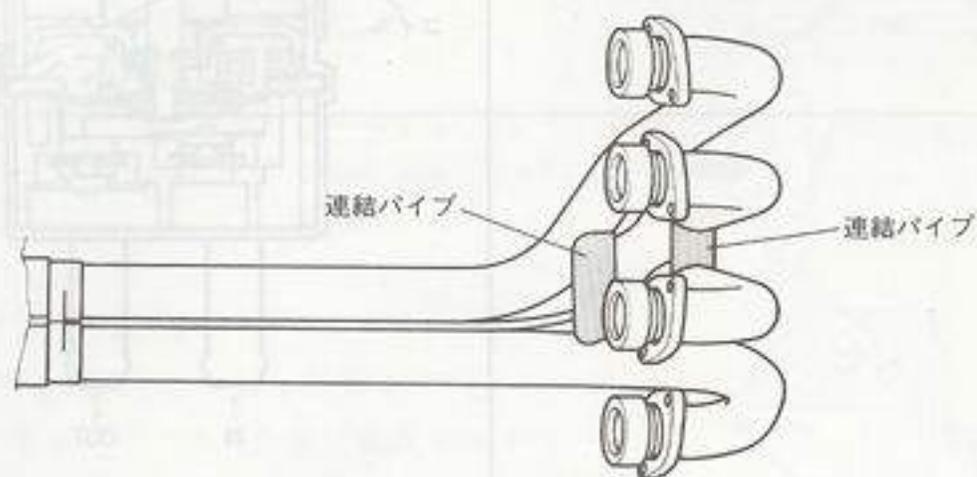
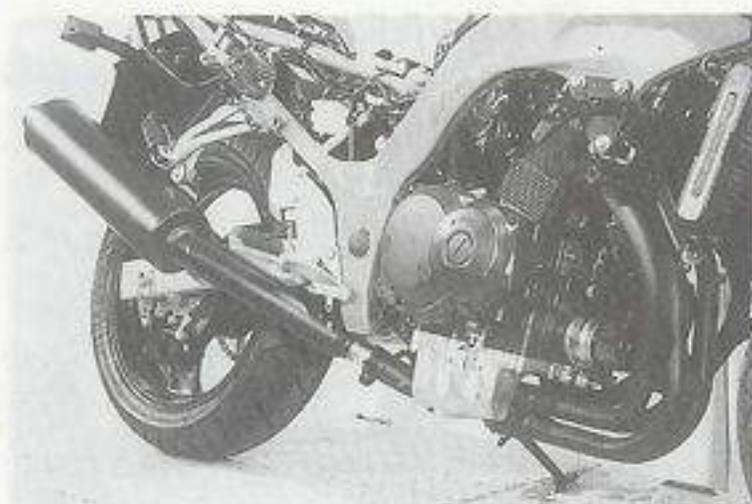
- ガソリンの残量をライダーに知らせるフューエルインジケータランプを設けています。
- ・フューエルタンク内のガソリン残量が約5ℓ以下になるとフューエルインジケータランプが点灯します。
- ・インジケータランプの球切れチェック回路があり、イグニッションスイッチがONの状態ではエンジンが始動していないとき、オイルプレッシャランプと共にフューエルインジケータランプが点灯します。



排気装置

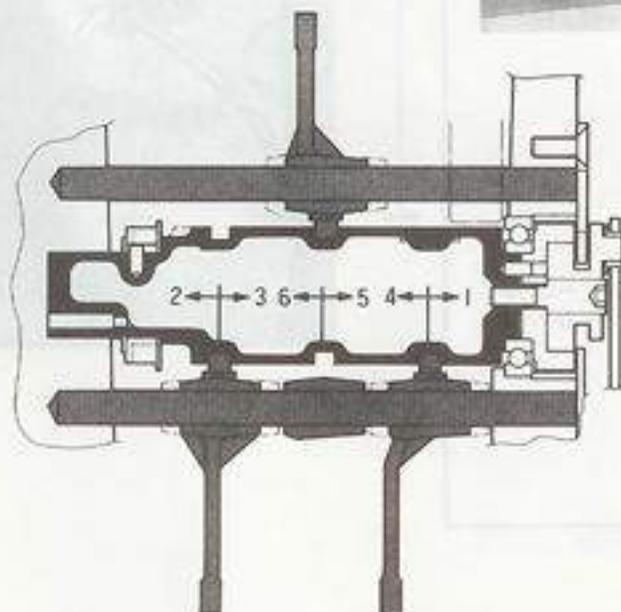
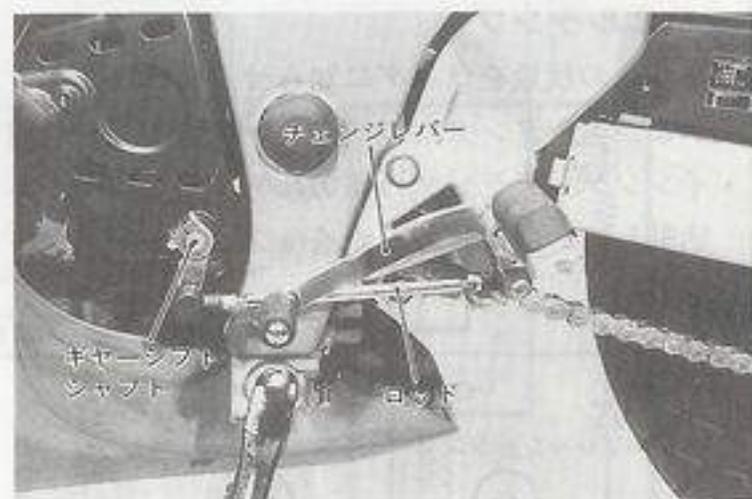
エキゾーストパイプ・マフラー

- エキゾーストパイプに連結管を設けています。
 - ・1番パイプと4番パイプを連結
 - ・2番パイプと3番パイプを連結
- オーバーラップ時に吸入効果を妨げないようエキゾーストパイプに設けた連結管の影響により、排気脈動の反射反力波を打ち消し、インレットパイプからの吸入をスムーズに行なう装置です。



変速装置

- リターン6段変速
- ギヤーシフトは、チェンジレバーから、ロッドを介してギヤーシフトシャフトを動かします。



動力伝達装置

クラッチ

●湿式・多板・コイルスプリング式

●プッシュロッド式

トランスミッション

●リターン式6段変速

●ギヤー比

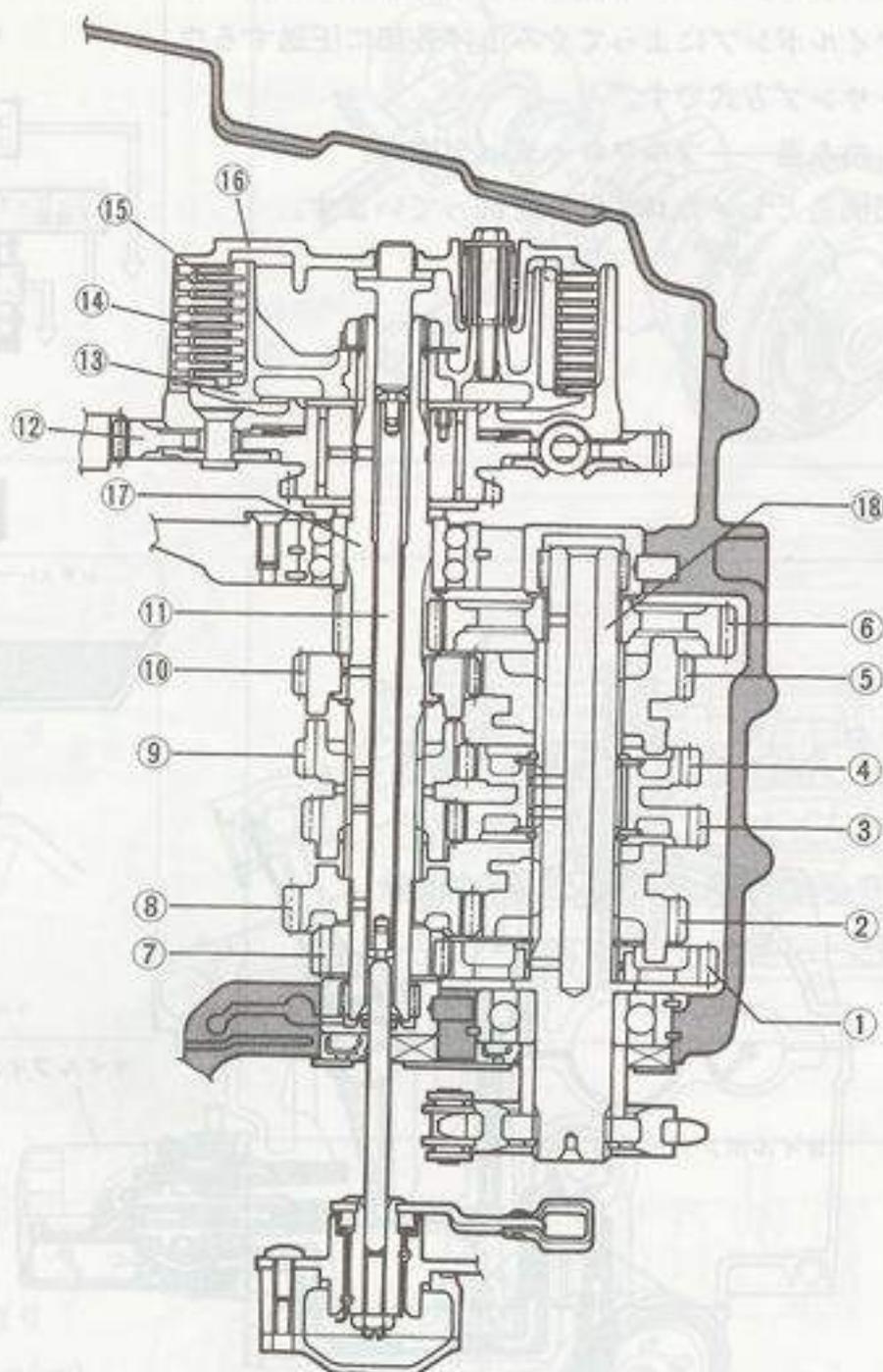
1速：3.363 4速：1.437

2速：2.307 5速：1.250

3速：1.750 6速：1.136

1次減速比：1.750

2次減速比：3.500



① 2ndドリブンギヤー

② 6thドリブンギヤー

③ 3rdドリブンギヤー

④ 4thドリブンギヤー

⑤ 5thドリブンギヤー

⑥ 1stドリブンギヤー

⑦ 2ndドライブギヤー

⑧ 6thドライブギヤー

⑨ 3rd, 4thドライブギヤー

⑩ 5thドライブギヤー

⑪ プッシュロッド

⑫ プライマリドリブンギヤー

⑬ クラッチスリーブハブ

⑭ ドライブプレート

⑮ ドリブンプレート

⑯ プレッシュプレート

⑰ カウンタシャフト

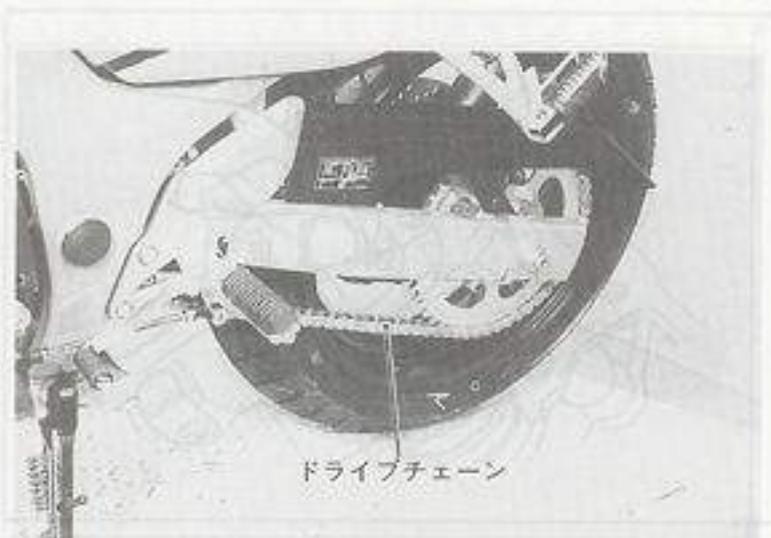
⑱ ドライブシャフト

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ます。

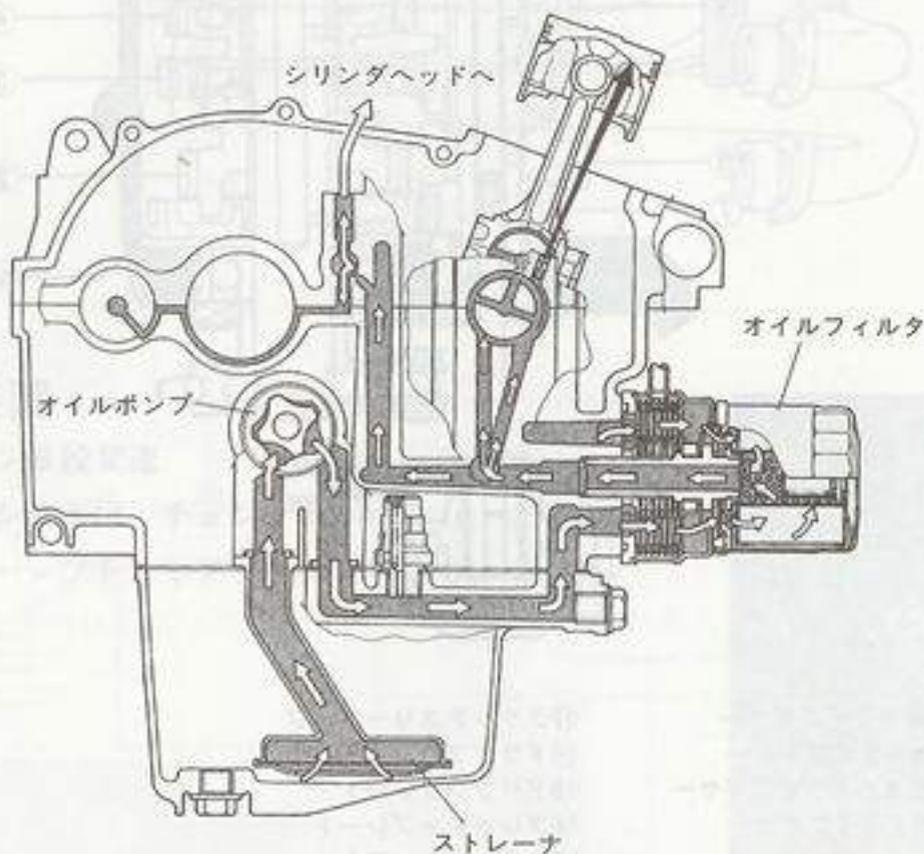
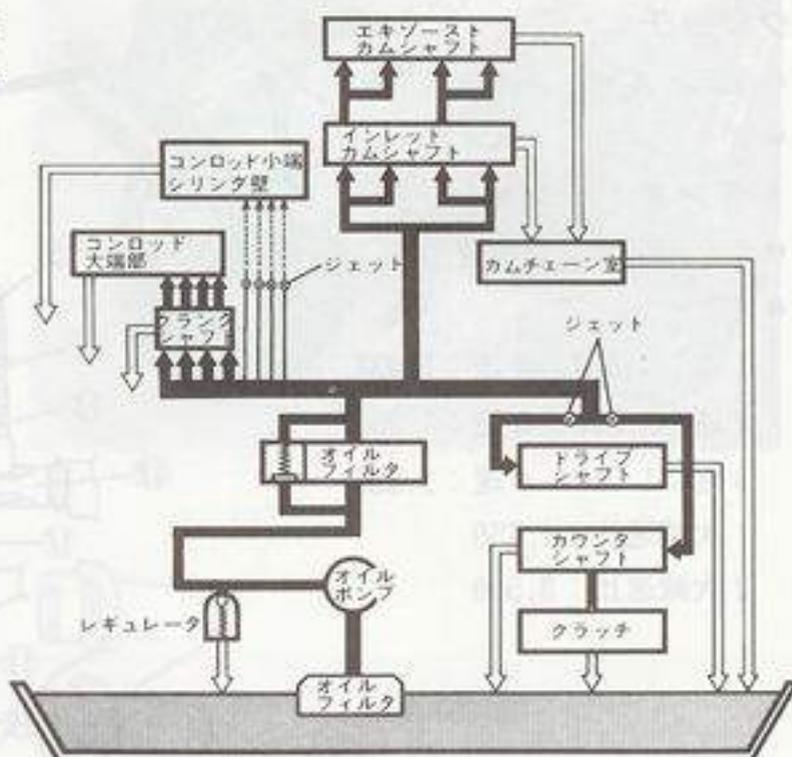
●種類——DID525V₉, RK525SMOZ₂

●シール付チェーン

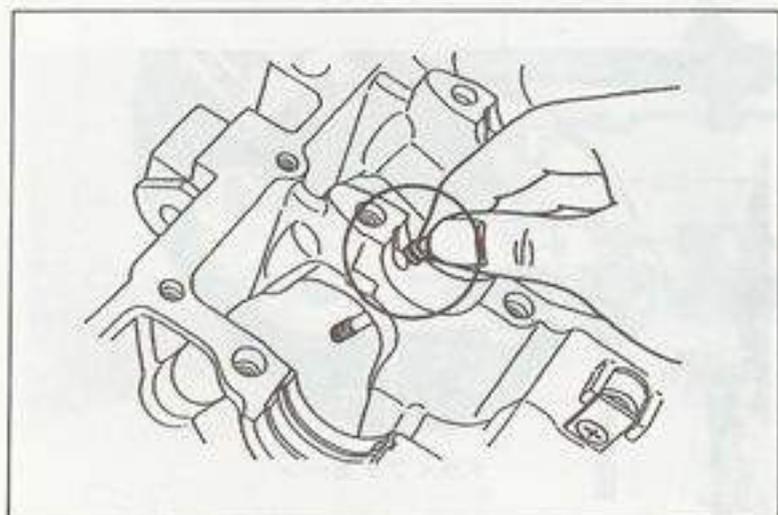


潤滑装置

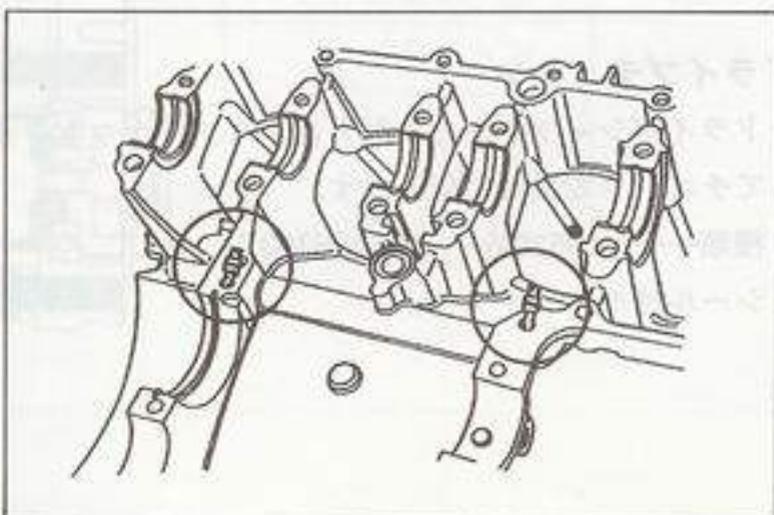
- 潤滑はクランクケース下側にオイルを溜めておき、これをオイルポンプによってくみ上げ各部に圧送するウェットサンプ方式です。
- オイルのろ過——フルフロー式（全流式）
- 低油面構造としメカロス低減を図っています。



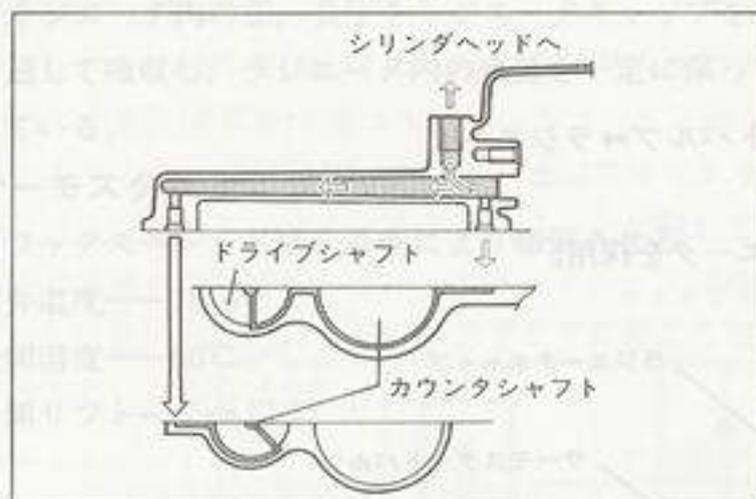
ピストン冷却ジェット



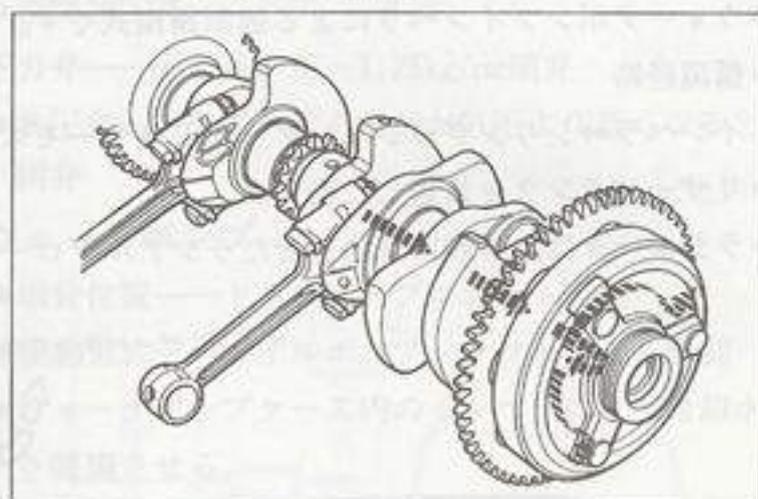
トランスミッションジェット



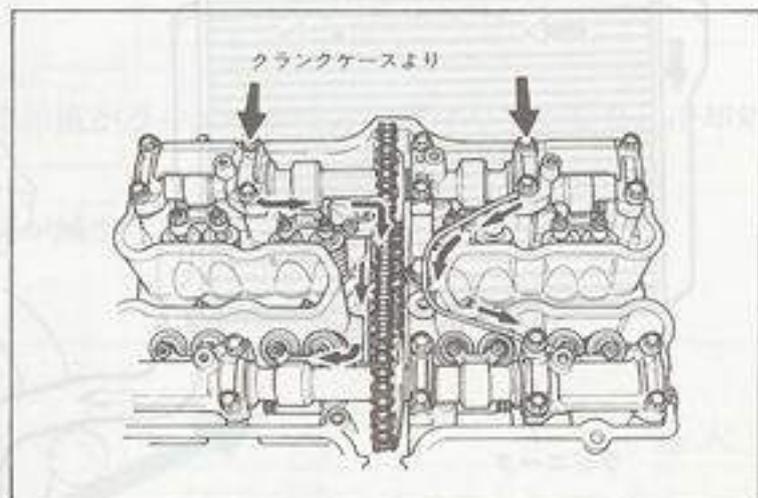
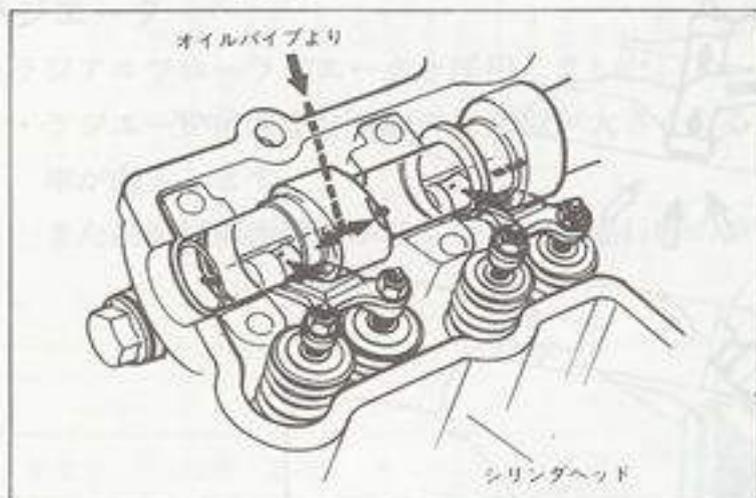
トランスミッションの潤滑



スタータクラッチの潤滑

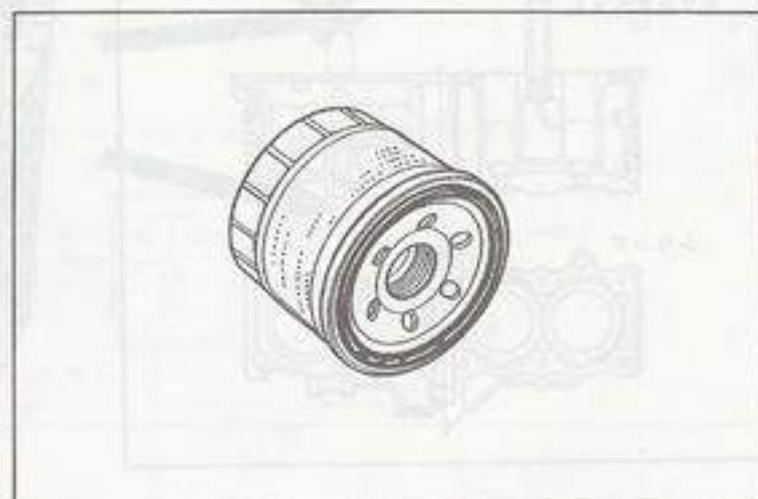


ロッカアームの潤滑



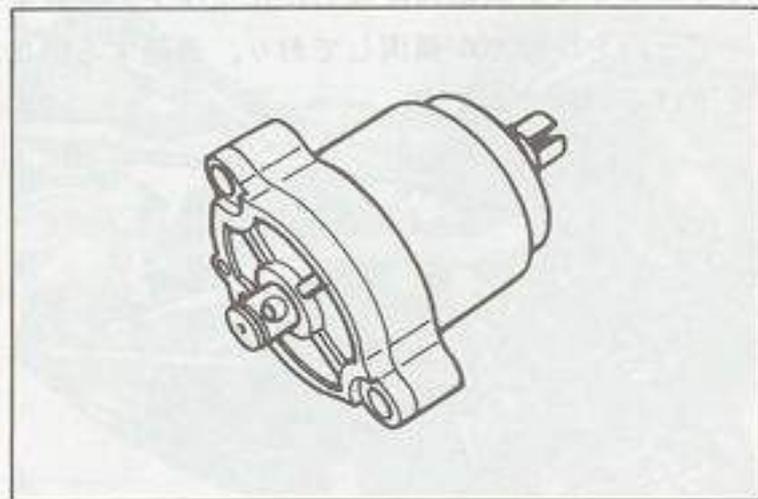
オイルフィルタ

- ろ過方式——ろ紙式
- ろ過面積：800cm²
- フィルタ中央にオイルリリーフバルブ有り
(リリーフバルブ調整圧力——1 ± 0.2kg/cm²)
- フルフロー式
- カートリッジ式



オイルポンプ

- トロコイド式
- 駆動方式——クランクシャフトの回転をプライマリギヤを介しオイルポンプドライブギヤにより駆動します。
- リリーフバルブ (オイルレギュレータ)
 - ・オイルギャラリ内の圧力が規定以上になるとバルブが開く。(開弁圧：約6.0kg/cm²)



冷却装置

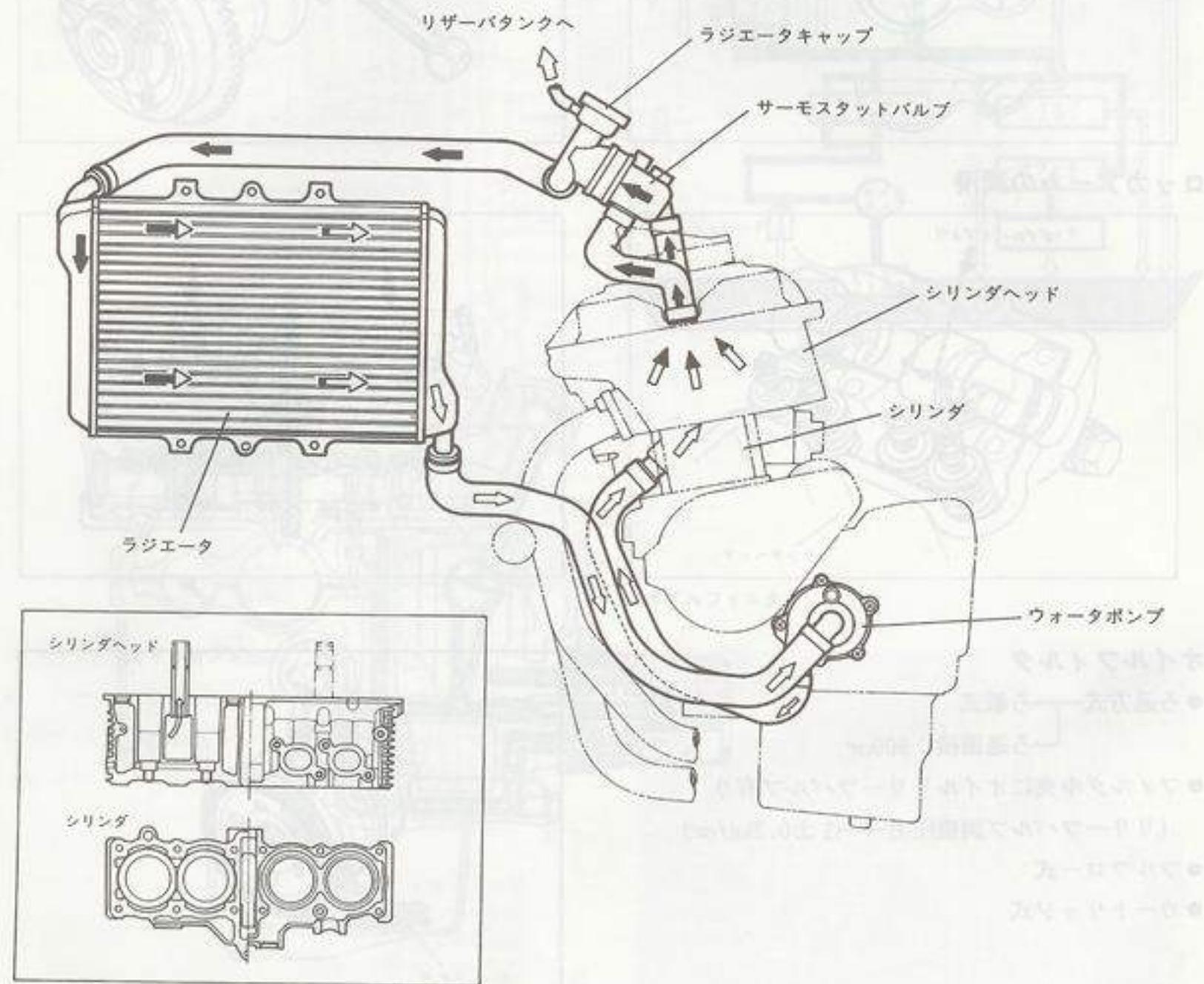
●ウォータポンプインペラによる強制循環式です。

●循環経路

インペラ→シリンダ→シリンダヘッド→サーモスタットバルブ→ラジエータ

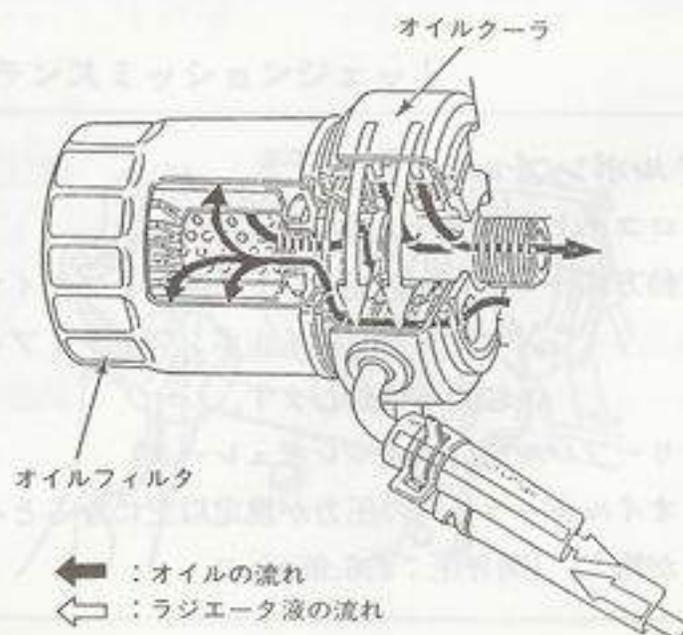
●リザーバタンクを装着した密封式

●ラジエータは、U形に湾曲させたラジアルフローラジエータを採用。



水冷式オイルクーラ

●オイルフィルタ直前に配置したオイルクーラはクーラコア内を冷却水が循環しており、通過する際に油温を下げるシステムです。



リザーバタンク

- ラジエータ内の正、負圧をラジエータキャップを通して吸収し、ラジエータ内の水量を一定に保っている。

サーモスタット

- ワックスベレット型：温度により膨張させる。

開弁温度——76.5℃

全開温度——90℃

全開リフト——7mm以上

ラジエータキャップ

- 密閉加圧式

圧力弁——圧力差0.95~1.25kg/cm²開弁

- 負圧弁——ラジエータ内が大気圧より低くなると開弁

ウォーターポンプ

- 取付位置——ドライブスプロケット前側

- 駆動方式——オイルポンプシャフトにより駆動

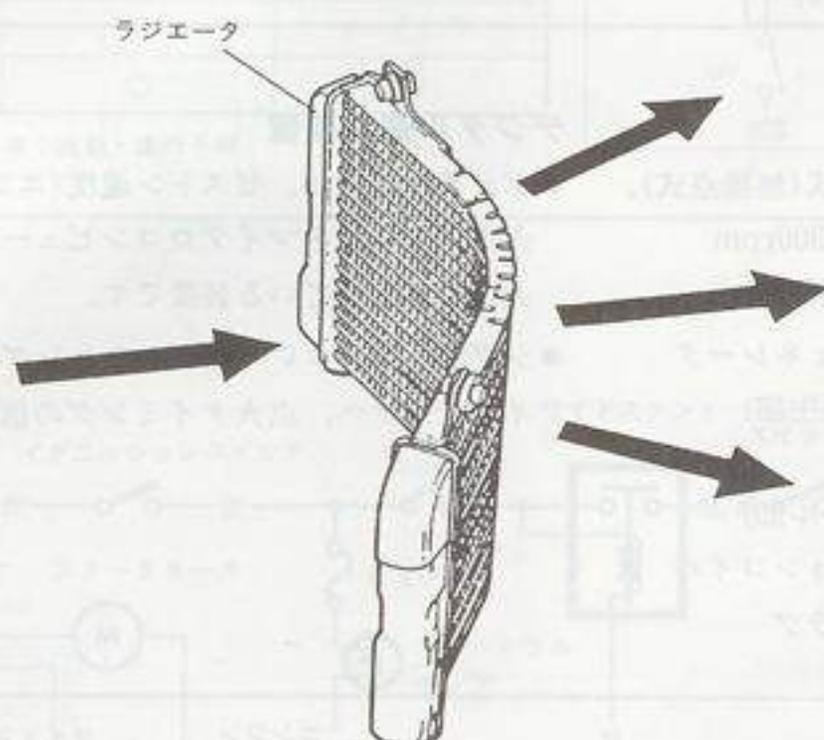
- ウォーターポンプケース内のインペラにより冷却水を循環させる。

ラジエータ

- ラジアルフローラジエータを採用しました。

・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、冷却効率が向上します。

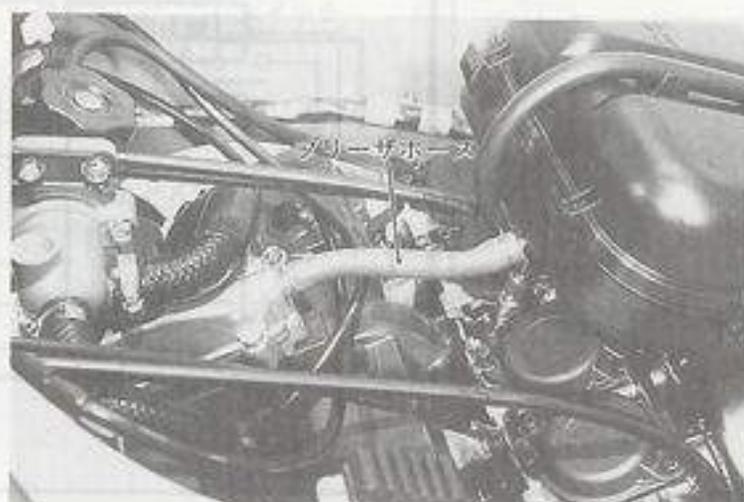
また前面投影面積が小さくなるので走行時の空気抵抗が減少します。



ブローバイガス還元装置

- シールドタイプ——大気への放出を防止するため、シリンダヘッドカバーとエアークリーナをホースで結び、クランクケースのブローバイガスを吸入させる方法です。

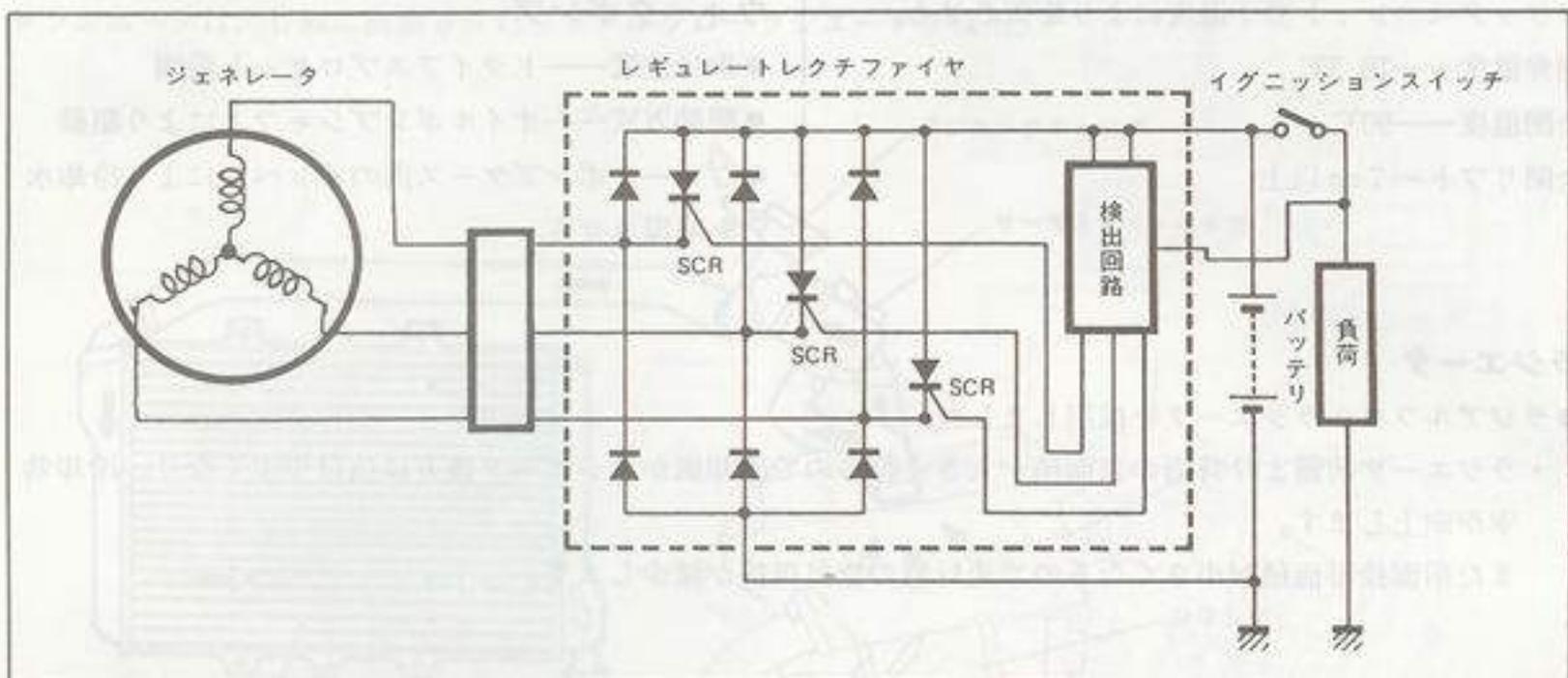
このブローバイガスはシリンダのカムチェーン室などを通りシリンダヘッドカバー中央部のブリーザ室で、オイル分とガス分とを分離させ、ガス分のみをエアークリーナへ導き再吸入させている。



充電装置

構成：ジェネレータ、レギュレートレクチファイヤ、バッテリー

- 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ーに充電されます。エンジン回転が上がると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、バッテリーへの充電をストップします。



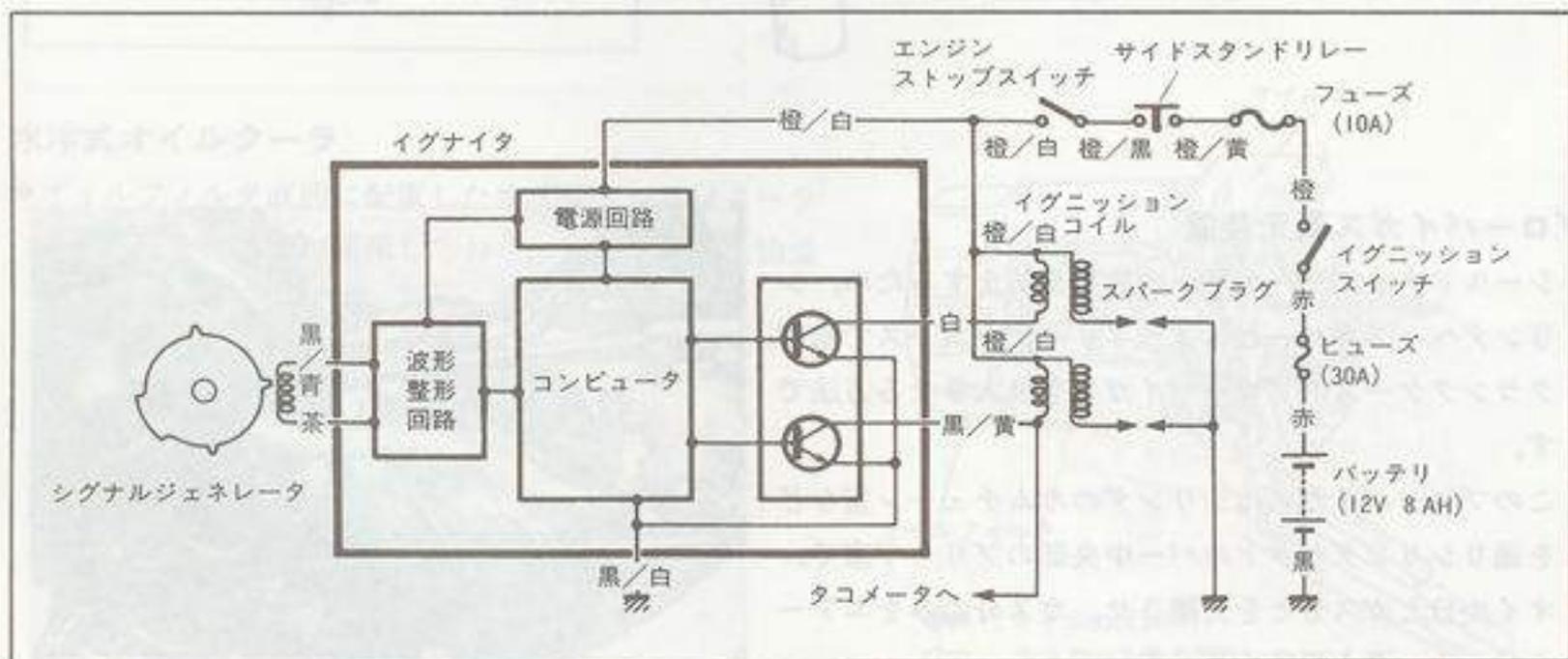
点火装置

- フルトランジスタ点火方式(無接点式)。
- 点火時期——BTDC15°/1300rpm
- 進角装置——電子式15~36°

- 構成
 - シグナルジェネレータ (点火信号発生部)
 - イグナイタ (コントロール部)
 - イグニッションコイル
 - スパークプラグ

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。
- シグナルジェネレータロータとシグナルジェネレータによりイグナイタへ、点火タイミングの信号を送っています。



始動装置

インタロック装置

- エンジン始動時及び、発進時にサイドスタンドの収納忘れを防止する装置です。
- 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、サイドスタンド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。尚、上記の状態の時には、イグナイタ回路にも電流が流れませんので点火しません。
- チェンジがニュートラルの時はエンジンを始動する事ができます。

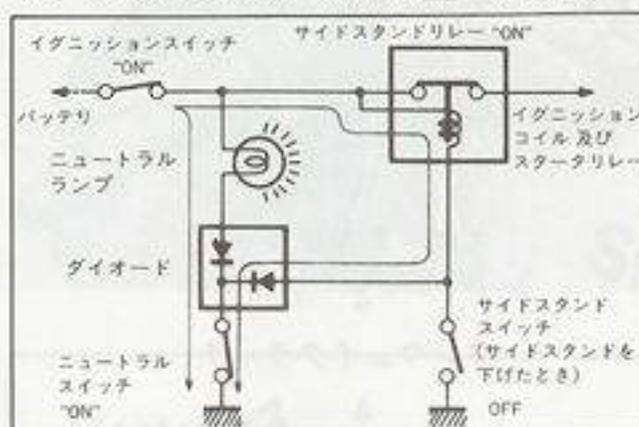
- △注意**
- ・ サイドスタンドが出ていると、インタロック装置が働くので車を発進することができません。
 - ・ サイドスタンドは確実に収納してから、発進の操作をしてください。

チェンジ	サイドスタンド	
	出ている	戻っている
ニュートラル以外	×	○
ニュートラル	◎	◎

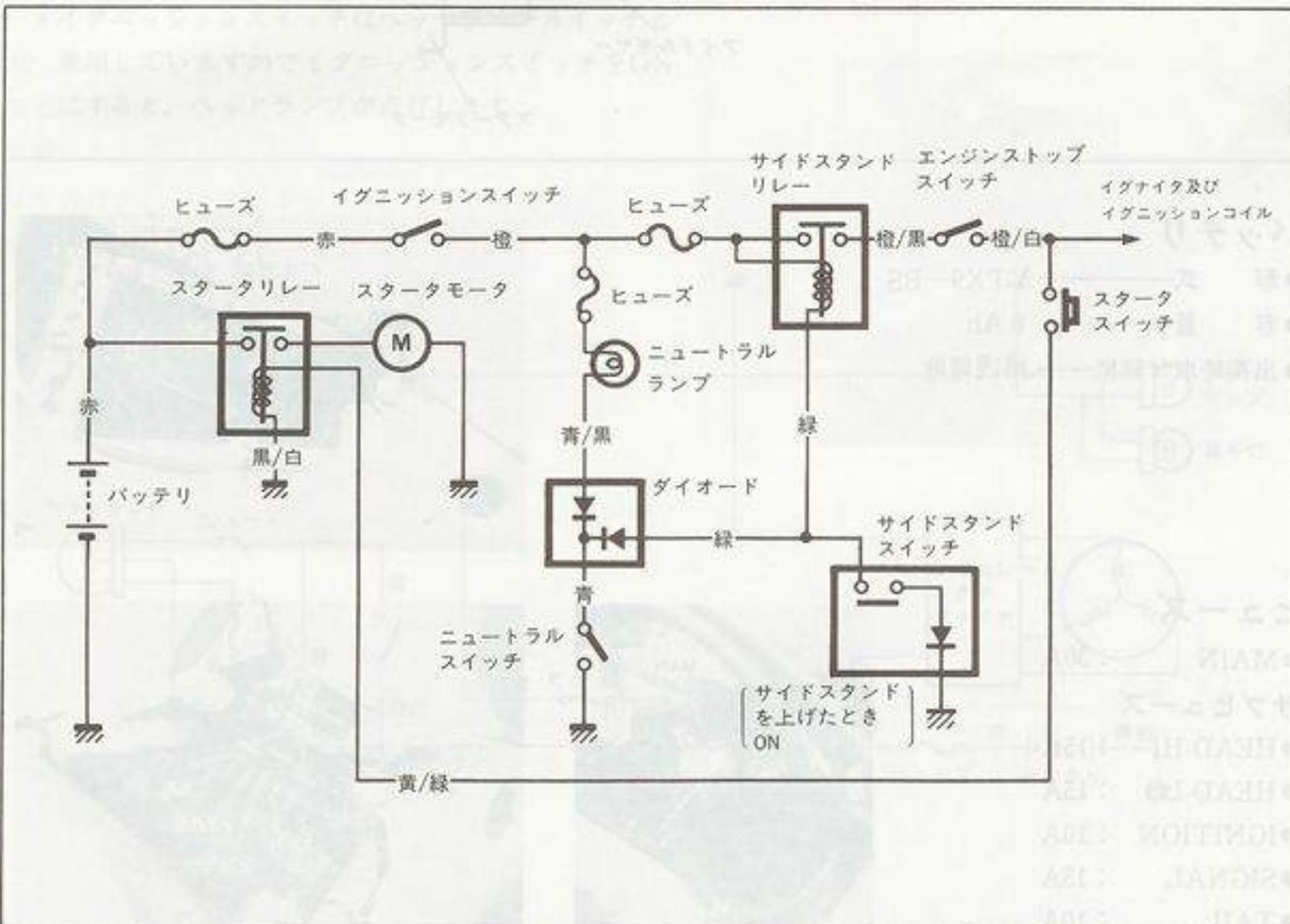
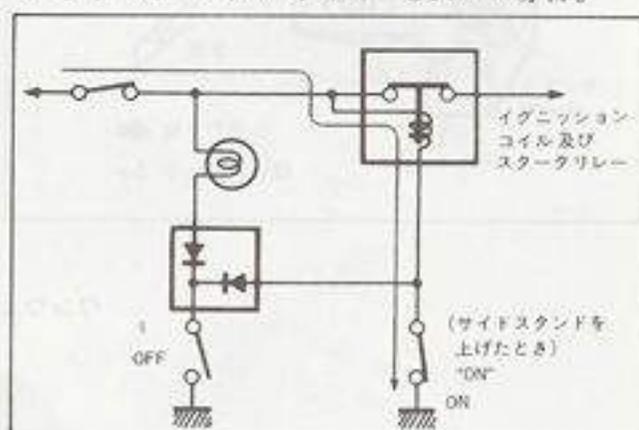
◎：始動可 ○：始動・走行可 ×：始動・走行不可

イグニッションコイルへの通電回路

ニュートラルスイッチ“ON”、サイドスタンドスイッチ“OFF”の場合。



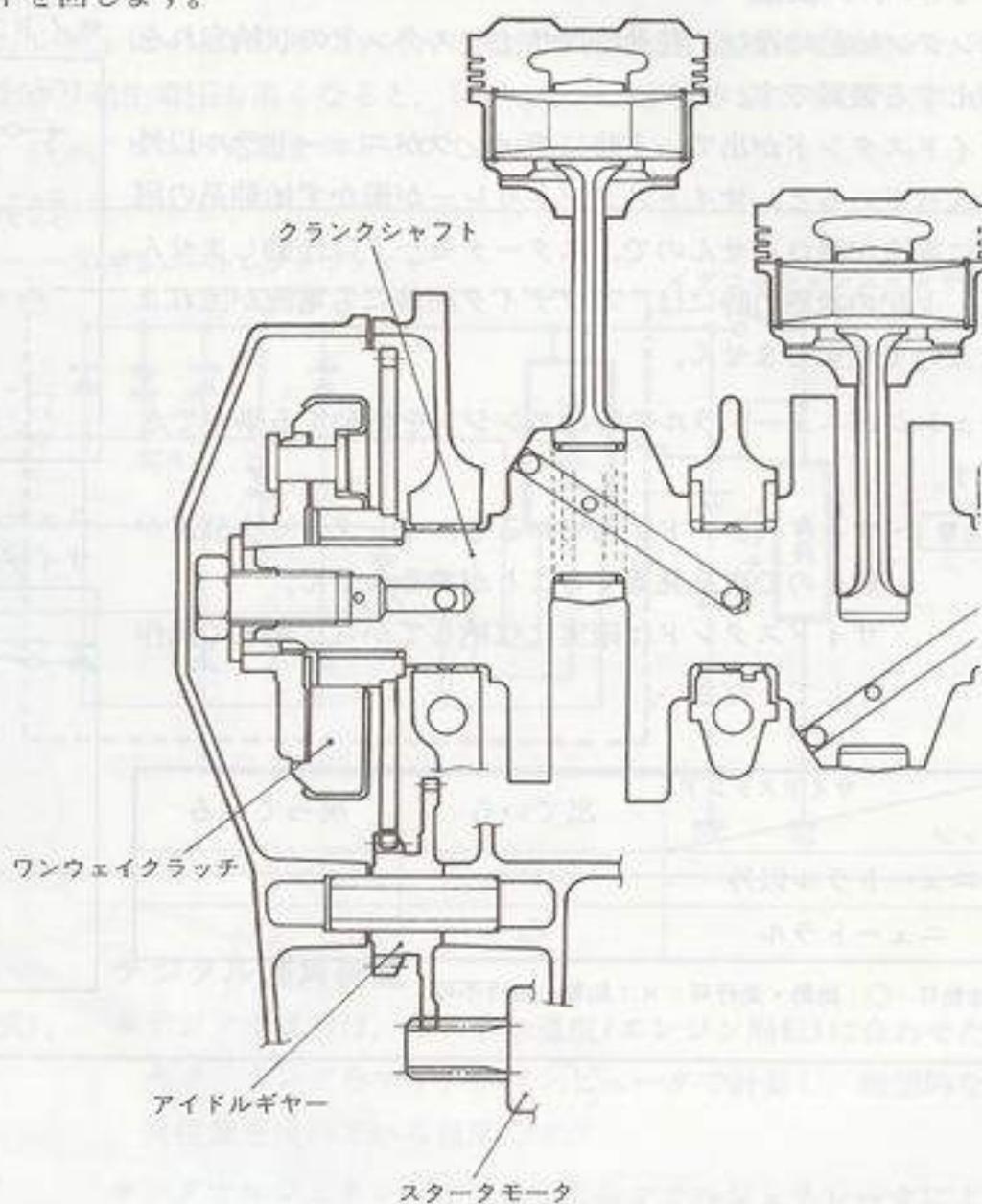
ニュートラルスイッチ“OFF”、サイドスタンドスイッチ“ON”の場合。



●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。

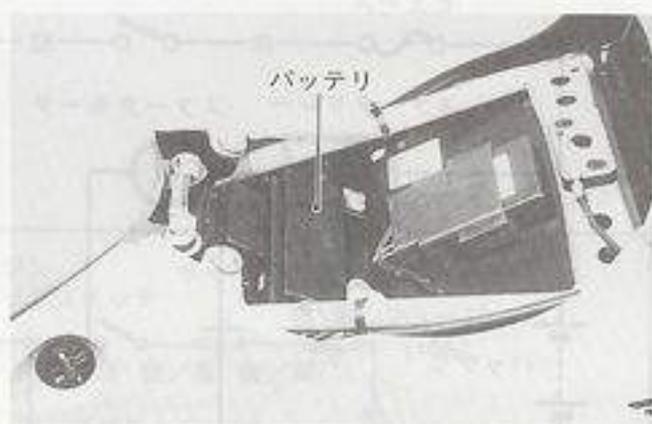
●駆動 スタータモータ

↓
 アイドルギヤ
 ↓
 スタータギヤ
 ↓
 ワンウェイクラッチ
 ↓
 クランクシャフト



バッテリー

- 形 式—— YTX9-BS
- 容 量—— 8 Ah
- 出荷時取付銘柄—— 湯浅電池



ヒューズ

- MAIN : 30A
- サブヒューズ
- HEAD-HI : 15A
- HEAD-LO : 15A
- IGNITION : 10A
- SIGNAL : 15A
- TAIL : 10A

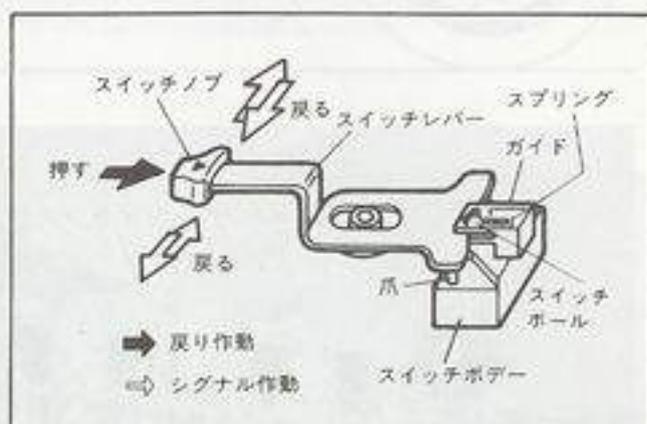
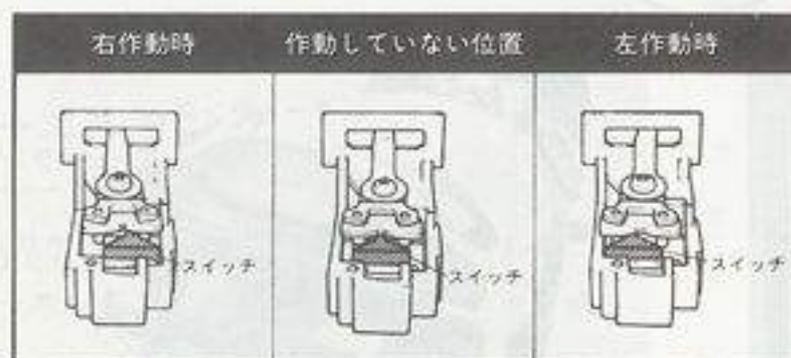
スペアヒューズ: 10A, 15A, 30A



灯火装置

ターンシグナルスイッチ

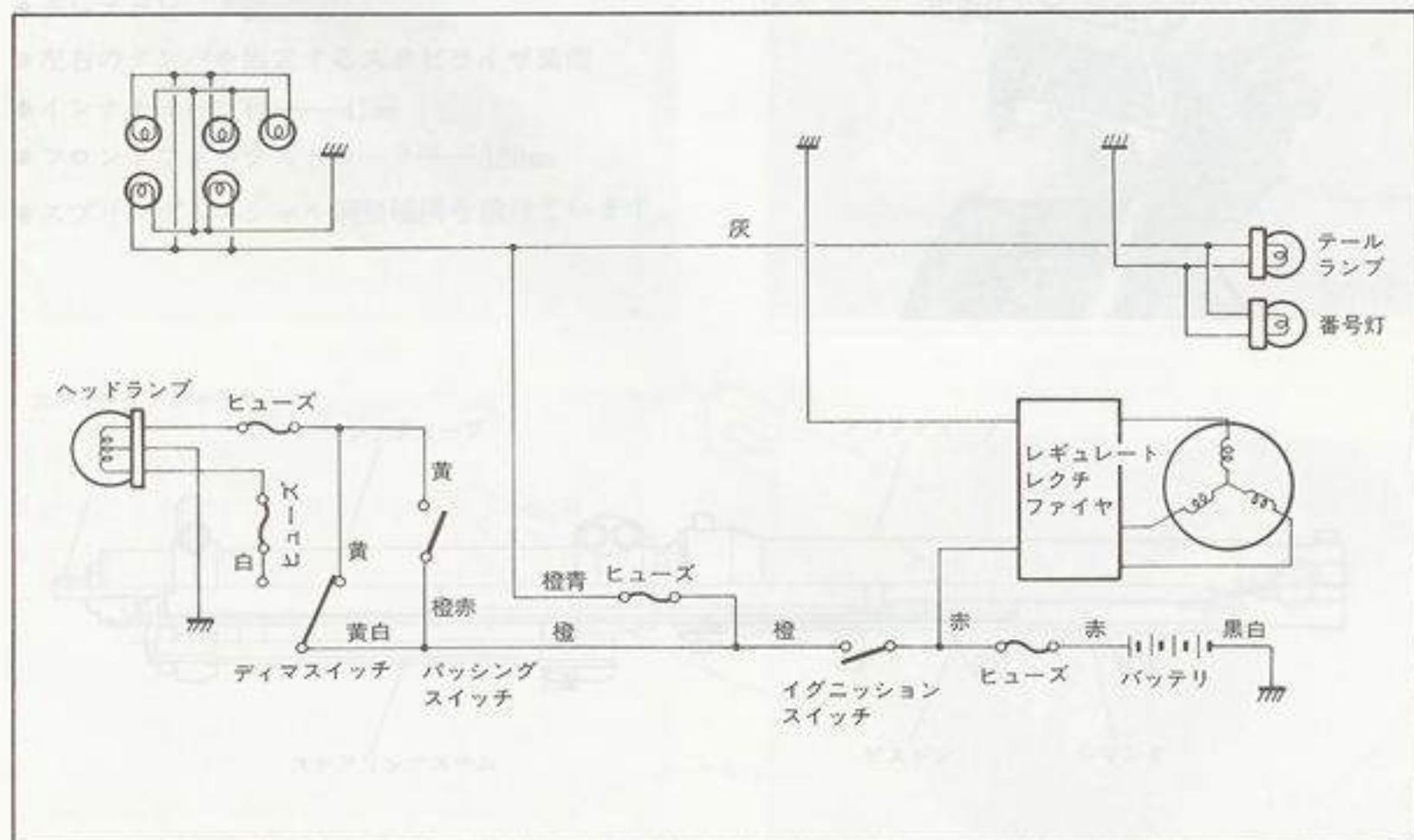
- ブッシュキャンセル方式。
- スイッチレバーノブを押し込むことにより、作動していたシグナルが解除します。
- 作動
スイッチレバーの爪によりスイッチを左又は右に移動させます。キャンセル時はノブを押し込むことにより、爪がデルタ斜面を押し中間位置に戻ります。



ライティング装置

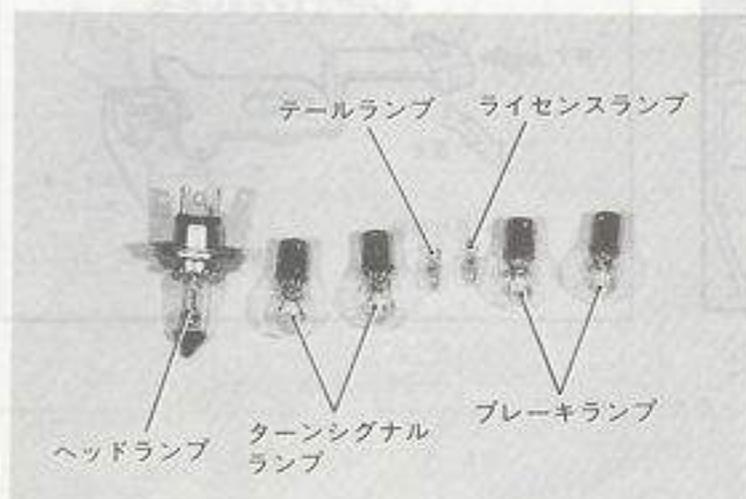
昼間点灯式

- ・イグニッションスイッチはヘッドランプスイッチと兼用していますので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

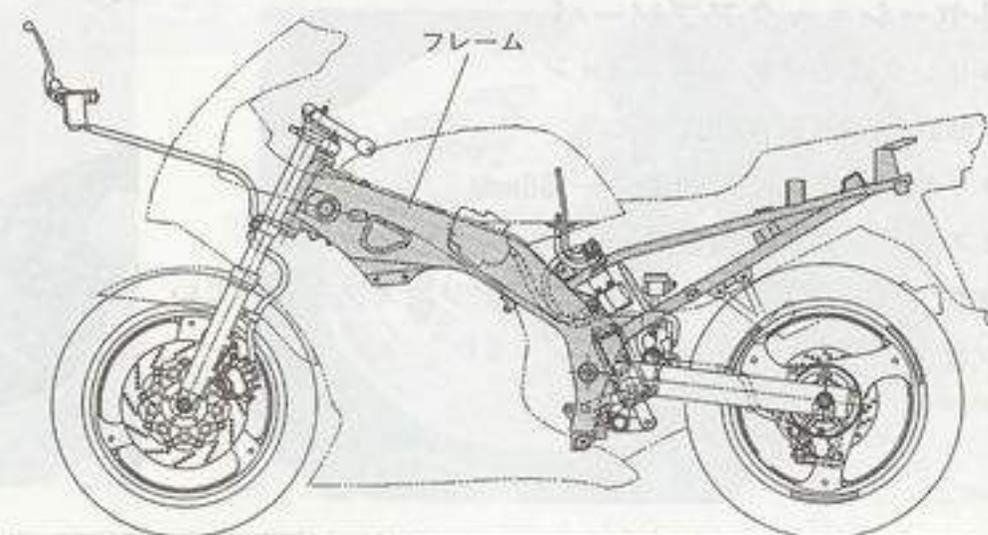
- ヘッドランプ——60W/55W
- ターンシグナルランプ——前:21W×2, 後:21W×2
- テールランプ——5W
- ストップランプ——21W×2
- ライセンスランプ——5W



スワッチヒューズ: 10A, 15A, 30A

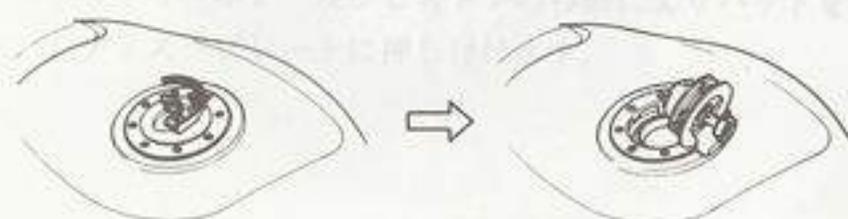
フレーム

- 形式——ダイヤモンド方式
- 鋼製フレーム



フューエルタンク

- 容量——17ℓ
- RES(リザーブ): 予備燃量容量——約4ℓ
- フューエルタンクキャップ——キーロック式



サスペンション

フロントフォーク

- テレスコピック式
- 左右のダンパを固定するスタビライザ装備
- インナチューブ径——41mm
- フロントフォークストローク——120mm
- スプリングイニシャル調整機構を設けています。



スプリングアジャスタ

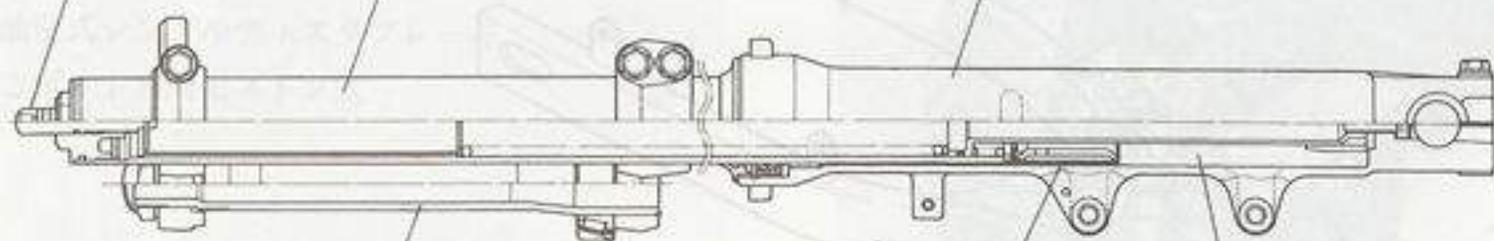
インナチューブ

アウトチューブ

ステアリングステム

ピストン

シリンダ



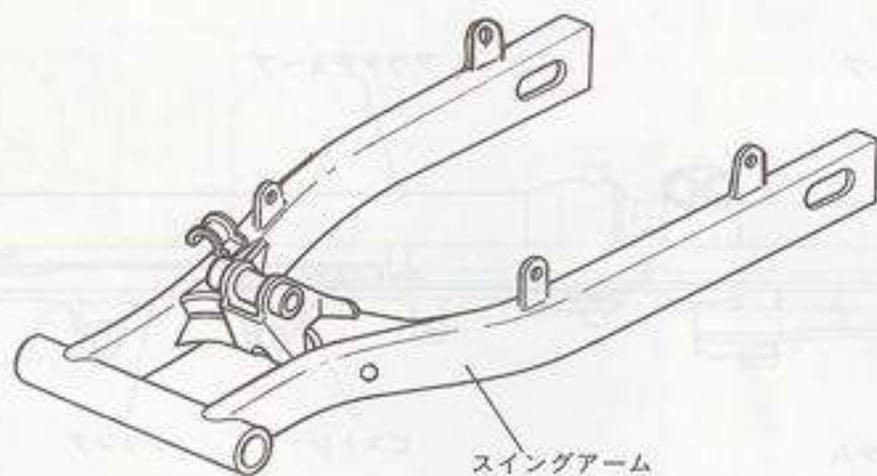
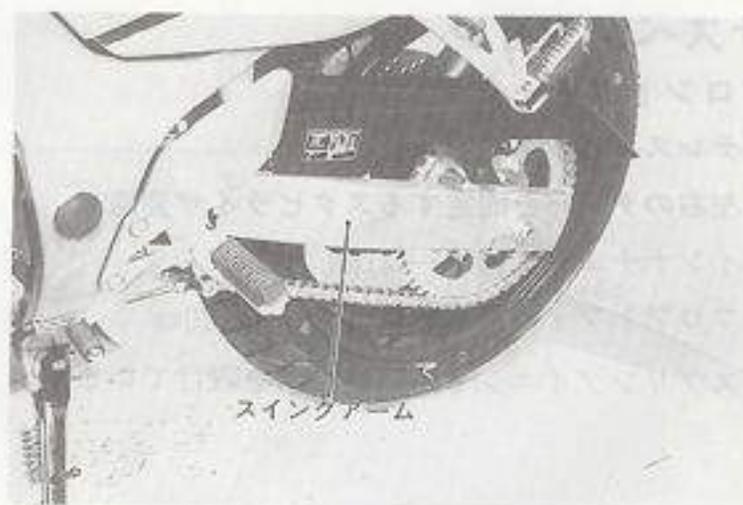
リヤショックアブソーバ

- リンク式モノサスペンション
- 形式——筒形複動式
- リヤアクスル可動量——136mm
- スプリング初圧調整式
- アブソーバ下部に伸び側減衰力アジャスタを設けています。



スイングアーム

- スチール製角パイプ
- ピボット部には、ニードルローラベアリング採用



ブレーキ

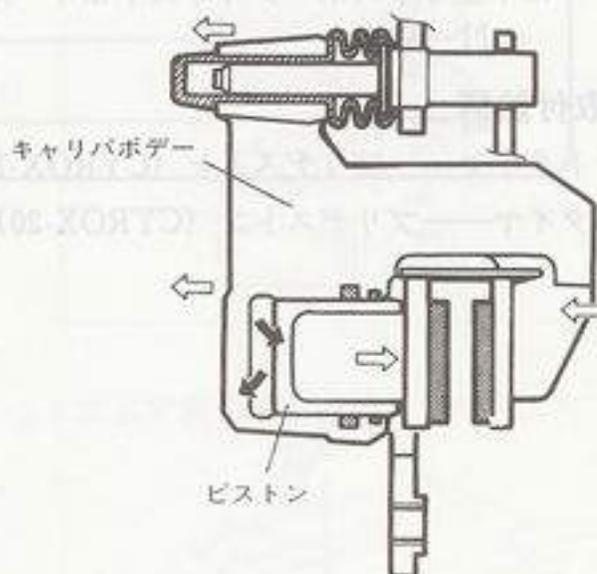
フロントブレーキ

- 油圧式ダブルディスクブレーキ
- フローティングディスクプレート
- 浮動型キャリパの2ポットタイプです。
- ブレーキレバー位置調整式



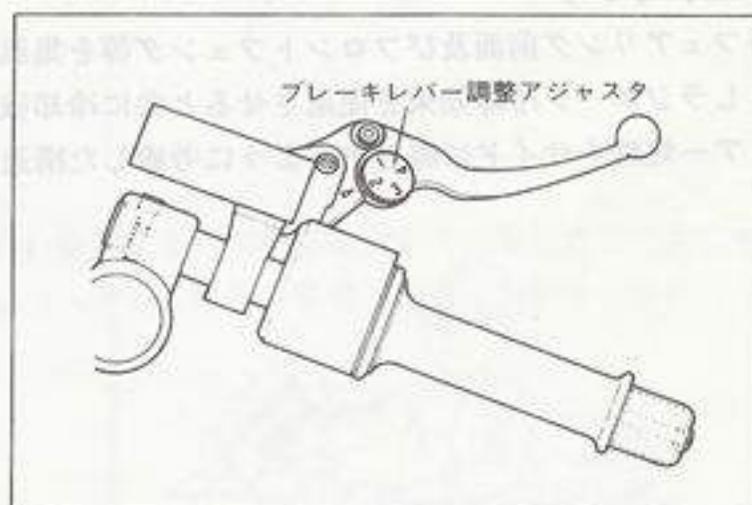
キャリパの作動

- ・ブレーキレバーを作動させるとマスタシリンダ内のオイルはキャリパ側オイル室に圧送されます。キャリパ内に入ったオイルはピストン及びキャリパボデーを押し広げます。キャリパボデー及びピストンの移動によりパッドをディスクプレートに押し付けます。



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)



リアブレーキ

- 油圧式シングルディスクブレーキ
- 2ポット対向ピストン式



ホイール・タイヤ

フロントホイール

- タイヤ—120/70R17 58H
—チューブ無し
- リム—軽合金 17×MT3.50

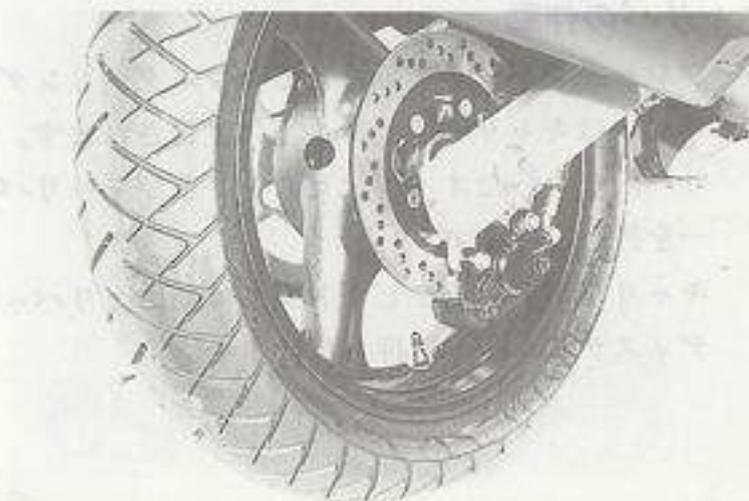
リヤホイール

- タイヤ—160/60R17 69H
—チューブ無し
- 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—ブリヂストン (CYROX-17)
- リヤタイヤ—ブリヂストン (CYROX-20)



フェアリング

- フェアリング前面及びフロントフェンダ等を集風型としラジエータ冷却効果を促進させると共に冷却後のエア処理をサイドに導き出すように考慮した構造です。



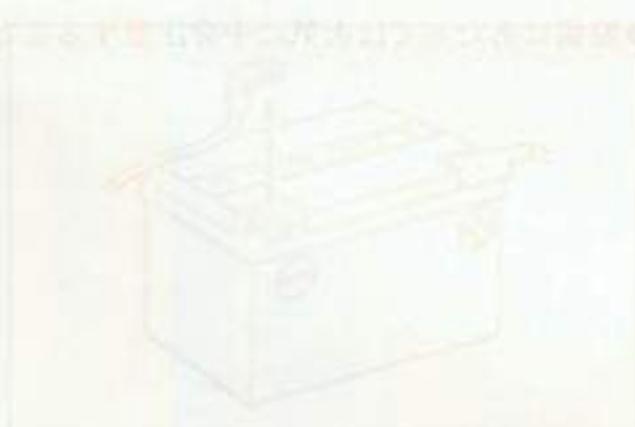
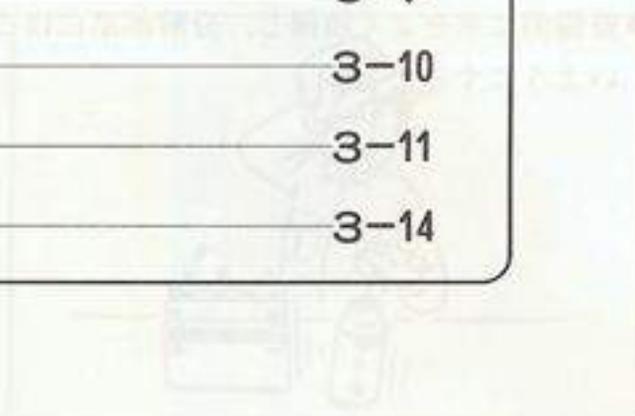
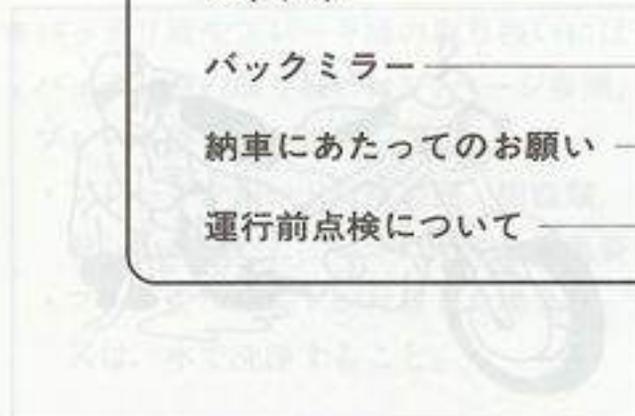
- 左側サイドパネル部にユーティリティボックスを装備しています。
開閉はPUSHマーク部を指で押して行います。



納車と整備

目次

整備上の注意と心得	3-1
納車整備について	3-6
バッテリー	3-7
バックミラー	3-10
納車にあたってのお願い	3-11
運行前点検について	3-14



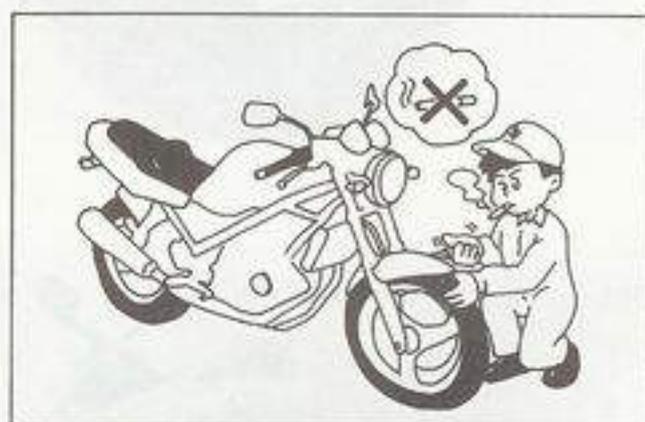
整備上の注意と心得

分解、組立、点検、調整作業を安全、清潔、正確に行うために一般的な注意のほかに、下記の事項については特に気を付けて作業してください。

- 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こと。



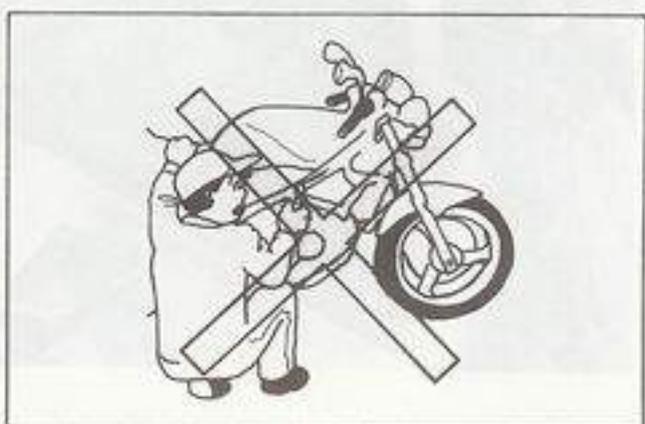
- 整備にあたっては火気に十分注意すること。



- 二人で行う必要のある作業では、声をかけ合うなど、常に互いの安全を確認し合って作業を進めること。



- 分解・組み立ての際カバー類及びフレームに傷を付けないようにすること。



- 使用する部品や油脂類は純正指定品を使用すること。



- バッテリー液やブレーキ液の取り扱いには十分注意すること。

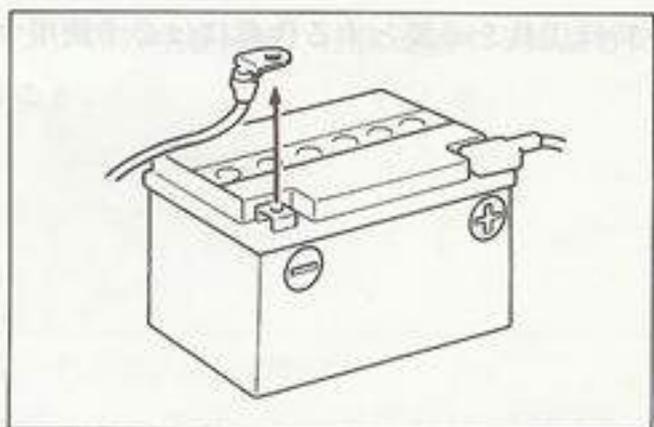
バッテリー液の取扱いは3-7ページ参照。

ブレーキ液の取り扱い。

- ・ブレーキフルードは塗装面、樹脂類、ゴム類、その他に付着したままだと、はがれ、変色、亀裂等の原因になる。
- ・ブレーキフルードが付着した場合は、完全に拭き取るか、又は、水で洗浄すること。



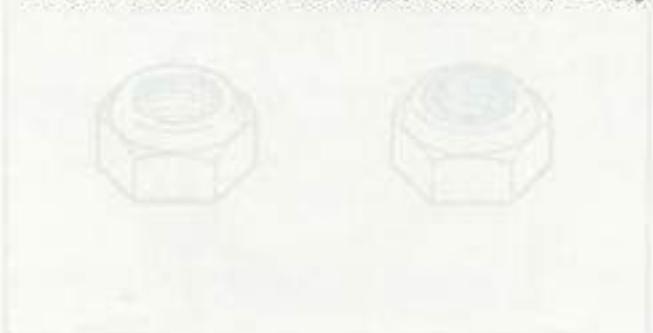
- 作業前にバッテリーマイナス(-)端子を外すこと。



- パッキン、ガスケット“O”リング、割ピン等は組立時に新品に交換すること。



- 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。



納車と整備 整備上の注意と心得

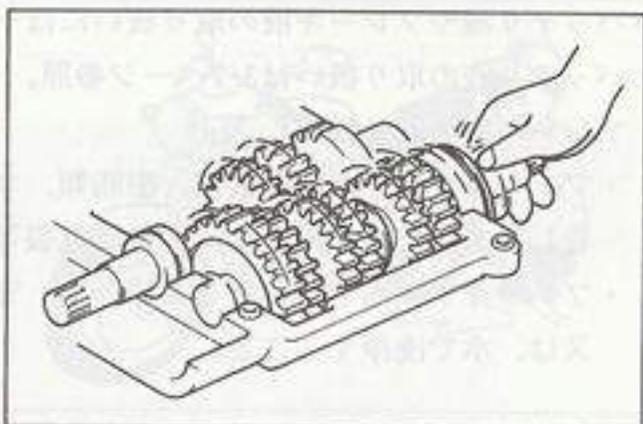
- 分解部品はキズの発生と紛失防止に十分注意し、組立前には洗浄と適切な給油をすること。

(ボルト、ナットのねじ部には給油しないこと。)

- 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。組立中部品にはほこり・泥・異物等が付着しないよう十分に気を付けること。



- 組立中各機能毎に作動確認を行うこと。

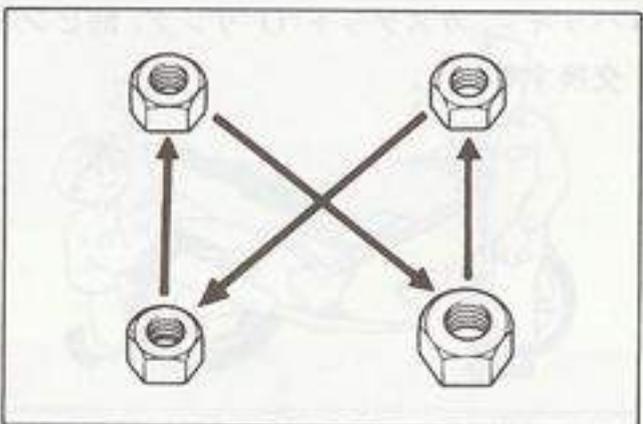


- 特殊工具を必要とする作業には必ず使用すること。

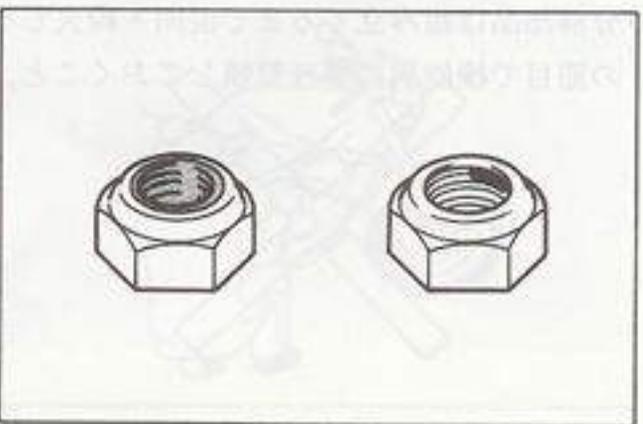


- ボルト、ナットなどの締付順序は、径の大きいものから、また、内側から外側へ、対角線に徐々に行い、最後には規定トルクで締め付けること。

また、緩めるときはこの逆に行うこと。



- セルフロック式ナットはロック効果がなくなったら新品に交換すること。



- 作業終了後は配管・配線の通し方を再確認すること。



- 組立後は、各機能ごとに作動を確認し、再整備の防止を図ること。

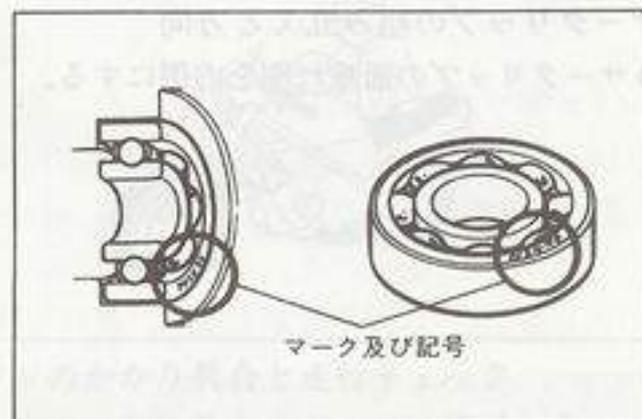


- シリンダヘッド、シリンダ、ピストン、ピストンリング、クランク等の主要回転、往復運動する部品を交換した場合は、急激なレーシングをせずに、ならし運転を行うこと。

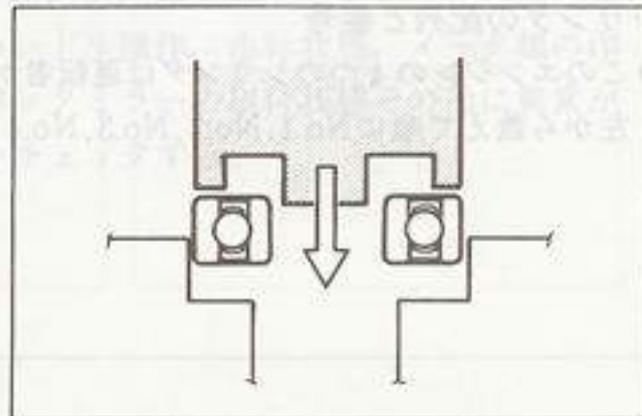
部品、組立時の基本的知識

ベアリングの組み立てと方向

- ベアリングの側面に表示してあるマーク、記号を、外側に向けて組み立てること。



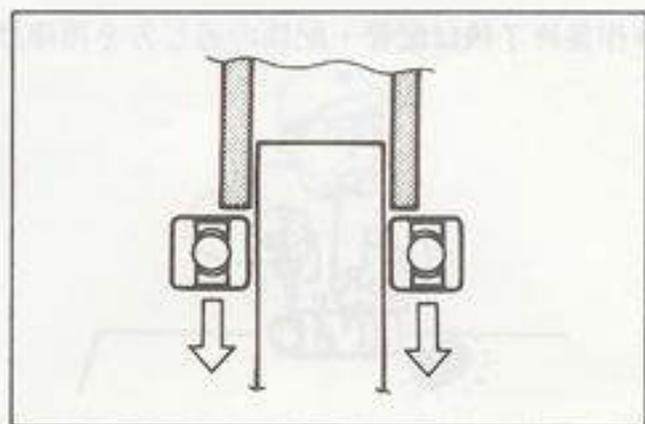
- ベアリングのアウトレースを嵌合させる時は、アウトレースに力を加えて平行に嵌め込むこと。



納車と整備

整備上の注意と心得

- ベアリングのインナレースを嵌合させる時は、インナレースに力を加えて平行に嵌め込む。



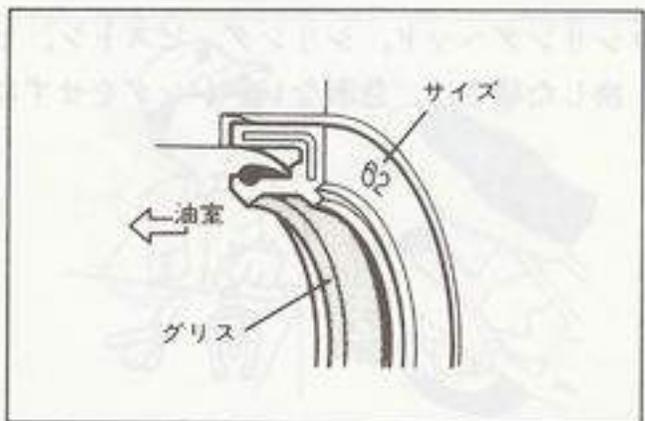
オイルシールの組み立てと方向

- 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。



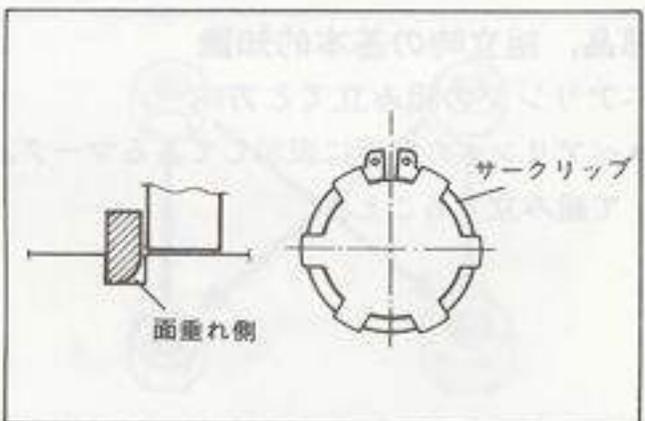
サークリップの組み立てと方向

- サークリップの面垂れ側を内側にする。



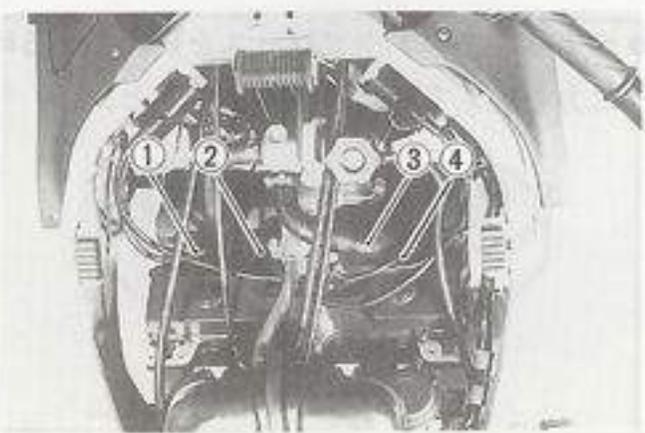
シリンダの配列と番号

- このエンジンの4つのシリンダ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, No.3, No.4 と配列されている。



シリンダの配列と番号

- このエンジンの4つのシリンダ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, No.3, No.4 と配列されている。



納車整備について

スズキの工場では、高度な品質管理と厳重な検査のもとで新車が生まれていますが、このクルマがお客様の手に渡るまでには、いろいろな流通経路をたどってゆきますので、新車といえども、お客様へ渡す前に、再度入念なチェックをすることが大切です。

● 外観のチェック

納車前に清掃しながら傷等の有無をチェックする。また、カバー類の清掃は傷が付きやすいので柔らかい布で清掃する。



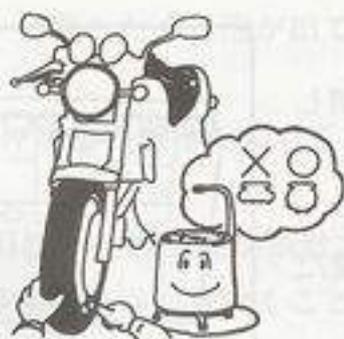
● 油脂類のチェック

ガソリンが古くなっていないか、またオイルの量が適正か否かのチェックをする。



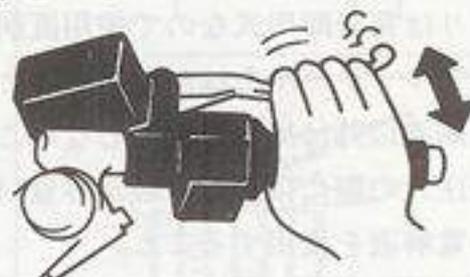
● タイヤ空気圧のチェック

空気は自然に減少するので納車前には必ずチェックする。



● ブレーキのチェック

ブレーキレバーやペダルの遊び、効き具合、オイルブレーキの場合はリザーバタンクのオイル量等を入念にチェックする。



● バッテリーの取付け

バッテリー液を外部に漏らさないよう十分注意する。バッテリー端子は確実に締め付ける。



● 灯火類、その他の機能確認

ランプ類、メーター、ホーン等の機能確認をする。



● 重要締付箇所のチェック

安全上、重要な箇所は再チェックする。

〔重要締付箇所〕
10-5ページ参照



● エンジンのかかり具合と走行チェック

エンジンのかかり具合やその他の異常がないか、また、試運転をして、ブレーキの効き具合、ハンドル操作、走行状態、メーター類の作動、バックミラーの取付状態その他に異常がないかチェックする。

バッテリー

バッテリー取扱いの注意

バッテリーは、引火性ガスを発生するので取り扱いを誤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い、閉めきった室内等で絶対に行わないこと。

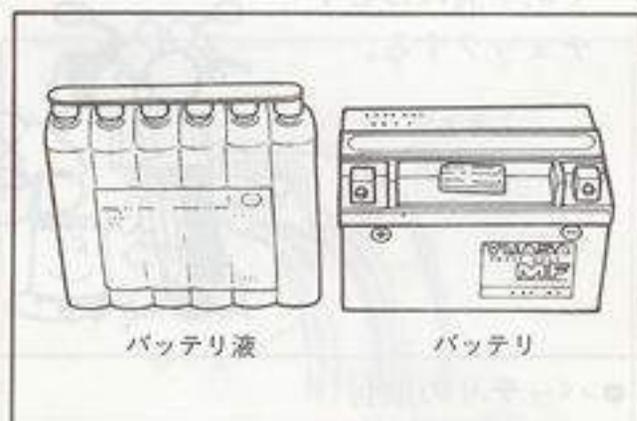
バッテリー液の取扱い注意

- バッテリー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。
- バッテリー液が皮膚、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、衣服の穴明き、塗装のはがれ、変色等を起す場合がある。
- 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。

メンテナンスフリーバッテリーの取扱い注意

- バッテリーは完全即用式なので使用直前まで注入口を密閉しているアルミシールをはがさないこと。
- 専用電解液以外は絶対に使用しないこと。
- 電解液注入の際には必ず規定容量（電解液容器の分量だけ）の電解液を使用すること。

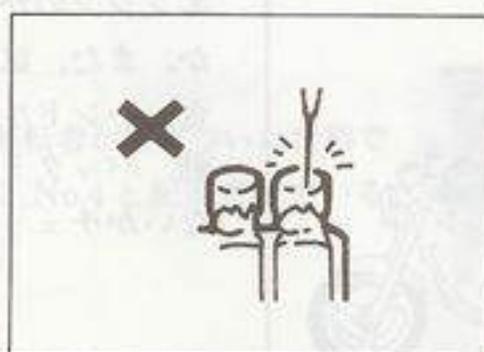
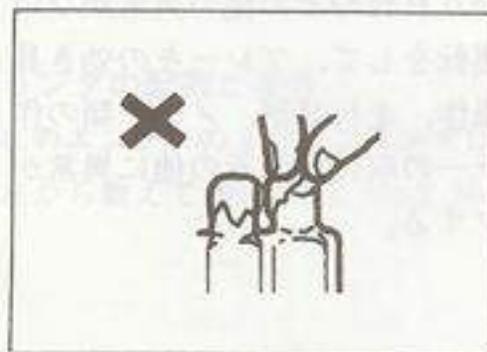
△注意 一度電解液を充填したら絶対に密封栓をはがさないこと。



バッテリー液充填要領

- ①バッテリーを水平な所に置き「封口シール」を取除く。
- ②電解液容器から、カバー兼密封栓（バッテリーの栓に使用する）を取り出すこと。

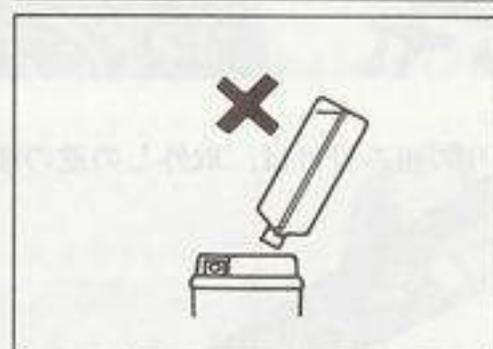
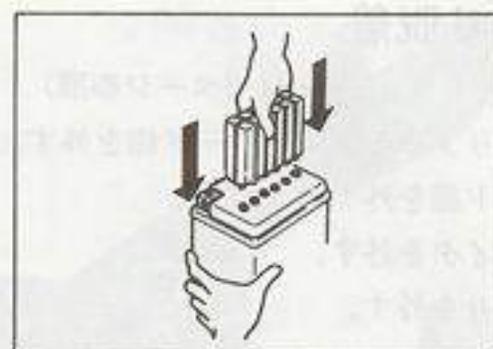
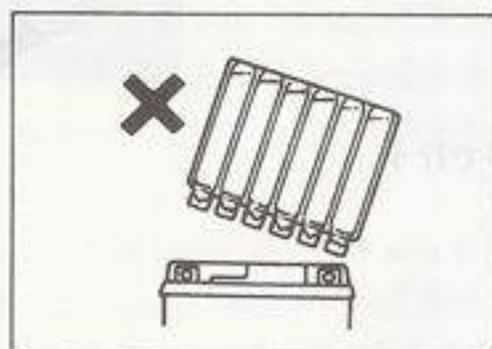
△注意 シール部をはがしたり、鋭利な物で穴をあけないこと。



③電池への注液

電解液容器を逆さにし、6箇所のシール部を注液口に垂直にあてて、シールを破るよう一度に強く押し込むと6箇所より泡が出て注液が始まる。

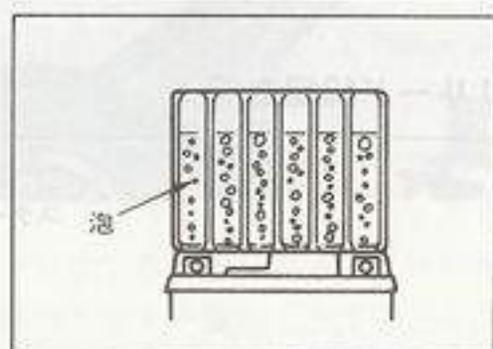
参考 電解液容器を斜めに押し込むと注液できないことがあるので注意すること。



④注液されたことの確認

6箇所それぞれから泡が出ていることを確認し、そのままの状態でも20分以上放置する。

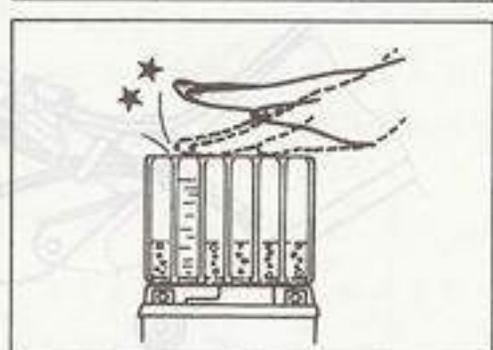
参考 もし、泡の出ている所があれば(容器は取外さない)容器の底を軽く2~3度たたくと泡が出て注液できる。



⑤液容器の取外し

注液が完全に行われたら、容器の底をたたいて液切りを行い静かに空容器を抜く。

参考 空容器を力強く引抜くと残り液が飛散する場合がありますので、ゆっくりと静かに引き抜くこと。液が漏れた場合はきれいに拭き取ること。



⑥密封栓の取付け

カバー兼密封栓を注入口へ完全にはめ込む。(密封栓がバッテリー上面と同じ高さになるまで押し込む。)



補充電

即用式バッテリーで製造後2年以上経過したもの、または高温の条件下で保存されていたものは、上ふたに表示されている条件で、次の要領にしたがって補充電をすること。

●補充電要領

- ・バッテリーが放電してしまった場合は規定の電流及び電圧で補充電を行う。
- ・右記以外の補充電は行わないこと。
- ・補充電時にも密封栓は絶対に外さないこと。
- ・補充電を行うときは、バッテリー単体(バッテリー端子のリード線を取り外した状態)で行う。

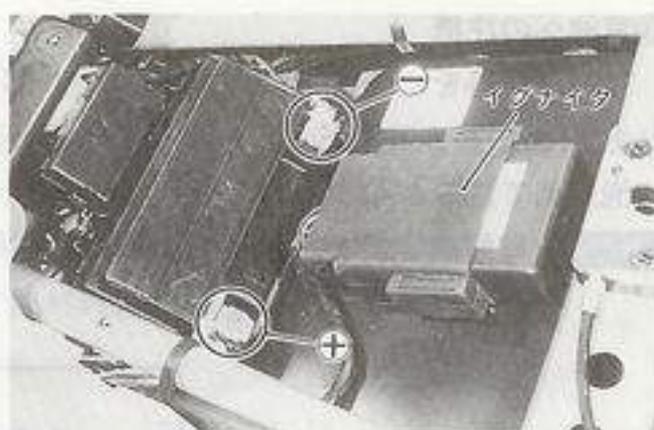
△注意 ・通常は普通充電で行う。
 ・充電中は引火性ガス(水素)が発生するので火気を絶対近づけないこと。

●充電完了後は、水洗いを行い、乾いたウエスで拭き取る。

補充電	
標準	0.9A × 5時間
急速	4A × 1時間

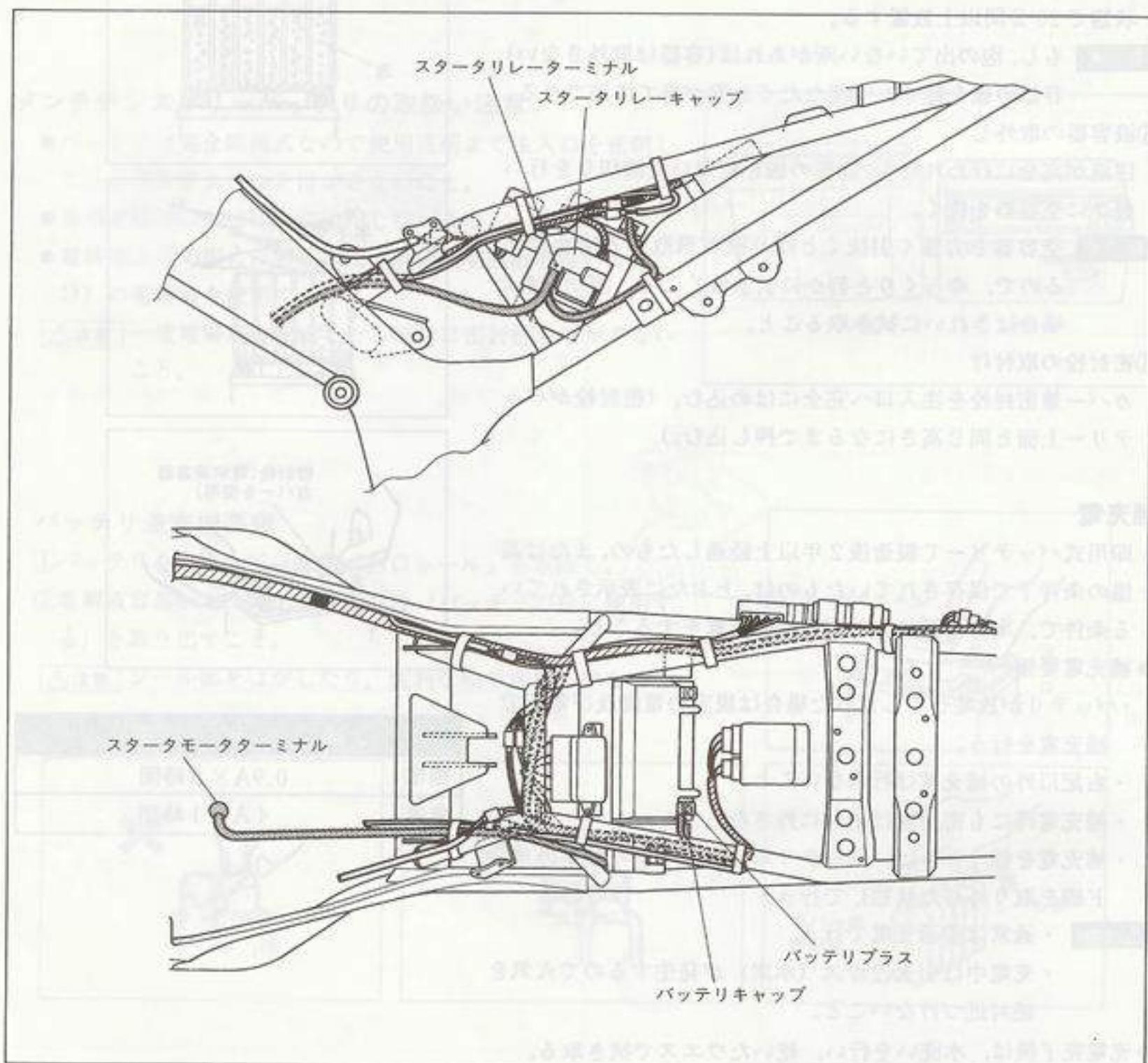
バッテリー脱着

- シートを外す。—— (4-3ページ参照)
- バッテリーターミナル \ominus リード線を外す。
- \oplus リード線を外す。
- イグナイタを外す。
- バッテリーを外す。



- バッテリーの組み付けは、取外しの逆の順序で行う。

バッテリーリード線組立図



バックミラーの脱着

- アッパパネルを外す。

且質の冷却水（軟水）——材料用冷却水



- バックミラーナットを外す。
- バックミラーを外す。



- バックミラーの組み付けは、取外しの逆の順序で行う。



クーラント液について
スズケーター液は、冬期は、電機油と混合して使用し、夏期は、電機油と混合して使用しない。電機油と混合して使用しない。電機油と混合して使用しない。

冷却水は良質な水（軟水）とクーラントを1:1（50%）の割合で混合したものを注入します。

冷却水は腐食性があるので取扱いには十分注意すること。
- 容器の取扱いには必ず手袋をはき、石けんを付けて十分洗い流すこと。
- 目に入った場合は水で十分洗い流してから専門医の診察を受けること。

- 取った容器等は、すぐ仕分け、専門医の診察を受けること。
- 冷却水は腐食性があるので取扱いには十分注意し、子供の手の届かない場所に保管すること。
スズケーター液は、冬期は、電機油と混合して使用し、夏期は、電機油と混合して使用しない。

バックミラーの組み付けは、取外しの逆の順序で行う。
クーラント液について
スズケーター液は、冬期は、電機油と混合して使用し、夏期は、電機油と混合して使用しない。電機油と混合して使用しない。電機油と混合して使用しない。

項目	内容
(1) 冷却水	良質な水（軟水）とクーラントを1:1（50%）の割合で混合したものを注入します。
(2) 冷却水の取扱い	冷却水は腐食性があるので取扱いには十分注意すること。 - 容器の取扱いには必ず手袋をはき、石けんを付けて十分洗い流すこと。 - 目に入った場合は水で十分洗い流してから専門医の診察を受けること。
(3) 冷却水の保管	冷却水は腐食性があるので取扱いには十分注意し、子供の手の届かない場所に保管すること。

納車と整備

納車にあたってのお願い

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、いろいろな人がいます。また、ベテランの人でも、スズキのクルマははじめて使うというお客様もいますので、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。

クルマの正しい取り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。

次は、お客様への説明事項の主なポイントです。

●始動要領について

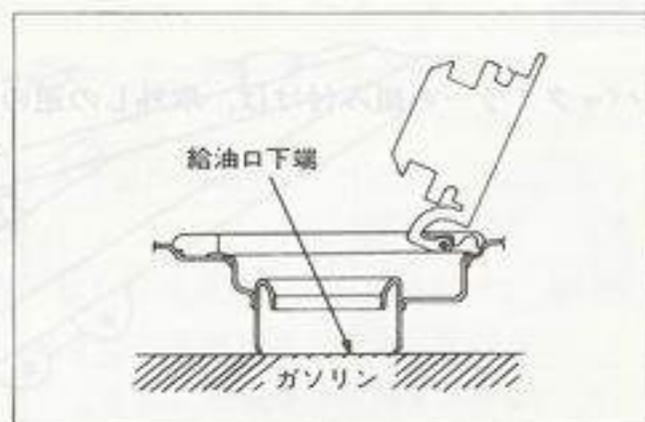
(これだけは必ず説明をしてお客様の理解を得てください。)

エンジンが冷えているとき、あたたまっているとき、どちらともいえないときなど、そのときの状況によって始動要領が異なりますので、それぞれの場合ごとの取扱要領を取扱説明書に基づいて説明してください。

●ガソリン・オイルの補給について

フューエルタンクキャップにはタンク内の呼吸作用を吸収するために、小穴が設けてありますのでガソリン補給時に、口もとまで一杯に入れますと、振動やタンク内の温度上昇などにより、注入口付近にガソリンがニジミ出ることがあります。

ガソリンの注入は、注入口のインレットパイプ下端までにとどめるよう、お客様を指導してください。

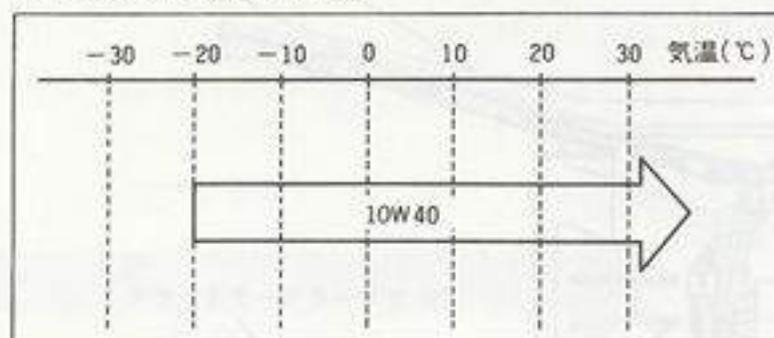


使用オイル

エンジンオイル ———— スズキエクスターオイルTYPE 04
 ———— スズキエクスターオイルスーパーデラックス

SAE粘度 ———— SAE 10 W 40

SAE粘度と気温の関係



冷却水について

冷却水は、良質な水を常に適量の状態で使用しなければなりません。

良質な冷却水（軟水）……飲料用水道水

きれいな水でも硬水を使用すると、各部への錆、湯あか等の付着が多くなり機能低下を早めます。従って軟水を使用するのですが、軟水・硬水の判別が困難なので、飲料に使用する水道の水を軟水と判断して使用してください。井戸水・海水・河川の水・工業用水道水は使用しないでください。

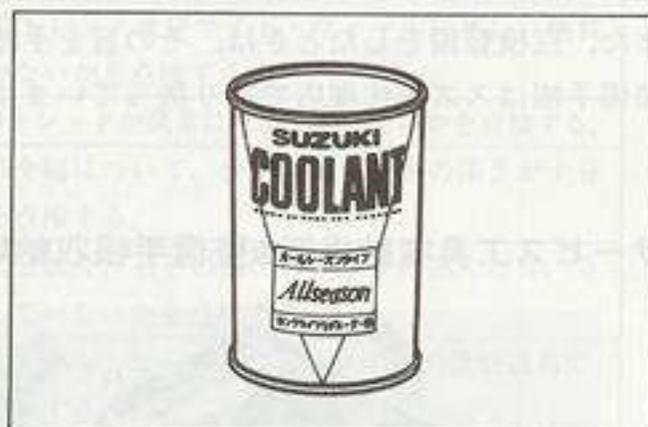
軟水を使用するにしても、カルシウム・マグネシウム塩を全然含まないわけではないので、防錆、防泡、不凍効果をもった冷却水添加剤「スズキクーラント」を混入することが必要です。

汚れたり、異物のまじった水を使うと、ウォーターサーモスタットの異常（バルブ閉じ不良）、ウォーターポンプの故障、各部のつまりや腐蝕等を起します。緊急時やむを得ず補充した場合は、できるだけ早く冷却水を抜き取り内部を洗浄して、正常な冷却水と交換してください。

クーラントについて

スズキクーラントは、不凍液として冬期のみ使用するのではなく、不凍効果以外に防錆効果、防腐蝕効果、防泡効果（夏期の冷却性能向上）、ウォーターポンプの潤滑等の効力があり、1年を通して使用するオールシーズン用クーラントです。

スズキクーラントの寿命は、ロングライフ型の2年間です。



冷却水は良質な水（水道水）とクーラントを1：1（50%）の割合で混合したものを標準とします。

クーラント使用濃度	50%
水との比率	1：1

△注意 冷却水は毒性があるので取扱いには十分注意すること。

- ・皮膚、衣服に付着した場合は石けんを使って十分洗い流すこと。
- ・目に入った場合は水で十分洗い流してから専門医の治療を受けること。
- ・誤って飲んだ場合は、すぐ吐かせ、専門医の治療を受けること。
- ・冷却水の保管には十分注意し、子供の手の届かないところを選ぶこと。

納車と整備 納車にあたってのお願い

ならし運転について

ならし運転は新品の部品を互いになじみ合うようにゆっくり運転させることによって、車の寿命を長くさせるためのものです。シリンダ、ピストン、ミッションギヤ、チェーンなどエンジンや伝導装置の大部分の部品に影響しますので、ならし運転期間中は無理な運転はさけるよう、お客様を指導してください。

ならし運転期間

最初の1,000 km走行するまでは、エンジン回転を6000rpm以下で走行してください。

定期点検整備について

クルマには「運行前点検」と「定期点検」があり、この制度と点検の重要性について十分な説明をしてください。

- ・運行前点検…クルマを使用する人が自分自身で、毎日運行前に行う点検です。(次ページ参照)
- ・定期点検…使用開始から1か月めと6か月めに、以後6か月ごとに定期的に行う点検でその内容は点検整備方式(4-7ページ参照)に定められています。

整備手帳の取扱いについて

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。

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&整備手帳収納場所



保証制度について

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

点検調整

運行前点検について

クルマの使用者による「運行前点検」の実施が定められていることは既にご承知のところですが実態としては、必ずしも励行されているとはいえません。

下の表は運行前点検で、お客様が実施する項目ですから、参考にいただき、お客様の指導にあたってください。

運 行 前 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・ペダルの踏みしめ方が適当で、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つては、ペダルを一杯に踏み込んだときの床板とのすき間(余裕ストローク量)を点検する。 (3) 低速走行によるブレーキテスト等を行い、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ことを点検する。
2. ブレーキ液 (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オイル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ことを点検する。
	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. オイルの量が適当であること。	(1) オイル・レベル・ゲージ等によりオイルの量が適当であることを点検する。
5. 燃料装置	1. 燃料の量が十分であること。	(1) 燃料の量が目的地まで走行するのに十分であることを点検する。
6. 冷却装置 (水冷車はこの項目も点検してください。)	1. 水漏れがないこと。	(1) ラジエータホース、ラジエータから冷却水が漏れていないか点検する。
	2. 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。
7. 灯火装置	1. 点灯または点滅が正常で、かつ、レンズの汚れ及び損傷がないこと。	(1) 前照灯、尾灯、番号灯、制動灯、方向指示器及びその他の灯火装置が正常に点灯または点滅するかを点検する。なお連動して点灯する灯火についても同時に点検する。 (2) レンズ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。
8. 後写鏡	1. 写影が不良でないこと。	(1) 運転者席から後写鏡を見て、後方の写影を確認できるかを点検する。
9. 反射器及び自動車登録番号標又は車両番号標	1. 汚れ及び損傷がないこと。	(1) 反射鏡に汚れ及び損傷がないかを点検する。 (2) 車両番号標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。なお、明瞭に文字が表示されているかも点検する。
10. 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。

メモ帳 期票簿の裏面の表

からし通帳について

アノコトの利息付手帳

この表は、期票簿の裏面に記載されている利息の計算方法を示しています。利息は、元金に利率を乗じて計算されます。例えば、元金が1000円、利率が5%の場合、1年間の利息は50円です。このように、元金と利率を元に、利息を計算することができます。

期票番号	金額	利率	利息	合計
1000	1000	5%	50	1050
2000	2000	5%	100	2100
3000	3000	5%	150	3150
4000	4000	5%	200	4200
5000	5000	5%	250	5250
6000	6000	5%	300	6300
7000	7000	5%	350	7350
8000	8000	5%	400	8400
9000	9000	5%	450	9450
10000	10000	5%	500	10500

点検調整

目次

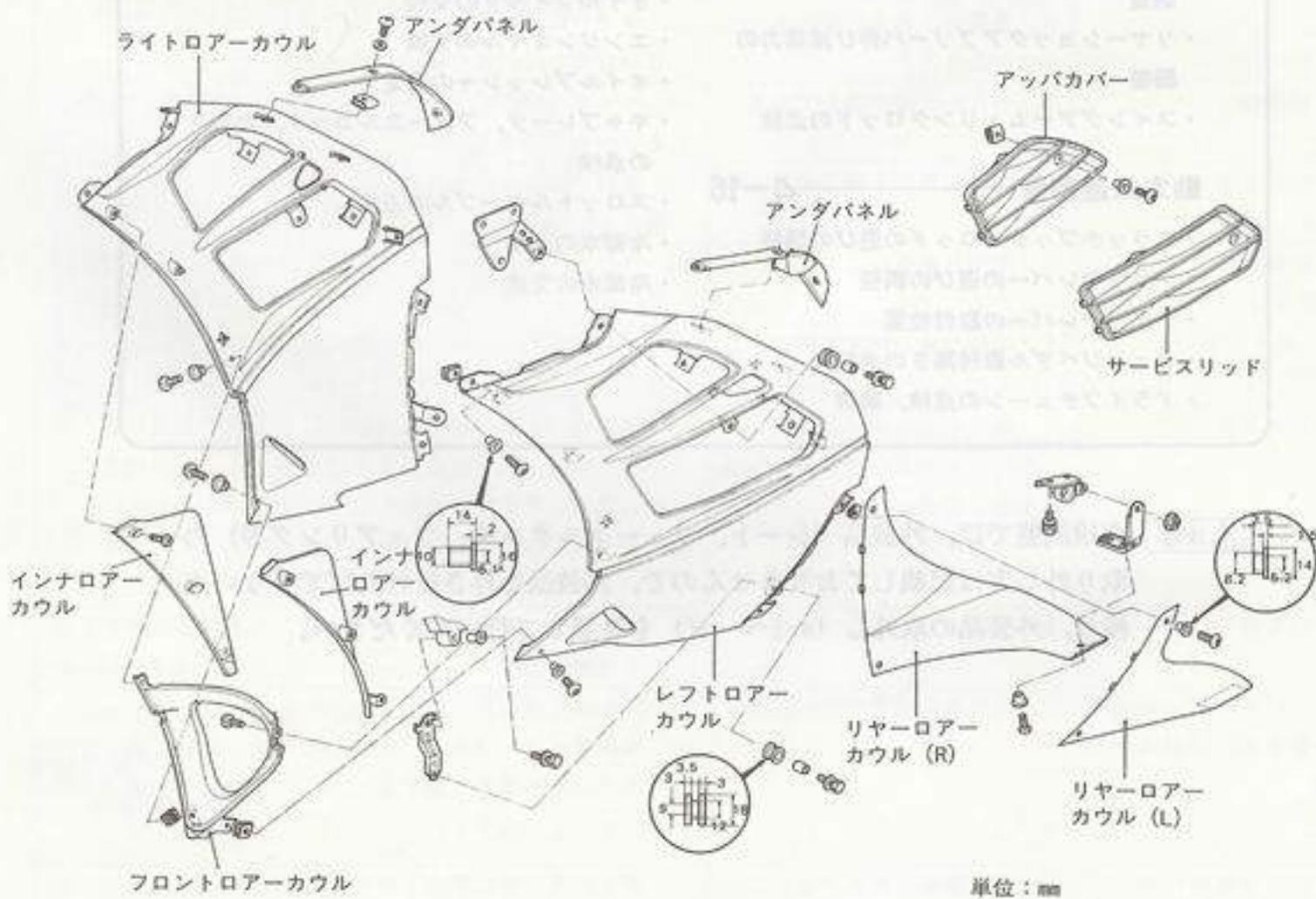
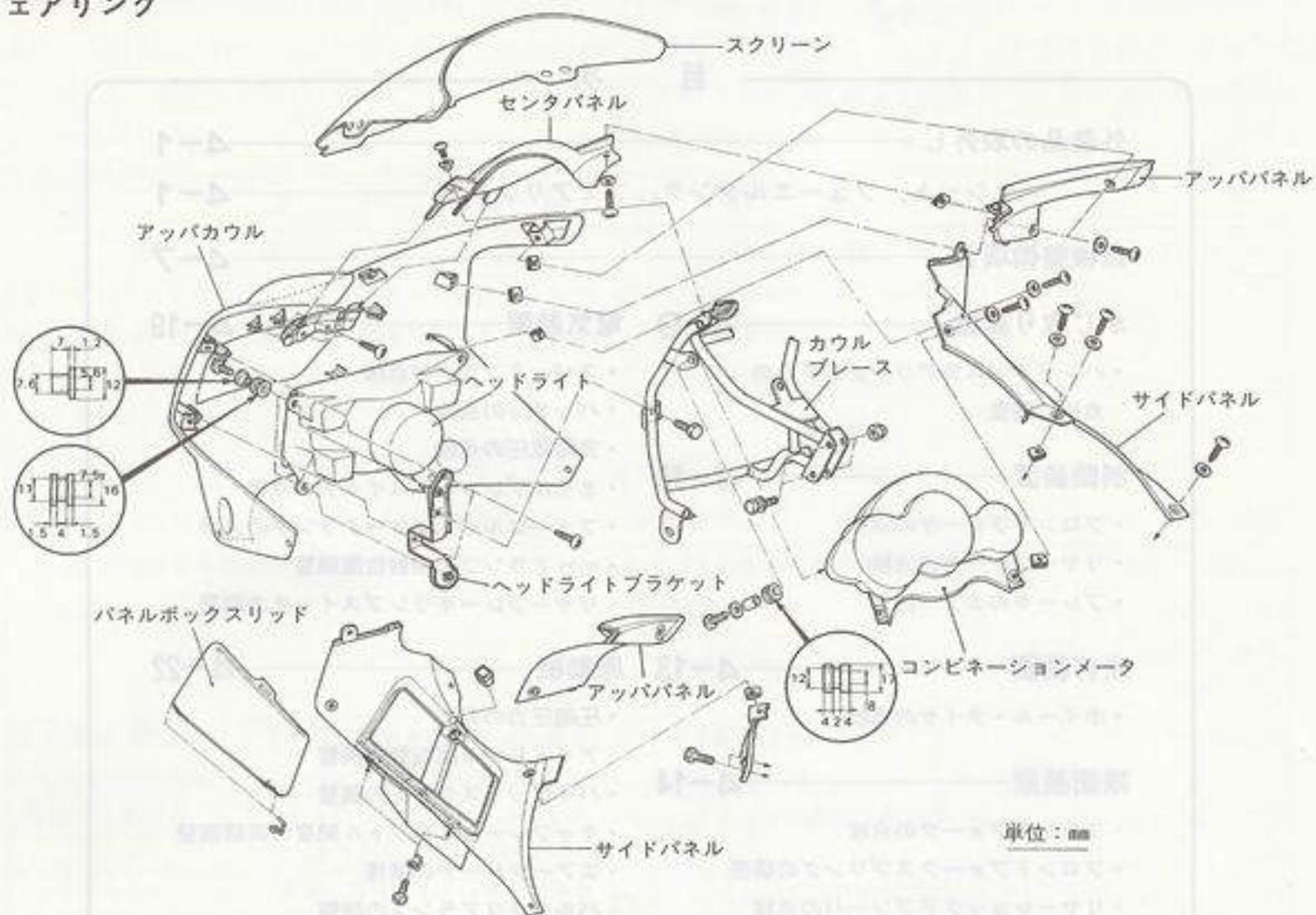
外装品の取外し	4-1		
シート, フェアリング等	4-1		
点検整備項目	4-7		
かじ取り装置	4-9	電気装置	4-19
・ハンドル・ステアリングシステムの 点検, 調整		・スパークプラグの点検	
制動装置	4-10	・バッテリーの点検	
・フロントブレーキの点検		・充電電圧の点検	
・リアブレーキの点検		・オイルプレッシャスイッチの点検	
・ブレーキのエア抜き		・フェルインジケータランプの点検	
走行装置	4-13	・ヘッドランプの照射位置調整	
・ホイール・タイヤの点検		・リアブレーキランプスイッチの調整	
緩衝装置	4-14	原動機	4-22
・フロントフォークの点検		・圧縮圧力の測定	
・フロントフォークスプリングの調整		・アイドル回転数の調整	
・リアショックアブソーバの点検		・パイロットスクリュの調整	
・リアショックアブソーバスプリングの 調整		・キャブレタスロットル開度の同調調整	
・リアショックアブソーバ伸び減衰力の 調整		・エアクリーナの清掃	
・スイングアーム・リンクロッドの点検		・バルブクリアランスの調整	
動力伝達装置	4-16	・エンジンオイル量の点検	
・クラッチプッシュロッドの遊びの調整		・オイルフィルタの交換	
・クラッチレバーの遊びの調整		・エンジンオイルの交換	
・クラッチレバーの取付位置		・オイルプレッシャの測定	
・チェンジペダル取付高さの点検		・キャブレタ, フェルコック, ホース の点検	
・ドライブチェーンの点検, 調整		・スロットルケーブルの点検	
		・冷却水の点検	
		・冷却水の交換	

△注意 点検調整では、外装品（シート、フェルタンク、フェアリング等）の取り外し方は記載していませんので、外装品を外さなければできない点検は、外装品の取外し（4-1ページ）を参照して行ってください。

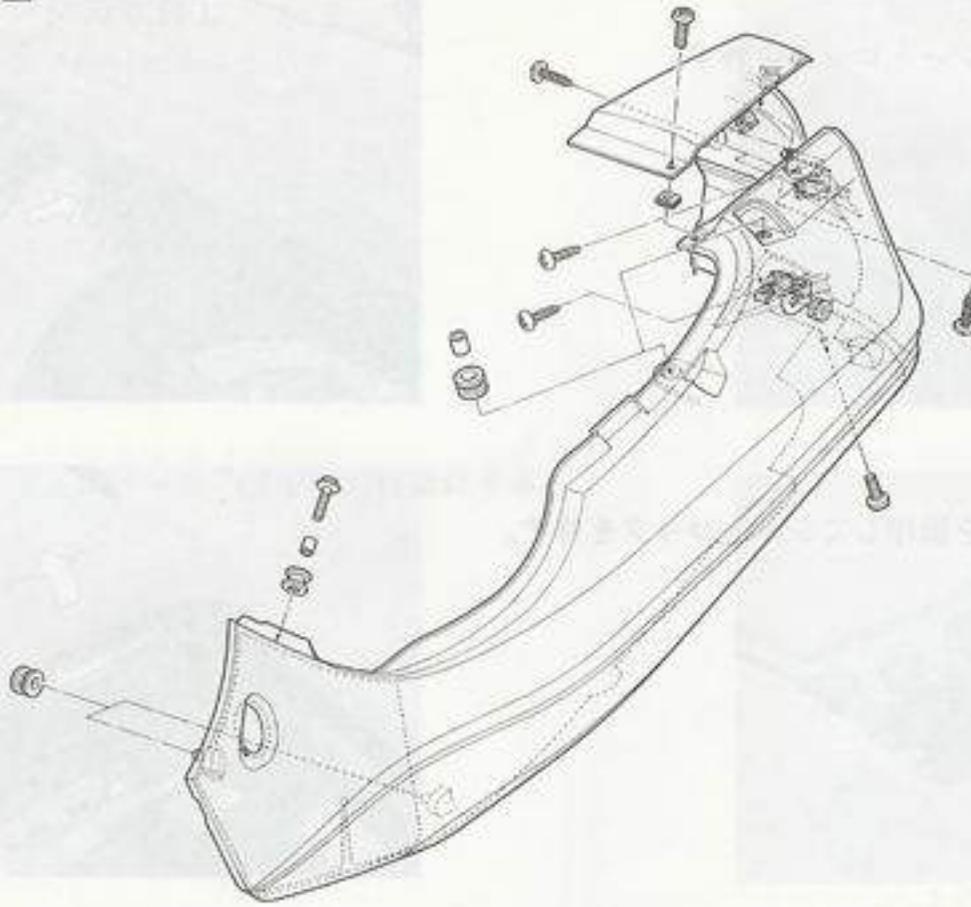
整備注意

外装品の取外し

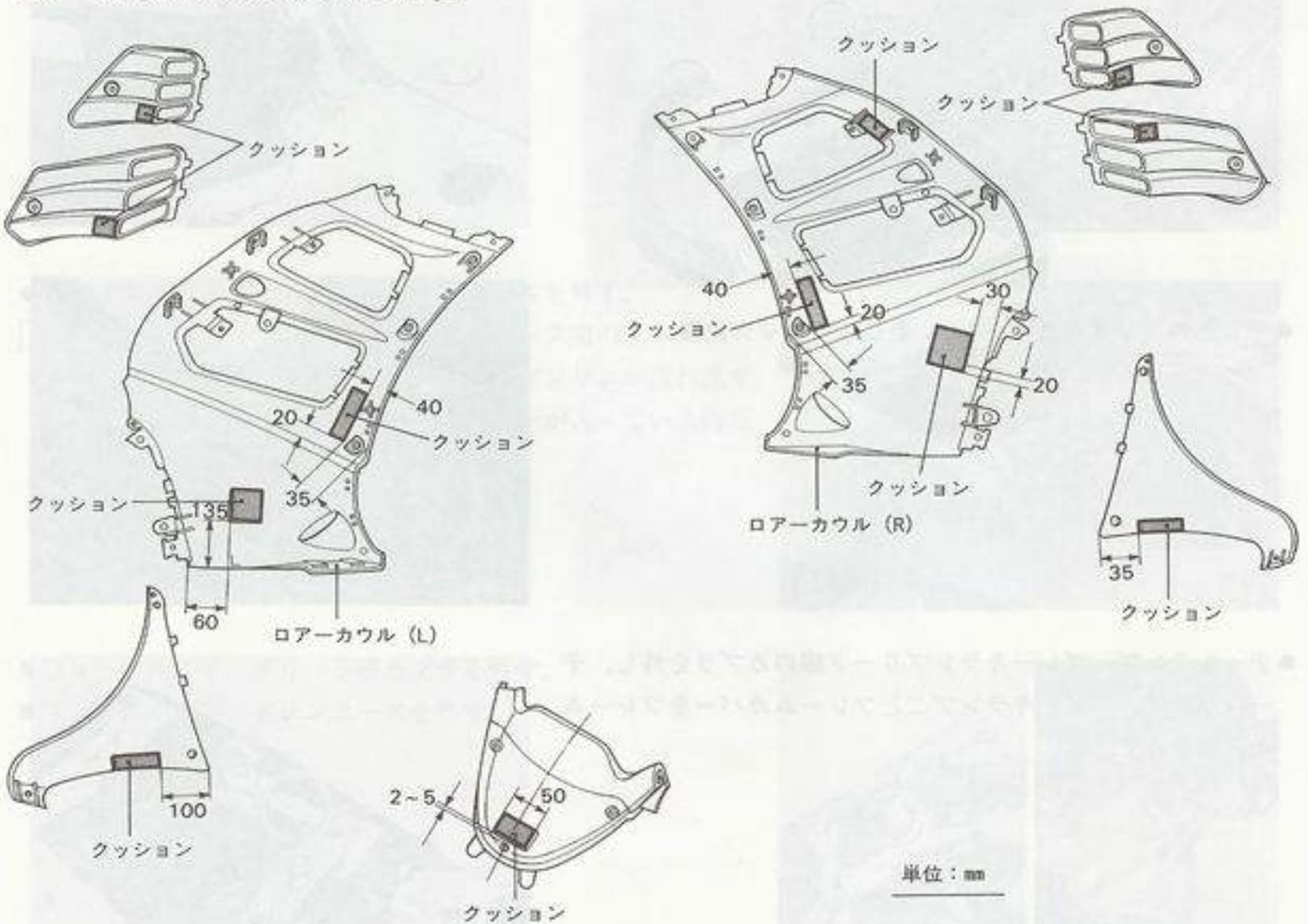
フェアリング



フレームカバー



ロアーカウリングクッション位置



点検調整 外装品の取外し

フロントシートの取外し

- イグニッションキーにてシートロックを外す。



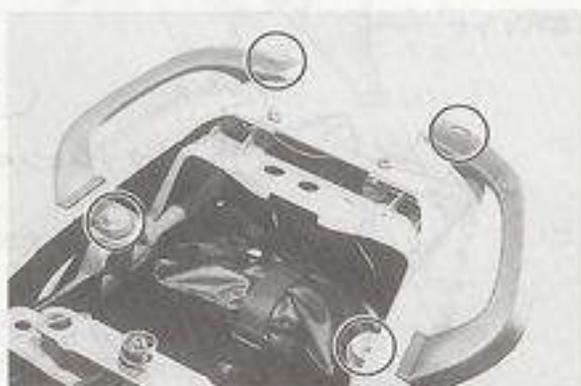
リヤシーートの取外し

- リヤシート前側のノブを操作してシートロックを外す。



フレームカバーの取外し

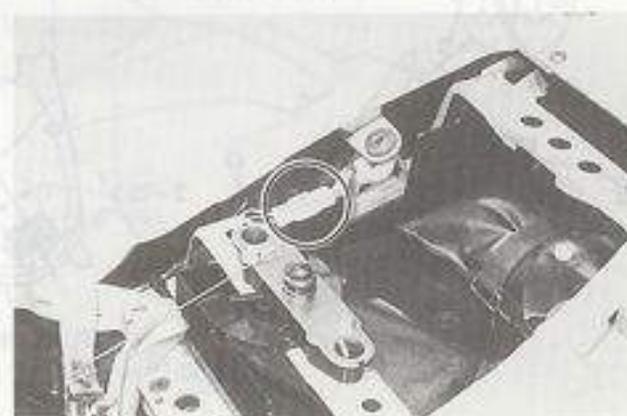
- 締付ボルトと締付スクリュを外す。



- 差し込みフックを外す。(☆：差し込みフック位置)

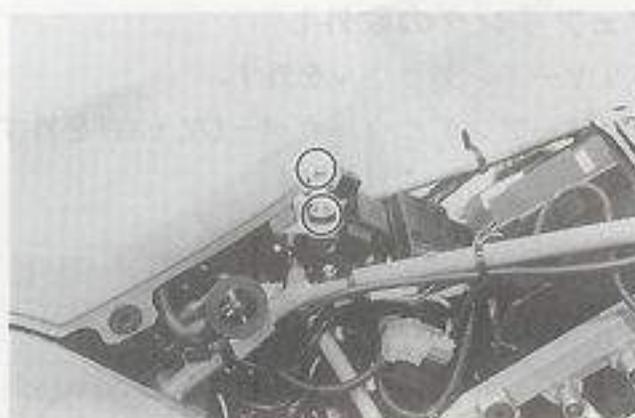


- テールランプ、ブレーキランプリード線のカブラを外し、テールランプ、ブレーキランプごとフレームカバーをフレームから取り外す。

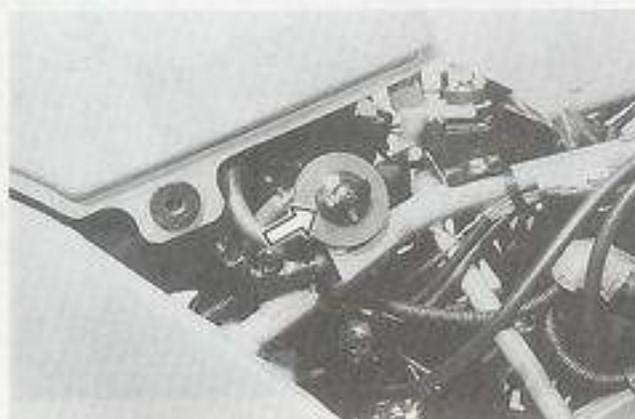


フューエルタンクの取外し

- フューエルタンク締付ボルトを外す。



- フューエルコックレバーを“OFF”の位置にする。

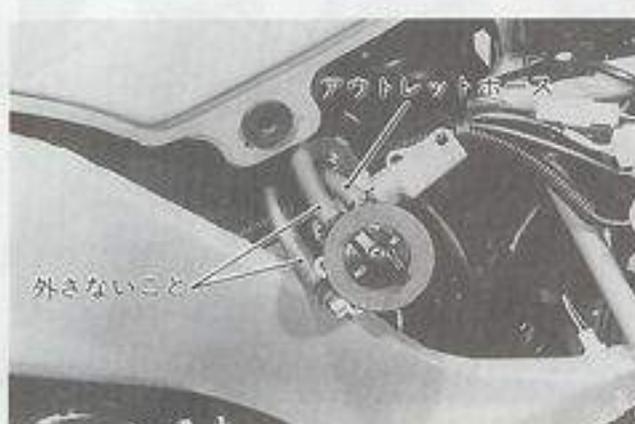
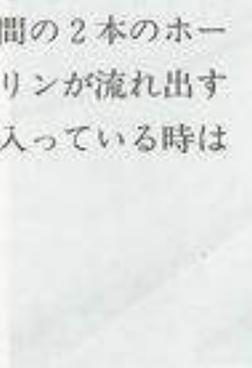
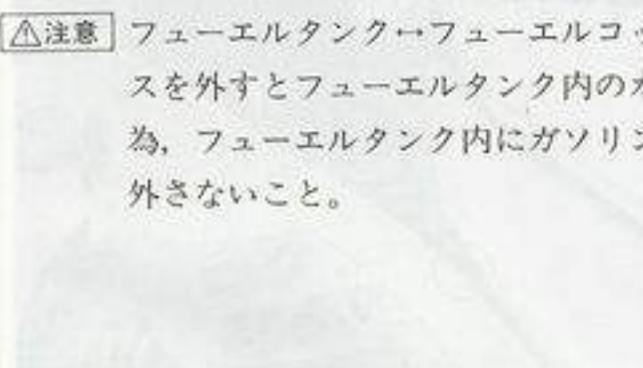


- フューエルコック締付スクリユを外す。



- フューエルコックからアウトレットホースを外す。

△注意 フューエルタンク⇄フューエルコック間の2本のホースを外すとフューエルタンク内のガソリンが流れ出す為、フューエルタンク内にガソリンが入っている時は外さないこと。



- フューエルスイッチリード線カブラを外す。

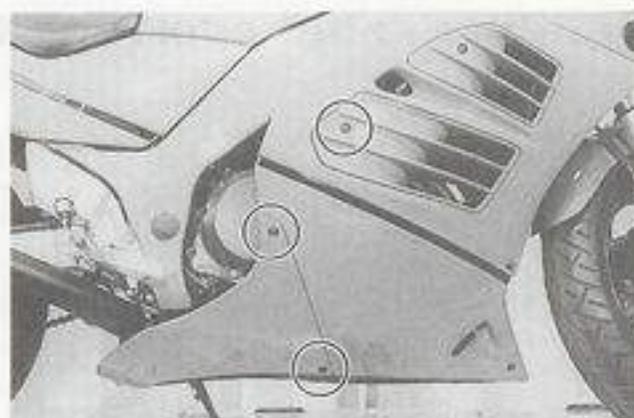
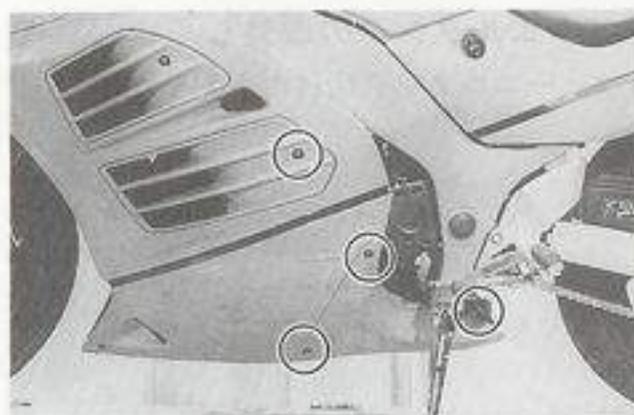
- フューエルタンクドレンホースを外す。



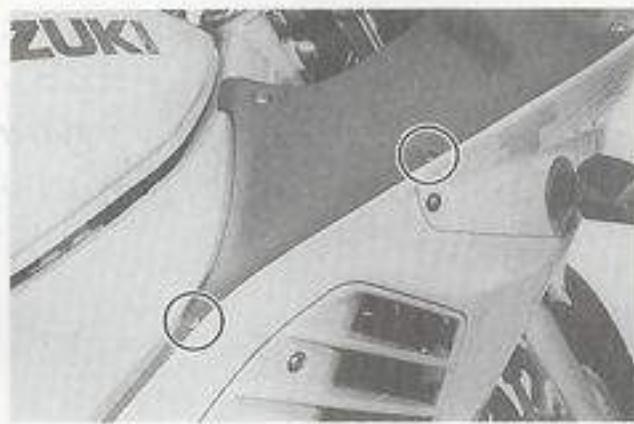
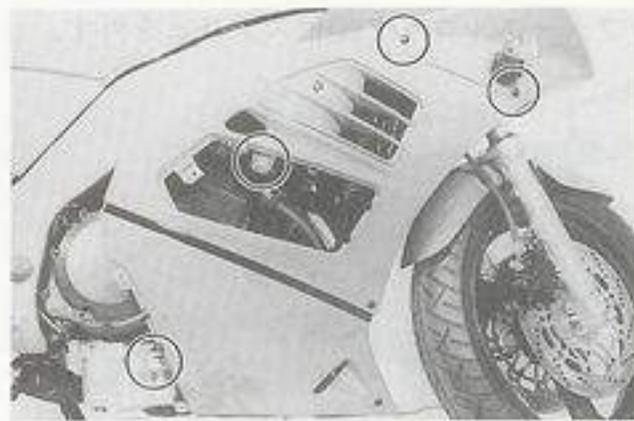
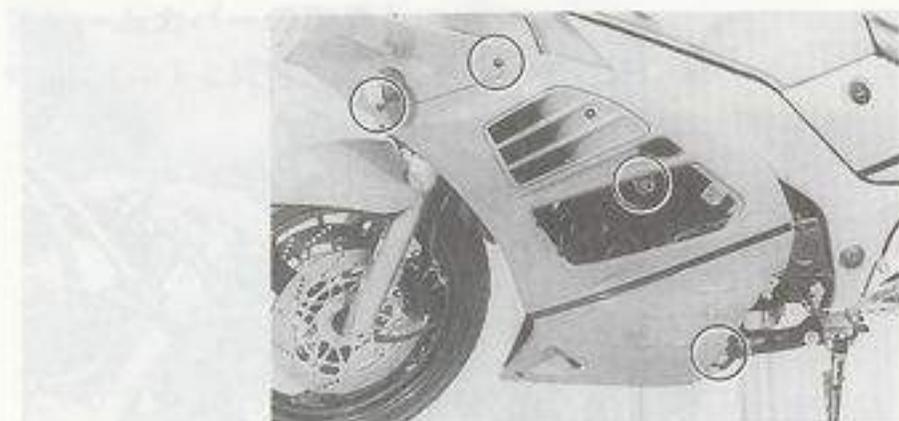
点検調整 外装品の取外し

フェアリングの取外し

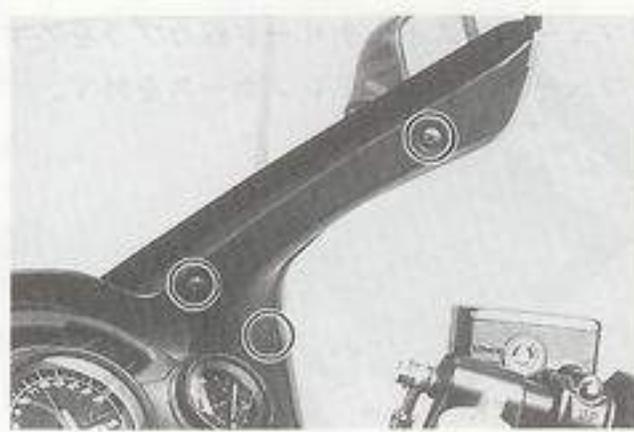
- リヤアングカウルを外す。
- ロアアングカウルカバー(左・右)を外す。



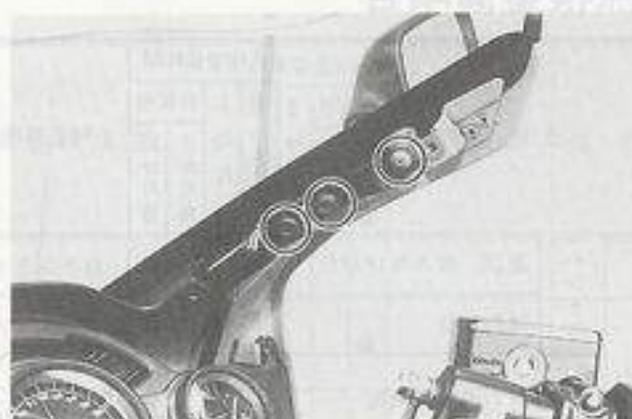
- アングカウリングを取り外す。



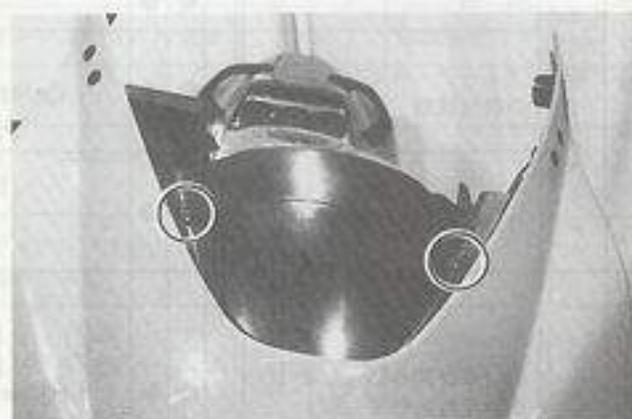
- アップパネル(左・右)を外す。



- バックミラー(左・右)を外す。
- スクリーンを外す。
 - ・スクリュを少し緩める。
 - ・スクリーンを上方へ引き抜く。



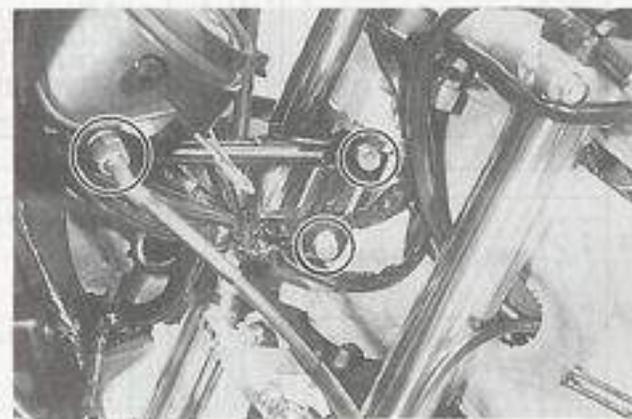
- フロントセンタパネルを外す。



- カブラ類を外す。
(メインハーネス、ウインカリード、ヘッドランプ等)



- メータケーブルを外す。
- アッパカウリングブレースボルト&ナットを外す。(上・下)
- アッパカウリングを取り外す。



点検調整 点検整備項目

点検整備項目

点検整備項目		点検整備時期				判定基準	備考
		運行前	1か月目	自家用 6か月毎	自家用 12か月毎		
かじ取り装置	ハンドル				●		
	遊び、緩み及びがた				●		
	操作具合				●		
かじ取り装置	左右の回転角度				●		
かじ取り装置	損傷			●	●		
	フォーク・スピンドルの取付状態			●	●		ステアリングシステムを示す
	フォーク・スピンドルの軸受部のがた	○			●		ステアリングシステムを示す
ブレーキペダル	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間			●	●	遊び ペダル式 5~15mm レバー式 レバー先端で 5~20mm	
	踏みしろ及びきき具合	●					
	ブレーキのきき具合			●	●		
ブレーキペダル	緩み、がた及び損傷	-	-	-	-		
	ブレーキケーブルの交換	-	-	-	-		
ホィール	漏れ、損傷及び取付状態			●	●		
	ブレーキホースの交換					☆4年毎	
リザーバタンク	液量	●	●	●		液面レベル 前: LOWER以上 にあること 後: UPPER-LOWER 間にあること	
	ブレーキ液の交換					1年毎	
マスターシリンダ	機能、摩耗及び損傷				●		
	マスターシリンダカップの交換 キャリバーピストンシールの交換					☆2年毎	
ブレーキドラム及びシュー	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	-	-	-	-		
ブレーキパッド	ディスクパッドとのすき間				●		
	パッドの摩耗		○		●		「インジケータ式」
ブレーキパッド	ディスクの摩耗及び損傷				●		
	ディスクの厚さ				●		標準厚さ 前輪 4.5mm 後輪 5.0mm 使用限度 前輪 4.0mm 後輪 4.5mm
タイヤ	タイヤ空気圧			●	●	タイヤサイズ 前輪 120/70R17 58H 後輪 160/60R17 69H (単位kg/cm) 前輪 後輪 1名乗車 2.25 2.50 2名乗車 2.25 2.50	
	タイヤの亀裂及び損傷			●	●		
タイヤ	タイヤの溝の深さ及び異状な摩耗			●	●	残溝 前輪 0.8mmまで 後輪 0.8mmまで	
	タイヤの金属片、石その他の異物			●	●		
ホイール	ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み			○	●	フロントアクスルシャフトの締付トルク 5.0~8.0kg・m フロントアクスルホルダの締付トルク 1.8~2.8kg・m リアアクスルナットの締付トルク 8.5~11.5kg・m	アクスル・ナット・アクスル・ボルトを示す
	リム、サイド・リング及びホイール・ディスクの損傷				●	ホイール・リムの歪み、リムの端で 前輪 縦振れ 3mm以下 横振れ 3mm以下 後輪 縦振れ 3mm以下 横振れ 3mm以下	
ベアリング	フロント・ホイール・ベアリングのがた				●		
	リア・ホイール・ベアリングのがた				●		
シャシ	損傷				●		クッションスプリングを示す
	連結部のがた及びアームの損傷				●		
シャシ	油漏れ及び損傷				●		
	取付部のがた				●		
クラッチ	レバーの遊び				●	レバー式 レバー先端で 10~15mm	
	作用				●		

●「●」印は法規で義務付けられた点検時期を示し、「○」印はメーカーで推奨することを示す。
 ●「☆」印は保安部品の定期交換を示す。その交換時期は一般走行する不特定多数の車を対象に定めてある。従って著しく走行条件の異なるものは、これに準拠して交換する。

点検整備項目	点検整備時期				判定基準	備考	
	運行前	1か月	自家用				
			6か月	12か月			
動力	トランスミッション	油漏れ及び油量	○	●	●	油量のぞき窓式 F-L間にあること	
		トランスミッションオイルの交換	-	-	-	-	
		操作機構のがた	-	-	●	-	
	伝達	ドライブシャフト及び	連結部の緩み	-	-	-	-
スプライン部のがた			-	-	-	-	
自在継手部のがた			-	-	-	-	
ファイナルベベルギヤオイル交換			-	-	-	-	
装置	チェーン及びスプロケット	チェーンの緩み	○	●	●	サイドスタンド使用時前後スプロケットの中央で最大張幅 25-35mm	
		スプロケットの取付状態及び摩耗	-	-	●	-	
		ドライブVベルトの点検	-	-	-	-	
		点火プラグの状態	-	-	●	●	プラグ・ギャップ 0.6~0.7mm
電気	点火装置	点火時期	-	-	-	-	
		断電器の状態	-	-	-	-	
		進角装置（進角機構を含む）の機能	-	-	-	-	
		液量	-	-	-	-	
装置	バッテリー	液の比重	-	-	-	-	
		ターミナル部の接続状態	-	-	●	-	
		電配	接続部の緩み及び損傷	-	-	●	-
		原動機	本体	かかり具合及び異音	○	●	●
低速及び加速の状態	○			●	●	7イットリング回転数 1300r.p.m	
排気の状態	-			-	●	●	
エアークリーナ・エレメントの状態	-			-	●	●	
弁すき間	○			-	●	●	冷間 吸気 0.13~0.18mm 排気 0.20~0.25mm
潤滑装置	油漏れ			○	●	●	-
	油の汚れ及び量	-	-	●	●	油量のぞき窓式 F-L間にあること	

点検整備項目	点検整備時期				判定基準	備考
	運行前	1か月	自家用			
			6か月	12か月		
潤滑装置	オイルの量	●	-	-	-	
	オイル・クリーナの詰まり	-	-	-	●	
	オイル・クリーナ・エレメントの交換	-	○	-	-	12000km走行毎
	エンジンオイルの交換	-	○	-	-	6000km走行毎
燃料装置	燃料漏れ	-	-	●	●	
	フューエルホースの交換	-	-	-	-	☆ 4年毎
	キャブレター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	-	-	-	●	
	燃料フィルタの詰まり	-	-	-	●	
	燃料の量	●	-	-	-	
冷却装置	水量	●	●	●	●	リザーバタンク F-L間にあること
	水漏れ	●	-	-	●	
	ラジエータ・キャップの機能	-	-	-	●	開弁圧 0.95-1.25kg/cm ²
	冷却水の交換	-	-	-	-	2年毎
	冷却水ホースの交換	-	-	-	-	☆ 2年毎
	方向指示器	作用	-	-	●	●
点滅具合、汚れ及び損傷		●	-	-	-	
反射鏡	作用	-	-	-	●	
	写影の状態	●	-	-	-	
又は中両番り標	汚れ及び損傷	●	-	-	-	
	作用	-	-	-	●	
マフラス	取付部の緩み及び損傷	-	-	-	●	
	マフラの機能	-	-	-	●	
小体	緩み及び損傷	-	○	-	●	
	当該箇所に異状がない事を確認	●	-	-	-	
その他	シャシ各部の給油状態	-	-	-	●	●

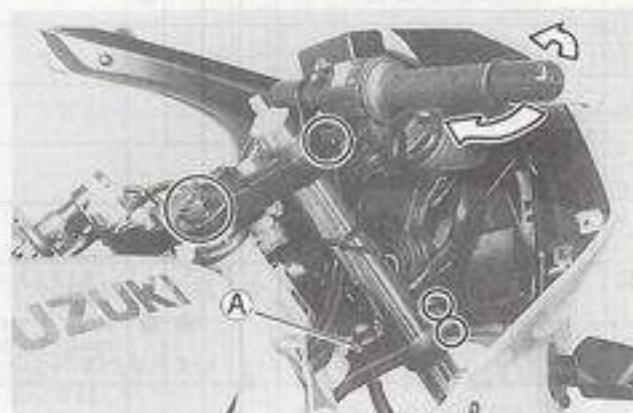
かじ取り装置

ハンドル・ステアリングシステムの点検, 調整

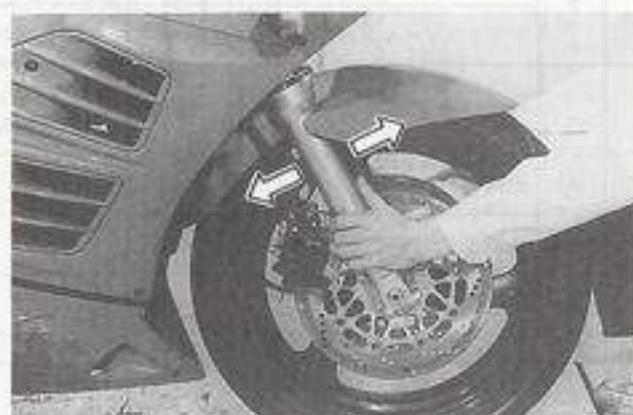
- ハンドル締め付け状態の点検, ガタがないか, 締め付ボルトが緩んでないかの確認をする。



- ステアリングシステム部の締め付け状態を点検し, ガタがないか, 締め付ボルトが緩んでないか点検する。
- ハンドルを左右一杯に動かしてスムーズに回転するか, ハンドルストップAにあたるか点検する。
- ハンドルストップの変形, 損傷等がないか点検する。



- フロントホイールを浮かした状態でフロントフォーク下部を前後に動かし, 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め具合を調整する。

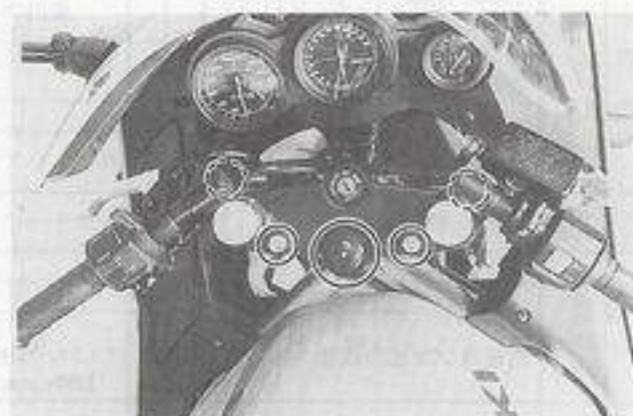


● 調整

- ・ ステアリングステムアッパ締め付ボルト, ナットを緩める。
- ・ 調整後は, 緩めたボルトナットを逆の順で締め付ける。

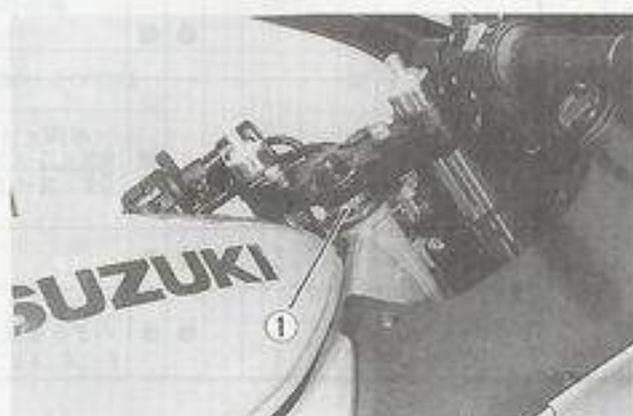
トルク	アッパブラケットボルト	: 190~280kg・cm
	ステアリングステムヘッドナット	: 820~1000kg・cm
	ハンドルバーホルダボルト	: 400~600kg・cm
	ハンドルバーホルダロックナット	: 230~350kg・cm

- ・ ステムナット①を, 徐々に締める, 又は緩め, ガタがなくスムーズに回転するように調整する。



ステムナットを ← 締める → 作動が重くなる
 ← 緩める → 作動が軽くなる

- 調整しても直おらない場合は, ステム部のベアリングを点検する。(9-18ページ参照)



制動装置

フロントブレーキの点検

ブレーキレバー

- ブレーキレバー先端の遊びを点検する。
 - ・レバーの動き始から摺動が重くなり始めるまでのレバーの移動量④を点検する。
- ブレーキレバーやホルダに亀裂、損傷がないか点検する。

フロントブレーキレバーの遊び

レバー先端 5 ~ 20mm

- ブレーキレバーとグリップとの間隔を調整する。
 - ・アジャスタ①を回して調整する。
 - ・標準位置—2目盛



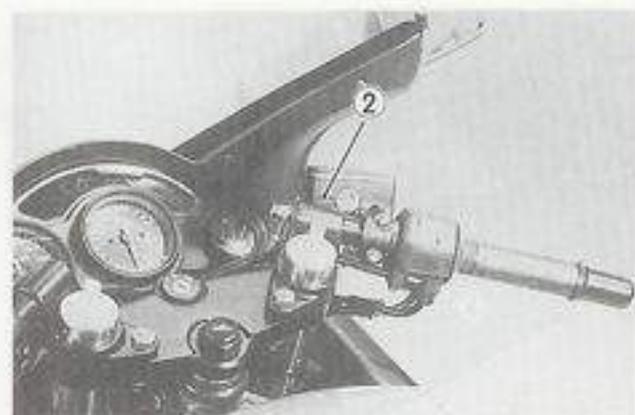
ブレーキオイル

- リザーバタンク内②のブレーキ液面が、LOWERレベル以上のところにあるか点検する。
(ハンドルは垂直位置で車体は垂直状態)

ブレーキフルード スズキブレーキフルード：99000-23040-D04 (DOT4)

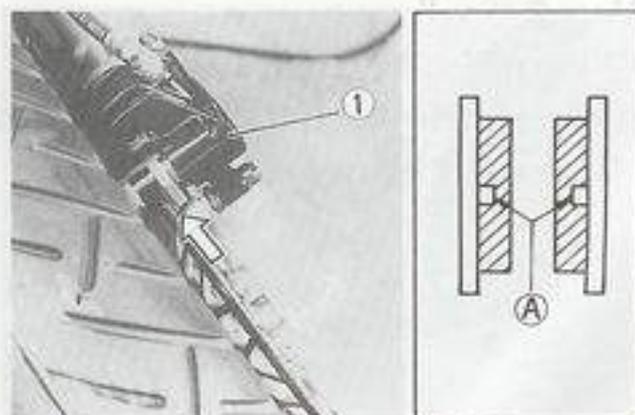
- ホースや接続部分からオイルが漏れていないか点検する。

- マスタシリンダホルダの合わせ面と、ハンドルバーのポンチマーク④が合っているか確認する。



ブレーキパッド

- ブレーキパッドを点検する。
- キャリパ①の下方から、目視により摩耗限度線④まで摩耗していないか点検する。



リヤブレーキの点検

リヤブレーキペダル

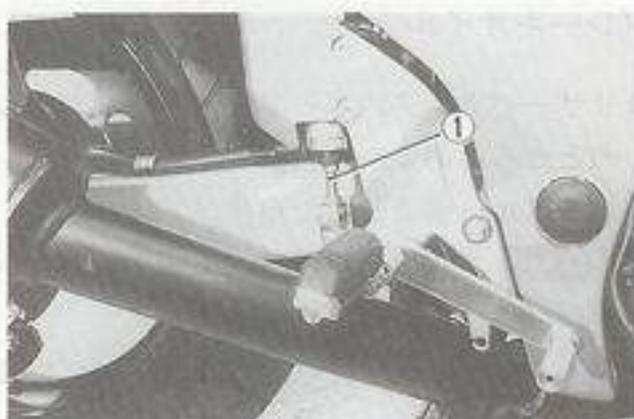
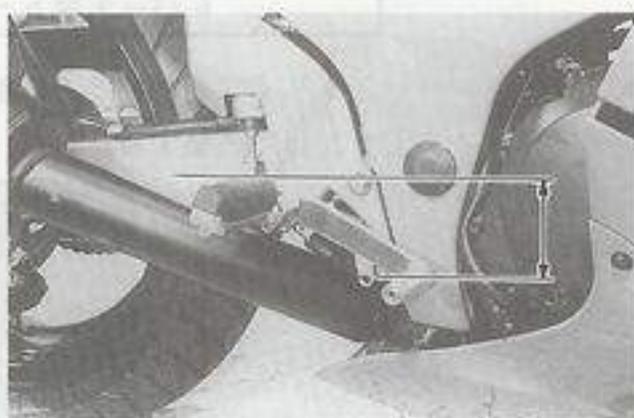
- ブレーキペダルの遊びを点検する。

ブレーキペダルの遊び
5 ~ 15mm



- ブレーキペダルの取り付け高さの点検をする。
- 高さの調整はマスタシリンダロッドのロックナットを緩め、ロッド①を回す。

ブレーキペダル取付高さ
50 ~ 60mm



ブレーキオイル

- リザーバタンク内のブレーキ液面が、UPPER-LOWERレベル間にあるか点検する。

(ハンドルは垂直位置で車体は垂直状態)

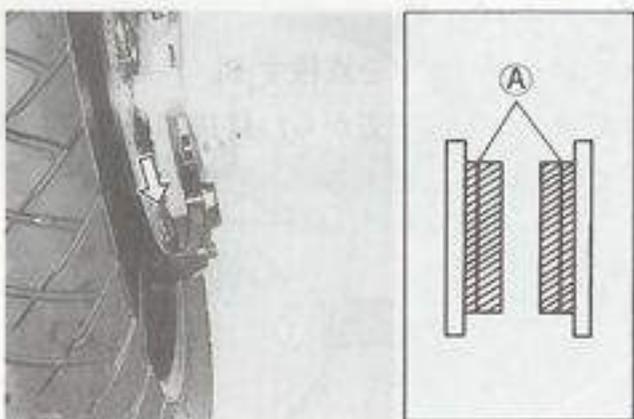
ブレーキフルード スズキブレーキフルード：99000-23040-D04 (DOT4)

- ホースや接続部分からオイルが漏れていないか点検する。



ブレーキパッド

- ブレーキパッドを点検する。
- キャリア上側から、目視により摩耗限度線④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①にブレーキフルードを入れキャップをする。

ブレーキフルード スズキブレーキフルード：99000-23040-D04 (DOT4)

- △注意 ・ブレーキフルードは必ずスズキ純正ブレーキフルード (DOT4) を使用すること。
- ・ブレーキフルードを補給するときは、外に漏れないよう十分注意すること。

- ・ブレーキフルードは塗装面、樹脂製品に付着すると塗装面を損傷させたり、亀裂ができたりするので十分注意すること。

- キャリパ側のブリーダ②へ細い透明のビニールホース③を取り付け、先端を受皿か空カンへ導いておく。
- ブレーキレバー④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出なくなるまで上記作業を繰り返す。

- △注意 リザーバタンク内のブレーキオイルが減少したら補給する。

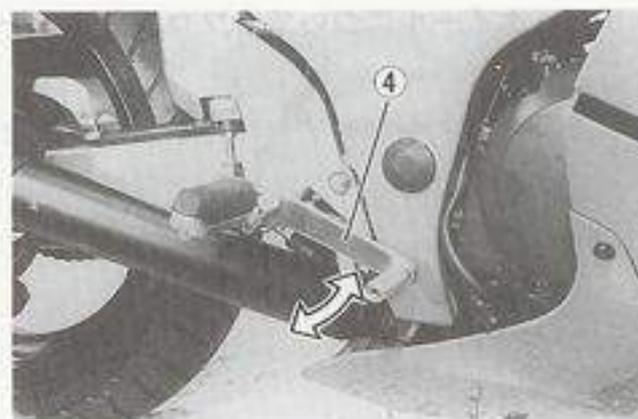
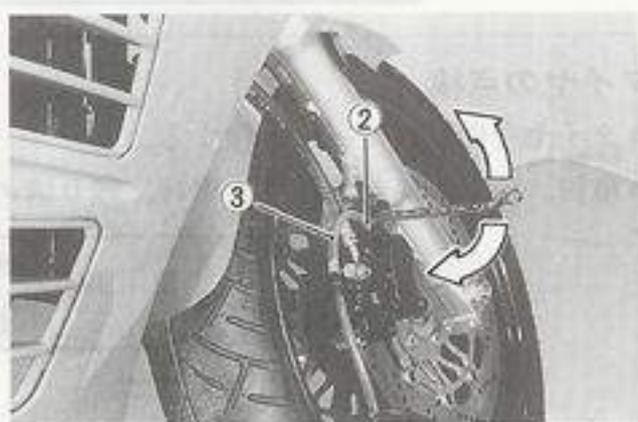
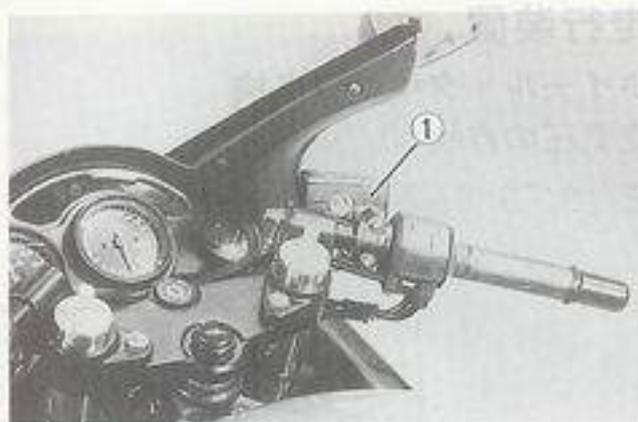
- エア抜きが終わったらブレーキフルード (DOT4) をリザーバタンクのインスペクション上端まで入れる。

- △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。各部にブレーキフルードが付着していないか確認し、付着している場合は洗浄すること。

- リヤブレーキ側も上記と同様に行う。

「マスタシリンダを分解した場合」

- ブレーキレバーを軽くあおって、ホース及びマスタシリンダ内の気泡を抜いておくと上記作業が容易になる。



走行装置

ホイール・タイヤの点検

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

		前輪	後輪
一般道路	1名乗車	2.25	2.50
	2名乗車	2.25	2.50

タイヤの点検

- タイヤ全周にわたって点検する。
- 亀裂、損傷、局所的な異常摩耗、残り溝の深さを点検する。

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

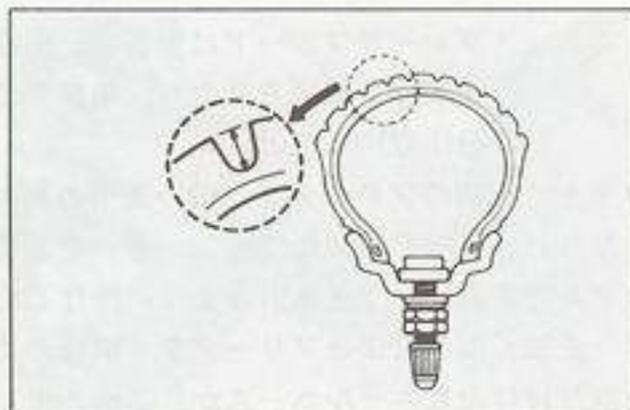
- タイヤ摩耗限度は、安全上()内の数値での交換をすすめること。

- ウェアインジケータが表面に表れた物はタイヤを交換する。

参考 ウェアインジケータは△マークの所にある。

● タイヤ・サイズ

前輪	120/70R17 58H	
後輪	160/60R17 69H	
種類	前輪	後輪
ブリヂストン	CYROX-17	CYROX-20

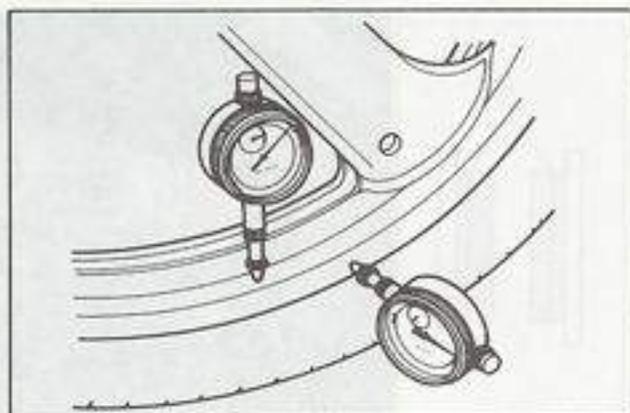


ホイールの振れ、ガタの点検

- 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してゆっくり回し、異常な振れ、回転不良、異音を点検する。
- 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。(9-2ページ参照)

ホイールリムの振れ	
使用限度：	(縦・横) 3.0 mm

- 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。(9-31ページ参照)
- 前後のアクスルシャフト締付状態の点検を行う。



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う。(9-11ページ参照)

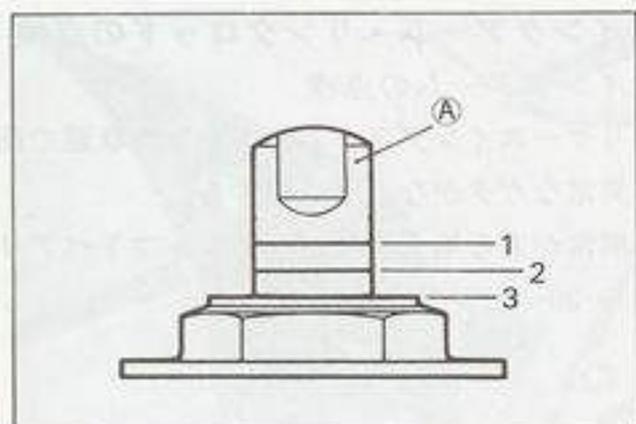


フロントフォークスプリングの調整

- スプリングアジャスタ①を回して、スプリングの初圧調整を行う。

△注意 調整は左右の目盛を同位置にすること。

調整目盛数	5目盛
標準位置	上から3目盛
左に回す	— 初圧が低くなる
右に回す	— 初圧が高くなる



リヤショックアブソーバの点検

- 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、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う。(9-34ページ参照)



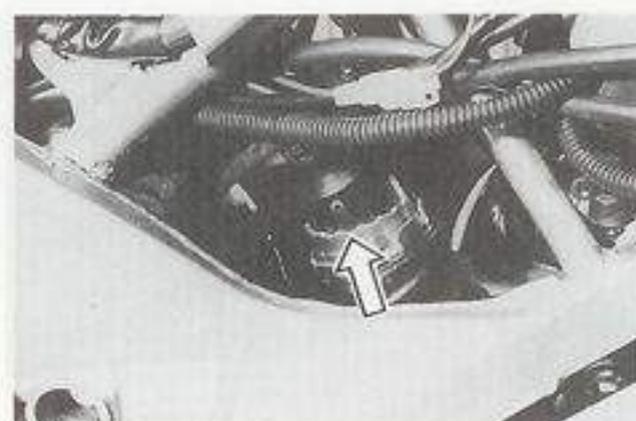
リヤショックアブソーバスプリングの調整

- スプリングアジャスタ①を回して、スプリングの初圧調整を行う。
- 調整はサービス工具内のスプリングアジャストレンチ②を用いて行う。



- スプリングストッパの位置で段数を決める。

調整段数	7段階
標準位置	4段目

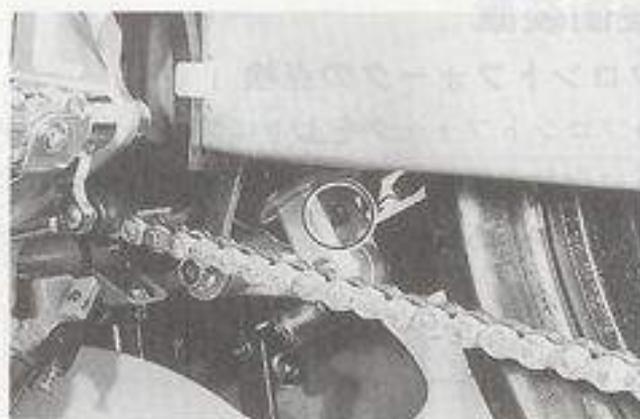


点検調整 緩衝装置

リヤショックアブソーバ伸び減衰力の調整

- アブソーバユニット下部のアジャスタを回して行う。
- 番号
 - 大きい — 減衰力が高い。
 - 小さい — 減衰力が低い。

調整段数	4段階
標準位置	2



スイングアーム・リンクロッドの点検

スイングアームの点検

- リヤスイングアームを浮かし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。
(9-39ページ参照)



リンク、ロッドの点検

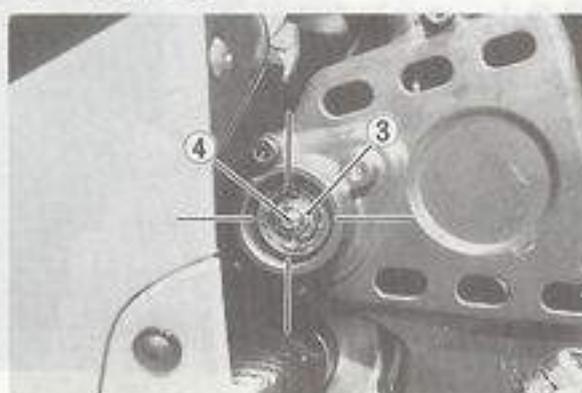
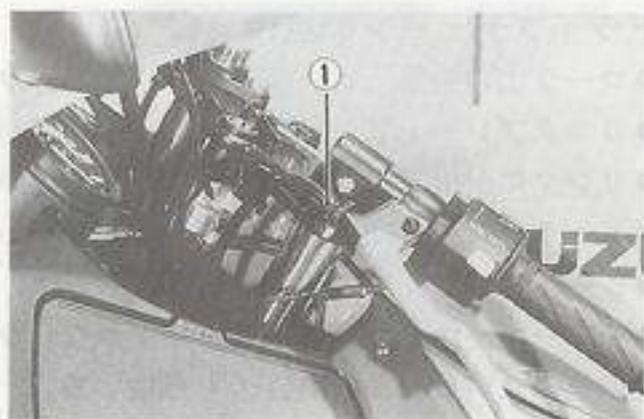
- サスペンションのリンク、ロッドの作動状態などを点検し、
異常がある場合は分解点検する。(9-39ページ参照)



動力伝達装置

クラッチプッシュロッドの遊びの調整

- クラッチケーブルアジャスタ①、②を締め込んで、レバーの遊びを大きくする。
- リリーススクリューのロックナット③を緩め、リリーススクリュー④を軽く締め込んでゆく。
- リリーススクリューがプッシュロッドにあたった位置から1/4回転もどす。
- ドライバを用いてリリーススクリューが回らないようにし、ロックナットを確実に締め付ける。



クラッチレバーの遊びの調整

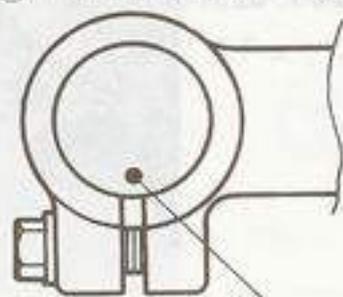
- レバーが軽く動く範囲（遊び）Aをレバーの先端で点検する。
- エンジン側のクラッチケーブル取付部とクラッチレバー根本部のケーブルアジャスタで遊びを適正な範囲内に調整する。
- ケーブルに損傷や錆の発生がないかも点検する。
- クラッチの切れ、つながり、すべり等についての作動点検をする。



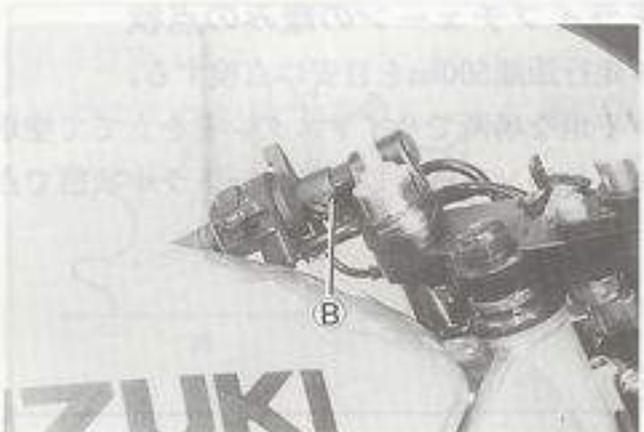
クラッチレバーの遊び	
レバー先端で	10~15 mm

クラッチレバーの取付位置

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



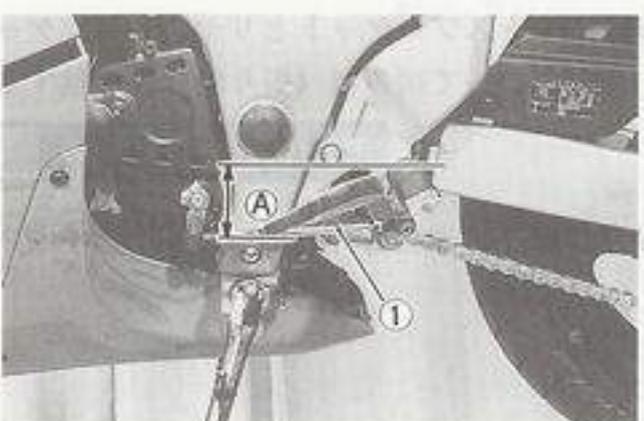
ポンチマーク



チェンジペダル取付高さの点検

- ギヤシフトアームの取付け位置は右写真を参照すること。
- ペダル上端までの取付け高さAを点検する。

チェンジペダル取付高さ	
	65~75 mm

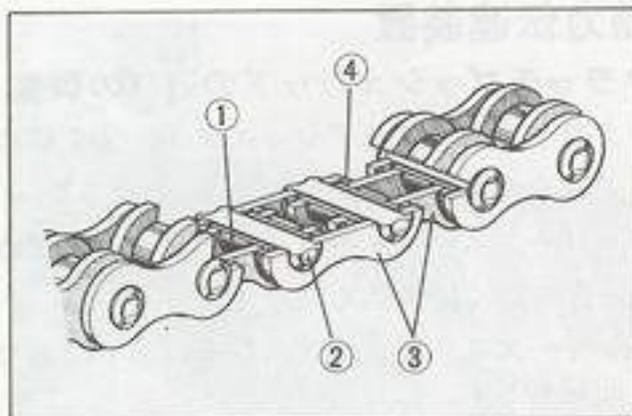


- 調整はリンクロッド①を回して行なう。
- ギヤシフトレバーがスムーズに作動するか点検する。

点検調整 動力伝達装置

ドライブチェーンの点検

- 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。



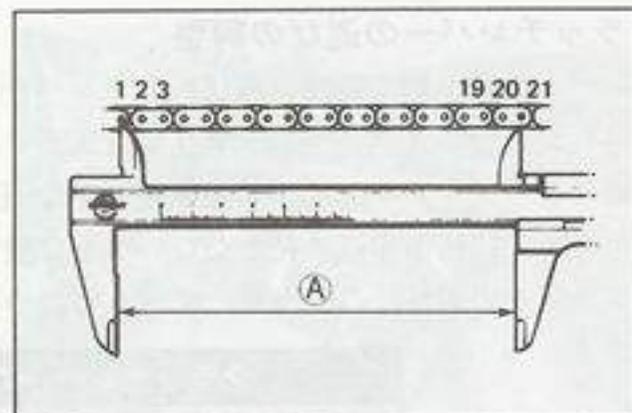
ドライブチェーン伸びの点検

- リヤアクスルシャフト締付ナット①を緩めチェーンアジャスタボルト②③を締め込んでドライブチェーンを一杯に引張る。



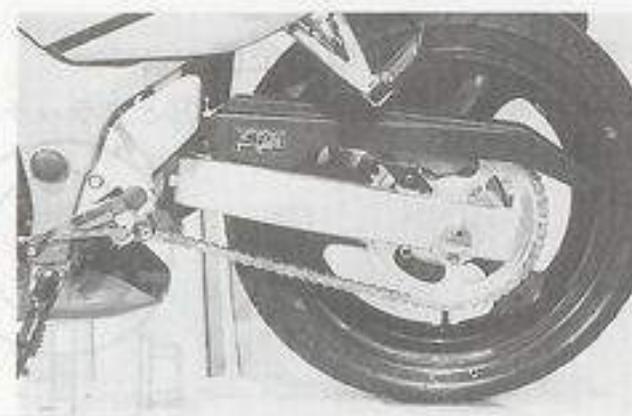
- チェーンの21ピン間の寸法①を測定し、限度値以上の場合は、新品と交換する。

21ピン間の限度寸法	319.4	mm
------------	-------	----



ドライブチェーンの緩みの点検

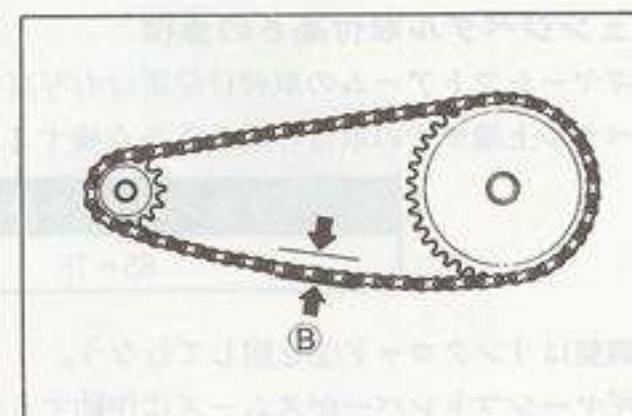
- 走行距離500kmを目安に点検する。
- 平坦な場所でサイドスタンドを立てて空車状態で点検する。
- エンジンを停止し、ニュートラル状態で点検する。



- フロントスプロケットとリヤスプロケットの中間位置①を上下に振って緩み幅（振り幅）を点検する。

ドライブチェーンの緩み	25~35	mm
-------------	-------	----

- 緩み幅が標準値を外れている場合はチェーン調整を行う。



ドライブチェーン緩みの調整

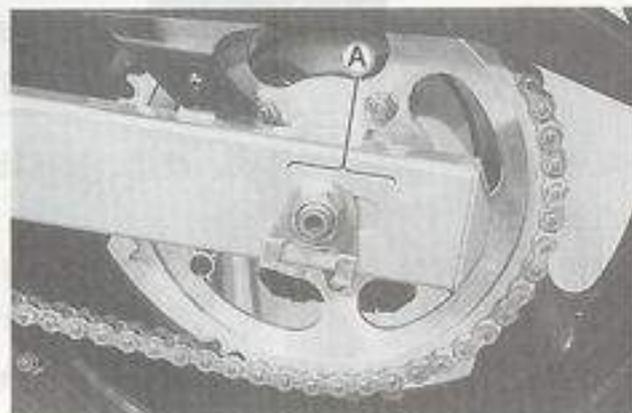
- リヤアクスルシャフト締め付けナット①を緩める。
- 左右のチェーンアジャスタボルト②③を締める、緩める、などをしてドライブチェーンの緩みが標準値内に入るように調整する。



- 左右のチェーンアジャスタ目盛り④を同位置にする。

△注意 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。

- リヤアクスルシャフト締め付けナット①を締める。
- 締め付けトルクは10-5頁参照。
- チェーンアジャスタボルト②③が締まっているか確認する。
- 再度チェーンの緩み幅を点検する。
- リヤブレーキペタルの遊びを点検する。



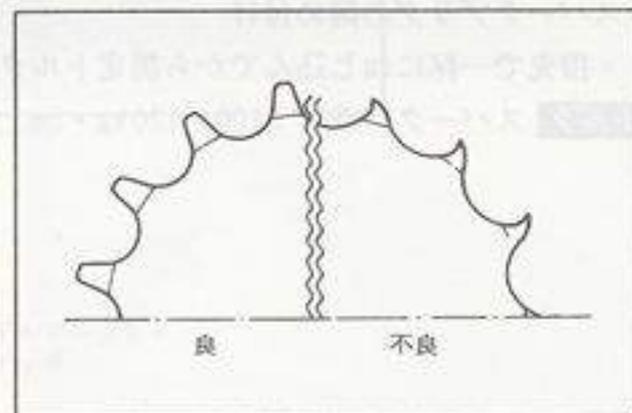
ドライブチェーンの洗浄と給油

- 給油は走行距離500km毎に行う。
- ドライブチェーンに埃や泥などが附着しているときは汚れを取り除く。(シールリングを傷付けないこと)
- 給油は2輪シールドチェーン専用オイルを使用する。
- チェーンの洗浄は、水・中性洗剤等で行い、シンナー、ガソリン等の揮発性溶剤、スチーム洗車、ワイヤブラシ等を行わないこと。(シールリングを傷付けないこと)



スプロケット

- スプロケットの取付状態及び損傷、摩耗の点検をする。
- スプロケットの歯面形状が右図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と交換する。



電気装置

スパークプラグの点検

- 特 工** サービス工具内のプラグレンチ又は、
- ・スパークプラグレンチセット：09930-10121
 - ・T型ハンドル：09914-24510

- 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
 - ・くすぶり気味の場合は………焼け形プラグに

標準プラグ	NGK:CR8EK	ND:U24ETR
冷え形プラグ	CR9EK	U27ETR
焼け形プラグ	CR7EK	U22ETR

- 電極、絶縁碍子などの汚れ、焼損、推積物などを目視により点検する。
 - ・汚れ、推積物のある場合——プラグクリーナ、ワイヤブラシで清掃する。
 - ・焼損、汚れのはなはだしい場合——交換

- 電極と接地電極のすき間（プラグギャップ）を点検する。

プラグギャップ 0.6～0.7mm

- ・標準値から外れている場合は接地電極を調整する。

- スパークプラグの締め付け

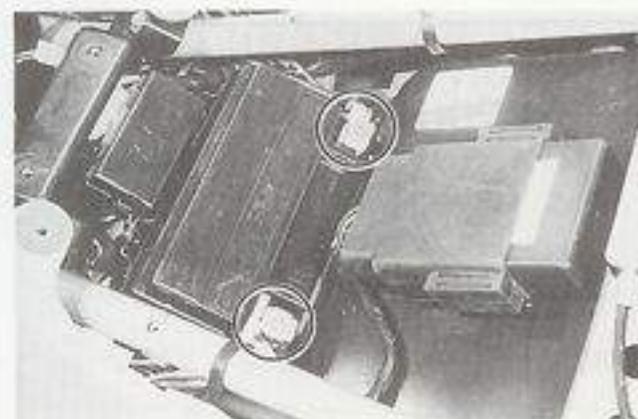
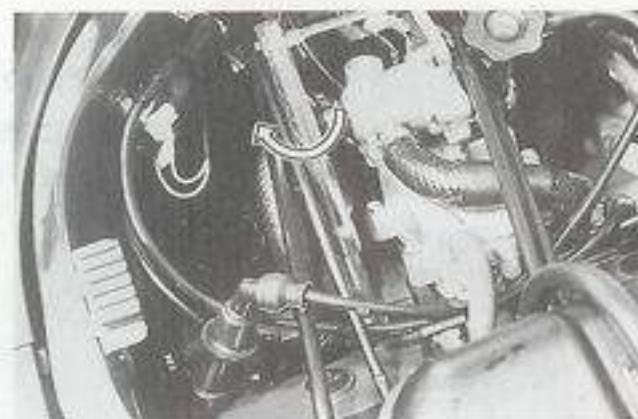
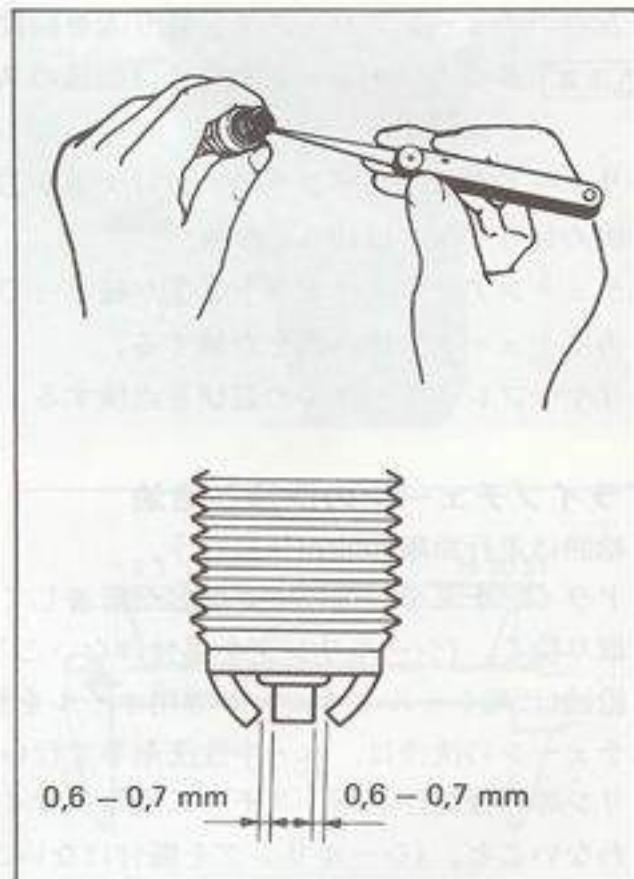
- ・指先で一杯にねじ込んでから規定トルクで締め付ける。

トルク スパークプラグ：100～120kg・cm

バッテリーの点検

△注意 バッテリー、及び液の取り扱い注意については3-7ページ参照

- 端子及びリード線の腐蝕の有無を点検する。
- リード線が緩んでいないか点検する。
 - ・腐蝕している場合は、バッテリーを取り外し、ぬるま湯を注ぎワイヤブラシで磨く。
 - ・緩んでいる場合は接触面を点検し、掃除して締め付ける。



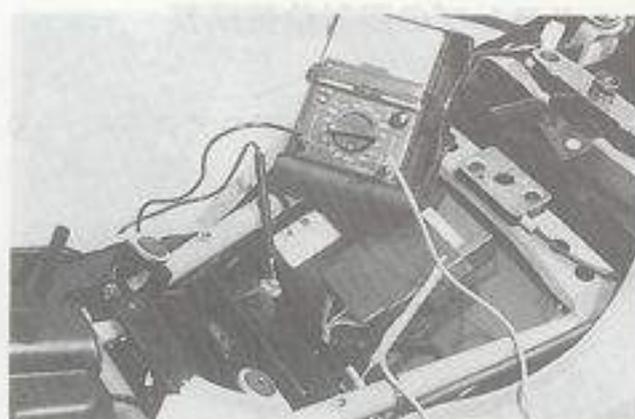
充電電圧の点検

- バッテリーの ⊕ , ⊖ 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する。

△注意 テスタの ⊕ , ⊖ を間違えないこと。

測定レンジ—DCV (直流)

エンジン回転	5000	rpm
充電電圧	13~16	V



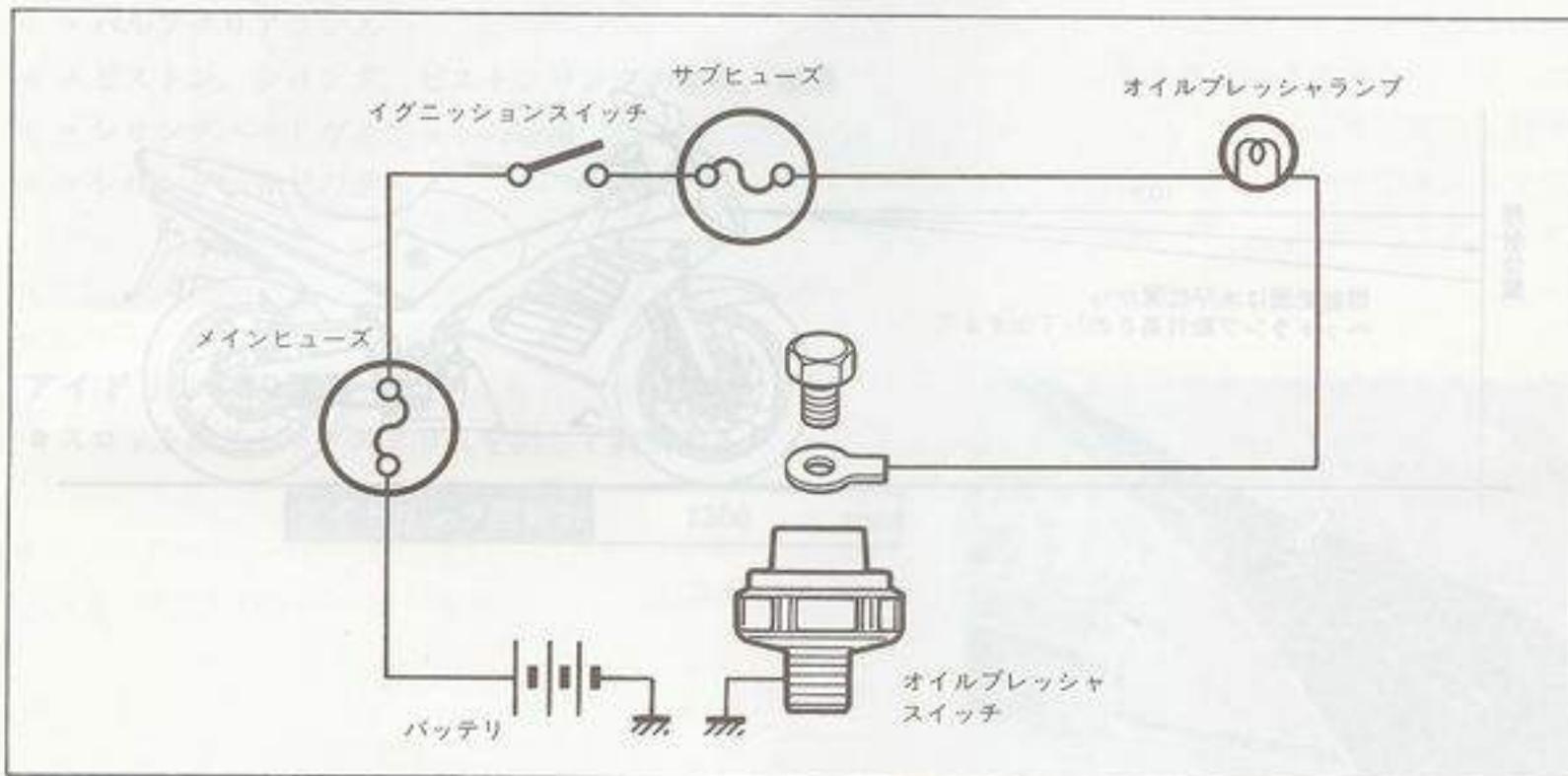
オイルプレッシャスイッチの点検

- オイルプレッシャリード線を外す。
- スズキポケットテスタを用いてオイルプレッシャ端子とボデー間の導通の有無を点検する。

オイルプレッシャスイッチの導通の有無
オイルプレッシャ端子 ↔ ボデー
導通有り

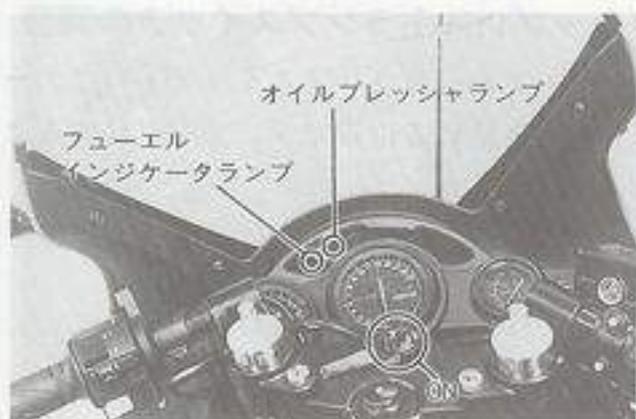


- オイルプレッシャリード線をボデーアースした時、オイルプレッシャパイロットランプが点灯するか確認する。



フューエルインジケータランプの点検

- イグニッションスイッチONの状態ではエンジンが始動していないとき、オイルプレッシャランプと共に、フューエルインジケータランプが点灯するか確認する。
- インジケータランプが点灯しない場合は、球切れ、フューエルゲージ、オイルプレッシャスイッチの良否を点検する。



ヘッドランプの照射位置調整

●上下調整

ヘッドランプ後方左下部のアジャスタ ① を回して照射位置を調整する。

右に回す — 照射位置が下側に移動

左に回す — 照射位置が上側に移動

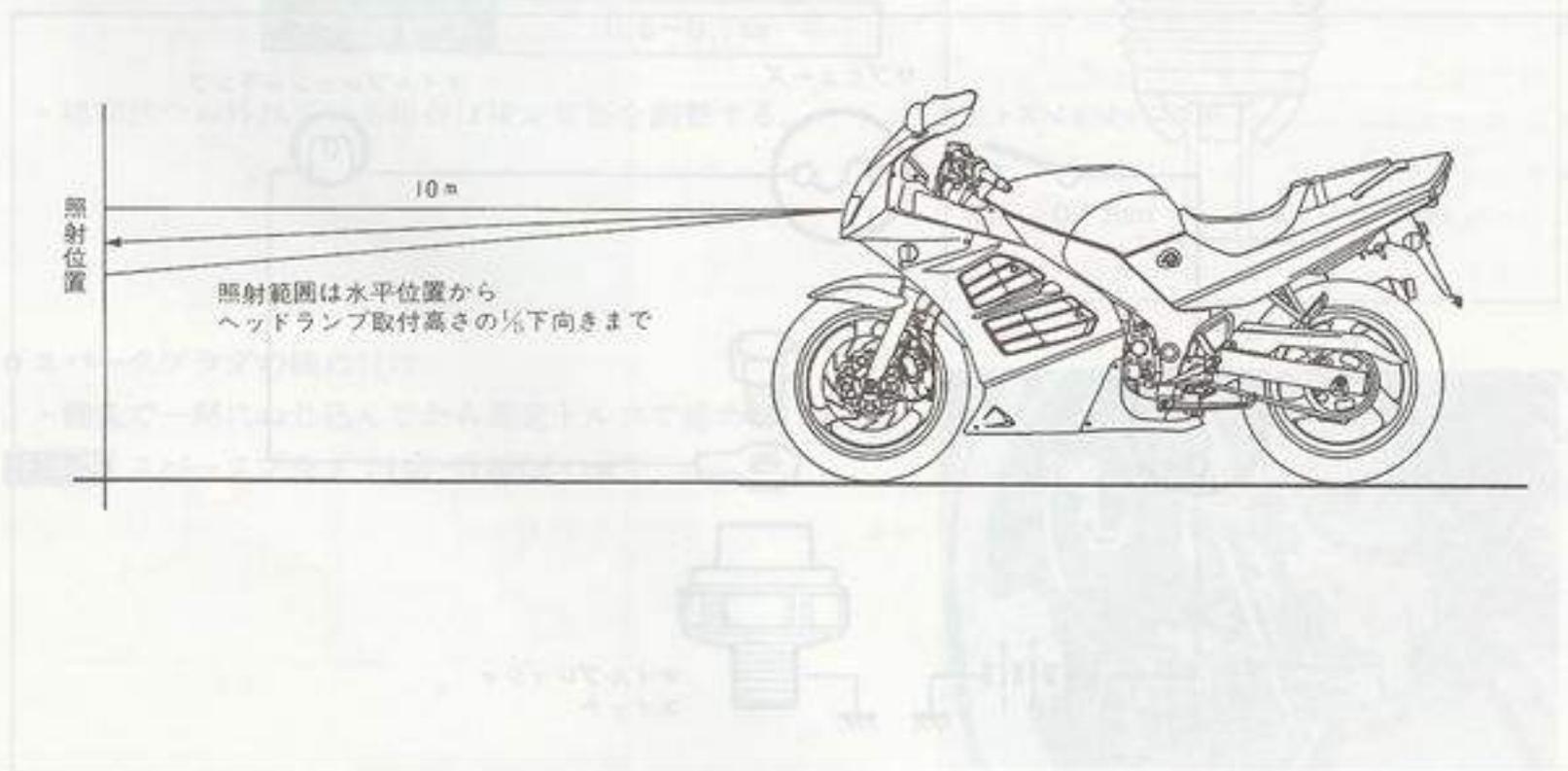
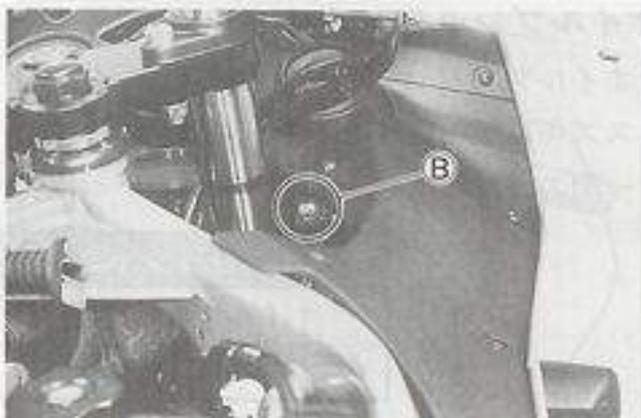


●左右調整

ヘッドランプ後方右上部のアジャスタ ② を回して照射位置を調整する。

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③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。



原動機

圧縮圧力の測定

- 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。

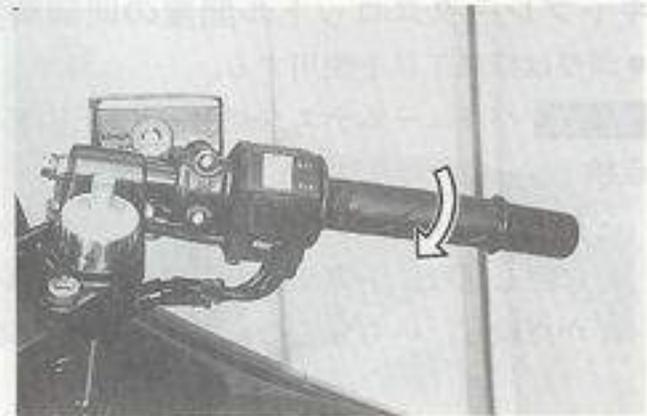
△注意 圧力漏れのないようにコンプレッションゲージを取り付けること。

特 工 コンプレッションゲージ：09915-64510
アダプタ：09915-63310



- スロットルを全開にし、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	450	rpm
	標準	14.2	kg/cm ²
	限度	8	kg/cm ²
	気筒間の差	2	kg/cm ²



- 圧縮圧力が限度値以下の場合は下記の点検を行う。

- バルブのあたり
- バルブクリアランス
- 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

アイドリングの調整

- スロットルストップスクリューを回して調整する。

アイドリング回転数 1300 rpm



参考 デジタル回転計（エンジンタコメータ）を用いて回転を測定する時は、1番気筒のハイテンションコードにリードクリップを接続して測定する。

特 工 エンジンタコメータ：09900-26006



点検調整 原動機

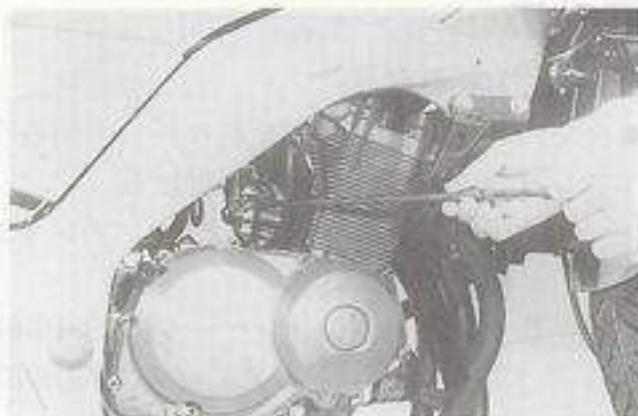
パイロットスクリュの調整

- パイロットスクリュの調整は特殊工具を使用して行ないます。

特 工 キャブレターアジャストドライバ：09913-10110

- パイロットスクリュを軽く一杯まで締め込んでから規定量戻す。

パイロットスクリュ戻し量 マスタ合せ(約1回転)



キャブレタースロットル開度の同調調整

- 調整は特殊工具を使用する。

特 工 バキュームテスタ 型式：KEK-55-3 (興和精機)

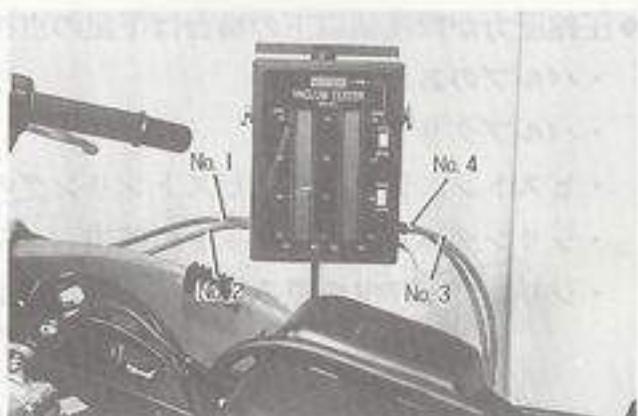
点検

- ・バキュームテスタのホースをキャブレターの負圧取出口④に差し込む。全気筒の吸入負圧が同一レベルに合っているか点検し、いちじるしく差がある場合は調整する。



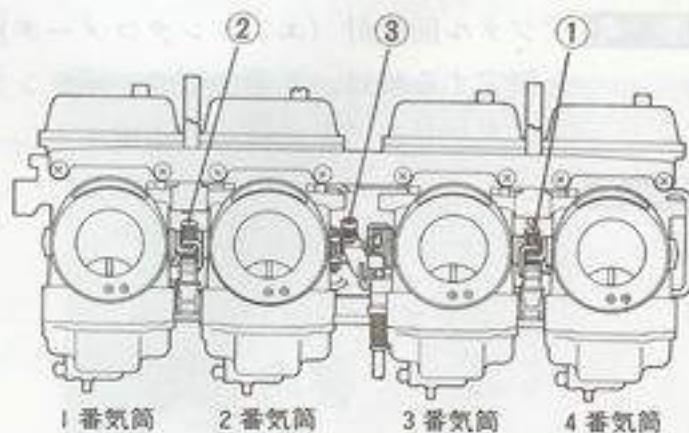
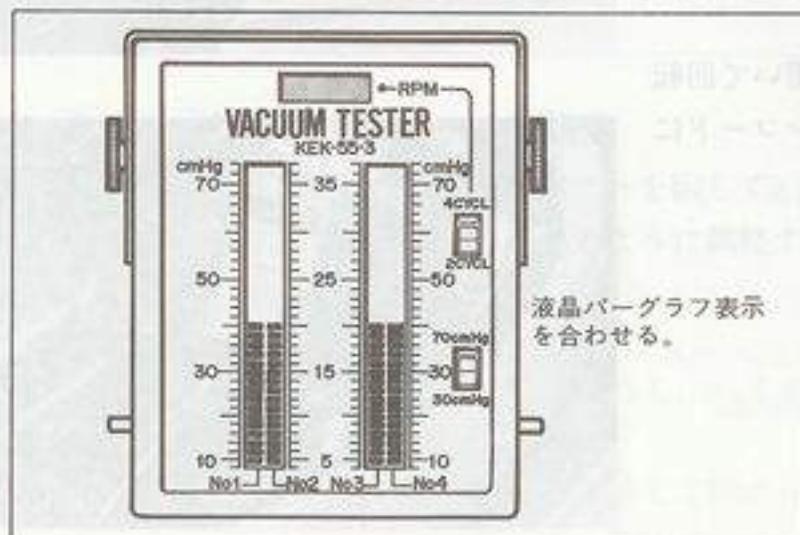
調整

- バキュームテスタのホースをキャップ上部の負圧取出口にセットする。
- エンジンが安定する回転数までスロットルストップスクリュを回して調整する。
- アジャスタ①を回し、3番・4番の吸入負圧を調整する。
- アジャスタ②を回し、1番・2番の吸入負圧を調整する。



- アジャスタ③を回し、全気筒の吸入負圧を同じレベルに合わせる。

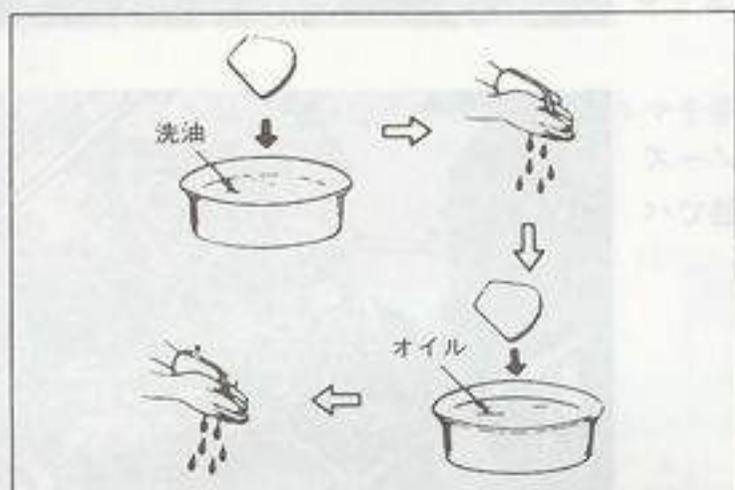
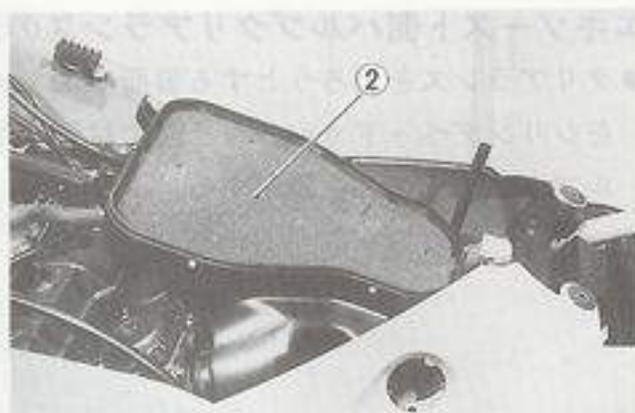
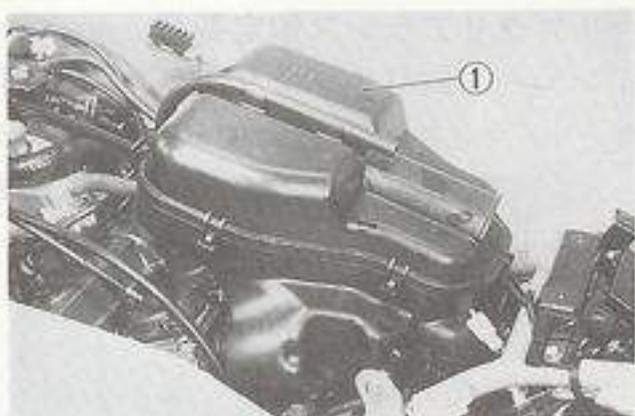
- △注意**
- ・調整に長時間を要する場合は、エンジン冷却の為ファンを用いて冷却風を送ること。
 - ・バキュームテスタの電源は12Vバッテリーを用いること。
 - ・調整が完了したら規定のアイドル回転数にもどす。



エアークリーナの清掃

- エアークリーナキャップ①のフック5ヶ所を外しクリーナキャップを取り外す。
- エlement②を外す。
- エlementを洗油等で洗浄し、洗油を絞り出してからスズキ4サイクルオイルを塗布する。

参考 オイル塗布量—約36cc



バルブクリアランスの調整

- 冷却水を抜く。(4-29ページ参照)
- フェアリングを外す。(4-5ページ参照)
- フューエルタンクを外す。(4-4ページ参照)
- ウォータホースを外す。(5-4ページ参照)
- サーモスタットインレットコネクタブラケットを外す。(5-4ページ参照)
- ラジエーターインレットホースを外す。(5-4ページ参照)
- スパークプラグキャップを外す。

△注意 点検、調整終了後は、分解した逆順序で組み立て、冷却水漏れ、オイル漏れ、始動具合等のチェックを行うこと。

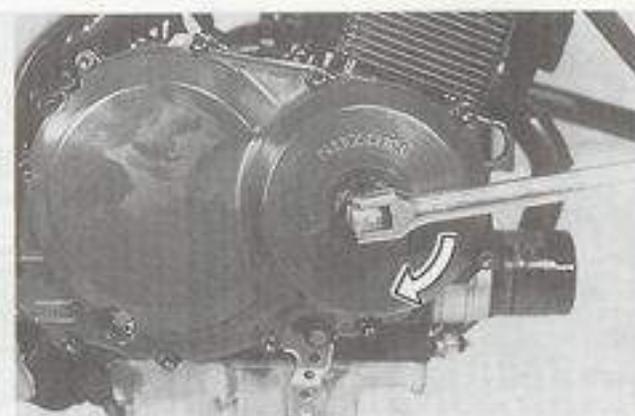
- シリンダヘッドカバーを外す。

△注意 組立ては5-66ページ参照



- プラグを外し、ゼネレーターロータを回す。

△注意 ゼネレーターロータは、エンジン回転方向に回す。



バルブクリアランス測定要領

インテーク側バルブクリアランスの測定

- クリアランスを測ろうとする箇所のインテークカムノーズをシリンダヘッドカバー合せ面に対して垂直にした状態でバルブクリアランスを測定する。



エキゾースト側バルブクリアランスの測定

- クリアランスを測ろうとする箇所のエキゾーストカムノーズをシリンダヘッドカバー合せ面に対して垂直にした状態でバルブクリアランスを測定する。



- 参考**
- ・測定はシックネスゲージを用いる。
 - ・全気筒のバルブクリアランスを測定し、標準値以外の箇所のクリアランス量をメモしておく。

バルブクリアランス (冷機時)	
インレット側 (IN)	0.13~0.18
エキゾースト側 (EX)	0.20~0.25

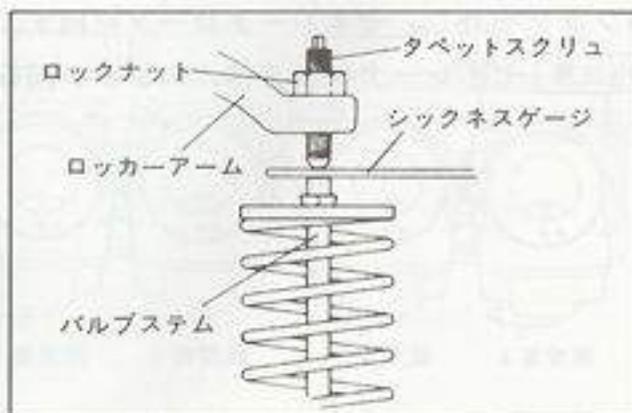
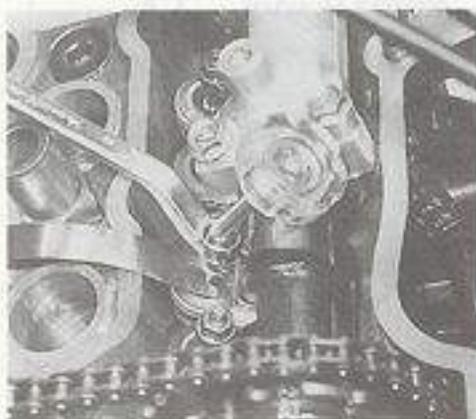
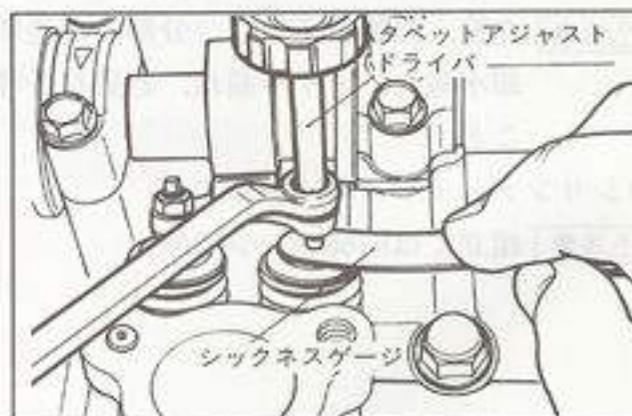
バルブクリアランスの調整

- 標準値を外れていたらタペットアジャストドライバを用いて調整する。

特 工 シックネスゲージ : 09900-20806
 タペットアジャストドライバ : 09917-14920

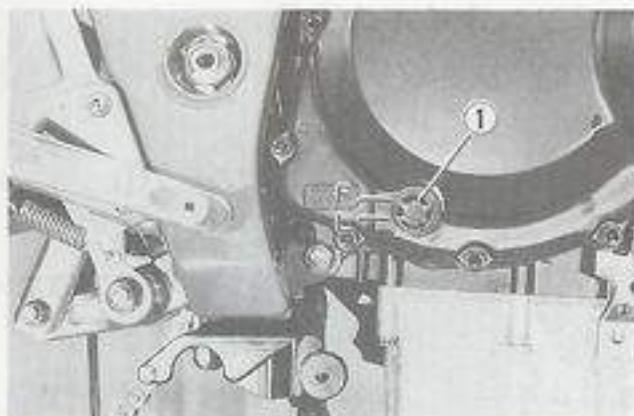
- タペットスクリューロックナットは規定トルクで締め付けること。

トルク タペットスクリューロックナット : 90~110kg・cm



エンジンオイル量の点検

- エンジン各部の合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をしてエンジンを止める。
- 約1分後にオイルインスペクション部①を見て油面がF、Lの範囲内にあるか点検する。
- F、Lの範囲内にはっていない場合は、オイル量を調整する。



△注意 オイル量の点検は水平な場所にクルマを垂直に立てて行うこと。

オイルフィルタの交換

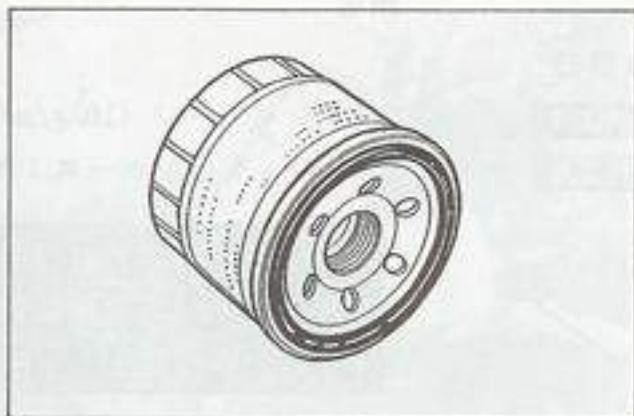
- 特殊工具を用いてオイルフィルタを交換する。
 - ・エンジンオイルが少し流れ出るのでオイルフィルタの下部にオイル受けを用意すること。



特 工 オイルフィルタレンチ：09915-40610

組立

- △注意** オイルフィルタは、スズキ純正オイルフィルタを使用すること。
- オイルフィルタキャップのOリングを確実にセットする。
- パッキンがクランクケースに接触した位置から特殊工具を用いて2回転確実に締め付ける。
- エンジンを始動し、オイル漏れの無いことを点検すること。
 - ・エンジンオイル量を点検し、規定量にすること。



エンジンオイル量	
オイルフィルタ交換時期	初期1000km走行時以後 12000km走行ごと
オイルフィルタ交換時	3200cc

エンジンオイルの交換

オイルの抜き取り

● 取外し部品

- ・エンジンオイルフィラブラグ①
- ・オールドレンブラグ②

参考 暖機運転後、ドレンブラグ下部にオイルパンを用意してエンジンオイルを抜くこと。

オイルの注入

- オールドレンブラグ②を締める。

トルク オールドレンブラグ：200～250kg・cm

- オイル注入口よりオイルを規定量入れる。
- エンジンオイルフィラブラグを締める。

エンジンオイル交換時期		
初期1000km走行時以後6000km走行ごと		
エンジンオイル量		
交換時	2900	cc

参考 エンジンを始動しオイル漏れのないことを点検する。

- ・エンジンオイル量を点検し、規定量にする。

オイルプレッシャの測定

- オイルプレッシャは暖機運転後に測定する。

暖機運転	常温下で2000rpmに保ち約15分間運転（油温：約60℃）
------	--------------------------------

- 測定位置——オイルパン前側のオイルプレッシャスイッチ③及びプレッシャスイッチブラグ④を外して測定

● 計器

特工1 オイルプレッシャゲージ (10kg/cm²)：09915-77330

特工2 オイルプレッシャゲージホース：09915-74520

オイルプレッシャ	油 温	約60℃
	測定回転数	3000rpm
	油 圧	2.5～6.0kg/cm ²

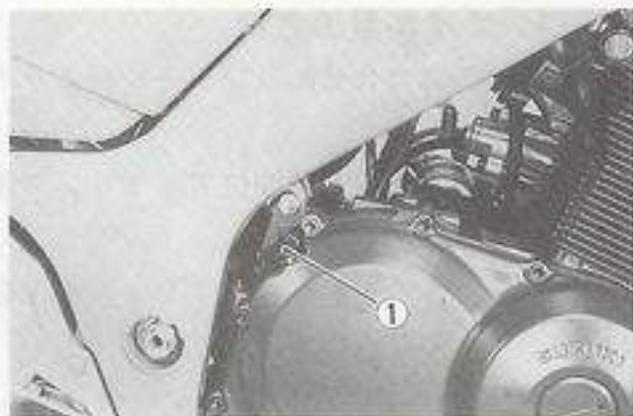
- 油圧が規定値以外の場合は下記のような原因が考えられる。

● 油圧が規定値より低い場合

- ・オイルフィルタの詰まり
- ・オイル通路からのオイル漏れ
- ・オイルシール損傷、破損
- ・オイルポンプの不良

● 油圧が規定値より高い場合

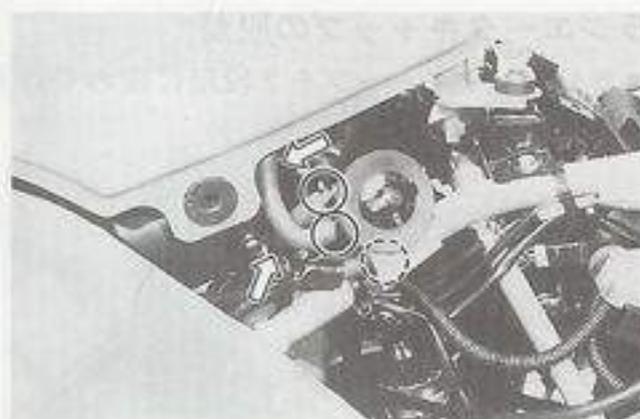
- ・エンジンオイル粘度が高い
- ・オイル通路の詰まり
- ・オイルフィルタの取付け不良



キャブレター、フューエルコック、ホースの点検

下記の点検を行う。

- 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ハマっているか点検する。
- フューエルコック、ホース及びキャブレターよりガソリン漏れがないか点検する。



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外周の回転量(A)で点検する。

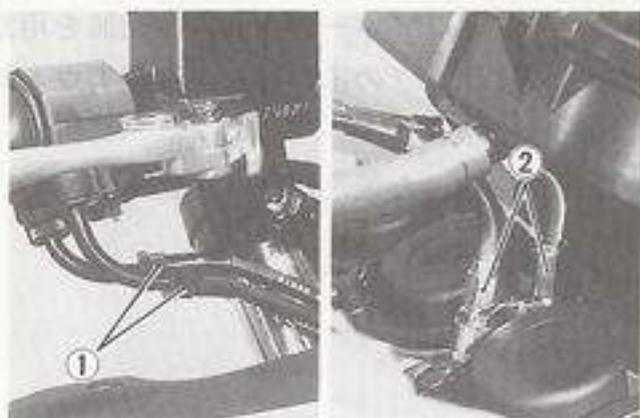
- ・全閉状態からスロットルグリップを回し操作力が重くなり始めるまでの回転量を測定する。



スロットルケーブルの遊び

グリップ回転量	2 ~ 4
---------	-------

- 調整は主にハンドル部のアジャスタ①で行ない、調整位置がいちじりしく片寄る場合は、キャブレター側も調整する。
- 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。



冷却水の点検

- 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。

△注意 点検は、車体を垂直に立てて行うこと。

参考 オーバーヒート時は、冷却水路中にエアーが混入している場合がありますのでエンジンが冷えてから冷却水と共に混入エアーを抜いてください。

- 標準値以下の場合は、冷却水を補給する。



- リザーバタンクキャップを取り外す。

- ・リヤシートを取り外してリザーバタンクキャップを外す。



ラジエータキャップの脱着

- ラジエータキャップを2段階に緩めて外す。

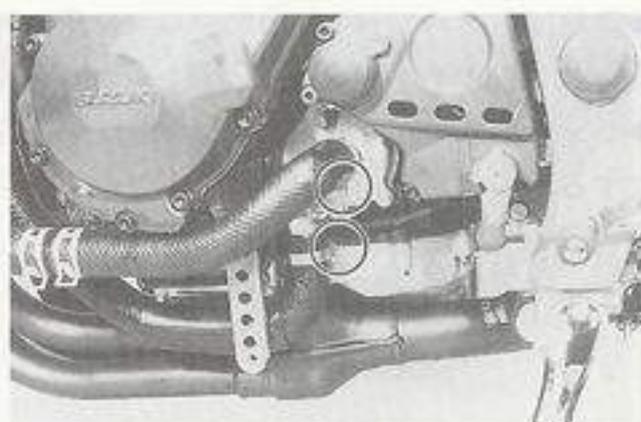


冷却水の交換

- △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。
 - ・冷却水の交換は、必ず冷機時に行うこと。
 - ・冷却水が車体へかかったときは、洗車すること。



- ウォーターポンプホース下部に水受皿を用意する。
- ウォーターポンプのインレット及びアウトレットホース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。



- 冷却水を注入する。
 - ・注入は少しづつゆっくりと行う。



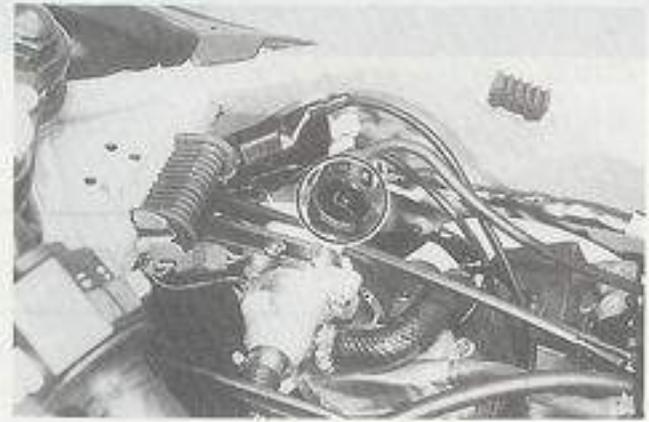
- エア抜きボルト①を緩めてエア抜きを行う。
 - ・気泡が無くなり冷却水がでてきたことを確認してエア抜きボルト①を締め付ける。

エア抜きボルト締め付トルク 80~120kg/cm



- ラジエータキャップ部一杯まで冷却水を注入する。

エンジン側注入量 約2200cc



- 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の間で空吹かしを行い、冷却水が減少する場合は補給する。

△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250cc



エンジン取付し部品点検・点検・調整

シフト機構	5-31
ピストン取付	5-31
ピストンリング取付	5-32
ピストンピン取付	5-33
コンロッド取付	5-33
クランクシャフト取付	5-37
クラッチ取付	5-40
オイルポンプ取付	5-41
クワトロレータカバー取付	5-41
クワトロレータ取付	5-42
エンジンの組立	5-47

5

メモ



...る手人...

 ...
 ...
 ...

...

 ...
 ...
 ...

...
 ...
 ...
 ...



...
 ...
 ...
 ...



...
 ...
 ...
 ...



目次

エンジン搭載状態で分解可能なエンジン部品	5-1
エンジンアッシの脱着	5-2
エンジンの取外し	5-2
エンジンの搭載	5-7
エンジンの分解	5-9
エンジン取外し部品の分解・点検・組立	5-23
シリンダヘッド分解・点検・組立	5-23
カムシャフト分解・点検・組立	5-28
カムチェーンテンショナ点検	5-30
シリンダ点検	5-31
ピストン点検	5-31
ピストンリング点検	5-32
ピストンピン点検	5-33
コンロッド点検	5-33
クランクシャフト点検	5-37
クラッチ点検	5-40
オイルポンプ点検	5-41
ジェネレータカバー点検	5-41
トランスミッション分解・点検・組立	5-42
エンジンの組立	5-47

エンジン搭載状態での分解可能箇所

下記表は、車体にエンジンを搭載した状態で部分的に分解できる主な所を示します。
 必要な項目の該当ページを参照してください。また、組立時は分解順序の逆の順序で行なってください。

エンジン中央部分

- オイルフィルタ
- ラジエータ
- エキゾーストパイプ&マフラ
- キャブレータ
- シリンダヘッドブリーザカバー
- カムチェーンテンショナ
- シリンダヘッドカバー
- カムシャフト
- シリンダヘッド
- シリンダ
- ピストン
- スタータモータ
- オイルパン
- オイルストレーナ
- オイルプレッシャスイッチ

エンジン左側部分

- ギヤースhiftレバー
- エンジンプロケットカバー
- エンジンプロケット&ドライブチェーン
- スタータギヤカバー&ピックアップコイル
- スタータクラッチ
- スタータクラッチアイドルギヤ
- ニュートラルスイッチボデー
- ウォータポンプ
- シグナルゼネレータ

エンジン右側部分

- クラッチカバー
- ゼネレータロータ
- ゼネレータステータ
- クラッチハウジング
- オイルポンプ
- ギヤースhiftシャフト
- ギヤースiftingドリブンギヤ

エンジンアッシの脱着

エンジンの取外し

エンジン取外し要領は、以下の順序で行なって下さい。エンジン搭載は、取外しの逆の順序で行なう。

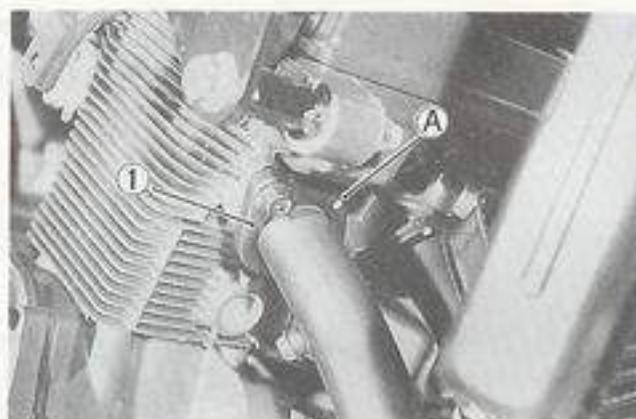
- フロントシートを外す。(4-3ページ参照)
- フェーエルタンクを外す。(4-4ページ参照)
- フェアリングを外す。(4-5ページ参照)
- 冷却水を抜く。(4-29ページ参照)
- エンジンを分解する場合は、エンジンオイルを抜いておく。(4-27ページ参照)

- 各気筒毎のエキゾストパイプ締付ボルトを外す。

トルク エキゾストパイプボルト：180～280kg・cm



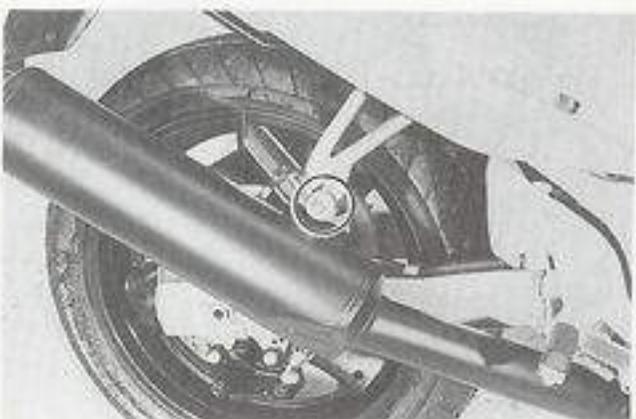
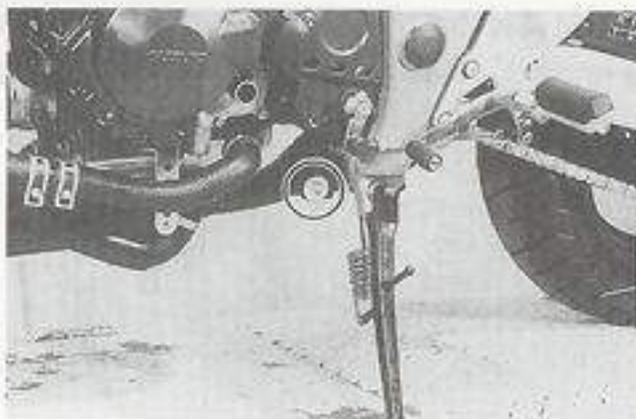
- △注意** エキゾストパイプホルダ①は、ポンチマークⒶを上側にして組み立てること。



- マフラボデークランプボルト&ナットを外す。

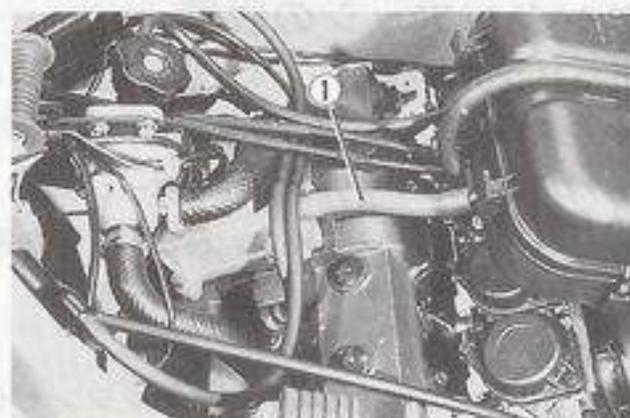
トルク マフラボデークランプナット：180～280kg・cm

- エキゾストパイプ&マフラボデーを外す。

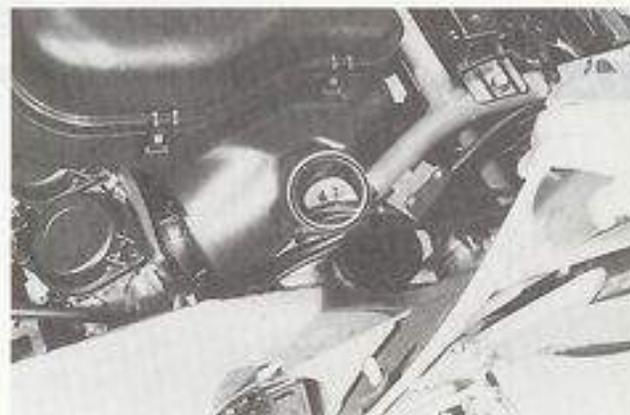


エンジン エンジンアッシの脱着 取外し

- ブリーザパイプ①を外す。



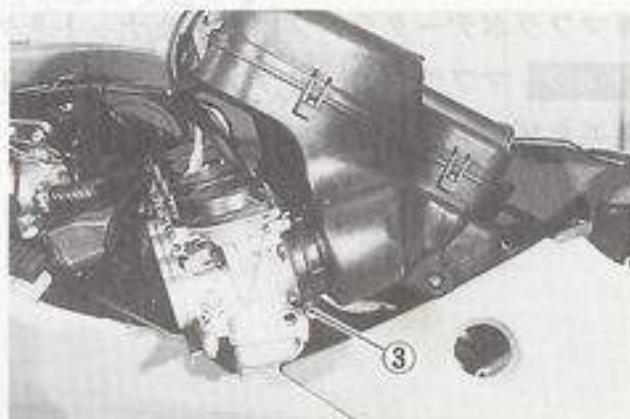
- エアークリーナー締付スクリュを外す。(左, 右)



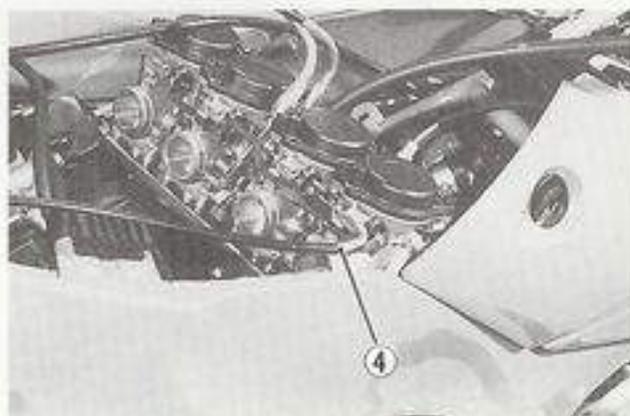
- 各気筒毎のキャブレタクランプスクリュ②を緩める。
- キャブレタにエアークリーナーが取り付けられている状態でエンジンから外す。



- 各気筒毎のエアークリーナクランプスクリュ③を緩める。
- キャブレタとエアークリーナを分離する。

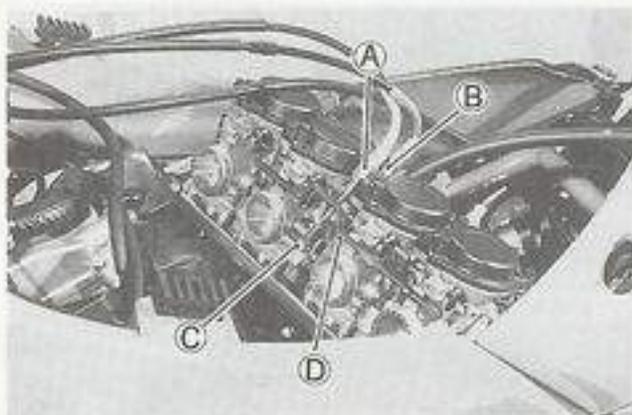


- チョークケーブル④を外す。
 - ・ケーブルエンドをフックから外す。

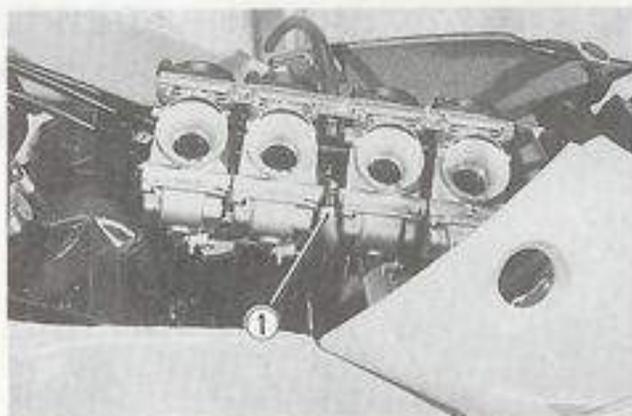


●スロットルケーブルを外す。

- ・ケーブルアジャスタロックナット(A)(B)を緩めて、アウトケーブルを抜く。
- ・ケーブルエンド(C)(D)をフックから外す。



●フューエルホース(1)を外す。



●バッテリー(-)ターミナルからリードワイヤを外す。

●バッテリー(+)ターミナルからリードワイヤを外す。

△注意 (-)リードワイヤを先に外すこと。



●クランプを外し、ラジエータジョイントホースを引き抜く。

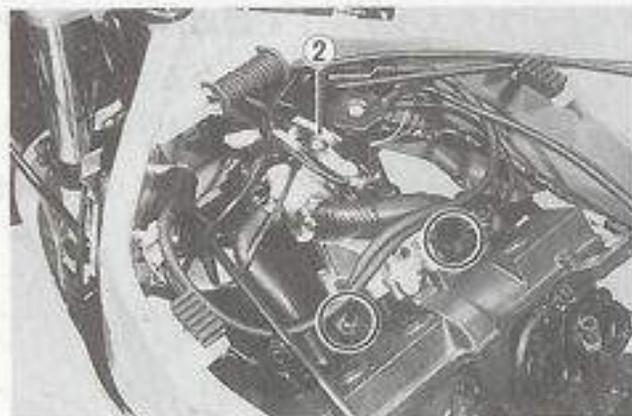
△注意 冷却水を抜いておくこと。

●サーモスタットインレットコネクタブラケットボルト(2)を外す。

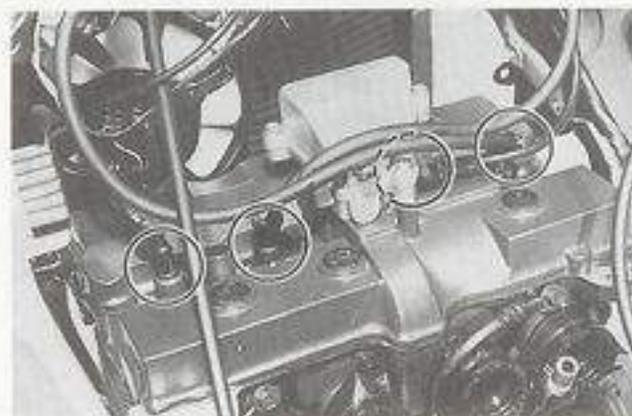
●ラジエータインレットホースを外す。

●ラジエータファンスイッチリード線を外す。

●テンパレチャリード線を外す。



●各気筒のスパークプラグキャップを外す。

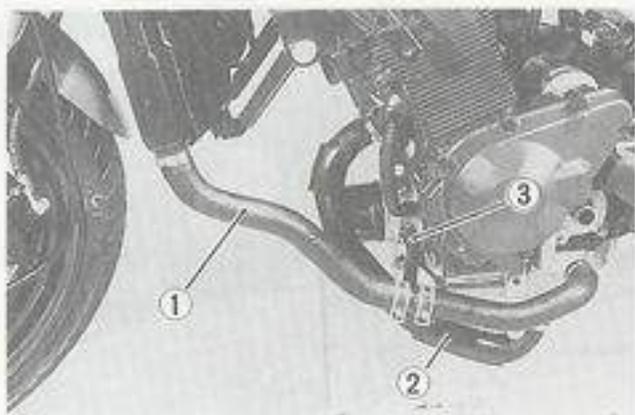


エンジン エンジンの脱着 取外し

- ギヤーシフトアームを外す。

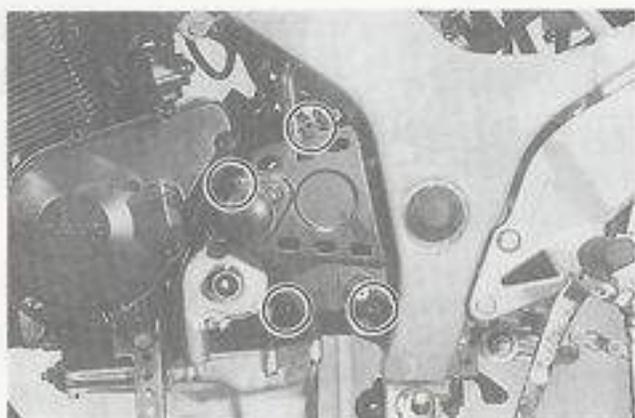


- ラジエータアウトレットホース①を外す。
- ウォータポンプアウトレットホース②を外す。
- オイルクーラアウトレットホース③を外す。



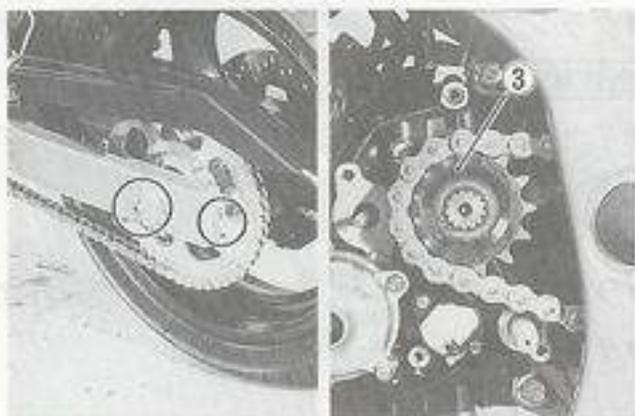
- エンジンスプロケットカバーを外す。

特 工 ヘキサゴンビットレンチセット：09900-00410



- リヤアクスルナットを緩め、チェーンアジャスタボルトを回し、ドライブチェーンをたるませる。
- エンジンスプロケット③を外す。

特 工 スナッピングリングプライヤ：09900-06107

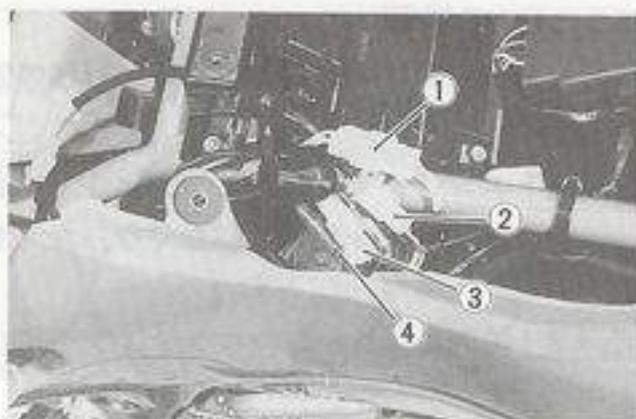


- スタータモーターリードワイヤを外す。

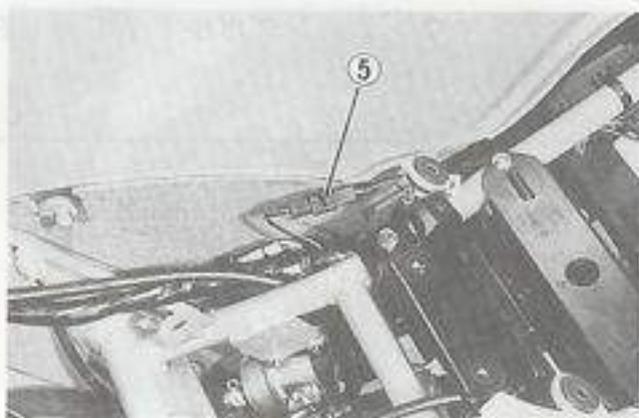


●エンジン電装リードワイヤを外す。

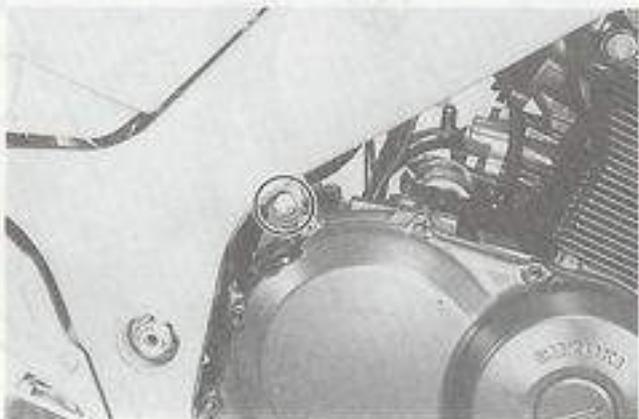
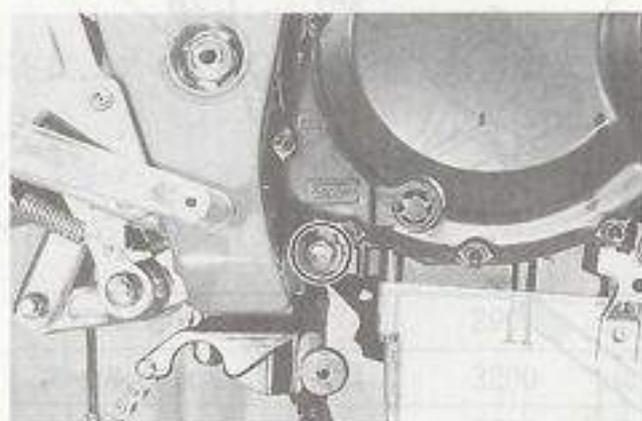
- ・ジェネレータリードワイヤ①
- ・シグナルジェネレータリードワイヤ②
- ・ニュートラルスイッチリードワイヤ③
- ・オイルプレッシャリードワイヤ④



- ・バッテリーアースリードワイヤ⑤



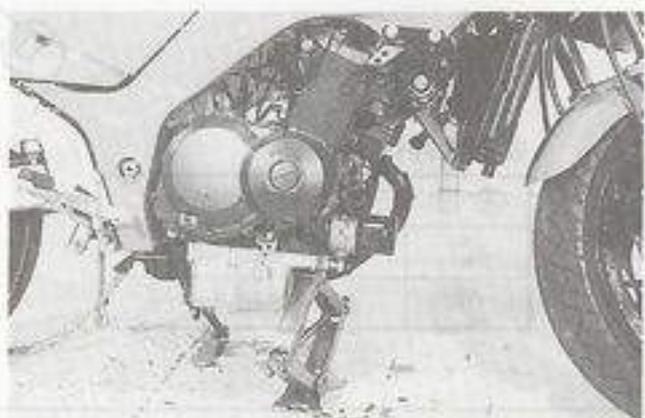
●エンジンマウンティングボルト&ナットを外す。



●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、徐々に下方に下げながら取り外す。

△注意 車体及びエンジンに傷を付けないように十分に注意すること。

△注意 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に十分注意して作業すること。



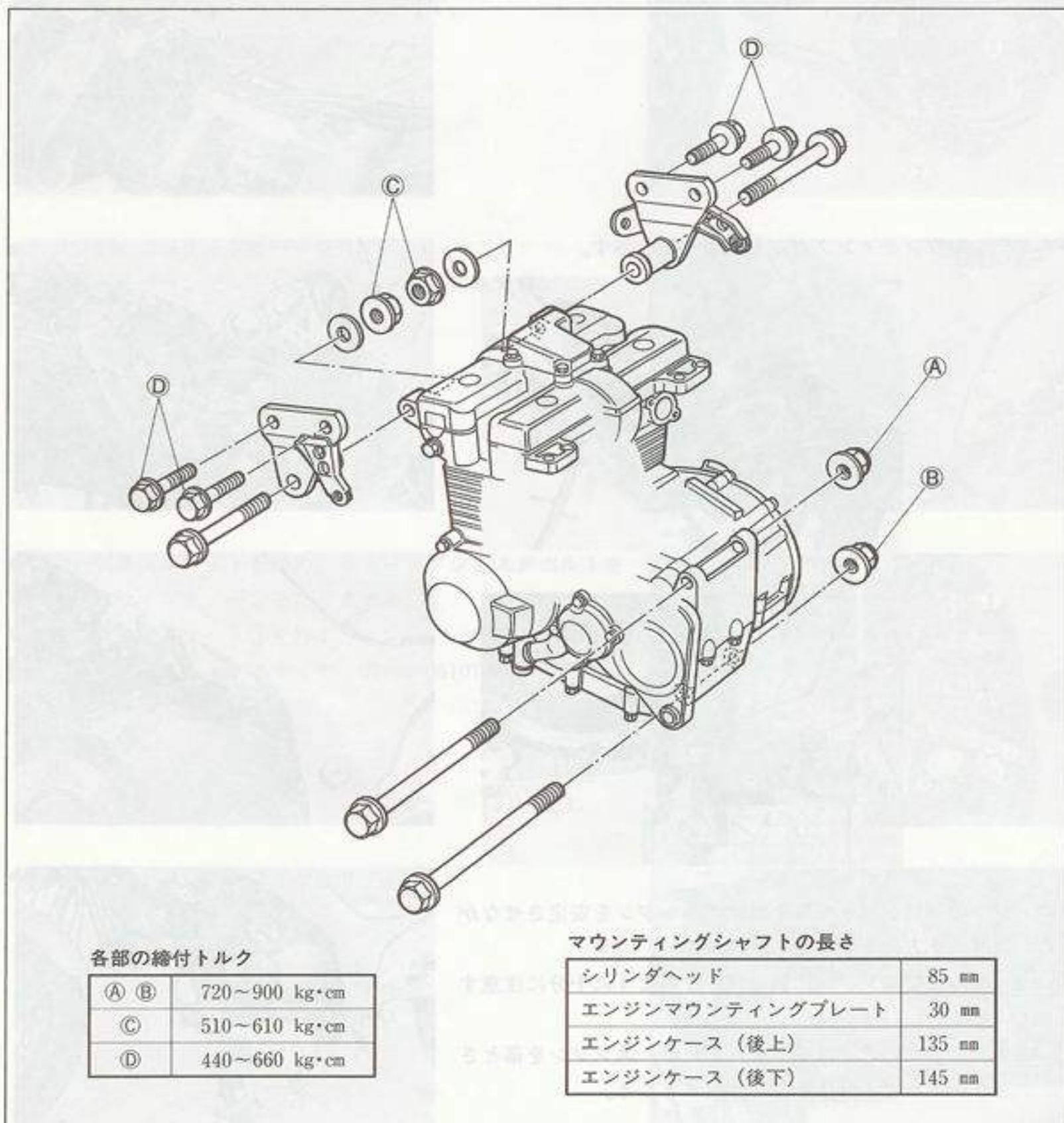
エンジンの搭載

エンジンの搭載はエンジン取り外し行程の逆順序で行なう。また、下記項目は搭載時に特に気をつけて作業すること。

△注意 エンジンマウンティングボルト締付ナットはセルフロック式ナットなので何度も再使用できません。セルフロック効果がなくなったら新品と交換すること。

△注意 後側のエンジンマウンティングボルトは、左側から通す。

- シリンダマウンティングボルトを通す。
- エンジンマウンティングボルト全てを通し終わったら指定トルクで締め付ける。



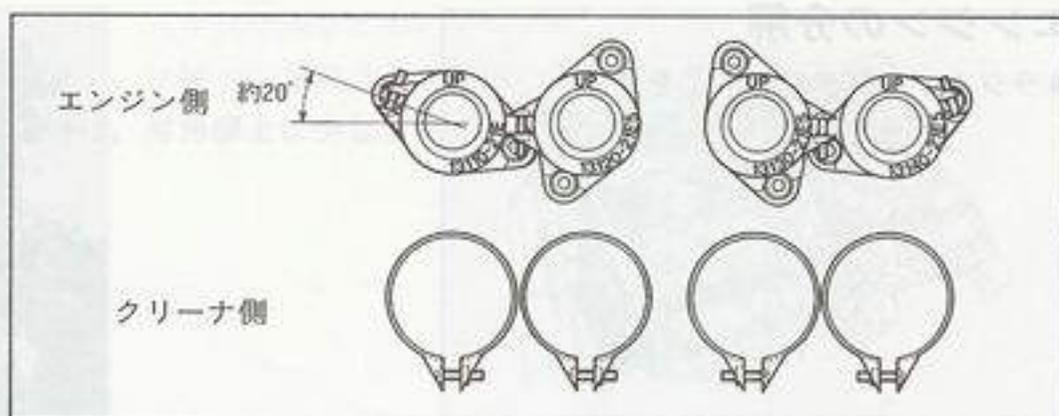
各部の締付トルク

(A) (B)	720~900 kg·cm
(C)	510~610 kg·cm
(D)	440~660 kg·cm

マウンティングシャフトの長さ

シリンダヘッド	85 mm
エンジンマウンティングプレート	30 mm
エンジンケース (後上)	135 mm
エンジンケース (後下)	145 mm

- キャブレタクランプの締付位置は、右側のイラストに示す。



- スパークプラグハイテンションコード番号をシリンダ気筒番号に合わせて差し込む。

・シリンダ気筒番号は左からかぞえます。



- 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。(4-27ページ参照)

- 冷却水を規定量注入する。(4-29ページ参照)

- 下記の調整を行なう。

・スロットルケーブル (4-28ページ参照)

・キャブレタ調整 (4-23ページ参照)

・ドライブチェーン (4-17ページ参照)

・クラッチケーブル (4-16ページ参照)

・アイドルリング調整 (4-22ページ参照)

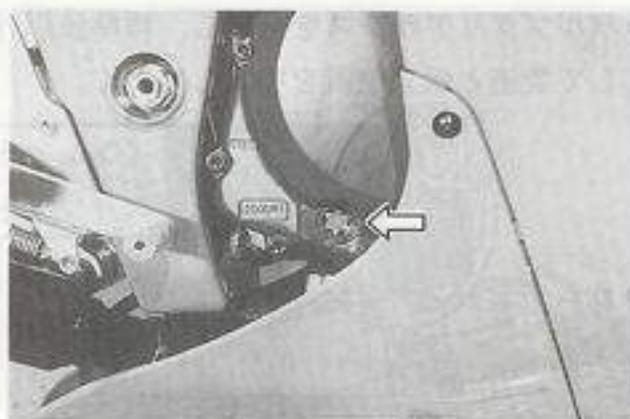
・チェンジペダル (4-16ページ参照)

- 冷却水の漏れ、エンジンオイルの洩れの確認等を行なう。

- オーバーホールした後、エンジンにエンジンオイルを3700ml入れる。

- エンジンスタート後、アイドル回転数で数分間エンジンを回すこと。

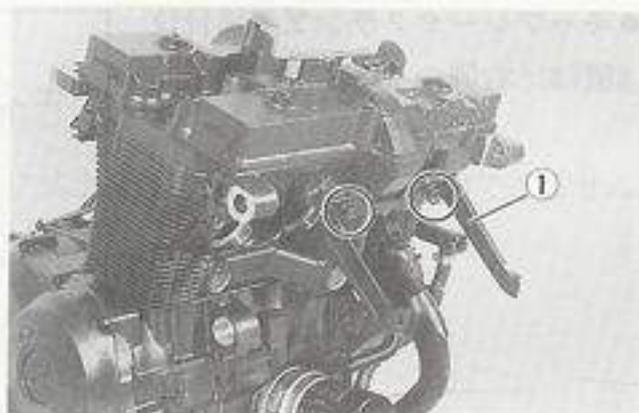
数分後、エンジンを止めてオイルレベルインスペクションのF~L間にオイルがあるか点検する。



オイル交換	2900	ml
フィルタ&オイル交換	3200	ml
オーバーホール時	3700	ml

エンジンの分解

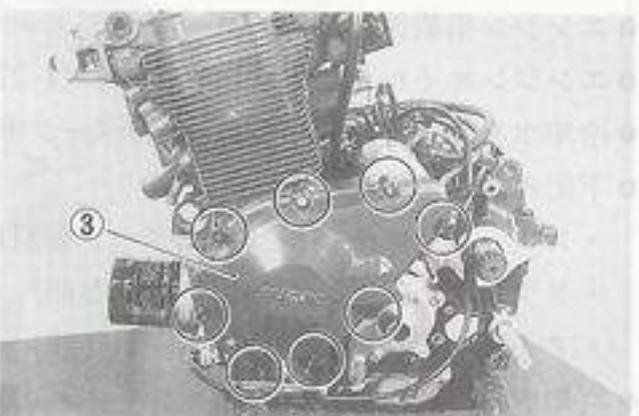
- ラジエータブラケット①を外す。



- シリンダヘッドカバー②を外す。

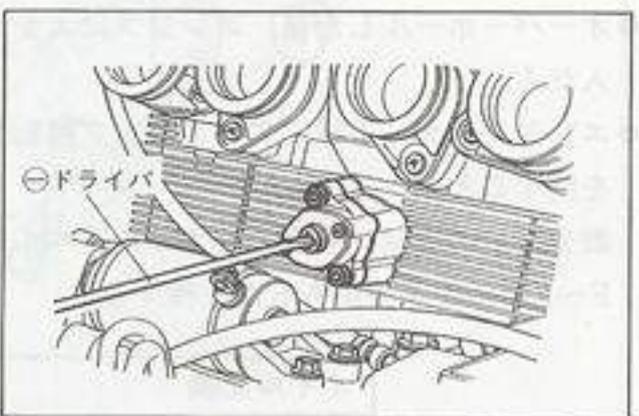


- スタータギヤカバー③を外す。



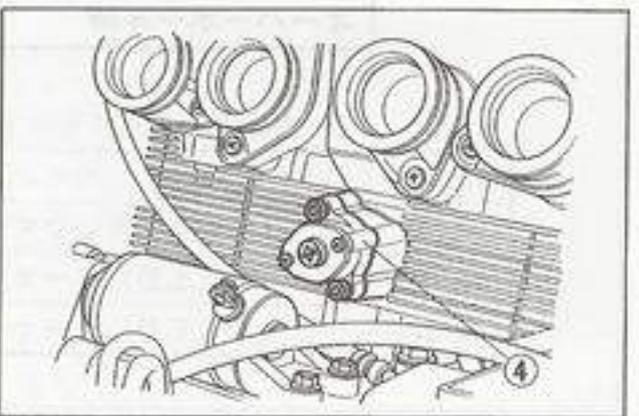
- バルブクリアランスを確認し、標準値以外の所は表等を作成して数値と組立位置を明記しておく。

バルブ	インレット	0.13~0.18mm
クリアランス	エキゾスト	0.20~0.25mm



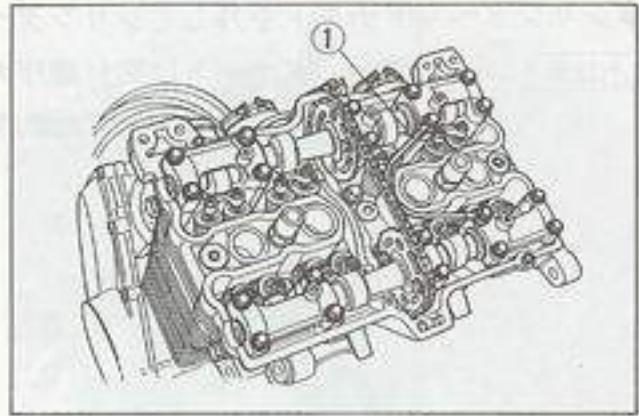
- カムチェーンテンショナロッドを縮める。

- カムチェーンテンショナアジャスタ④を外す。



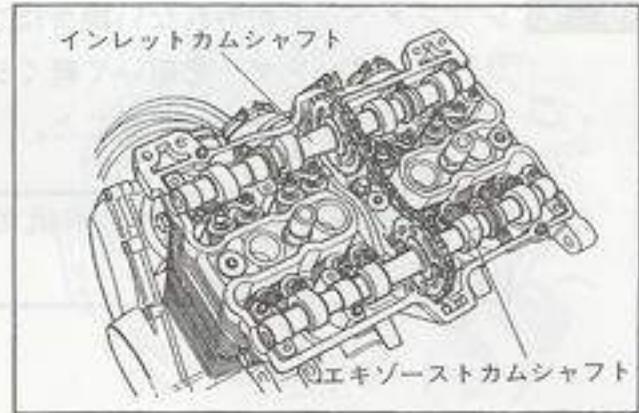
- レフト側オイルパイプ①を外す。
- カムシャフトホルダを外す。

△注意 カムシャフトホルダを緩める時は、対角線上に少しずつ均等に緩める。

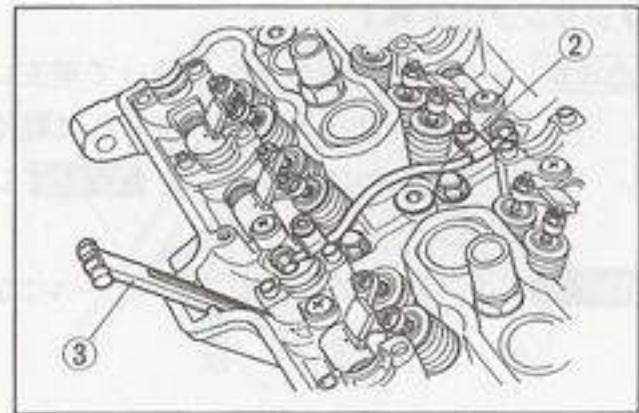


- エキゾーストカムシャフトとインレットカムシャフトを外す。

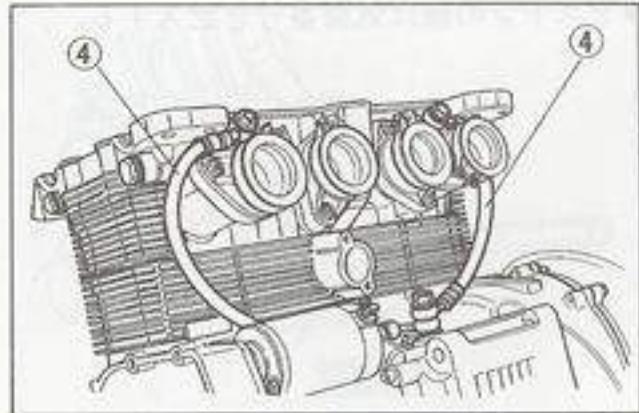
カムスプロケットの分解組立は5-29ページに記載してあります。



- ライト側オイルパイプ②を外す。
- カムチェーンテンショナ③を外す。

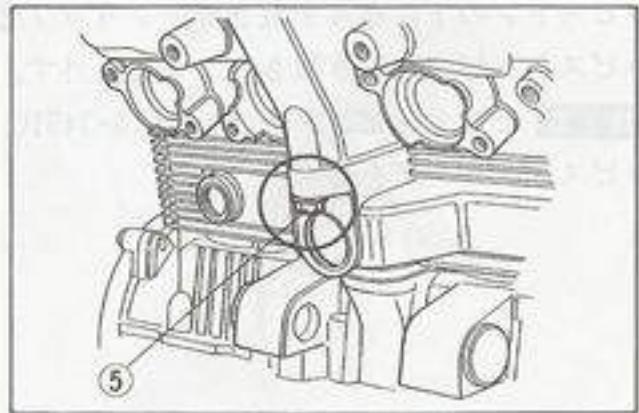


- オイルホース④を外す。



- ボルト(6mm)⑤を外す。

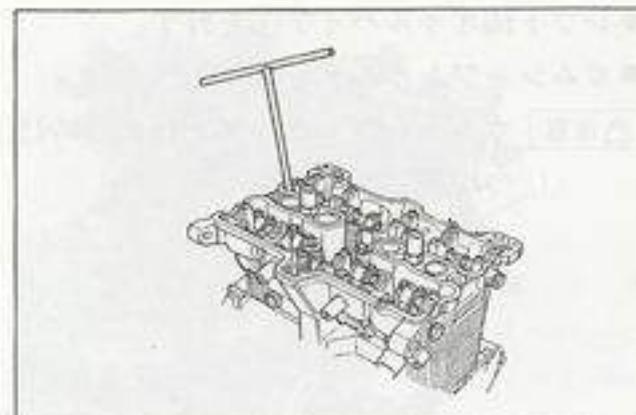
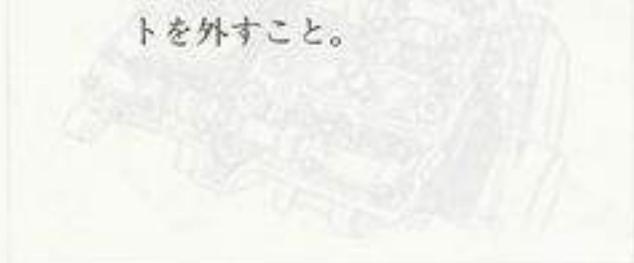
△注意 シリンダヘッドナットを緩める前にボルト⑤を外す。



エンジン 分解

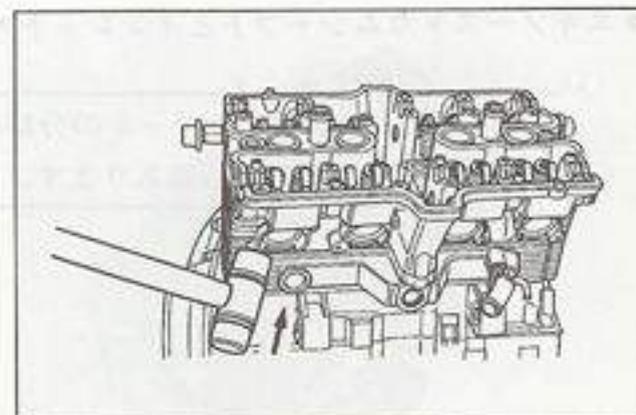
● シリンダヘッドナットを外してシリンダヘッドを取り外す。

△注意 シリンダヘッドナットは締付順序の逆の順番に外側から内側へ（右図参照）少しずつ均等に緩めてからナットを外すこと。



参考 シリンダヘッドが外れない場合はフィンの無い所にプラスチックハンマーを用いて軽くショックをあたえてシリンダヘッドを浮かせること。

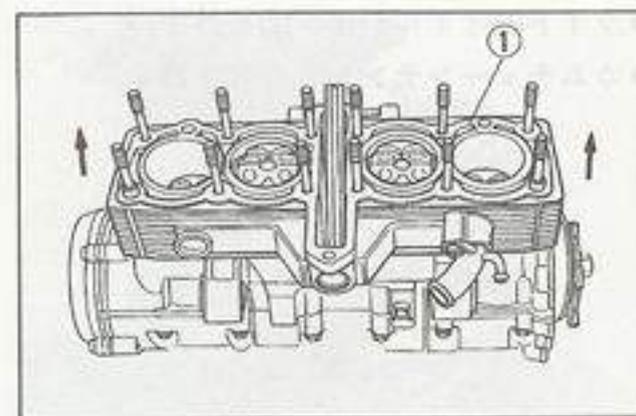
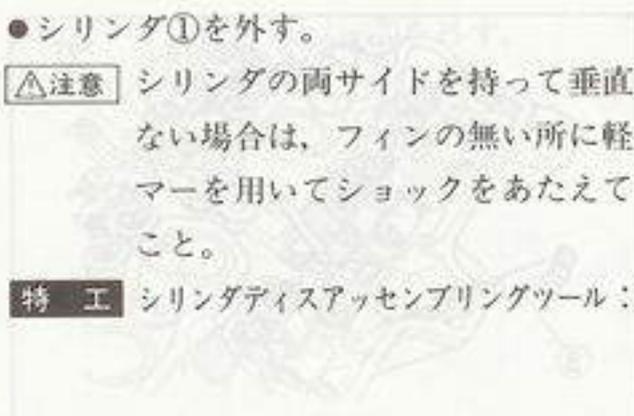
シリンダヘッドアッシーの分解組立は5-23ページに記載してあります。



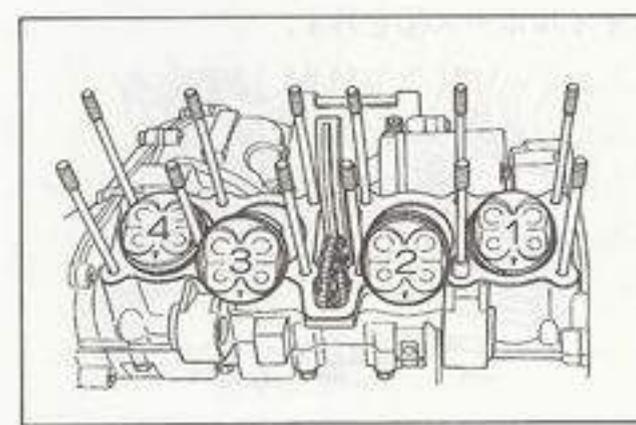
● シリンダ①を外す。

△注意 シリンダの両サイドを持って垂直に上げる。もし外れない場合は、フィンの無い所に軽くプラスチックハンマーを用いてショックをあたえてシリンダを浮かせること。

特 工 シリンダディスクアセンブリングツール：09912-34510



● ピストンの頭に気筒番号を記入する。

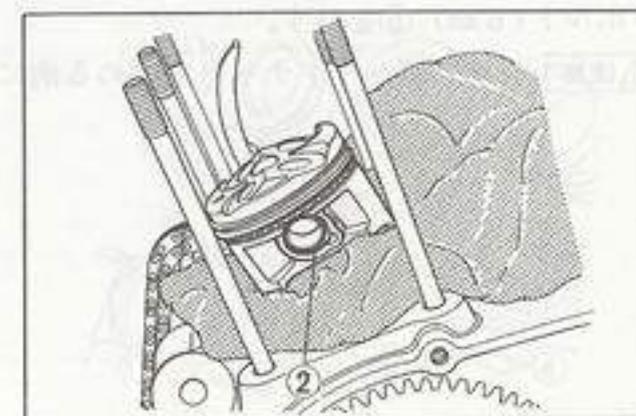


● ピストンの下に布等を敷きサークリップ②を外す。

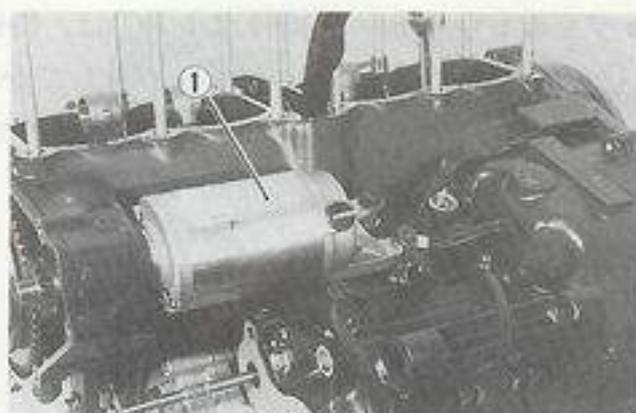
● ピストンピンを引き抜きピストンを外す。

特 工 ピストンピンプーラ：09910-34510

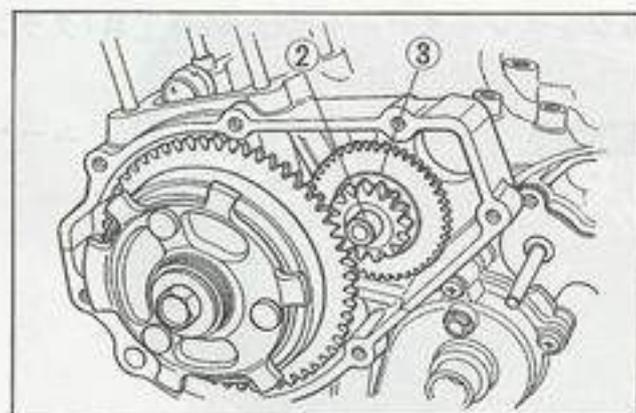
● ピストンリングを外す。



- スタータモータ①を外す。

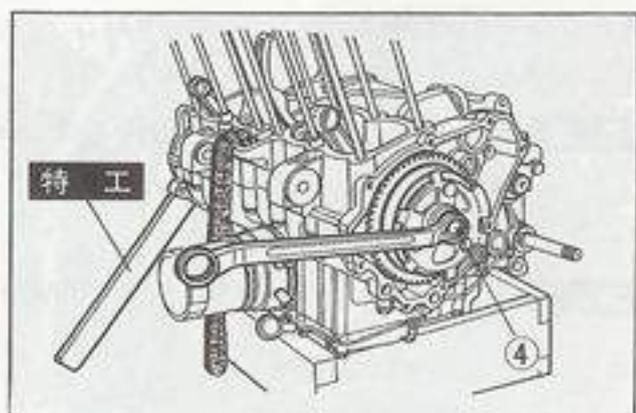
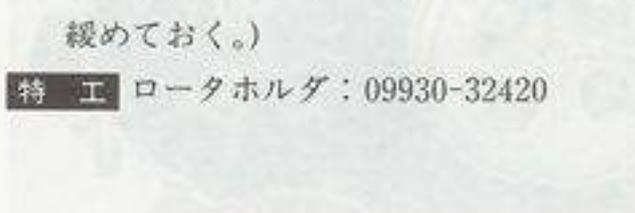


- スタータアイドルギヤーピン②を外す。
- スタータアイドルギヤー③を外す。



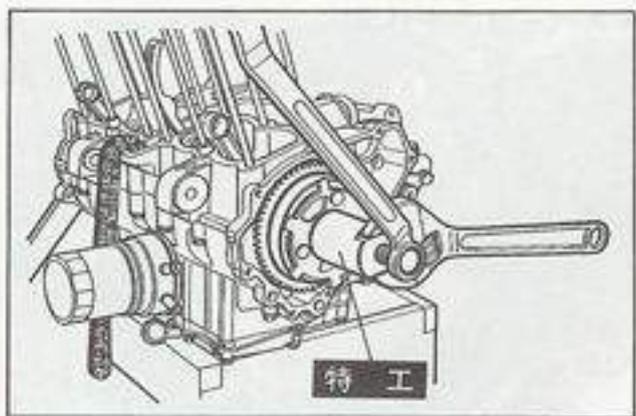
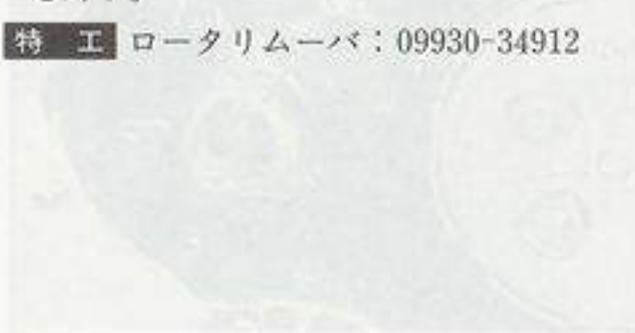
- スタータギヤーアッシ締付ボルト④を外す。
 - ・スタータギヤーアッシ締付ボルトを外す時は、クラッチカバーを外しジェネレータロータを特殊工具(ロータホルダ)で回り止めをして外す。(締付ボルトは、外さずに途中まで緩めておく。)

特 工 ロータホルダ：09930-32420

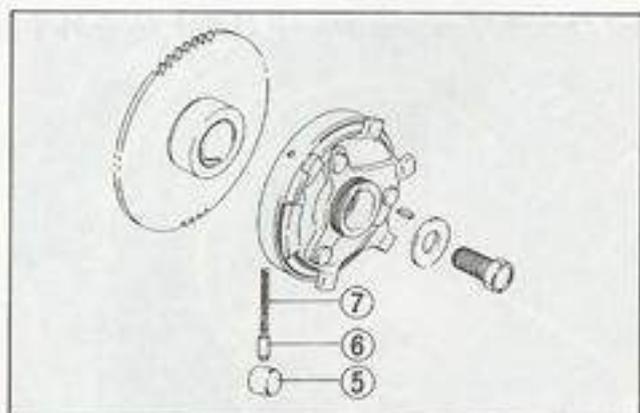
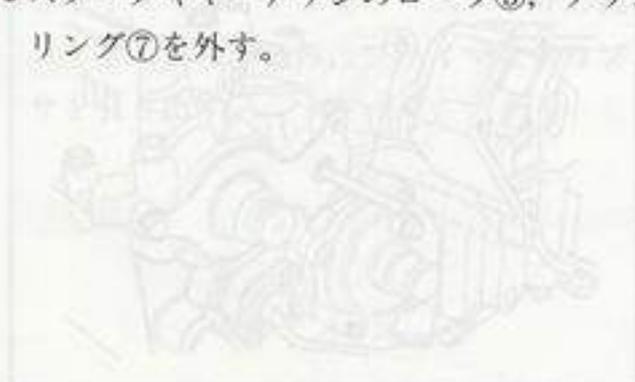


- 特殊工具 (ロータリムーバ) を用いてスタータギヤーアッシを外す。

特 工 ロータリムーバ：09930-34912



- スタータギヤーアッシのローラ⑤、ブッシュピース⑥、スプリング⑦を外す。

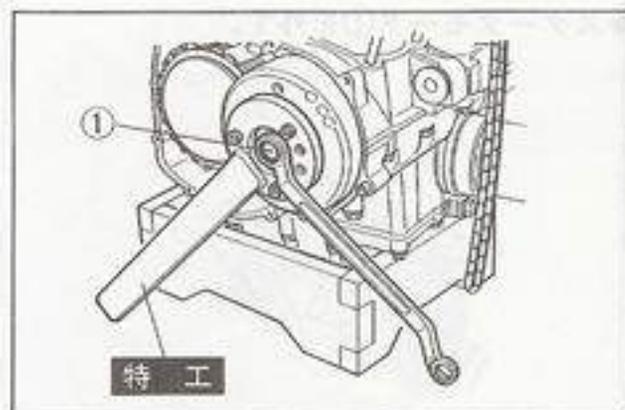
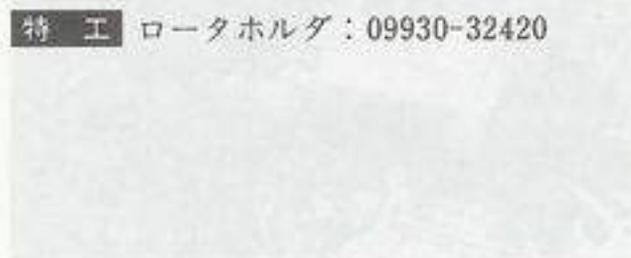


エンジン 分解

- ジェネレータロータ締付ボルト①は、特殊工具(ロータホルダ)を使用し、ロータの回り止めをしてから緩める。

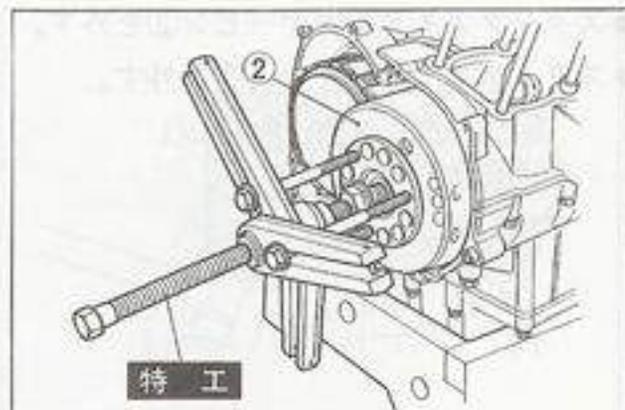
(締付ボルトは、外さずに途中まで緩めておく)

特 工 ロータホルダ：09930-32420



- ジェネレータロータ②は、特殊工具(クランクケース&シャフトトリムバ)を用いて外す。

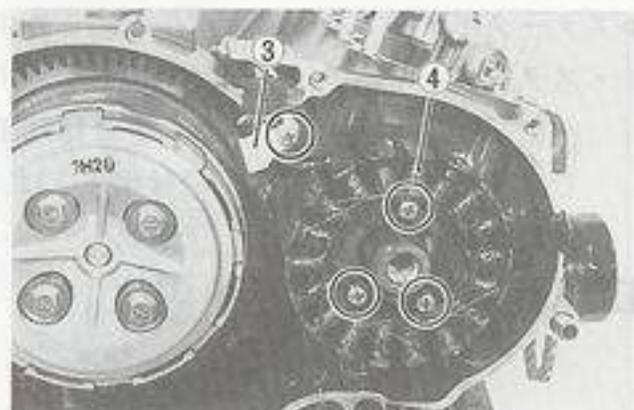
特 工 クランクケース&シャフトトリムバ：09920-13120



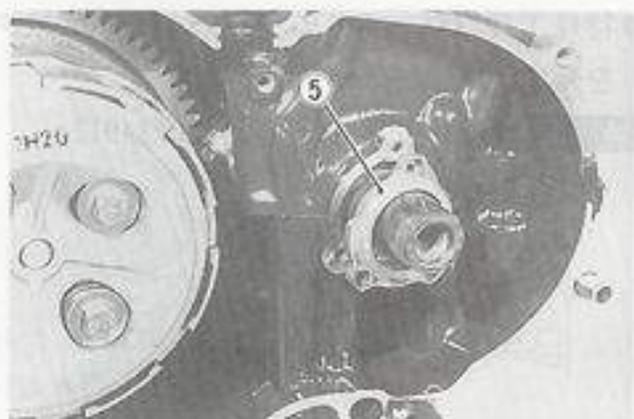
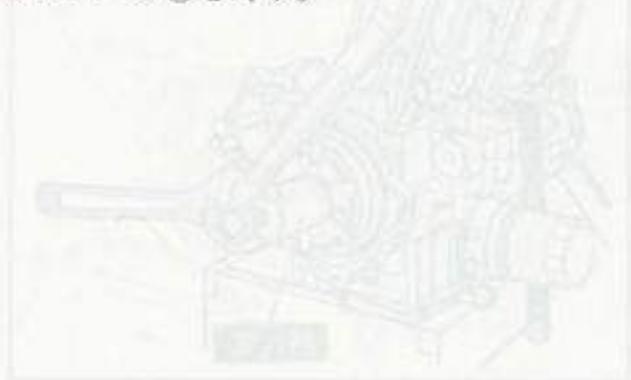
- クランプ③を外す。
- ジェネレータステータ④を外す。

参 考 ジェネレータステータ締付スクリュを緩める時は、特殊工具(インパクトドライバセット)を用いると容易に外すことができます。

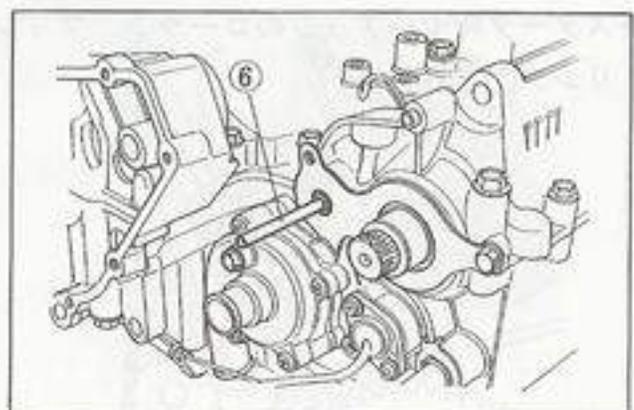
特 工 インパクトドライバセット：09900-09004



- スベーサ⑤を外す。



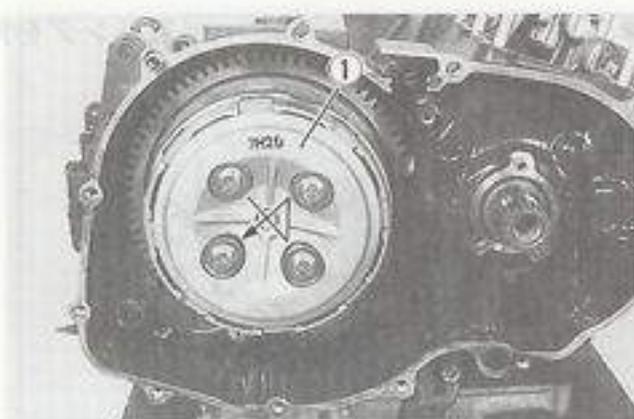
- クラッチプッシュロッド(L側)⑥を外す。



- コンロッドに特殊工具（コンロッドストッパ）を掛けてクラッチスプリングセットボルトを対角線上に緩めて外す。

特 工 コンロッドストッパ：09910-20116

- クラッチプレッシャプレート①を外す。



- ベアリング②、クラッチプッシュピース③及びクラッチプッシュロッド④を外す。

- クラッチプレートを外す。



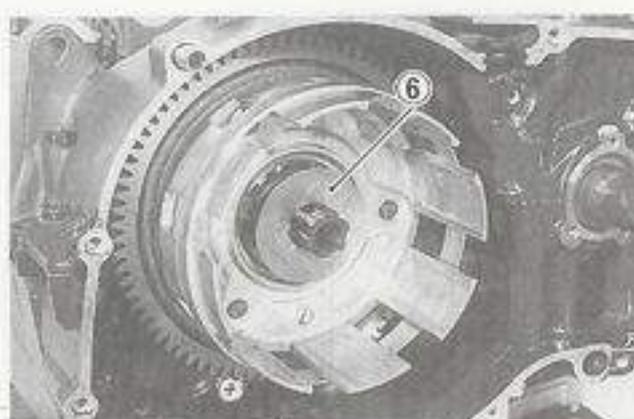
- クラッチスリーブハブ締付ナット⑤は特殊工具を用いてハブの回り止めをしてナットを外す。

特 工 クラッチスリーブハブホルダ：09920-53722

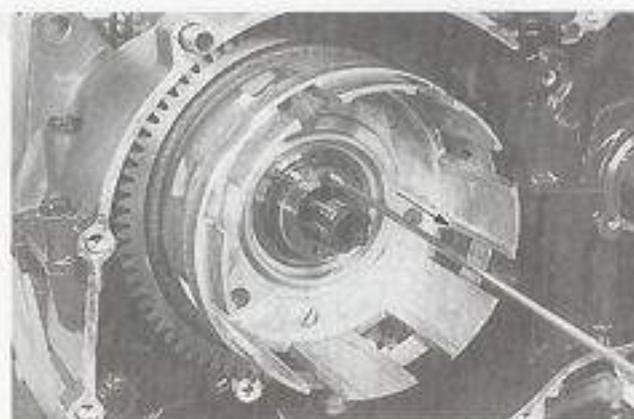
- クラッチスリーブハブを外す。



- スラストワッシャ⑥を外す。

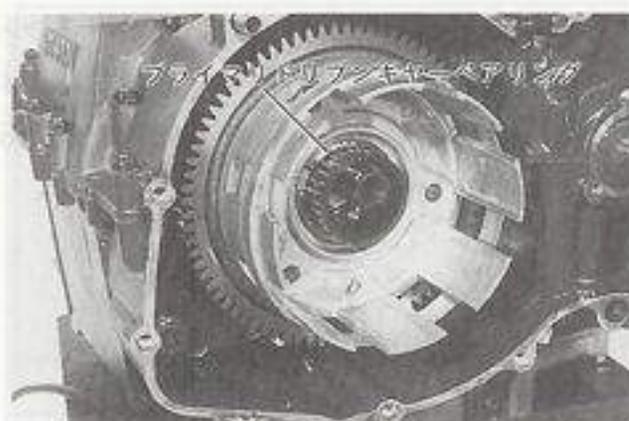


- プライマリドリブンギヤースペーサのねじ部にねじ径4mmのスクリューをねじ込み、プライマリドリブンギヤーからスペーサを引き出す。

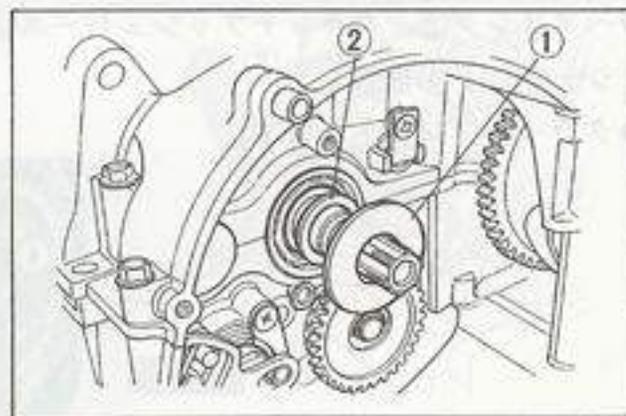


エンジン 分解

- プライマリドリブングヤベアリングを外し、クラッチハウジングを外す。



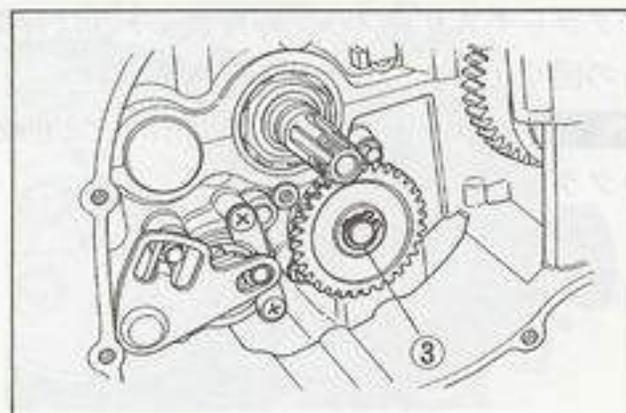
- スラストワッシャ①、②を外す。



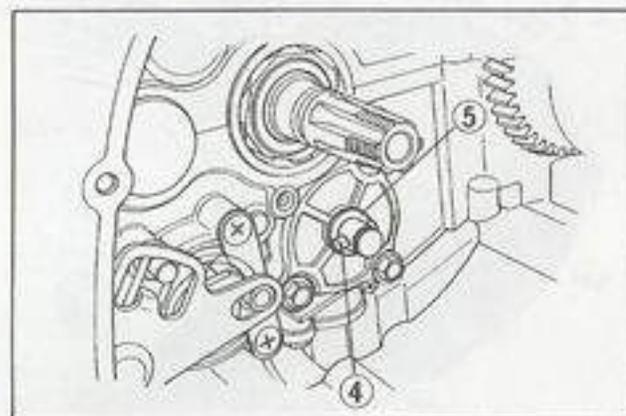
- オイルポンプドリブングヤサークリップ③を外す。

特 工 スナップリングプライヤ：09900-06107

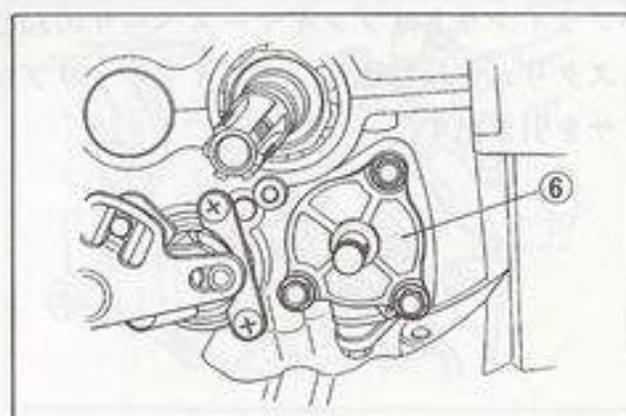
- オイルポンプドリブングヤを外す。



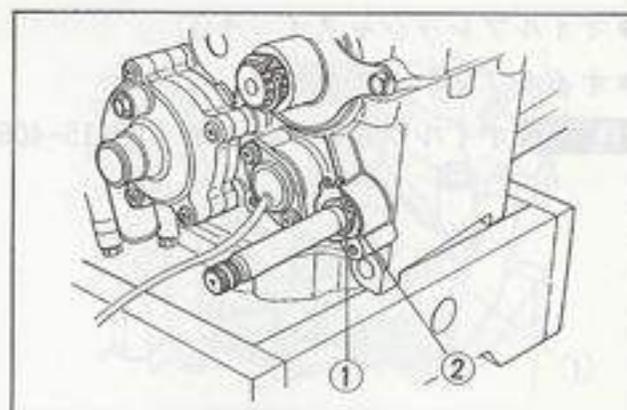
- ピン④、ワッシャ⑤を外す。



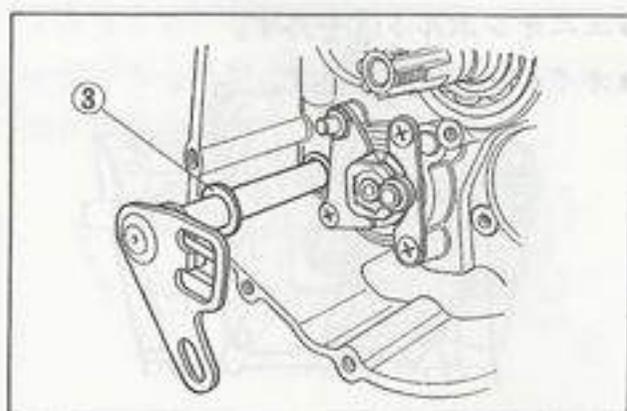
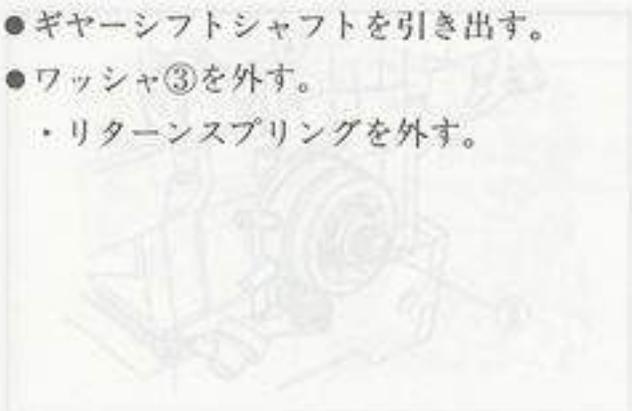
- オイルポンプ締付ボルトを外してオイルポンプ⑥を引き抜く。



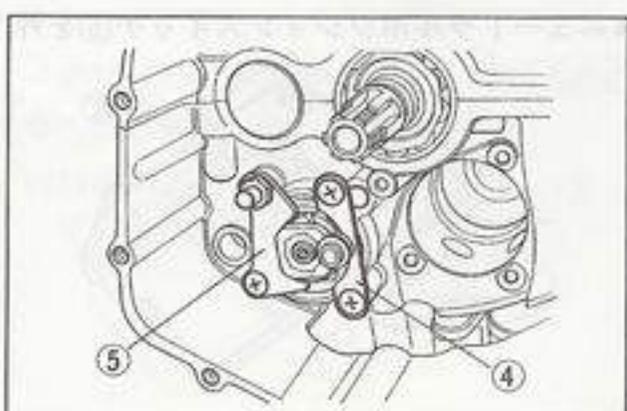
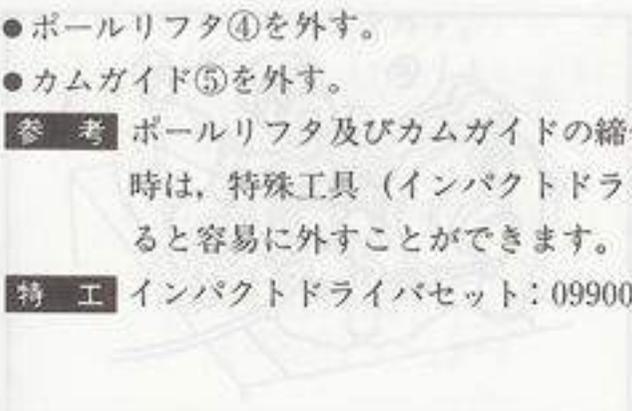
- サークリップ①、プレート②を外す。



- ギヤシフトシャフトを引き出す。
- ワッシャ③を外す。
- ・リターン springsを外す。



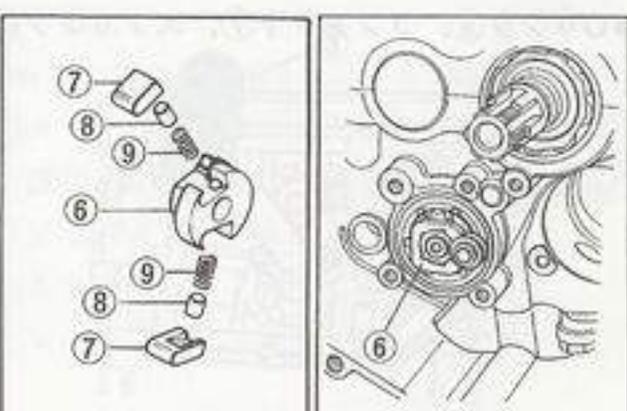
- ボールリフタ④を外す。
- カムガイド⑤を外す。



参考 ボールリフタ及びカムガイドの締付スクリュを緩める時は、特殊工具（インパクトドライバセット）を用いると容易に外すことができます。

特工 インパクトドライバセット：09900-09004

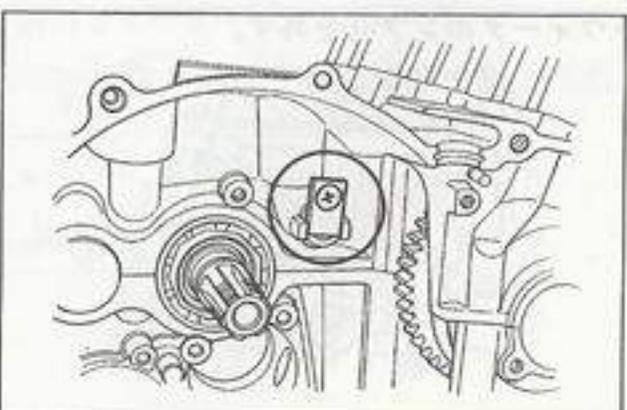
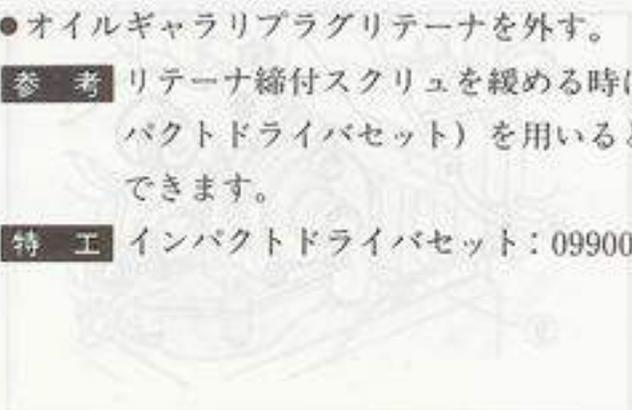
△注意 カムドリブンギヤ⑥を外すときにボール⑦、ローラ⑧、スプリング⑨を紛失しないよう注意すること。



- オイルギャラリブラグリテーナを外す。

参考 リテーナ締付スクリュを緩める時は、特殊工具（インパクトドライバセット）を用いると容易に外すことができます。

特工 インパクトドライバセット：09900-09004

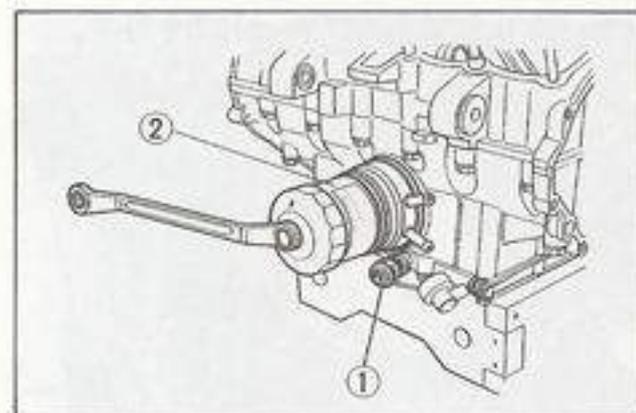


エンジン 分解

●オイルプレッシャスイッチ①

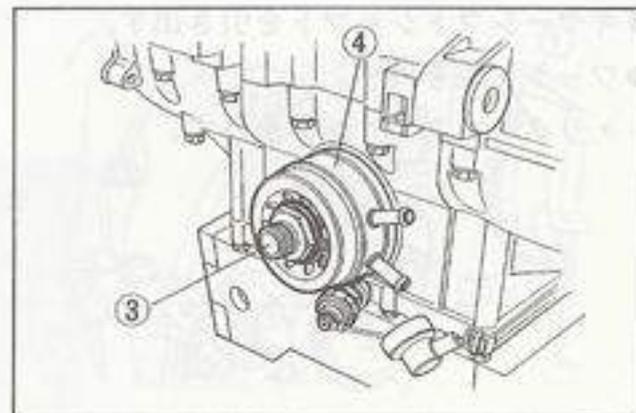
●オイルフィルタ②を外す。

特 工 オイルフィルタレンチ：09915-40610

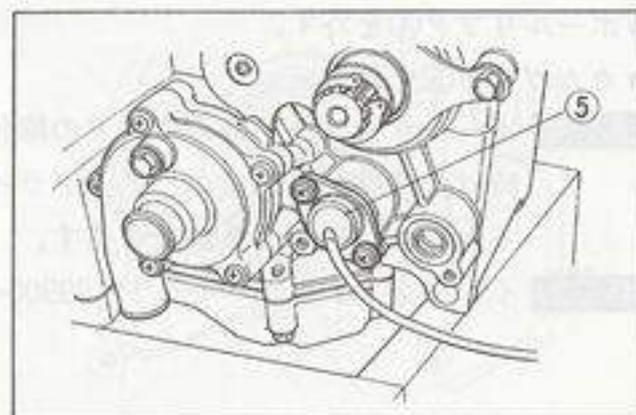


●ユニオンボルト③を外す。

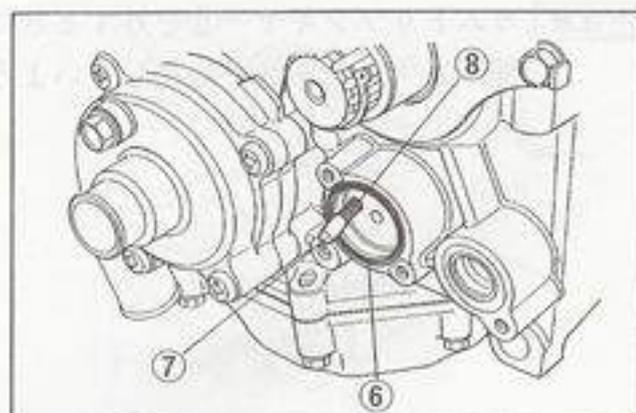
●オイルクーラ④を外す。



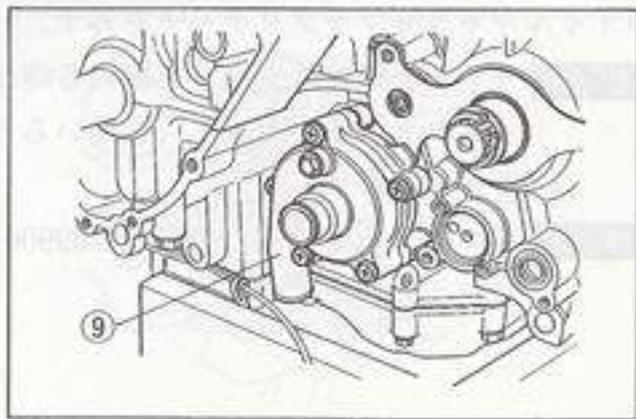
●ニュートラルポジションスイッチ⑤を外す。



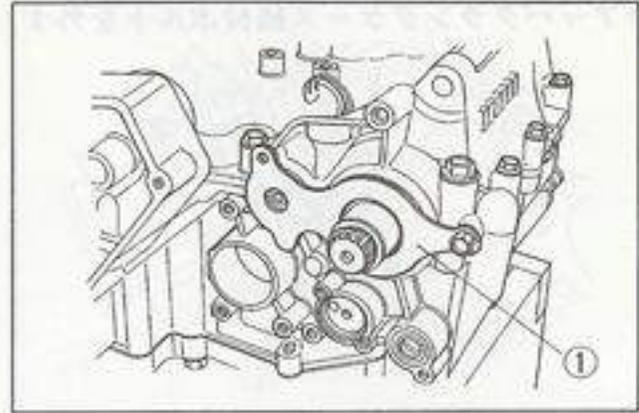
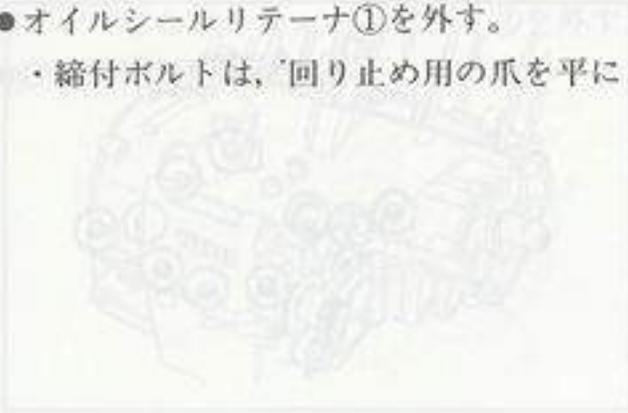
●Oリング⑥、コンタクト⑦、スプリング⑧を外す。



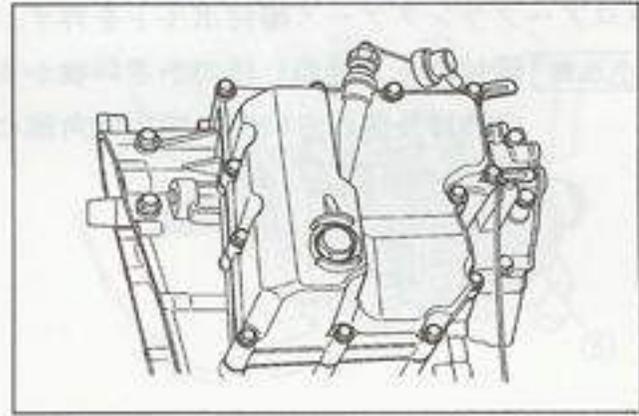
●ウォーターポンプ⑨を外す。



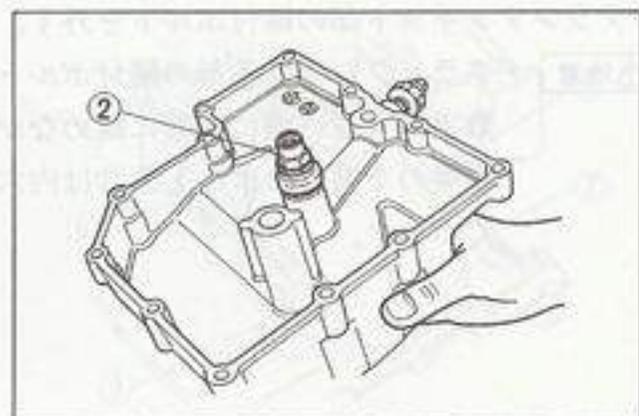
- オイルシールリテーナ①を外す。
・ 締付ボルトは、回り止め用の爪を平にして外す。



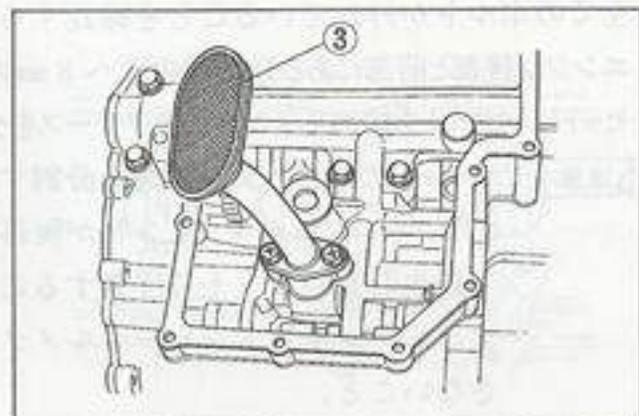
- オイルパンを外す。



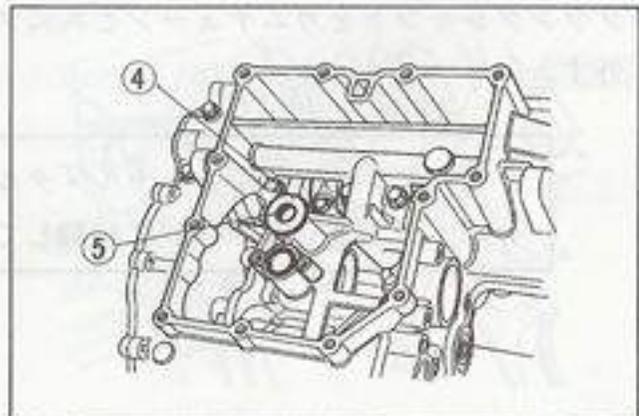
- オイルレギュレータ②を外す。



- オイルストレーナ③を外す。

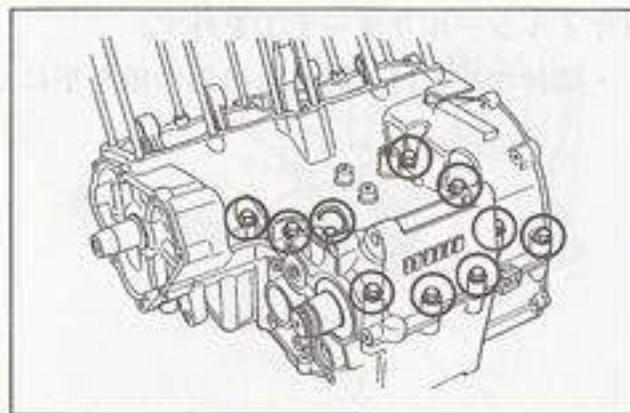


- シム④及びOリング⑤を外す。



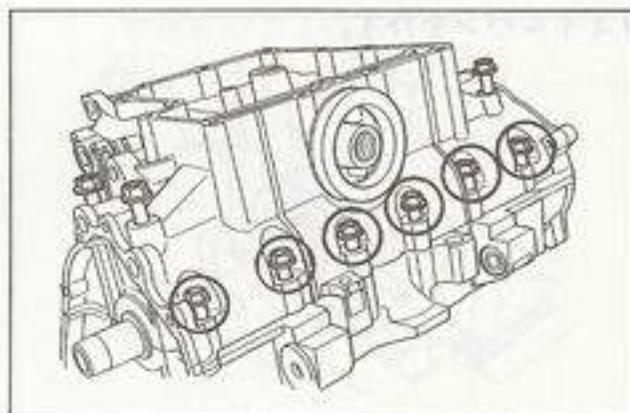
エンジン 分解

- アップクランクケース締付ボルトを外す。



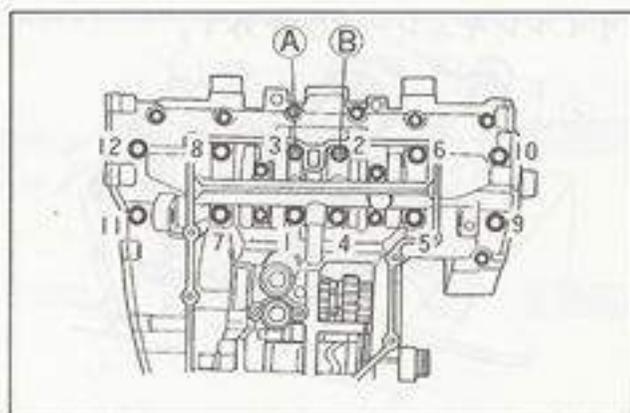
- ロアークランクケース締付ボルトを外す。

△注意 締付ボルトはねじ径の小さい物から先に緩め、同じ径の物は外側から内側へ順次対角線に緩めること。



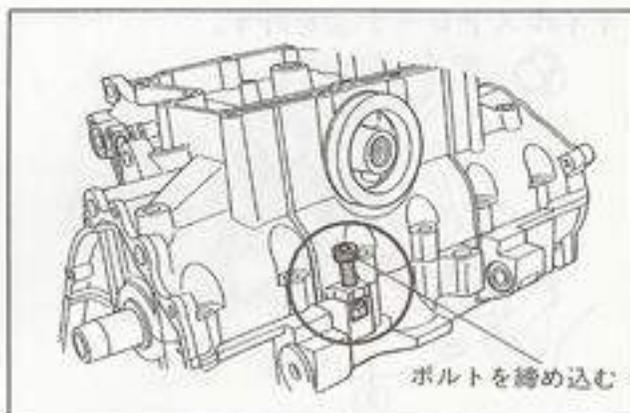
- クランクシャフト部の締付ボルトを外す。

△注意 ・クランクシャフト部の締付ボルト12箇所は浮き出し数字の大きい順に均等に緩めながら外すこと。
 ・中央の2箇所のボルト①②は内六角ボルトを使用しています。



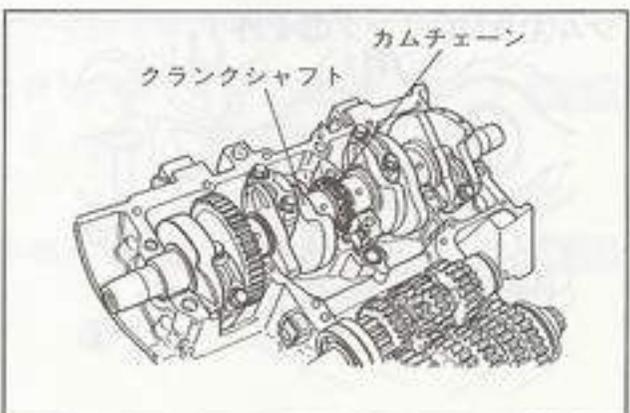
- 全てのボルトが外れていることを確認する。
- エンジン後部と前部にある分割用の穴へ8mmのナット及びボルトをセットし、ボルトを締め込んでクランクケースを分割する。

△注意 ・ロアークランクケース側を分割すること。
 ・Cリング、ワッシャ、ピン等が脱落する場合がありますので紛失しないよう十分注意すること。
 ・クランクシャフトジャーナルメタルベアリングは落さないこと。

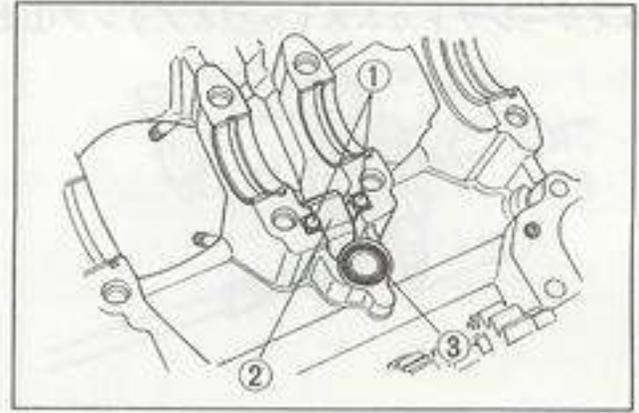


- クランクシャフトをカムチェーンと共にクランクケースから外す。

クランクシャフトジャーナルメタルベアリングの分解、組立は5-37ページに記載してあります。

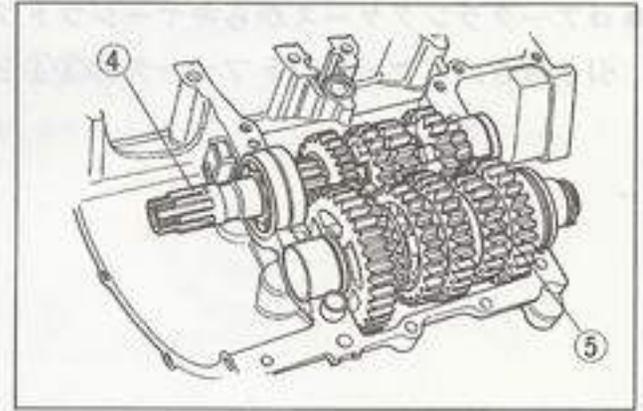


- ダンパ①とカムチェーンガイド②を外す。
- Oリング③を外す。



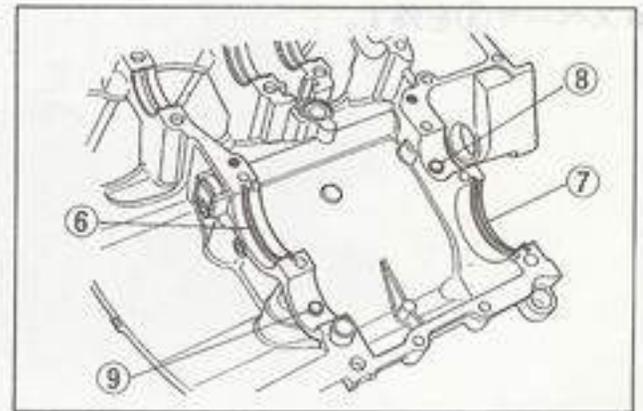
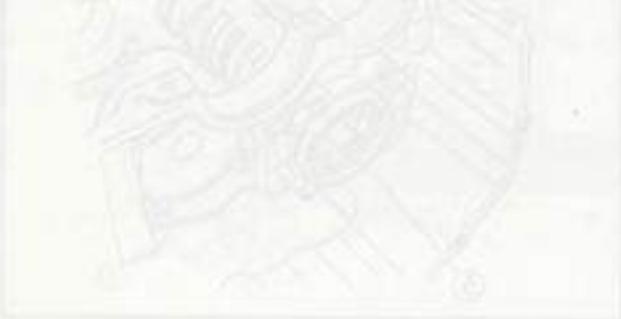
- カウンタシャフト④とドライブシャフト⑤を外す。

カウンタシャフトとドライブシャフトの分解、組立ては、5-42ページに記載してあります。

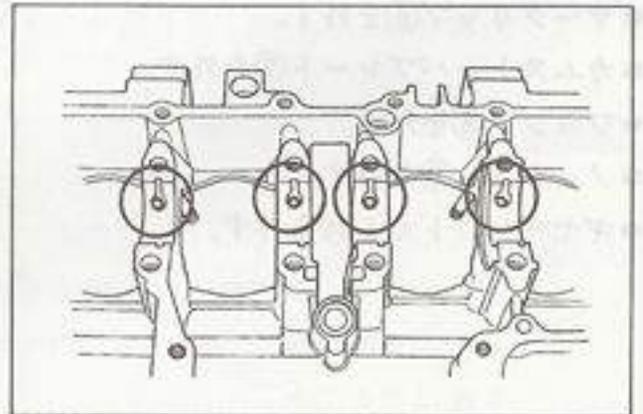


- Cリング⑥、⑦、ベアリングピン⑧、⑨を外す。

△注意 部品⑥⑦⑧⑨は紛失しないように注意すること。

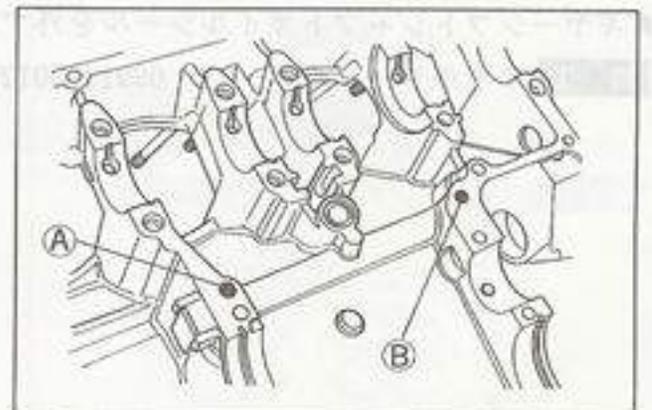


- アッパクランクケースよりピストン冷却ジェットを外す。



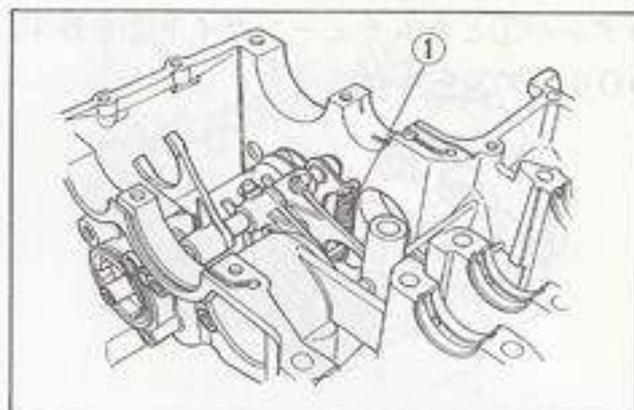
- ミッションオイルジェットを外す。

- ・ドライブシャフト側A
- ・カウンタシャフト側B

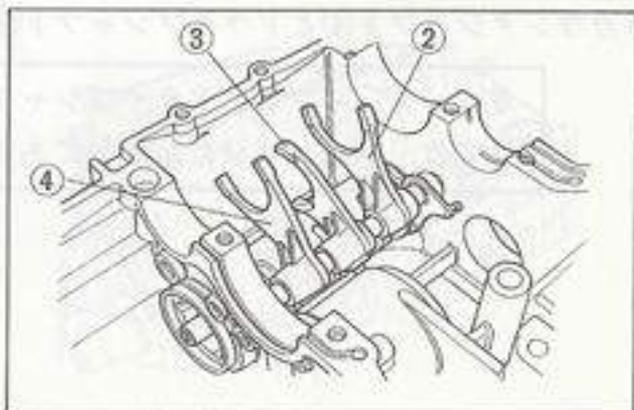


エンジン 分解

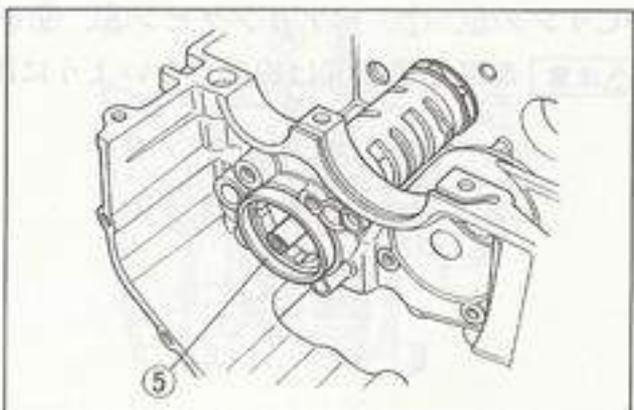
- ギヤーシフトカムストップスプリング①を外す。



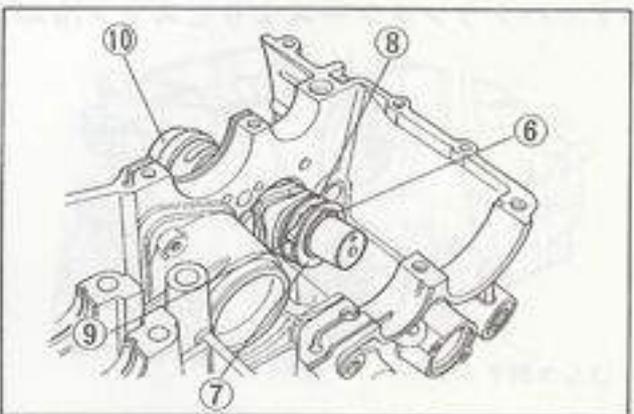
- ロアークランクケースからギヤーシフトフォークシャフトを引き抜き、ギヤーシフトフォーク②③④を外す。



- スペーサ⑤を外す。

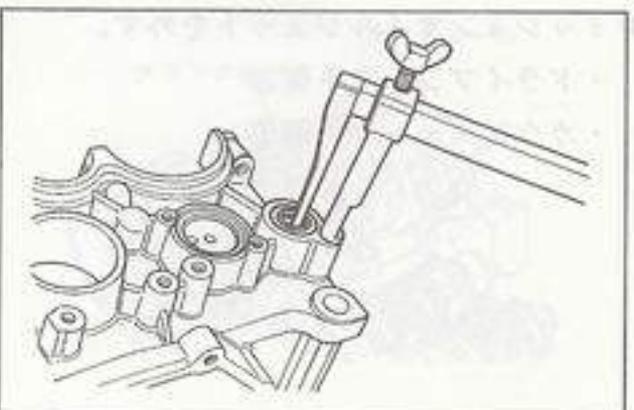


- サークリップ⑥を外す。
- カムストッププレート⑦を外す。
- ワッシャ⑧を外す。
- ノックピン⑨を外す。
- ギヤーシフトカム⑩を外す。



- ギヤーシフトシャフトオイルシールを外す。

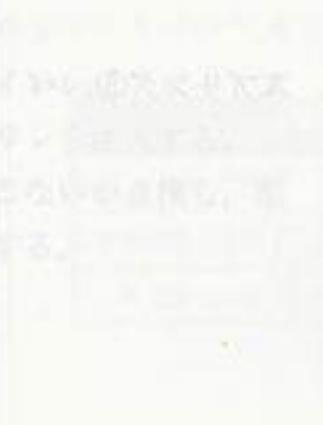
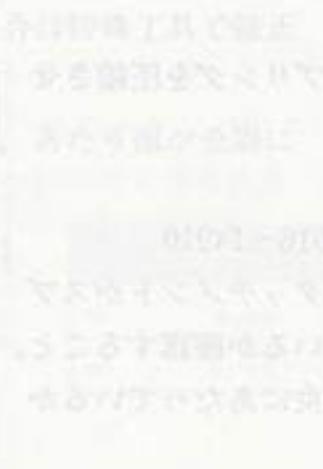
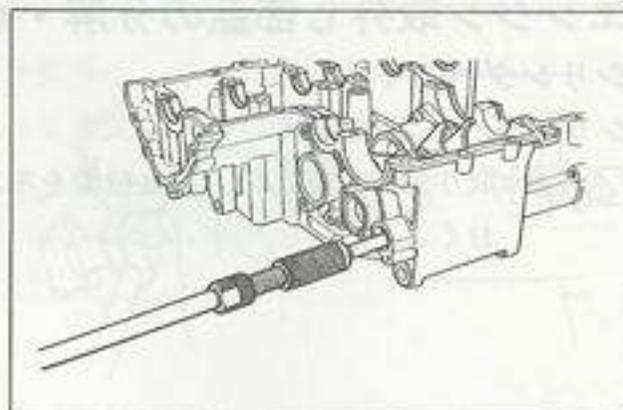
特 工 オイルシールリムーバ：09913-50121



●ギヤシフトシャフトベアリングを外す。

特 工 ベアリングリムーバ：09921-20210

ロータリムーバスラストシャフト：09930-30102



エンジン取外し部品の分解・点検・組立

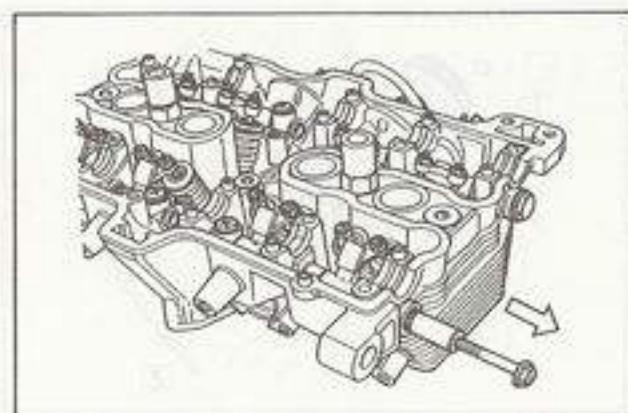
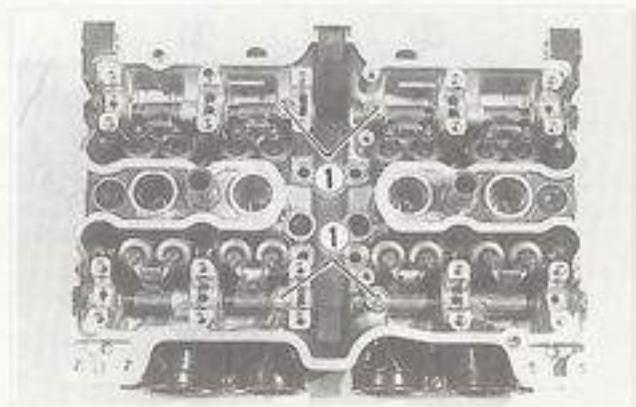
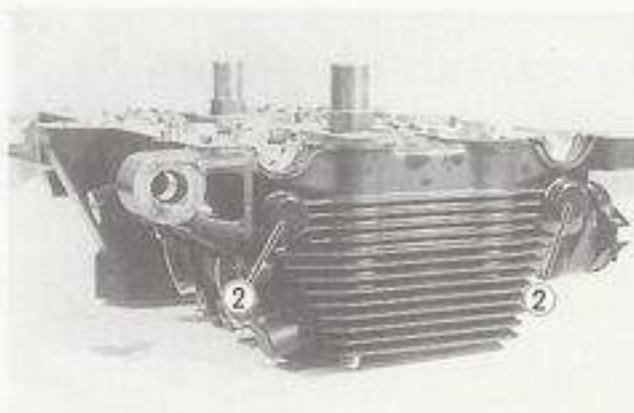
シリンダヘッド

シリンダヘッドの分解

△注意 取り外した部品は、組立位置を明記し、整理整頓しておくこと。

● ロックアームシャフトを外す。

- ・ 位置決めスクリュー①とプラグ②を外す。
- ・ 6 mm ボルトを 2～3 回転締め込んで引き抜く。

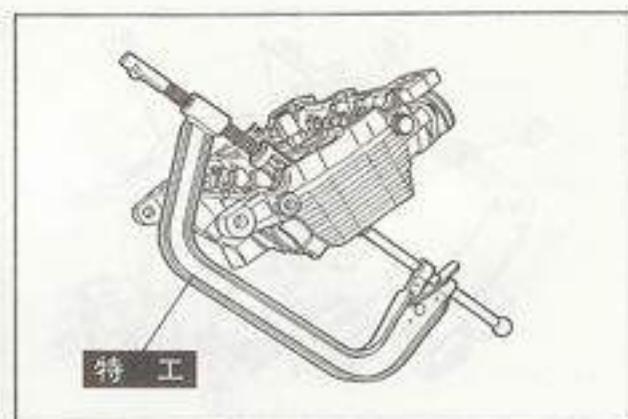


● バルブの取り外しは特殊工具を用いてスプリングを圧縮させる。

特 工 バルブリフタ：09916-14510

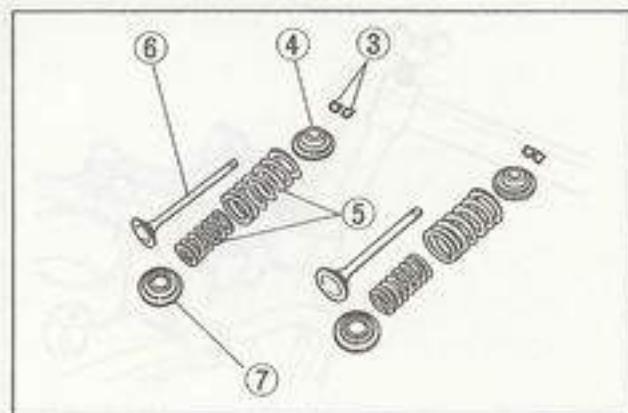
バルブリフタアタッチメント：09916-14910

△注意 スプリングコンプレッサ先端のアタッチメントがスプリングリテーナに確実に当たっているか確認すること。また反対側のロッドがバルブの中央にあたっているかも確認すること。



● バルブコッタ③、スプリングリテーナ④、スプリング⑤、バルブ⑥、スプリングシート⑦を外す。

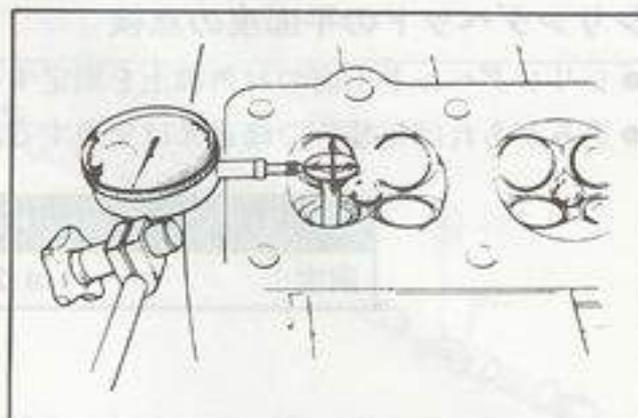
特 工 ピンセット：09916-84511



バルブとバルブガイドのガタの点検

- バルブをシリンダヘッドのバルブガイドに挿入し、シリンダヘッド部よりバルブヘッドを約10mm上げて、バルブヘッド部の左右の振れを測定する。

バルブとバルブガイドのガタ		
限度		0.35 mm



バルブステムの外径の点検

- バルブとバルブガイドのガタが限度を越えている場合は、バルブステムの外径をマイクロメータで測定し、標準値内の場合にはバルブガイドを交換する。
- バルブステム摺動部分の上・中・下部を十字方向に計6箇所測定する。

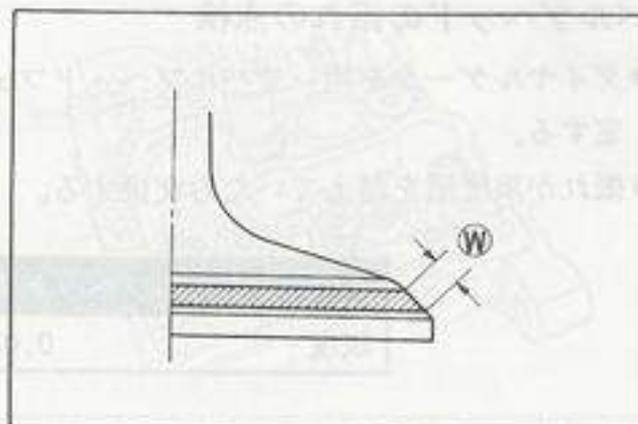
バルブステムの外径			
標準	IN	4.465~4.480	mm
	EX	4.445~4.460	mm



バルブシートの幅の点検

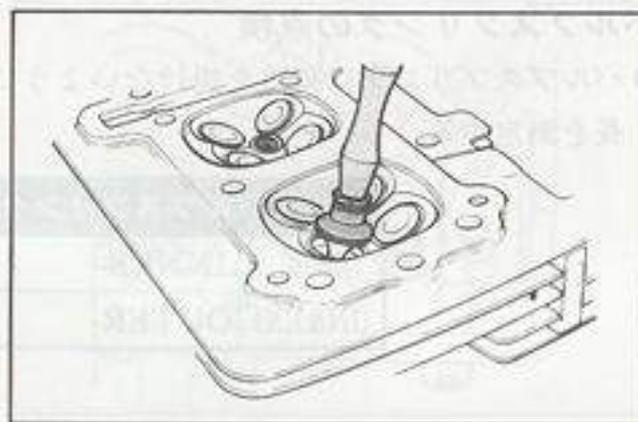
- シートあたり面幅 $\text{\textcircled{W}}$ を測り、限度を越えていたら交換又は修正する。

バルブシートの幅			
標準	IN	0.9~1.1	mm
	EX	0.9~1.1	mm



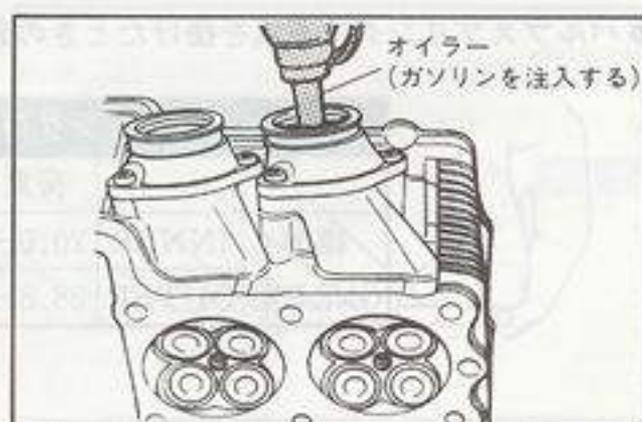
- バルブシートのあたり面が均一でない場合は特殊工具で修正する。
- バルブシートのあたり面に光明丹を塗り、あたり面が全周に渡って均一で中央にあるかを点検する。

特 工 バルブラップセット：09916-10911



バルブシートの気密具合の点検

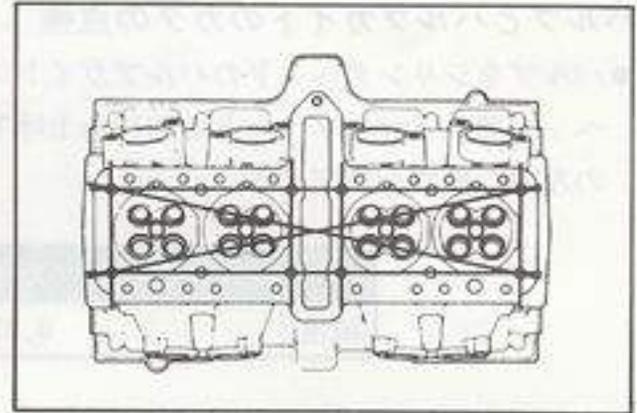
- バルブ、バルブスプリングを組み立て、インレットポート又はエキゾストポート部より、少量のガソリンを注入する。
- バルブシート部より、ガソリンが漏れてこないか点検し、漏れる場合は、バルブのあたり面を均一にする。



シリンダヘッドの平面度の点検

- シリンダヘッド上面の対角線上を測定する。
- 歪みがあれば定盤等で修正又は交換する。

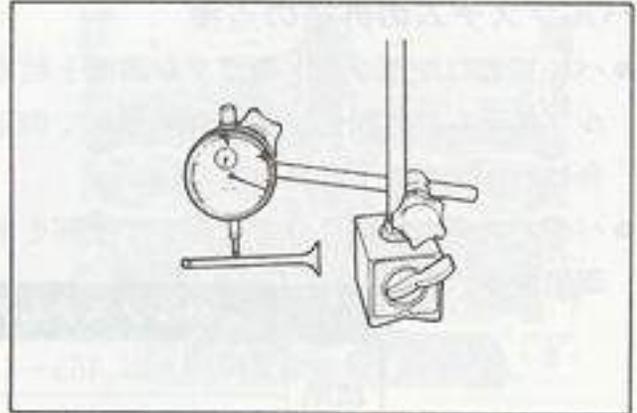
シリンダヘッドの平面度		
限度	0.20	mm



バルブステムの曲りの点検

- バルブステムに異常な摩耗、曲がり等がないか点検する。
- 定盤の上にバルブステムを置き、ダイヤルゲージを用いて曲りを測定する。
- 曲りが限度値を越えていたら交換する。

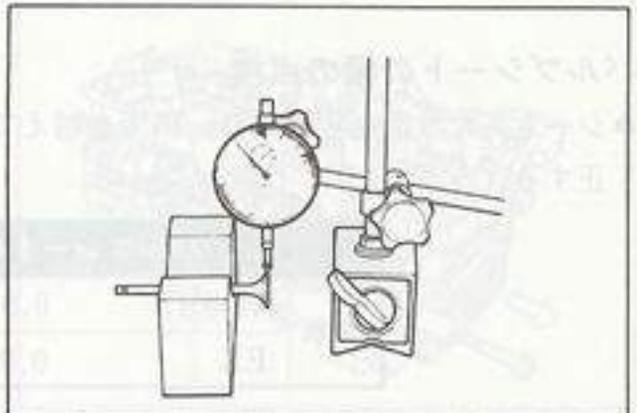
バルブステムの曲り		
限度	0.025	mm



バルブヘッドの振れの点検

- ダイヤルゲージを用いてバルブヘッドフェース部の振れを測定する。
- 振れが限度値を越えていたら交換する。

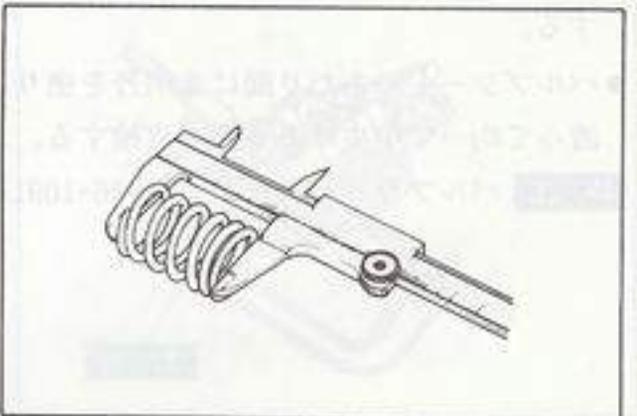
バルブヘッドの振れ		
限度	0.03	mm



バルブスプリングの点検

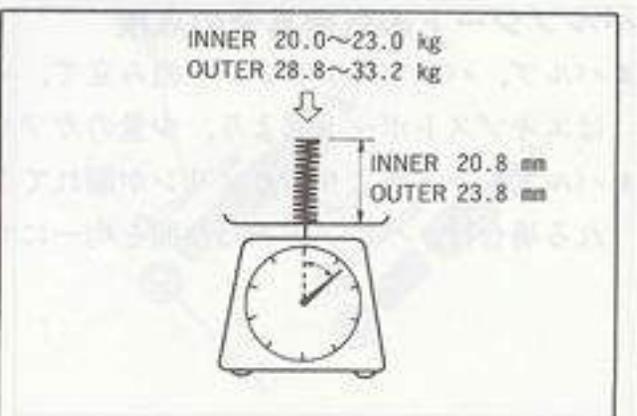
- バルブスプリングに荷重を掛けずにスプリングの自由長を測定する。

バルブスプリングの自由長			
限度	INNER	32.6	mm
(IN&EX)	OUTER	37.3	mm

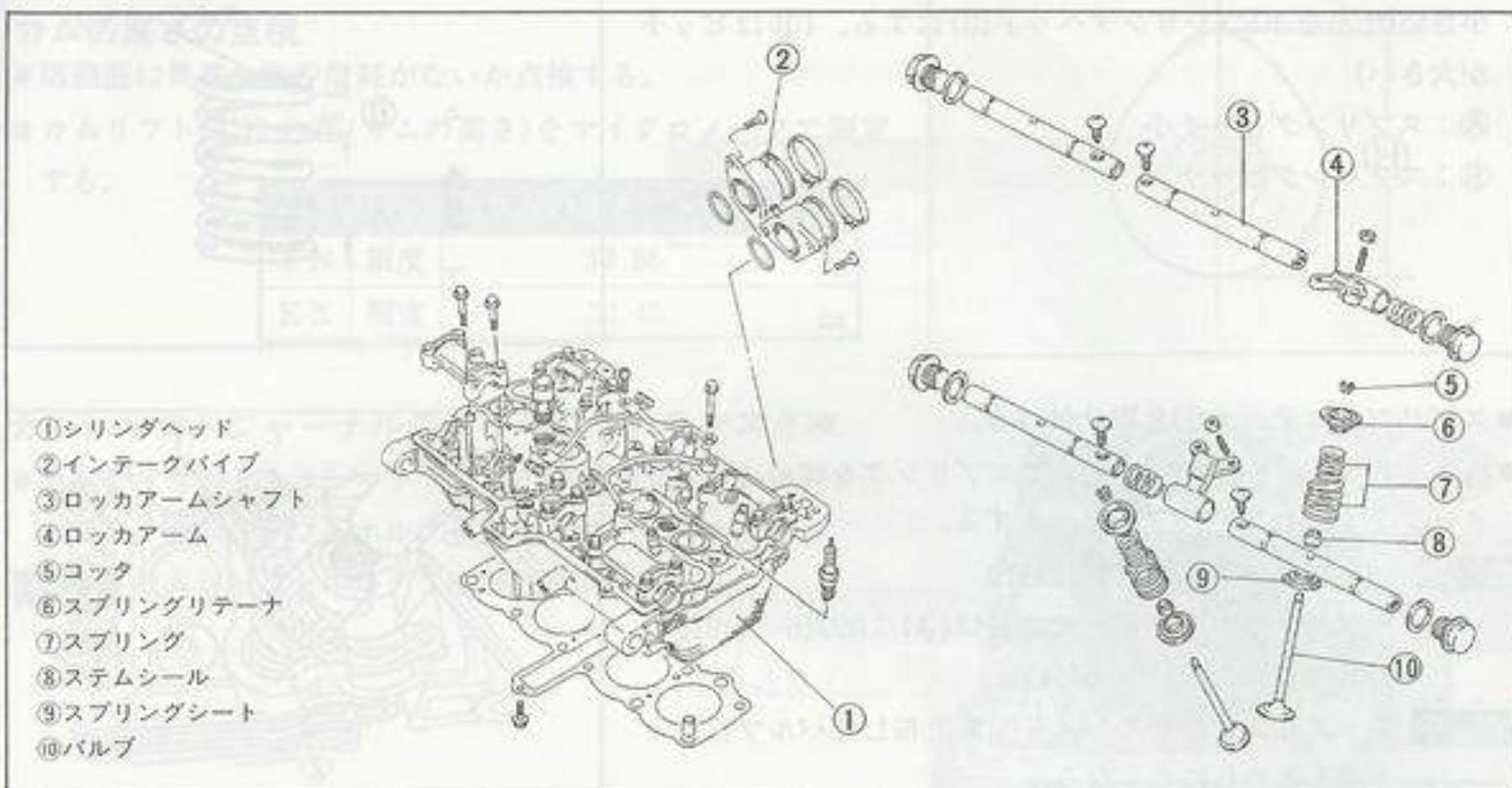


- バルブスプリングに荷重を掛けたときの長さ。

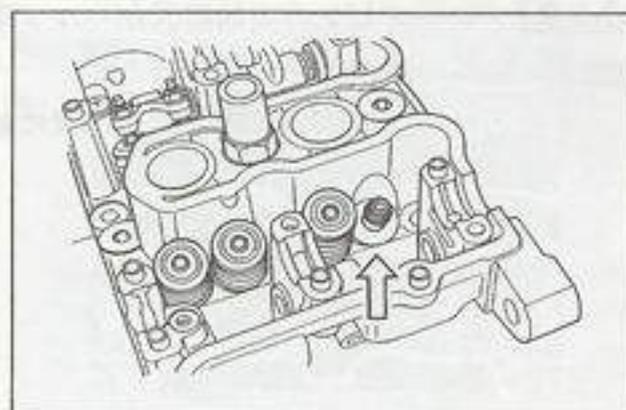
バルブスプリング荷重時の長さ			
		荷重 kg	長さ mm
標準	INNER	20.0~23.0	20.8
(IN&EX)	OUTER	28.8~33.2	23.8



シリンダヘッドの組立て

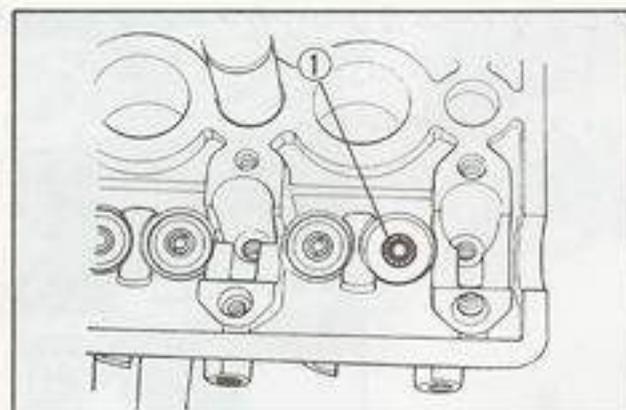


●バルブスプリングシートを組み立てる。



●ステムシール⑧にエンジンオイルを塗布してバルブガイドに圧入する。

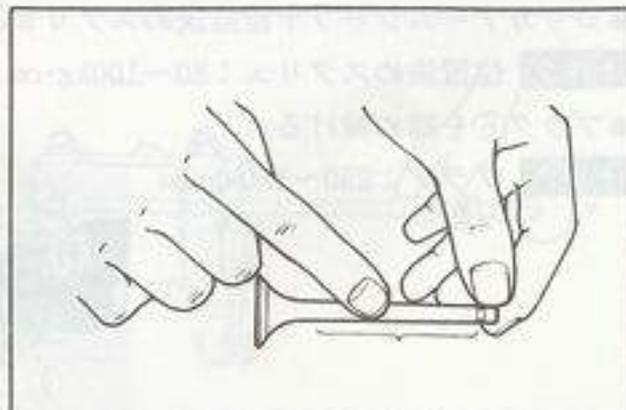
- △注意** ・ステムシールを組み立てる時は、エンジンオイルを塗布し、指で圧入すること。
 ・ステムシールは、新品と交換すること。



●バルブを組み立てるときはバルブステム部全体にモリペーストを塗布すること。

グリス スズキモリブデン潤滑ペースト

- △注意** バルブをシリンダヘッドに差し込むときは、バルブステムシールに損傷を与えないように注意すること。

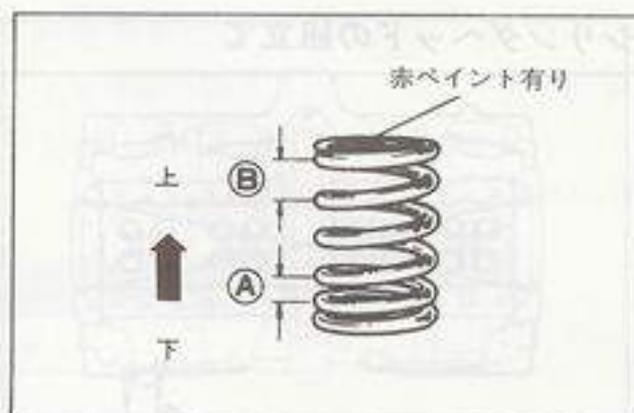


エンジン シリンダヘッド 分解・点検・組立

- バルブスプリングを組み立てるときはスプリングのピッチの小さい側(A)を下に(シリンダヘッド側)にする。(Bはピッチが大きい)

①A: スプリングピッチ小

①B: スプリングピッチ大



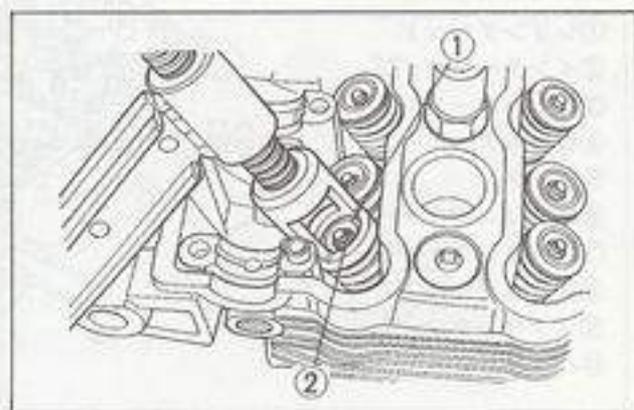
- スプリングリテーナ①を取り付ける。
- 特殊工具(バルブリフタ)を用いてスプリングを締め込みコッタピン②を入れてバルブをセットする。

特 工 バルブリフタ: 09916-14510

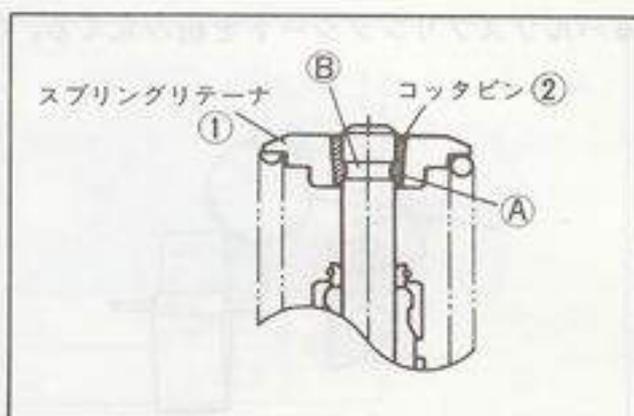
バブルリフタアタッチメント(24φ): 09916-14910

ピンセット: 09916-84511

参 考 コッタピンにグリス“A”を少量塗布してバルブにセットすると外れにくくなる。



- △注意**
- ・コッタピンの突起部(A)がバルブ溝(B)に確実にハマっていることを確認すること。
 - ・バルブは、分解時と同じ位置に組み立てること。



- ロッカアーム及びロッカアームシャフトを組み立てる。

・ロッカアーム③

・スプリング④

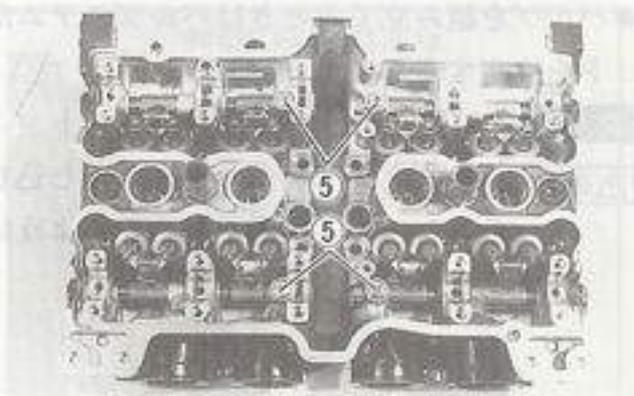


- ロッカアームシャフト位置決めスクリュ⑤を締め付ける。

トルク 位置決めスクリュ: 80~100kg・cm

- プラグ⑥を締め付ける。

トルク プラグ: 250~300kg・cm

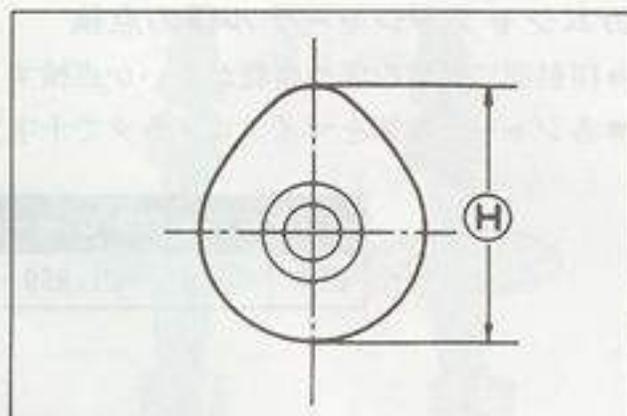


カムシャフト

カムの高さの点検

- 摺動面に異常な傷や摩耗がないか点検する。
- カムリフト部 ⑩ の径(カムの高さ)をマイクロメータで測定する。

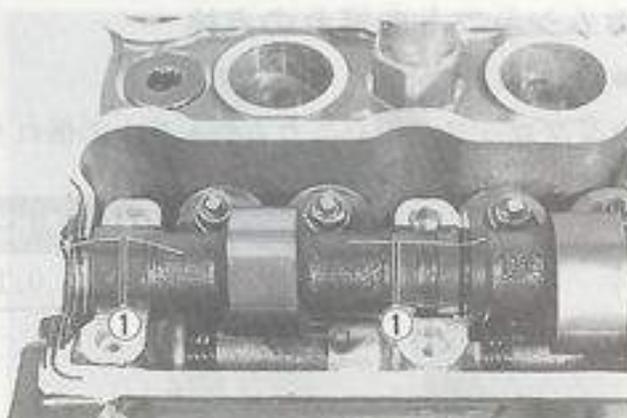
カムの高さ			
IN	限度	32.86	mm
EX	限度	32.45	mm



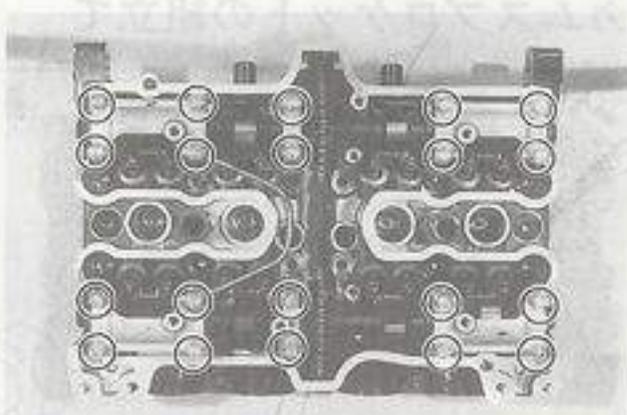
カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス点検

- カムシャフトとカムシャフトホルダの間にプラスチックゲージ①を入れ、カムシャフトホルダを規定トルクで締め付ける。

トルク カムシャフトホルダ：80～120kg・cm

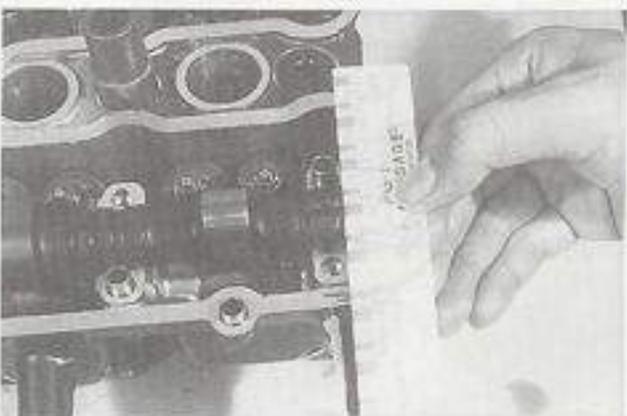


- △注意** カムシャフトホルダ締め付後は、カムシャフトを絶対に回転させないこと。



- カムシャフトホルダを外し、押しつぶされたプラスチックゲージの幅でクリアランスを測定する。

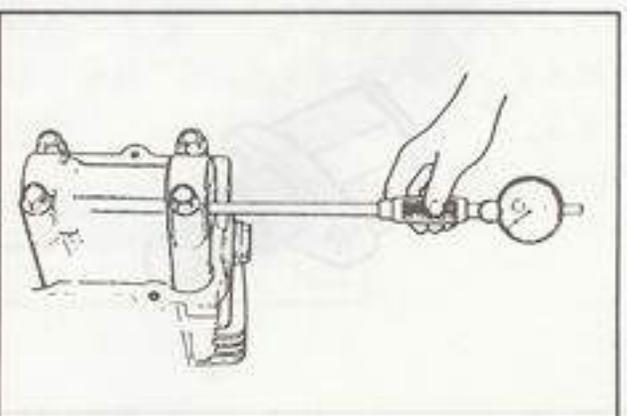
カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス				
IN	標準	0.032～0.066	限度	0.15 mm
EX	標準	0.032～0.066	限度	0.15 mm



カムシャフトホルダの内径の点検

- カムシャフトホルダ部に異常な傷や摩耗がないか点検する。
- カムシャフトホルダを規定トルクで締め付ける。
- カムシャフトホルダ部の内径をスモールボアゲージで測定する。

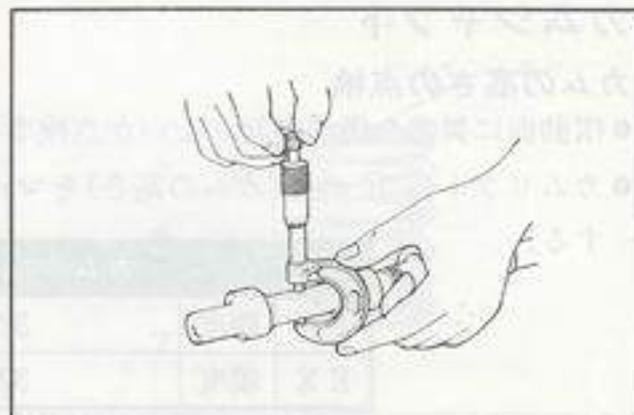
カムシャフトホルダの内径	
標準	22.012～22.025 mm



カムシャフトジャーナル径の点検

- 摺動面に異常な傷や摩耗がないか点検する。
- 各ジャーナル部をマイクロメータで十字方向に測定する。

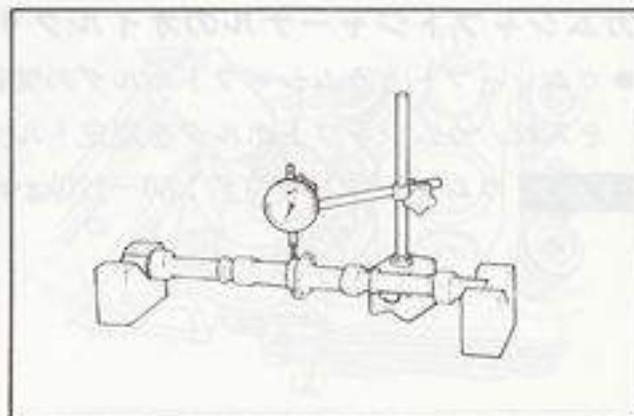
カムシャフトジャーナル部の外径		
標準	21.959～21.980	mm



カムシャフトの振れの点検

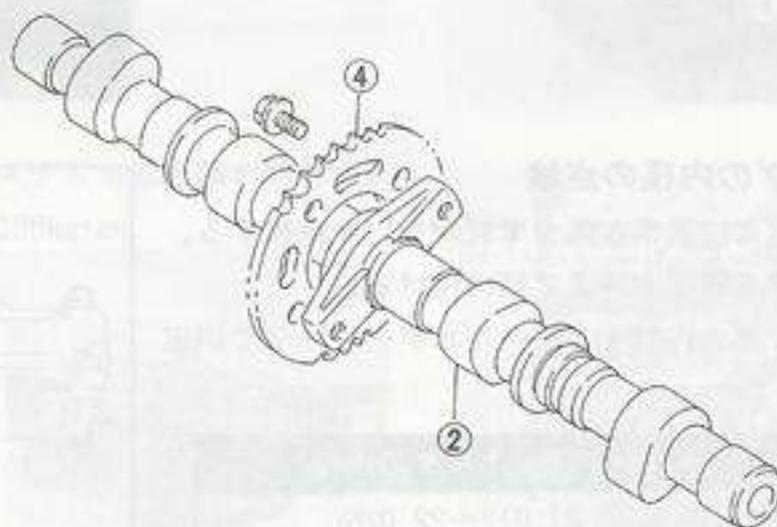
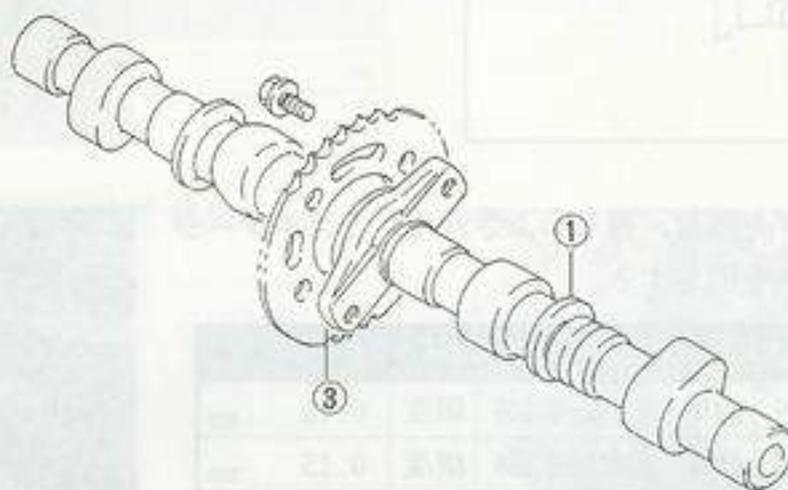
- 摺動面に傷がないか点検する。
- Vブロックを用いてカムシャフトの振れを点検する。

カムシャフトの振れ		
限度	0.10	mm



カムスプロケットの組立て

- ① インテークカムシャフト
- ② エキゾーストカムシャフト
- ③ インテークカムシャフトスプロケット
- ④ エキゾーストカムシャフトスプロケット

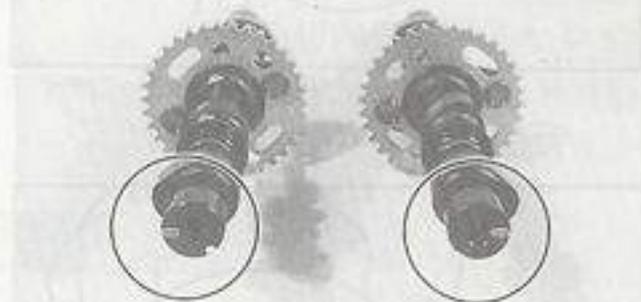
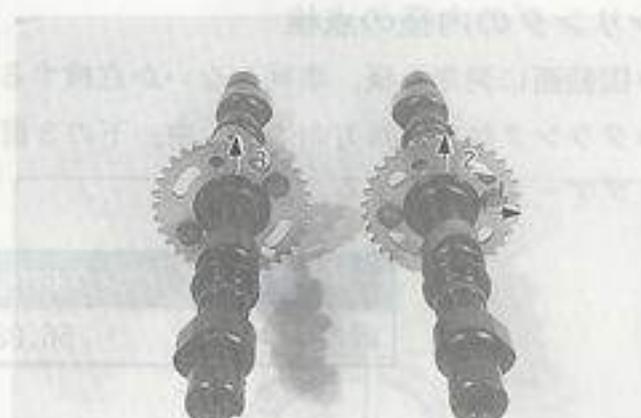


- エキゾーストカムシャフトとインテークカムシャフトは、
"EX", "IN" の刻印で判別する。



- カムスプロケットの取付位置は、スプロケットの刻印1・2・3とカムシャフト片面の切り欠きとの位置関係によって決まります。

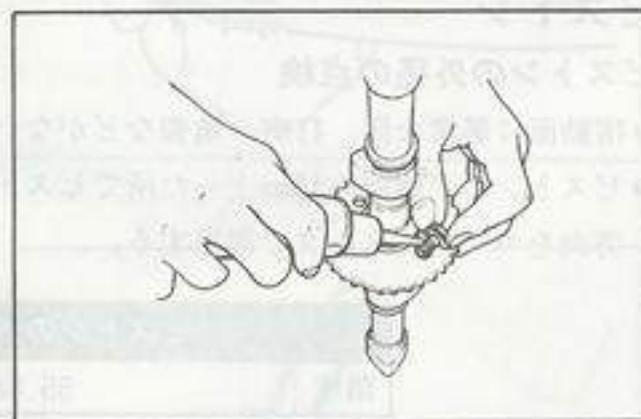
右写真を参照してスプロケットを組み立てる。



- スプロケット締付ボルトにネジロックを塗布して締め付ける。

ネジロック ネジロックスーパー "1303"

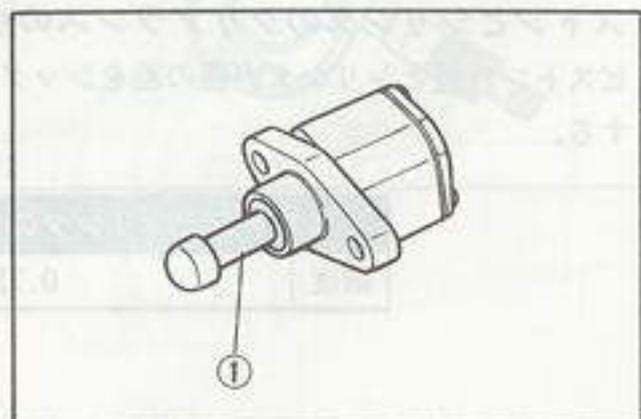
トルク カムスプロケット締付ボルト：240～260kg・cm



カムチェーンテンショナの点検

- ブッシュロッド①がスムーズに作動するか確認する。

△注意 カムチェーンテンショナを組み立てるときはブッシュロッドを縮めておくこと。

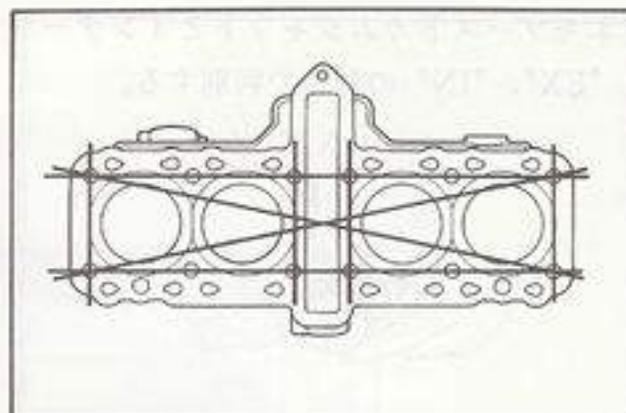


シリンダ

シリンダの平面度の点検

- シリンダ上面の対角線上を測定する。
- 歪みがあれば修正又は交換する。

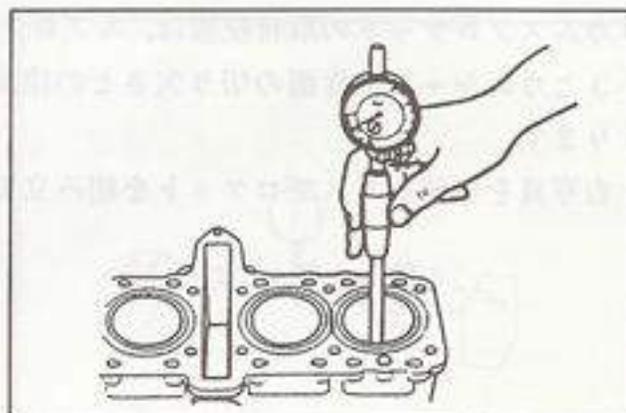
シリンダの平面度		
限度	0.20	mm



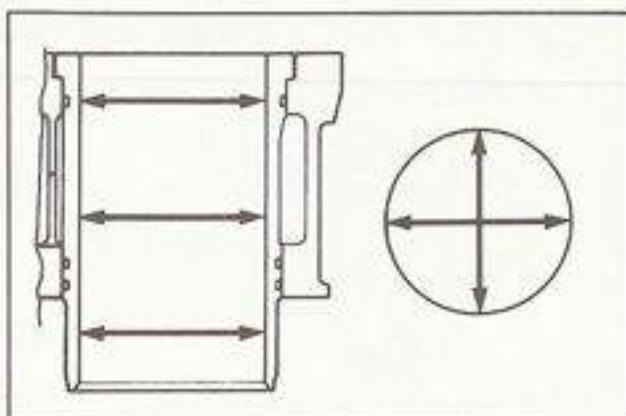
シリンダの内径の点検

- 摺動面に異常な傷、摩耗がないか点検する。
- クランク軸と直角方向の上、中、下の3箇所の内径をシリンダゲージで測定する。

シリンダの内径		
限度	56.085	mm



カムプロペットの組立て

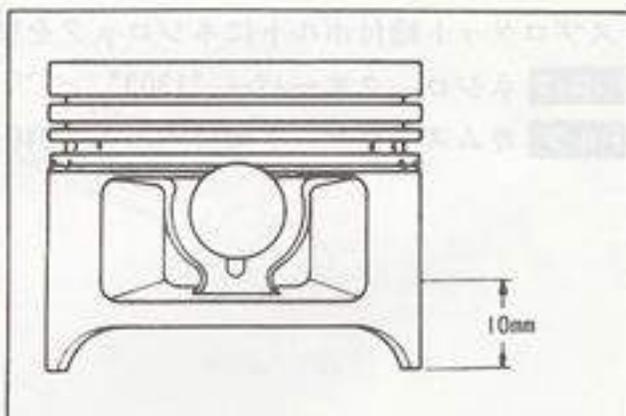


ピストン

ピストンの外径の点検

- 摺動面に異常な傷、打痕、亀裂などが点検する。
- ピストンの下端から10mm上った所でピストンピンとその直角方向をマイクロメータで測定する。

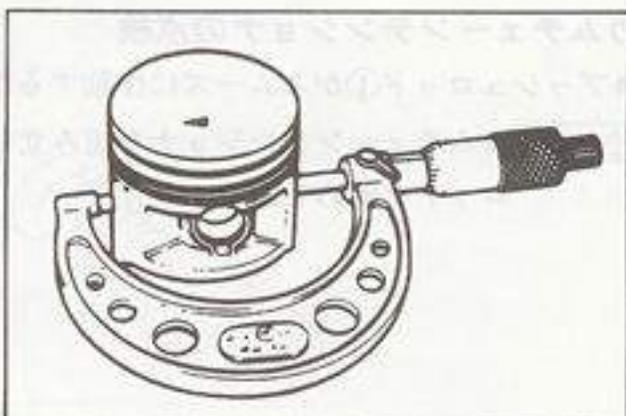
ピストンの外径		
限度	55.880	mm



ピストンとシリンダのクリアランスの点検

- ピストン外径とシリンダ内径の差をシックスゲージで測定する。

ピストンとシリンダのクリアランス		
限度	0.12	mm

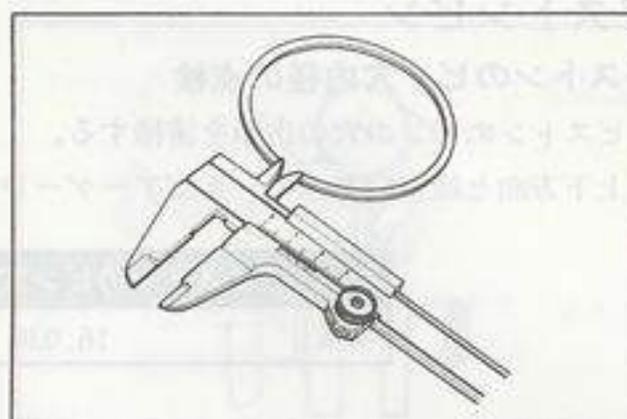


ピストンリング

ピストンリング自由合い口すき間の点検

- ピストンリングがピストンリング溝上で自由に動くか確認する。
- ピストンリングの合い口に力がかからないようにしてノギスで測定する。
- 2～3度測ってみる。

ピストンリング自由合い口すき間			
1st	限度	4.5	mm
2nd	限度	4.6	mm

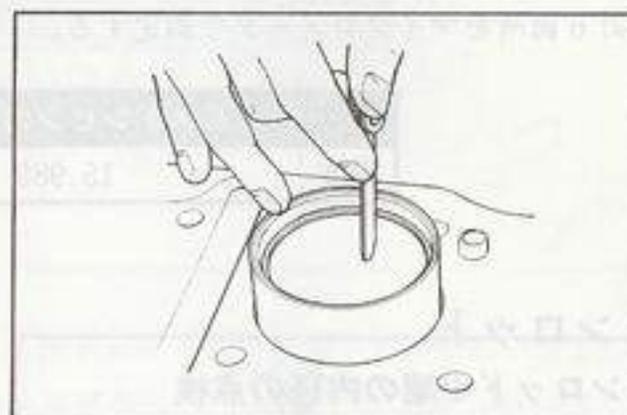


ピストンリングの組立て合い口すき間の点検

- ピストンリングを外しシリンダ下部へ挿入して合い口のすき間をシックネスゲージで測定する。

△注意 ピストンリングはピストンの頭で押し入れ水平にすること。

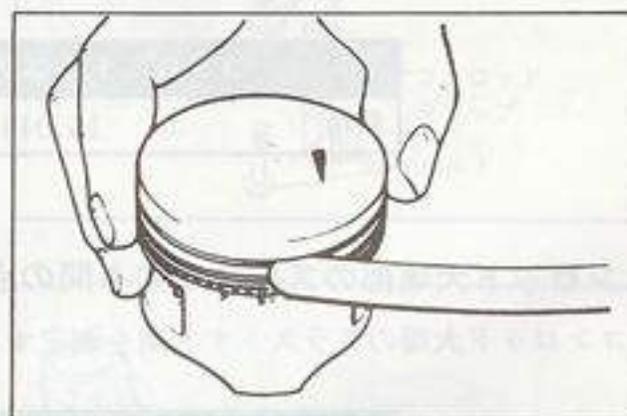
ピストンリング組立合い口すき間			
1st	2nd	限度	0.5 mm



ピストンリングとリング溝のすき間の点検

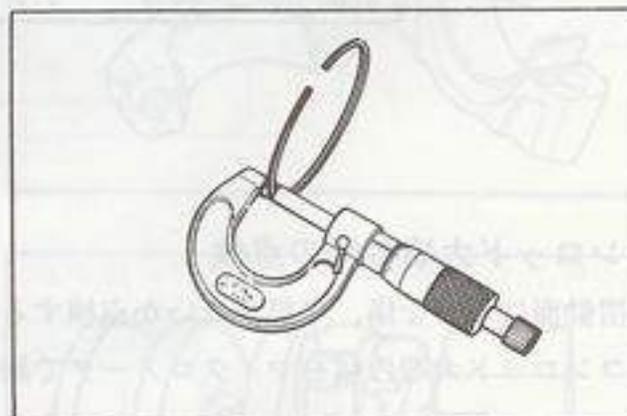
- ピストンリング溝及びピストンリングのカーボンを除去する。
- ピストンリングを取り付け、ピストンヘリングを押し付けながら上へあげ、リング下側でシックネスゲージによりすき間を測定する。

ピストンリングとリング溝のすき間			
限度	1st	0.18	mm
	2nd	0.15	mm



ピストンのリング溝の幅			
標準	1st	0.81～0.83	mm
	2nd	0.81～0.83	mm
	Oil	1.51～1.53	mm

ピストンリングの厚さ			
標準	1st	0.77～0.79	mm
	2nd	0.77～0.79	mm

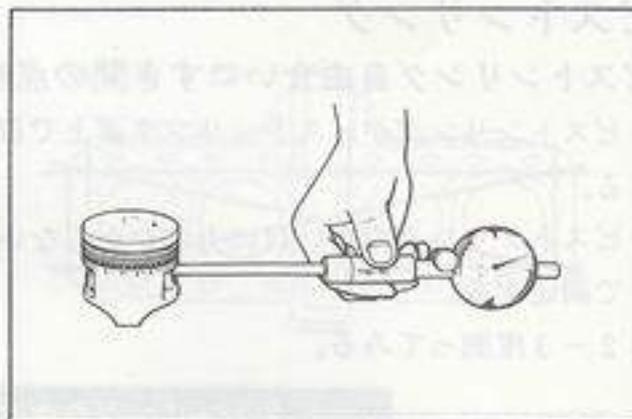


ピストンピン

ピストンのピン穴内径の点検

- ピストンのピンの穴の内面を清掃する。
- 上下方向と横方向をスモールボアゲージで測定する。

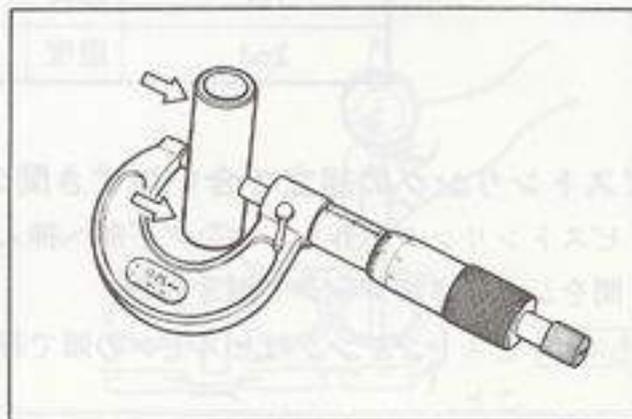
ピストンのピン穴の内径	
限度	16.030 mm



ピストンピンの外径の点検

- 摺動面に異常な傷、摩耗がないか点検する。
- ピストンピンの両端と中央部の3箇所をそれぞれ十字方向に計6箇所をマイクロメータで測定する。

ピストンピンの外径	
限度	15.980 mm

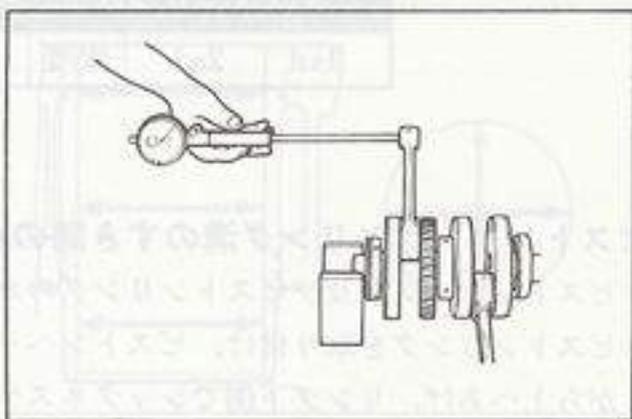


コンロッド

コンロッド小端の内径の点検

- 摺動面に異常な傷、摩耗がないか点検する。
- 上下方向と横方向をスモールボアゲージで測定する。

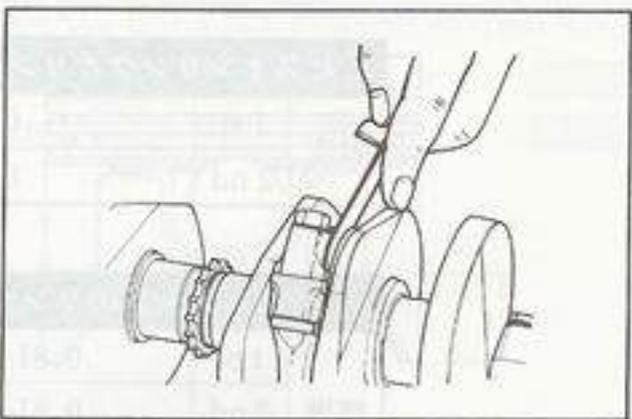
コンロッド小端の内径	
限度	16.040 mm



コンロッド大端部のスラストすき間の点検

- コンロッド大端のスラストすき間を測定する。

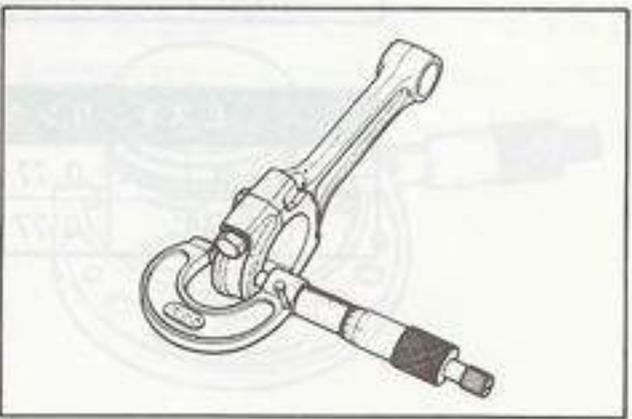
コンロッド大端のスラストクリアランス	
限度	0.3 mm



コンロッド大端の幅の点検

- 摺動面に異常な傷、摩耗がないか点検する。
- コンロッド大端の幅をマイクロメータで測定する。

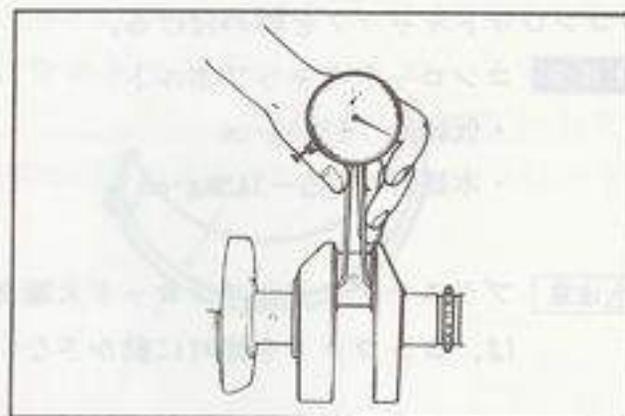
コンロッド大端の幅	
標準	16.95~17.00 mm



クランクピンの幅の点検

- 摺動面に異常な傷、摩耗がないか点検する。
- クランクピンの幅をダイヤルキャリパゲージで測定する。

クランクピンの幅	
標準	17.10～17.15 mm



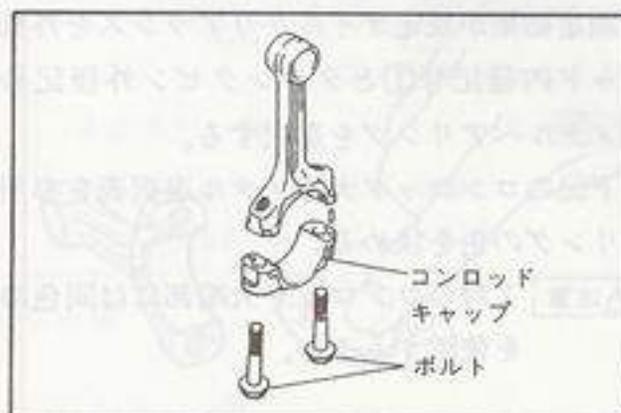
コンロッド及びメタルベアリングの組立



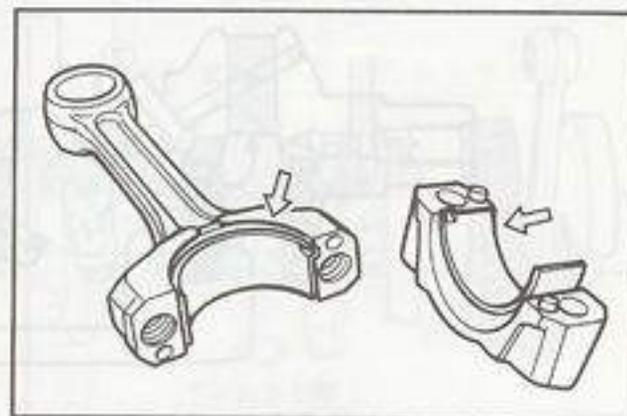
標準	620.0～650.0
----	-------------

コンロッド大端部のオイルクリアランスとメタルベアリングの選択

- コンロッドキャップのボルト2本を均等に緩めてからコンロッドキャップを外す。
- キャップが外れ難い場合はプラスチックハンマーを用いて軽くショックを与えて外す。

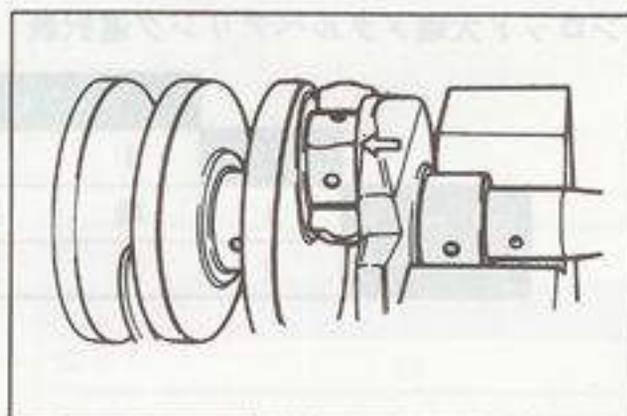


- メタルベアリングの表面に損傷、摩耗がないか点検する。



- プラスチゲージをクランクピンに置く。

特 工 プラスチゲージ：09900-22301



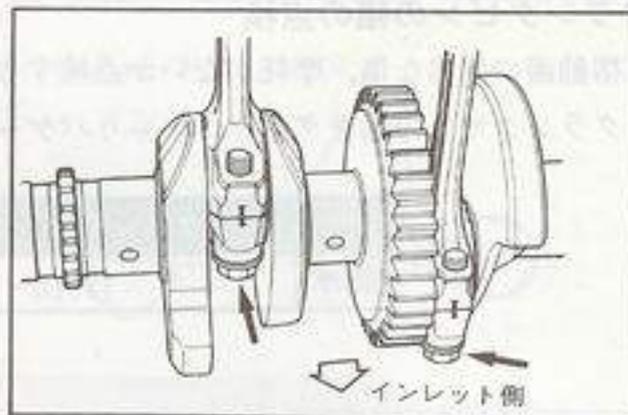
エンジン コンロッド 分解・点検・組立

●コンロッドキャップを締め付ける。

トルク コンロッドキャップボルト

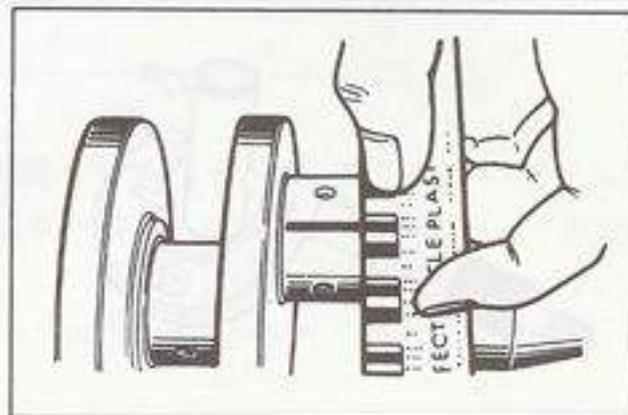
- ・仮締め：130kg・cm
- ・本締め：285～315kg・cm

△注意 プラスチゲージがコンロッド大端部に入っているときは、コンロッドを絶対に動かさないこと。



●再びコンロッドキャップを外し、押しつぶされたプラスチゲージ幅でオイルクリアランスを測定する。

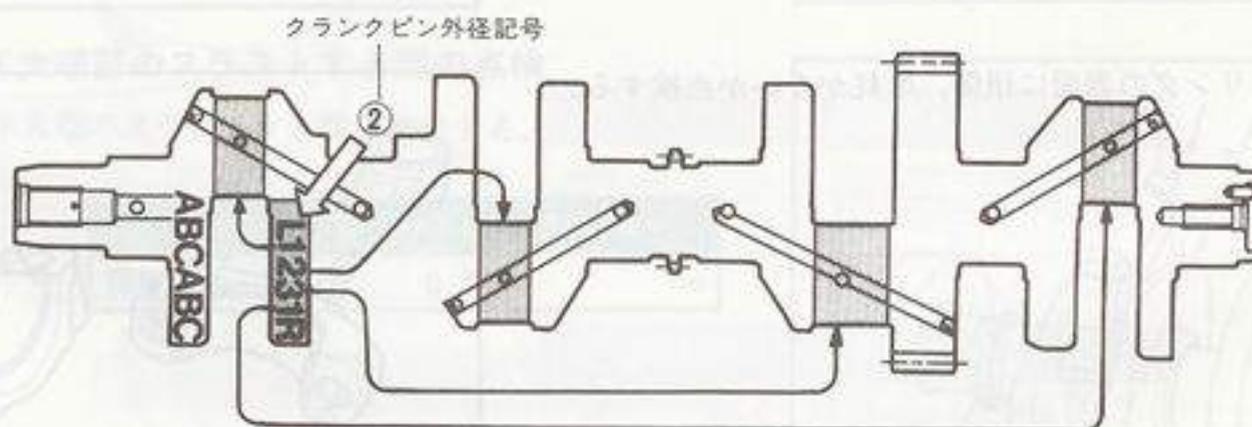
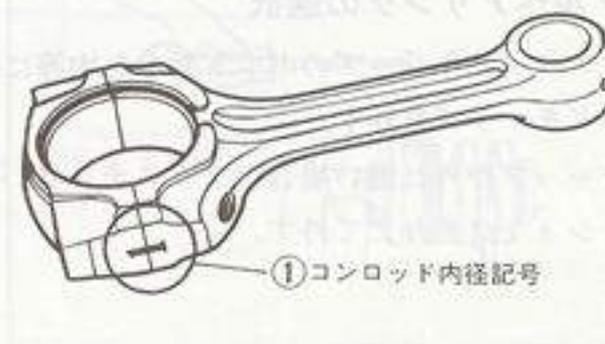
コンロッド大端部のオイルクリアランス	
標準	0.024～0.048 mm



●測定結果が規定オイルクリアランスを外れていたら、コンロッド内径記号①とクランクピン外径記号②の組合せによりメタルベアリングを選択する。

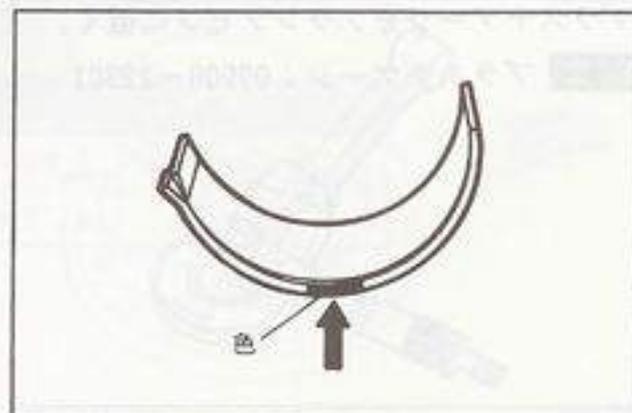
(下記のコンロッド大端メタル選択表を参照してメタルベアリングの色を決める。)

△注意 1対のコンロッド大端部には同色のメタルベアリングを使用すること。



コンロッド大端メタルベアリング選択表

コンロッド内径記号①	記号	クランクピン外径記号②		
		1	2	3
1	1	緑	黒	茶
2	2	黒	茶	黄



メタルの厚さ

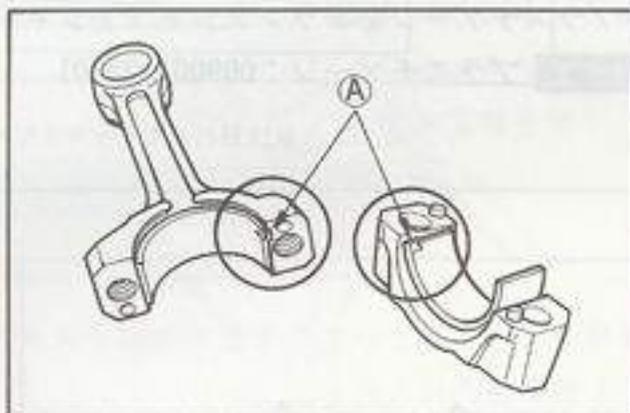
色	厚さ
緑	1.484~1.488 mm
黒	1.488~1.492 mm
茶	1.492~1.496 mm
黄	1.496~1.50 mm



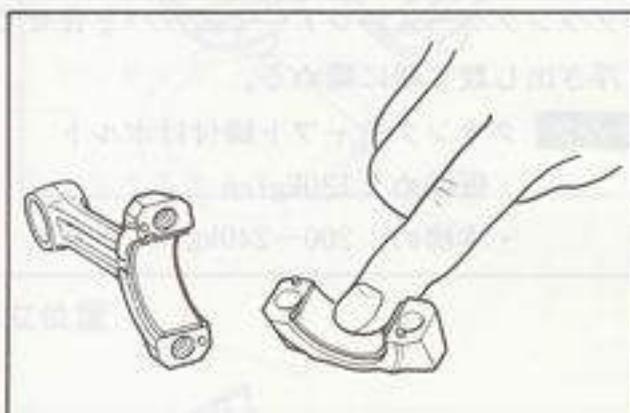
コンロッド及びメタルベアリングの組立

- メタルベアリングは爪を先に爪溝 ④ に入れコンロッド及びキャップに密着させる。

△注意 組立て面に異物が入らないよう十分注意すること。



- クランクピン及びメタルベアリングにエンジンオイルを塗布する。



- コンロッドとキャップは分解時と同じ組合せにして、記号をインレット側に向ける。

- コンロッドキャップは記号を合わせて組み立てる。

△注意 組立面に異物が入らないよう十分注意すること。

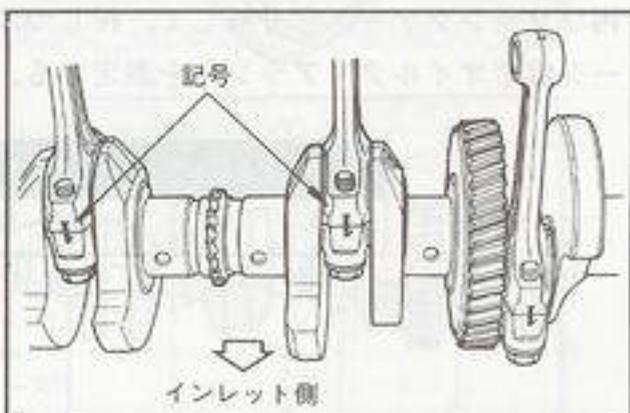
- コンロッドボルトは仮締め、本締めの2段階で締め付ける。

トルク コンロッドキャップボルト

仮締め：130kg・cm

本締め：285~315kg・cm

- コンロッド両サイドにエンジンオイルを注入する。
- コンロッドがスムーズに回転するか確認する。



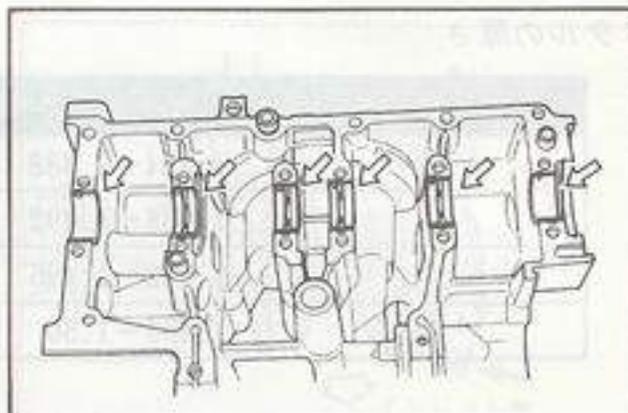
クランクシャフトの組み立て

- 仮組立に異常な音、摩擦がないか点検する。
- リブロックを解除の方向にゆっくり回しながらトルクを調整する。

クランクシャフト

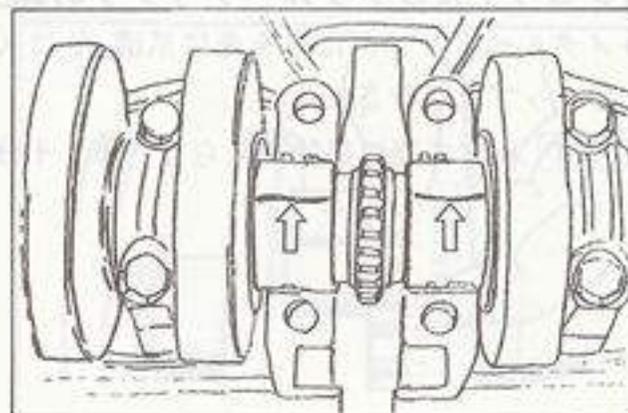
クランクシャフトジャーナルオイルクリアランスと メタルベアリングの選択

- メタルベアリングに損傷、摩耗がないか点検する。



- プラスチックゲージをクランクシャフトジャーナル部に置く。

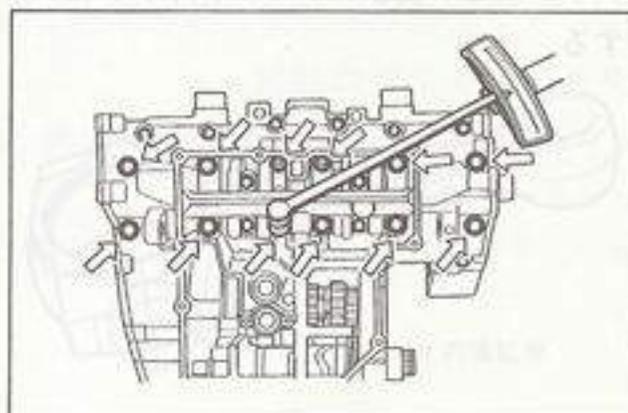
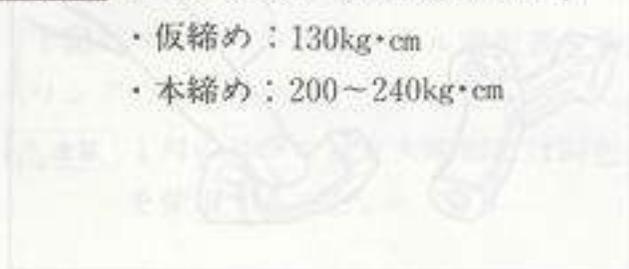
特 工 プラスチゲージ：09900-22301



- クランクケースのローアとアッパを合せて締め付ける。
- 浮き出し数字順に締める。

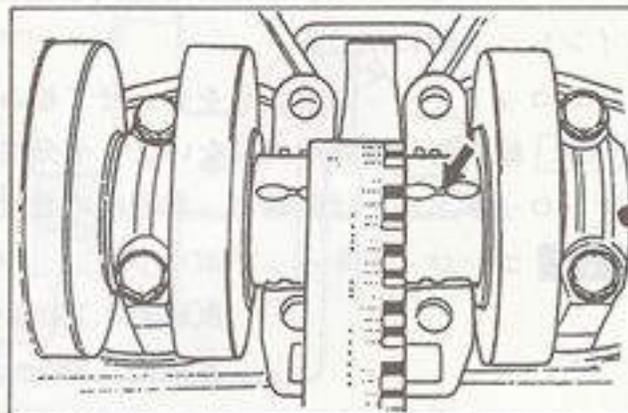
トルク クランクシャフト締め付けボルト

- ・仮締め：130kg・cm
- ・本締め：200～240kg・cm



- 再びクランクケースを分解して、押しつぶされたプラスチックゲージ幅でオイルクリアランスを測定する。

クランクシャフトジャーナルオイルクリアランス	
標準	0.012～0.036 mm

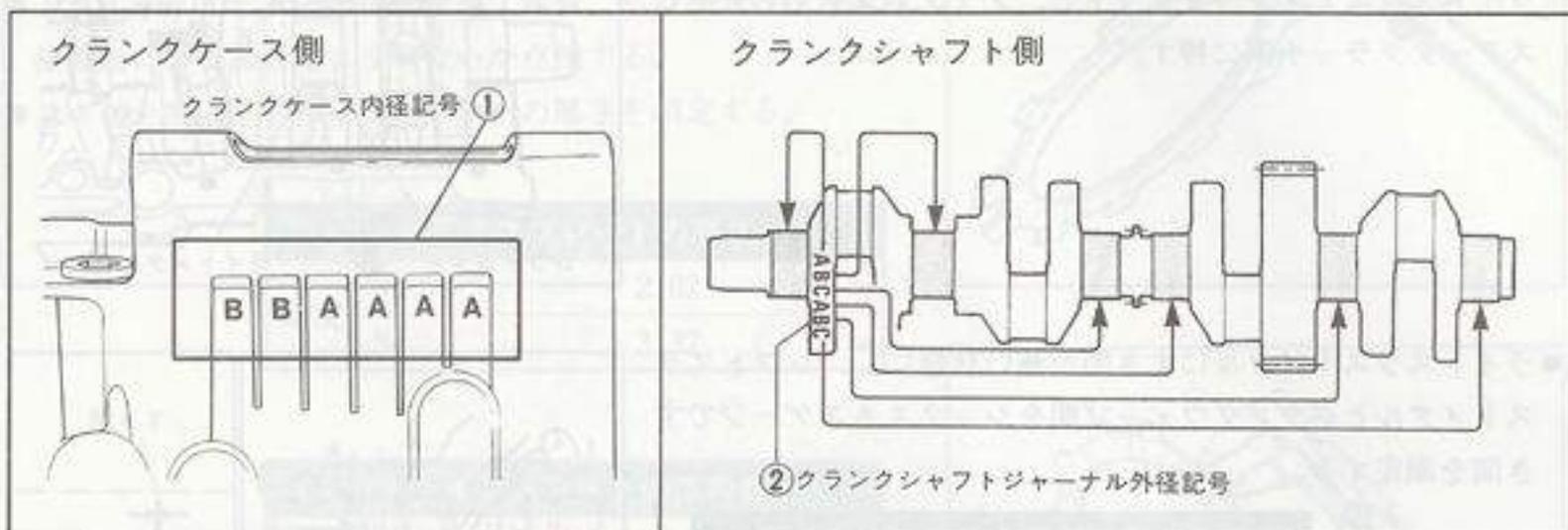


コンロッド大径ノズルベアリング選定表

コンロッド大径ノズルベアリング選定表	1	2	3
1	1	2	3
2	4	5	6
3	7	8	9

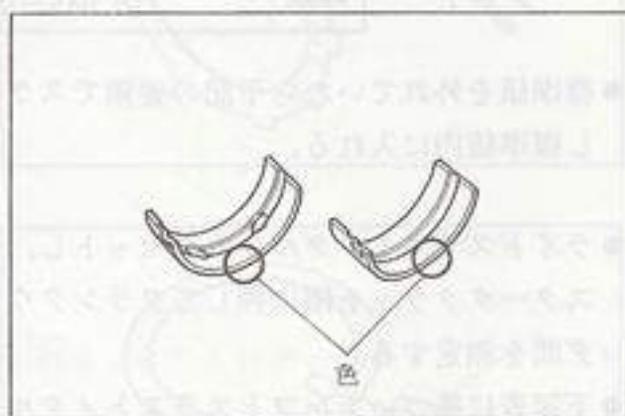


- 測定結果が規定オイルクリアランスを外れていたら、クランクケース内径記号①とクランクシャフトジャーナル外径記号②の組み合わせによりメタルを選択する。



クランクジャーナルメタルベアリング選択表

		クランクシャフトジャーナル外径記号 2		
		記号	A	B
クランクケース内径記号 1	A	緑	黒	茶
	B	黒	茶	黄



メタルベアリングの厚さ

色	厚さ
緑	1.486～1.490 mm
黒	1.490～1.494 mm
茶	1.494～1.498 mm
黄	1.498～1.502 mm

メタル組立位置

①穴無しメタル

アッパーケース ① ① ① ① ① ①

ローケース ② ② ② ② ② ②

②穴有りメタル

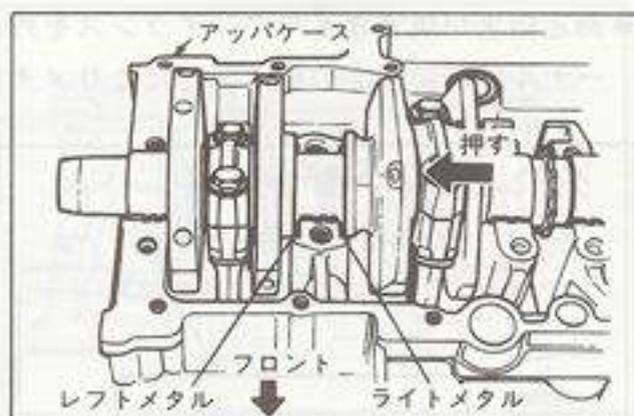
クランクシャフトの振れの点検

- 摺動面に異常な傷、摩耗がないか点検する。
- Vブロックを用いゆっくり回しながら振れを測定する。

クランクシャフトの振れ	
限度	0.05 mm

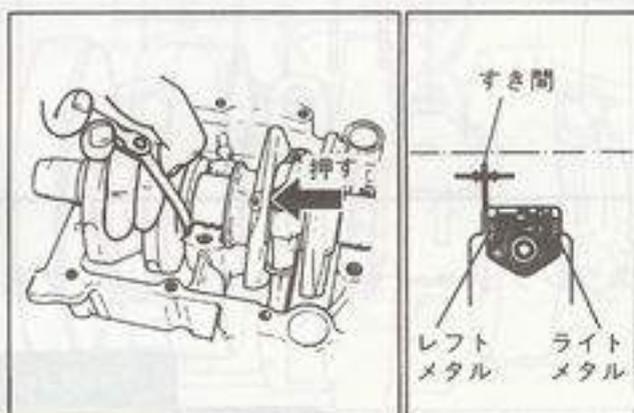
クランクシャフトスラストメタルの選択

- アップクランクケースにクランクシャフトを入れ、レフト、ライトスラストメタルをセットし、クランクシャフトを手でスタータクラッチ側に押す。



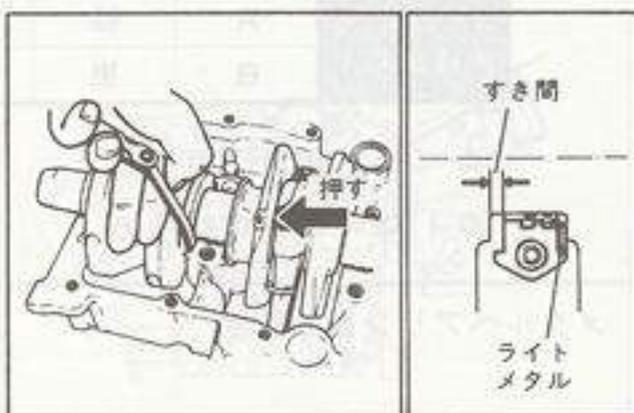
- ライトスラストメタルにすき間が無い状態にし、レフトスラストメタルとクランクウェッジ間をシックスネスゲージですき間を測定する。

クランクシャフトスラストすき間	
標準	0.045~0.100 mm



- 標準値を外れていたら下記の要領でスラストメタルの選択をし標準値内に入れる。

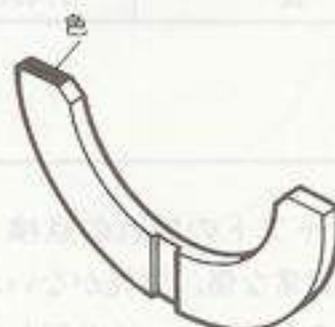
- ライトスラストメタルのみをセットし、クランクシャフトをスタータクラッチ側に押してクランクウェッジとメタルホルダ間を測定する。



- 下記表に基づいてレフトスラストメタルを選択する。

レフトスラストメタル選択表			
レフトクランクメタル セット前のクリアランス	色	スラストメタルの厚さ	レフトクランクメタル セット後のクリアランス
2.420~2.445 mm	赤	2.35 ~2.375 mm	0.045~0.095 mm
2.445~2.470 mm	黒	2.375~2.40 mm	0.045~0.095 mm
2.470~2.495 mm	青	2.40 ~2.425 mm	0.045~0.095 mm
2.495~2.520 mm	緑	2.425~2.45 mm	0.045~0.095 mm
2.520~2.545 mm	黄	2.45 ~2.475 mm	0.045~0.095 mm
2.545~2.575 mm	白	2.475~2.50 mm	0.045~0.100 mm

- 上記の要領でスラストすき間が標準値以内に入らない場合は、ライトスラストメタルを新品と交換して、再調整する。



ライトスラストメタル	
色	スラストメタルの厚さ
緑	2.425~2.45 mm

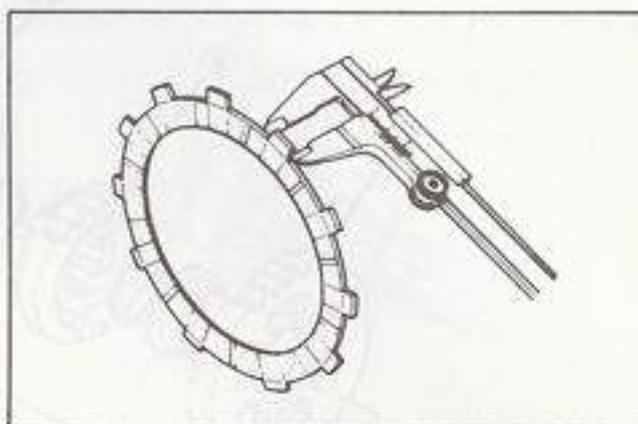
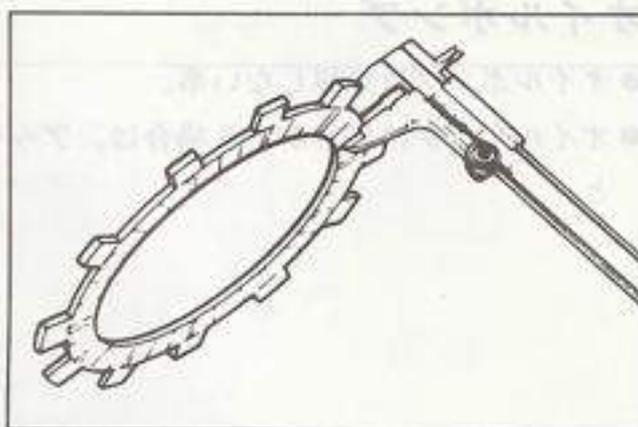
クラッチ

クラッチドライブプレートの点検

- ドライブプレートに異常な焼損、亀裂、爪の部分の段付摩耗、接触面にある溝の詰まりがないか点検する。
- ノギスを用いてドライブプレートの厚さを測定する。

ドライブプレートの厚さ		
限度	No. 1	2.62 mm
	No. 2	3.32 mm

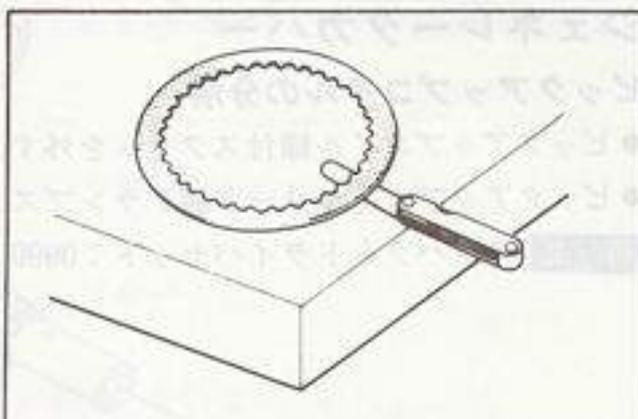
ドライブプレートの爪の幅		
限度	No. 1	15.75~15.85 mm
	No. 2	15.8~15.9 mm



クラッチドリブンプレートの点検

- ドリブンプレートに異常な焼けや摺動傷がないか目視で点検する。
- ドリブンプレートを定盤の上に置きシックネスゲージを用い、定盤とドリブンプレートの間を生じるすき間の、最も大きい部分を測定し歪みの程度をつかむ。

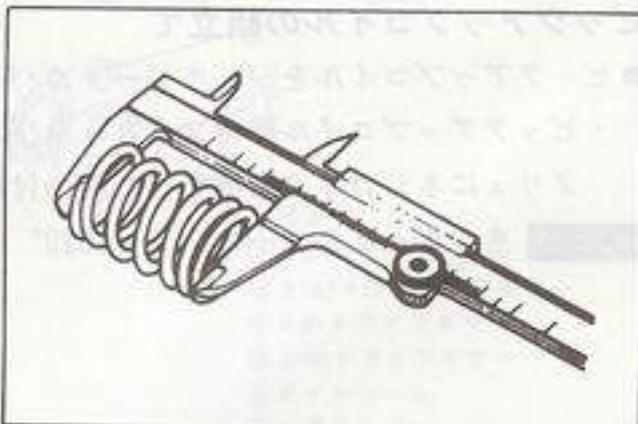
ドリブンプレートの歪み		
限度	0.10	mm



クラッチスプリングの自由長点検

- クラッチスプリング単体を取り出し、スプリングに荷重がかからないようにしてノギスで自由長を測定する。

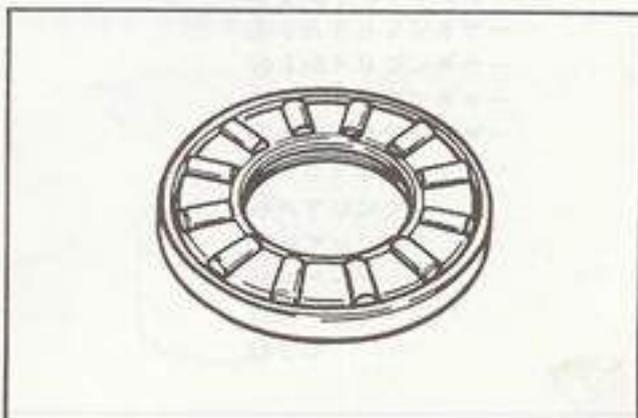
クラッチスプリングの自由長		
限度	37.2	mm



クラッチベアリングの点検

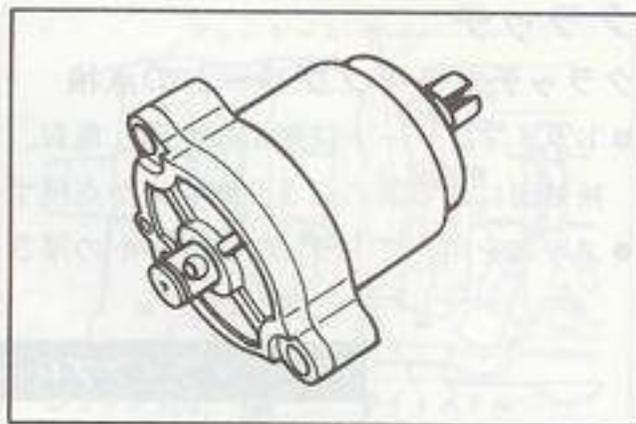
- クラッチプッシュピースベアリングに異常がないか点検する。
- 破損、損傷等がある場合は交換する。

参考 クラッチプッシュピーススラストワッシャは、プレッシャプレートとスラストベアリングの間に組み立てる。



オイルポンプ

- オイルポンプは分解しない事。
- オイルポンプに異常がある場合は、アッセンブリ交換すること。



ジェネレータカバー

ピックアップコイルの分解

- ピックアップコイル締付スクリュを外す。
- ピックアップコイルリード線クランプスクリュを外す。

特 工 インパクトドライバセット：09900-09004



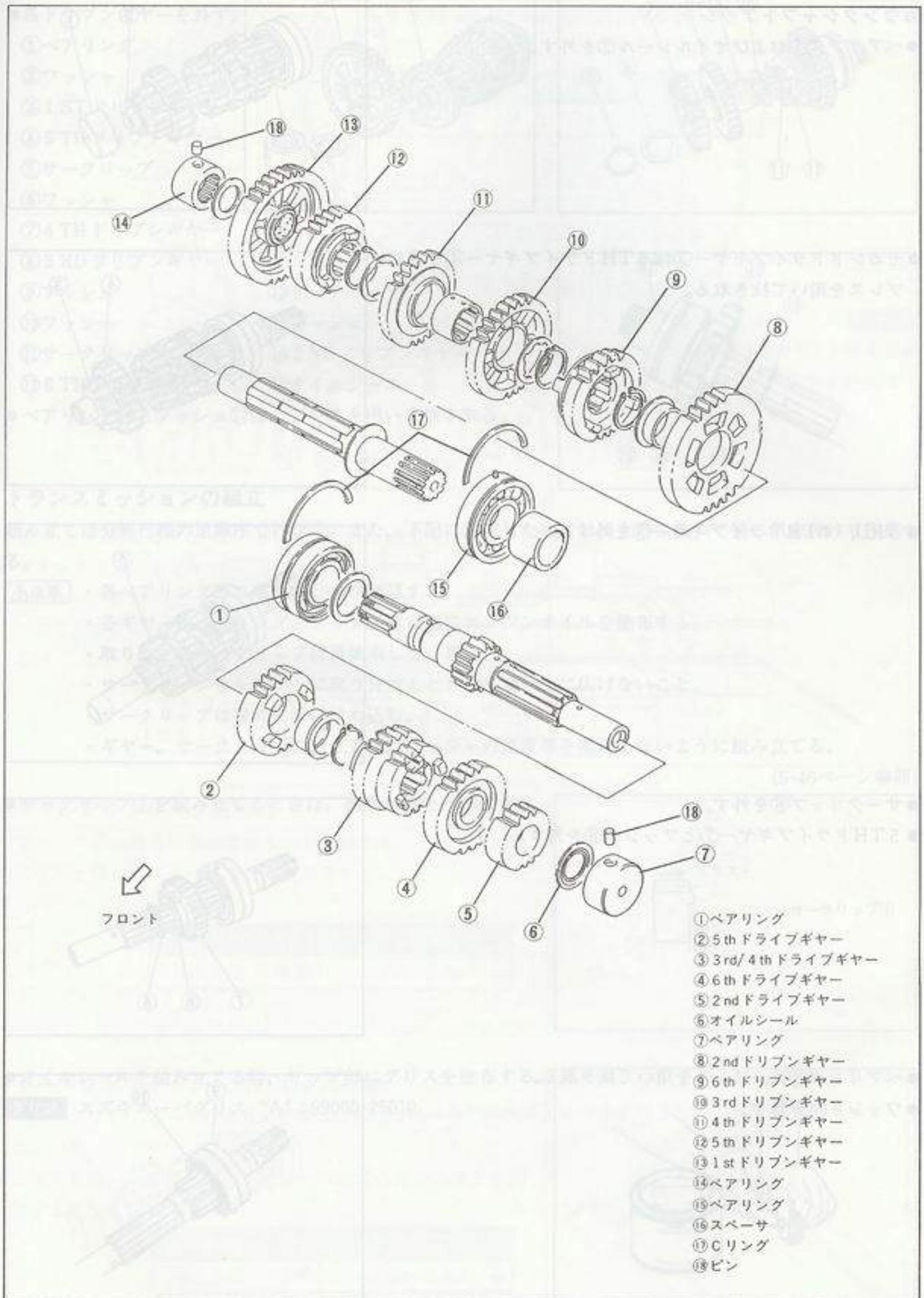
ピックアップコイルの組立て

- ピックアップコイルをジェネレータカバーに組み立てる。
 - ・ ピックアップコイル締付スクリュ及びリード線クランプスクリュにネジロックを塗布して締め付ける。

ネジロック ネジロックスリーボンド "1322"



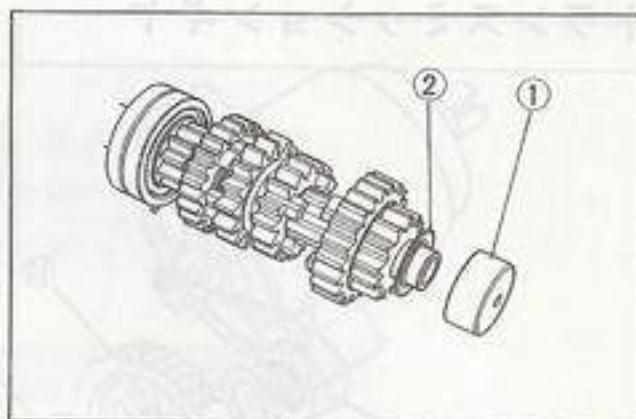
トランスミッションギヤー



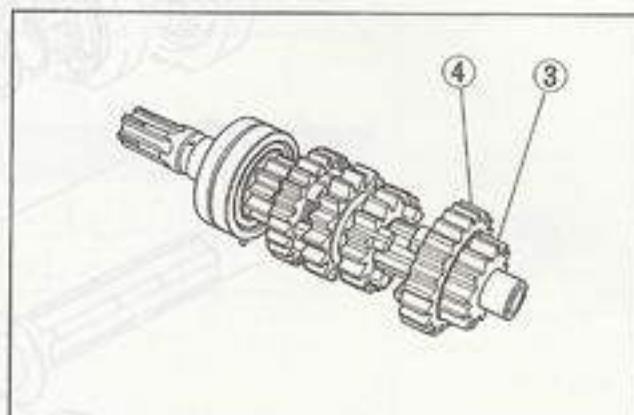
トランスミッションの分解

カウンタシャフトアッシ

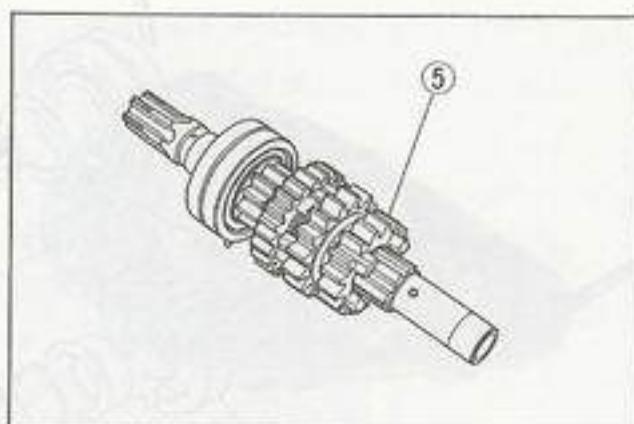
●ベアリング①およびオイルシール②を外す。



●セカンドドライブギヤー③は6THドライブギヤー④と共に
プレスを用いて抜き取る。

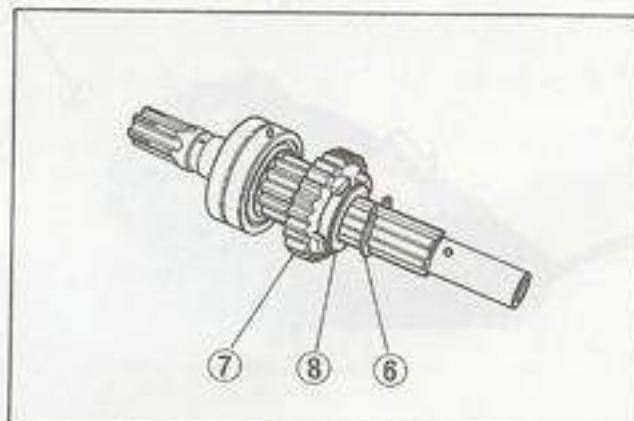


●3RD, 4THドライブギヤー⑤を外す。



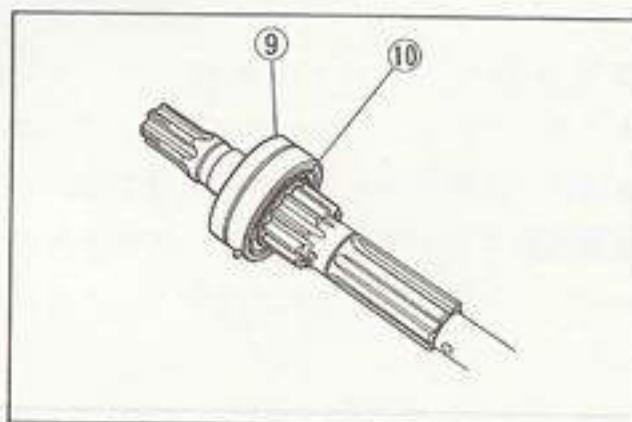
●サークリップ⑥を外す。

●5THドライブギヤー⑦とブッシュ⑧を外す。



●ベアリング⑨は、プレスを用いて抜き取る。

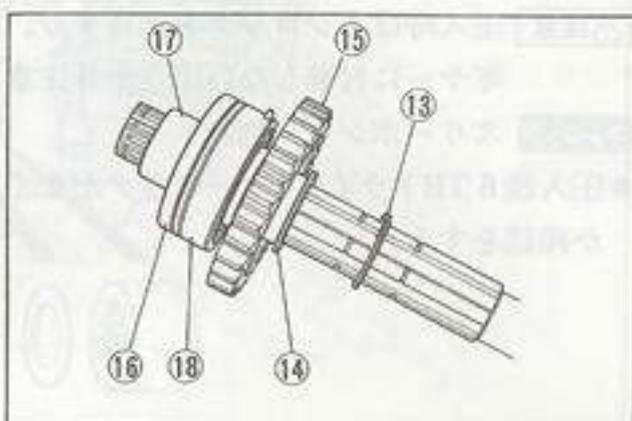
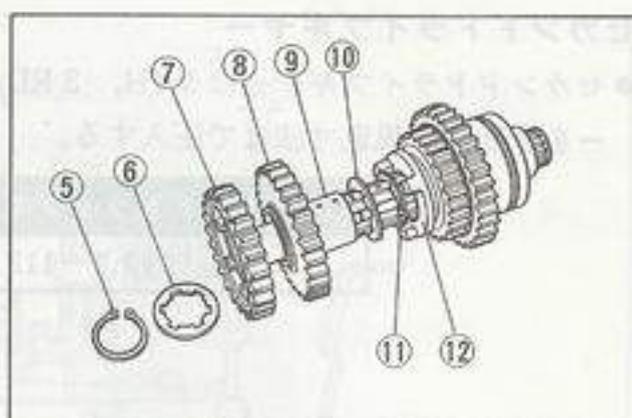
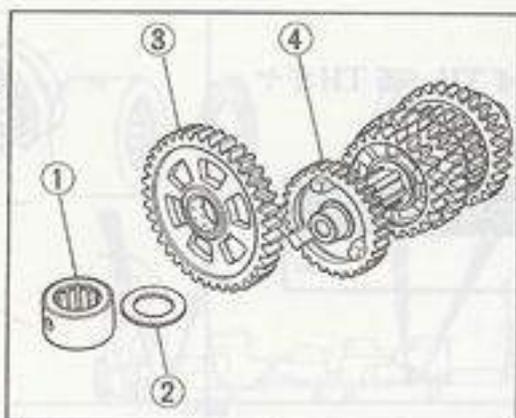
●ワッシャ⑩を外す。



ドライブシャフトアッシ

●各ドリブンギヤを外す。

- ①ベアリング
- ②ワッシャ
- ③1STドリブンギヤ
- ④5THドリブンギヤ
- ⑤サークリップ
- ⑥ワッシャ
- ⑦4THドリブンギヤ
- ⑧3RDドリブンギヤ
- ⑨ブッシュ
- ⑩ワッシャ
- ⑪サークリップ
- ⑫6THドリブンギヤ
- ⑬サークリップ
- ⑭ブッシュ
- ⑮2NDドリブンギヤ
- ⑯オイルシール



●ベアリング⑬とブッシュ⑭は、プレスを用いて抜き取る。

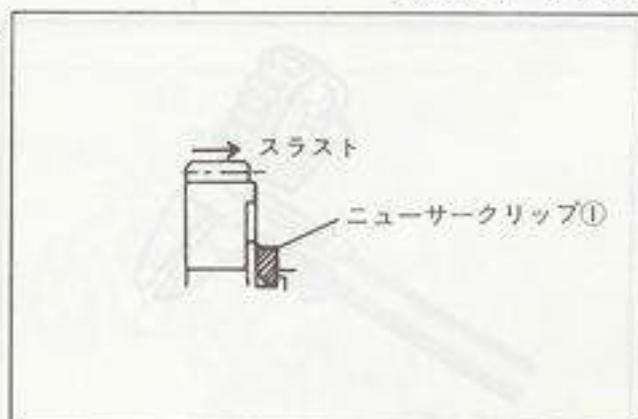
トランスミッションの組立

組み立ては分解行程の逆順序で行なう。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。

- △注意**
- ・各ベアリング類に異常がないか確認する。
 - ・各ギヤ、ベアリング、ブッシュ組立毎にエンジンオイルを塗布する。
 - ・取り外したサークリップは再使用しない事。
 - ・サークリップをシャフトに取り付けるときは必要以上に広げないこと。
 - ・サークリップは確実に溝にはめ込む。
 - ・ギヤ、サークリップの組立方向、ワッシャの位置等を間違えないように組み立てる。

(5-46ページ参照)

●サークリップ①を組み立てるときは、面垂れ側を内側にする。



●各ベアリング類に異常がないか確認する。

●プレスを用いてベアリングの抜き取る。

●オイルシールを組み立てる時、リップ部にグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス "A": 99000-25010

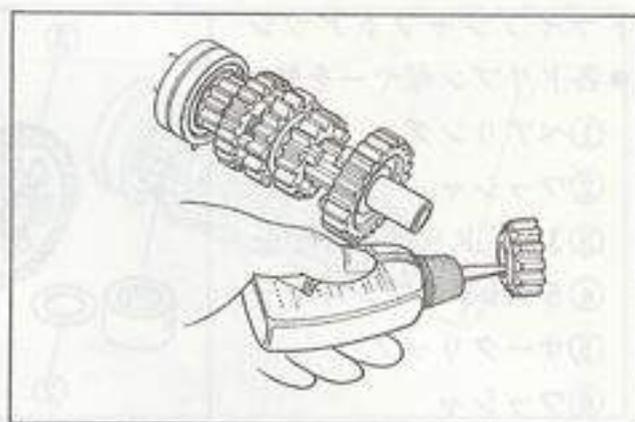


セカンドドライブギヤー

- セカンドドライブギヤーは5 TH, 3 RD& 4 TH, 6 THギヤーを組立後に規定寸法まで圧入する。

セカンドドライブギヤー圧入寸法

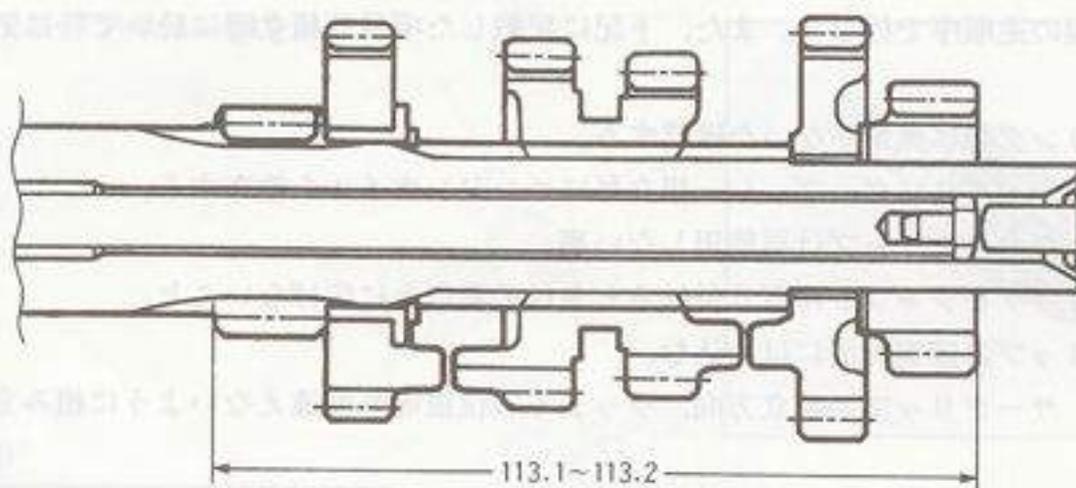
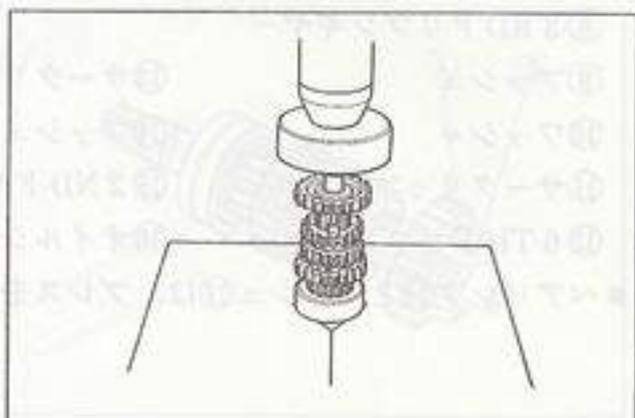
113.1~113.2 mm



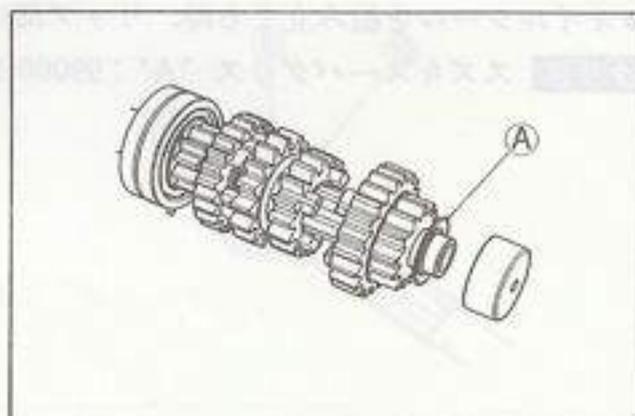
- △注意 圧入時はネジロックを塗布する。また、6 THドライブギヤーに付着しないよう十分注意すること。

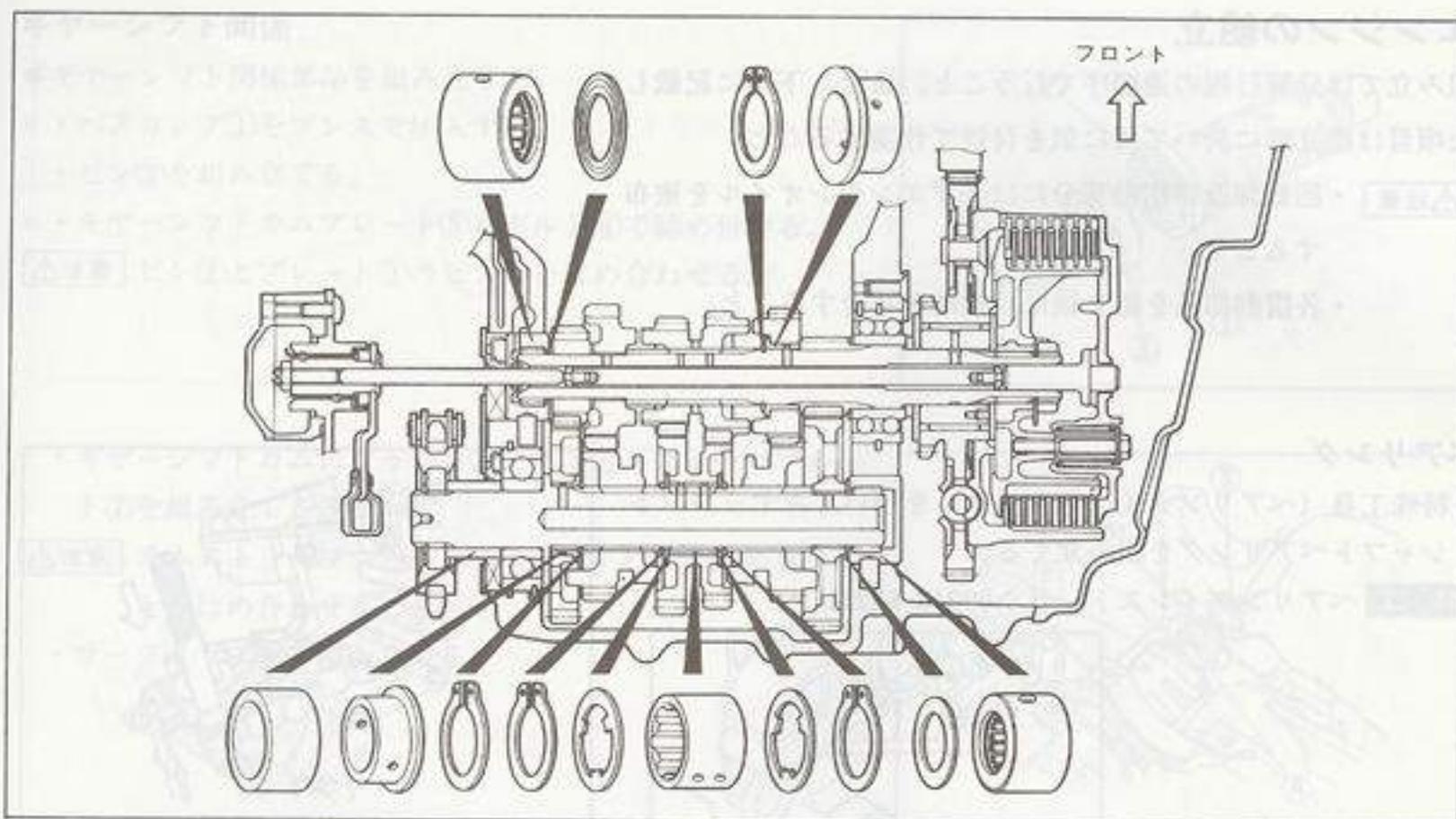
ネジロック スリーボンド "1322"

- 圧入後6 THドライブギヤーにガタがなくスムーズに回転するか確認をする。



- オイルシールの組立方向に注意する。
・オイルシールリップ面(A)を外向きにして組み立てる。

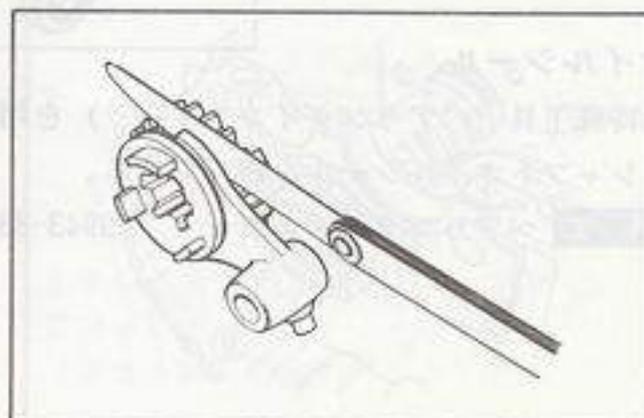




ギヤシフトフォークとフォーク溝のすき間の点検

- トランスミッションギヤのシフトフォーク溝へギヤシフトフォークを差し込み、溝とギヤシフトフォークの爪の間に生じるすき間の大きさをシックネスゲージを用いて測定する。

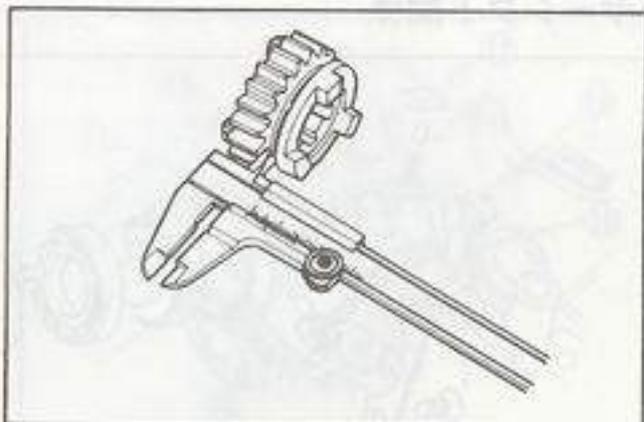
ギヤシフトフォークとフォーク溝のすき間		
標準	0.1~0.3	mm
限度	0.5	mm



ギヤシフトフォーク溝の幅

- フォーク溝に異常な摺動傷がないか点検する。
- ノギスを用いてフォーク溝の幅を測定する。

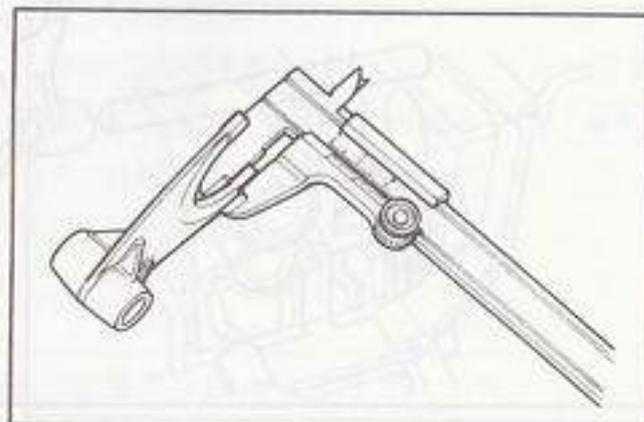
ギヤシフトフォーク溝の幅		
No.1,2,3	標準	5.50~5.60 mm



ギヤシフトフォークの爪の厚さの点検

- ギヤシフトフォークの部分に異常な摺動傷がないか点検する。
- ノギスを用いてギヤシフトフォークの爪の部分の厚さを測定する。

ギヤシフトフォーク爪の厚さ		
No.1,2,3	標準	5.30~5.40 mm



エンジンの組立

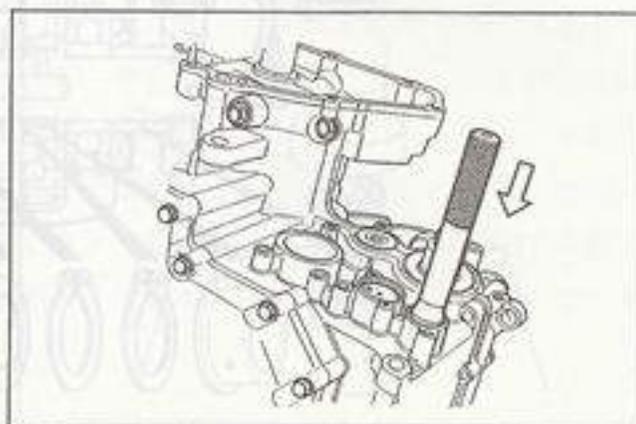
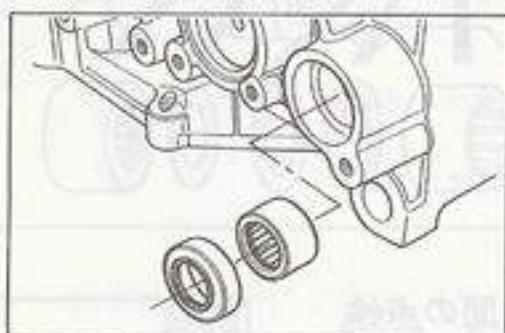
組み立ては分解行程の逆順序で行うこと。また、下記に記載した項目は組立時に於いて特に気を付けて作業すること。

- △注意** ・回転部及び摺動部分には必ずエンジンオイルを塗布すること。
- ・各摺動部品を組立後は、機能確認をすること。

ベアリング

●特殊工具（ベアリングインストーラ）を用いてギヤーシフトシャフトベアリングを組み立てる。

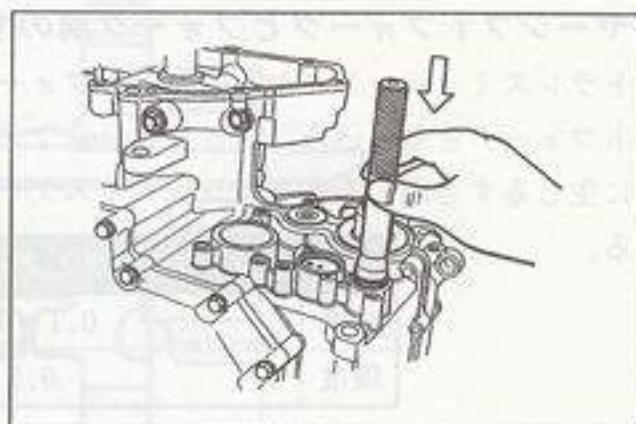
特 工 ベアリングインストーラ：09943-88211



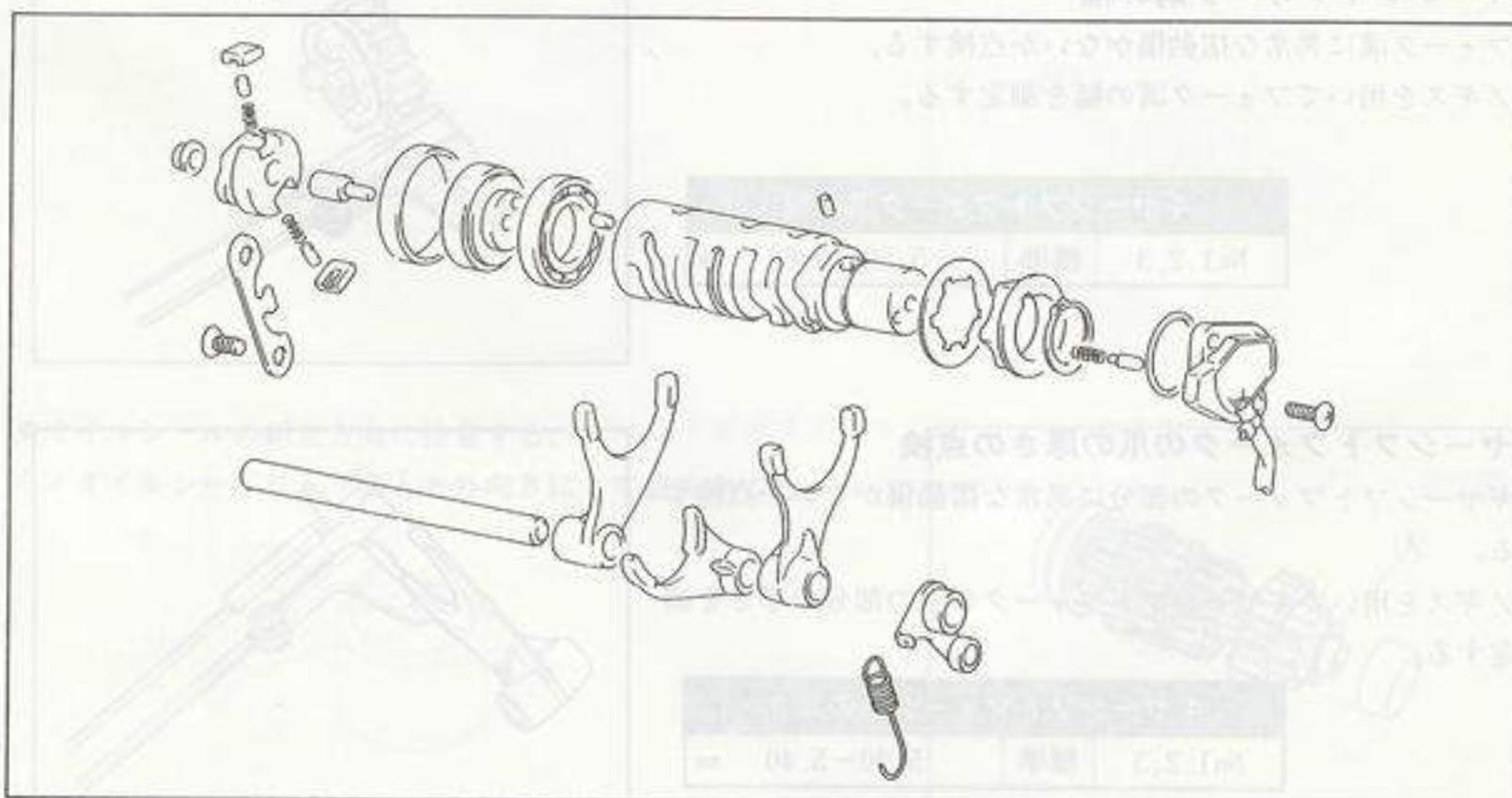
オイルシール

●特殊工具（ベアリングインストーラ）を用いてギヤーシフトシャフトオイルシールを組み立てる。

特 工 ベアリングインストーラ：09943-88211



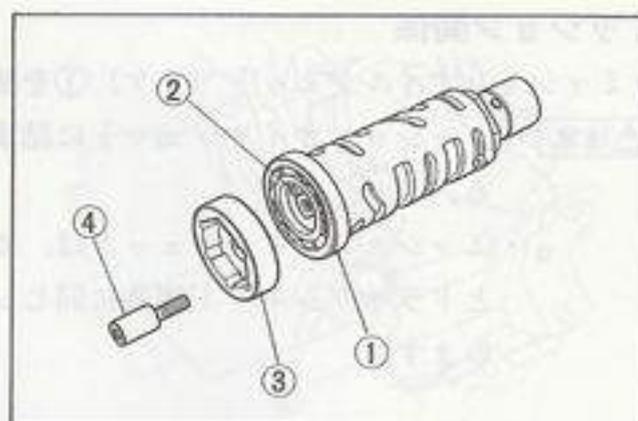
ギヤーシフト関係



ギヤースhift関係

- ギヤースhift関係部品を組み立てる。
 - ・ベアリング①をプレスで圧入する。
 - ・ピン②を組み立てる。
 - ・ギヤースhiftカムプレート③をホルト④で締め付ける。

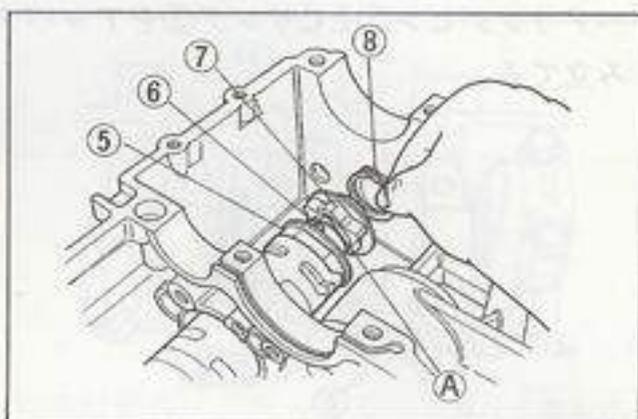
△注意 ピン②とプレート③のピン溝をはめ合わせる。



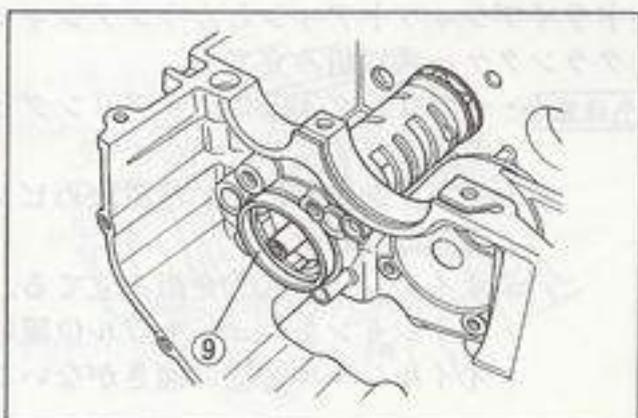
- ・ギヤースhiftカムにワッシャ⑤、ピン⑥、ストッパプレート⑦を組み立てる。

△注意 カムストッパプレートのピン溝(A)とカム側のピン⑥とをはめ合わせる。

- ・サークリップ⑧を組み立てる。



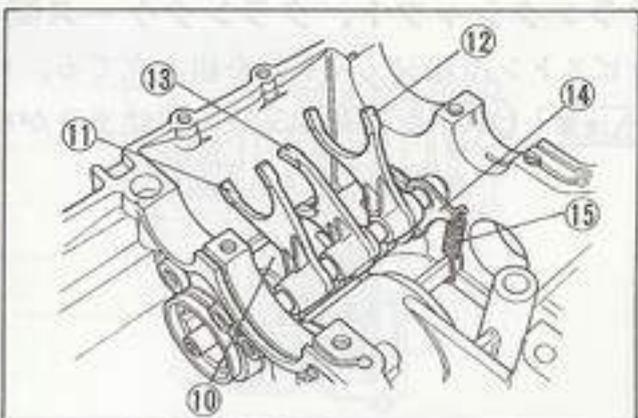
- スペーサ⑨を組み立てる。



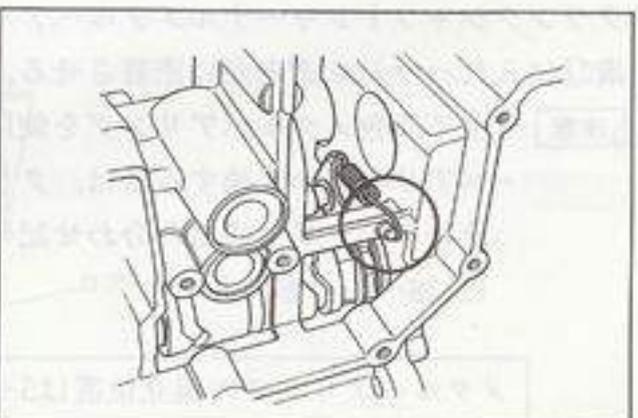
- クランクケースにギヤースhift関係部品を組み立てる。

- ⑩ギヤースhiftカム
- ⑪ギヤースhiftフォークNo.1
- ⑫ギヤースhiftフォークNo.2
- ⑬ギヤースhiftフォークNo.3
- ⑭ギヤースhiftカムストッパ
- ⑮スプリング

△注意 ・ギヤースhiftフォークの位置と方向に注意すること。



- スプリングフックをクランクケースに掛ける。
- ギヤースhiftフォークとトランスミッションギヤを容易に組み合わせるため、ギヤースhiftカムをニュートラル位置にすること。

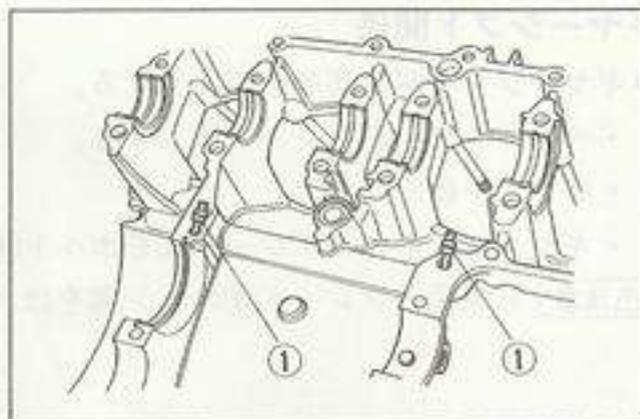


エンジン 組立

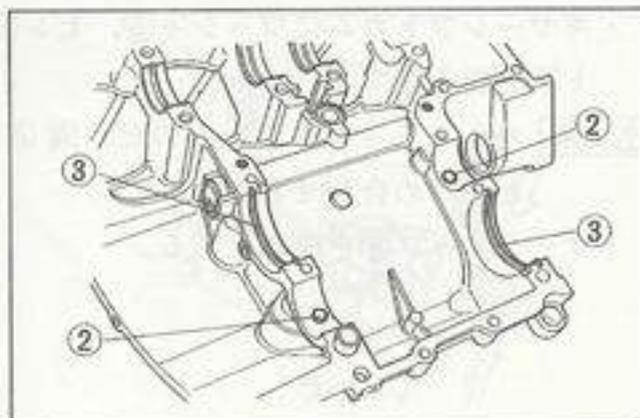
ミッション関係

- ミッションオイルジェット (2ヶ) ①を組み立てる。

△注意 ・ミッションオイルジェットに詰まりがないか注意する。
 ・ミッションオイルジェットは、カウンタシャフト側とドライブシャフト側共に同じジェットを使用しています。

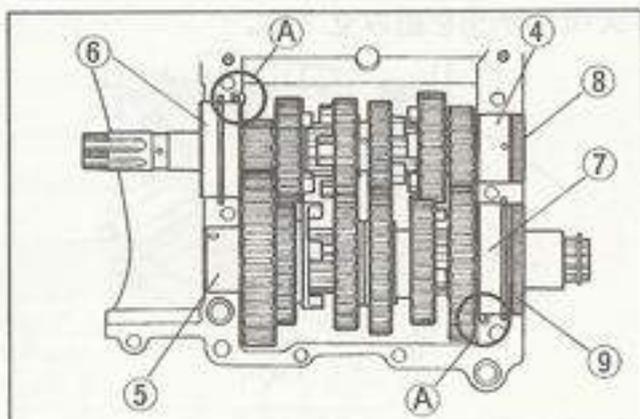


- ベアリングピン②とCリング③をアッパクランクケースに組み立てる。



- ドライブシャフトアッシとカウンタシャフトアッシをアッパクランクケースに組み立てる。

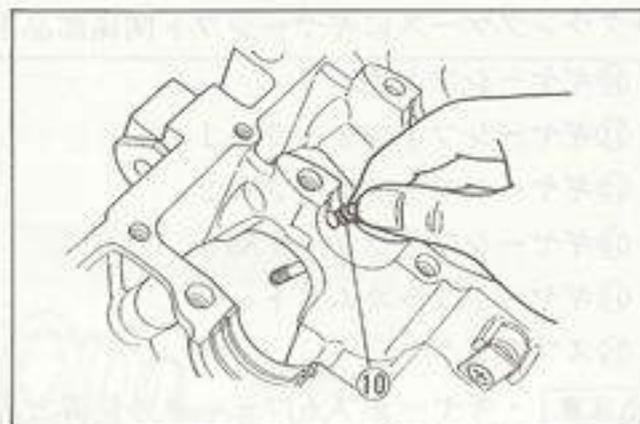
△注意 ・ベアリング④⑤は、ベアリングピンに確実にセットする。
 ・ベアリング⑥⑦は、位置決めピンをクランクケース溝Aに合わせる。
 ・オイルシール⑧⑨を組み立てる。
 ・ミッションをニュートラル位置にセットする。
 ・オイルシール⑧⑨に傾きがないこと。



クランクシャフト、クランクケース関係

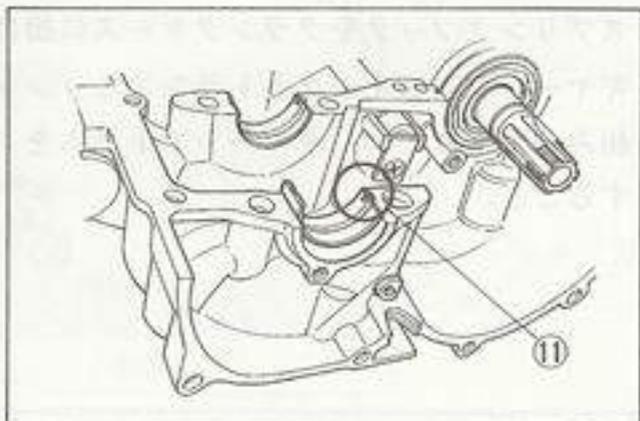
- ピストン冷却ジェット⑩を組み立てる。(4箇所)

△注意 ピストン冷却ジェットに詰まりがないか注意する。



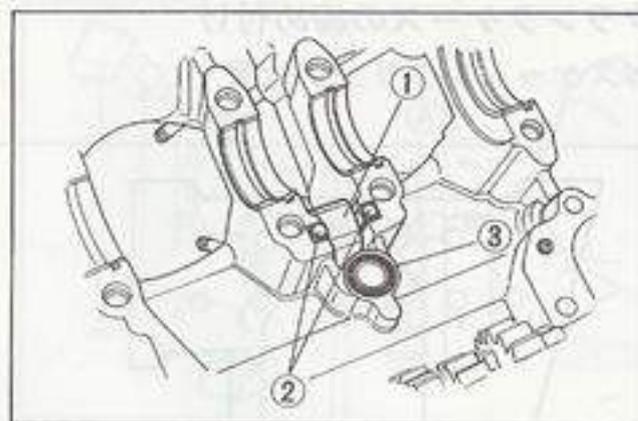
- クランクシャフトジャーナルメタルベアリングは、爪を先に溝⑪に入れハウジング内面に密着させる。

△注意 ・上下同色メタルベアリングを使用する。
 ・ベアリングを交換する時は、クランクケース及びクランクシャフトの組み合わせ記号により選択する。(5-38ページ参照)

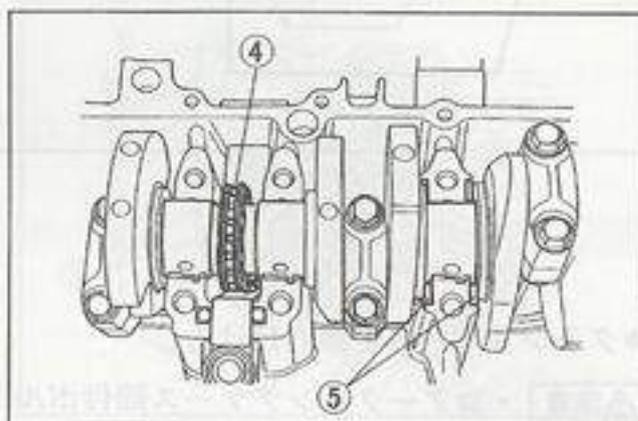


メタルベアリングの組立位置は5-38ページ参照

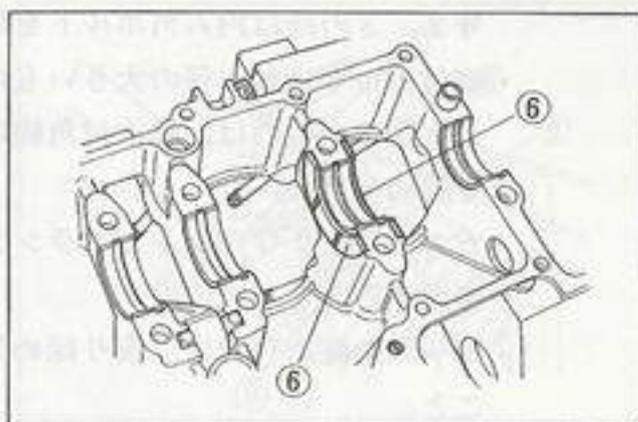
- カムチェーンガイド①及びクッション②を組み立てる。
- △注意 クッション②はを前後方向に合わせて組み立てる。
- Oリング③を組み立てる。
- △注意 Oリングは新品に交換する。
- ジャーナルメタルベアリングにエンジンオイルを塗布する。



- クランクシャフトはカムチェーン④を通してからアッパクランクケースに組み立てる。
- スラストメタル⑤を組み立てる。(5-39ページ参照)



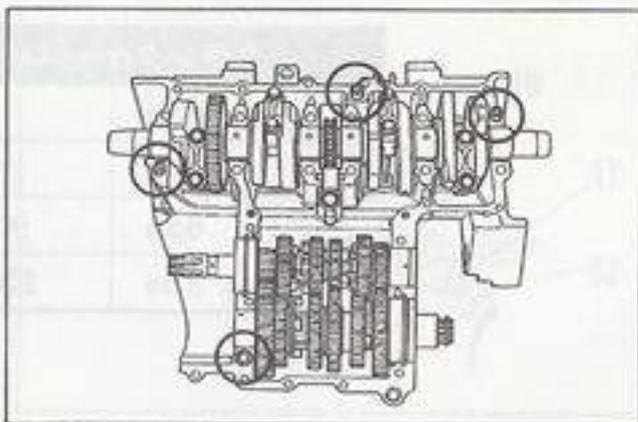
- △注意 スラストメタル⑥は溝をクランク側にする。



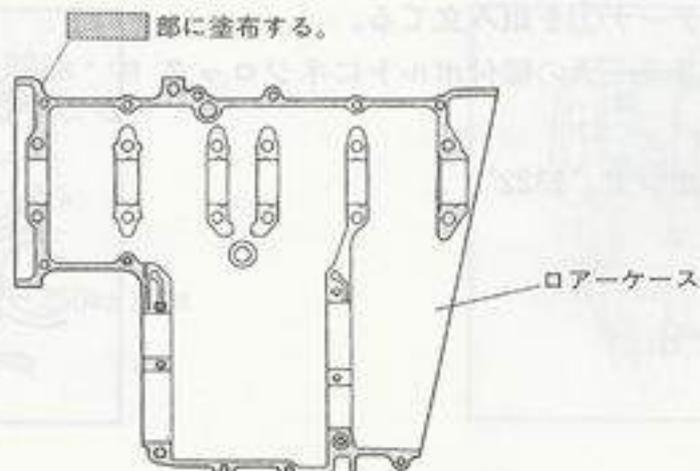
- クランクケース合せ面に付着しているシール剤を取り除く。
- アッパクランクケースにノックピンを組み立てる。
- ロアークランクケース合せ面にシール剤を塗布する。

シール剤 スリーボンド®1207B

- △注意 ボンド®1207Bの使用について。
 - ・シール剤塗布面の水分、油分、異物を取り除く。
 - ・クランクベアリング部は、ベアリング端から2mmあけて塗布する。
 - ・シール剤は、薄く平均して塗布する。
 - ・オイル通路に注意してシール剤を塗布する。

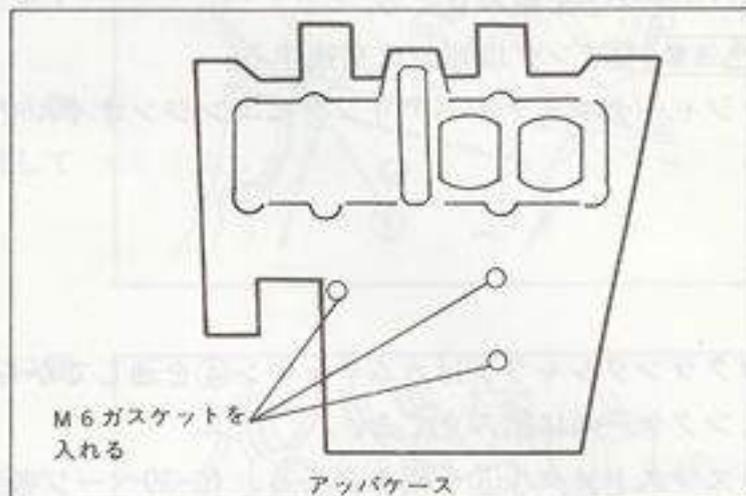
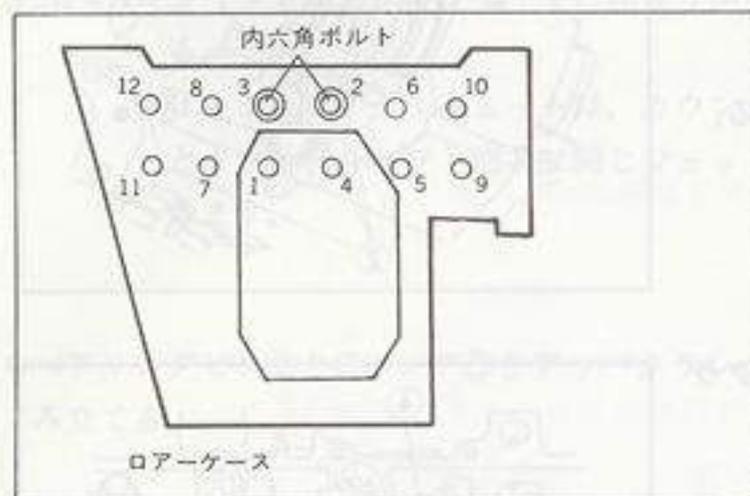


シール剤塗布箇所



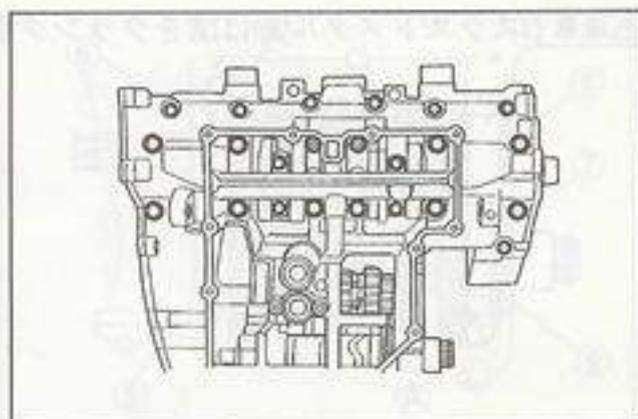
エンジン 組立

クランクケースの締め付け ガスケット & クランプ位置

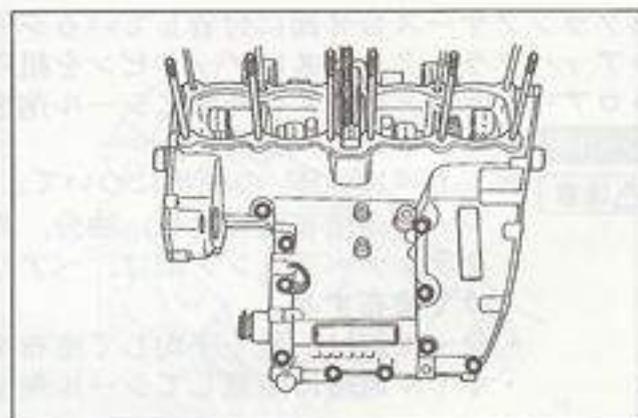


●クランクケースを締め付ける。

- △注意**
- ・ロアークランクケース締め付ボルト（クランクシャフト部）は浮出し番号順に締め付ける。また浮出し番号2、3の所は内六角ボルトを使用する。
 - ・締め付ボルトはねじ径の大きいものから締め付け、同じ大きさのものは、順次対角線に添って指定トルクで締め付ける。
 - ・ガスケット、ワッシャとクランプは上記イラストを参照すること。
 - ・ケースの締め付けは、仮り締めしてから本締めすること。

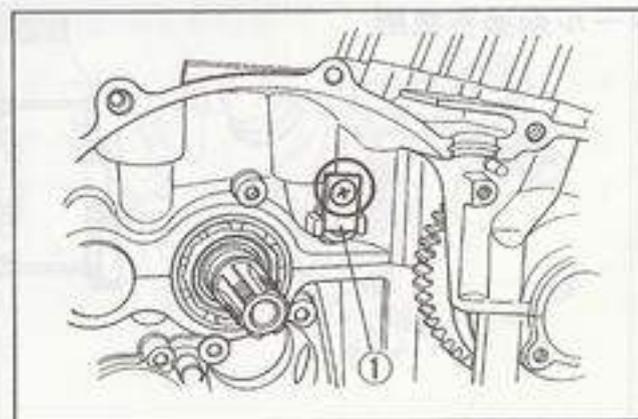


クランクケース締め付トルク		
仮締め	6 mm	60kg・cm
	8 mm	130kg・cm
本締め	6 mm	90～130kg・cm
	8 mm	200～240kg・cm



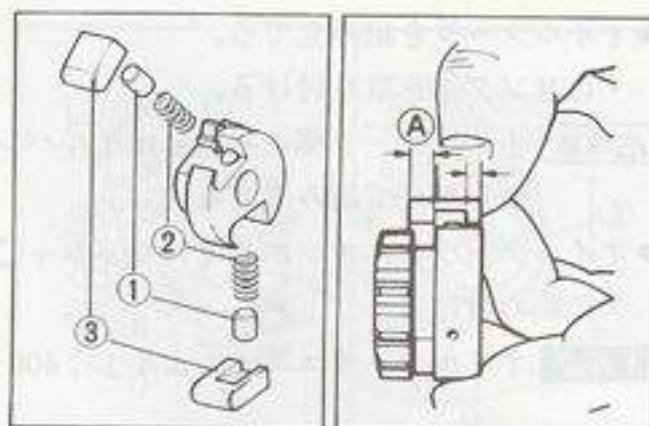
- オイルギャラリブラグリテーナ①を組み立てる。
- ・オイルギャラリブラグリテーナの締め付ボルトにネジロックを塗布して締め付ける。

ネジロック ネジロックスリーボンド "1322"



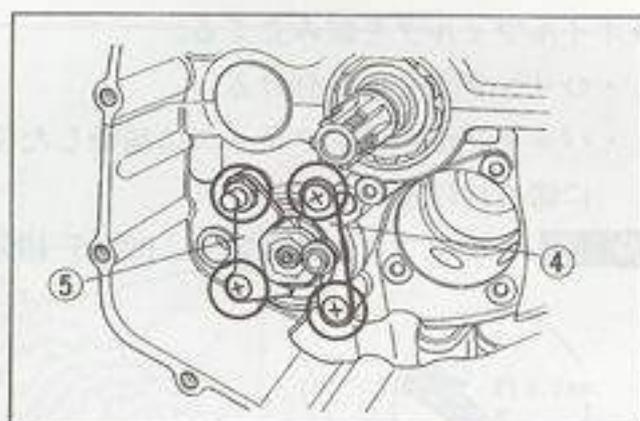
カムドリブンギヤー関係

- カムドリブンギヤーを組み立てる。
 - ・ピン①、スプリング②、ボール③を部組してから組み立てる。
- ボールは幅広側④を外側にする。
(ボールの組付方向はイラスト参照)



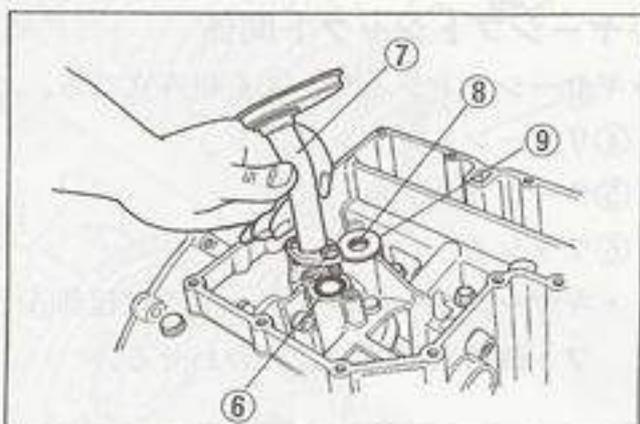
- カムガイド④とギヤーシフトボールリフタ⑤の締付スクリュー及びボルトにネジロックを塗布し締め付ける。

ネジロック ネジロックスリーボンド "1322"



オイルストレーナ関係

- Oリング⑥を組み立てる。
- オイルストレーナプロテクタ⑦を組み立てる。
△注意 オイルストレーナプロテクタの取付方向に注意して組み立てる。
- Oリング⑧とシム⑨を組み立てる。



- リリーフバルブ⑩を組み立てる。
 - ・ガスケットを取り付けリリーフバルブを締め付ける。

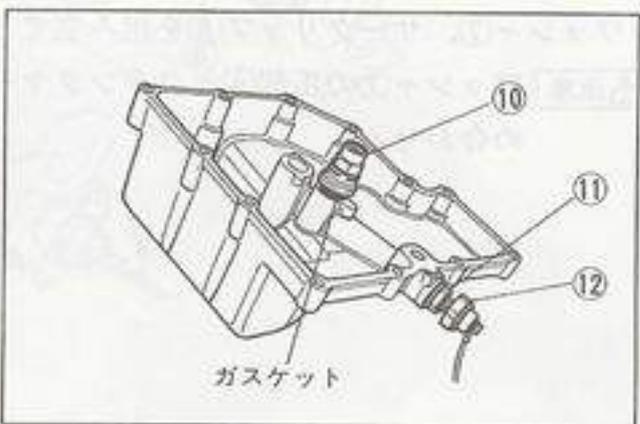
トルク リリーフバルブ：250～300kg・cm

- ボルト⑪及びプレッシャスイッチ⑫を組み立てる。

トルク ボルト⑪：250～300kg・cm

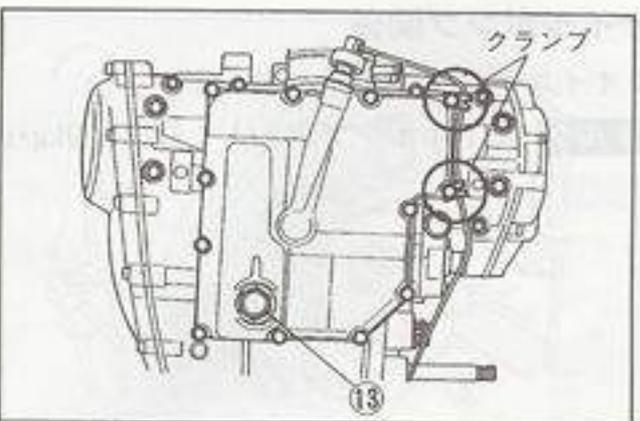
参考 プレッシャスイッチのネジ部にシール剤を塗布して組み立てる。

シール剤 スリーボンド "1207B"



- オイルパンを組み立てる。
トルク オイルパンボルト：60～100kg・cm
 - ・オイルパンガスケットを忘れないこと。
 - ・対角線に均等に締め付ける。
 - ・クランプ取付位置に注意する。
- オールドレンブラグ⑬を締め付ける。

トルク オールドレンブラグ：200～250kg・cm



エンジン 組立

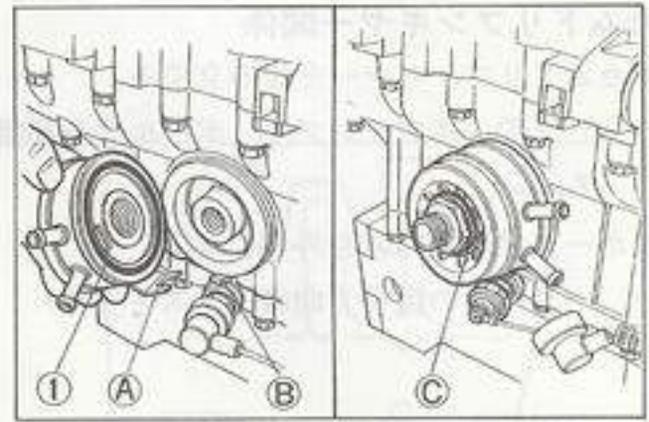
- オイルクーラを組み立てる。

- ・ Oリング①を取り付ける。

△注意 オイルクーラ側の爪Aとオイルパン側の突起部Bをはめ合わせて組み立てる。

- オイルクーラユニオンボルトにワッシャCを入れて指定トルクで締め付ける。

トルク オイルクーラユニオンボルト：600～800kg・cm

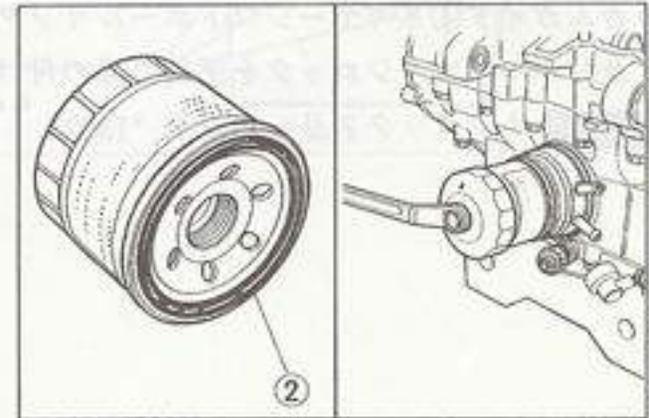


- オイルフィルタを組み立てる。

- ・ Oリング②を取り付ける。

- ・ パッキンがクランクケースに接触した位置から2回転確実に締め付ける。

特 工 オイルフィルタレンチ：09915-40610



ギヤースhiftシャフト関係

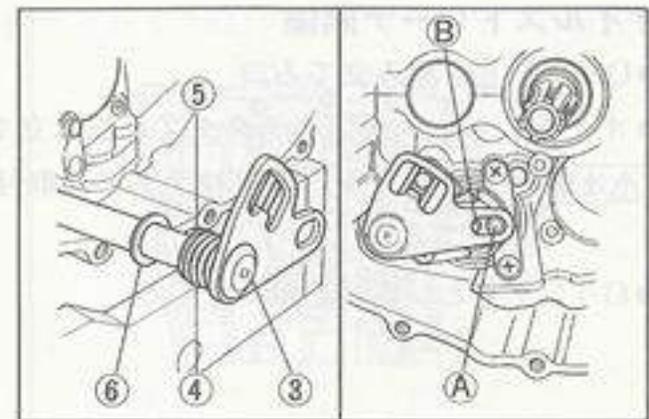
- ギヤースhiftシャフト③を組み立てる。

- ④リターンスプリング

- ⑤サークリップ

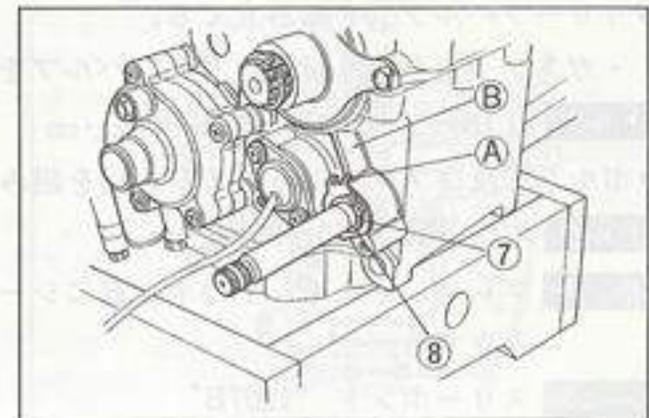
- ⑥ワッシャ

- ・ ギヤースhiftカムプレートの突起部Aとギヤースhiftシャフト側の穴部Bをはめ合わせる。



- ワッシャ⑦、サークリップ⑧を組み立てる。

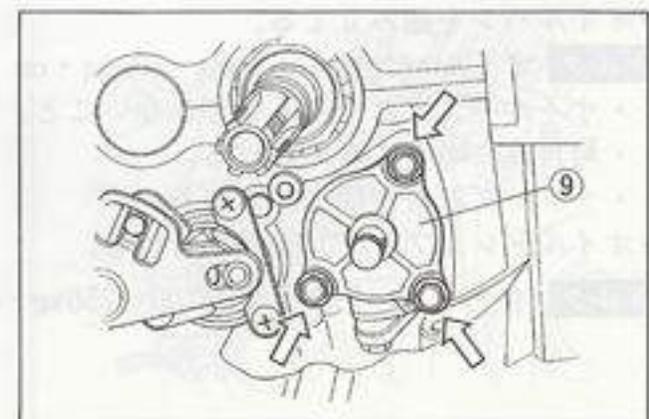
△注意 ワッシャ⑦の爪部Aとクランクケースの突起部Bをはめ合わせる。



オイルポンプ関係

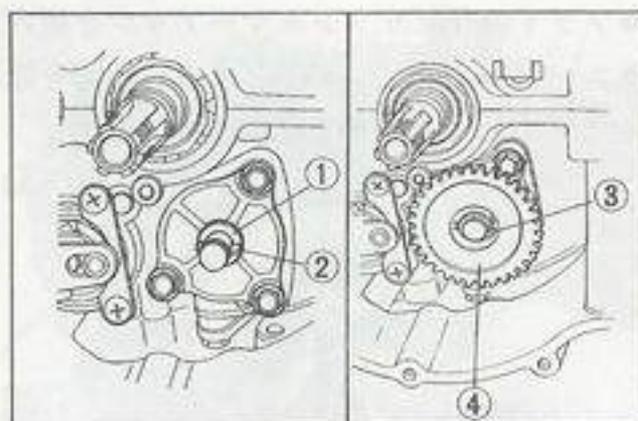
- オイルポンプ⑨を組み立てる。

トルク オイルポンプボルト：80～120kg・cm

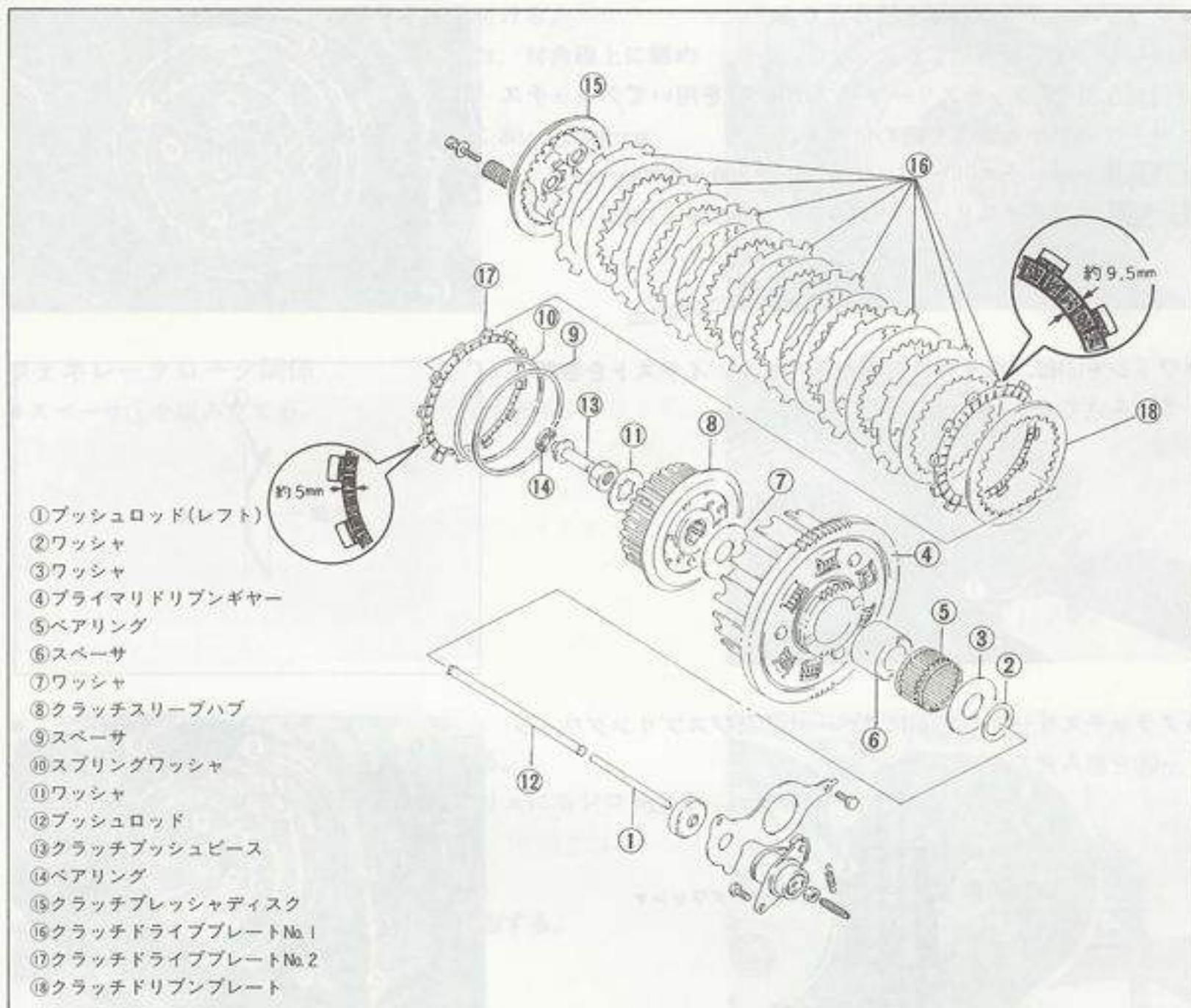


- ワッシャ①, ピン②を取り付け, オイルポンプドリブンギヤ④を組み立てサークリップ③をはめる。

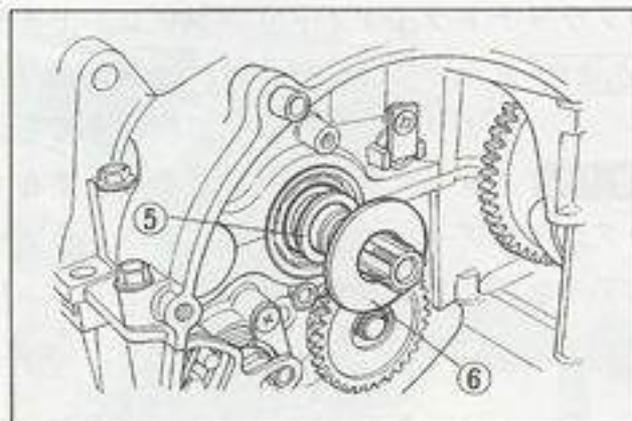
特 工 スナップリングブライヤー: 09900-06107



クラッチ関係

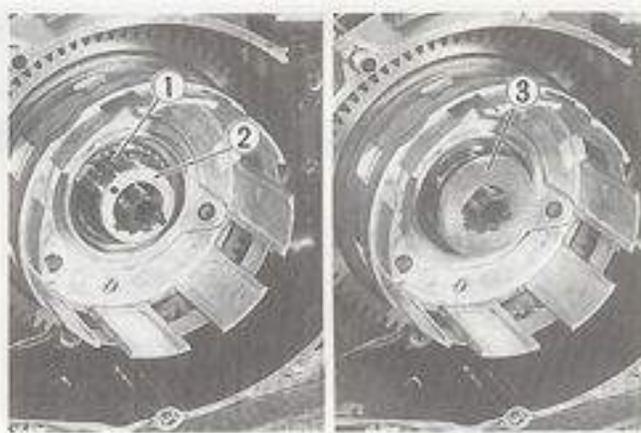


- ワッシャ⑤⑥ 2枚をカウンタシャフトに組み立てる。



エンジン 組立

- プライマリドリブンギヤーアッシを組み立てる。
- ニードルベアリング①とスペーサ②を組み立てる。
- スラストワッシャ③を取り付ける。



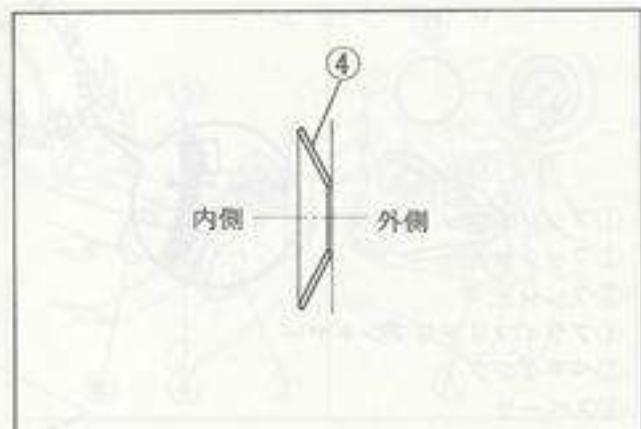
- クラッチスリーブハブを組み立てる。
- ワッシャ④を組み立てる。
- 特殊工具(クラッチスリーブハブホルダ)を用いてクラッチスリーブハブナット⑤を締め付ける。

トルク クラッチスリーブハブナット：800～1000kg・cm

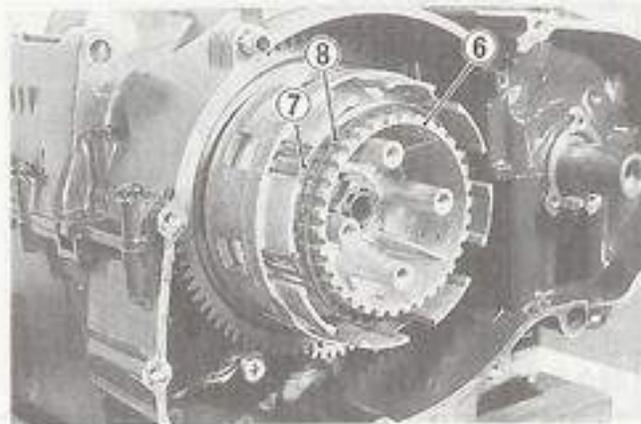
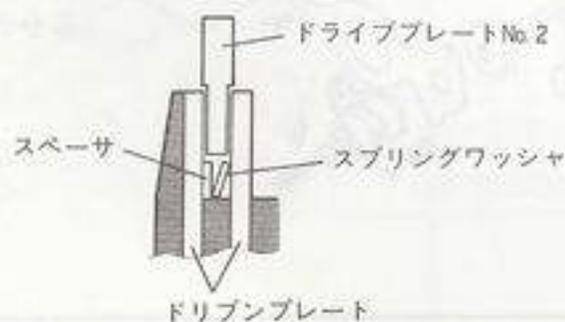
特 工 クラッチスリーブハブホルダ：09920-53722



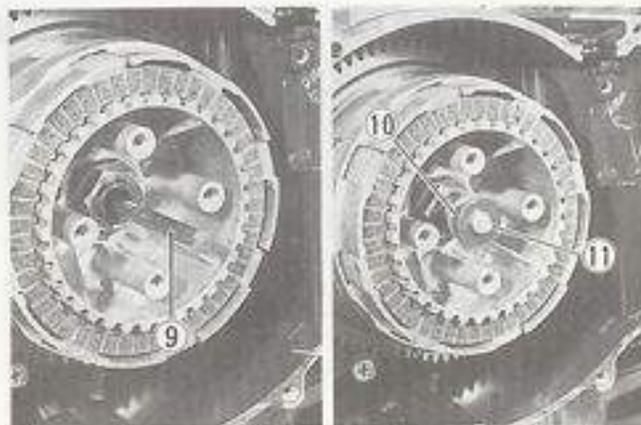
- ワッシャ④は、取り付け方向があります。イラストを参照して組み立てる。



- クラッチスリーブハブ⑥にスペーサ⑦及びスプリングワッシャ⑧を組み立てる。

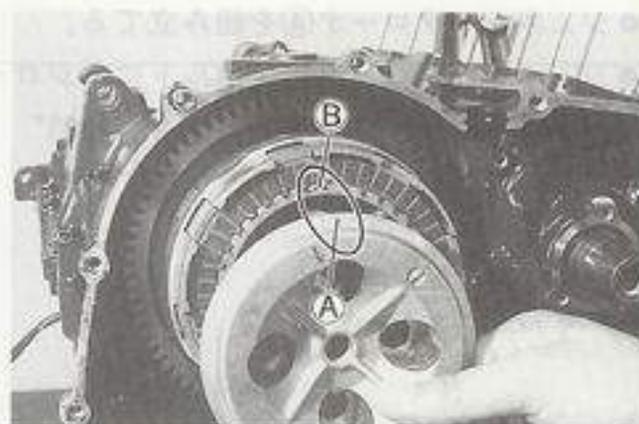


- クラッチドライブ/ドリブンプレートを交互に組み立てる。
- △注意** ドライブプレートは、2種類ありますので5-54ページのイラストを参照して組み立てる。
- オイル** クラッチプレートにオイルを塗布する。
- クラッチプッシュロッド⑨、クラッチプッシュピース⑩、ベアリング⑪を組み立てる。



- プレッシャプレートを組み立てる。

・プレッシャプレートの凸部(A)と凹部(B)を合わせて組み立てる。

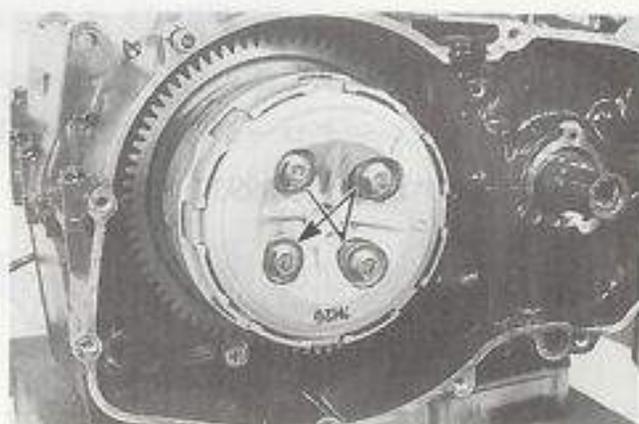


- クラッチスプリングセットボルトを締め付ける。

△注意 クラッチスプリングセットボルトは、対角線上に締め付ける。

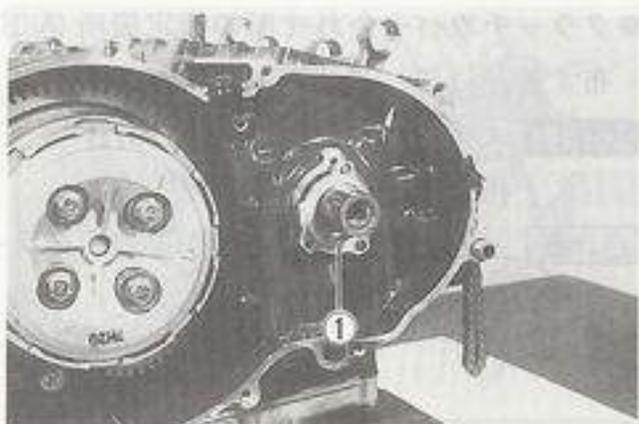
トルク クラッチスプリングセットボルト：80～120kg・cm

特 工 コンロッドストッパ：09910-20116



ジェネレータロータ関係

- スペーサ①を組み立てる。



- ステータ②を組み立てる。

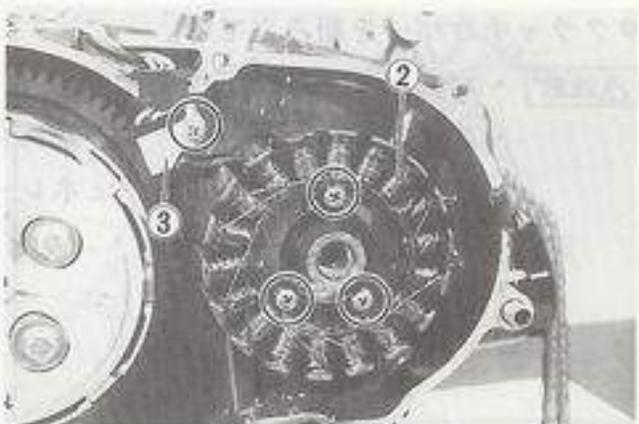
- ステータリード線クランプ③を組み立てる。

・ステータ②及びクランプ③の締付スクリェにネジロックを塗布する。

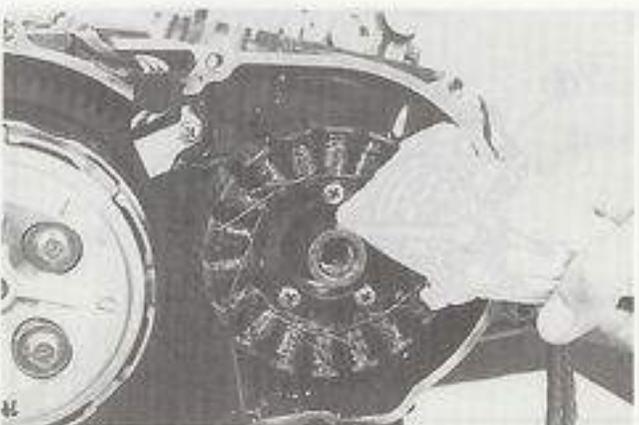
ネジロック ネジロックスリーボンド™1322™

- ステータグロメット組立時シール剤を塗布する。

シール剤 ボンド™1207B™



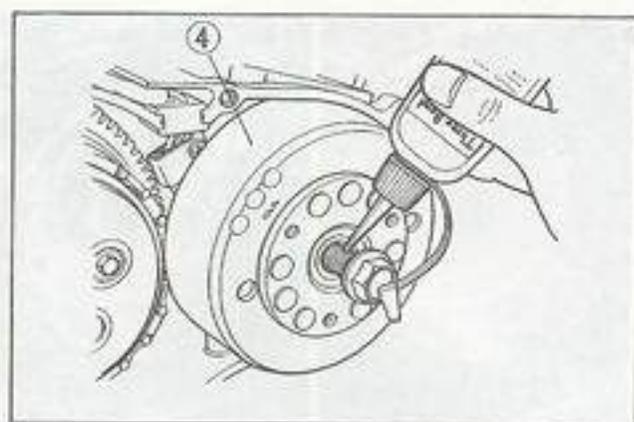
- クランクシャフトとジェネレータロータの接触部を脱脂する。



エンジン 組立

- ジェネレーターロータ④を組み立てる。
- ジェネレーターロータ締付ボルトにネジロックを塗布する。

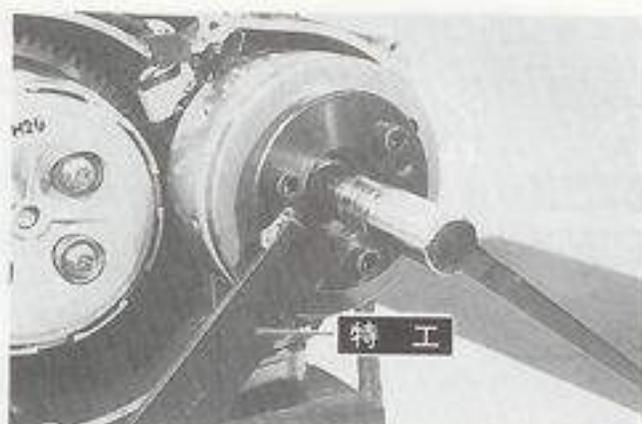
ネジロック ネジロックスリーボンド "1303"



- 特殊工具(ロータホルダ)を使用してジェネレーターロータ締付ボルトを規定トルクで締め付ける。

トルク ジェネレーターロータ締付ボルト：1100～1300kg・cm

特 工 ロータホルダ：09930-32420

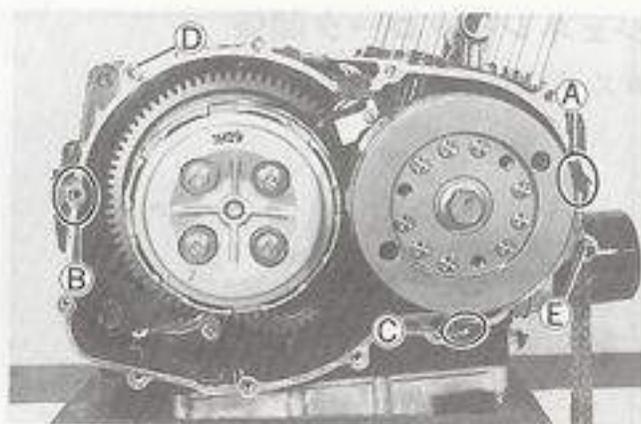


- クラッチカバー合わせ面の指定箇所①②③にシール剤を塗布する。

シール剤 スズキスリーボンド "1207B"

指定箇所：右写真参照

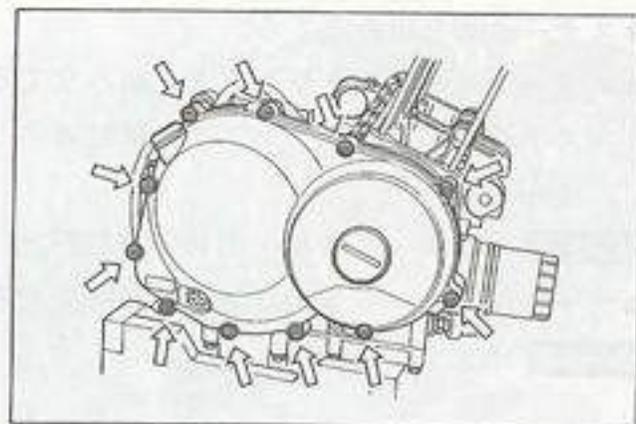
- △注意** ・ノックピン(2箇所)④⑤、クラッチカバーガasketを忘れないこと。



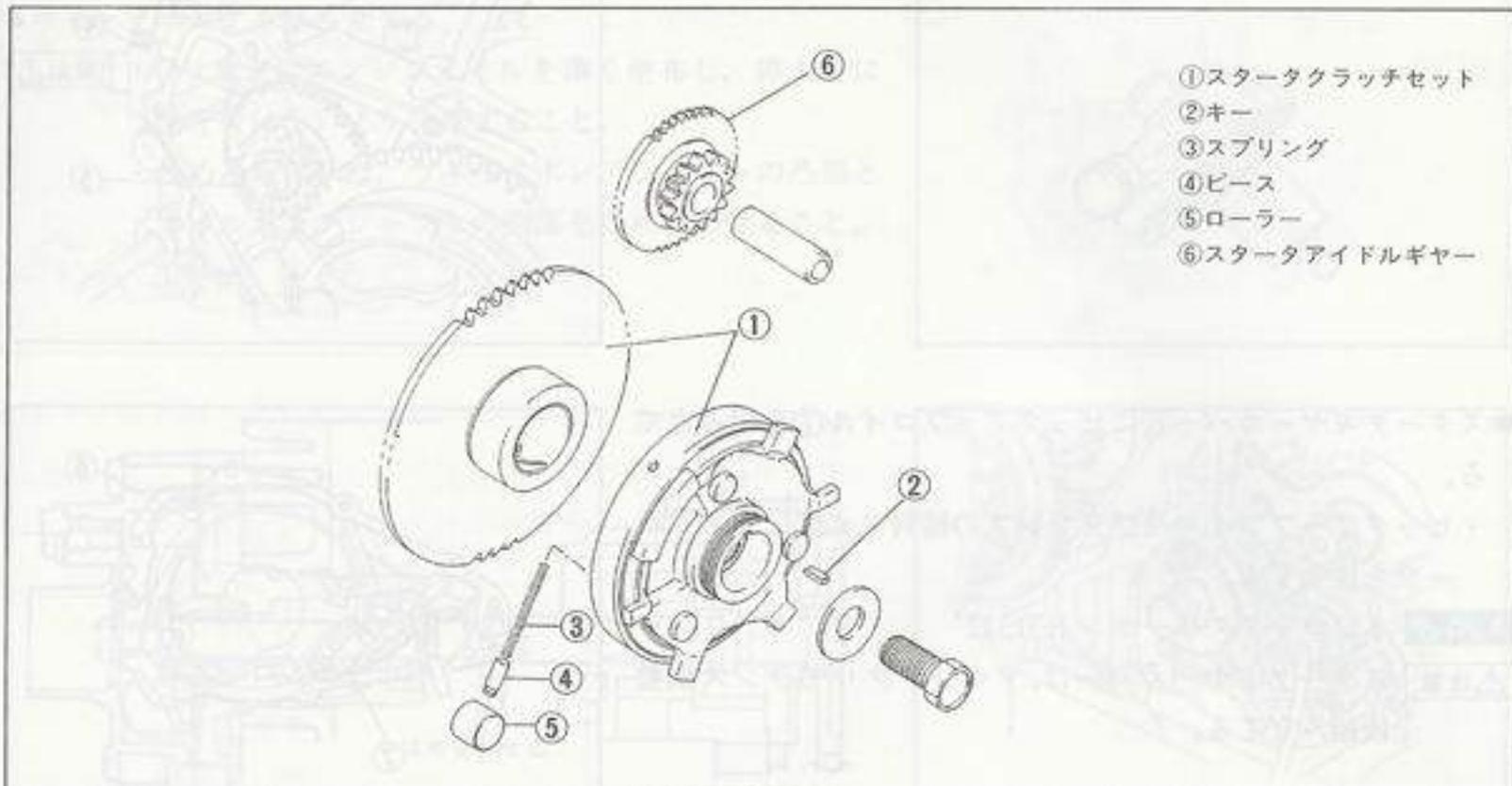
- クラッチカバーを組み立てる。

△注意 ・ガスケットは新品に交換する。

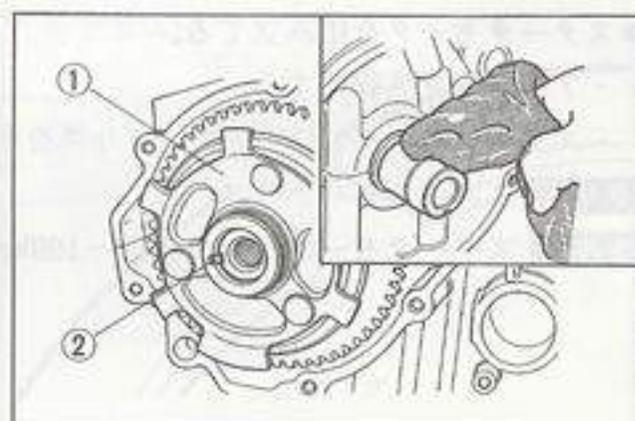
- ・スタータクラッチアッシを締め付けた後でクラッチカバーを組み立てる。(ジェネレーターロータにて回り止めをする為)



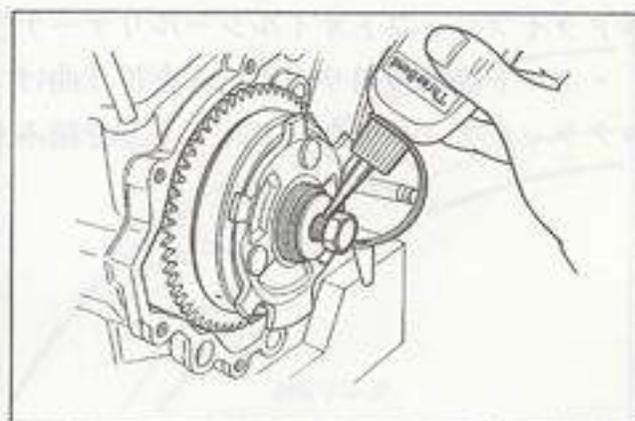
スタータギヤ関係



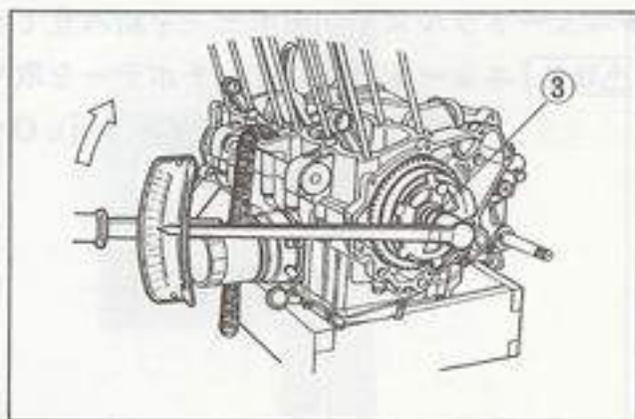
- スタータクラッチを部組みする（上図参照）
- クランクシャフトとスタータクラッチの接触部を脱脂する。
オイル スタータクラッチプッシュ部にオイルを塗布する。
- スタータクラッチセット①を組み立てる。
 ・キー②を確実にセットしてください。
- △注意** キーは、カット部側を内側にする。



- スタータクラッチ締付ボルトにネジロックを塗布する。
ネジロック ネジロックスリーボンド "1303"

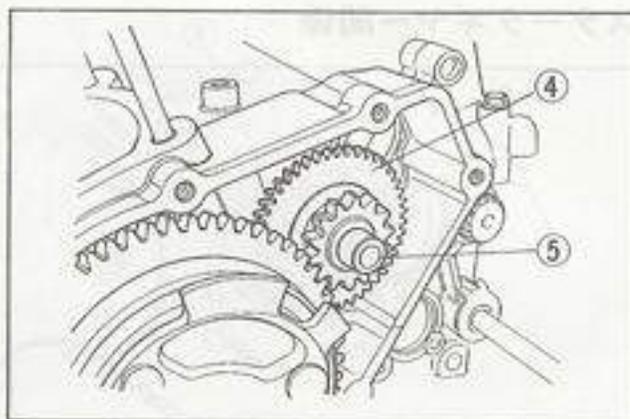


- 特殊工具（ロータホルダ）を使用してゼネレータロータを固定してスタータクラッチ締付ボルト③を締め付ける。
トルク スタータクラッチ締付ボルト：850-950kg・cm
特 工 ロータホルダ：09930-32420



エンジン 組立

- スタークアイドルギヤ④とシャフト⑤を組み立てる。

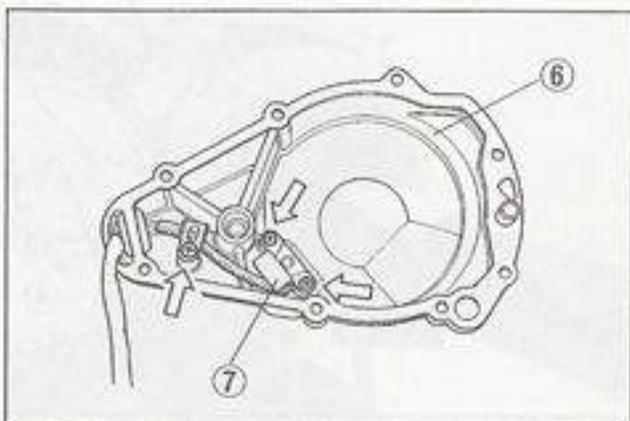


- スタークギヤカバー⑥にピックアップコイル⑦を組み立てる。

- ・ピックアップコイル及びクランプの締付スクリューにネジロックを塗布する。

ネジロック ネジロックスリーボンド®1322®

- △注意** スタークギヤカバーは、タベットクリアランス調整後組み立てる。



- スタークモータを組み立てる。

- ・アース線を共締めする。
- ・スタークモータのOリングにグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス "A"

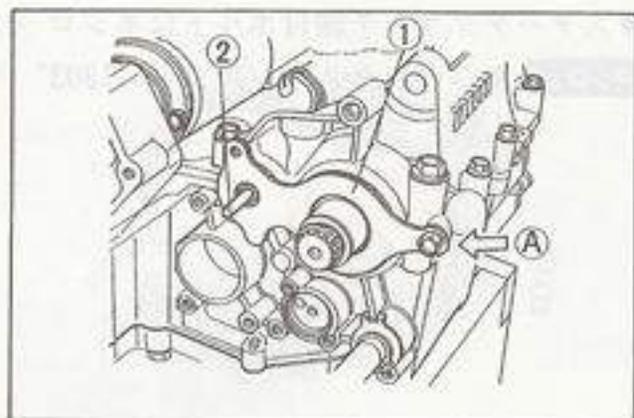
トルク スタークモータボルト：60～100kg・cm



- ドライブシャフトオイルシールリテーナ①を組み立てる。

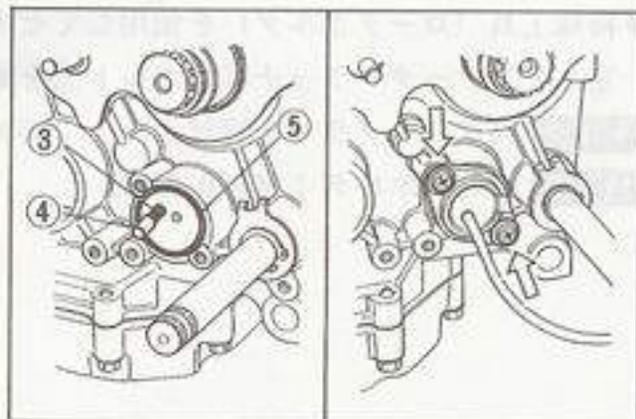
- ・ボルト締付後回り止め爪④を折り曲げておくこと。

- クラッチブッシュロッドレフト②を組み立てる。



- ニュートラルスイッチボデーを組み立てる。

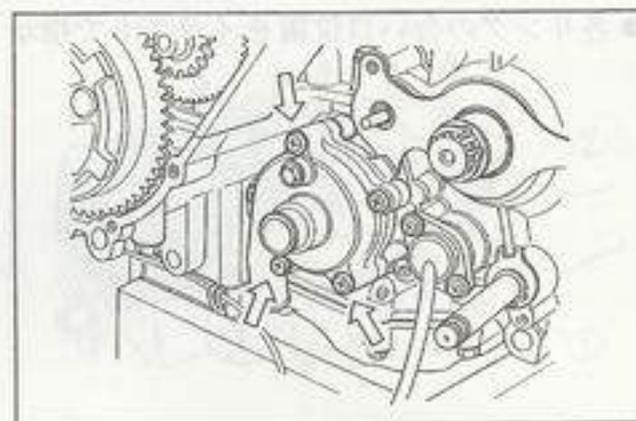
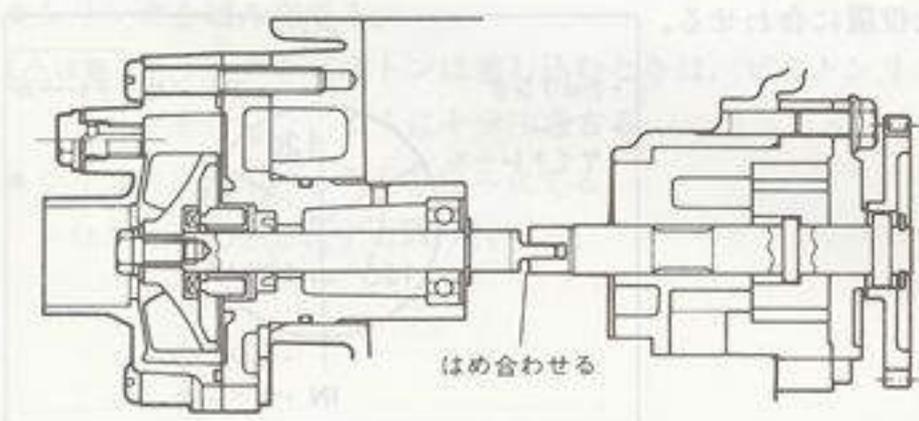
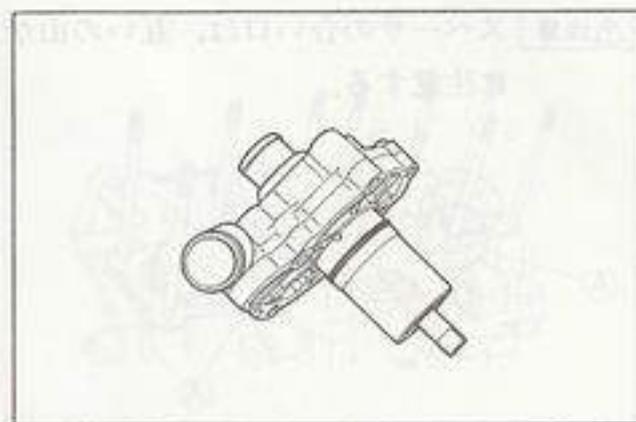
- △注意** ニュートラルスイッチボデーを取り付ける前にスプリング③、コンタクトスイッチ④、Oリング⑤を取り付ける。



ウォーターポンプ関係

●ウォーターポンプを組み立てる。

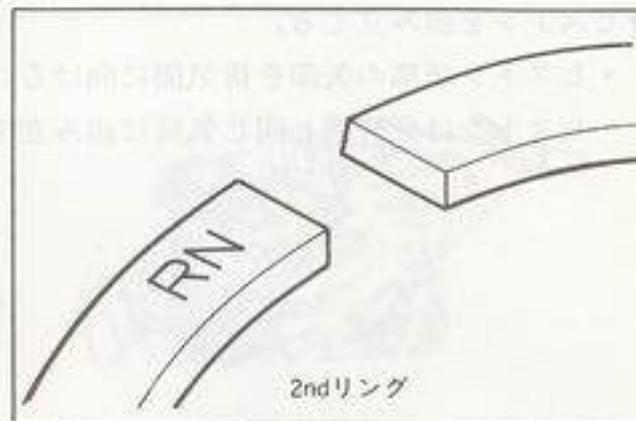
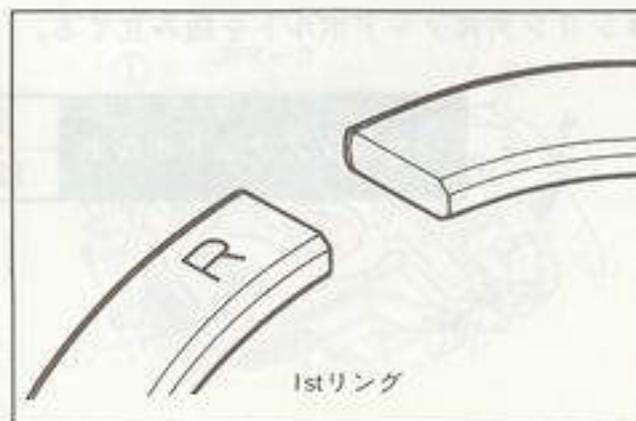
- △注意**
- ・Oリングにエンジンオイルを薄く塗布し、挿入時に傷を付けないよう注意すること。
 - ・はめ込むときは、ウォーターポンプシャフトの凸部とオイルポンプシャフトの凹部をはめ合わせる。



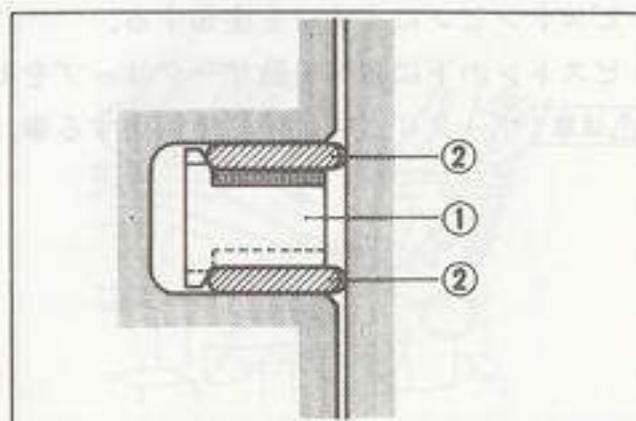
ピストン

●ピストンにピストンリング(1st/2nd/オイルリング)を組み立てる。

- △注意**
- ・1stリング (R刻印) と2ndリング (RN刻印) は、断面形状が異なりますので間違えないように注意する。
 - ・刻印マーク (R・RN) を上にして組み立てる。

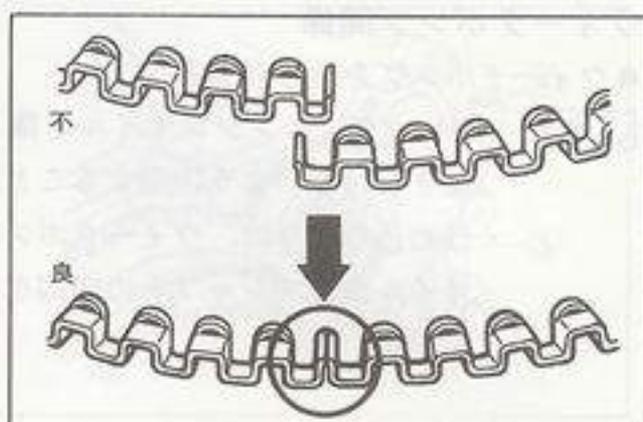


●オイルリングは、スペーサ①とサイドレール②で構成されているので、スペーサをサイドレールではさむようにして組み立てる。

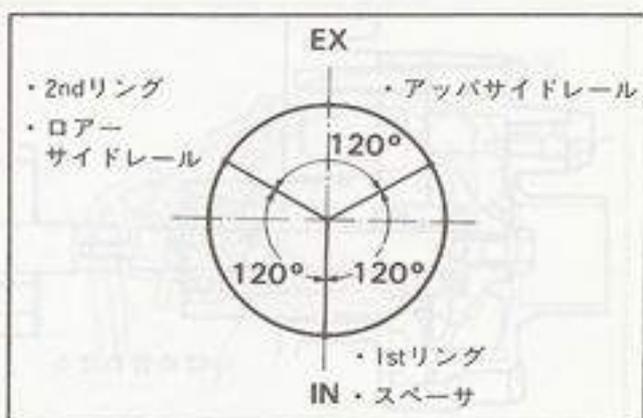


エンジン 組立

△注意 スペーサの合い口は、互いの山が重なり合わないよう
に注意する。



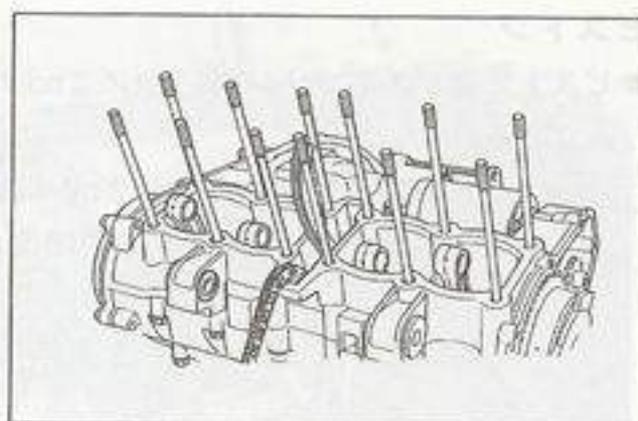
●各リングの合い口位置をイラストで指示した位置に合わせる。



●シリンダスタッドボルトを組み立てる。

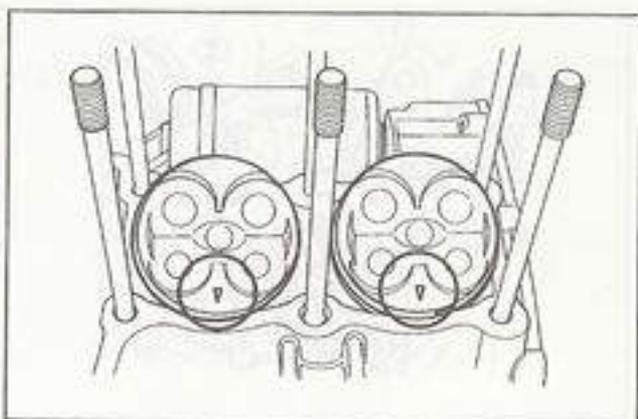


シリンダスタッドボルト	長さ	使用数
	120mm	12本



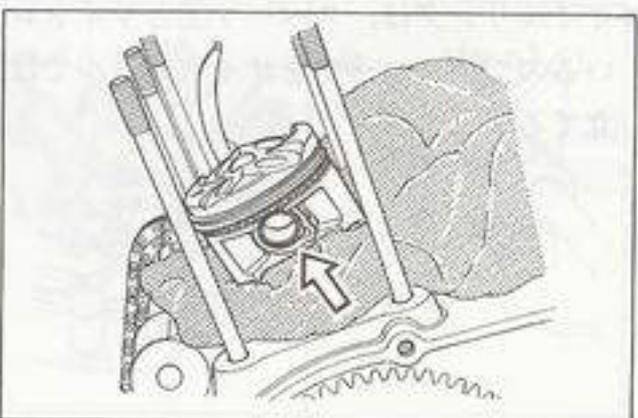
●ピストンを組み立てる。

- ・ピストン頭部の矢印を排気側に向ける。
- ・ピストンは分解前と同じ気筒に組み立てる。



- ・ピストンピンにオイルを塗布する。
- ・ピストンの下に布等を敷サークリップをセットする。

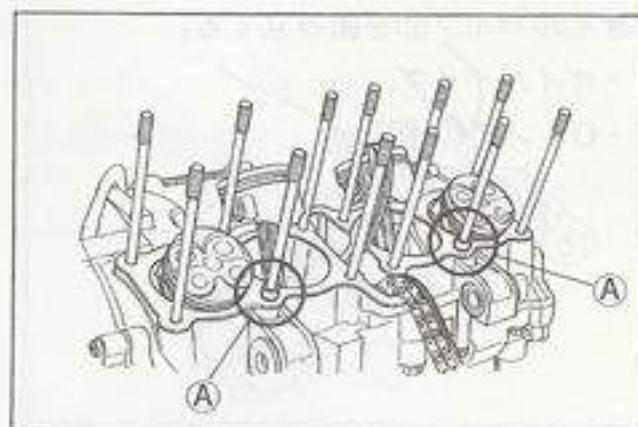
△注意 サークリップは新品を使用する事。



シリンダ・シリンダヘッド関係

- シリンダ内面及びピストンリングにオイルを塗布する。
- ロックピン (2箇所) ④を取り付け、シリンダガasketを組み立てる。

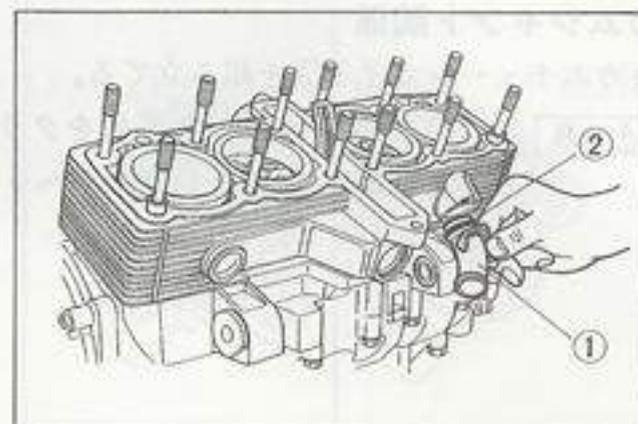
- △注意**
- ・ガasketは、新品を使用する。
 - ・シリンダガasketはUPマークを上面にして組み立てる。



- シリンダを組み立てる。

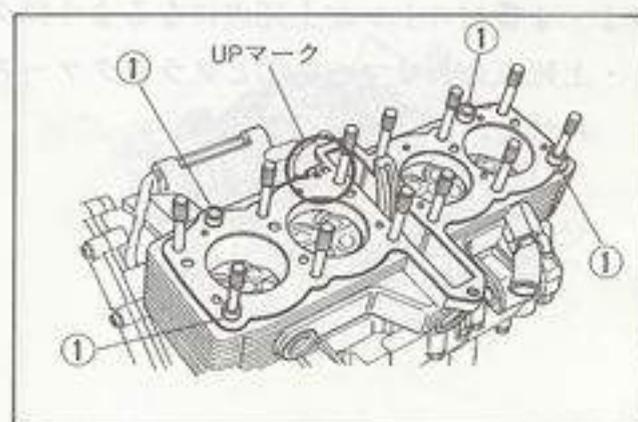
- △注意** シリンダをピストンに差し込むときは、ピストンリングを折らないように十分注意する。

- シリンダに冷却パイプ①を組み立てる。
- ・Oリング②を忘れずに取り付ける。



- シリンダヘッドロックピン①を組み立てる。
- シリンダヘッドガasketは、UPマークを上面にして組み立てる。

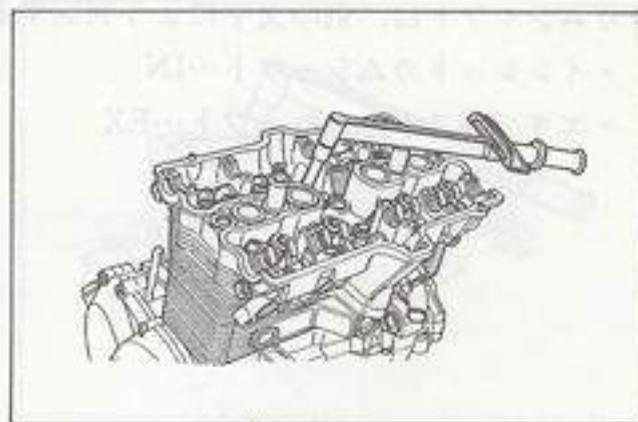
- △注意** ガasketは新品を使用すること。



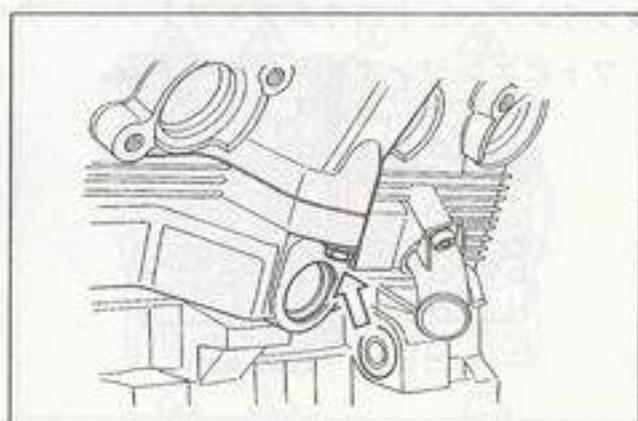
- シリンダヘッドを組み立てる。
- シリンダヘッドの締め付けは、浮出し番号順に均等に締め付ける。

- ・締め付ネットは仮締め、本締めの2段階で締め付ける。

- トルク** シリンダヘッドネット : 仮締め: 100kg・cm
本締め: 250-290kg・cm



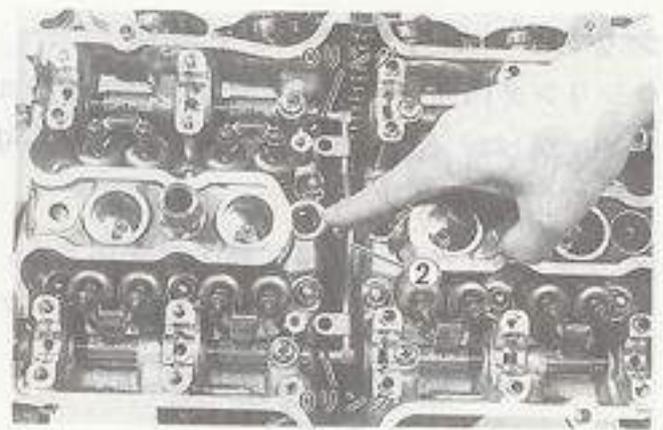
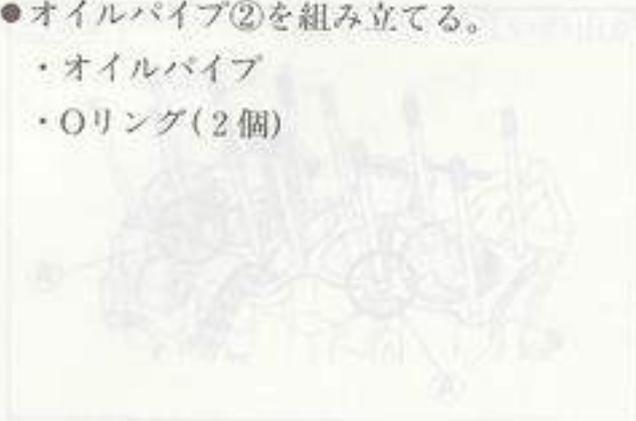
- エンジン前側のシリンダとシリンダヘッドの6mmボルトも忘れずに締め付ける。



エンジン 組立

- オイルパイプ②を組み立てる。

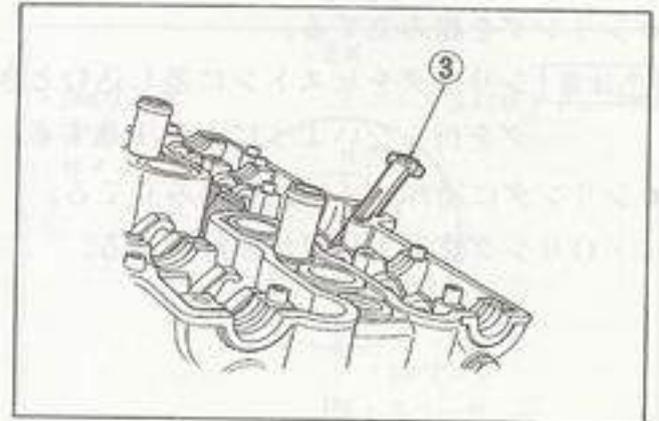
- ・ オイルパイプ
- ・ Oリング(2個)



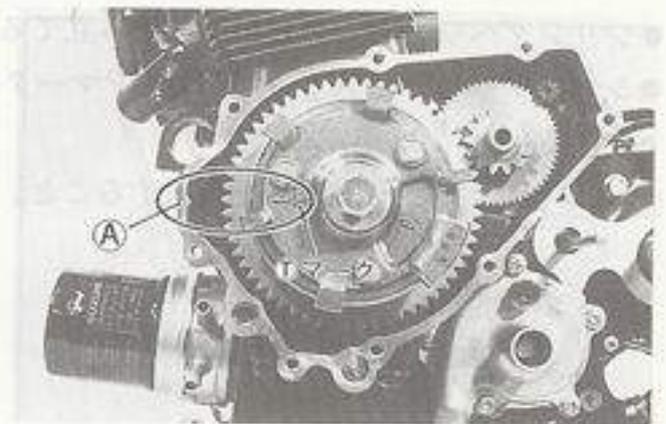
カムシャフト関係

- カムチェーンガイド③を組み立てる。

△注意 カムチェーンガイドは、先端をクランクケースローアに確実にはめ、上端をシリンダヘッドにはめ込む。

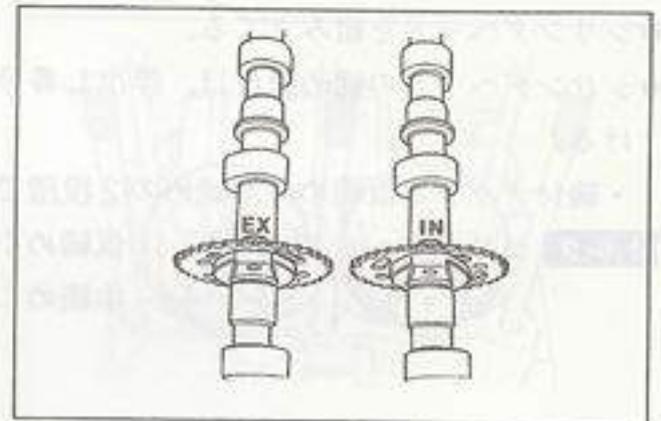


- 1・4番ピストンが上死点になるようにクランクを回す。
- ・ 上死点合わせマーク①とクランクケース側の突起部②を合わせる。

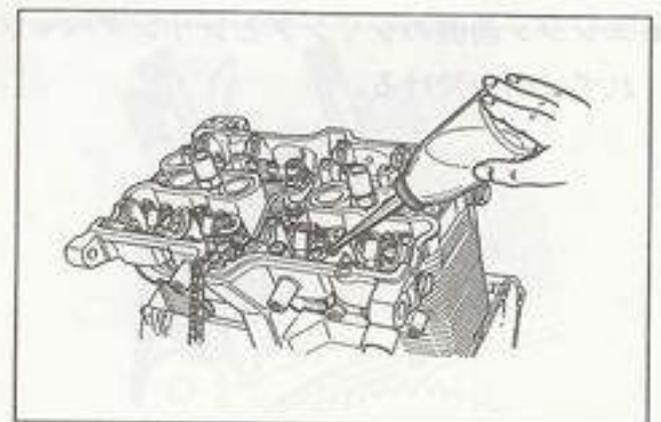


- カムシャフトは、刻印文字により判別する。

- ・ インレットカムシャフト…IN
- ・ エキゾーストカムシャフト…EX

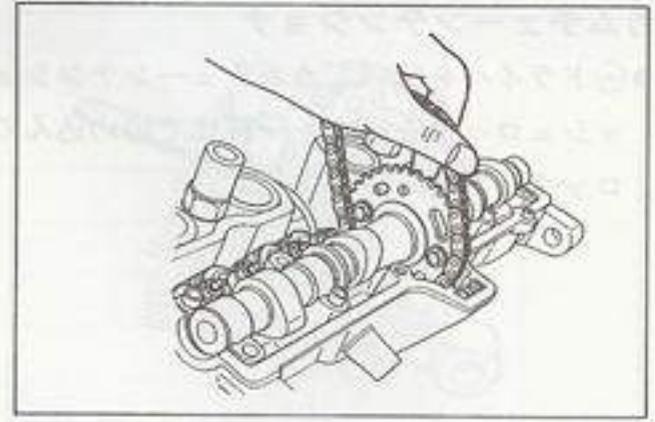


- シリンダヘッドのカムシャフトジャーナル部、及びカムシャフトにエンジンオイルを塗布する。



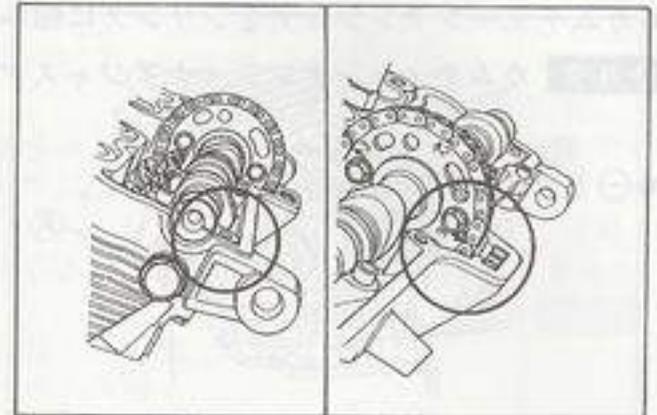
- シグナルジェネレータロータの矢印がクランクケース側の突起部に合っていることを確認してカムチェーンを軽く引っ張る。(5-63ページ参照)

△注意 クランクが回らないように十分注意する。



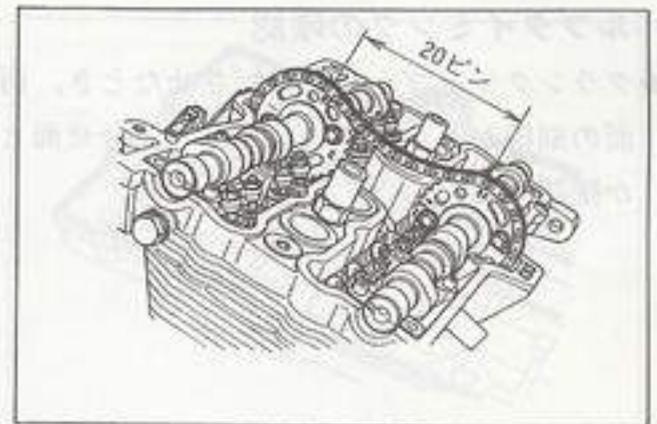
- エキゾストカムシャフトを組み立てる。

- ・エキゾストカムシャフト端面の刻線をエンジン前方に向けてシリンダヘッドカバー合せ面に平行になるよう組み立てる。
- ・エキゾストカムスプロケットの1の矢印 (↑) をシリンダヘッド上端と平行になるように合わせてカムチェーンをカムシャフトに掛ける。



- インレットカムシャフトを組み立てる。

- ・エキゾストカムシャフトスプロケットの2の矢印 (↑) の位置から起算して20ピン目にインレットカムシャフトスプロケット3の矢印 (↑) を合わせる。



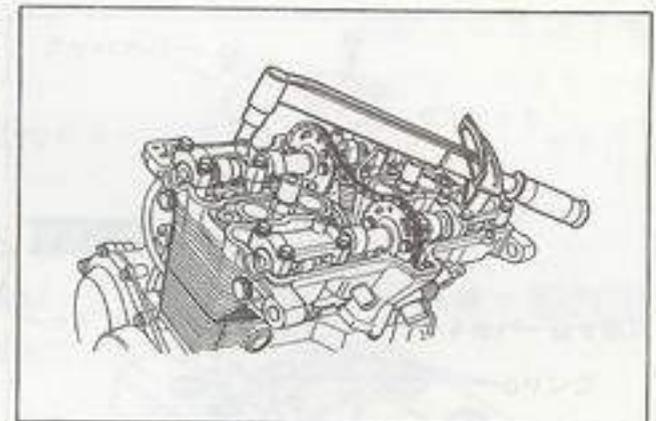
- エンジンオイルをカムシャフト及びジャーナル部に塗布する。
- カムシャフトホルダを組み立てる。

- ・カムシャフトホルダの記号は、右下図を参照して組み立てる。

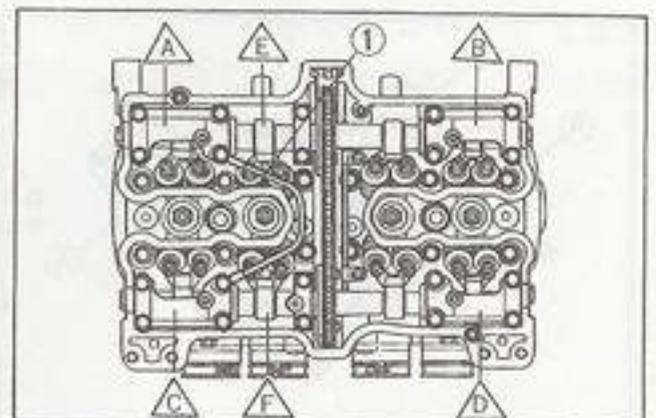
△注意 クランク及びエキゾストカムシャフトが回らないようにすること。

- オイルパイプ①を組み立てる。

- ・カムシャフトホルダと共締めする。
- ・オイルパイプ上側にワッシャを入れる。



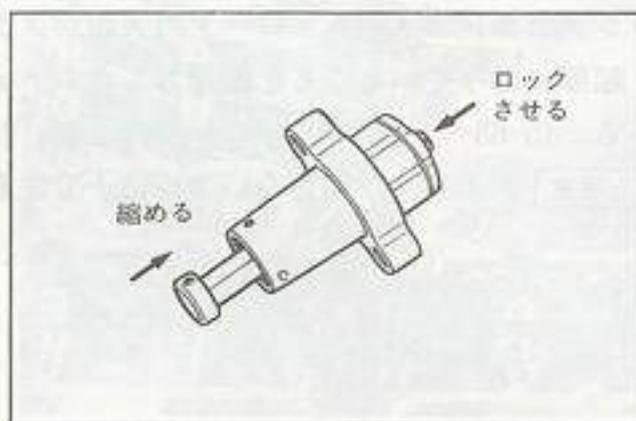
トルク カムシャフトホルダ締め付トルク：80-120kg・cm



エンジン 組立

カムチェーンテンショナ

- ⊖ドライバーを用いてカムチェーンテンショナアジャスタのブッシュロッドを縮め、一杯まで締め込んでブッシュロッドをロックしておく。

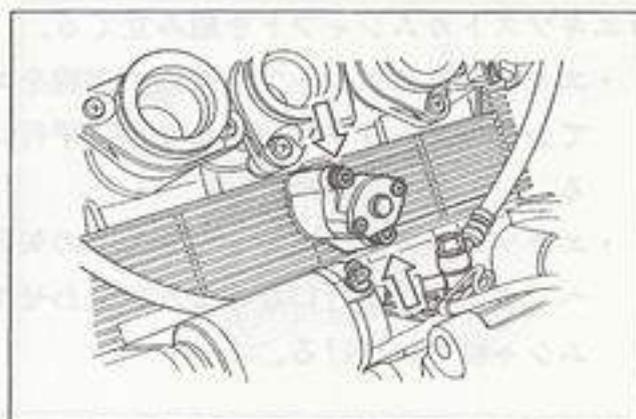


- カムチェーンテンショナをシリングに組み立てる。

トルク カムチェーンテンショナアジャスタ締め付トルク:

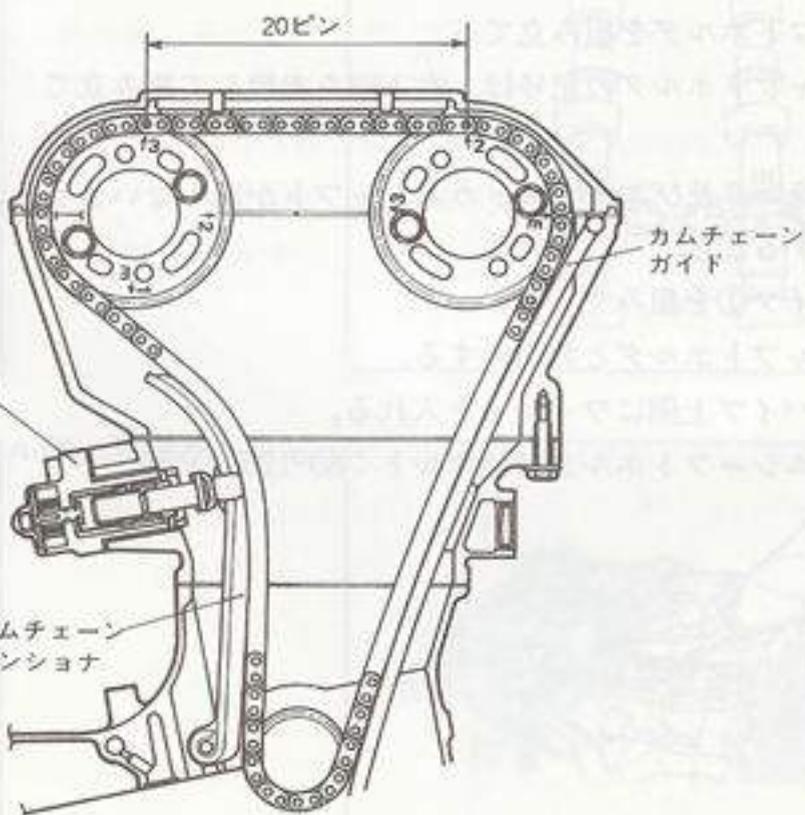
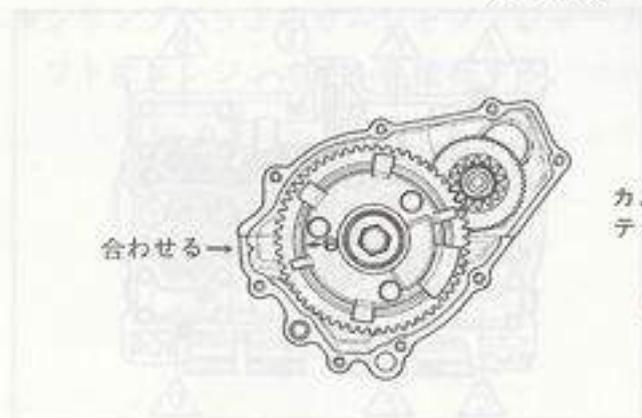
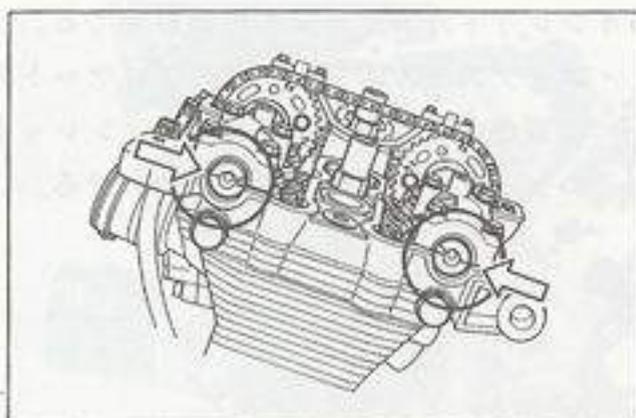
60~80kg・cm

- ⊖ドライバーでブッシュロッドを戻す。



バルブタイミングの確認

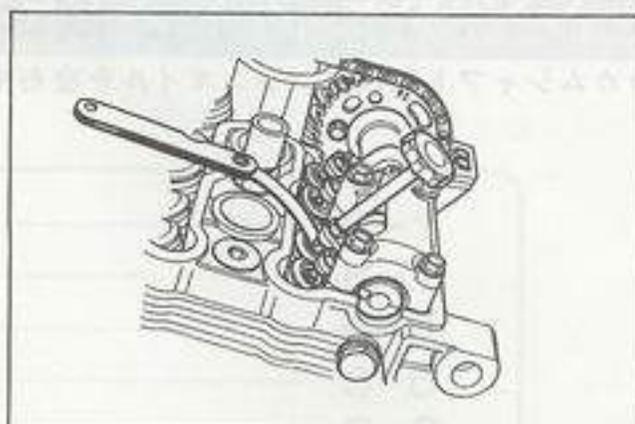
- クランクシャフトを2回転させたとき、再びカムシャフト端面の刻線がシリングヘッドカバー合せ面と水平になっているか確認する。



- バルブクリアランスを調整する。(4-24ページ参照)

特 工 シックネスゲージ：09900-20806

バルブクリアランス (冷機時)	IN	EX
	0.13~0.18	0.20~0.25

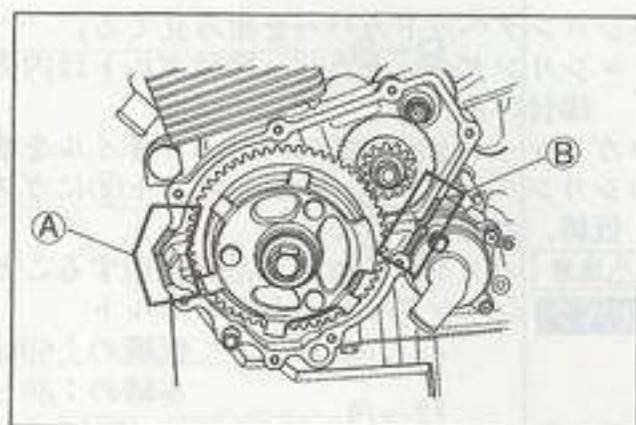


- スタータギヤカバーを組み立てる。
・合わせ面(A)(B)にシール剤を塗布する。

△注意 ・ノックピン, スタータギヤカバーガasketを忘れないこと。

・ガasket類は新品に交換する。

シール剤 スリーボンド "1207B"

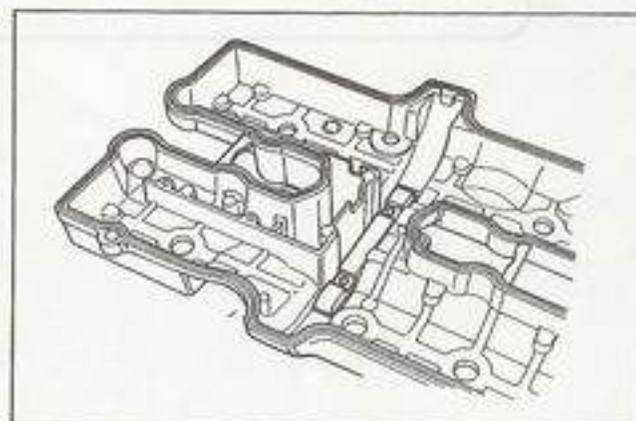


シリンダヘッドカバー関係

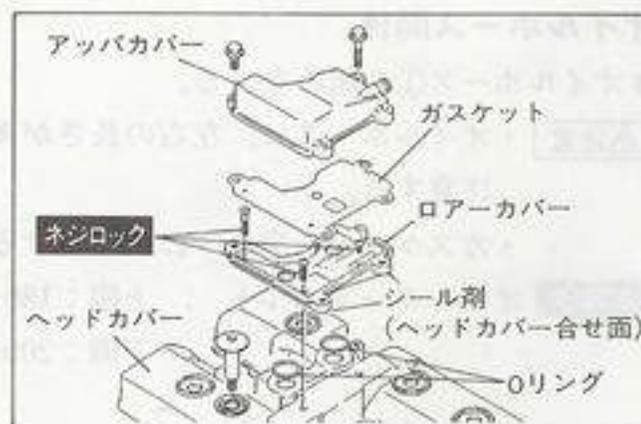
- シリンダヘッドカバーにカムチェーンNo.2ガイドを組み立てる。
・締付スクリューにネジロックを塗布する。

ネジロック ネジロックスリーボンド "1322"

トルク カムチェーンガイドNo.2 締付ボルト：20~40kg・cm

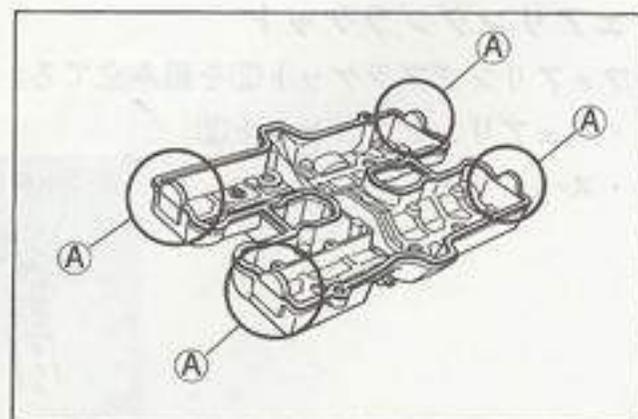


- シリンダヘッドカバーにブリーザカバーを組み立てる。



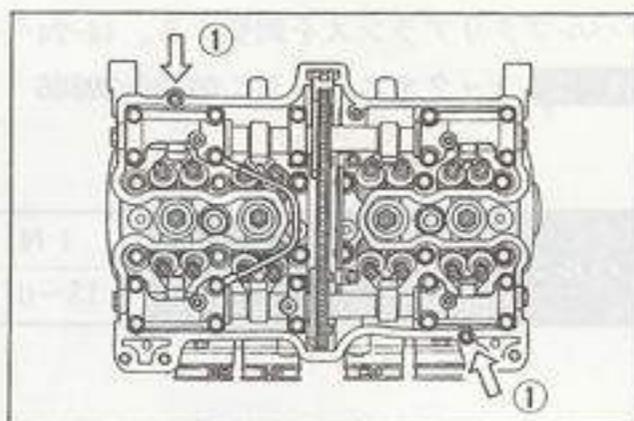
- シリンダヘッドカバーに新品のガasketを組み立てる。
- カムシャフト端面部分のガasket(A)部にシール剤を塗布する。

シール剤 スリーボンド "1207B"



エンジン 組立

- シリンダヘッドカバーノックピン①を組み立てる。
- カムシャフト部にエンジンオイルを塗布する。



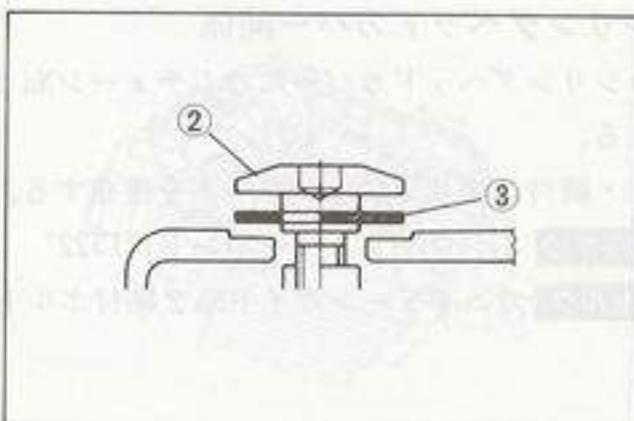
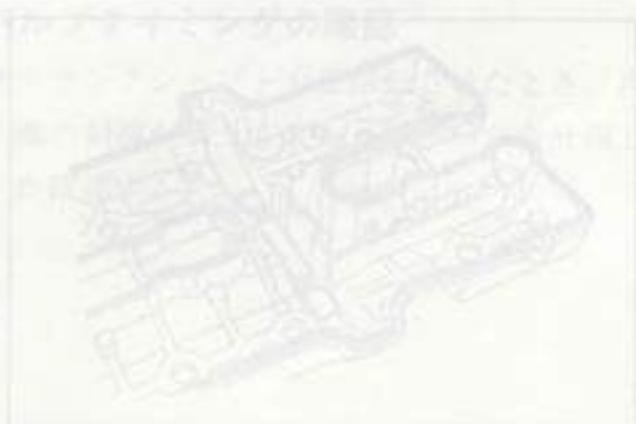
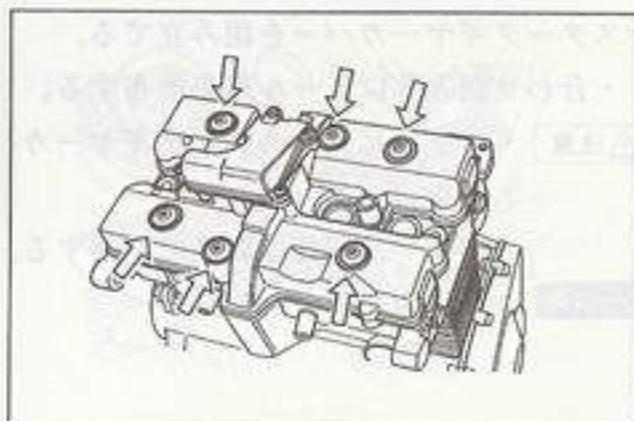
- シリンダヘッドカバーを組み立てる。
 - ・ シリンダヘッドカバー締付ボルトは内側から外側に均等に締付ける。
- ガasketシール部にエンジンオイルを塗布する。
- シリンダヘッドカバー締付ボルト②にガスケット③を入れて仮締、本締めを行なう。

△注意 ガasketは、新品を使用すること。

トルク シリンダヘッドカバーボルト

仮締め：60kg・cm

本締め：80～120kg・cm



オイルホース関係

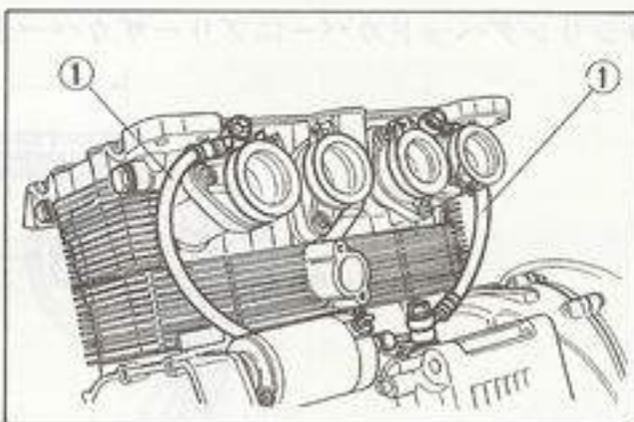
- オイルホース①を組み立てる。

△注意 ・ オイルホースは、左右の長さが異なっていますので注意する。

・ ガasketを忘れずに取り付ける。

トルク オイルホースボルト： 上側：180-200kg・cm

下側：200-240kg・cm

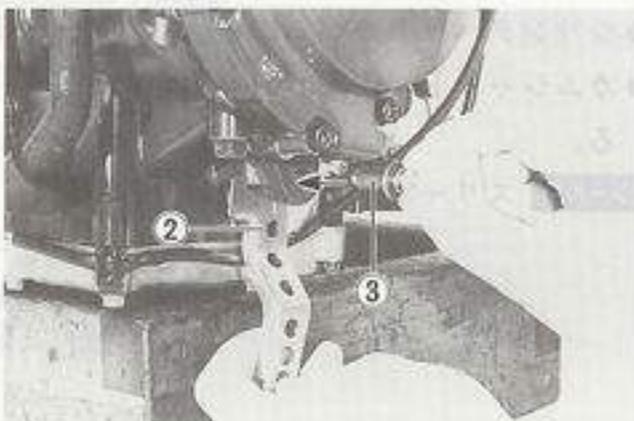


フェアリングブラケット

- フェアリングブラケット②を組み立てる。

・ フェアリングブラケット②

・ スペーサ③



分解点検 キャブレータ・フューエルコック・フューエルポンプ

目次

キャブレータ	6-1
取外し・分解	6-1
点検	6-4
組立	6-5
調整	6-8
キャブレータアッシ分解図	6-9
フューエルコック&フューエルフィルタ	6-10
取外し	6-10
点検	6-10
フューエルポンプ	6-11
取外し	6-11
点検	6-11

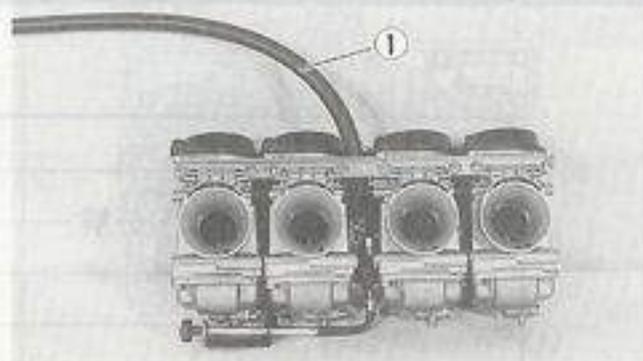
キャブレター 分解

キャブレターの分解

●キャブレターを取り外す。(5-3ページ参照)

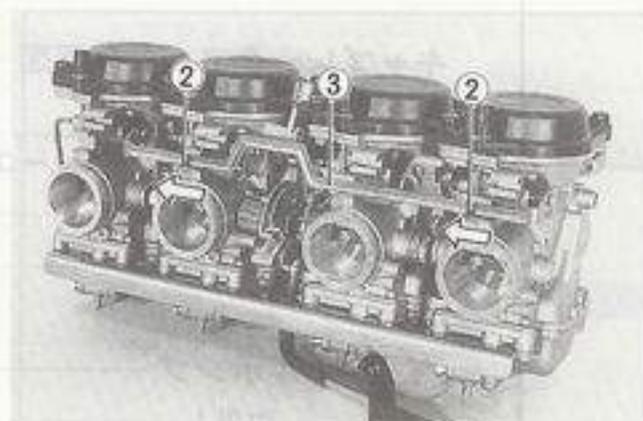
●ホース類を外す。

・エアーベントホース①

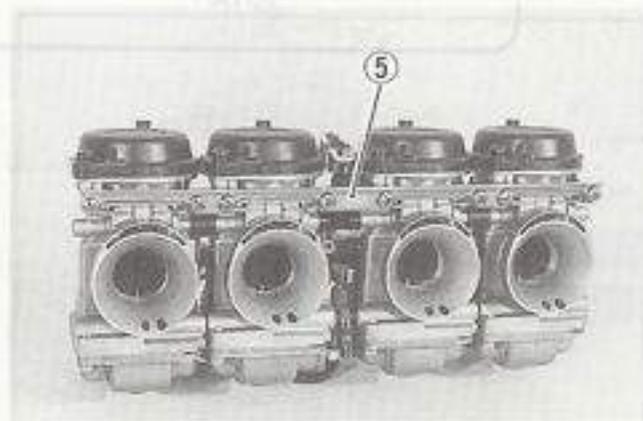
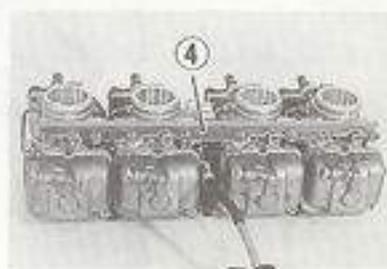


●チョークプレートセットピン②を外す。

●チョークプレート③を外す。



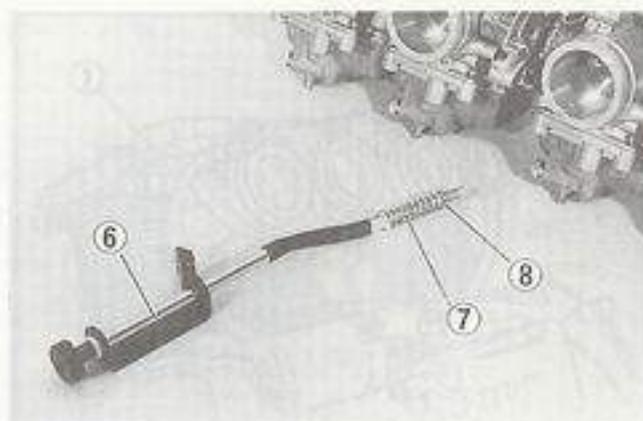
●キャブレターマウンティングプレート④、⑤を外す。



●キャブレタースロットルストップスクリュー⑥を外す。

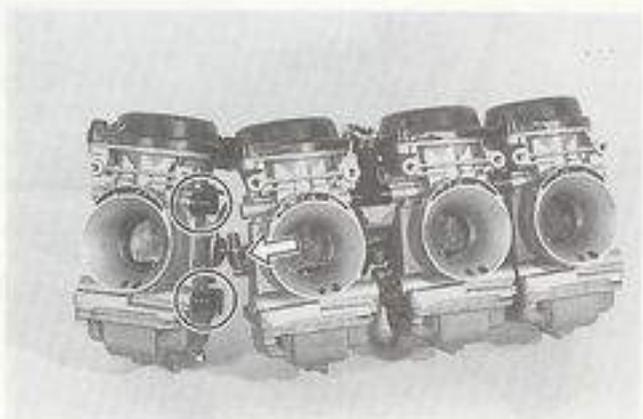
・スプリング⑦

・ワッシャ⑧

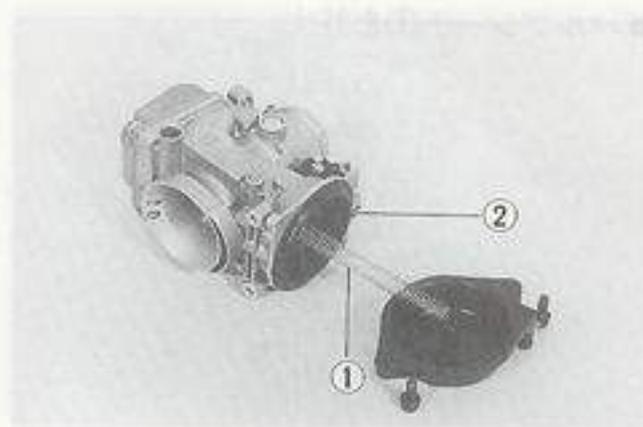


●キャブレターを分離する。

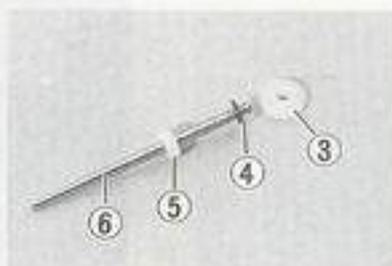
△注意 シール、スプリング等が脱落する場合がありますので部品の取付位置を確認しながら分離すること。



- トップキャップを外す。
 - ・ピストンバルブリターンスプリング①及びピストンバルブを外す。
 - ・負圧取出口のOリング②を外す。



- ピストンバルブよりジェットニードルを外す。
 - ・リング③
 - ・Eリング④
 - ・リング⑤
 - ・ジェットニードル⑥



- フロートチャンバポデーを外す。



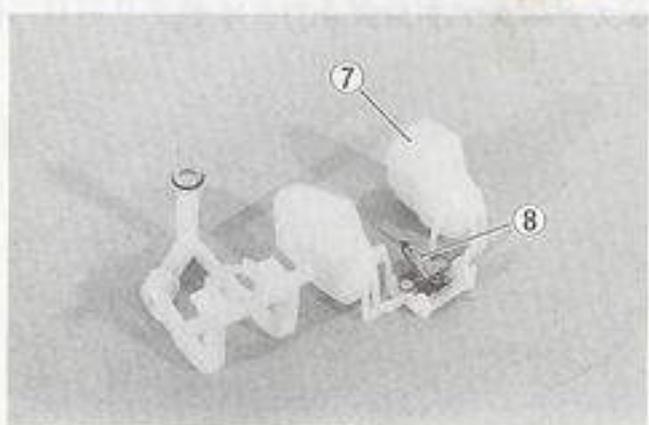
- フロートアッシを外す。
 - ・ニードルバルブも同時に外す。

△注意 フロートは、プラスチックで作られているので注意して取り扱うこと。



△注意 ニードルバルブとバルブシートは一对になっています。他の物と入れ替えないこと。

- フロート⑦を分離する。
- ニードルバルブ⑧を外す。



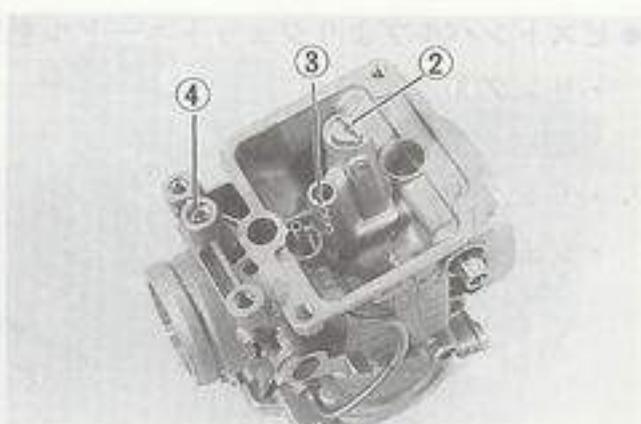
キャブレター 分解

- バルブシート①を外す。

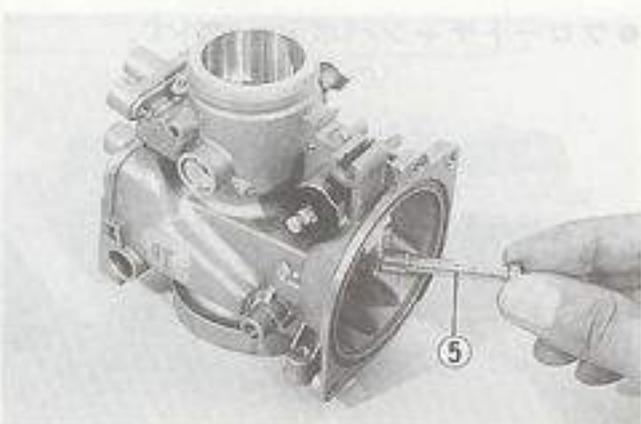


- 各ジェット類を外す。

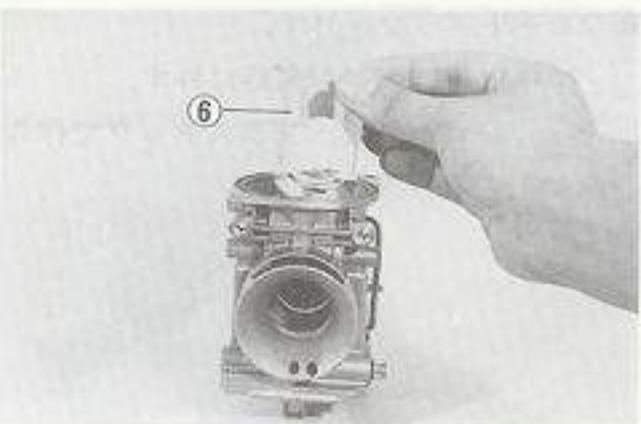
- ・メインジェット②
- ・パイロットジェット③
- ・パイロットスクリュ④



- ・ニードルシジェット⑤



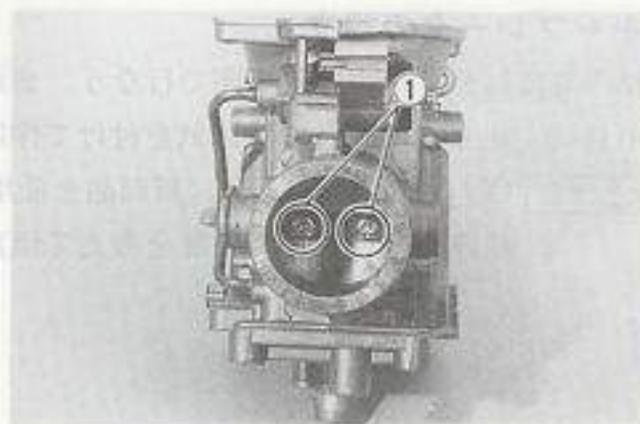
- ジェットブロック⑥を外す。



- スタータブランジャ⑦を外す。



- スロットルバルブ締付スクリュ①はカシメをしてあります。
カシメをヤスリ等で削除してから外すこと。



- ナットを緩めて、スロットルバルブシャフトを引き抜く。

△注意 スロットルバルブシャフトにトルクが掛らないよう十分に注意すること。

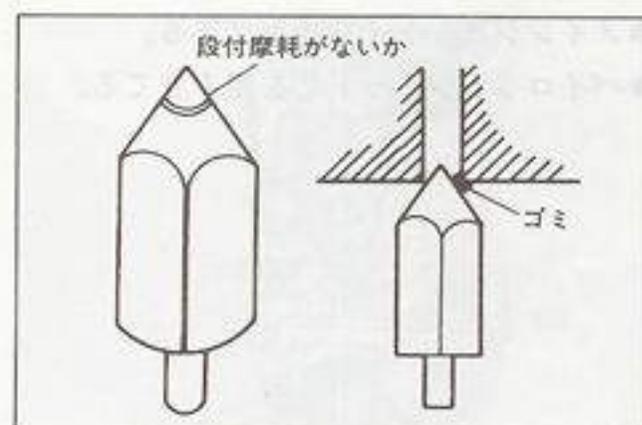


点検

ニードルバルブ

- バルブに摩耗や傷がないか。
- ゴミなどのつまりがないか。

△注意 汚れたりつまっているときは、エアーで吹き飛ばして掃除する。



- 損傷や目詰りがないか以下の部品を点検する。

- | | |
|---------------|-------------------|
| ・パイロットジェット | ・ダイヤフラム |
| ・メインジェット | ・ガスケット, Oリング |
| ・スタータジェット | ・ニードルバルブ |
| ・メインエアージェット | ・パイロットスクリュ |
| ・パイロットエアージェット | ・パイロット系の通路とバイパス通路 |
| ・フロート | ・スタータ通路 |

- 異常がある場合は、洗浄, 掃除等を行ない, いちじるしく損傷, 目詰りを起している場合は, 新部品と交換する。

キャブレター 組立 順序

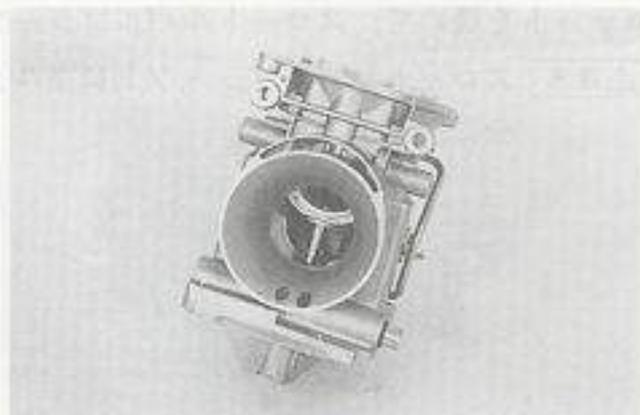
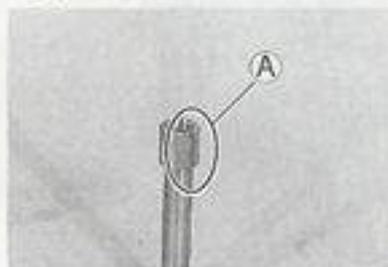
キャブレターの組立

組み立ては分解行程の逆順序で行なう。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 Oリング，シールは，新部品を使用すること。
組み立てる部品の機能を考えて慎重に組み立てる。

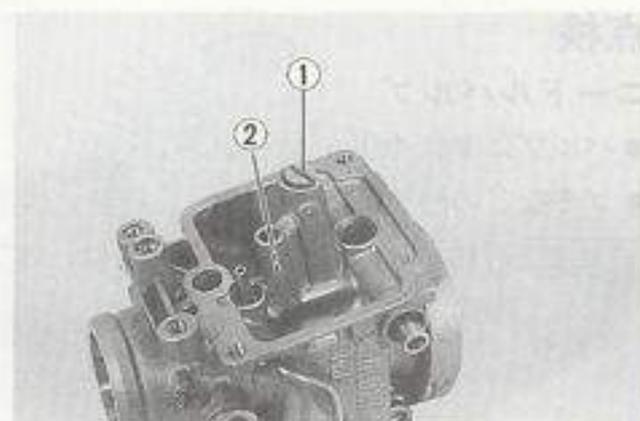
●ニードルジェットを組み立てる。

- ・ニードルジェット位置決め溝④とストッパ⑤とはめ合わせる。



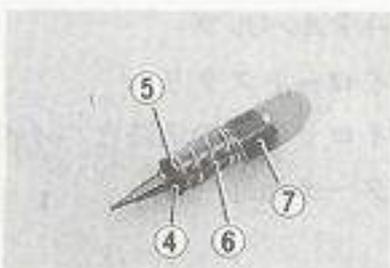
●メインジェット①を組み立てる。

●パイロットジェット②を組み立てる。



●パイロットスクリュを組み立てる。

- ・Oリング④
- ・ワッシャ⑤
- ・スプリング⑥
- ・パイロットスクリュ⑦



●バルブシートを組み立てる。

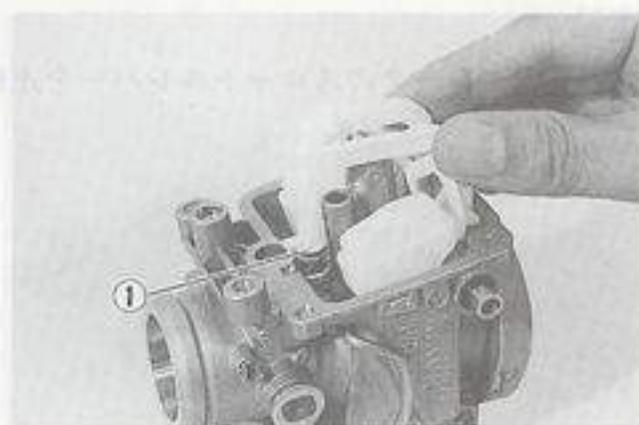
- ・バルブシート⑧
- ・Oリング⑨



- フロートアッシを組み立てる。

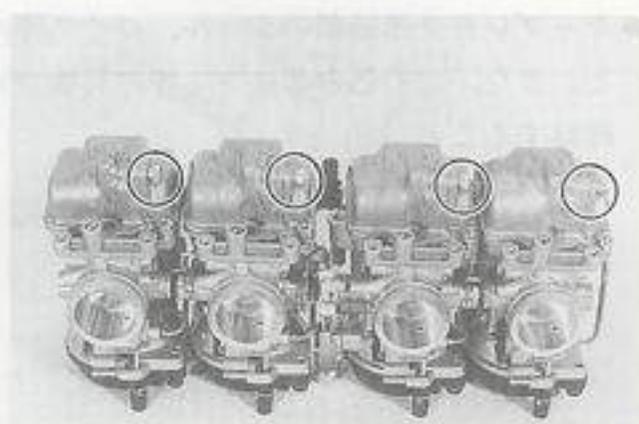
・Oリング①

△注意 確実にキャブレータボデーにセットする。

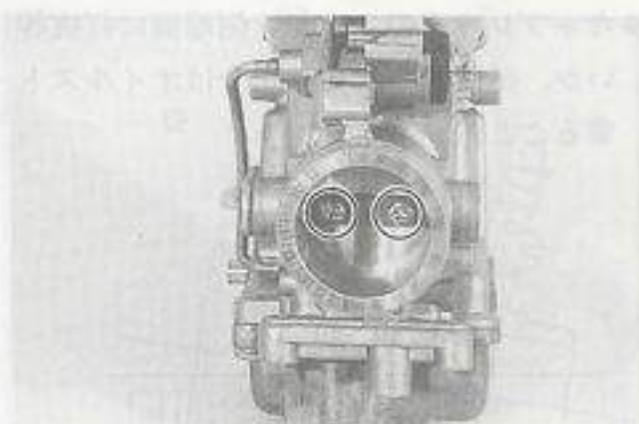


- チャンバボデーを組み立てる。

△注意 ドレンスクリュの方向に注意して組み立てる。



- スロットルバルブスクリュに少量のネジロックを塗布して確実に締め付ける。



- キャブレータフック④にスプリングを掛け、スプリングイニシャルが効く方向に1回転回し、スロットルレバー①にスプリングの先端を掛ける。



- スタータブランジャーを組み立てる。

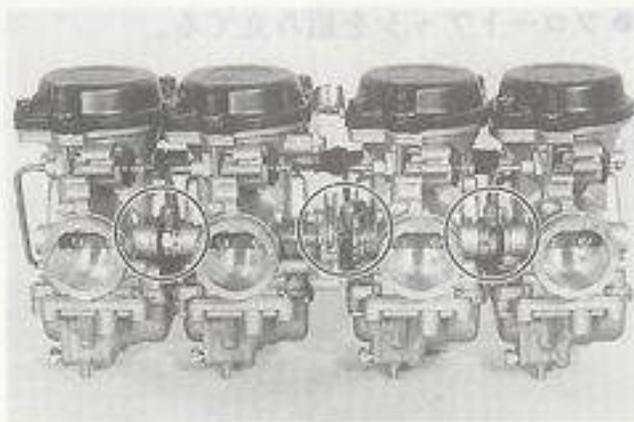
△注意 キャブレータボデーに爪④を確実にセットする。



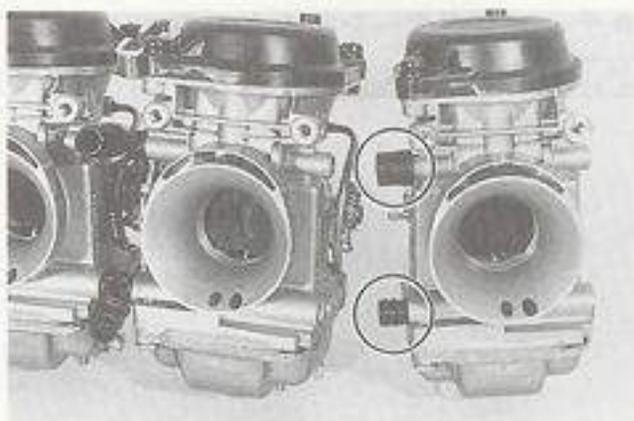
キャブレター 組立

連結

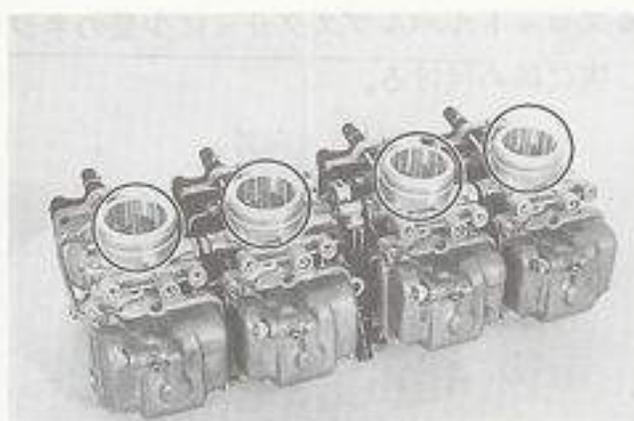
- 各キャブレターのスロットルレバーを連結する。



- キャブレター連結部のシール、パイプ等の組み忘れがないこと。また、はめ込み部にゴミ等の異物が付着していないか、確認すること。



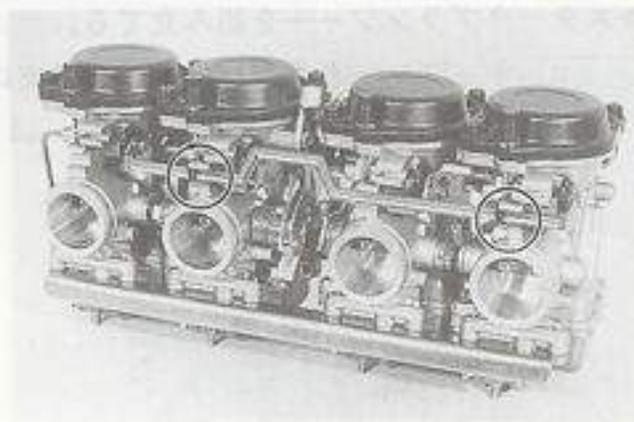
- キャブレターのエンジン側端面に打痕等による盛り上りがないか、確認する。ある場合はオイルストーン等で凸部を平にすること。



- 定盤等の平面の上にキャブレターのエンジン取り付け側端面を下にして、平面に密着させる。連結締付ボルトを均等に締め付ける。



- チョークプレートセットピンを確実に組み立てる。



調整

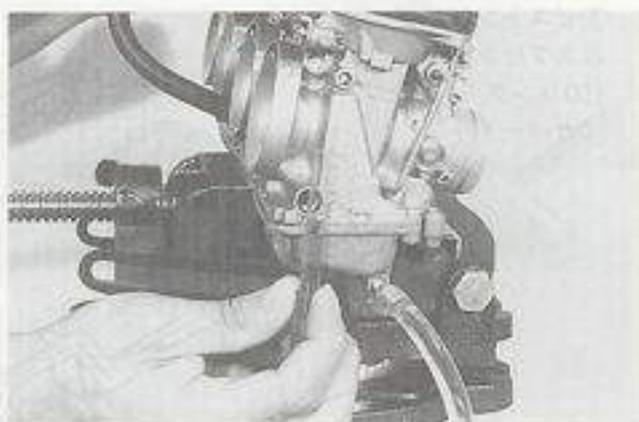
キャブレータ油面

- キャブレータを規定の角度になるようにバイスなどを用いて軽く固定する。
- キャブレータにガソリンを注入する。
- ドレンスクリューを外し、特殊工具を取り付けて油面高さの点検をする。



特 工 フューエルレベルゲージ：09913-14541

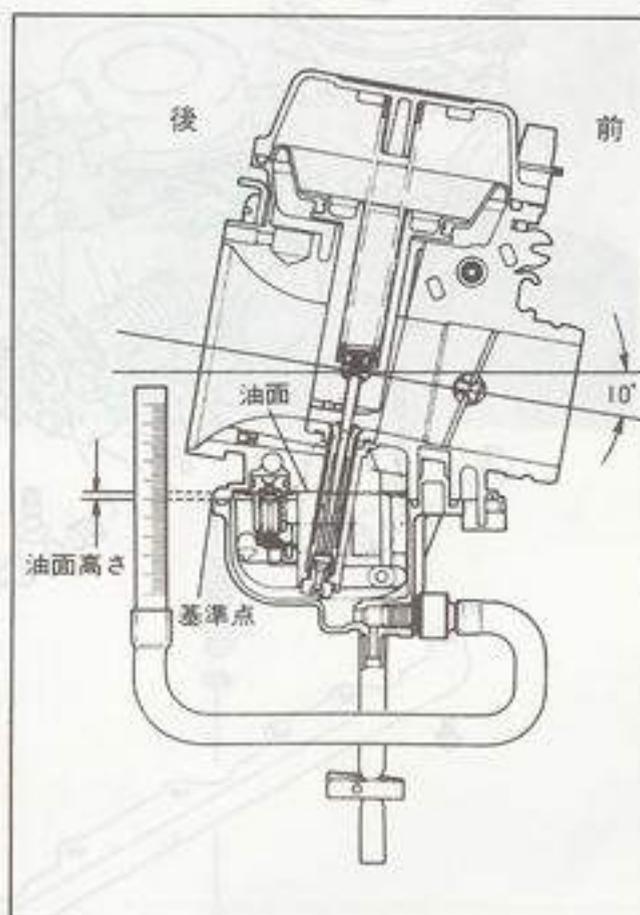
キャブレータ傾斜角	左右	水平
	前後	10°前下



点検方法

- フューエルドレンパイプに適切なホースを差し込んで栓をしておく。
- フューエルレベルゲージのホース内のエアを完全に抜く(流し出す)。
- レベルゲージを垂直にし、上から下にレベルゲージをゆっくり下げて、キャブレータボデーの基準点にゲージの目盛を合わせる。
- 油面が安定するまで待つ。
- 再びレベルゲージを少し下げ、ゲージ目盛の0点を決める。
- レベルゲージ内の油面が安定するまで待って基準点から油面までの高さを図る。

油面高さ
1.5 [±] mm 基準点より上側 (参考値)



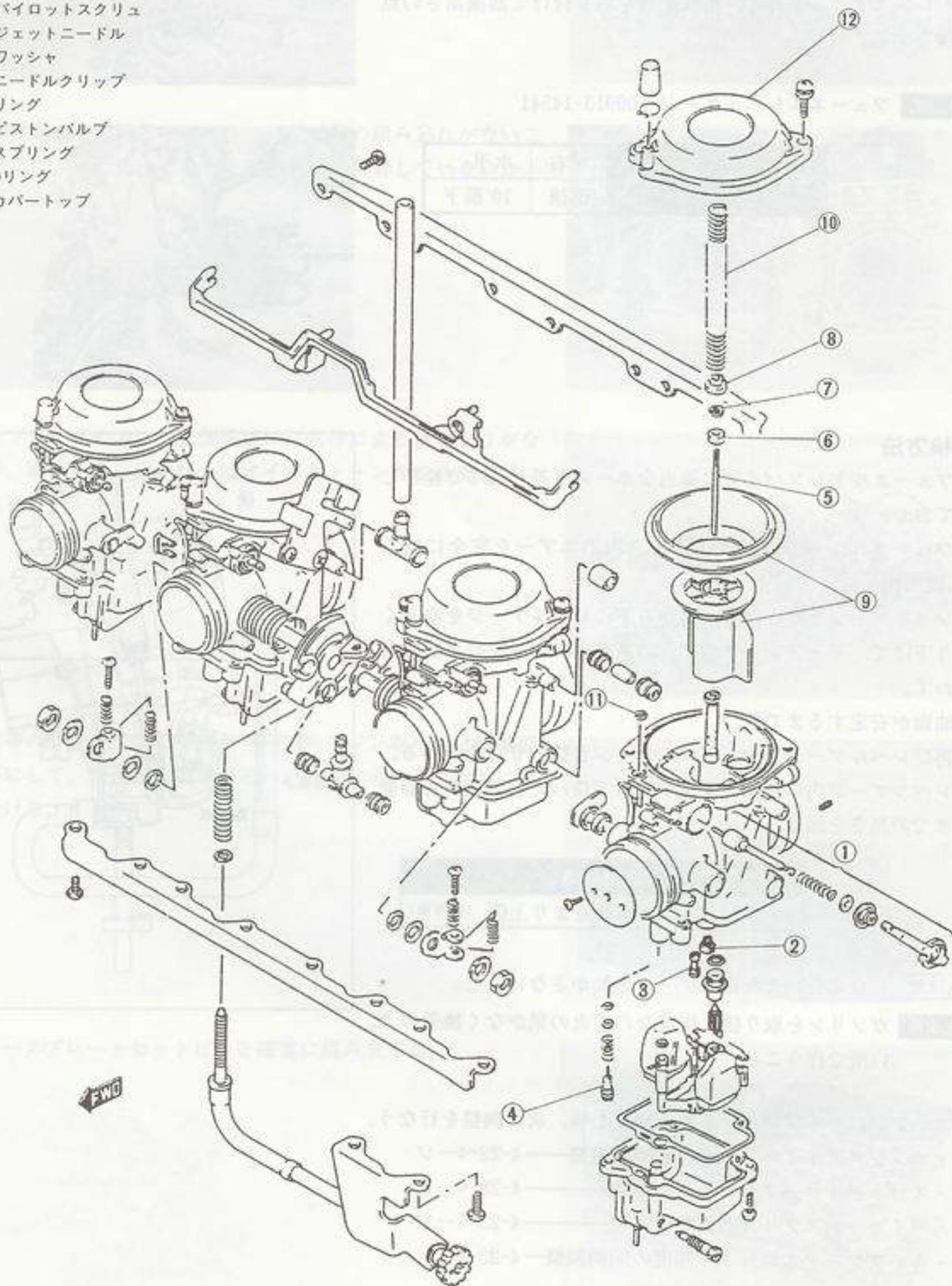
△注意 0点に合わせた後はゲージを動かさないこと。

△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うこと。

- エンジンにキャブレータを組み立てた後、次の調整を行なう。
 - ・エンジンアイドルリング回転数の調整——4-22ページ
 - ・スロットルケーブルの遊びの調整——4-28ページ
 - ・パイロットスクリューの調整——4-23ページ
 - ・キャブレータスロットル開度の同調調整——4-23ページ

キャブレターアッシ分解図

- ①スタータプランジャー
- ②メインジェット
- ③パイロットジェット
- ④パイロットスクリュ
- ⑤ジェットニードル
- ⑥ワッシャ
- ⑦ニードルクリップ
- ⑧リング
- ⑨ピストンバルブ
- ⑩スプリング
- ⑪Oリング
- ⑫カバートップ

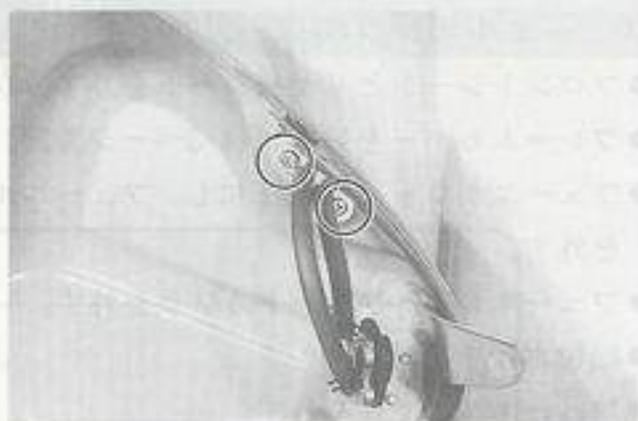


フューエルコック・フューエルフィルタの取外し

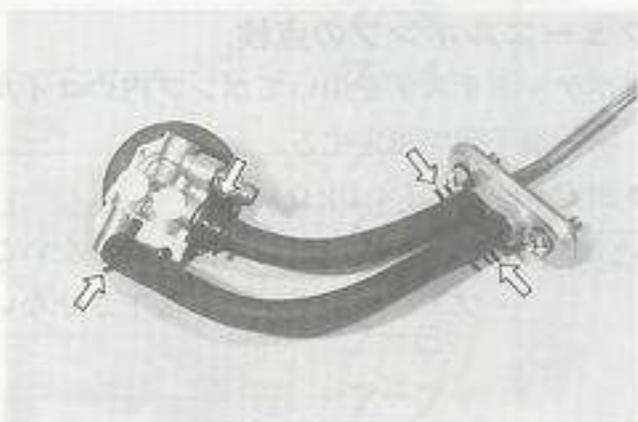
- フューエルフィルタ締付ボルトを外す。

△注意 ・ガソリンの取扱いには、十分注意すること。

△注意 ・フューエルフィルタガスケットは新品に交換すること。

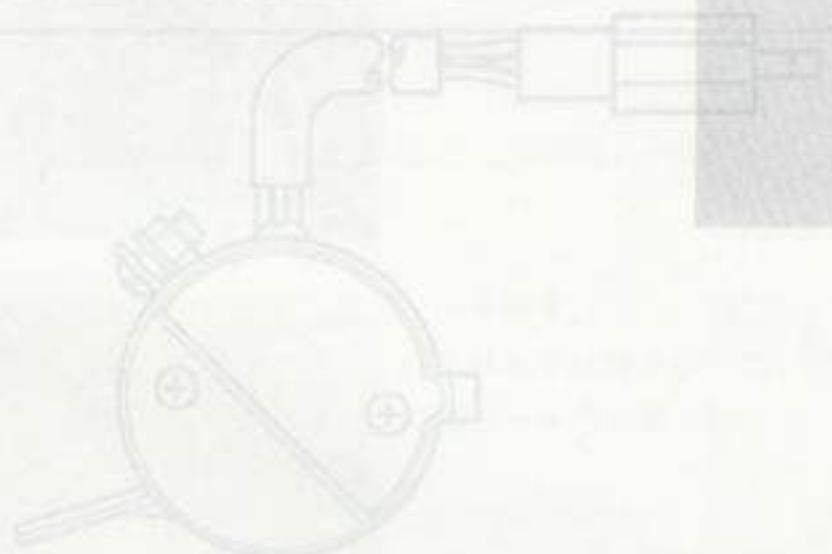


- フューエルフィルタとフューエルコックを分離する。



点検・清掃

- フューエルフィルタが詰まるとエンジン性能が低下するので、エアーガンにて異物を取り除くこと。



フューエルポンプ

フューエルポンプの取外し

- フロントシートとリヤシートを外す。(4-3ページ参照)
- フレームカバーを外す。(4-3ページ参照)
- フューエルコックをOFFにし、フューエルポンプからホースを外す。
- フューエルポンプリードカブラを外す。
- 締付ボルトを外す。
- フューエルポンプを外す。



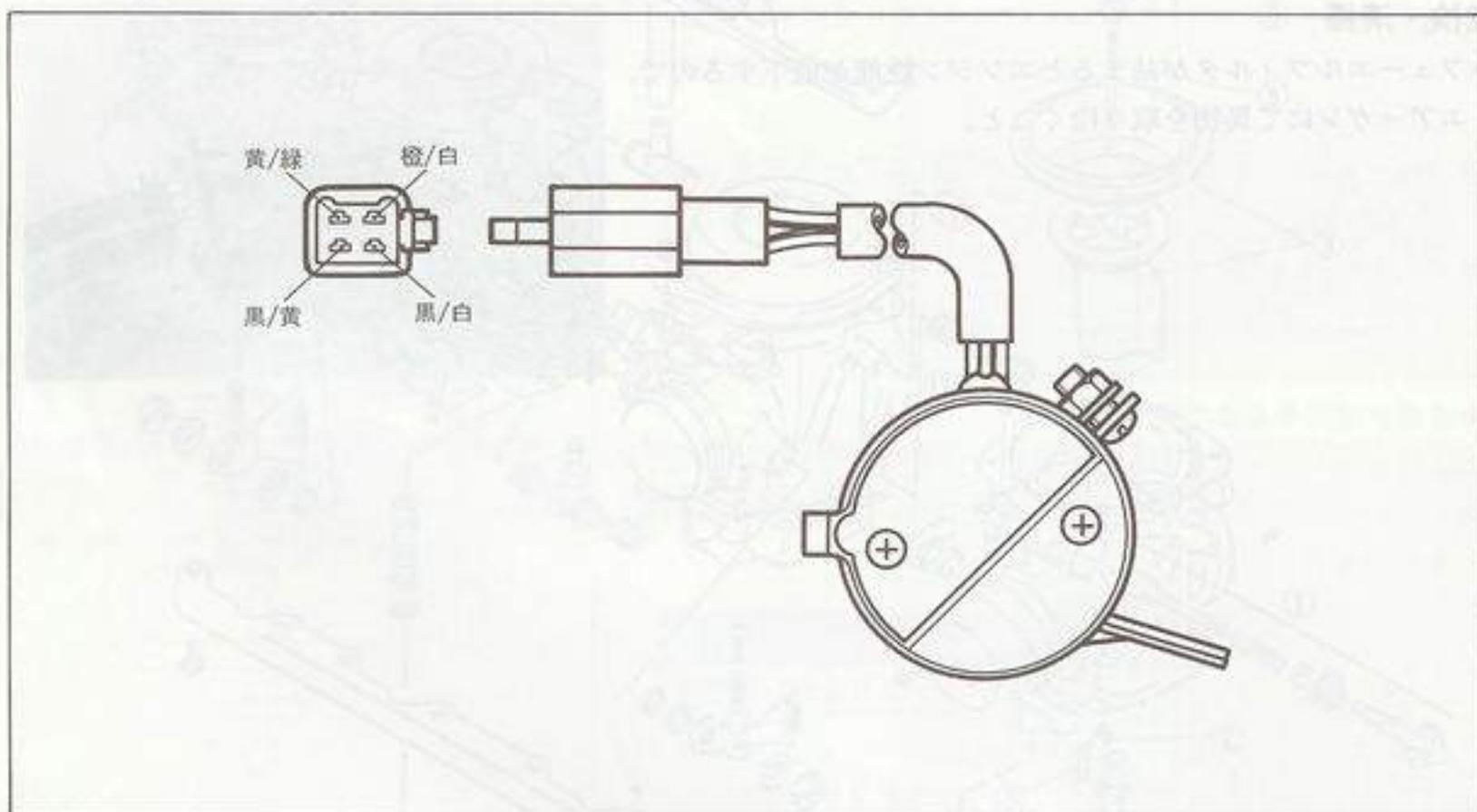
フューエルポンプの点検

- ポケットテストを用いてポンプ内のコイル抵抗値をカブラの ⊕ ⊖ 端子間で測定する。
- 測定レンジ：(× 1kΩ)

(単位：kΩ)

- △注意**
- ・ フューエルポンプは分解しないこと。
 - ・ フューエルポンプを落下させないこと。

		テスト ⊕			
		橙/白	黒/黄	黄/緑	黒/白
テスト ⊕	橙/白		∞	∞	∞
	黒/黄	∞		∞	∞
テスト ⊖	黄/緑	∞	45~55		10~12
	黒/白	∞	31~37	10~12	



分解点検 冷却装置

目次

分解	7-1
ラジエータの取外し	7-1
サーモスタットコネクタの取外し	7-2
ウォータホースの取外し	7-3
ウォータポンプの分解	7-4
点検	7-6
ラジエータキャップ	7-6
ラジエータ	7-6
サーモスタット	7-6
電動モータファン	7-7
サーモスイッチ	7-7
ウォータテンバレチャゲージ	7-7
組立て	7-7
冷却水ホースの組立図	7-8

冷却装置 分解

分解

ラジエータの取外し

- ロアーカウリングを外す。
- フロントシートを外す。
- フェーエルタンクを外す。
- 冷却水を抜く。(4-29ページ参照)

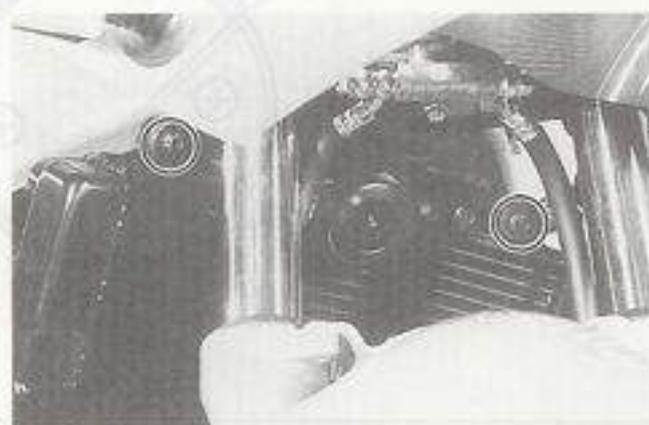
- ラジエータインレットホース及びアウトレットホースのクランプスクリュを緩め、ホースを引き抜く。



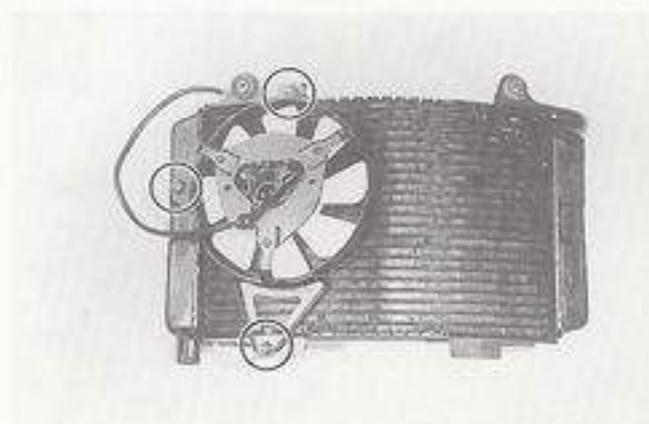
- クーリングファンリード線①を外す。



- ラジエータ締付ボルトを外す。



- クーリングファンを外す。



- シリンダヘッド部のウォータホースクランプを外し、ウォータホースを引き抜く。



- サーモスタットインレットコネクタ取付ボルトを外す。
- ファンスイッチリード線及びウォータテンパレチャージリード線カブラを外す。



- ウォータテンパレチャージとファンスイッチを外す。

△注意 組立時は、ファンスイッチのOリングを忘れずに取り付け、ウォータテンパレチャージにはシール剤を塗布し、指定トルクで締付けること。

シール剤 スリーボンド[®]1211[®]

トルク ファンスイッチ：90～140kg・cm

ウォータテンパレチャージ：130～150kg・cm

- ウォータホースを引き抜く。



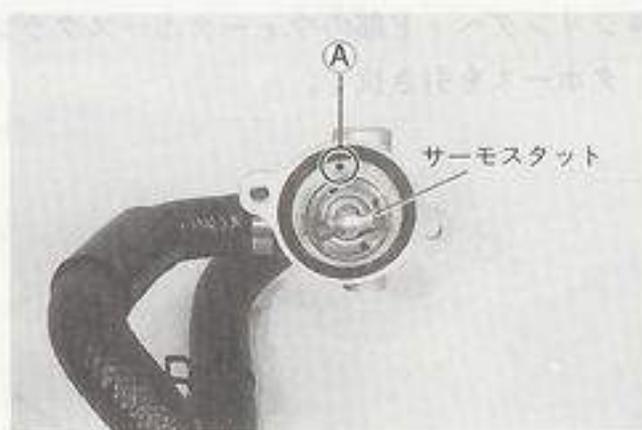
- サーモスタットインレットコネクタを外す。



冷却装置 分解

- サーモスタットを外す。

△注意 サーモスタット組立て時は、空気穴④を上部に向けて取り付けること。



- サーモスタットカバーを外す。



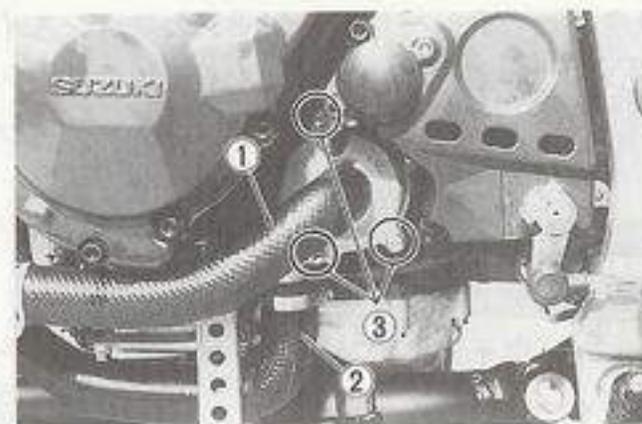
- シリンダ部のウォーターホースクランプを緩めウォーターホースを引き抜く。



- ホースのクランプを緩めホースを引き抜く。
- ウォーターポンプインレットホース①を外す。
- ウォーターポンプアウトレットホース②を外す。
- ウォーターポンプスクリュー③を外す。

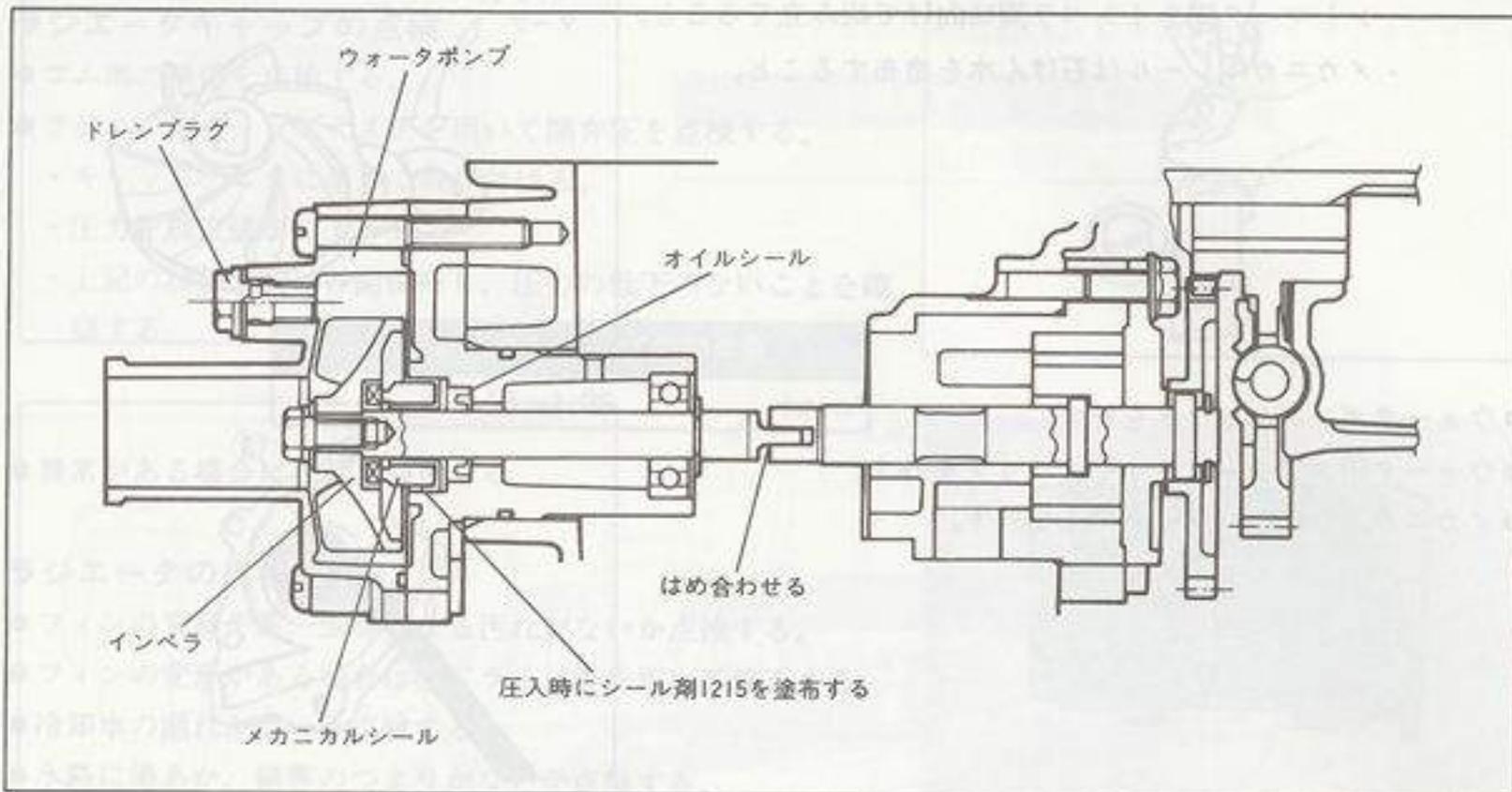
△注意 組立時はウォーターポンプスクリューにネジロックを塗布して、締め付けること。

ネジロック ネジロックスリーボンド "1322"

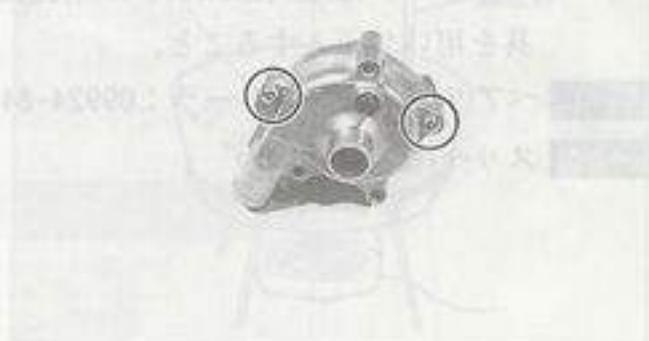


- ウォーターポンプファンを外す。

ウォーターポンプの分解

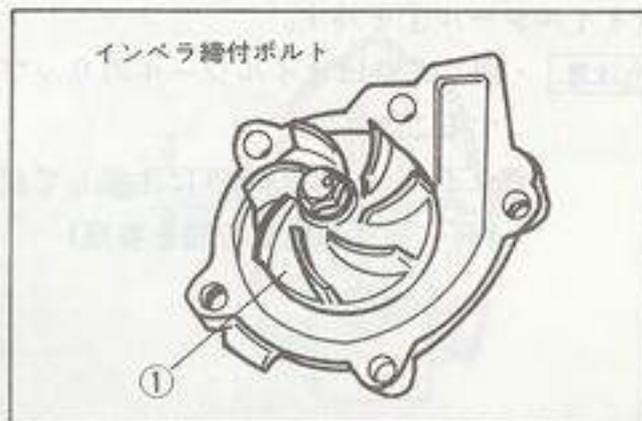
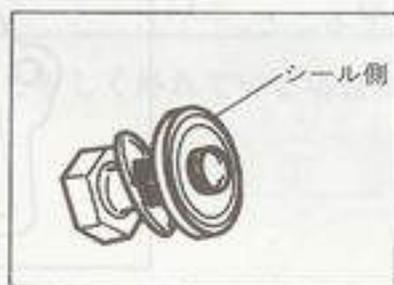


- ウォータポンプ締付けスクリユを外し、ウォータポンプケースを分割する。

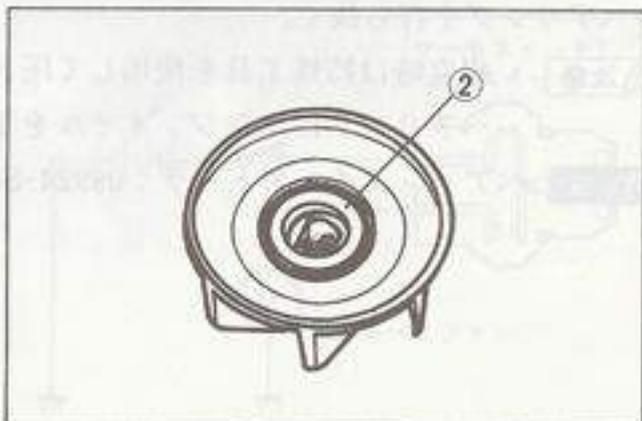


- インベラ①を外す。

△注意 インベラガスケットには表裏がある。ゴムのシール側をインベラ側に向けて組み立てること。

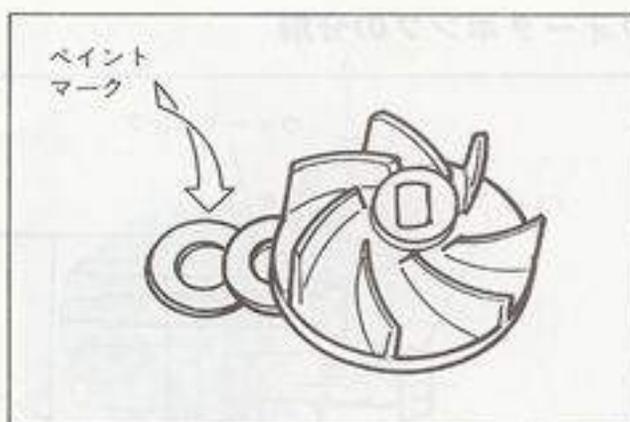


- メカニカルシール②を外す。

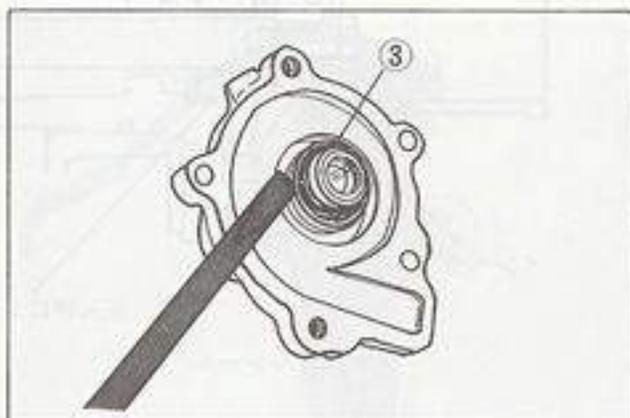


冷却装置 分解

- △注意** ・組立て時はメカニカルシールの表裏に注意し、ペイントマーク側をインペラ側に向けて組み立てること。
 ・メカニカルシールは石けん水を塗布すること。



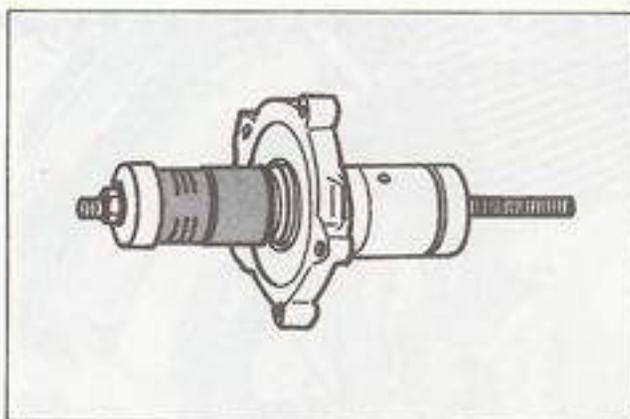
- ウォータポンプシャフトを外す。
- ウォータポンプシャフトサークリップを外す。
- メカニカルシールハウジング③を外す。



- △注意** メカニカルシールは組立て時に新品と交換すること。
 ハウジングは圧入部にシール剤1215を塗布し、特殊工具を用いて圧入すること。

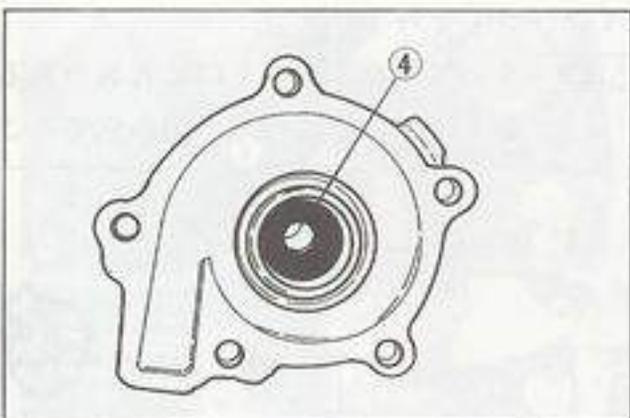
特 工 ベアリングインストーラ：09924-84521

シール剤 スリーボンド[®] 1215



- オイルシール④を外す。

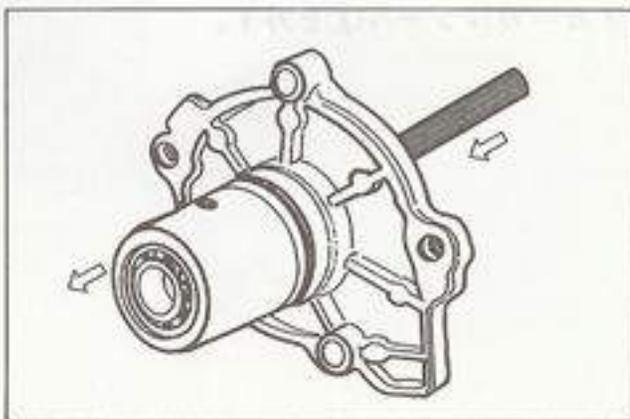
- △注意** ・組立て時はオイルシールのリップ部にグリスを塗布すること。
 ・オイルシールの向きに注意して組み立てること。
 (前ページの組立て図を参照)



- ベアリングを打ち抜く。

- △注意** ・組立時は特殊工具を使用して圧入する。
 ・ベアリングにエンジンオイルを塗布する。

特 工 ベアリングインストーラ：09924-84521

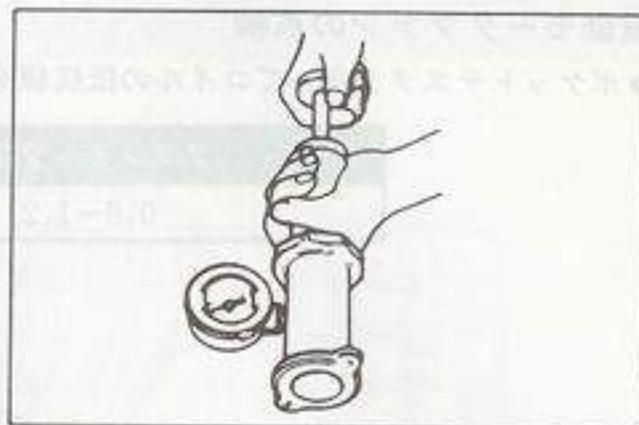


点検

ラジエータキャップの点検

- ゴム部の損傷を点検する。
- ラジエータキャップテストを用いて開弁圧を点検する。
 - ・ キャップテストに正しく取り付け。
 - ・ 圧力を規定値まで上げる。
 - ・ 上記の状態です約10秒間保持し、圧力の低下のないことを確認する。

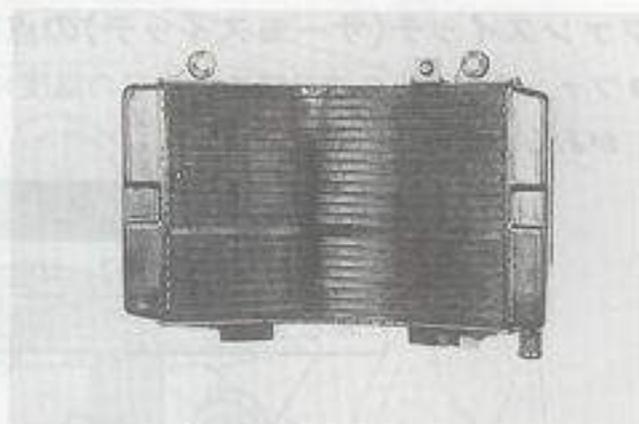
ラジエータキャップの開弁圧	
0.95~1.25	kg/cm ²



- 異常がある場合は新品と交換する。

ラジエータの点検

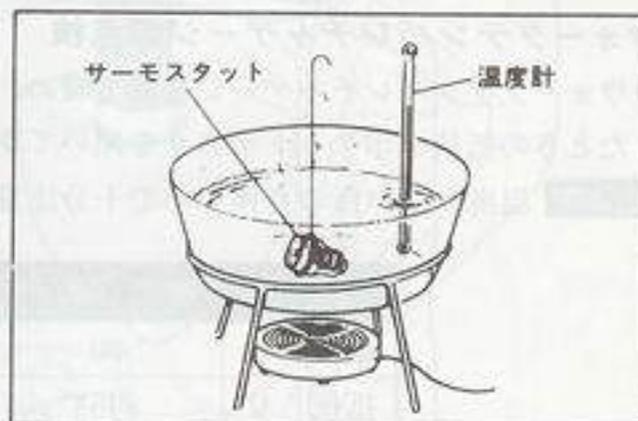
- フィンの変形や泥、虫等による汚れがないか点検する。
- フィンの変形がある場合は⊖ドライバ等を用いて修正する。
- 冷却水の漏れがないか点検する。
- 水路に湯あか、錆等のつまりがないか点検する。



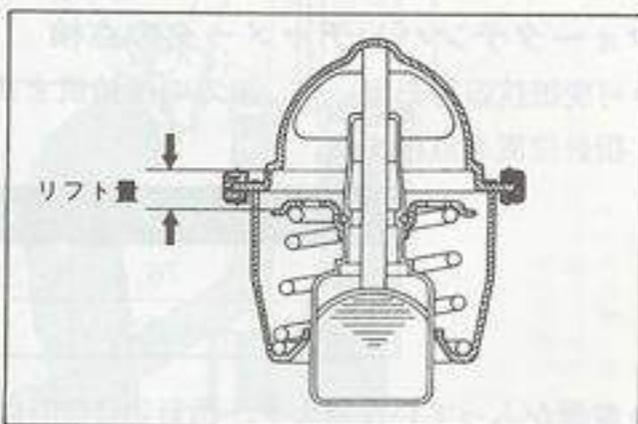
サーモスタットの点検

- 常温下で開弁していないか点検する。
- サーモスタットを水中に入れ徐々に水温を上げながら温度計を用いて開弁温度を点検する。

△注意 サーモスタットは針金等で水中に浮かせて点検すること。
 容器の底に接触していると温度が上がり正確な点検ができない。

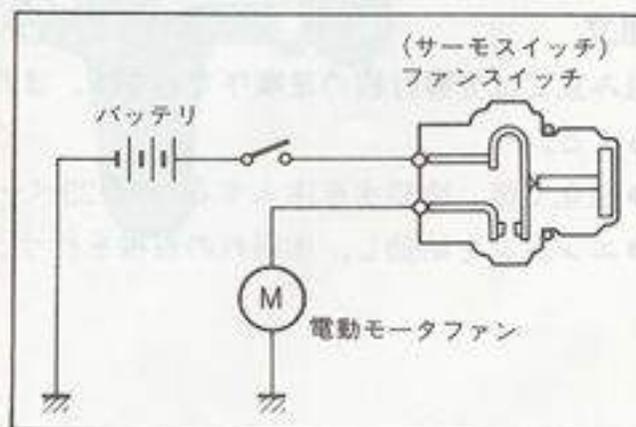


サーモスタット開弁温度	
開き始め温度	74.5~78.5 °C
全開温度	90 °C
全開リフト	7以上 mm



- 開弁温度の点検で標準値をいちじるしく外れている場合は新品と交換する。

電動モータファン作動回路

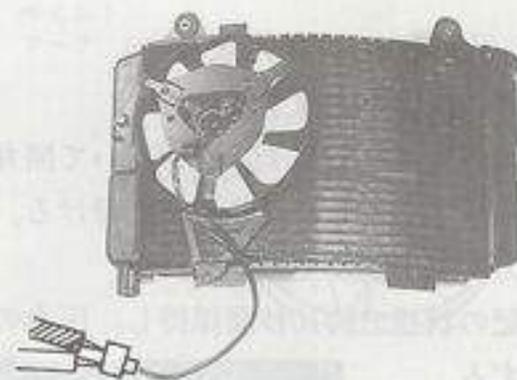


冷却装置 点検

電動モータファンの点検

- ポケットテストを用いてコイルの抵抗値を測定する。

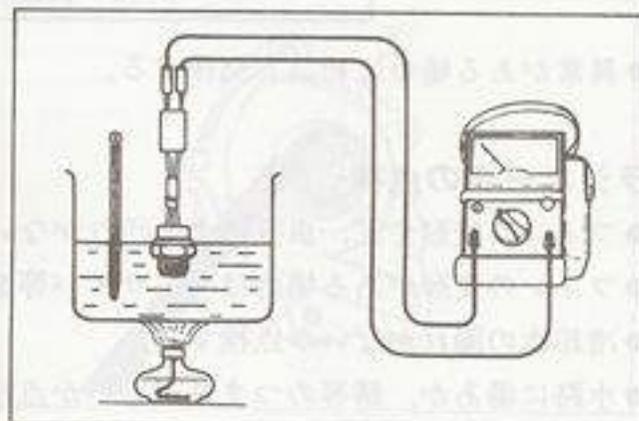
ファンモータ抵抗値	
0.8~1.2	Ω



ファンスイッチ(サーモスイッチ)の点検

- ファンスイッチを油で暖め、規定の温度になったときに導通があるかを確認する。

サーモスイッチ導通温度	
導通あり	102~108 °C以上
導通なし	97~103 °C以下

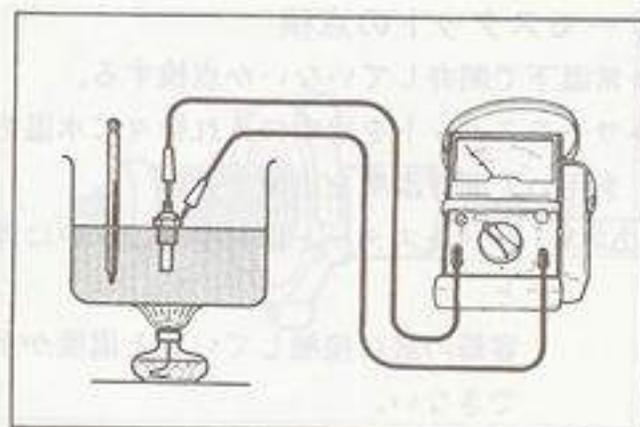


ウォータテンパレチャゲージの点検

- ウォータテンパレチャゲージを油で暖め、規定の温度になったときの抵抗をポケットテストを用いて測定する。

△注意 温度が高い所の点検なので十分注意すること。

標準値		
温度 °C	80	100
抵抗 Ω	約52	約27

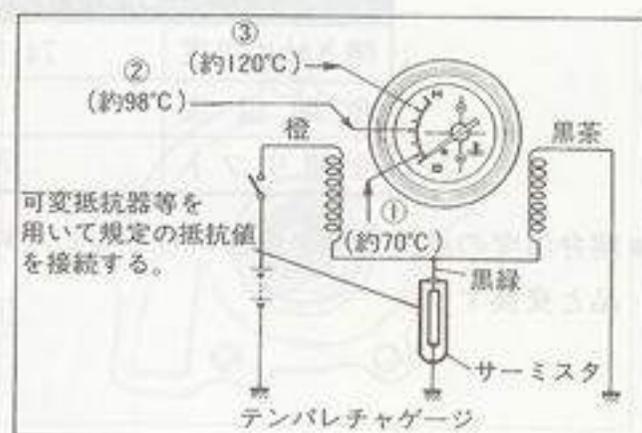


ウォータテンパレチャメータの点検

- 可変抵抗器等を用いて、規定の抵抗値を接続してメータ内の指針位置を点検する。

テンパレチャメータ指針位置			
抵抗 Ω	76.4	31.2	17.4
指針位置	①	②	③

- 電源が入っていないとき、指針はC点側に戻る。

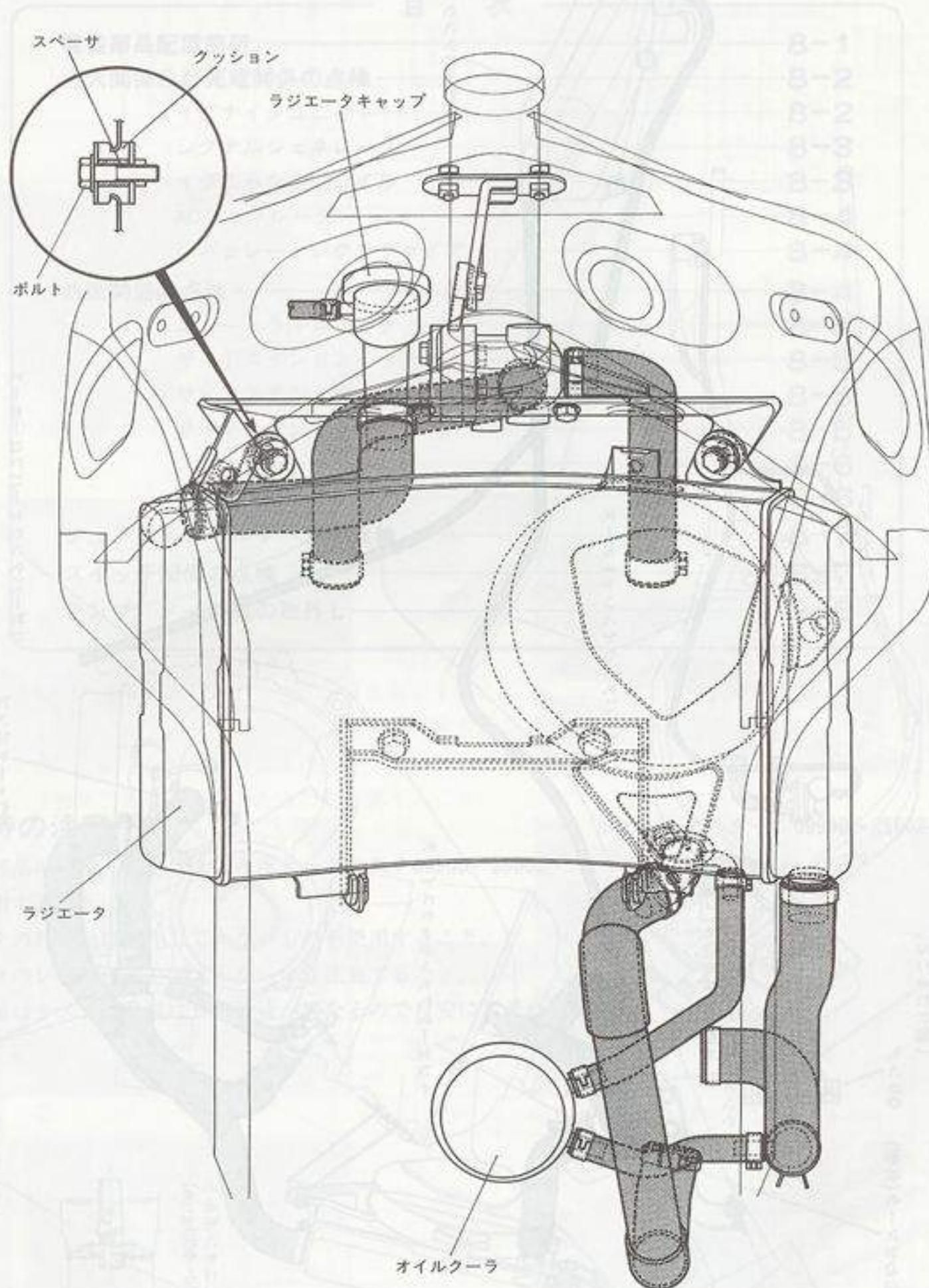


組立

組み立ては分解行程の逆順序で行なう。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。

- 組立て後、冷却水を注入する。(4-29ページ参照)
- エンジンを始動し、水漏れの点検を行う。

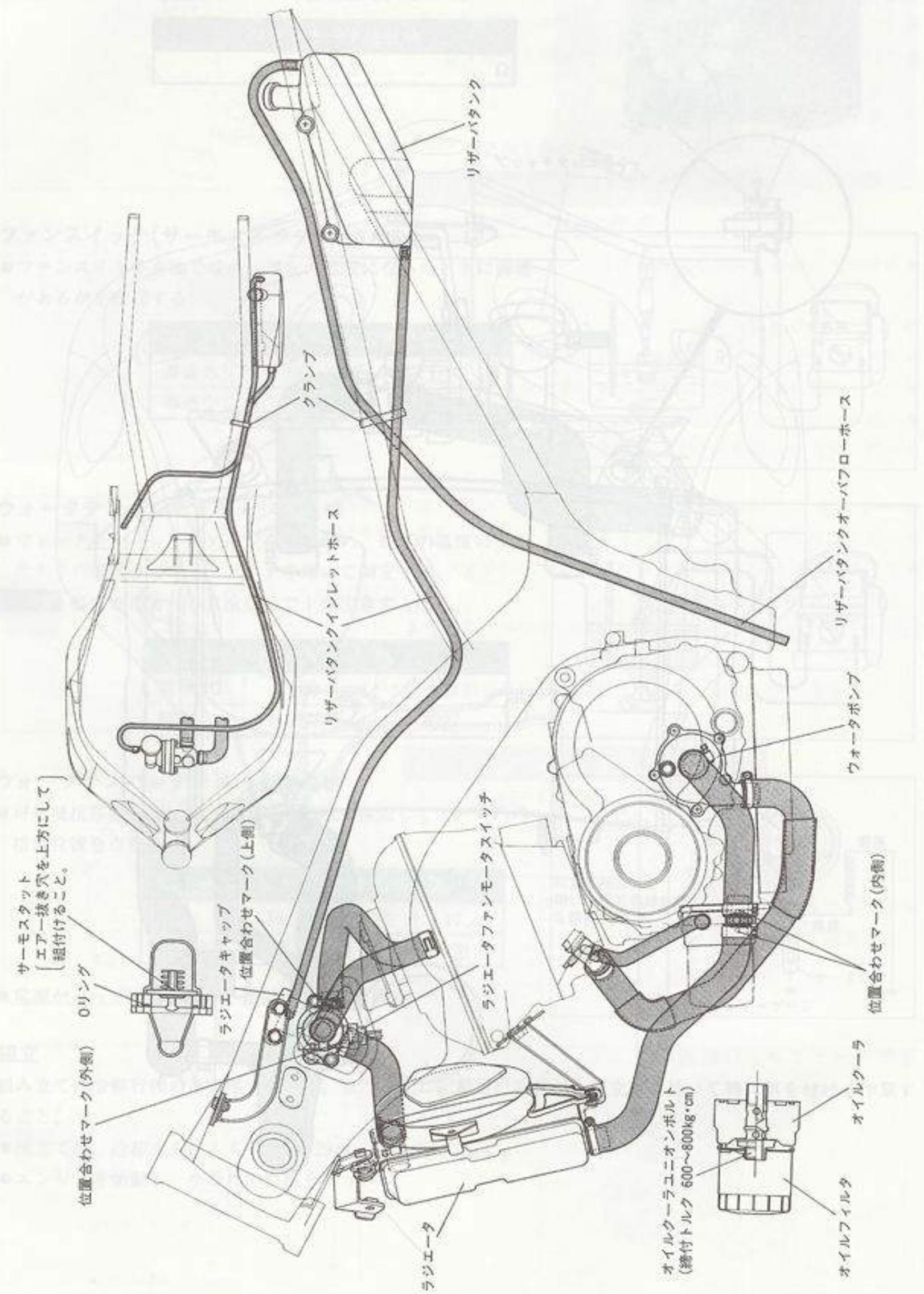
冷却水ホースの組立図No. 1



冷却水ホースの組立図No. 2

「お国立脈のスーホ水映余

※ ホースの接続位置を正確に確認して取り付けをお願いします。



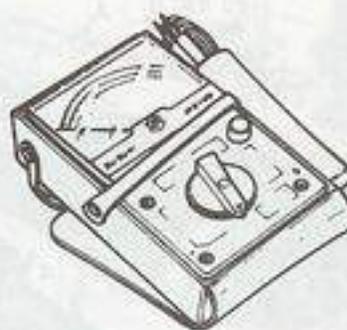
目次

電装部品配置箇所	8-1
点火関係及び充電関係の点検	8-2
イグナイタユニット	8-2
シグナルジェネレータ	8-3
イグニッションコイル	8-3
ACジェネレータ	8-4
レギュレートレクチファイア	8-4
始動関係の点検	8-4
ニュートラルスイッチ	8-5
サイドスタンドスイッチ	8-5
サイドスタンドダイオード	8-5
サイドスタンドリレー	8-5
スタータリレー	8-6
スタータモータ	8-6
フェューエルレベルゲージの点検	8-7
スイッチ関係の点検	8-7
ランプ、メータ類の取外し	8-8

点検時の注意

- 電装部品の点検、測定はスズキポケットテスタ09900-25002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。

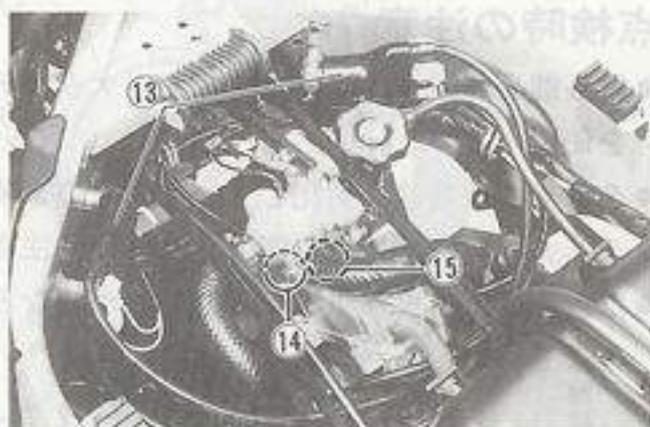
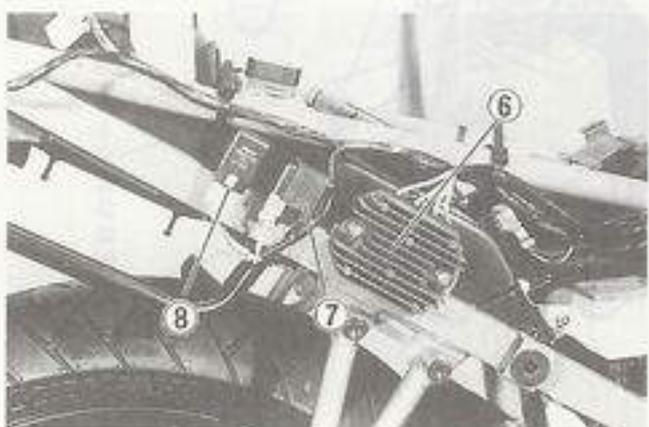
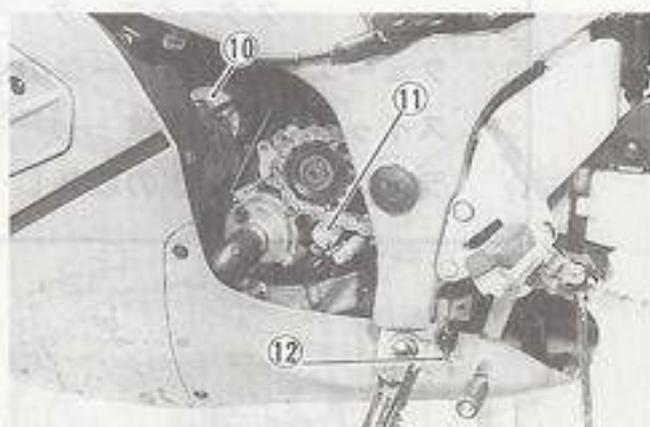
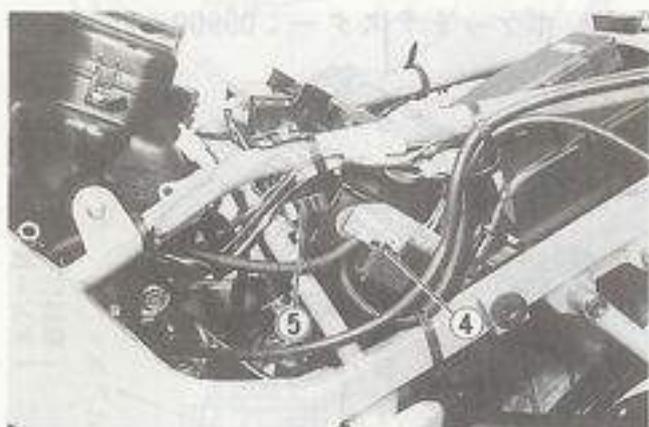
ポケットテスター：09900-25002



電装部品配置箇所

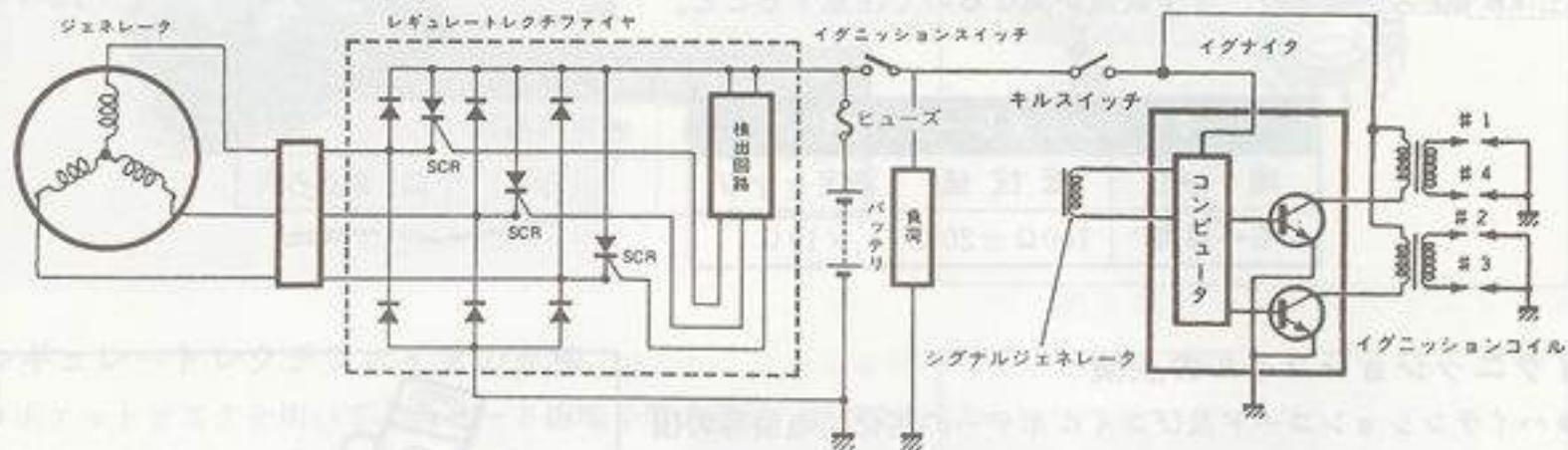
- ①ヒューズ
- ②バッテリー
- ③イグナイタ
- ④スタータリレー
- ⑤サイドスタンドダイオード
- ⑥レギュレートレクチファイア
- ⑦ターンシグナルリレー
- ⑧サイドスタンドリレー
- ⑨リヤブレーキスイッチ
- ⑩スタータモータ
- ⑪ニュートラルスイッチ
- ⑫サイドスタンドスイッチ
- ⑬イグニッションコイル
- ⑭ファンスイッチ
- ⑮ウォーターテンパレチャージ

- ⑯オイルプレッシャスイッチ



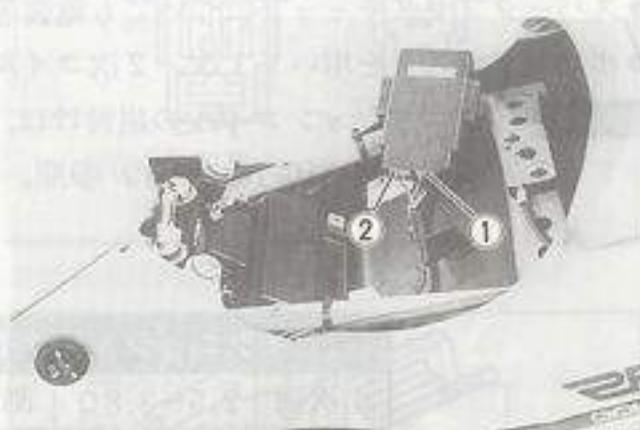
点火関係及び充電関係

点火回路



イグナイタユニットの点検

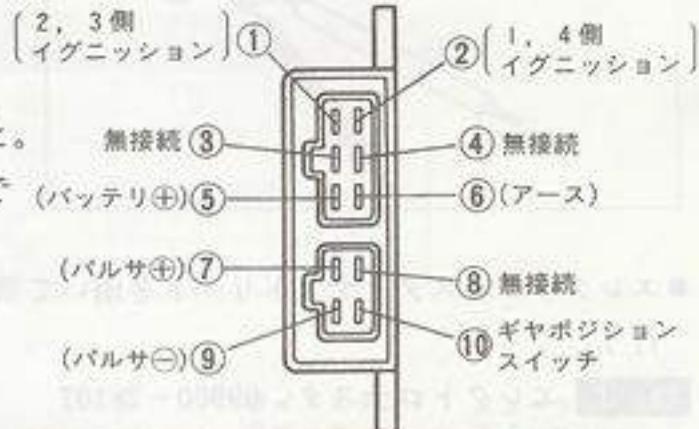
- フロントシートを外す。
- イグナイタを外す。
 - ・ カブラ①、②を外す。



ポケットテストを用いた点検

- ポケットテストを用いて各端子間の抵抗値を測定する。

- △注意**
- ・ テスタにより、多少数値が異なるので注意すること。
 - ・ テスタによる測定は低電圧のためチェックが良好でも判断できない故障もあるので注意すること。
 - ・ 測定レンジは×1KΩレンジで行うこと。



テスタ+		単位KΩ									
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
テスタ-	①	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞
	②	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞
	③	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞
	④	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞
	⑤	ON (11.5)	ON (11.5)	∞	∞	∞	ON (5)	ON (7.5)	∞	ON (170)	ON (7.5)
	⑥	ON (2.8)	ON (2.8)	∞	∞	ON (3.1)	ON (3.5)	∞	∞	ON (60)	ON (2.2)
	⑦	ON (7.7)	ON (7.7)	∞	∞	ON (8.6)	ON (3.5)	∞	∞	ON (50)	ON (6.0)
	⑧	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞	∞
	⑨	ON (400)	ON (400)	∞	∞	ON (400)	ON (250)	ON (250)	∞	∞	ON (250)
	⑩	ON (5.5)	ON (5.5)	∞	∞	ON (6.0)	ON (2.2)	ON (5.5)	∞	∞	ON (5.5)

ON…針が振れる。()内は参考値です。∞…針が振れない。

エレクトリック 点火, 充電

シグナルジェネレータの点検

●ポケットテストを用いて抵抗値を測定する。

△注意 テスタにより、多少数値が異なるので注意すること。

シグナルジェネレータの抵抗値		
端子	抵抗値	測定レンジ
茶↔黒青	100Ω±20%	×10Ω



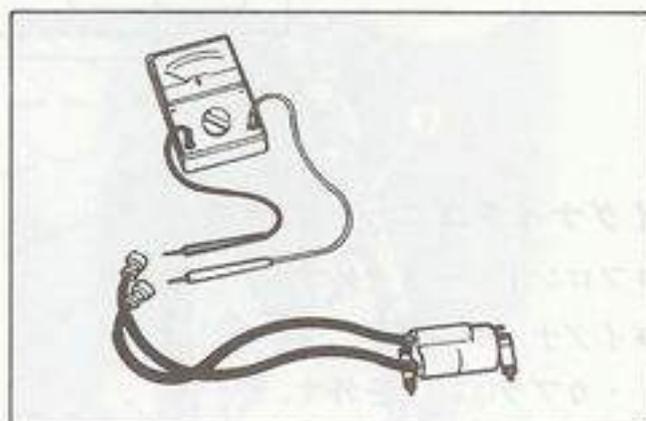
イグニッションコイルの点検

●ハイテンションコード及びコイルボデーの劣化、亀裂等の損傷がないか点検する。

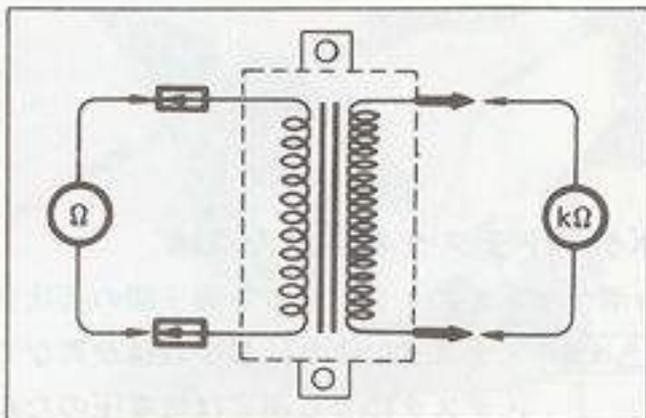
●スパークプラグキャップについても亀裂等の点検をする。

●ポケットテストを用いて1次、2次コイルの抵抗値を測る。

参考 イグニッションコイルの組付けは、イグニッションコイル組立図 (10-18ページ) 参照。



イグニッションコイル抵抗値		
側	抵抗値	測定レンジ
1次側	2.5~3.8Ω	測定レンジ×1Ω
2次側	30~40KΩ	測定レンジ×KΩ



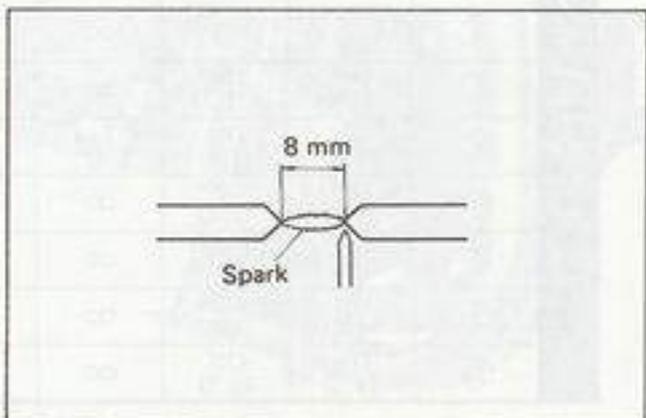
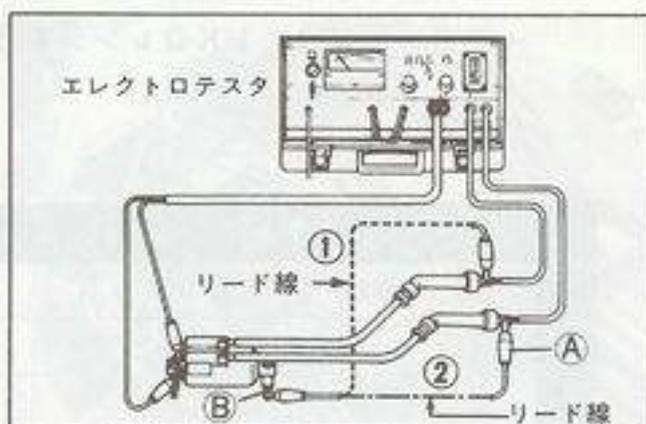
●エレクトロテストとテストリードを用いて飛火性能の点検を行う。

特 工 エレクトロテスト：09900-28107

- ・3針のすき間が8mmにセットされているか確認する。
- ・テストリード線を右図のように結線する。
- ・リード線④を用意して、プラグキャップとイグニッションコイルマウントボルト⑥を結んで (①の状態) 点検する。次にプラグキャップを変更して (②の状態) 点検する。

△注意 上記の点検時は、プラグキャップ及びイグニッションコイルマウント部を他部から絶縁させ、リークさせないように十分に注意すること。

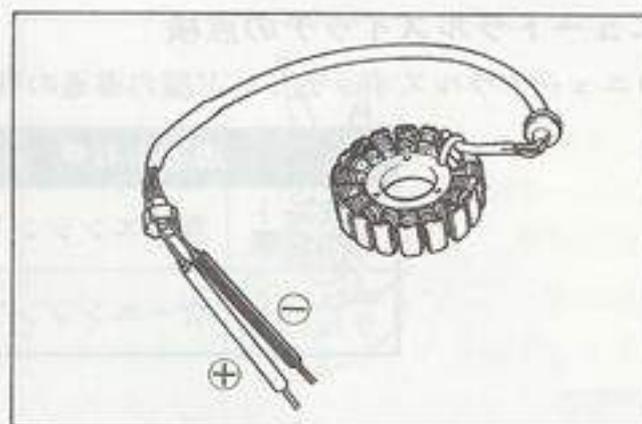
上記の点検で火花が出ないか、火花の色が橙色の場合はイグニッションコイルの不良と考えられる。



ACジェネレータの点検

- ポケットテストを用いて、各リード線間の導通の有無を点検する。

ACジェネレータの点検		
端子	導通の有無	測定レンジ
黄の各端子間	有	$\times 1 \Omega$

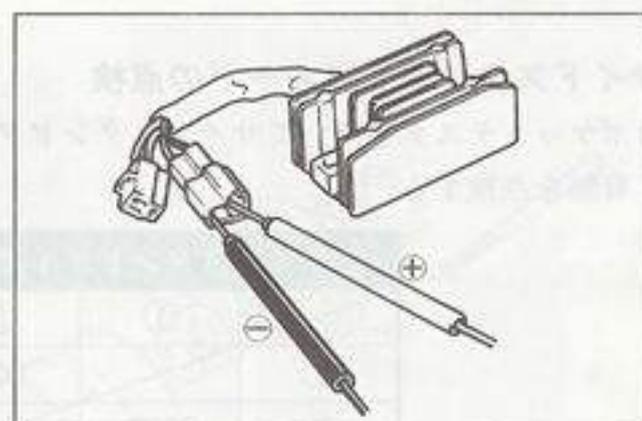
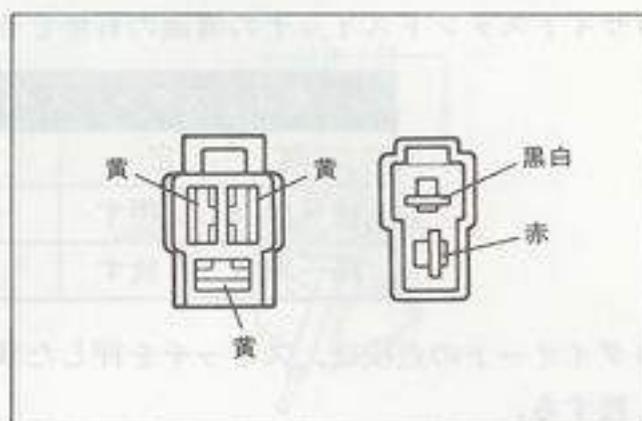


レギュレートレクチファイアの点検

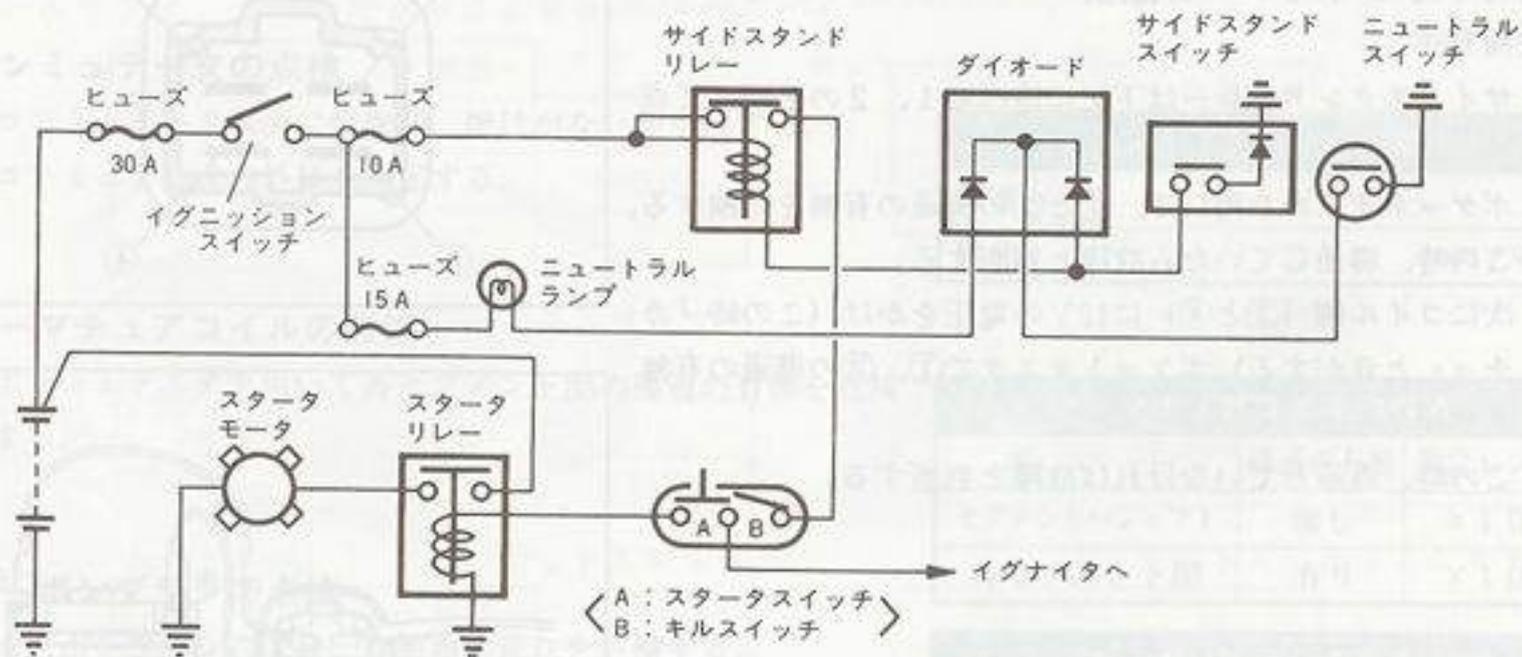
- ポケットテストを用いて、各リード線端子間の導通（抵抗）を測定する。

△注意 テスタにより、多少数値が異なるので注意すること。

レギュレートレクチファイアの導通(抵抗)					
テスト	黒白	黄	黄	黄	赤
黒白		4.8~7.2Ω	4.8~7.2Ω	4.8~7.2Ω	24~36Ω
黄	OFF		OFF	OFF	4.8~7.2Ω
黄	OFF	OFF		OFF	4.8~7.2Ω
黄	OFF	OFF	OFF		4.8~7.2Ω
赤	OFF	OFF	OFF	OFF	



始動関係

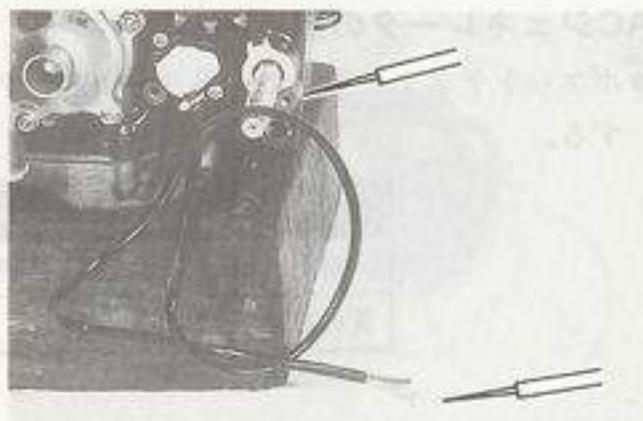


エレクトリック 始動

ニュートラルスイッチの点検

- ニュートラルスイッチリード線の導通の有無を点検する。

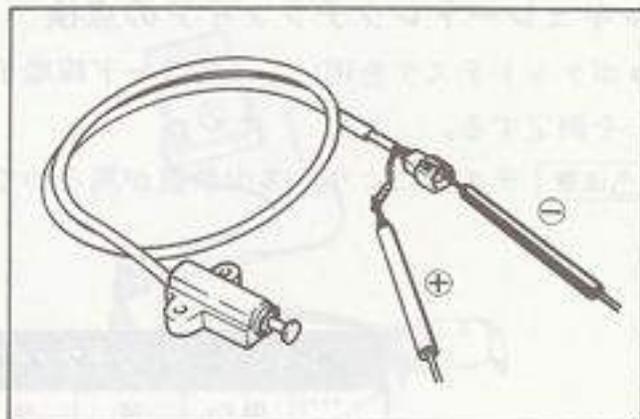
	導通の有無	導通の有無
ニュートラル位置	青-エンジンアース	有
ニュートラル以外	青-エンジンアース	無



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導通の有無を点検する。

サイドスタンドスイッチの導通		
測定		導通の有無
緑-黒白	押す	ON
緑-黒白	放す	OFF



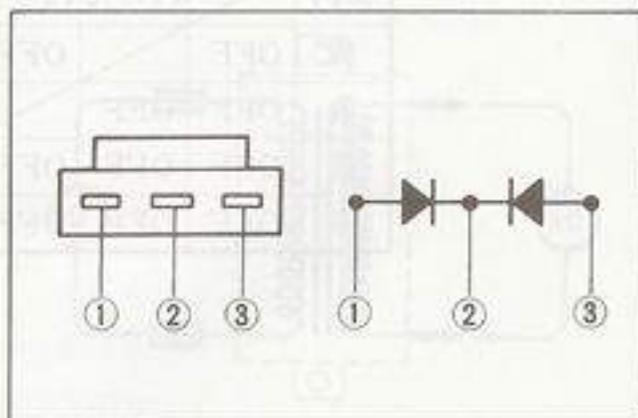
- ダイオードの点検は、スイッチを押した状態でテスト棒を接続する。

(一方向に導通があり、逆方向に導通がないか確認する。)

サイドスタンドダイオードの点検

- ポケットテストを用いてサイドスタンドダイオードの導通の有無を点検する。

サイドスタンドダイオードの点検			
	①	②	③
①		ON	OFF
②	OFF		OFF
③	OFF	ON	

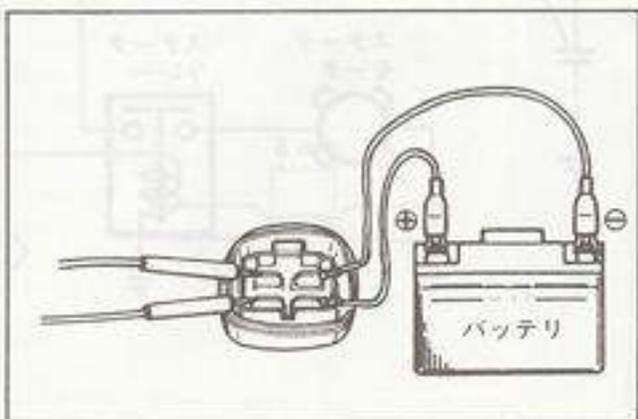
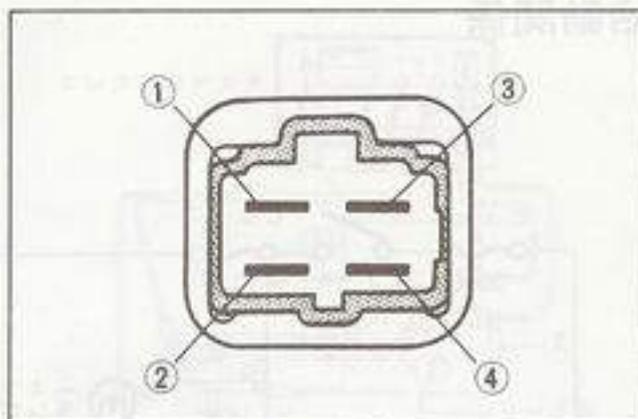


サイドスタンドリレーの点検

- 点検方法

・サイドスタンドリレーは下記に述べる1、2の手順にて点検する。

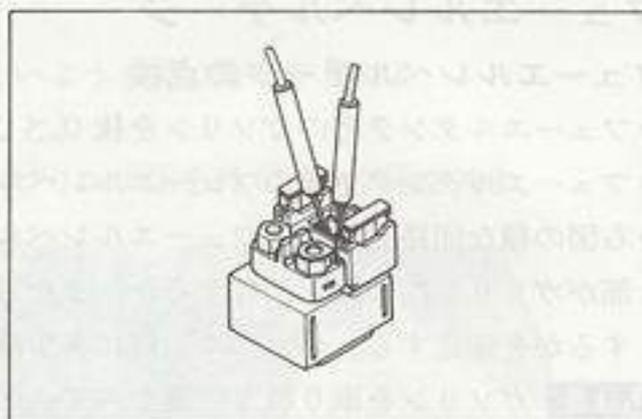
- 1) ポケットテストを用いて、①と②の導通の有無を点検する。この時、導通していたら故障と判断する。
- 2) 次にコイル側(③と④)に12Vの電圧をかけ(この時「カチッ」と音がする)ポケットテストで①、②の導通の有無を点検する。この時、導通していなければ故障と判断する。



スタータリレーの点検

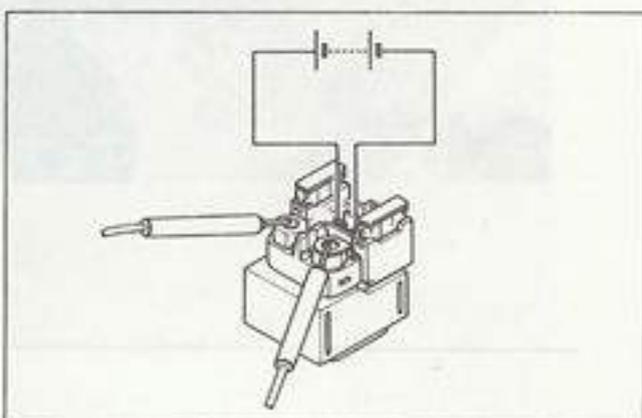
- ポケットテストを用いてコイルの抵抗値を測定する。
- 測定レンジ——×1Ω

スタータリレー抵抗値		
3 ~ 5	Ω	

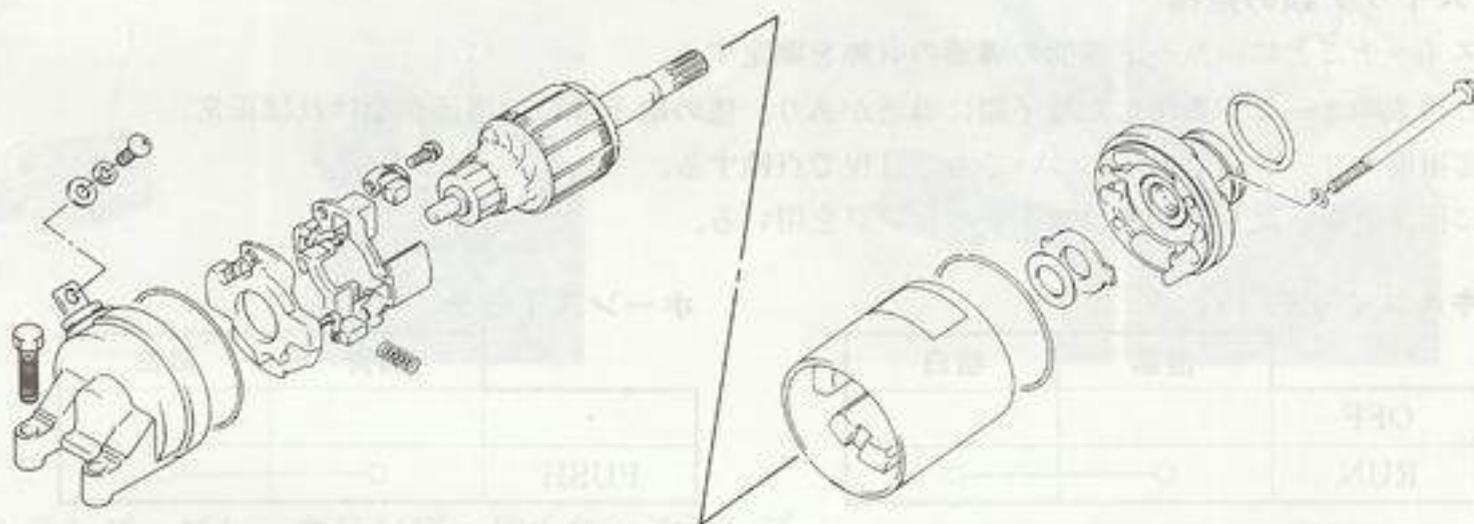


- 長時間の使用で、ポイント部が焼損して導通がなくなる事があるのでコイル側に12Vの電圧をかけ、ボデーをアースし、(この時「カチッ」と音がする) ポケットテストで導通の有無を点検する。

導通		
有り		



スタータモータの点検



コンミュテータの点検

- コンミュテータ表面に偏摩耗、焼けがないか点検する。
- コンミュテータの外径を測定する。

コンミュテータの外径		
標準	24	mm
限度	23	mm以下交換

アーマチュアコイルの点検

- ポケットテストを用いて各セグメント間の導通の有無を点検する。

アーマチュアコイルの導通		
端 子	導通の有無	測定レンジ
セグメント⇄シャフト	無し	×1Ω
各セグメント間	有り	×1Ω

カーボンブラシの点検

- カーボンブラシの摩耗、接触面の荒れを点検する。
- カーボンブラシの長さを測定する。

カーボンブラシの長さ		
標準	7	mm
限度	3.5	mm以下交換

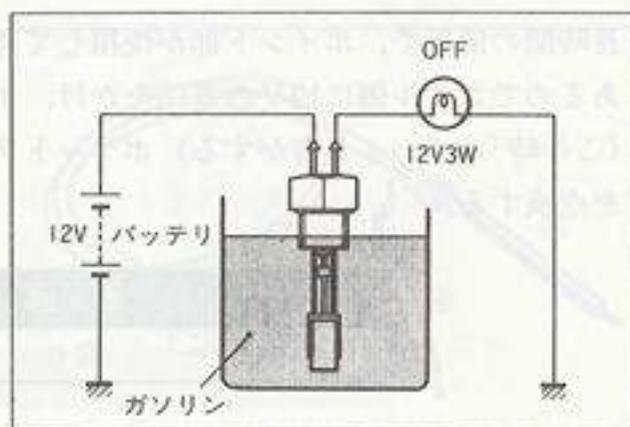
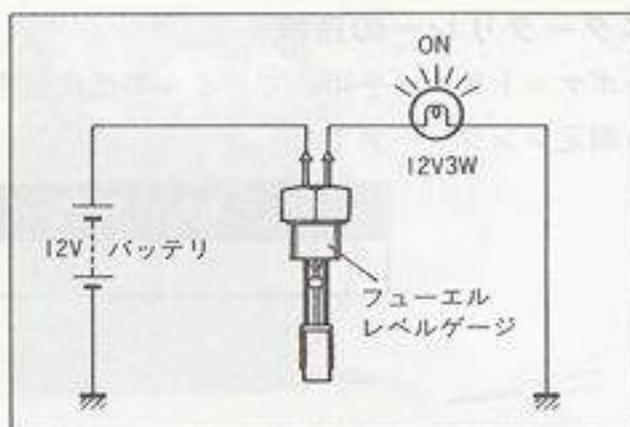
エレクトリック フューエルレベルゲージ・スイッチ関係

フューエルレベルゲージ

フューエルレベルゲージの点検

- フューエルタンク内のガソリンを抜く。
- フューエルタンク下部のフューエルレベルゲージを外す。
- 右図の様な回路を作り、フューエルレベルゲージのスイッチ部がガソリン内のとき消灯するか、また外に出したとき点灯するかを確認する。(点灯⇔消灯に多少時間がかかる。)

△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。



スイッチ関係

各種スイッチ類の点検

- 各スイッチごとに、リード線間の導通の有無を測定する。
- 各点検表の○—○を表示した端子間に導通があり、他の端子間には導通がなければ正常。
- 外部損傷やリード線の損傷についても、目視で点検する。
- 特に指定のない限りテストは×1Ωのレンジを用いる。

キルスイッチ

	橙黒	橙白
OFF		
RUN	○—○	

スタータスイッチ

	橙白	黄緑
.		
PUSH	○—○	

フロントブレーキスイッチ

	茶	黒
OFF		
ON	○—○	

イグニッションスイッチ

	赤	橙
OFF		
ON	○—○	

ホーンスイッチ

	黒青	黒白
.		
PUSH	○—○	

ターンシグナルスイッチ

	若葉	空	黒
L		○—○	
PUSH			
R	○—○		

パッシングスイッチ

	橙赤	黄
.		
PUSH	○—○	

ディマスイッチ

	黄白	白	黄
HI	○—○		
LO	○—○		

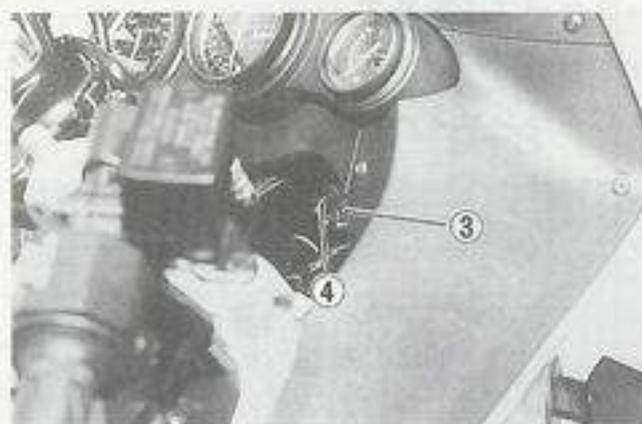
ランプ、メータ類の取外し

各ランプのレンズを脱着する場合は、締付スクリュを締め過ぎないように十分に注意すること。

ヘッドランプ(指定ワット数以外のバルブを使用しないこと)

●カブラ①を外しブーツ②を外す。

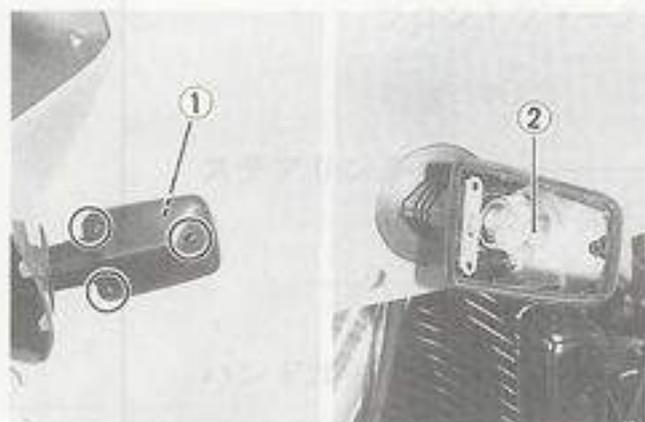
●ストッパリング③を外しバルブ④を外す。



ターンシグナルランプ

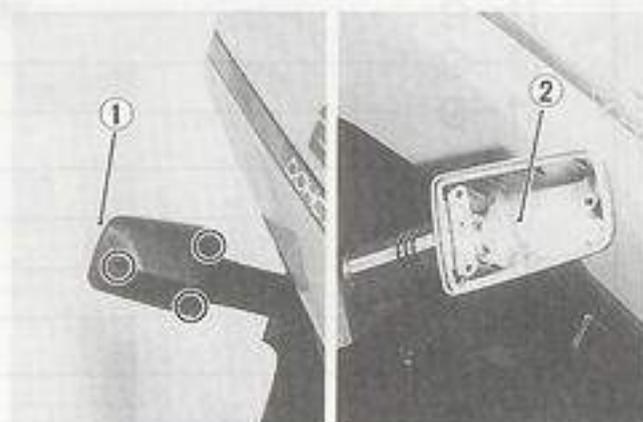
フロント

●レンズ①、バルブ②の取り外し



リヤ

●レンズ①、バルブ②の取り外し



テールランプ・ブレーキランプ・ライセンスランプ

●サービス工具①を外し、リヤフェンダガード②を外す。

●ソケットを左へ回し外す。



エレクトリック ランプ、メータ類の取外し

コンビネーションメータ

●コンビネーションメータアッシの取外し

- ・スクリーンを外す。(4-5ページ参照)
- ・リード線カブラを外す。
- ・メータケーブルを外す。
- ・ナット (右, 左, 中) を外す。
- ・コンビネーションメータを外す。



スイッチ類



OFF	ON
RUN	

スタートスイッチ



OFF	ON
-----	----

マグネッションスイッチ

OFF	ON
-----	----



PUSH

ホーン



バックリッジス

OFF	ON
-----	----

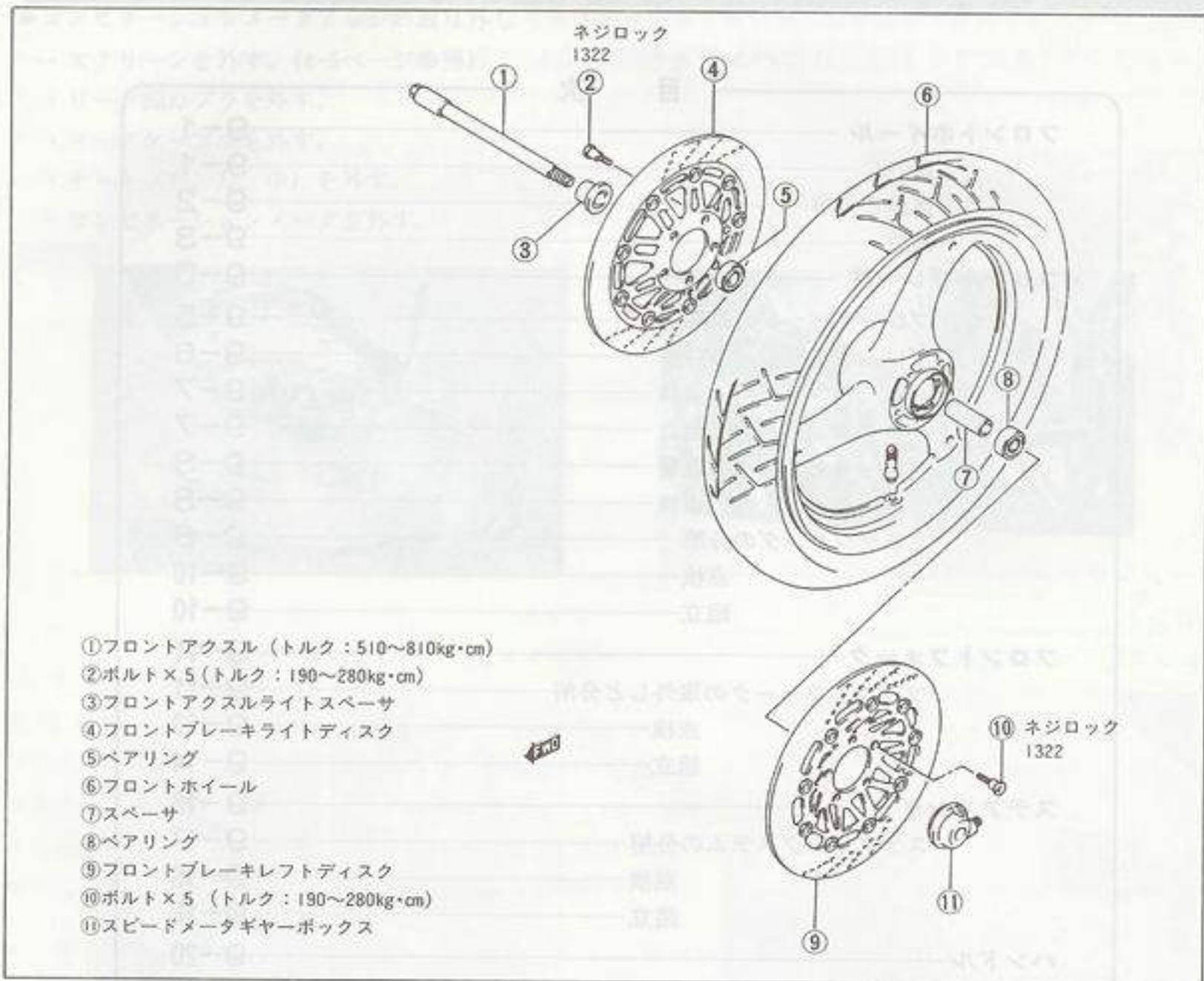
ディマスイッチ

OFF	ON
LO	

目 次

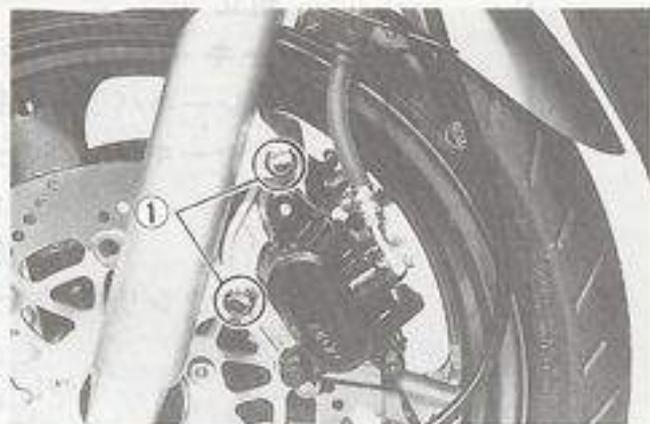
フロントホイール	9-1
取外し	9-1
点検と分解	9-2
組立	9-3
フロントブレーキ	9-5
ブレーキパッドの脱着	9-5
ブレーキキャリバの分解	9-6
点検	9-7
組立	9-7
ブレーキディスクの脱着	9-8
点検	9-8
マスタシリンダの分解	9-8
点検	9-10
組立	9-10
フロントフォーク	9-11
フロントフォークの取外しと分解	9-11
点検	9-13
組立	9-14
ステアリング	9-16
ステアリングシステムの分解	9-17
点検	9-18
組立	9-18
ハンドル	9-20
取外し	9-20
組立	9-21
リヤーブレーキ	9-22
ブレーキパッドの脱着	9-22
リヤーキャリバの分解	9-23
点検	9-24
組立	9-25
マスタシリンダの分解	9-26
点検	9-27
組立	9-28
リヤーホイール	9-29
リヤーホイールの取外しと分解	9-29
点検	9-31
組立	9-32
リヤーサスペンション	9-34
分解	9-35
点検	9-39
組立	9-40

フロントホイール



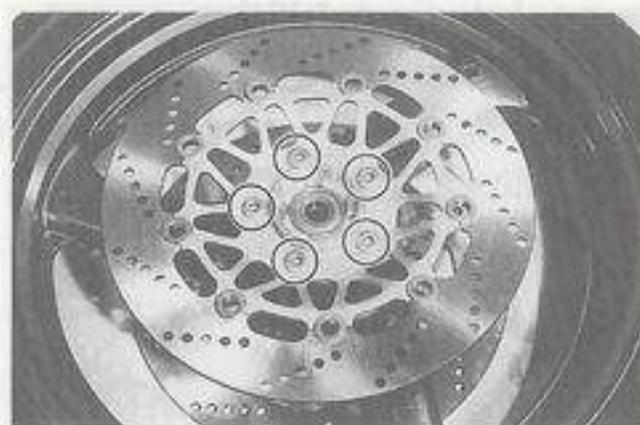
フロントホイールの取外し

- ロアーカウリングを外す。(4-5ページ参照)
- 車体下部にジャッキ等を掛けて車体を安定させる。
- ⚠️注意 ジャッキの爪によりマフラ、車体等に傷を付けないこと。
- 左右のブレーキキャリバマウンティングホルト①を外し、ディスクプレートから引き抜く。
- ⚠️注意 ブレーキキャリバはブレーキホースで吊るさずに台の上に乗せて置くこと。
- アクスルシャフト締付ホルト②を緩める。
- アクスルシャフト③を外しフロントホイールを外す。
- ⚠️注意 ブレーキキャリバを外した後にブレーキレバーを動かさないこと。



- 左右のブレーキディスクを外す

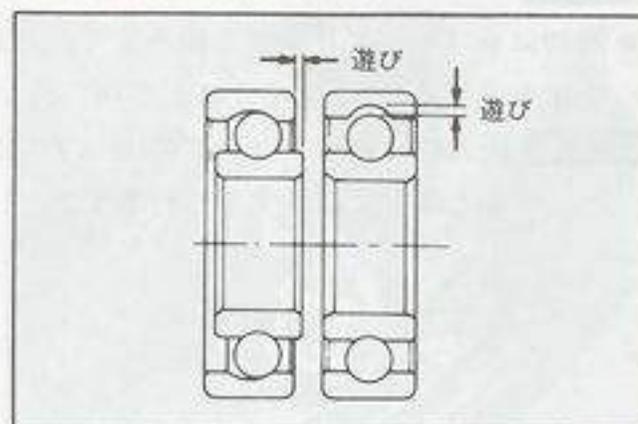
特 工 ヘキサゴンビットレンチセット：09900-00410



フロントホイールの点検と分解

ホイールベアリング

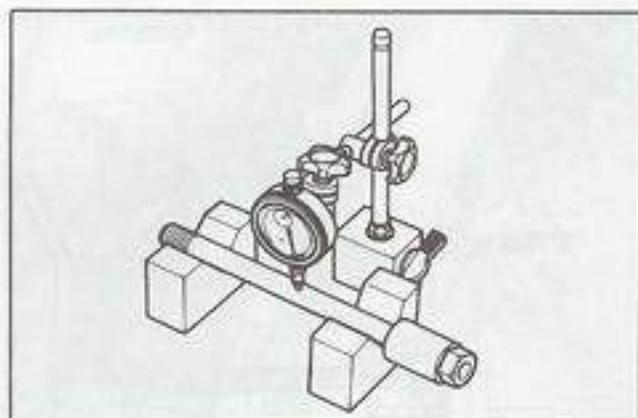
- ホイール内部にあるホイールベアリングのインナレースを指で回転させ、良否の確認をする。
 - ・インナレースを回転させ異音の有無及びスムーズに回転するか点検する。
 - ・異常がある場合は新部品と交換する。



アクスルシャフト

- アクスルシャフトの振れを点検する。
 - ・振れが限度以上ある場合は新部品と交換する。

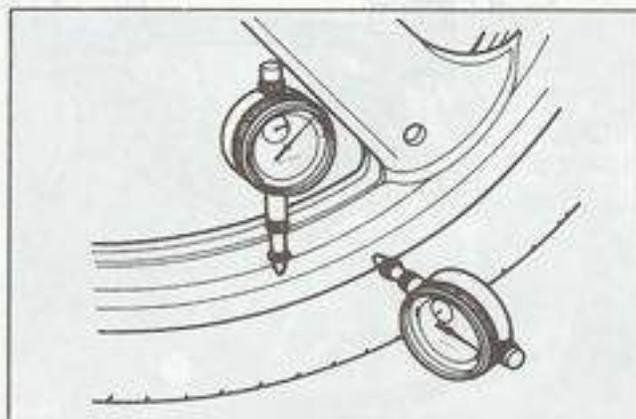
アクスルシャフトの振れ	
使用限度	0.25 mm



ホイール

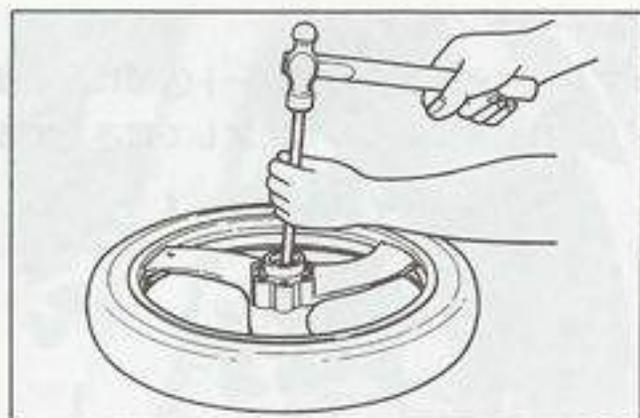
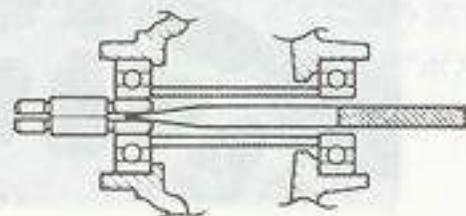
- ホイールリムの振れが使用限度を越えていないか点検する。
 - ・振れが使用限度以上あるときはホイールベアリングが不良の場合がありますのでホイールベアリングを新部品と交換して再度点検すること。

ホイールの振れ	
使用限度	3.0 mm



ホイールベアリングの取外し

- 左右のホイールベアリングは特殊工具を使用して外す。
- △注意** 取り外したベアリングは必ず新部品と交換すること。
- 特 工** ホイールベアリングリムーバ：09941-50111



車体 フロントホイール

フロントホイールの組立

組み立ては分解行程の逆順序で行なうこと。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。

ホイールベアリング

- ホイールに組み立てる前はベアリングにグリスを塗布すること。

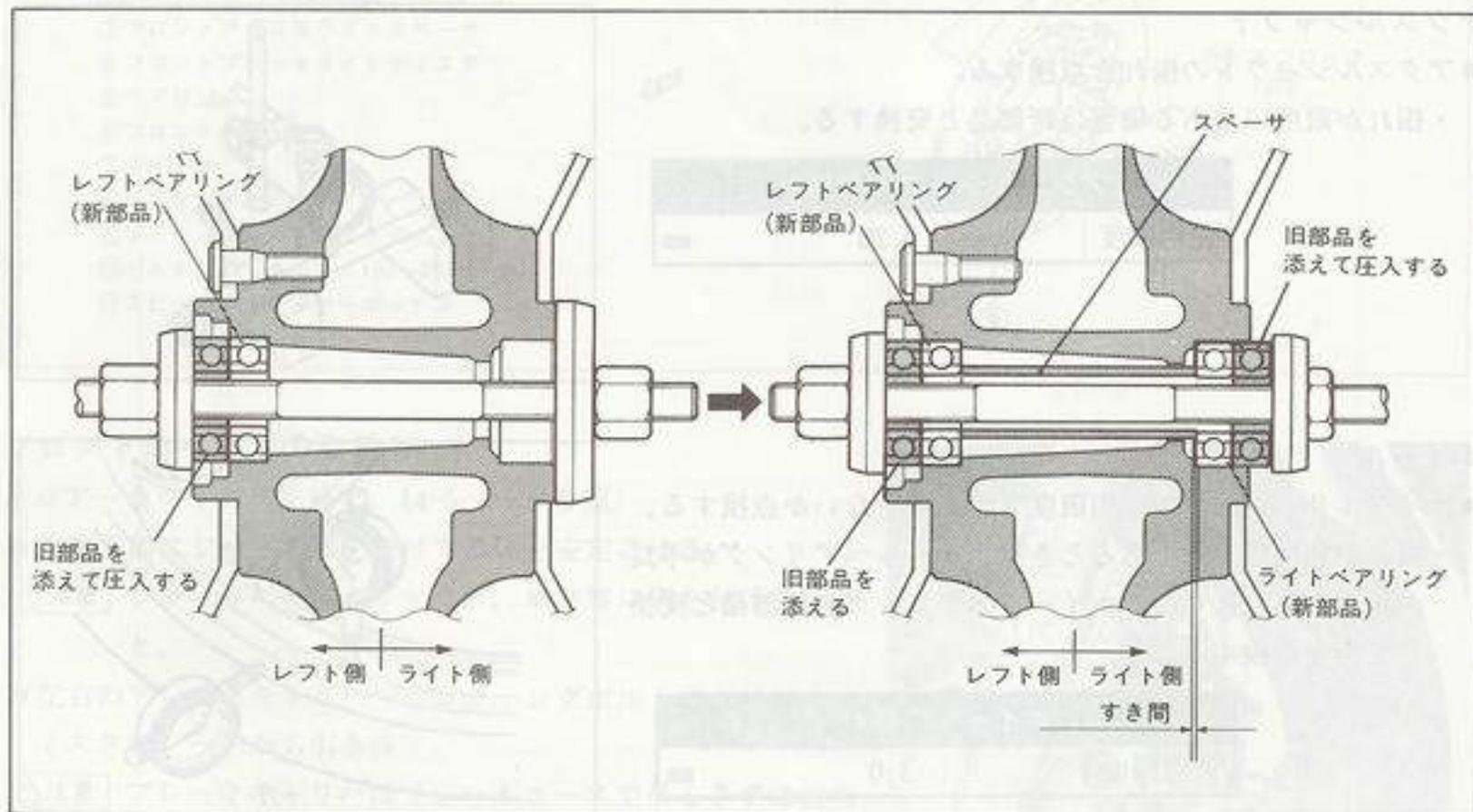
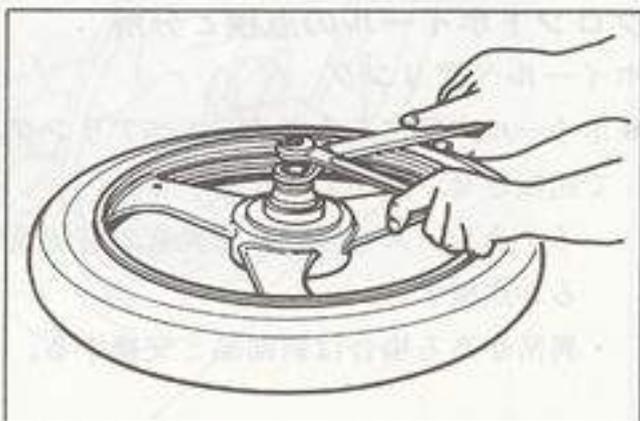
グリス スズキグリス "A"

- ホイールベアリングは特殊工具を使用して圧入する。

特 工 ベアリングインストーラセット：09924-84510

- 最初にレフトベアリングを組み立て、次にライトベアリングを組み立てる。(下記イラスト参照)

参 考 圧入時は新ベアリングに旧ベアリングを添えて圧入すると確実に組み立てられます。



ブレーキディスク

- ブレーキディスクのプレート①部に左右識別記号R, 又は, Lが打刻してあるので注意して組み立てる。



- ブレーキディスクボルトのねじ山部にネジロックを塗布して、指定トルクで締め付ける。

ネジロック スズキネジロックスーパー "1322"

トルク ブレーキディスクボルト：190～280kg・cm

- △**注意** ブレーキディスクに少しでも油類が付いている場合は、確実に拭き取ること。

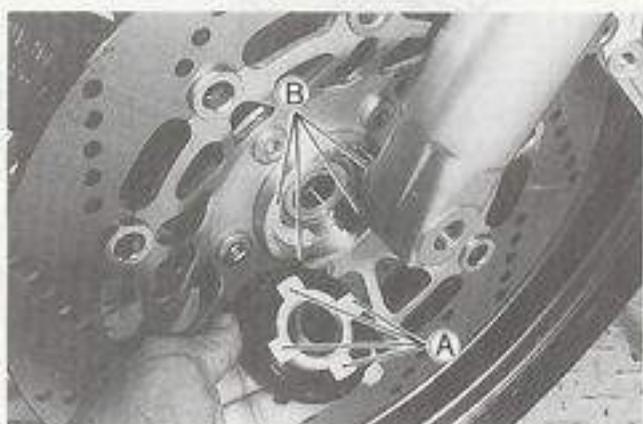


スピードメータギヤボックス

- スピードメータギヤボックスを組み立てる前に爪部と歯部④にグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス "A"

- スピードメータギヤの爪部④とホイール側の凹⑤とを合わせて組み立てる。



- フロントフォーク側のストッパ⑥の後にスピードメータ側のストッパ⑦をあててアクスルシャフトを差し込む。

- △**注意** アクスルシャフトを締め付けた後は、スピードメータケーブルが折れ曲がっていないか確認すること。



アクスルシャフト

- アクスルシャフト①、アクスルシャフト締付ボルト②を指定トルクで締め付ける。

トルク アクスルシャフト：510～810kg・cm

アクスルホルダボルト：190～280kg・cm

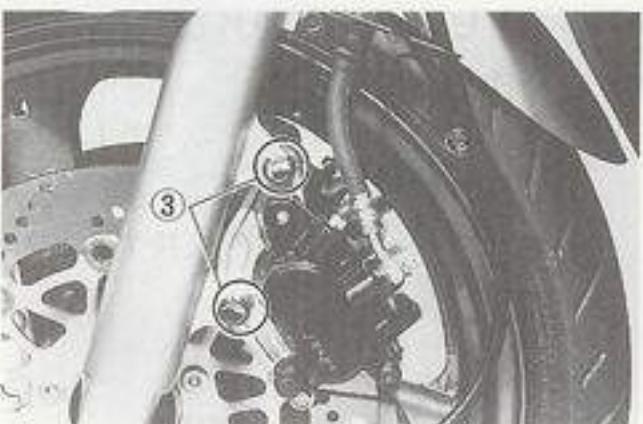


ブレーキキャリバ

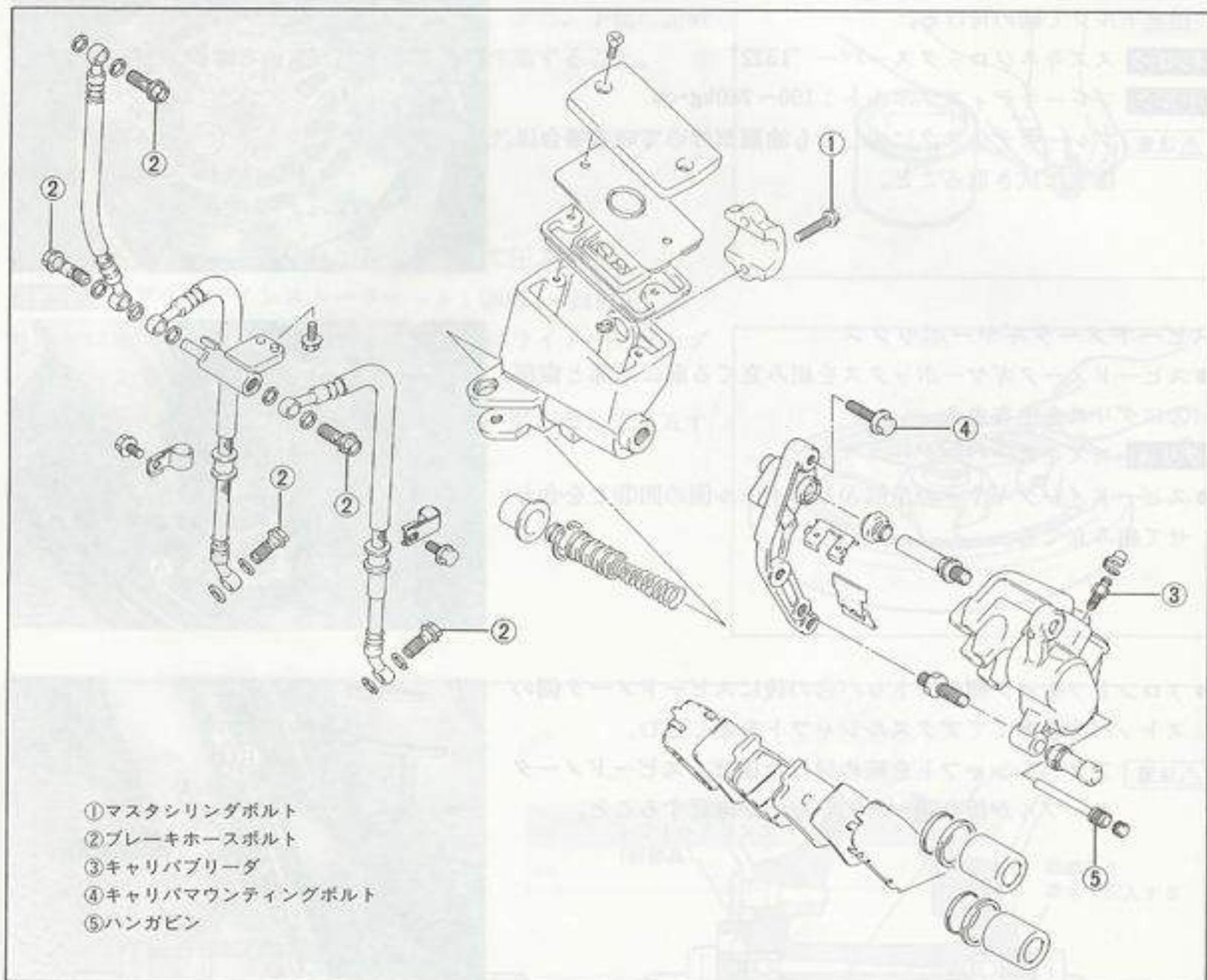
- ブレーキキャリバマウンティングボルト③を指定トルクで締め付ける。

- △**注意** キャリバを組み立てる時はキャリバピストンを押し縮めておくとブレーキディスクに組み立てやすくなる。

トルク ブレーキキャリバマウンティングボルト：210～310kg・cm



フロントブレーキ

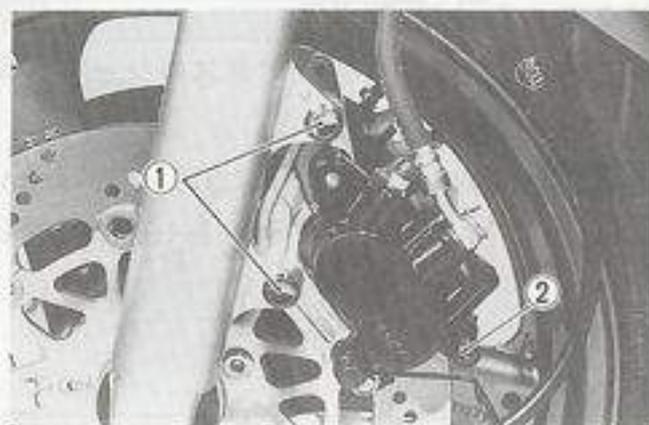


ブレーキパッドの脱着

- ブレーキキャリバマウントボルト①を外し、ディスクプレートから引き抜く。

△注意 ブレーキキャリバはブレーキホースで吊るさずに台の上に乗せておくこと。

参考 ブレーキキャリバマウントボルト①を外す前に、ハンガープラグ②を外しハンガープンを緩めておくと後のブレーキパッドの取外しが容易になる。

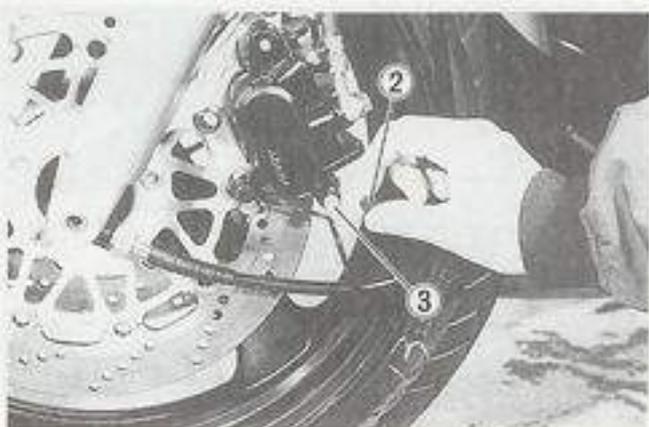


- ハンガープラグ②を外し、ハンガープン③を外す。

- ブレーキパッドを外す。

△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。

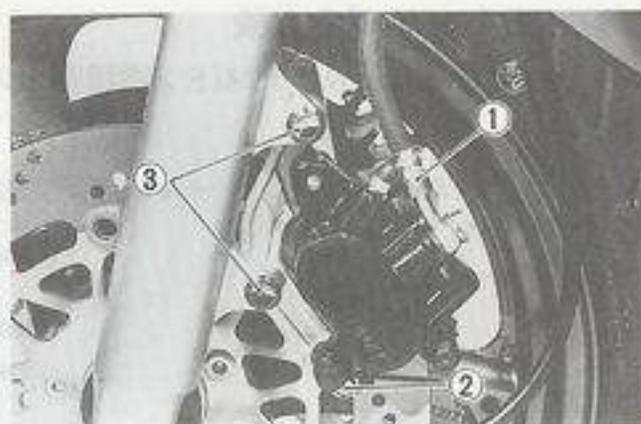


ブレーキキャリパの分解

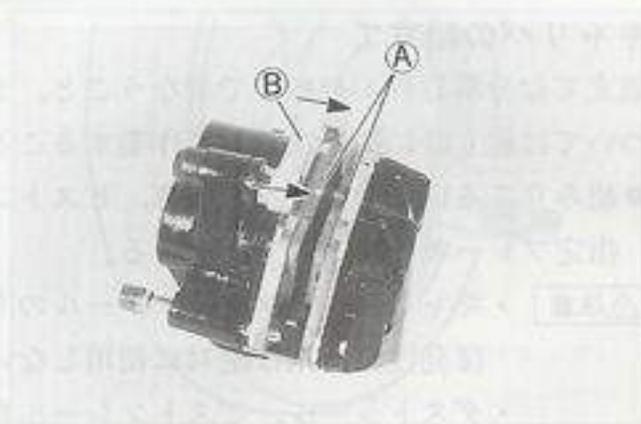
- ブレーキホース①を外し、ホース内のブレーキフルードをオイル受けの中に入れる。

△注意 ブレーキフルードはホイール、タイヤ等に付着しないよう十分注意すること。

- ケーブルガイドボルト②を外す。(左側のみ)
- ブレーキキャリパマウントボルト③を外す。
- キャリパを外す。



- ブレーキパッド④を外す。(9-5ページ参照)
- ブラケット⑤を引き抜く。



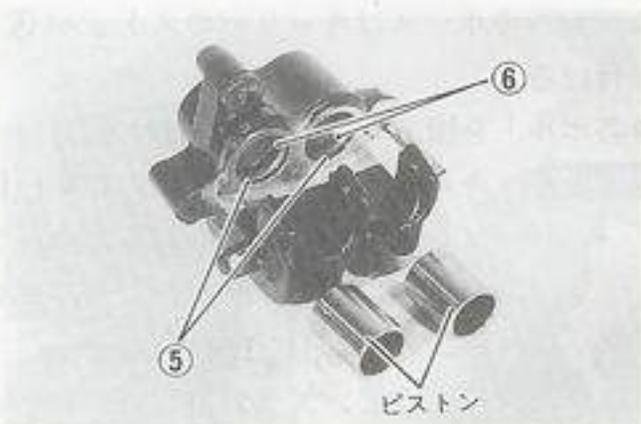
- スプリング⑥を外す。



- キャリパピストンを取り外す場合はキャリパピストンに布切れ等を掛けて手を保護しておきオイル室にエアを吹き込んで取る。

△注意 キャリパピストンは、強い力で飛び出すのでキャリパピストンをしっかり押さえてエア圧力を掛けること。

- ダストシール⑦とピストンシール⑧を外す。



車体 フロントブレーキ

ブレーキキャリパの点検

- ブレーキキャリパ及びピストンの摺動面に損傷がないか点検する。
- ダストシール、ピストンシールに摩耗、損傷がないか点検する。



キャリパの組立て

組立ては分解行程の逆順序で行なうこと。また、下記の項目については組立時に特に注意して作業すること。

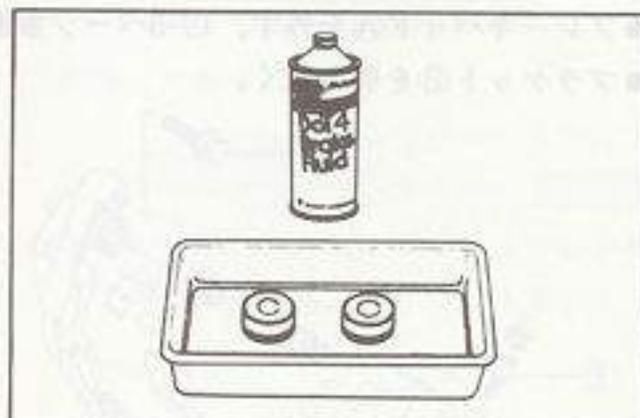
- 組み立てる前にキャリパの内部、ピストン、シールを新しい指定ブレーキフルードで洗浄する。

- △注意**
- ・キャリパ、ピストン、シールの洗浄にガソリン及び揮発性の溶剤は絶対に使用しないこと。
 - ・ダストシール、ピストンシールを新品に交換するときは必ずセットで交換すること。

ブレーキフルード スズキブレーキフルード (DOT4)

- キャリパ内部、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キャリパに組み立てる。

- △注意**
- ・組立ての際は各部品にゴミ、ホコリが付着していないかよく確かめること。
 - ・使用済及び洗浄に使用したブレーキフルードは再使用しないこと。

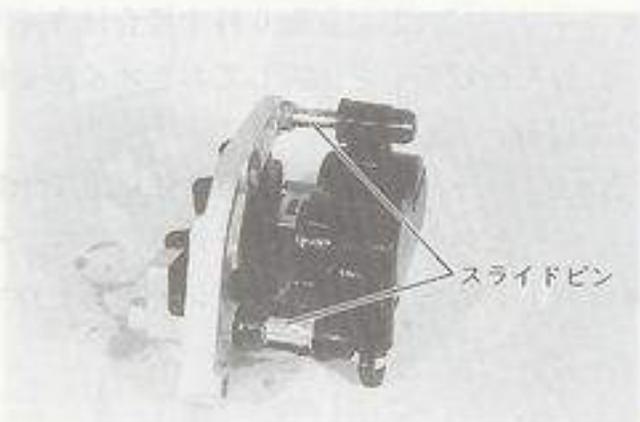


ブレーキフルード塗布



- スライドピンにグリスを塗布する。

グリス スズキキャリパアクスルグリス

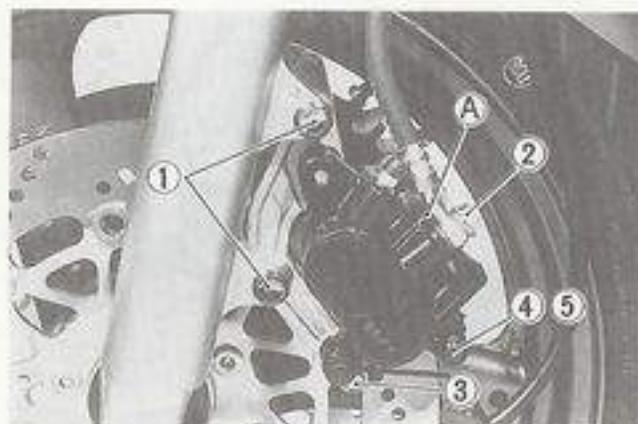


スライドピン

- ブレーキホースはキャリパのストッパ **A** に接触させて締め付ける。
- 各ボルトを指定トルクで締め付ける。

- トルク**
- ・キャリパマウンティングボルト①：210～310kg・cm
 - ・ブレーキホースボルト②：160～200kg・cm
 - ・ケーブルガイドボルト③：50～70kg・cm
 - ・ハンガピン④：150～200kg・cm
 - ・ハンガピンプラグ⑤：20～30kg・cm

- キャリパ組立て後はエア抜きを行なう。(4-12ページ参照)



ブレーキディスクの脱着

- フロントホイール (9-1ページ参照) とリヤホイール (9-29ページ参照) を外す。
- ディスクを外す。(9-2ページ参照)
- ディスクを組み立てる。(9-3ページ参照)

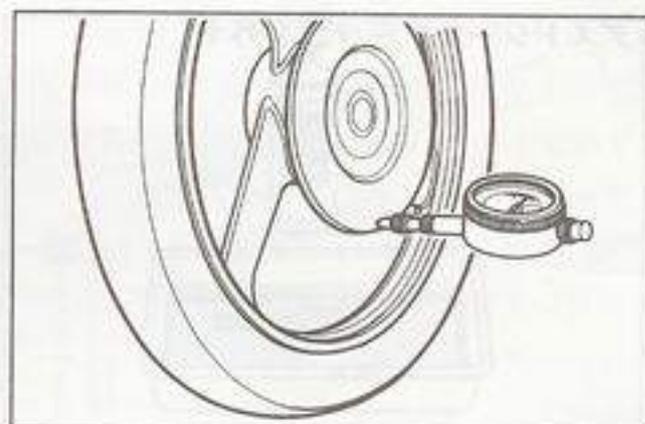
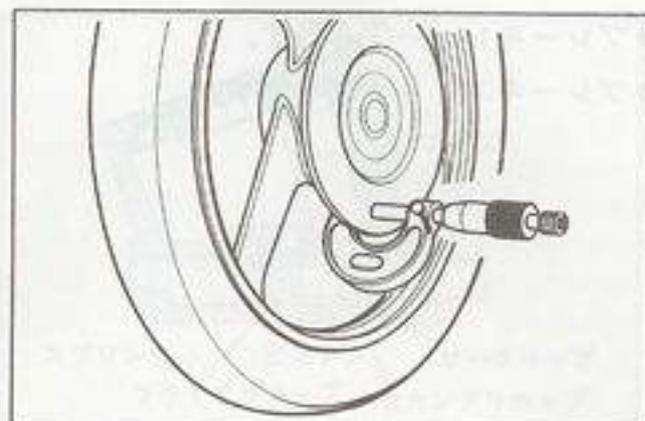
ブレーキディスクの点検

- 取付部をはじめディスクプレート各部に亀裂, 異常な傷がないか点検する。
- ディスクプレートの摺動部分の摩耗具合をマイクロメータで測定する。

ブレーキディスクの厚さ			
フロント	使用限度	4.0	mm
リヤ	使用限度	4.5	mm

- ホイールにディスクを組み立てて点検する。
- ディスクの表面の振れを測定する。

ブレーキディスクの振れ			
リヤ	使用限度	0.3	mm



マスタシリンダの分解

- ブレーキランプスイッチリード線を外す。



- ユニオンボルト①を外してブレーキホースを外す。

- △注意**
- ・ユニオンボルトの下に布切れを敷き, ブレーキフルードが他部に付着しないようにする。
 - ・ブレーキフルードは塗装面, 樹脂類, ゴム類, その他に付着したままだと, 損傷, 亀裂等の原因になるので, 付着した場合は, 完全に拭き取るか, 又は, 洗浄すること。

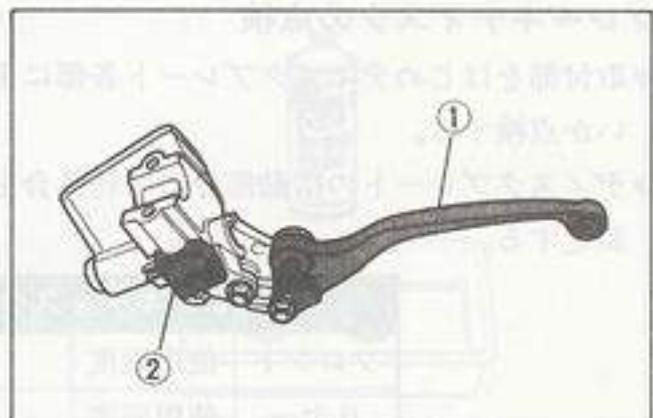
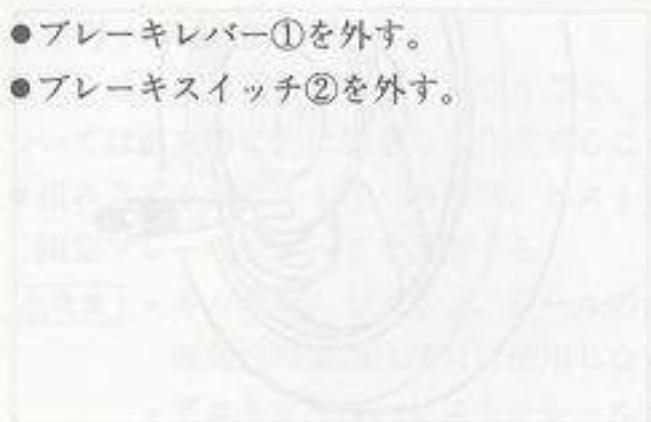


車体 フロントブレーキ

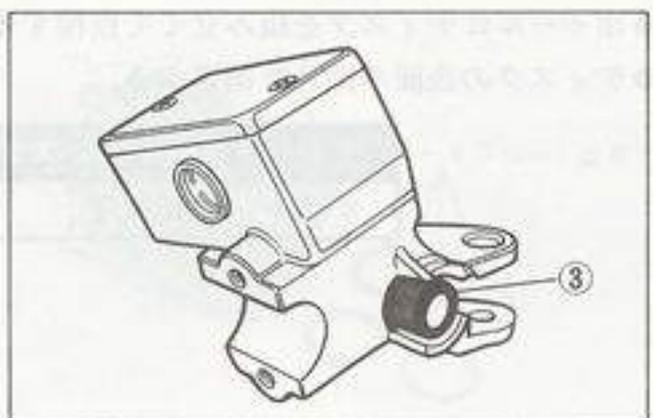
- マスタシリンダ/リザーバタンクを外す。



- ブレーキレバー①を外す。
- ブレーキスイッチ②を外す。

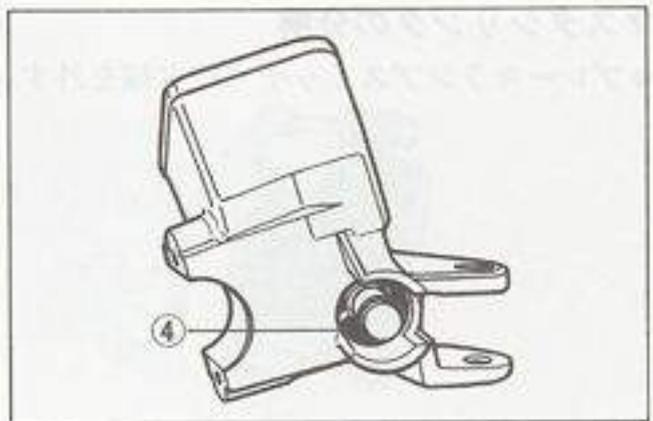


- ダストシールブーツ③を外す。

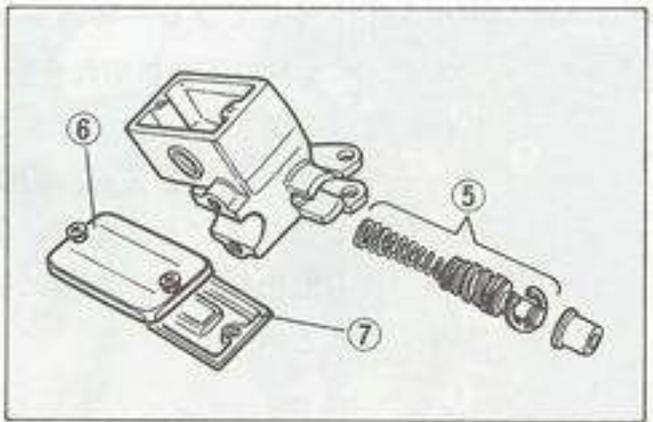


- サークリップ④を外す。

特 工 スナッピングプライヤ：09900-06108

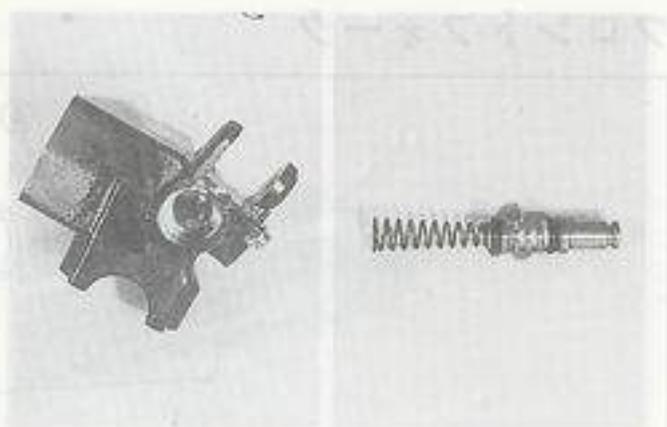


- ピストン、プライマリカップとスプリング⑤を外す。
- マスタシリンダキャップ⑥とダイヤフラム⑦を外す。



マスタシリンダの点検

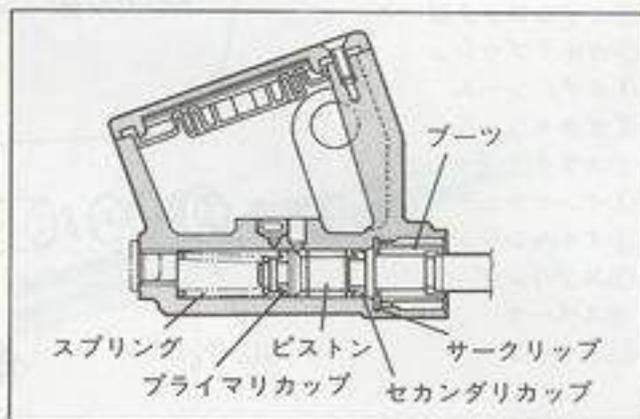
マスタシリンダ、ピストン、カップなどの摺動する部分に摺動傷、摩耗等の有無を点検する。



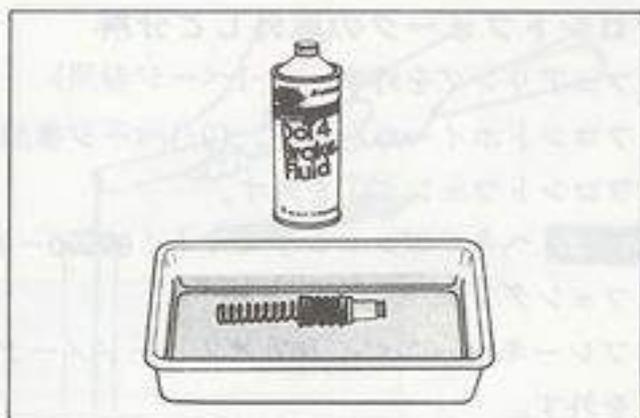
マスタシリンダの組立て

組立ては分解行程の逆順序で行なうこと。

- 組み立てる前にマスタシリンダの内部、ピストン、カップ等を新しい指定ブレーキフルードで洗浄する。
- マスタシリンダ内部、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。
- 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。

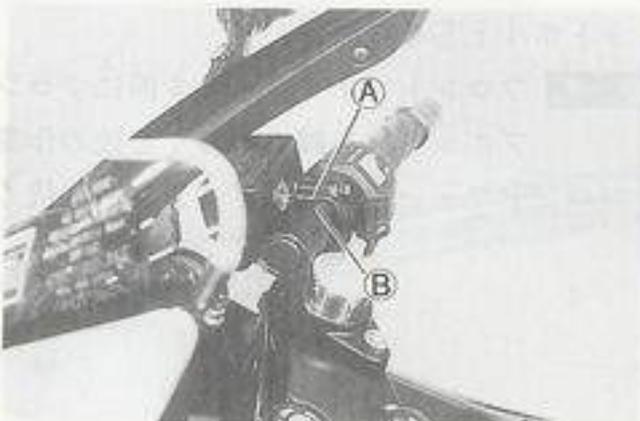


- △注意**
- ・マスタシリンダ、ピストン、カップ等の洗浄にガソリン及び揮発性の溶剤は絶対に使用しないこと。
 - ・組立ての際は各部品にゴミ、ホコリが付着していないかよく確かめること。
 - ・ピストン、カップ等を新品に交換する時は、必ずセットで交換すること。
 - ・使用済及び洗浄に使用したブレーキフルードは再使用しないこと。
 - ・サークリップは組立方向に注意すること。



ブレーキフルード スズキブレーキフルード (DOT4)

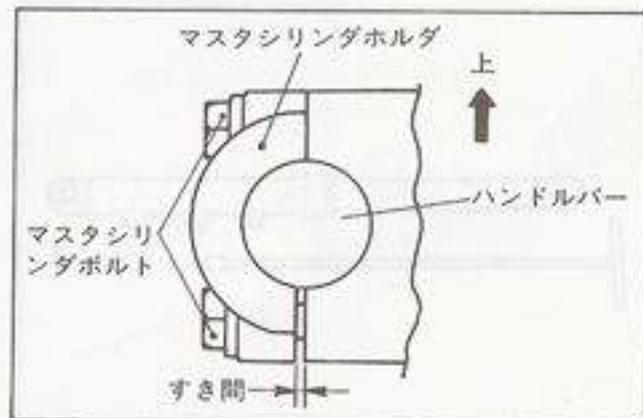
- ハンドルバーにマスタシリンダを組み立てる。
 - ・マスタシリンダホルダは、(UP)マークを上側にする。
 - ・マスタシリンダホルダ合わせ面(A)とハンドルバーのポンチマーク(B)を一致させる。
 - ・マスタシリンダボルトの上側を先に締め付け、下側にすき間を設ける。



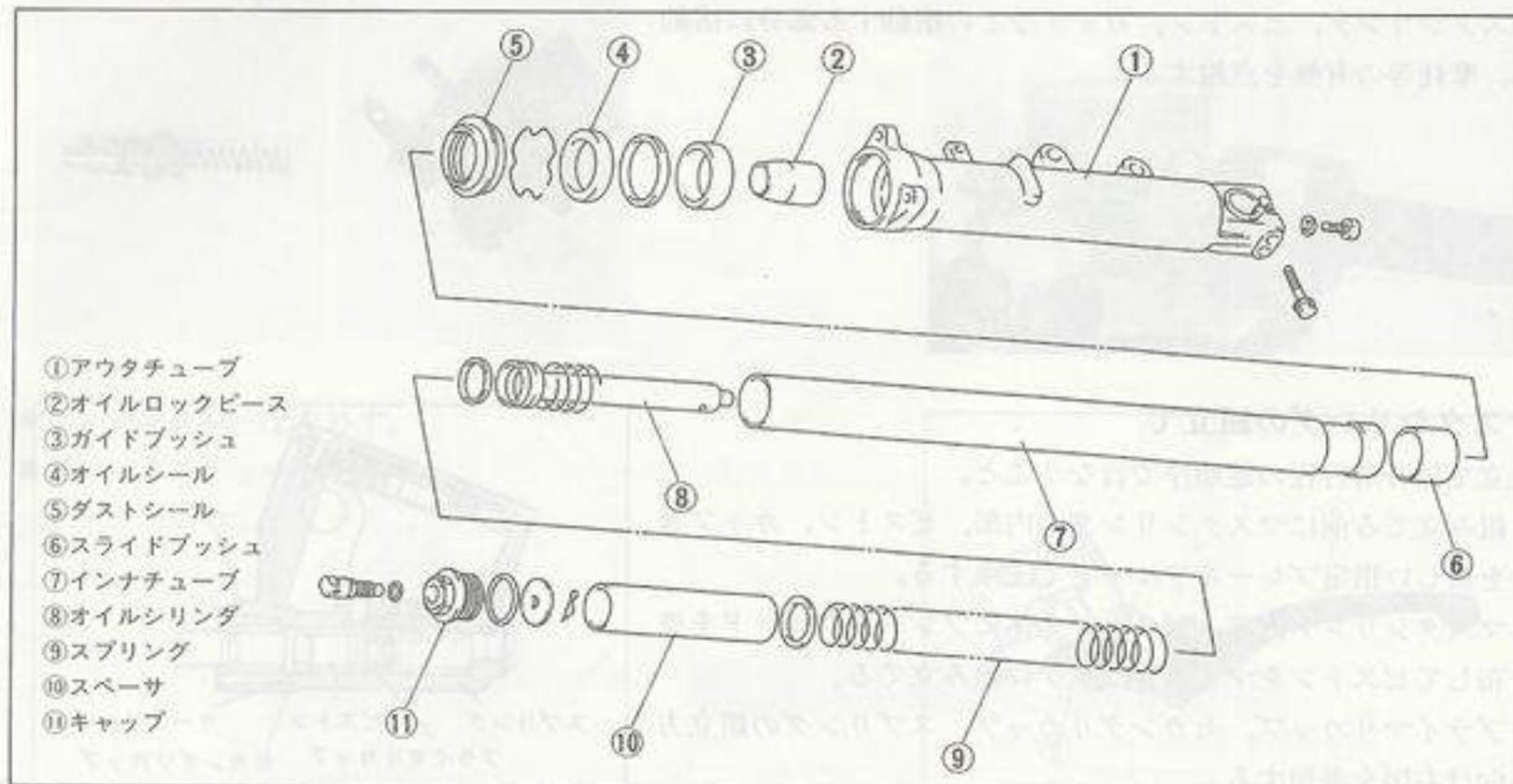
- トルク** マスタシリンダボルト：90～120kg・cm
 ブレーキホースボルト：160～200kg・cm

・ブレーキホースの取り付け要領は10-13ページ参照。

- △注意**
- ・マスタシリンダ組立時はエア抜きを完全に行なうこと。(4-12ページ参照)
 - ・ブレーキレバーを操作し、オイル洩れ、ブレーキの効き具合を点検する。



フロントフォーク



フロントフォークの取外しと分解

- ・フェアリングを外す。(4-1ページ参照)
- ・フロントホイールを外す。(9-1ページ参照)

- フロントフェンダ①を外す。

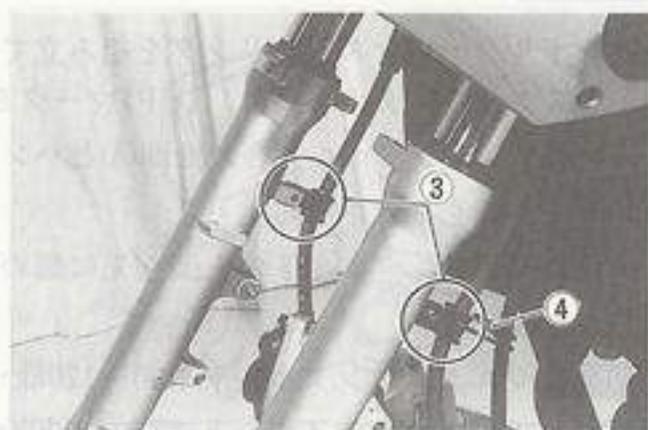
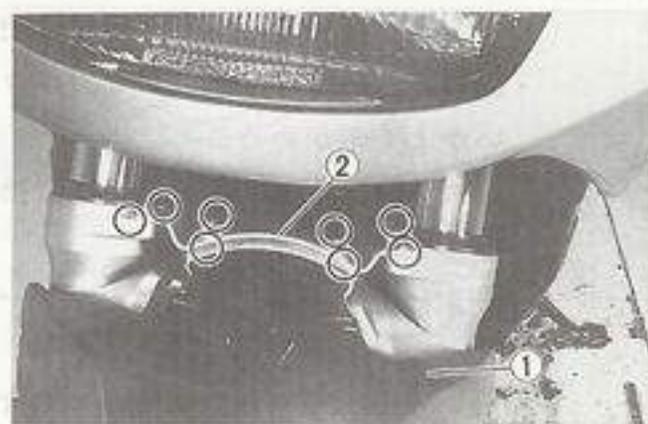
特 工 ヘキサゴンレンチセット：09900-00401

- フェンダブレース②を外す。
- ブレーキホースガイド③とスピードメータケーブルガイド④を外す。

- フロントフォークアッパブラケットホルト⑤、ローアブラケットホルト⑥を緩める。

参 考 フロントフォークを外す前にフロントフォークキャップボルト⑦を緩めておくと後の作業が容易となる。

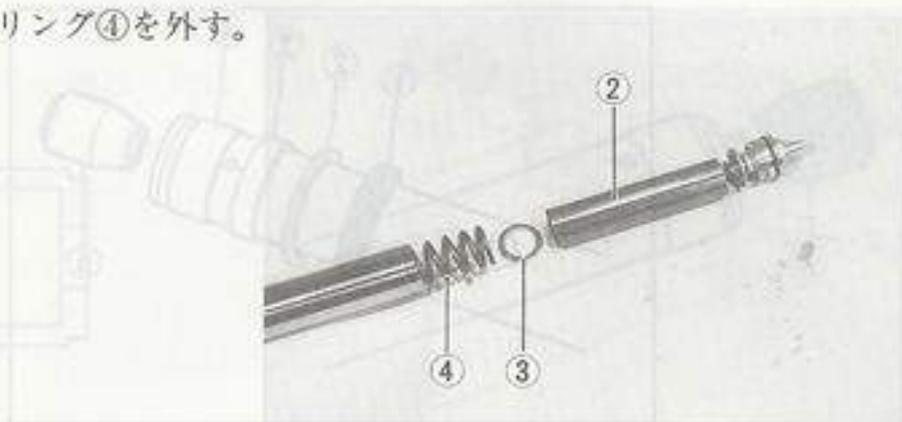
- フロントフォークダンパアッシを引き抜く。



- フロントフォークキャップボルト①を外す。

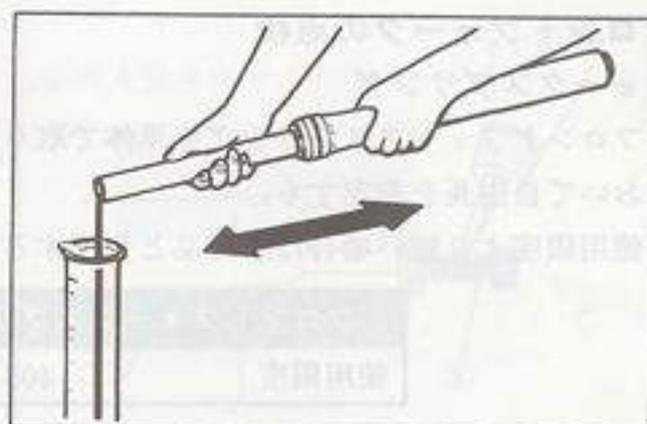


- スペーサ②、スプリングジョイント③、スプリング④を外す。

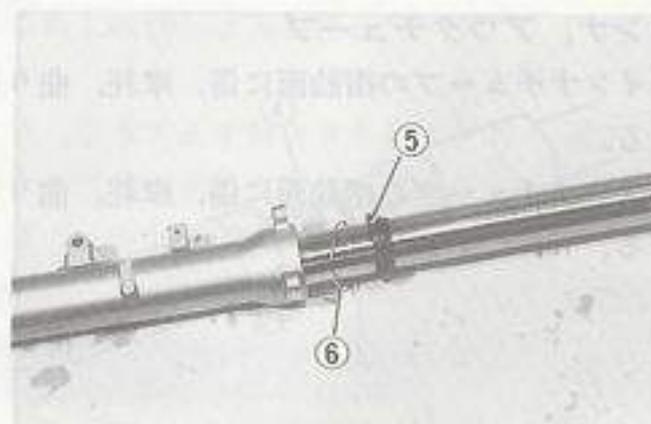


- フロントフォークオイルを抜く。

・フォークをゆっくり伸縮してオイルを抜く。



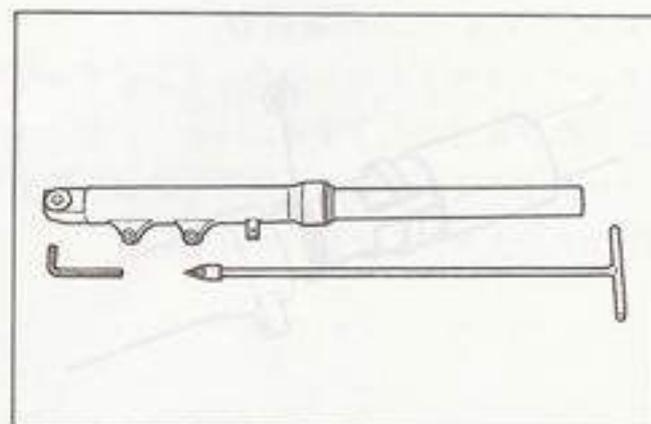
- ダストシール⑤を外しオイルストッパリング⑥を外す。



- インナチューブを外す。

・インナチューブ内のシリンダ部に特殊工具を掛けてシリンダの回り止めを行ない、アウトチューブ底部の内六角ボルトを外す。

特 工 Tハンドル：09940-34520
 アタッチメント "A"：09940-34530
 ヘキサゴンレンチセット：09900-00410

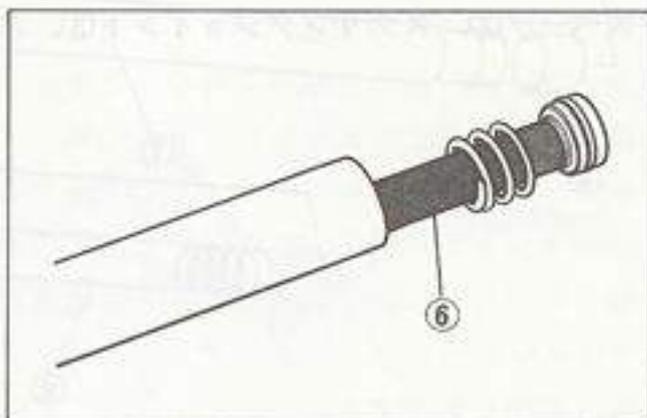
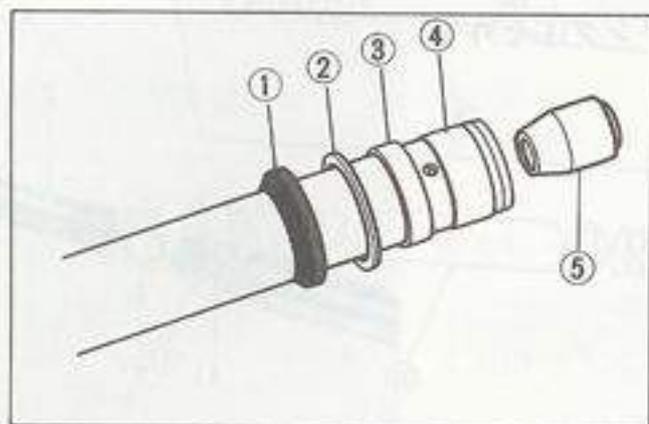
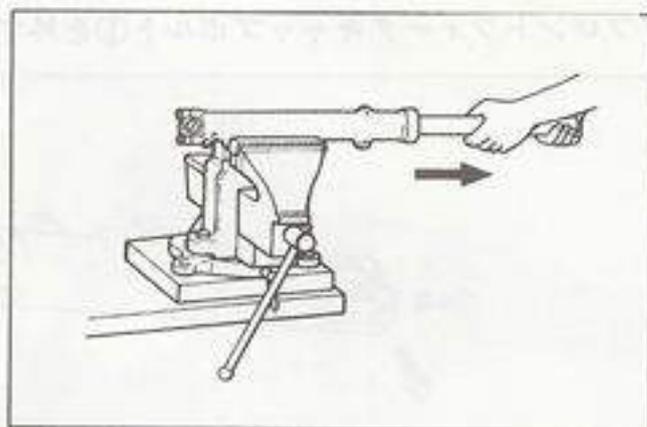


車体 フロントフォーク

- インナチューブを引張り、オイルシール①、シールスペーサ②、ガイドブッシュ③、スライドブッシュ④、オイルロックピース⑤を外す。

△注意 組立時は、オイルシール①、ガイドブッシュ③、スライドブッシュ④は新品を使用すること。

- インナチューブからオイルシリング⑥を外す。



フロントフォークの点検

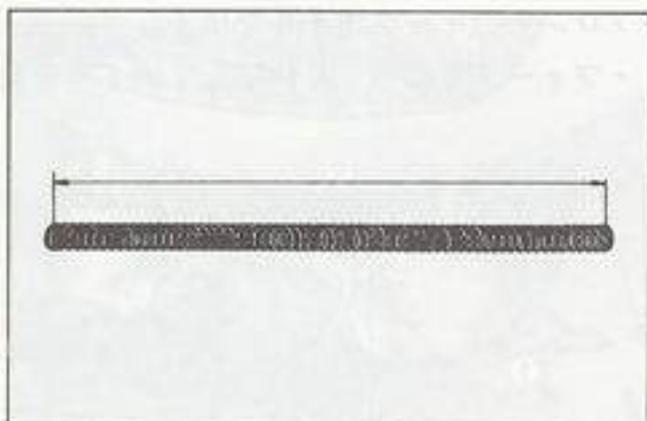
フォークスプリング

- フロントフォークスプリングを単体で取り出し、平らな面において自由長を測定する。

使用限度より短い場合は新部品と交換する。

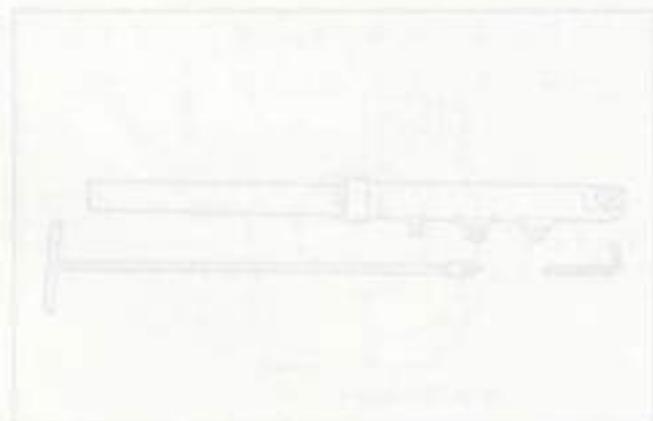
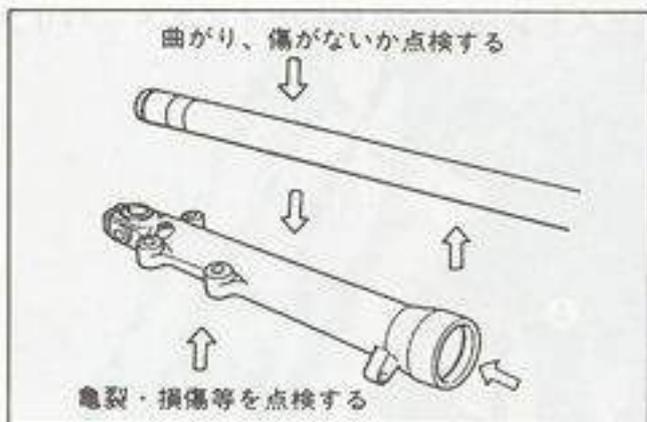
フロントフォークスプリング自由長

使用限度	403	mm
------	-----	----



インナ、アウトチューブ

- インナチューブの摺動面に傷、摩耗、曲り等がないか点検する。
- アウトチューブの摺動面に傷、摩耗、曲り等がないか点検する。



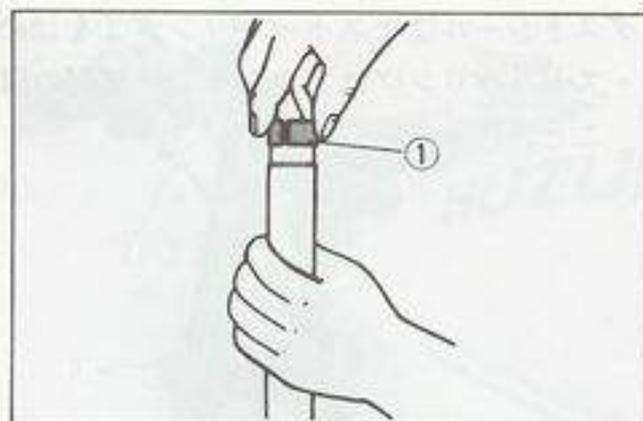
フロントフォークの組立て

組立ては分解行程の逆順序で行なうこと。また、下記の項目については組立時に特に注意して作業すること。

スライドブッシュ①

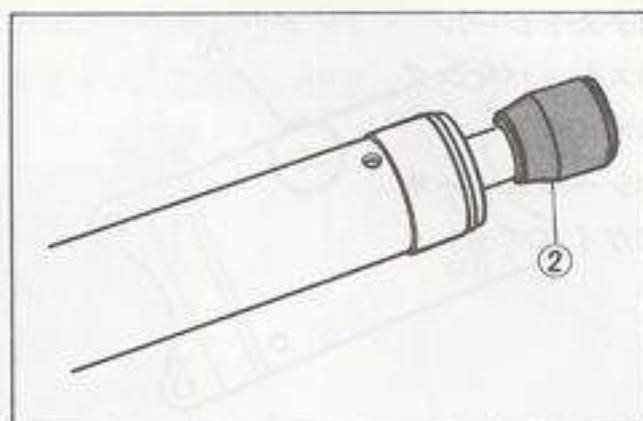
- インナチューブを垂直にして、きれいに洗浄したブッシュ溝に、内外面ともきれいに洗浄したブッシュをはめ込む。

△注意 インナチューブスライドブッシュの表面には、テフロン処理がしてあるので傷等を付けないよう十分注意すること。

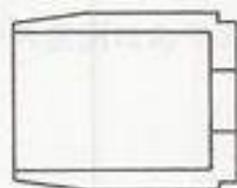


オイルロックピース②

テーパー側をインナチューブに組み立てる。



インナチューブ側



シリンダストップボルト (内六角ボルト) ③

- ボルトのねじ山部にネジロックを塗布し、指定トルクで締め付ける。

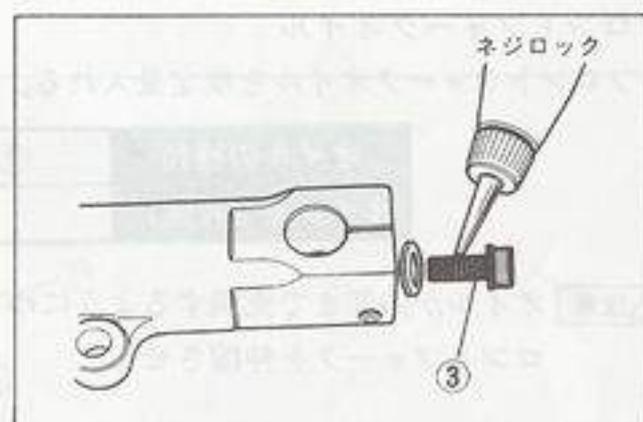
ネジロック ネジロックスリーボンド "1322"

特 工 ヘキサゴンビットレンチセット：09900-00410

Tハンドル：09940-34520

アタッチメント "A"：09940-34530

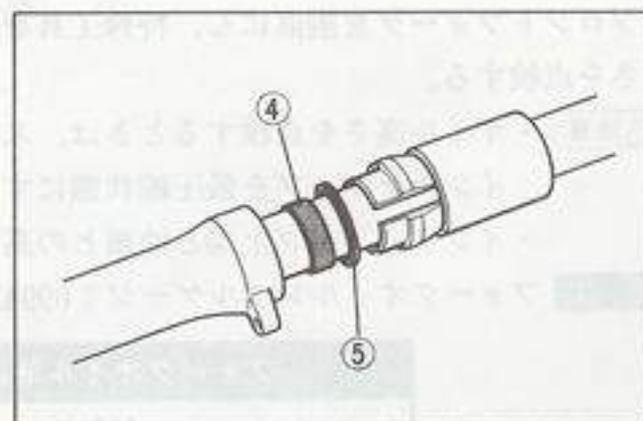
トルク シリンダストップボルト：180～280kg・cm



ガイドブッシュ、オイルシール、ダストシール

- ブッシュ溝及びガイドブッシュの表面を清潔にする。
- ガイドブッシュ④、シールスペーサ⑤は特殊工具を使用して押し入れる。

△注意 ガイドブッシュ表面はテフロン処理がしてありますので傷を付けないよう十分注意すること。

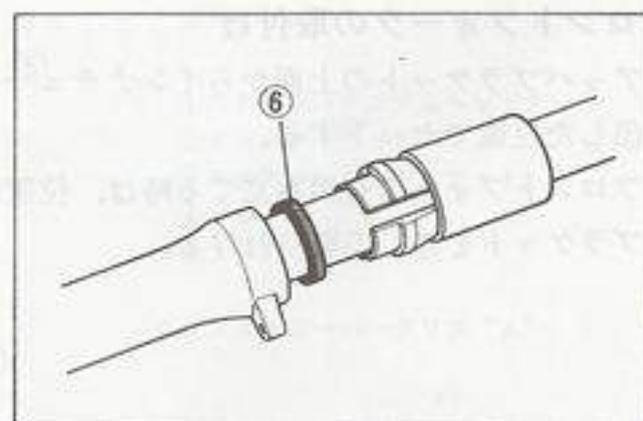


- オイルシールリップ部にグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス "A"

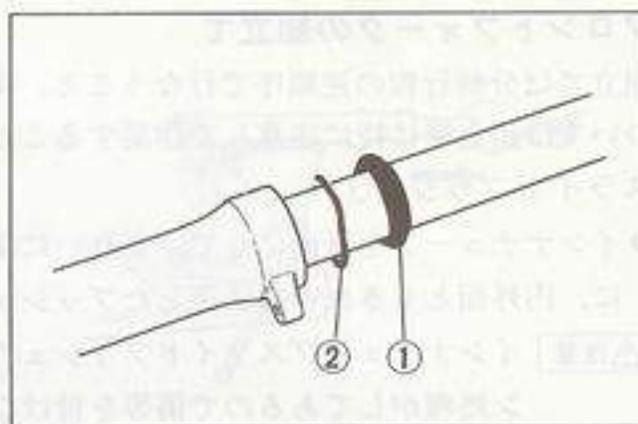
- オイルシール⑥は特殊工具を使用して圧入する。

特 工 フロントフォークオイルシールインストーラ：09940-50113

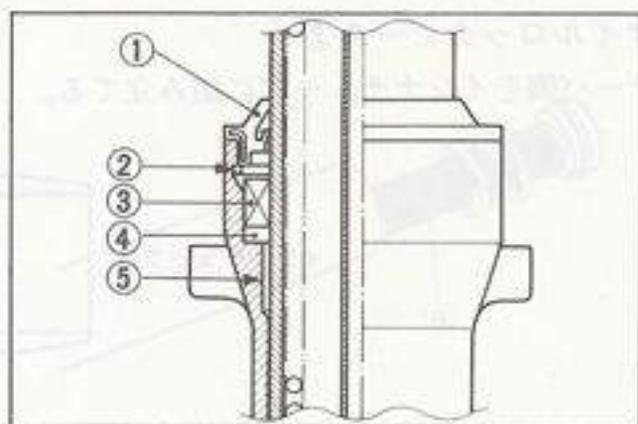
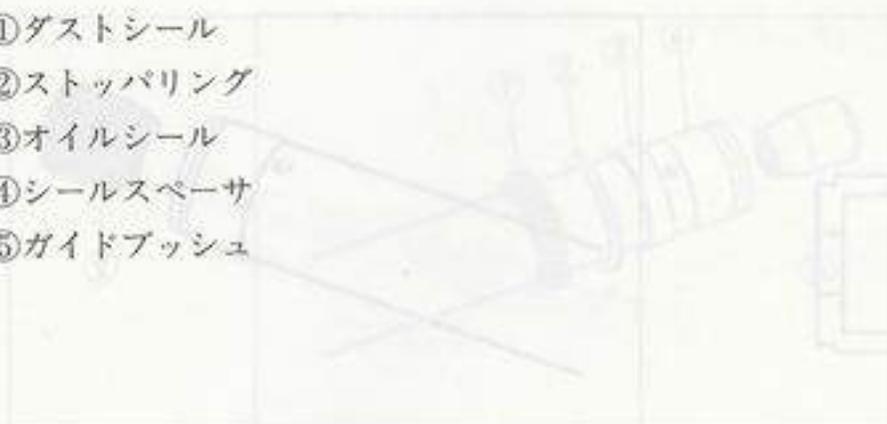


車体 フロントフォーク

- ダストシール①とストッパリング②をはめ込む。
 - ・ストッパリングはアウト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ストッパリング
- ③オイルシール
- ④シールスペーサ
- ⑤ガイドブッシュ

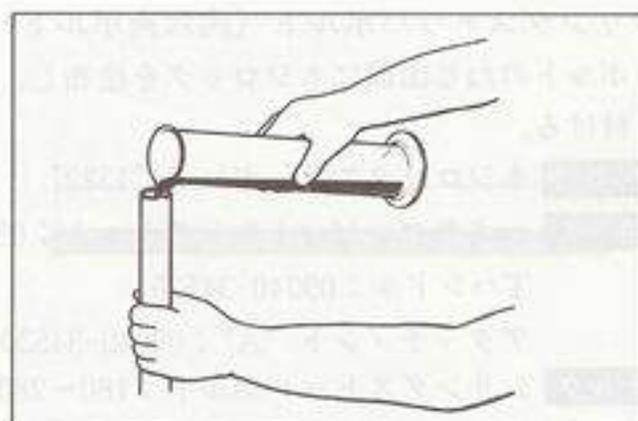


フロントフォークオイル

- フロントフォークオイルを規定量入れる。

オイルの種類	SS 8 号
オイル量 (片側)	480 cc

- △注意 オイルが内部まで充滿するようにゆっくりと静かにフロントフォークを伸縮させる。

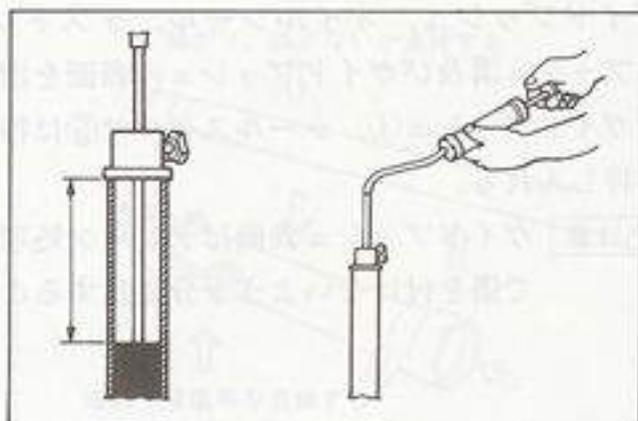


- フロントフォークを垂直にし、特殊工具を使用してオイル高さを点検する。

- △注意
 - ・オイル高さを点検するときは、スプリングを外し、インナチューブを最圧縮状態にすること。
 - ・インナチューブ上端と油面との高さを点検する。

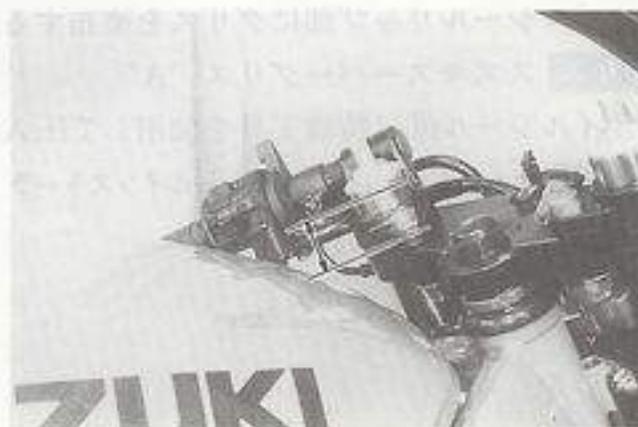
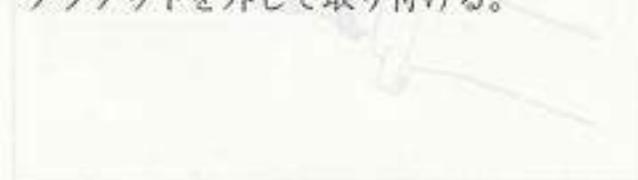
特 工 フォークオイルレベルゲージ：09943-74111

フォークオイル油面高さ
115 mm



フロントフォークの取付け

- アッパブラケットの上面からインナチューブ上端面まで27mm出した位置でセットする。
- フロントフォークを組み立てる時は、位置決めの為ハンドルブラケットを外して取り付ける。



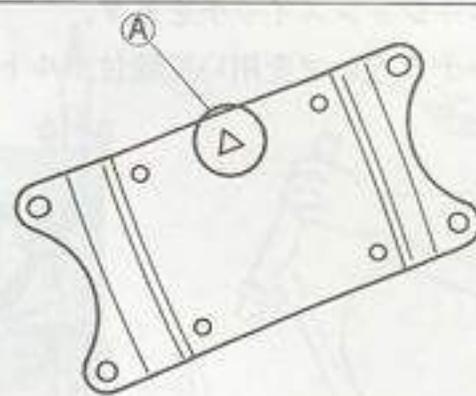
- インナチューブキャップボルトとフォーククランプボルトを指定トルクで締め付ける。

- トルク**
- ① インナチューブキャップ : 300~400kg・cm
 - ② アップブラケットボルト : 190~280kg・cm
 - ③ ローアブラケットボルト : 190~280kg・cm
 - ④ ハンドルバーホルダボルト : 400~600kg・cm
 - ⑤ ハンドルバーホルダロックナット : 230~350kg・cm

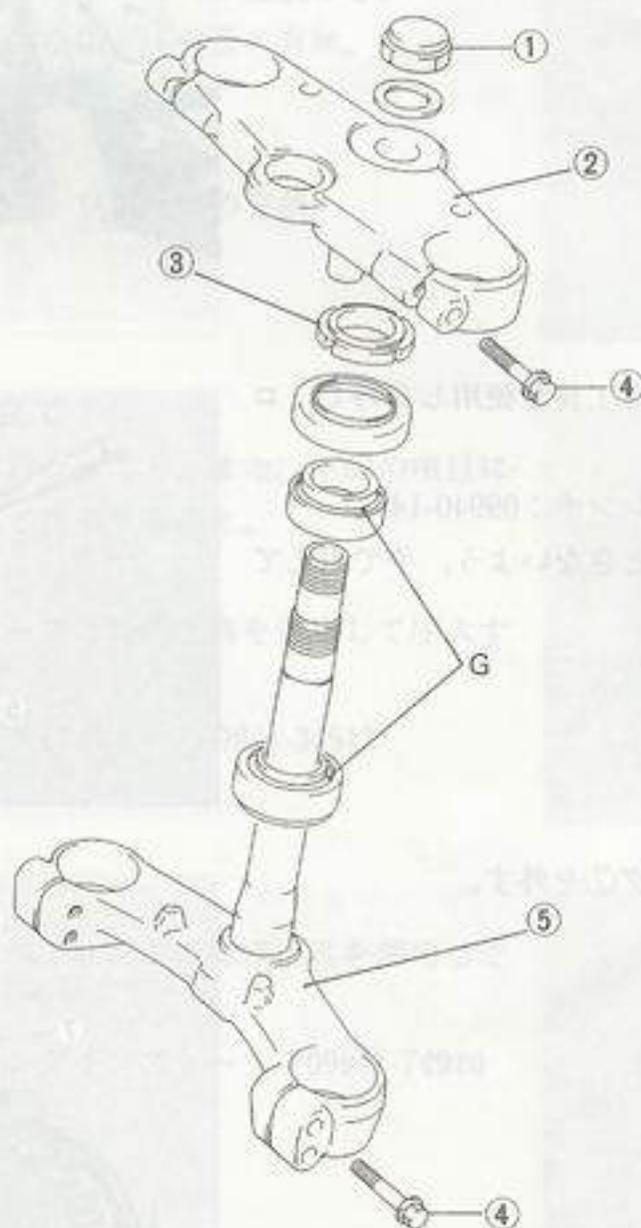


- フロントフェンダブレースを組み立てる。

- △注意**
- ・フロントフェンダブレースを組み立てる時は、矢印△を前側に向けて取り付ける。
 - ・矢印△は、フェンダブレース裏側にあります。



ステアリング



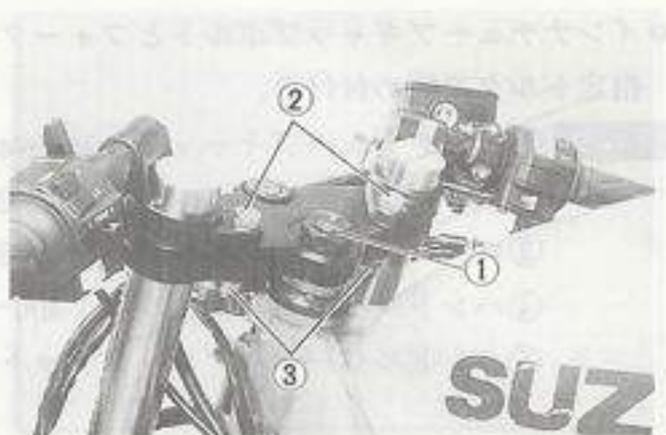
- ① ステアリングステムヘッドナット
- ② アップブラケット
- ③ ステアリングステムナット
- ④ ボルト
- ⑤ ステアリングステム

G : スズキスーパーグリス "A"

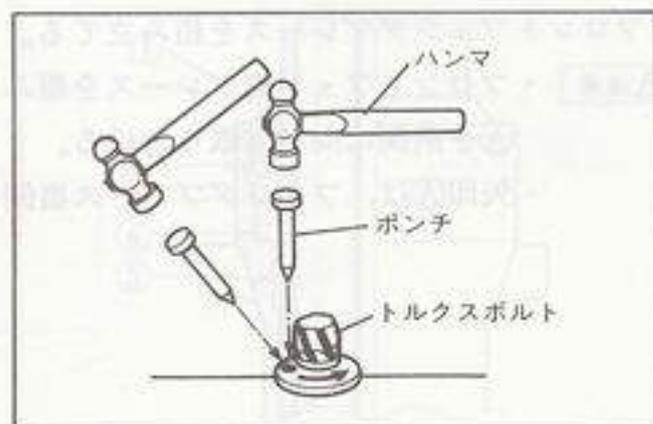
車体 ステアリング

ステアリングシステムの分解

- フェアリングを外す。(4-1ページ参照)
- フロントホイールを外す。(9-1ページ参照)
- フロントフォークを外す。(9-11ページ参照)
- ステアリングシステムヘッドナット①を外す。
- ハンドルバーホルダボルト②/ロックナット③を外す。



- イグニッションスイッチを外す。
・ポンチとハンマを用いて締付ボルトを右図の要領で外す。



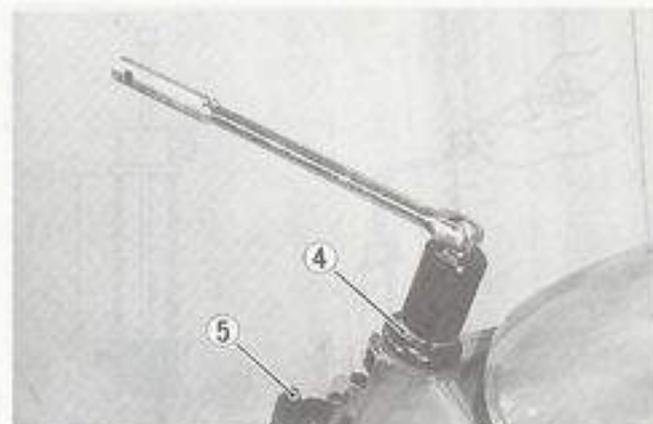
- ブレーキホースジョイントを外す。



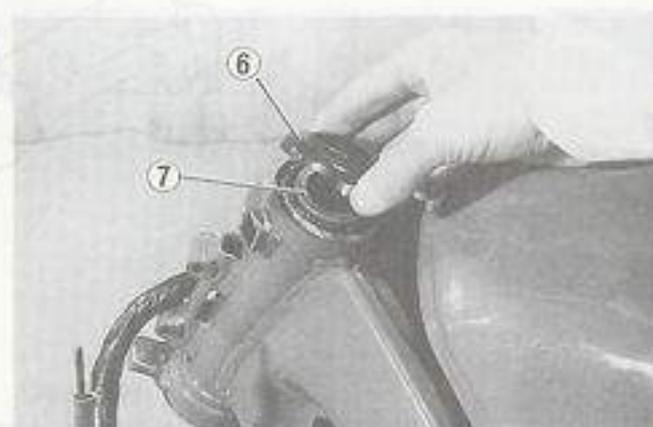
- ステアリングシステムナット④は特殊工具を使用して外し、ローアブラケット⑤を下に抜く。

特 工 ステアリングシステムナットレンチ：09940-14911

△注意 ローアブラケットは下に落とさないよう、手で支えて取り外すこと。



- ダストシール⑥、アッパベアリング⑦を外す。



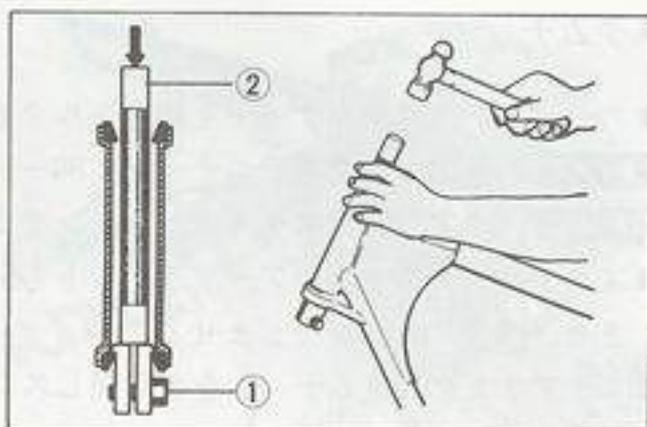
- ローアベアリングは先端が（－）状の鉄棒を使用して取り外す。

△注意 組立時はベアリングを新部品にすること。



- ステアリングステムベアリングアウトレースは特殊工具を使用して取り外す。

特 工 ①ベアリングアウトレースリムーバ：09941-54911
 ②ステアリングベアリングインストーラ：09941-74910



ステアリングステムの点検

取り外した部品が下記のような異常がないか点検する。

- アッパ、ローレースに異常な傷、圧痕等の有無。
- ベアリングの損傷、摩耗等の有無
- ベアリングの異音の有無
- ステアリングステムのねじれ、ひずみ等の有無



ステアリングステムの組立て

組立ては分解行程の逆順序で行なうこと。また、下記の項目については組立時に特に注意して作業すること。

アウトレース

- アッパとローアのアウトレースは特殊工具を使用して圧入する。

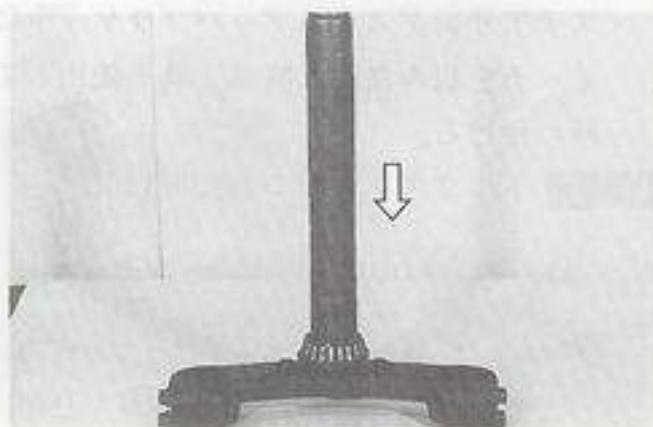
特 工 ステアリングアウトレースインストーラ:09941-34513



ベアリング

- ステアリングステムローアベアリングは特殊工具を使用して圧入する。

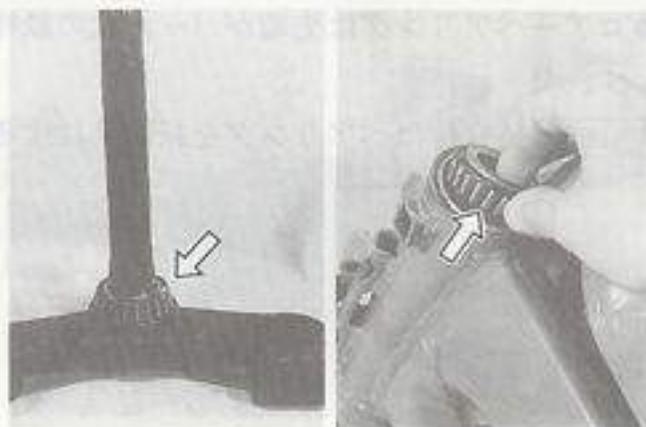
特 工 ステアリングベアリングインストーラ：09941-74910



車体 ステアリング

- アップ、ローアベアリングにグリースを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス "A"



ステムナット

- ステアリングステムナットを指定トルクで締め付ける。

トルク ステアリングステムナット：80～100kg・cm

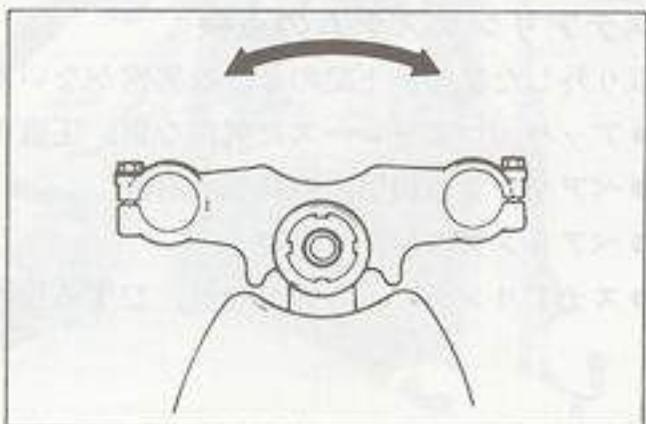
特 工 ステアリングステムナットレンチ：09940-14911

- ステアリングステムローブラケットを5～6回、左右に回転させ、ベアリングをなじませる。

- ステアリングステムナットを少し戻しスムーズに回転するか確認する。

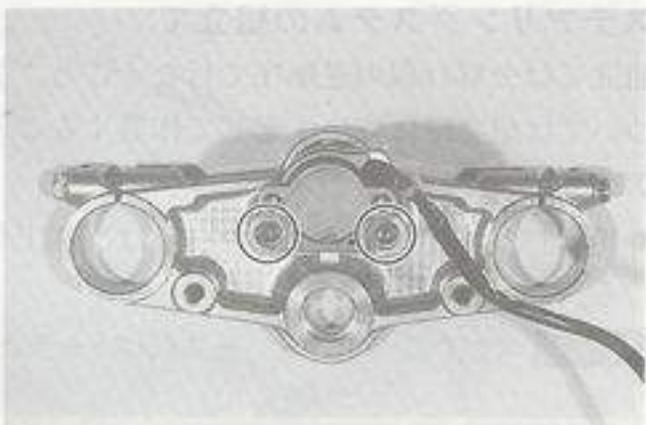


△注意 ステアリングステムナットの最終的な調整はホイール、ハンドル等が組み立てられている状態でスムーズに回転するように調整すること。



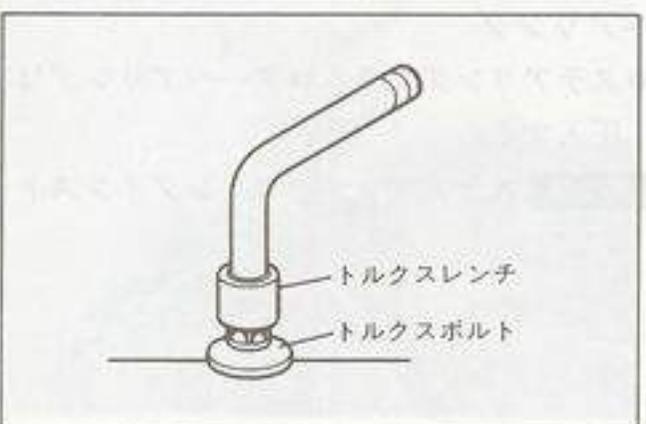
イグニッションスイッチ

- イグニッションスイッチの組み立てはトルクスボルトを使用すること。

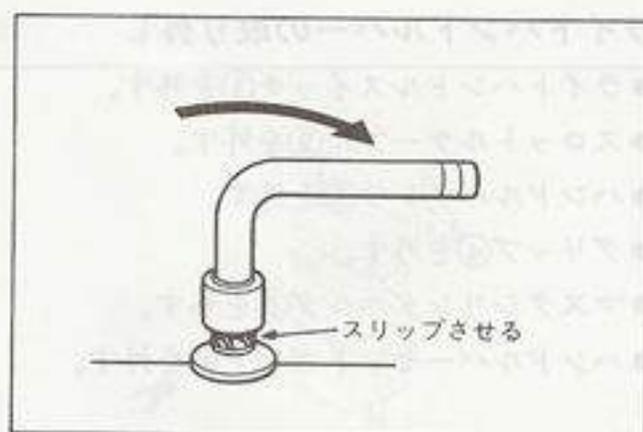


- ・ ステアリングステムアップブラケットにイグニッションスイッチを組み立て、特殊工具を使用してトルクスボルトを締め付ける。

特 工 トルクスレンチ：09930-11910

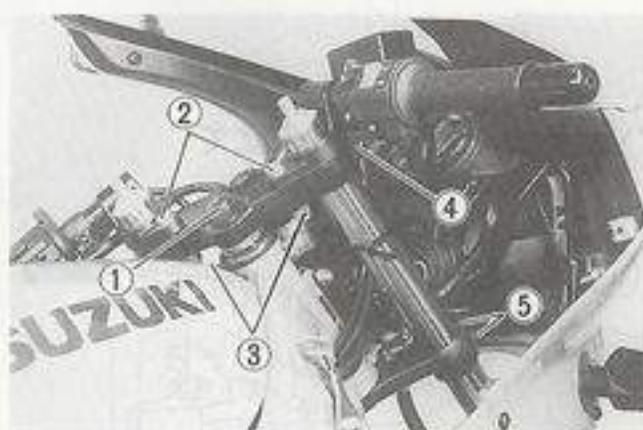


- トルクスボルトは、締付後ボルトの頭をすべらせて、山を崩しておく。



- ステアリングステムヘッドナット①、ハンドルバーホルダボルト②/ロックナット③、アッパブラケットボルト④、ローブラケットボルト⑤を締め付ける。

- ①ステアリングステムヘッドナット：820～1000kg・cm
- ②ハンドルバーホルダボルト：400～600kg・cm
- ③ハンドルバーホルダロックナット：230～350kg・cm
- ④アッパブラケットボルト：190～280kg・cm
- ⑤ローブラケットボルト：190～280kg・cm



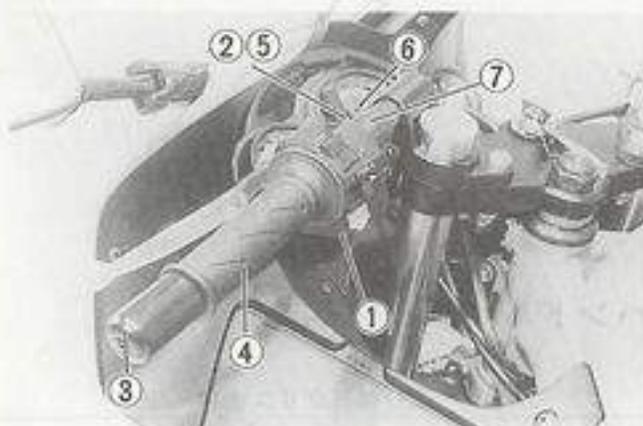
- △注意** フロントフォークの下部を持ち、前後に振って、ステアリングにガタがないかまた、左右に回しスムーズに回転するか点検する。
ガタ又は、重い場合はステアリングステムナットを調整する。



ハンドル

レフトハンドルバーの取外し

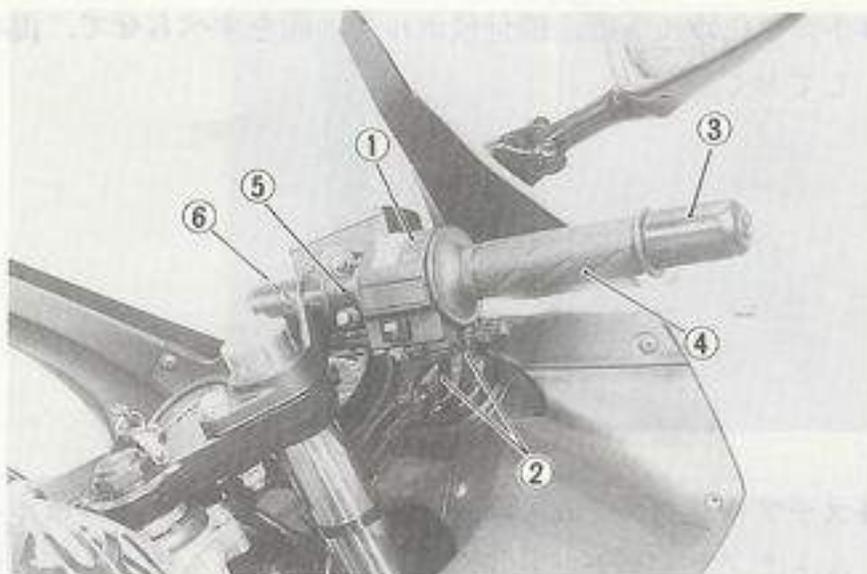
- レフトハンドルスイッチ①を外す。
- チョークケーブル②を外す。
- ハンドルバランス③を外す
- グリップ④を外す。
- チョークレバー⑤を外す。
- クラッチケーブルワイヤー⑥を外す。
- クラッチレバーホルダ⑦を外す。
- ハンドルバーセットボルト⑧を外す。



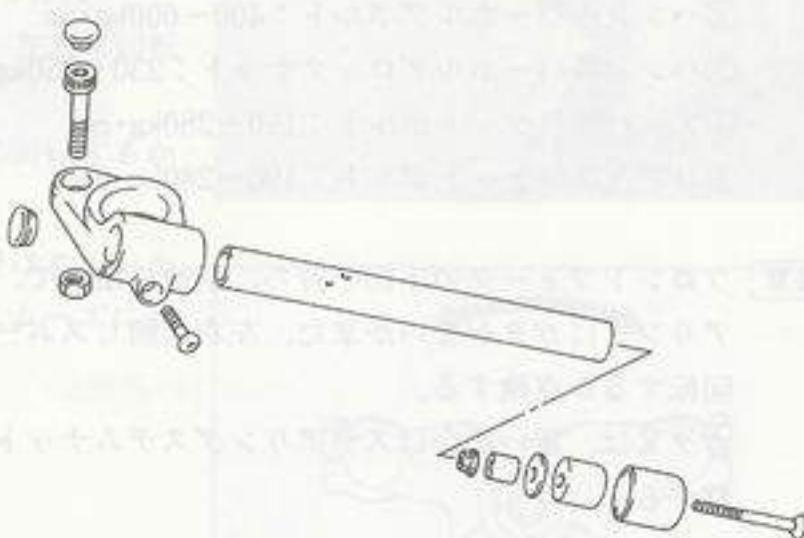
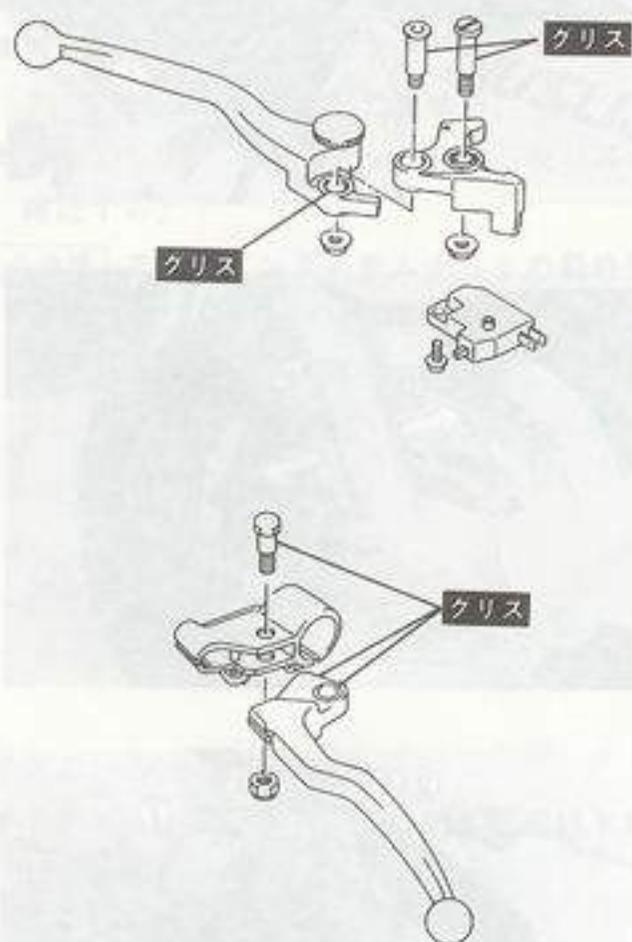
車体 ハンドル

ライトハンドルバーの取り外し

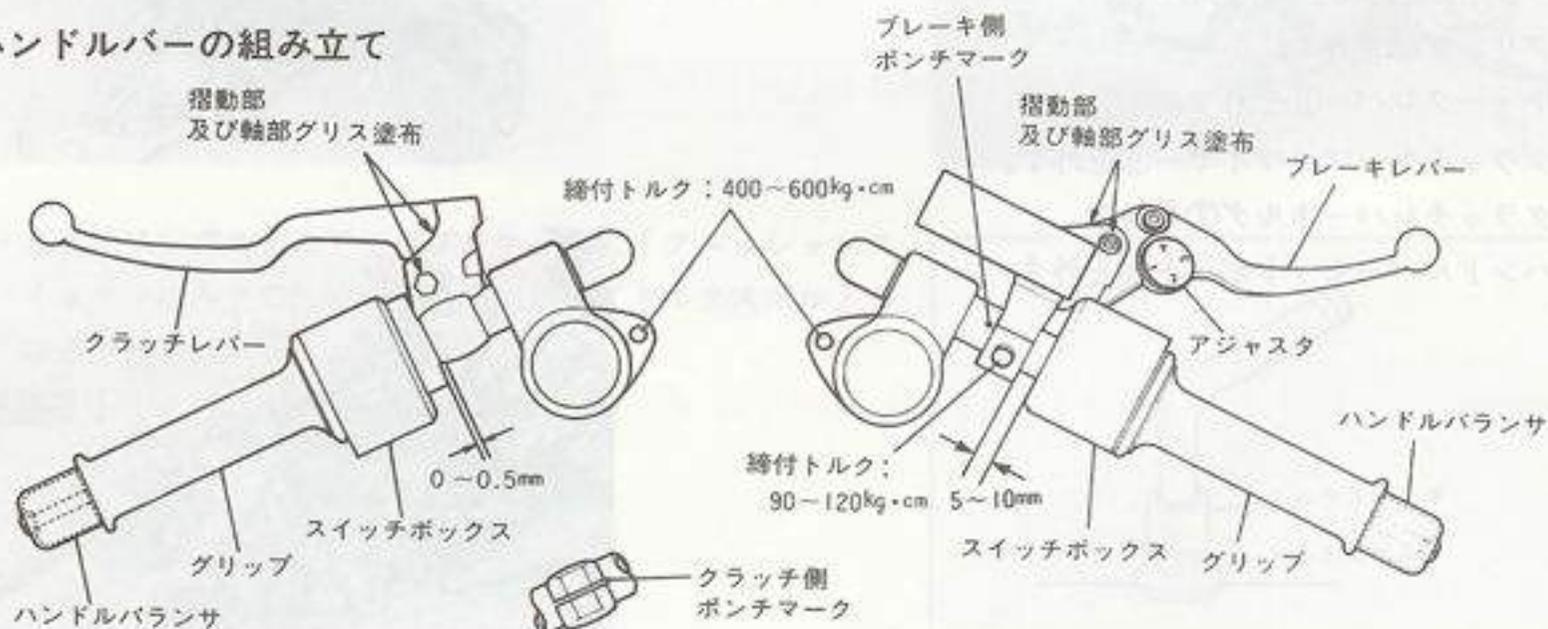
- ライトハンドルスイッチ①を外す。
- スロットルケーブル②を外す。
- ハンドルバランサ③を外す。
- グリップ④を外す。
- マスタシリングホルダ⑤を外す。
- ハンドルバーセットボルト⑥を外す。



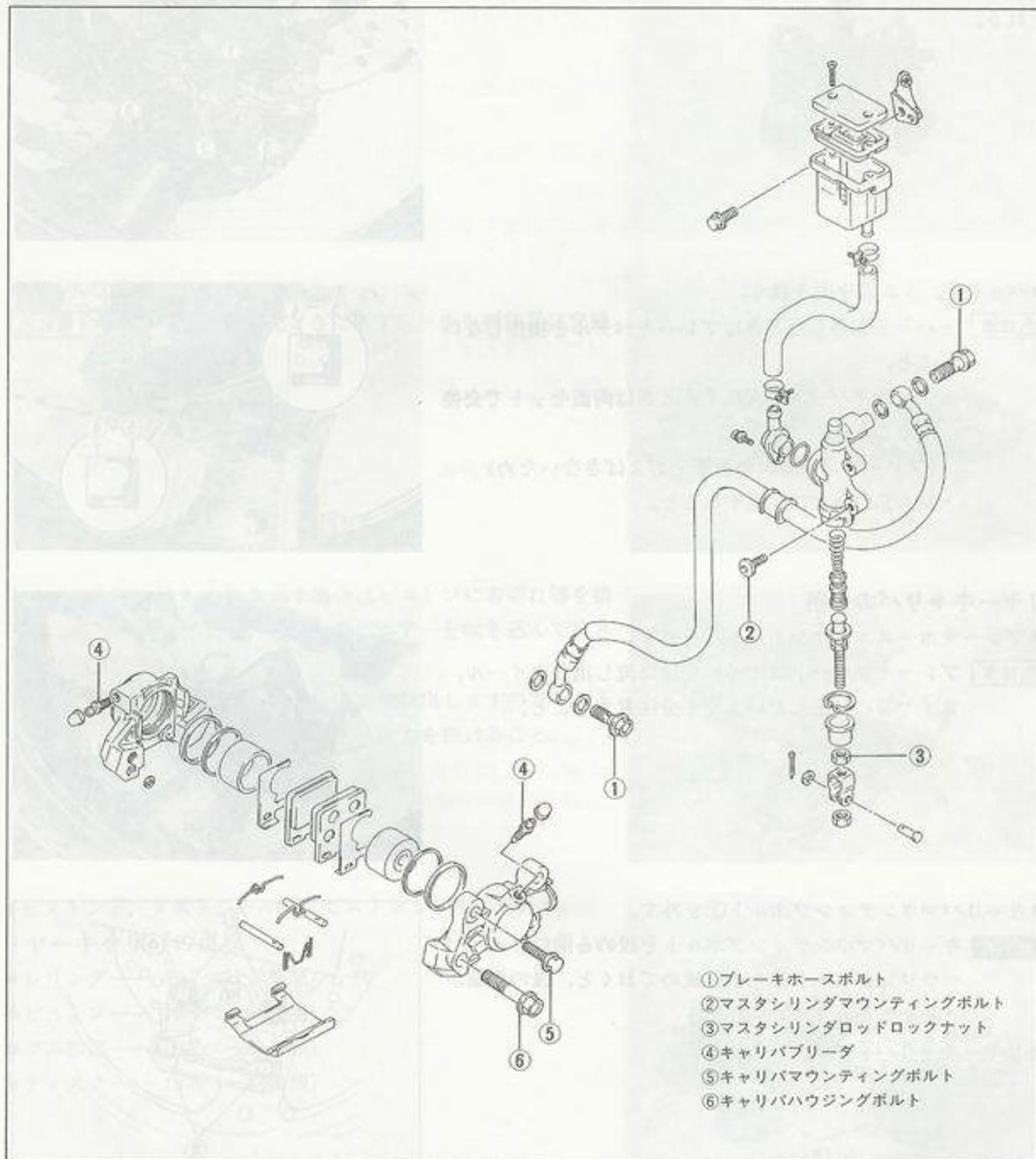
ハンドルレバーの組み立て



ハンドルバーの組み立て

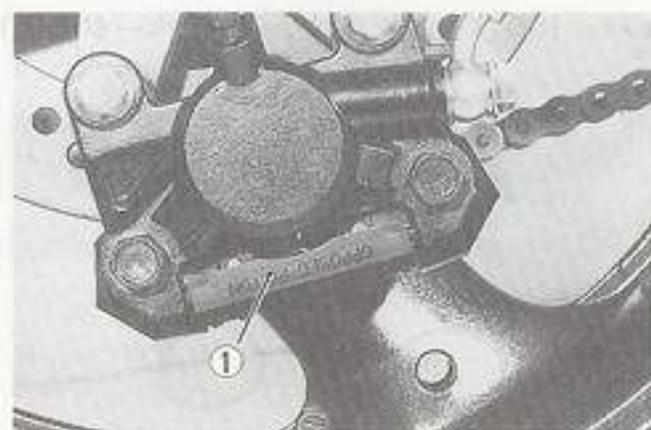


リヤブレーキ



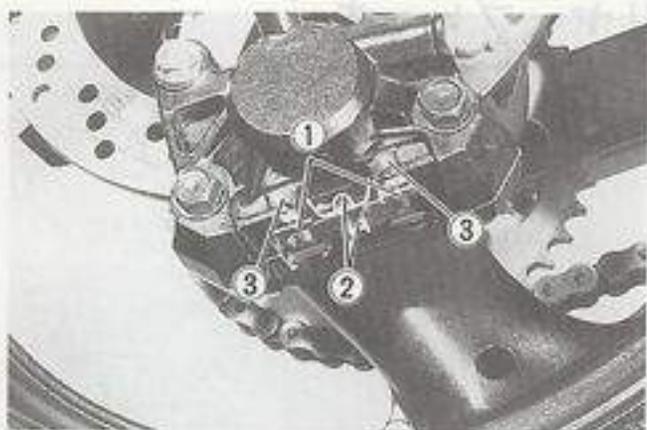
ブレーキパッドの脱着

- ダストカバー①を外す。



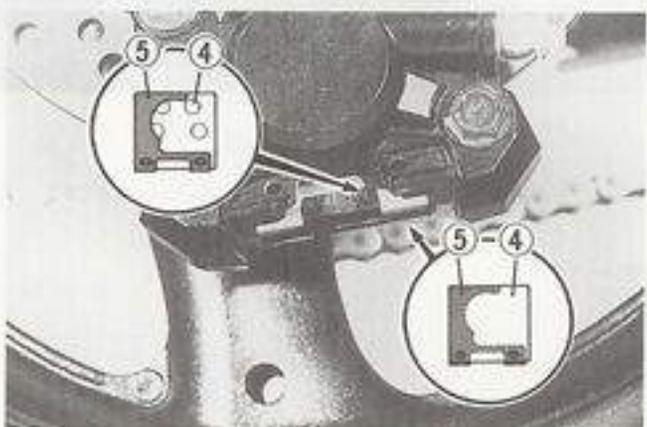
車体 リヤブレーキ

- クリップ①、スプリング②、ピン③を引き抜くとパッドが外れる。



- パッド④、シム⑤を引き抜く。

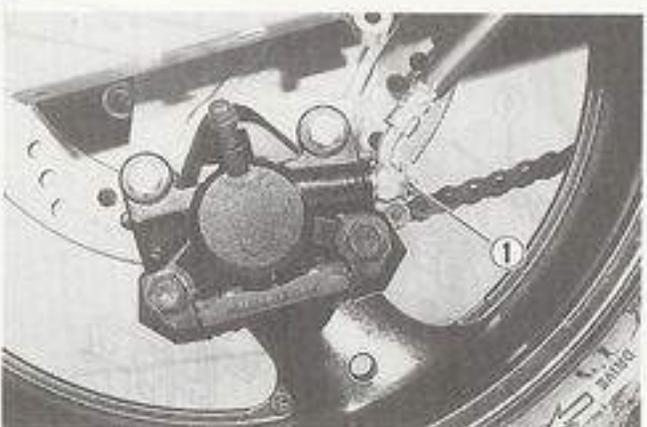
- △注意**
- ・パッドを外したときはブレーキペダルを操作しないこと。
 - ・ブレーキパッドを交換するときは両面セットで交換すること。
(ブレーキング時に悪影響をおよぼさないため)
 - ・シム⑤の向きに注意すること。



リヤキャリパの分解

- ブレーキホースユニオンボルト①を外す。

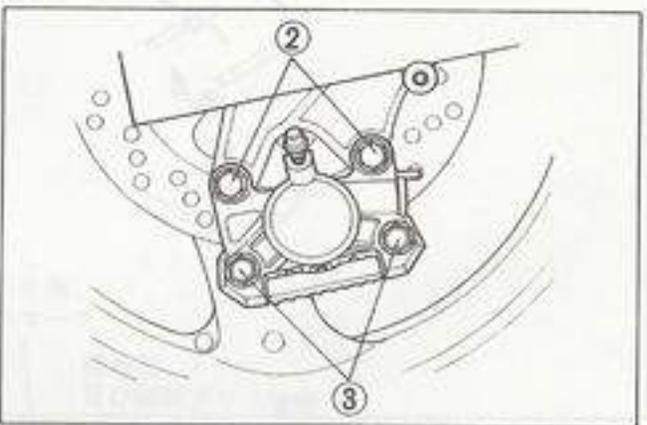
- △注意** ブレーキフルードはオイル受けに流し出しホイール、タイヤ等に付着しないよう十分注意すること。



- キャリバマウンティングボルト②を外す。

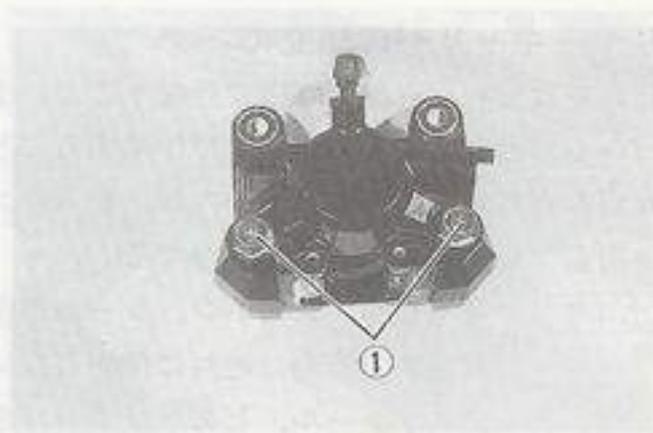
- 参考** キャリバマウンティングボルトを緩める前にキャリパハウジングボルト③を少し緩めておくと、後の作業がしやすくなります。

- リヤキャリパを外す。



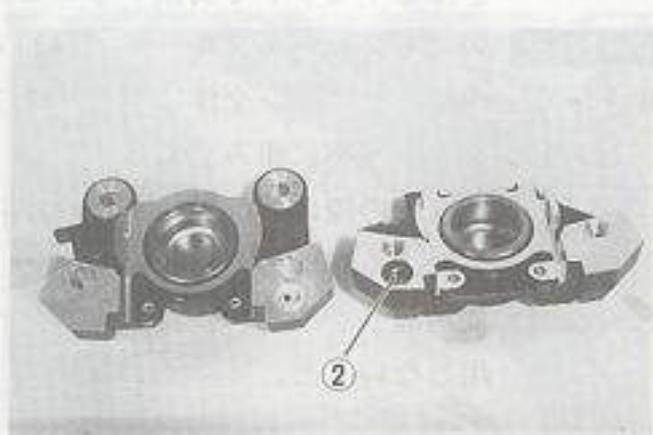
- パッド及びシムを外す。(9-22ページ参照)

- キャリパハウジングボルト①を外してキャリパを分割する。



- シール②を外す。

△注意 キャリパを分解したときは必ずシールを新部品に交換すること。



- 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おき、オイル室にエアーを吹き込んで抜き取ります。

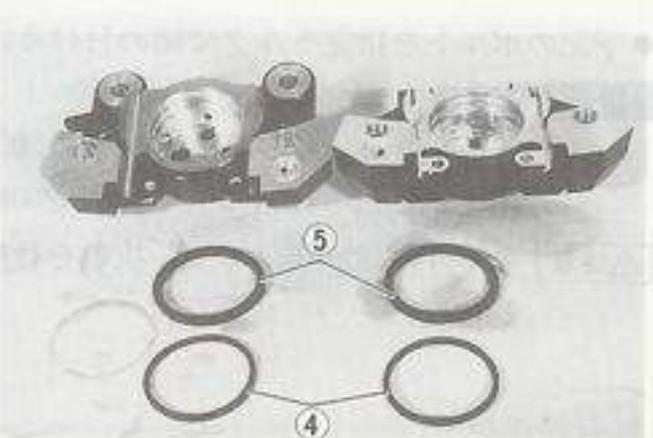
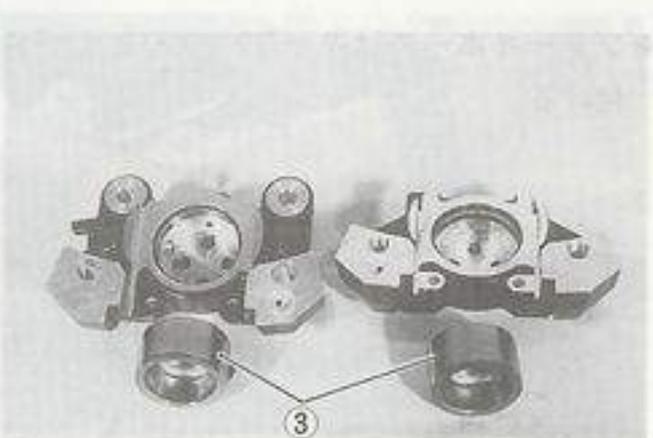
△注意 キャリパピストンは強い力で飛び出しますのでピストンをしっかり押さえてエアー圧力を掛けること。



- ピストン③、ダストシール④、ピストンシール⑤を外す。

リヤキャリパの点検

- シリンダ—— (9-7ページ参照)
- ピストン—— (9-7ページ参照)
- ゴム部品—— (9-7ページ参照)
- ディスク—— (9-8ページ参照)



車体 リヤブレーキ

リヤキャリアの組立て

組立ては分解行程の逆順序で行なうこと。また、下記の項目については組立時に特に注意して作業すること。

- 組み立てる前にキャリアの内部、ピストン、シールを新しい指定ブレーキフルードで洗浄する。

- △注意**
- ・ キャリア、ピストン、シールの洗浄にガソリン及び揮発性の溶剤は絶対に使用しないこと。
 - ・ ダストシール、ピストンシールを新品に交換するときは必ずセットで交換すること。

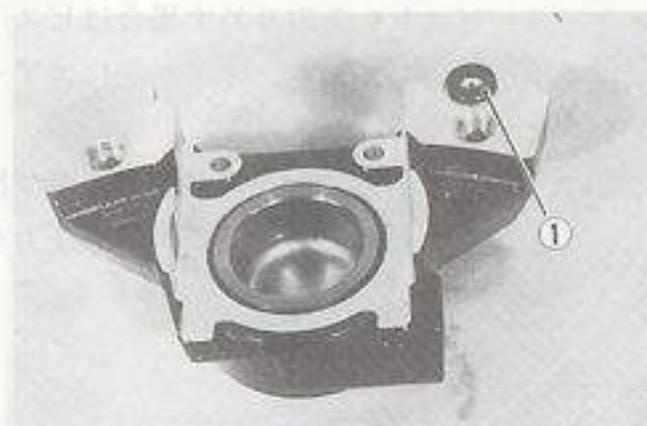
ブレーキフルード スズキブレーキフルード (DOT4)

- キャリア内部、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キャリアに組み立てる。

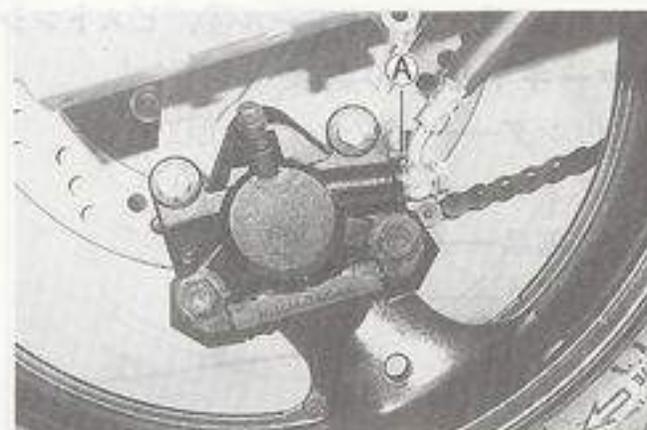
- △注意**
- ・ 組立ての際は各部品にゴミ、ホコリが付着していないかよく確かめること。
 - ・ 使用済及び洗浄に使用したブレーキフルードは再使用しないこと。



- オイルポート部に新品のシール①を組み付ける。



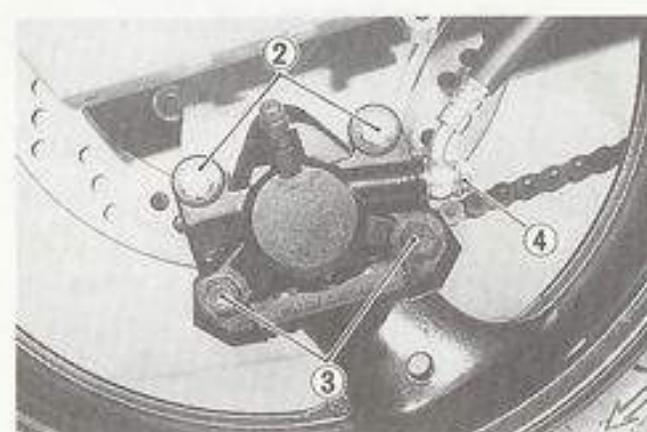
- ブレーキホースはキャリアのストッパ(A)に接触させて締め付ける。



- 下記のボルトを指定トルクで締め付ける。

- トルク**
- ② キャリバマウンティングボルト：210～310kg・cm
 - ③ キャリバハウジングボルト：300～360kg・cm
 - ④ オイルホースボルト：160～200kg・cm

- △注意** キャリバ組立後はエア抜きを行なうこと。(4-12ページ参照)



マスタシリンダの分解

- マウンティングボルト①を外しリザーバタンクを自由にしておく。



- マスタシリンダマウンティングボルト②を外す。



特 工 ヘキサゴンレンチセット：09900-00410

参 考 マスタシリンダマウンティングボルトを外す前にブレーキホースユニオンボルトを少し緩めておくと後の作業がしやすくなる。

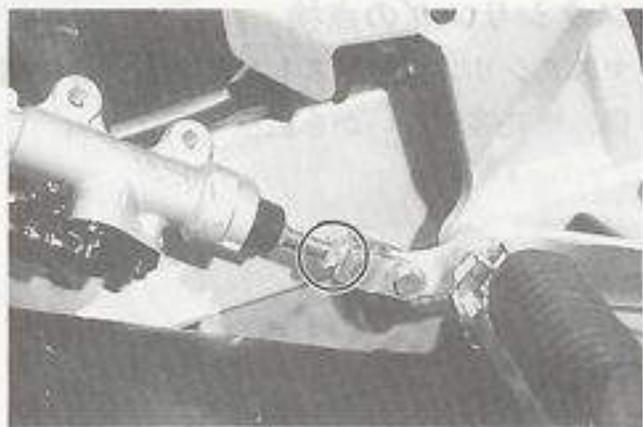
- ブレーキホースユニオンボルト③の下に布切れ等を敷き、ユニオンボルトを外したときに流れ出るオイルが他部に付着しないようにすること。



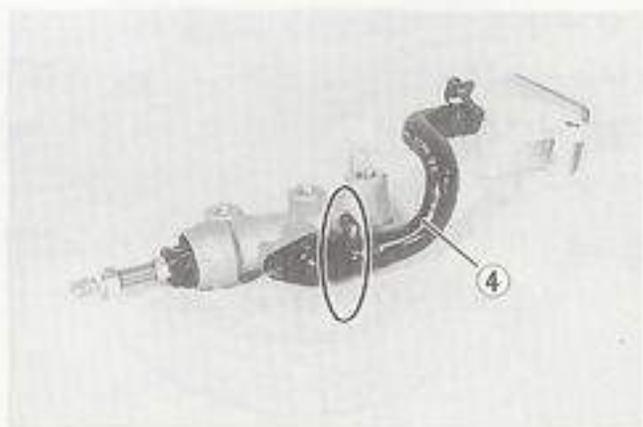
- マスタシリンダよりブレーキホース、ユニオンボルトを外す。

△注意 ブレーキフルードが他部に付着した場合はきれいに拭き取るか、又は、洗浄して完全にオイル分を取り除くこと。ブレーキフルードが塗装面、樹脂類、ゴム類その他に付着したままだと、損傷、亀裂等の原因になる。

- マスタシリンダロッドロックナットを緩め、シリンダロッドを回転させてマスタシリンダを外す。



- マスタシリンダからリザーバタンクホース④を外す。



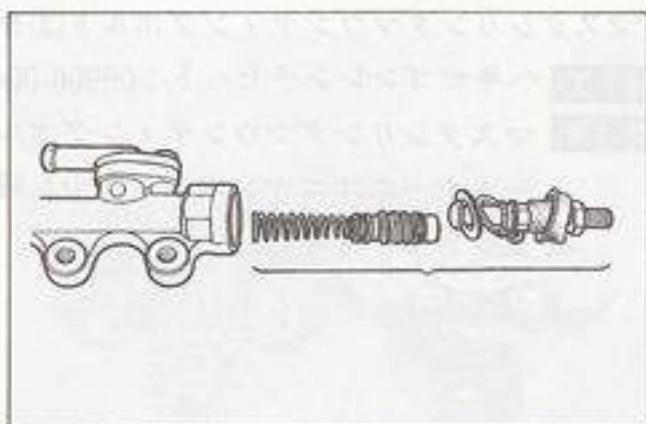
車体 リヤブレーキ

●ダストブーツを引き抜いておき、サークリップ①を外す。

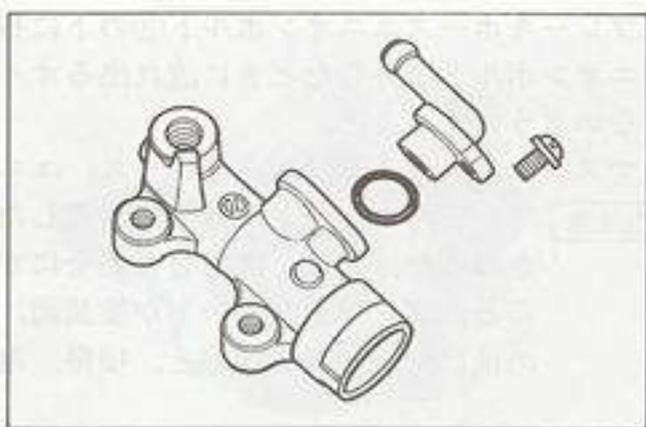
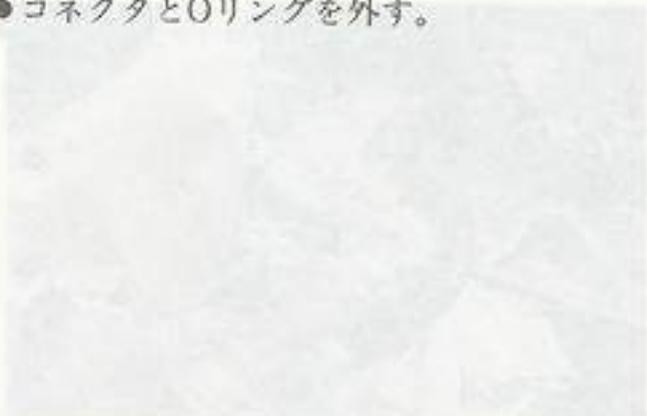
特 工 スナップリングプライヤ：09900-06105



●ピストンカップセットとプッシュロッドを外す。

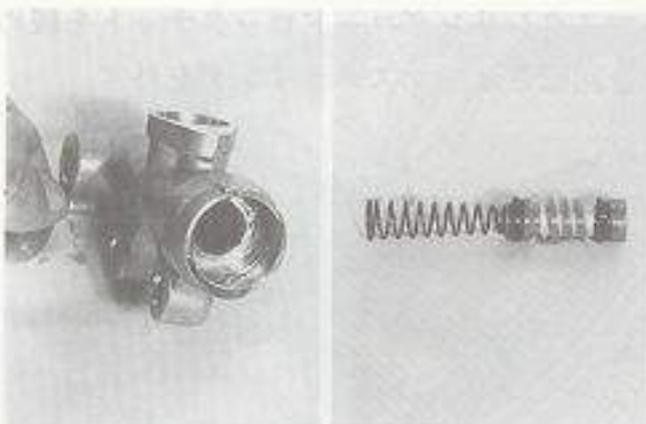


●コネクタとOリングを外す。



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、摩耗等がないかを点検する。



マスタシリンダの組立て

組立ては分解行程の逆順序で行なうこと。また、下記の項目については特に注意して作業すること。

- 組立前にピストン、カップセット、スプリングを新しい指定ブレーキフルードで洗浄する。

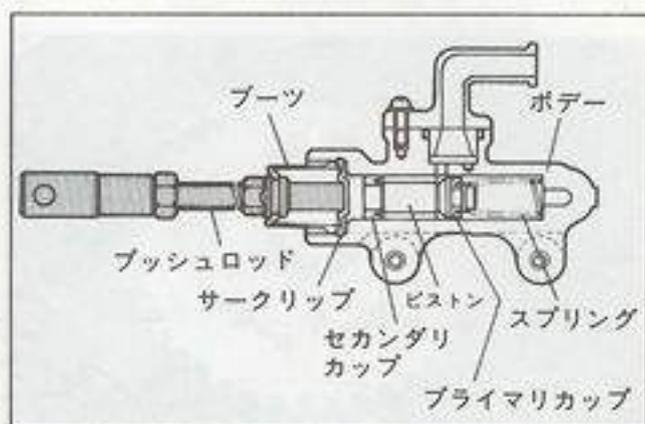
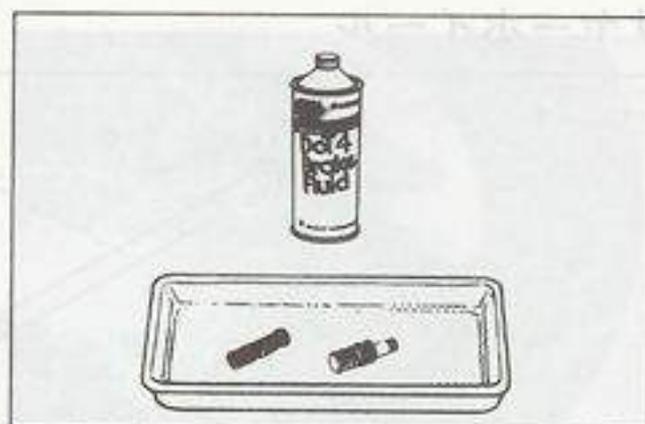
△注意 ・ピストン、カップセット、スプリングの洗浄にガソリン及び揮発性の溶剤は絶対に使用しないこと。

ブレーキフルード スズキブレーキフルード (DOT4)

- 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。

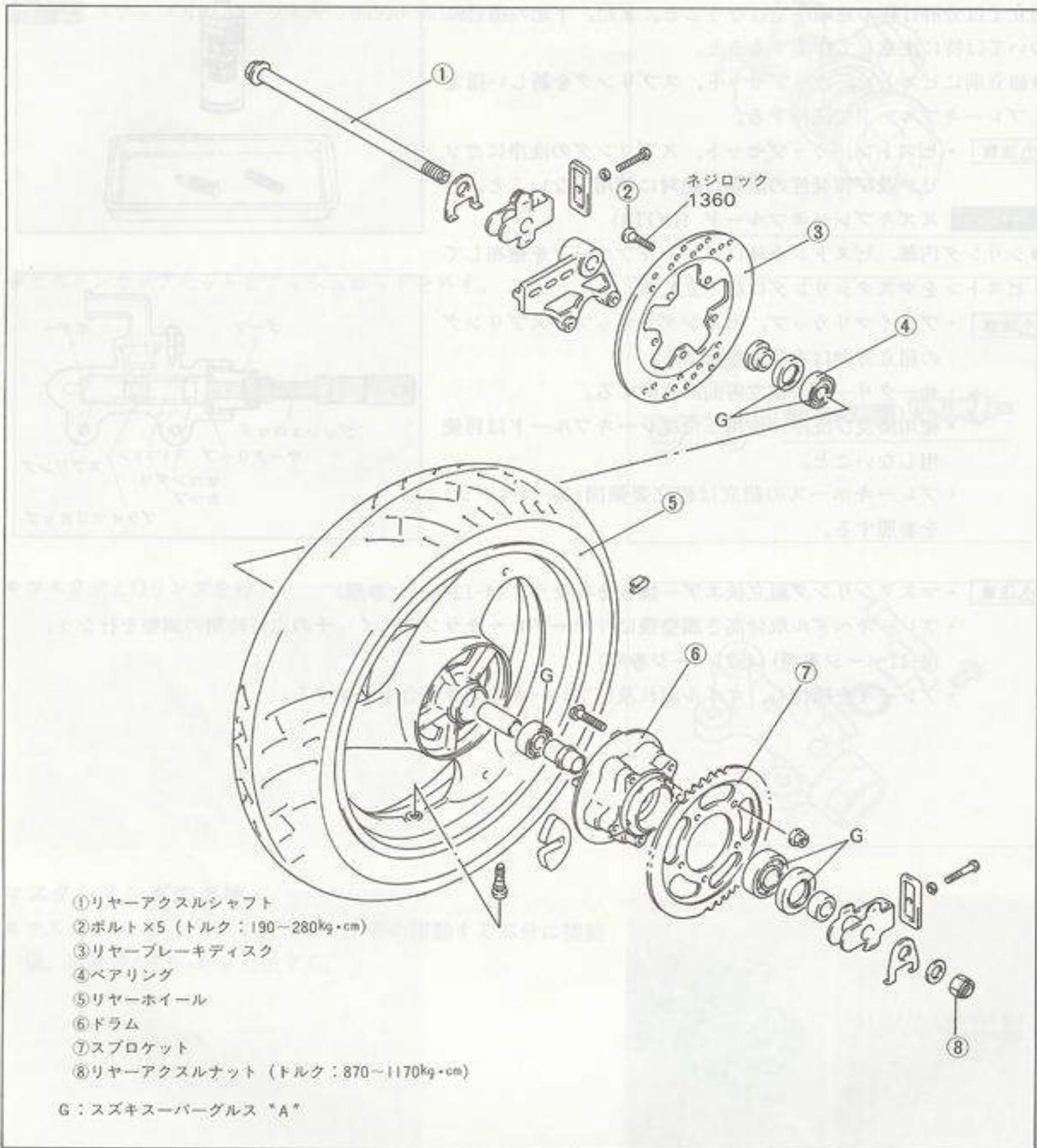
- ・サークリップの組立方向に注意する。
- ・使用済及び洗浄に使用したブレーキフルードは再使用しないこと。
- ・ブレーキホースの組立は組立要領図(10-14ページ)を参照する。



△注意 ・マスタシリンダ組立後エア抜きを行なう。(4-12ページ参照)

- ・ブレーキペダル取付高さ調整後にリヤブレーキランプスイッチの点灯時期の調整を行なう。(4-11ページ参照)(4-21ページ参照)
- ・ブレーキを操作し、オイル漏れ及びブレーキの効き具合を点検する。

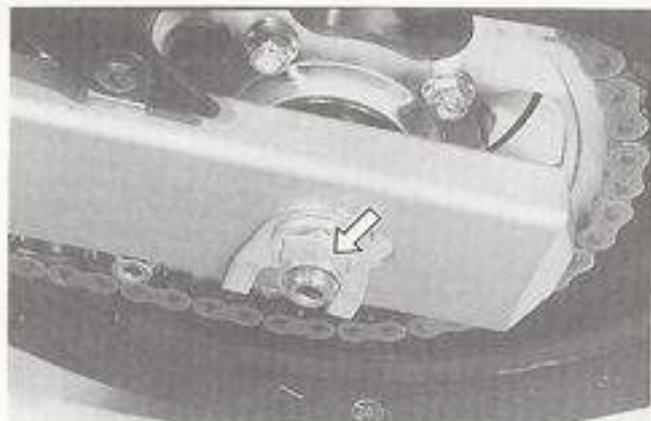
リヤホイール



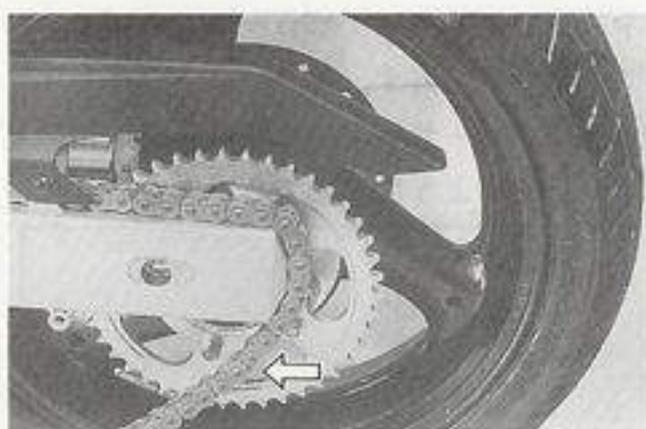
リヤホイールの取外しと分解

- ジャッキ等を用いて、車体を安定させる。
- リヤアクスルナットを外す。
- リヤアクスルシャフトを引き抜く。

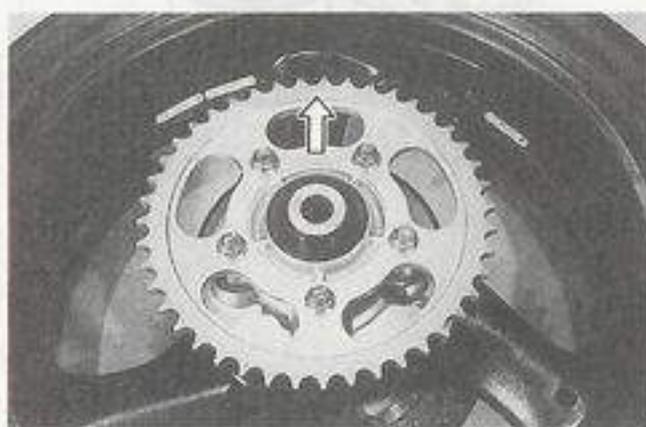
△注意 リヤブレーキキャリパを外した後にブレーキペダルを操作しないこと。



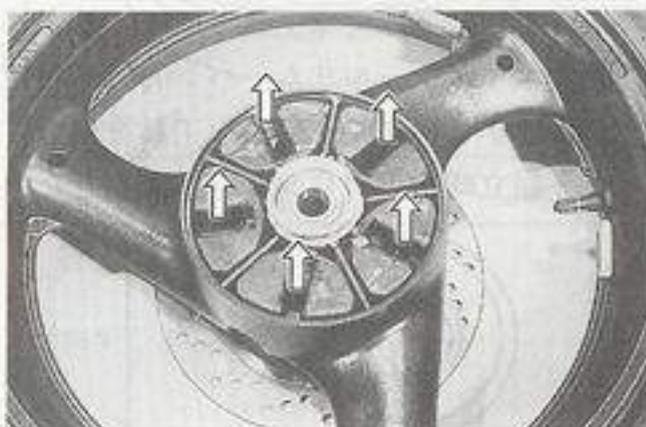
- リヤスプロケットからドライブチェーンを外す。
- リヤホイールを外す。



- ホイールからドラムを引き抜く。

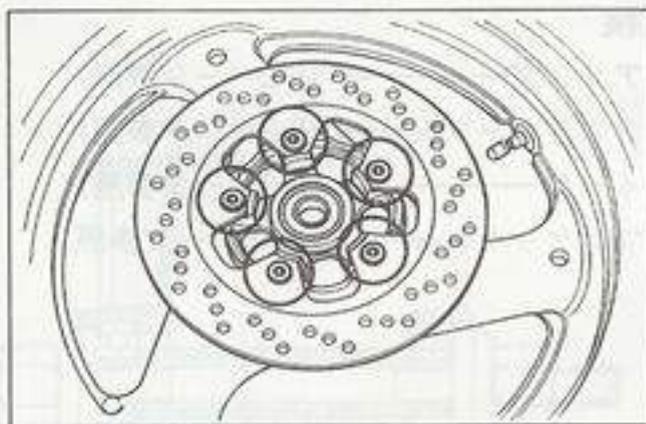


- ショックアブソーバを外す。



- ホイールからブレーキディスクを外す。

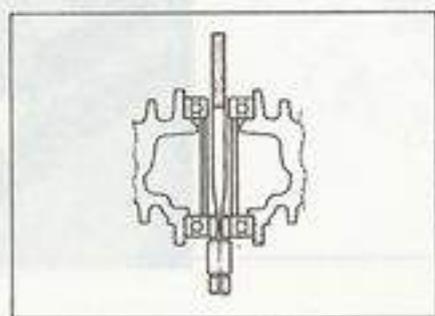
特 工 ヘキサゴンレンチセット：09900-00410



- ライト、レフトベアリングは特殊工具を用いて外す。

ホイールベアリングリムーバ：09941-50111

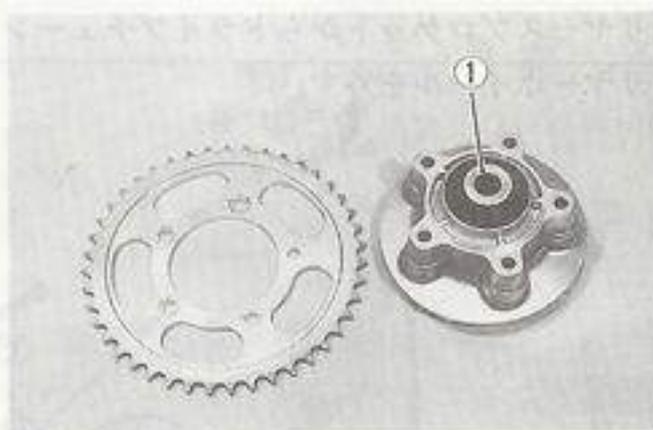
△注意 組立時はベアリングを新品と交換すること。



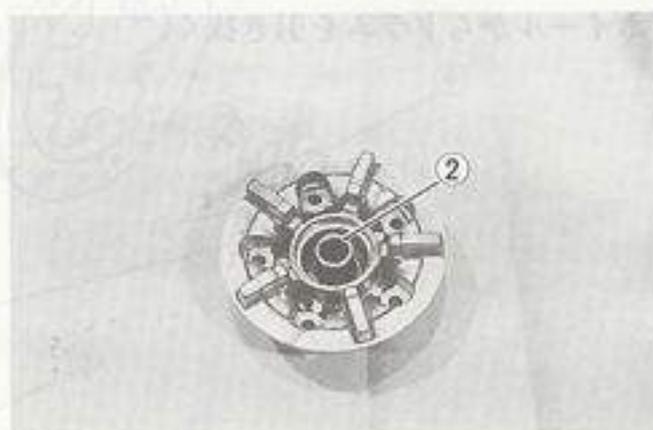
車体 リヤホイール

- ドラムからリヤスプロケットを外す。
- スペーサ①を外す。

△注意 スペーサ組立時にオイルシールのリップが押し込まれないように注意する。



- ドラムリテーナ②を外す。

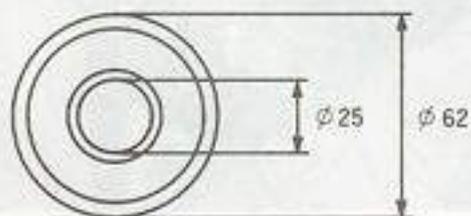
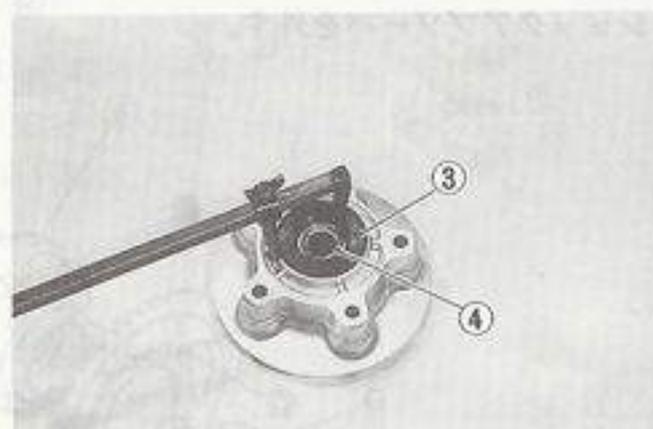


- オイルシール③は特殊工具を用いて外す。

特 工 オイルシールリムーバ：09913-50121

- ドラムベアリング④を適当な工具を用いて抜き取る。

△注意 組立時はベアリングを新品と交換すること。

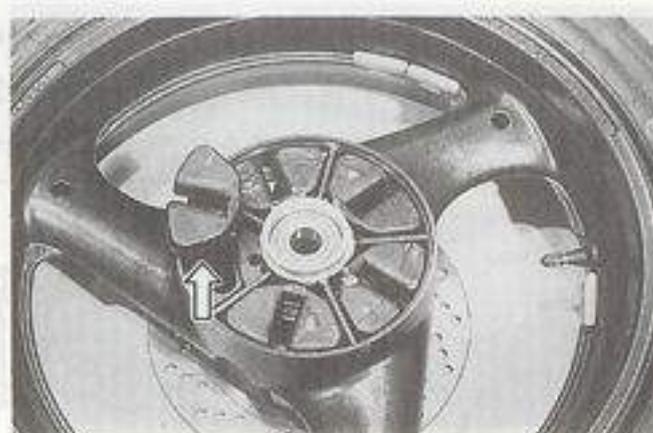


点検

- ベアリング—— (9-2ページ参照)
- アクスルシャフト—— (9-2ページ参照)
- ホイール—— (9-2ページ参照)
- スプロケット—— (4-18ページ参照)

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。



組立

組立ては分解行程の逆順序で行なうこと。また、下記の項目については特に注意して作業すること。

ホイールベアリング&ドラムベアリング

- ベアリングを組み立てるときはベアリングにグリスを塗布する。
- オイルシールのリップ部にグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス "A"

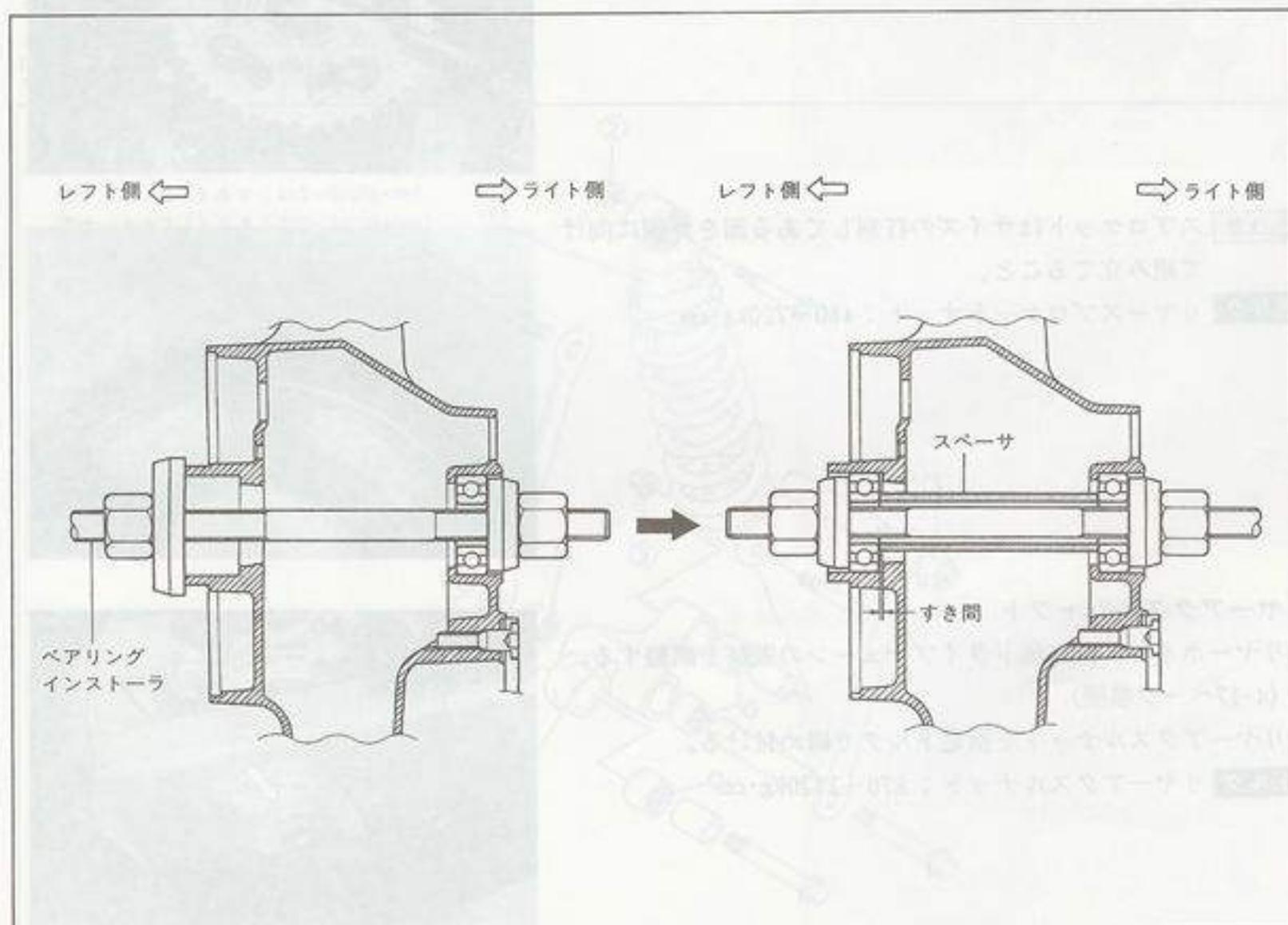
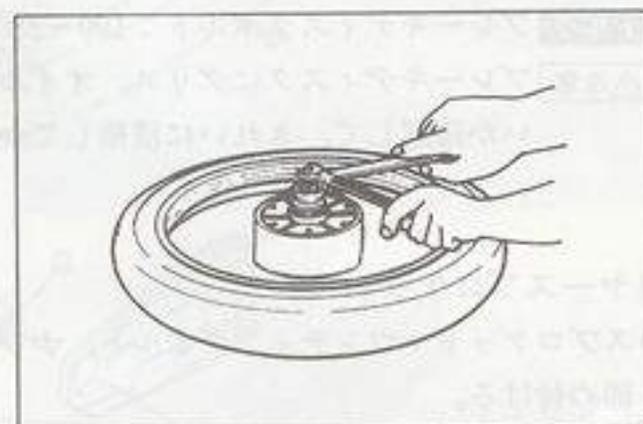


ホイールベアリング

- ホイールベアリングは特殊工具を使用して圧入する。

特 工 ベアリングインストーラセット：09924-84510

- ・スチールシール側を外側にして圧入する。
- ・ライトベアリングを最初に組み立て、次にレフトベアリングを組み立てる。



車体 リヤホイール

ドラムベアリング

- ベアリングは特殊工具を用いて圧入する。

特 工 ベアリングインストーラ：09913-75520

- オイルシールを圧入する。



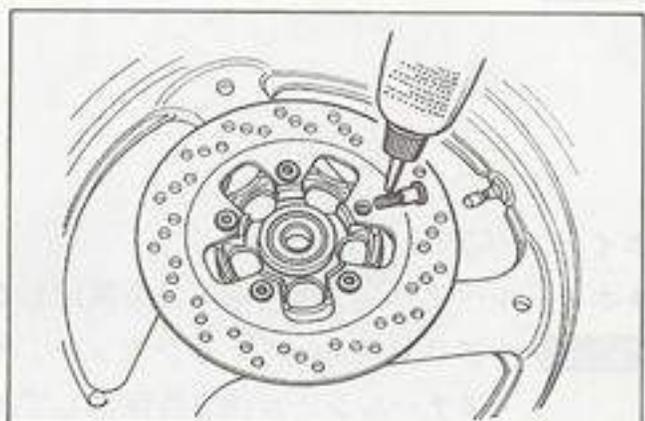
ブレーキディスク

- ブレーキディスクボルトのねじ山部にネジロックを塗布し、指定トルクで締め付ける。

ネジロック ネジロックスリーボンド：[®]1360

トルク ブレーキディスクボルト：190～280kg・cm

△注意 ブレーキディスクにグリス、オイル等が付着していないか確認して、きれいに清掃してから組み立てる。



リヤスプロケット

- スプロケットマウンティングボルト、ナットを指定トルクで締め付ける。



△注意 スプロケットはサイズの打刻してある面を外側に向けて組み立てること。

トルク リヤスプロケットナット：480～720kg・cm



リヤアクスルシャフト

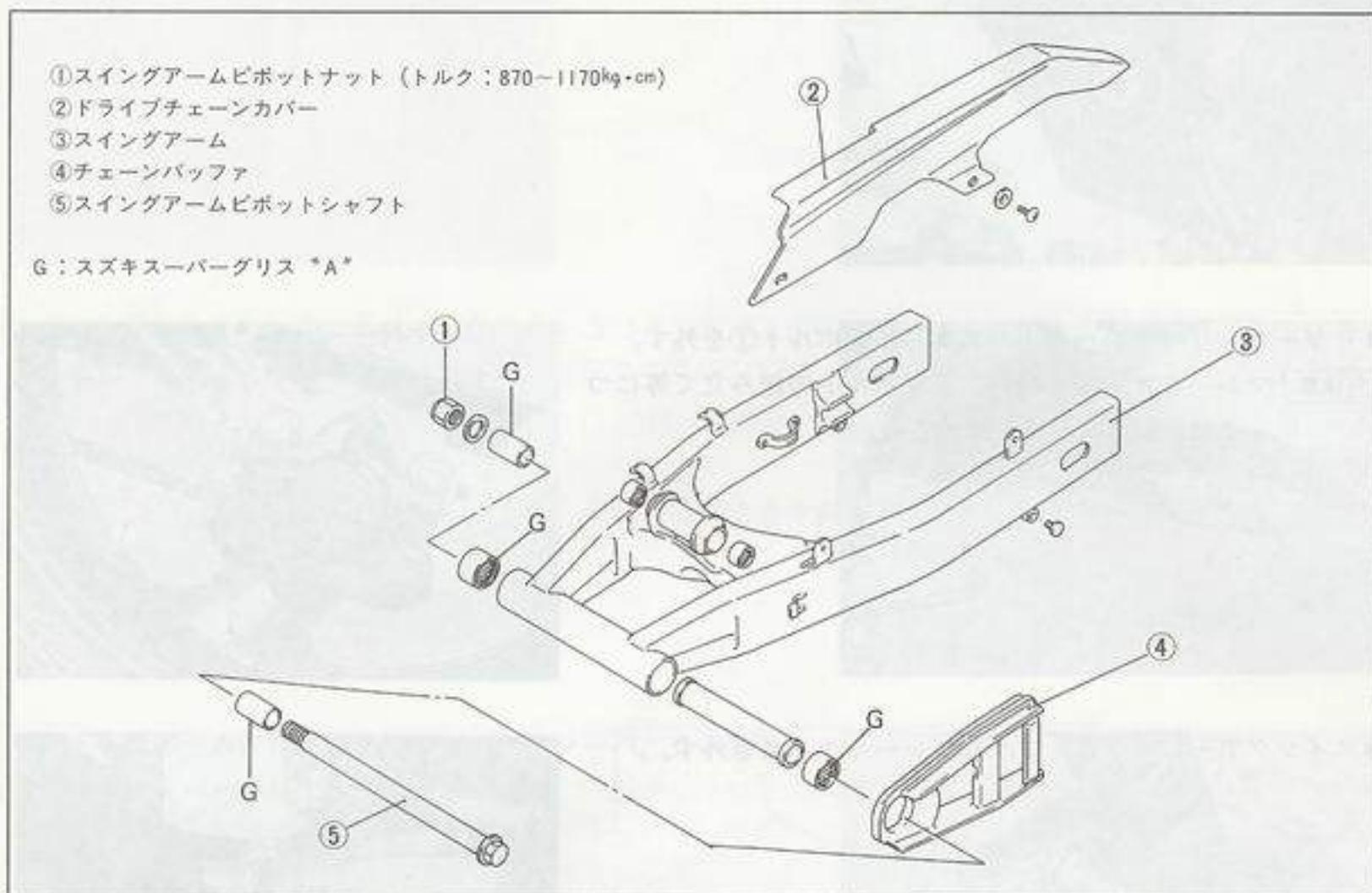
- リヤホイール組立後ドライブチェーンの遊びを調整する。
(4-17ページ参照)

- リヤアクスルナットを指定トルクで締め付ける。

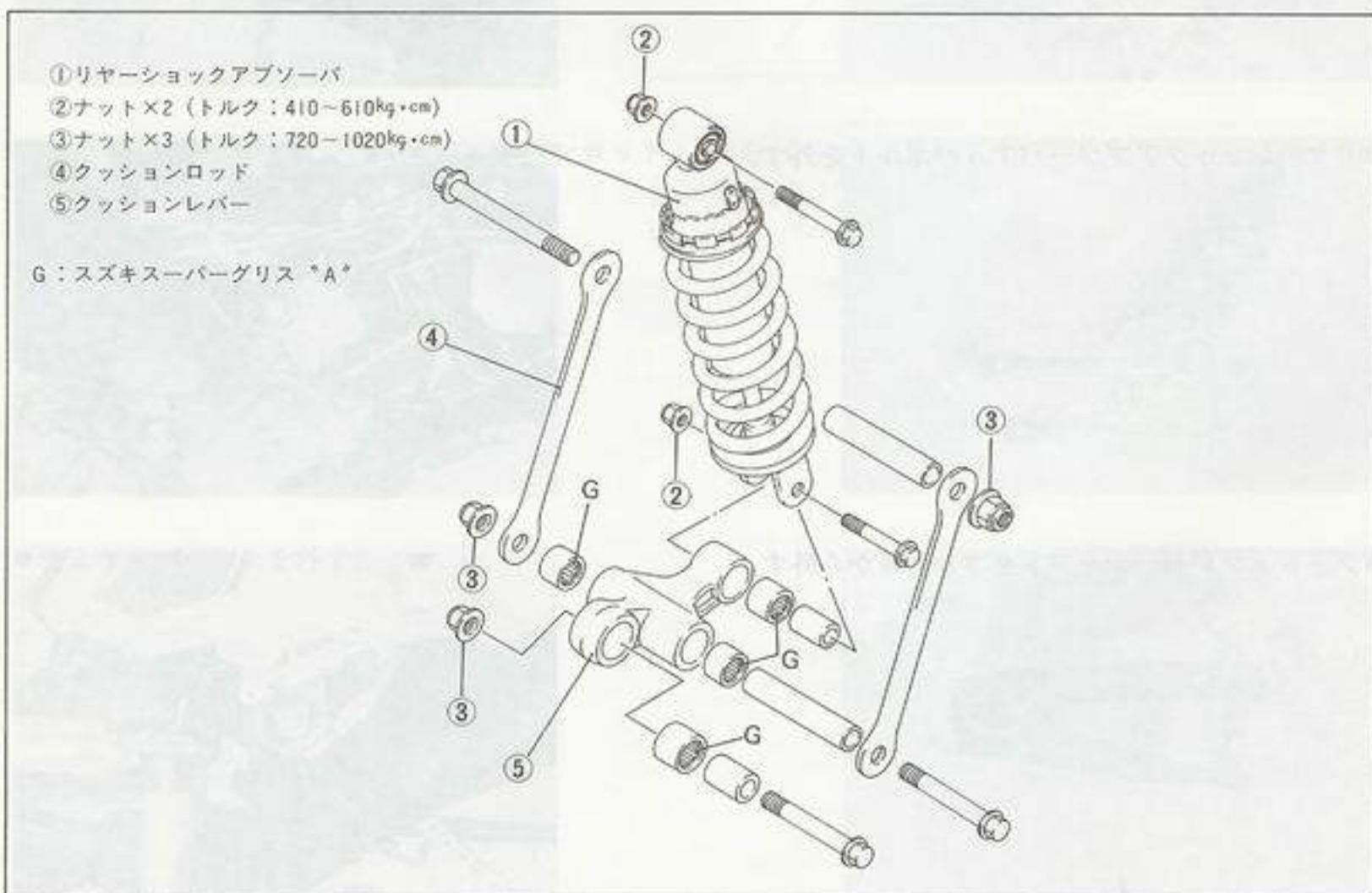
トルク リヤアクスルナット：870～1170kg・cm



リヤサスペンション スイングアーム



リヤクッションレバー



車体 リヤサスペンション

分解

- リヤホイールを外す。(9-29ページ参照)

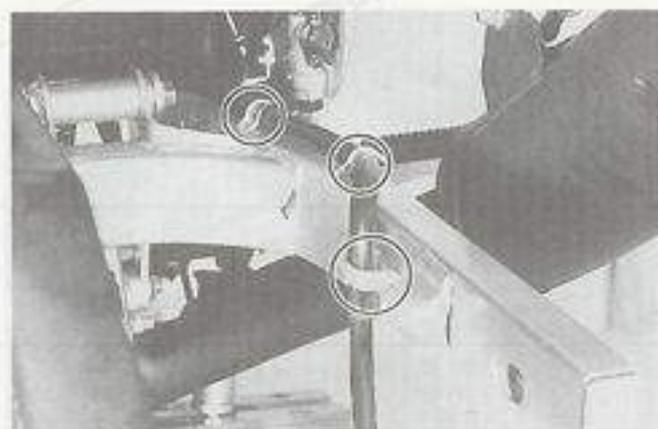
- リヤキャリパブレーキホースユニオンボルト①を外す。

△注意 ブレーキオイルの扱い、及びボルトの組み立て等については、9-25ページ参照のこと。

- スイングアームのクランプからブレーキホースを外す。

- リヤショックアブソーバアッパボルトを外す。

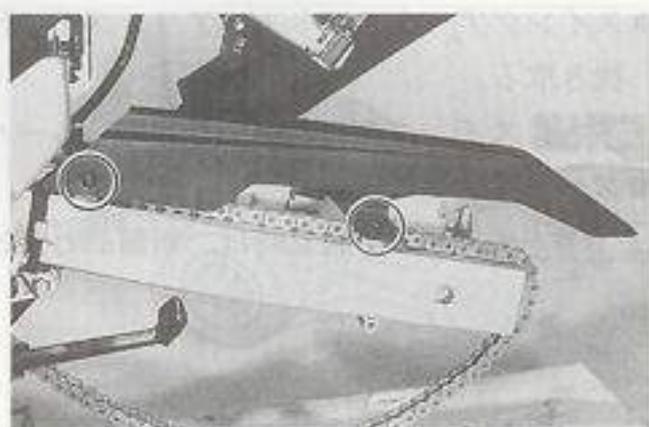
- クッションレバーシャフトをフレームから外す。



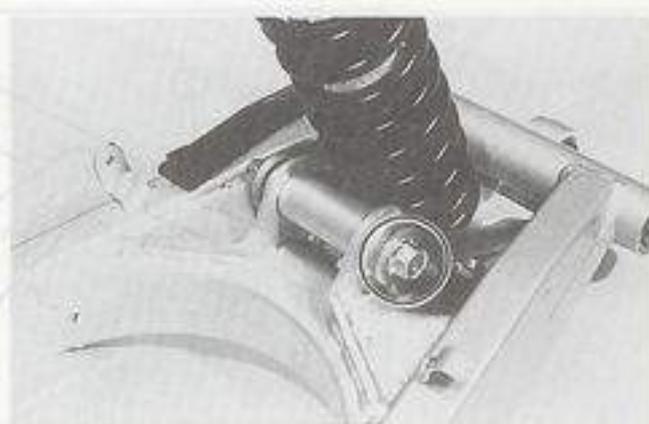
- スイングアームピボットシャフトを外す。



- ドライブチェーンカバーを外す。
- リヤサスペンションアッシを外す。



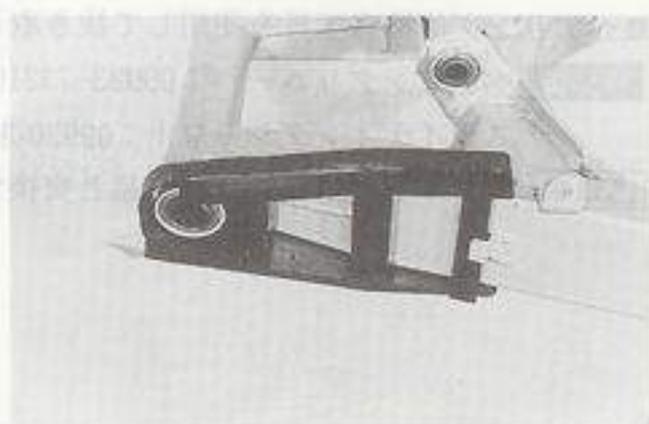
- スイングアームからリヤショックアブソーバ、クッションロッド、レバーを外す。



- リヤショックアブソーバからクッションロッド、レバーを外す。



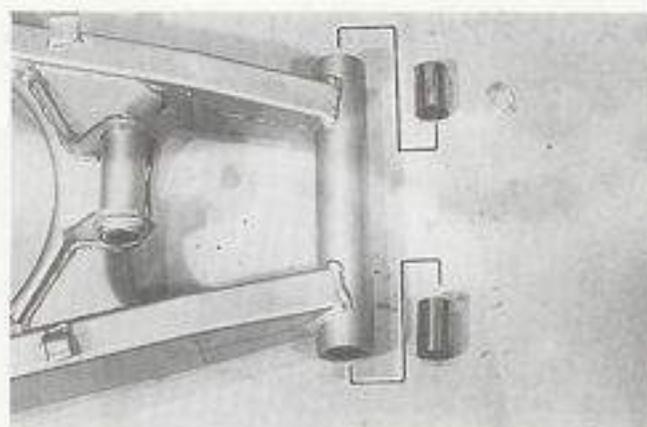
- チェーンバッファを外す。



車体 リヤサスペンション

スイングアーム

- スイングアームピボット部よりスペーサを外す。

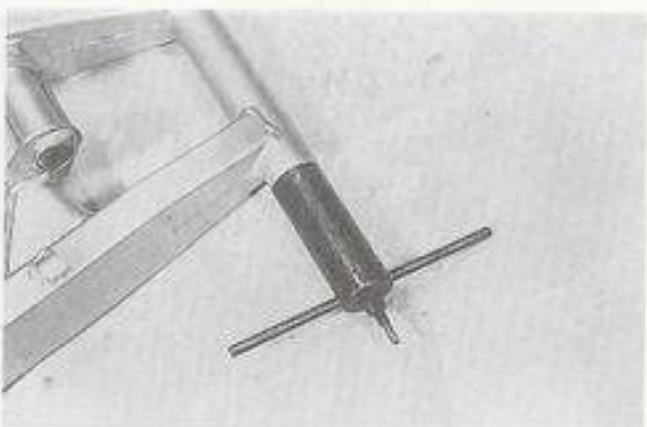
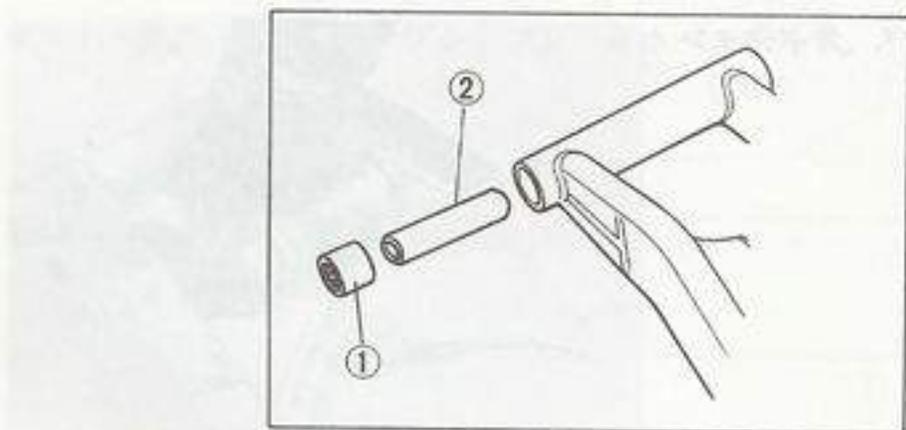
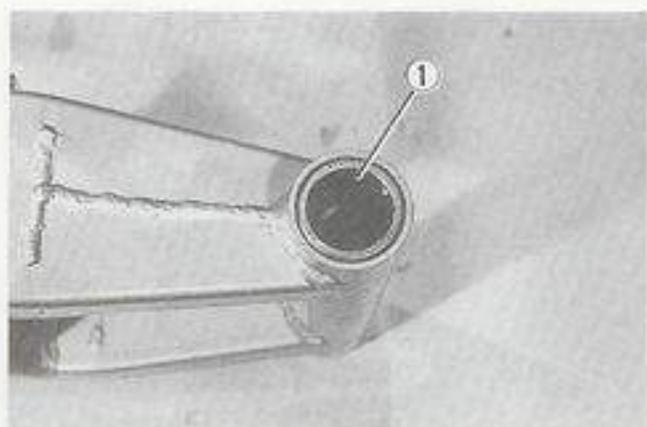


- スイングアームニードルベアリング①は特殊工具を使用して抜き取る。

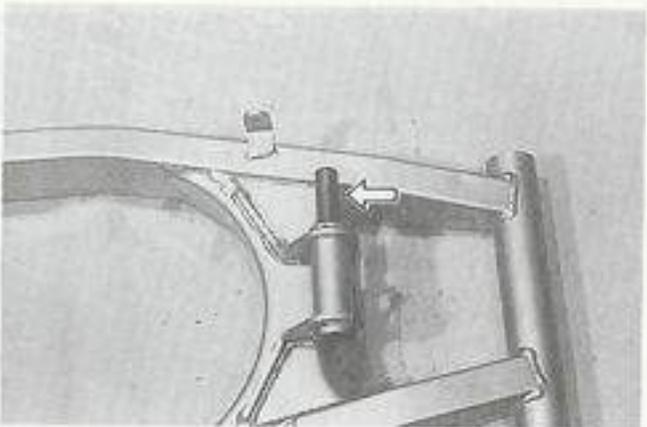
特 工 スイングアームベアリングリムーバ：09941-44910

- スペーサ②を外す。

△注意 ベアリング組立時は、新部品と交換すること。



- クッションロッドのスペーサを外す。

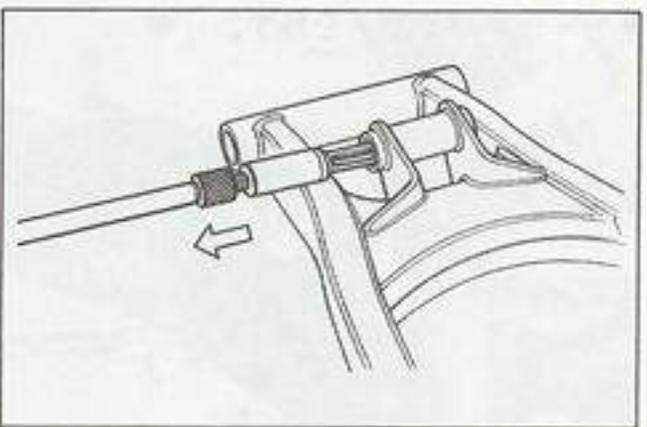


- ベアリングは特殊工具を使用して抜き取る。

特 工 ベアリングリムーバ：09923-73210

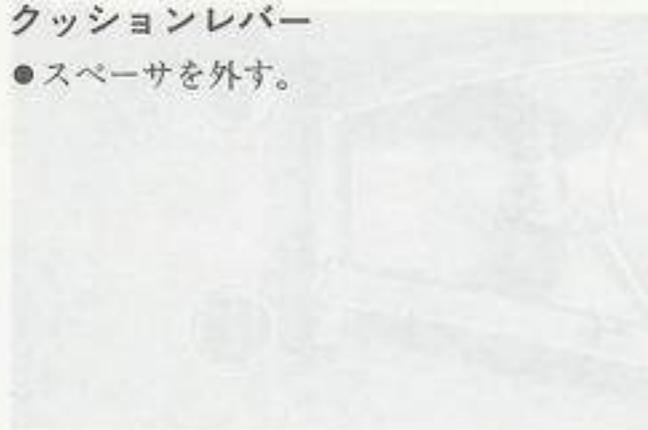
スライディングシャフト：09930-30102

△注意 ベアリング組立時は新部品と交換すること。



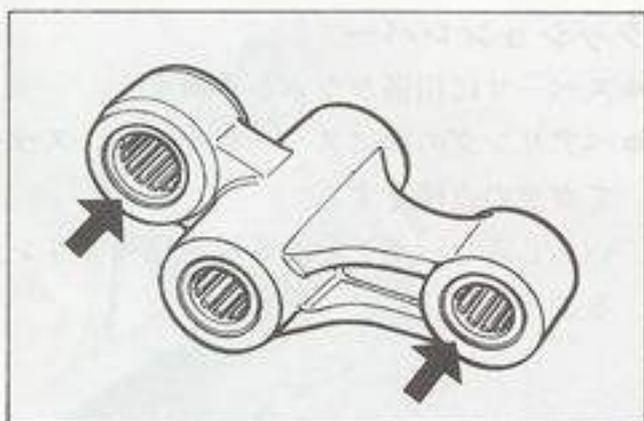
クッションレバー

- スペーサを外す。



- 適当な工具を使用してベアリングを外す。

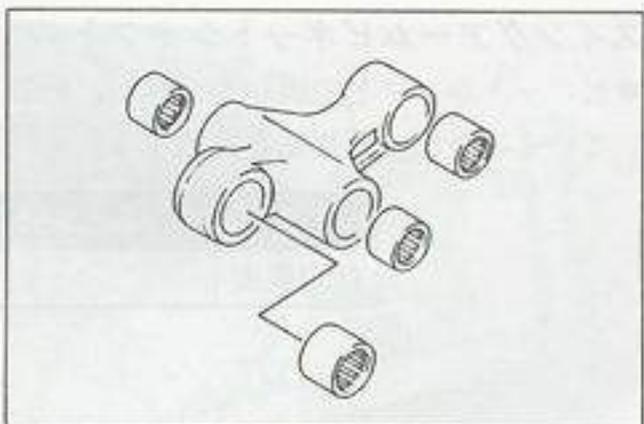
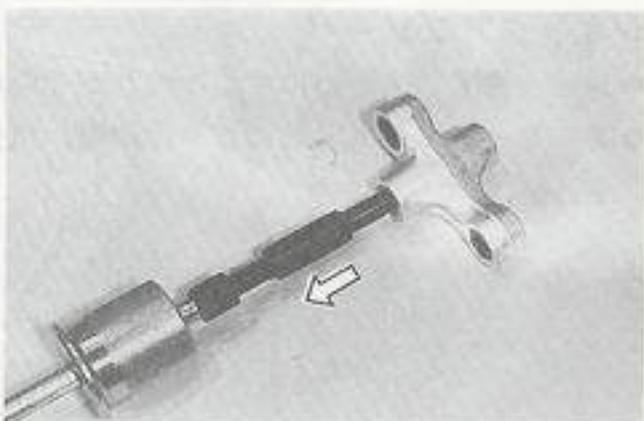
△注意 ベアリング及びストップリングは新部品に交換して組み立てること。



- クッションレバーベアリングは特殊工具を使用して抜き取る。

特 工 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 ベアリング組立時は、新部品と交換すること。



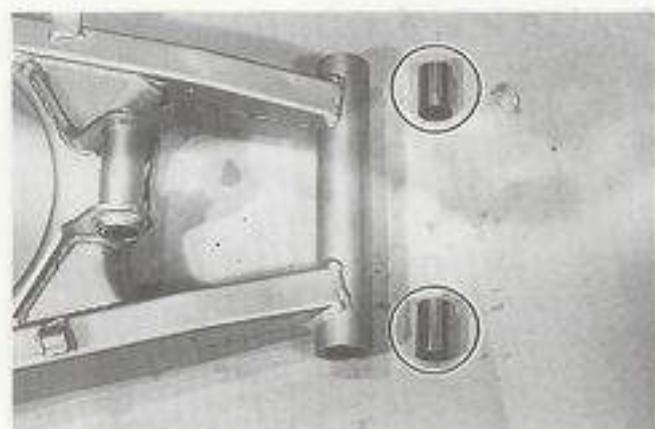
各スペーサを組み立てるときは、スペーサの向きを注意する。

△注意 スズキスーパーブリス/A

点検

スイングアーム

- スペーサに損傷がないか点検する。
- ベアリング内にスペーサを入れ、スペーサを上下に動かしてガタがないか点検する。
いちじるしいガタがある場合はベアリングを新品に交換すること。



クッションレバー

- スペーサに損傷がないか点検する。
- ベアリングの内にスペーサを入れ、スペーサを上下に動かしてガタの点検をする。
いちじるしいガタがある場合はベアリングを新品に交換すること。



ショックアブソーバ

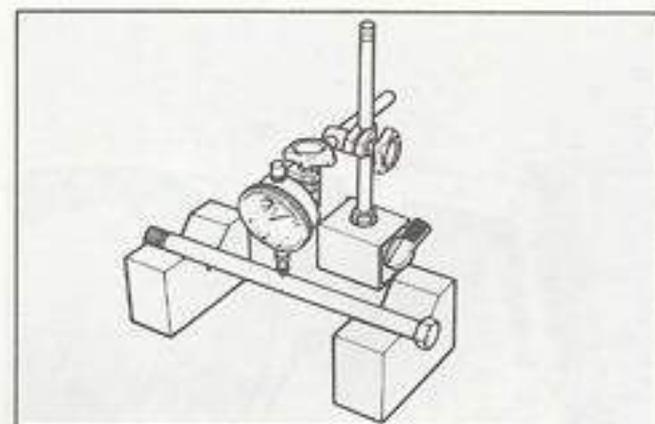
- ショックアブソーバにオイル洩れがないか目視点検する。
- アブソーバマウント部にガタ、損傷、亀裂等がないか点検する。



スイングアームピボットシャフト

- ピボットシャフトの振れを点検し、いちじるしく限度を越えている場合は、新品と交換する。

スイングアームピボットシャフトの振れ	
使用限度	0.25



● ベアリングは特殊工具を使用して取り除く。

● 交換用ベアリングは、規格品（規格番号）と交換すること。

● スワッシュプレート（スワッシュプレート）は、規格品（規格番号）と交換すること。

● ベアリングは、規格品（規格番号）と交換すること。



組立

組立ては分解行程の逆順序で行なうこと。また、下記の項目については特に注意して作業すること。

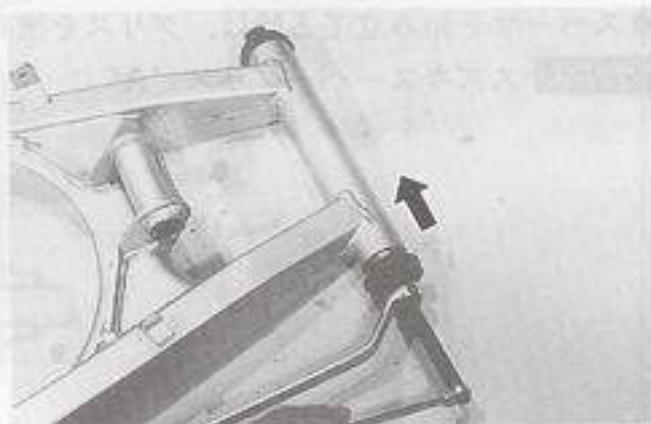
スイングアーム

- スイングアームピボットベアリングは特殊工具を使用して圧入する。

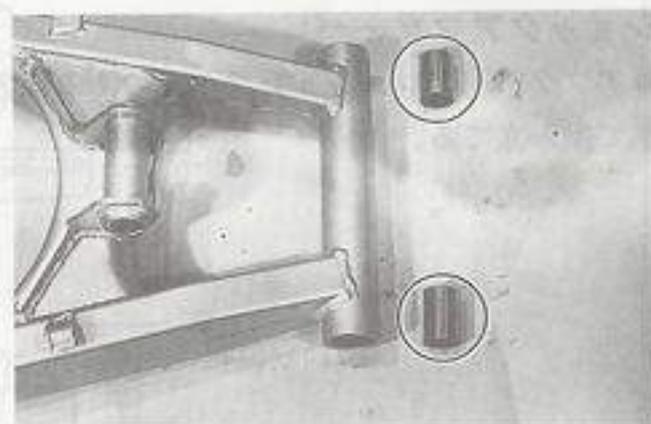
特 工 ステアリングアウトレースインストーラ：09941-34513

△注意 ベアリングを組み立てるときは、ベアリングアウトレース片面の刻印側を外側にする。

- スペーサを組み立てるときはスペーサ、ダストシールにグリスを塗布する。

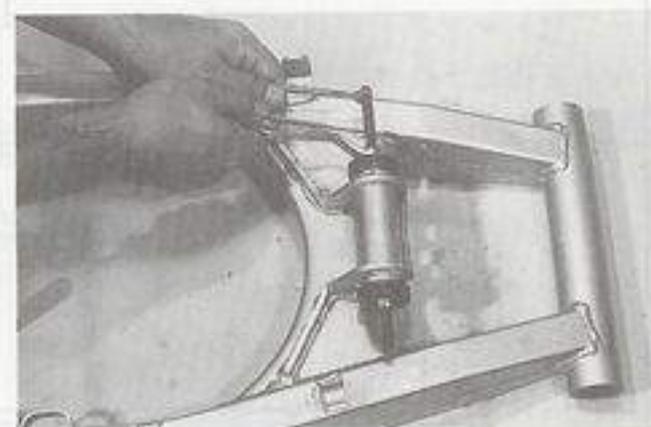


グリス スズキスーパーグリス "A"



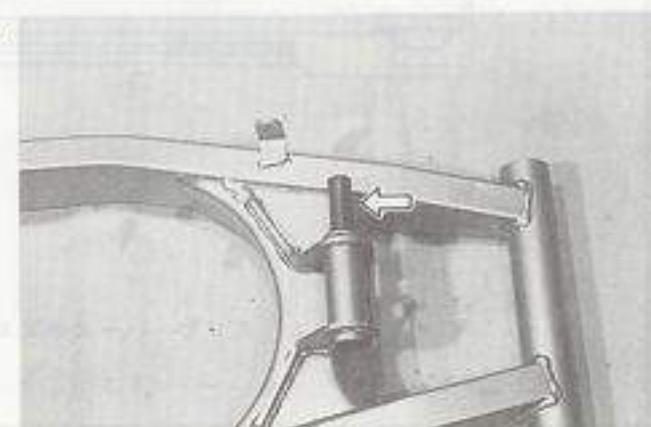
- クッションロッドベアリングは特殊工具を使用して圧入する。

特 工 ベアリングインストーラセット：09924-84521



- 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。

グリス スズキスーパーグリス "A"

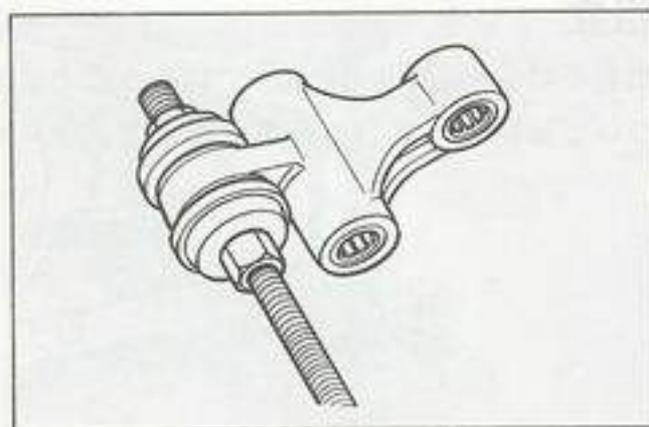


車体 リヤサスペンション

クッションレバー

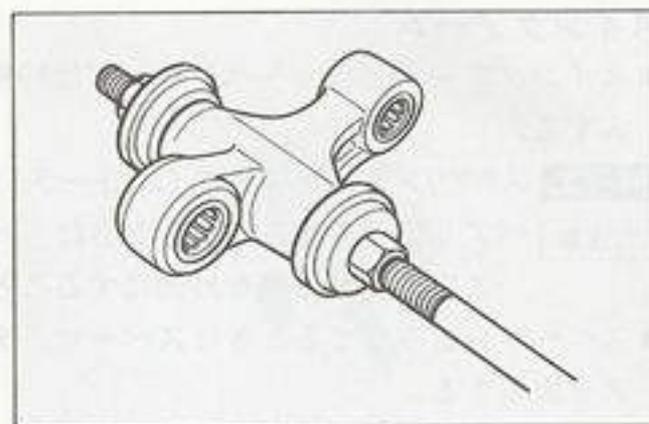
- クッションレバーベアリングは特殊工具を使用して圧入する。

特 工 ステアリングアウトレースインストーラ：09941-34513



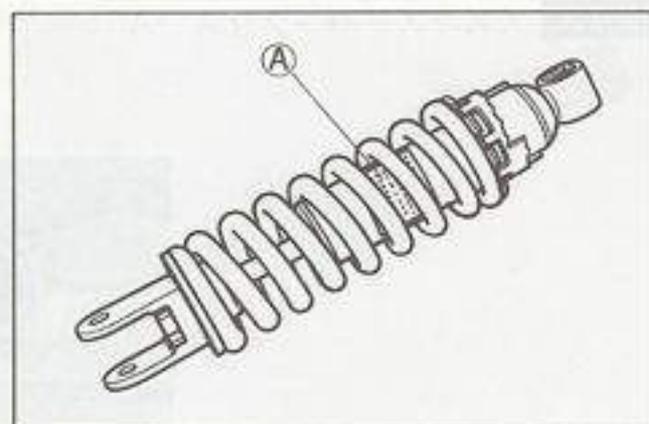
- スペーサを組み立てる時は、グリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス "A"



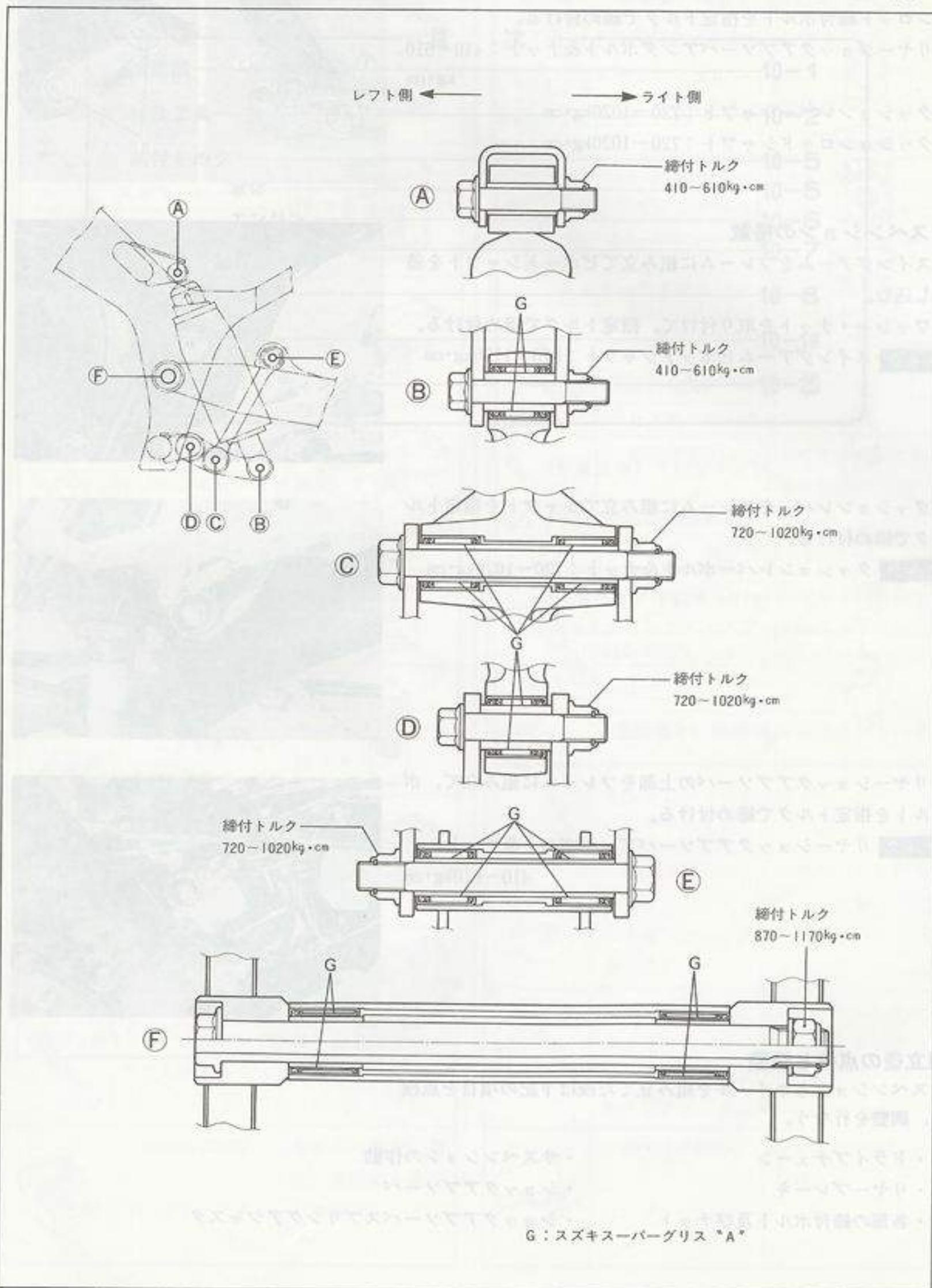
ショックアブソーバ

- アブソーバのコーションラベルのある面Ⓐを車体後部に向けて組み立てる。



サスペンション組立図

サスペンション、アブソーバ組み立て位置と、指定トルク及びシャフト、ナットの通し方向を示します。



車体 リアサスペンション

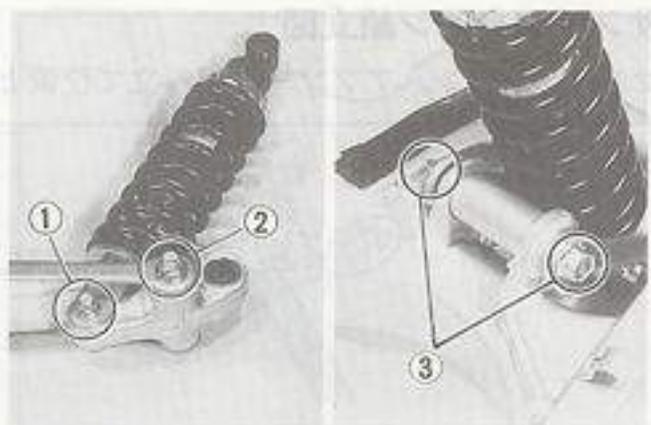
各ボルトの締め付け

- リアショックアブソーバ、クッションレバー及びクッションロッド締め付ボルトを指定トルクで締め付ける。

① リアショックアブソーバアンダボルト&ナット：410～610 kg・cm

② クッションレバーシャフト：720～1020 kg・cm

③ クッションロッドシャフト：720～1020 kg・cm

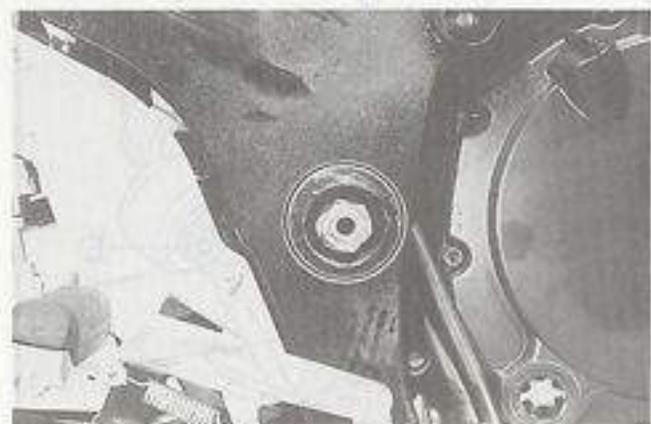


サスペンションの搭載

- スイングアームをフレームに組み立てピボットシャフトを差し込む。

- ワッシャ・ナットを取り付けて、指定トルクで締め付ける。

トルク スイングアームピボットシャフト：870～1170 kg・cm



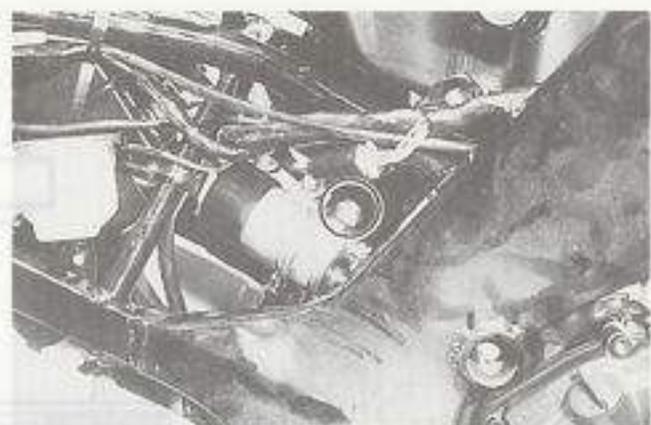
- クッションレバーをフレームに組み立てシャフトを指定トルクで締め付ける。

トルク クッションレバーボルト&ナット：720～1020 kg・cm



- リアショックアブソーバの上部をフレームに組み立て、ボルトを指定トルクで締め付ける。

トルク リアショックアブソーバアッパボルト&ナット：
410～610 kg・cm



組立後の点検と調整

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 | ・サスペンションの作動 |
| ・リアブレーキ | ・ショックアブソーバ |
| ・各部の締め付ボルト及びナット | ・ショックアブソーバスプリングアジャスタ |

整備資料

目次

油脂類	10-1
特殊工具	10-2
締付トルク	10-5
車体	10-5
エンジン	10-6
電気配線図	10-7
組立要領図	10-8
整備データ	10-19
トラブルシューティング	10-25

使用油脂一覧

採資勸奨

	エクスタオイルTYPE04 4用エンジンオイル
	エクスタオイルスーパーデラックス 4用エンジンオイル
	スズキクーラント 冷却水と混合
	99000-32080-02A ネジロックスリーボンド1322 M10ネジ以下 (中固着用)
	99000-32080-03A ネジロックスリーボンド1303 M10ネジ以下 (高固着用)
	99000-32130 ネジロックスリーボンド1360 耐熱用 (中固着用)

	99000-25010 スーパーグリス "A" アクスルシャフト, スペーサ内面 ・オイルシール内面に塗布
	99000-25030 スーパーグリス "C" オイルシール内面に塗布
	99000-31080-07B シール剤スリーボンド "1207B" クランクケース合わせ面
	99000-31080-11A シール剤スリーボンド "1211" ウォータテンパレチャージ 組付時に塗布
	99000-59056-008 フロントフォークオイルSS8 フロントフォーク内に注入 G-10号用類似オイル
	99000-23040-D04 スズキブレーキフルード, DOT4 ブレーキオイル ブレーキリザーバタンク内に注入
	99000-79568 モリブデン潤滑ペースト バルブステム部に塗布
	99000-31190 アドヒッシブマフラシール エキゾーストパイプとマフラボ デーの間的气ケット部に塗布

※リザーブタンクは必ずしも必要ではありません。また、ブレーキフルードは必ずDOT4規格のものを使用してください。

※ウォータテンパレチャージは、必ずしも必要ではありません。また、ウォータテンパレチャージは必ずしも必要ではありません。

※フロントフォークオイルは、必ずしも必要ではありません。また、フロントフォークオイルは必ずしも必要ではありません。

※ブレーキフルードは、必ずしも必要ではありません。また、ブレーキフルードは必ずしも必要ではありません。

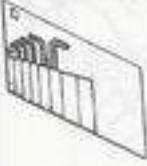
※モリブデン潤滑ペーストは、必ずしも必要ではありません。また、モリブデン潤滑ペーストは必ずしも必要ではありません。

※アドヒッシブマフラシールは、必ずしも必要ではありません。また、アドヒッシブマフラシールは必ずしも必要ではありません。

※ネジロックスリーボンドは、必ずしも必要ではありません。また、ネジロックスリーボンドは必ずしも必要ではありません。

※スズキクーラントは、必ずしも必要ではありません。また、スズキクーラントは必ずしも必要ではありません。

特殊工具一覧

工具	品番・品名	用途
	09900-00401 ヘキサゴンレンチ セット	内六角ボルトの脱着 (L型レンチセット)
	09900-00410 ヘキサゴンビット レンチセット	インパクトレンチやラチェットレンチが使用できるヘキサゴンレンチ
	09900-06105 スナップリングプ ライヤ	スナップリングの脱着
	09900-06107 スナップリングプ ライヤ	スナップリングの脱着
	09900-06108 スナップリングプ ライヤ	スナップリングの脱着
	09900-09004 インパクトドライ バセット	緩め、締め付け兼用ドライバ
	09900-20806 シックネスゲージ	隙間測定に用いるゲージ
	09900-22301 プラスチックゲージ	オイルクリアランスの測定に使用
	09900-25002 ポケットテスタ	電装品の電圧、電流、抵抗値を測定 (指針式)

工具	品番・品名	用途
	09900-26006 エンジンタコメー タ	デジタル式タコメータ (サイクル、気筒数別のポジションスイッチ有)
	09900-28107 エレクトロテスタ	コイルテスト、CDIユニットテスト、電圧、電流、抵抗値測定
	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
	09910-34510 ピストンピンプー ラ	ピストンピンの脱着に使用
	09912-34510 シリンダディスア ッセンブリングツ ール	密着している部分を取り外す時に使用
	09913-10110 キャブレータアジ ャストドライバ	キャブレータパイロットスクリュを回す
	09913-75520 ベアリングインス トーラ	ベアリングの打ち込みに使用
	09915-63310 コンプレッション ゲージアダプタ	コンプレッションゲージと共に使用
	09915-64510 コンプレッション ゲージ	燃焼室の圧縮圧力を測定

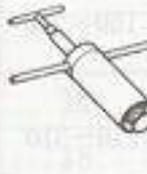
整備資料 特殊工具

使用法第一巻

第一巻 工具

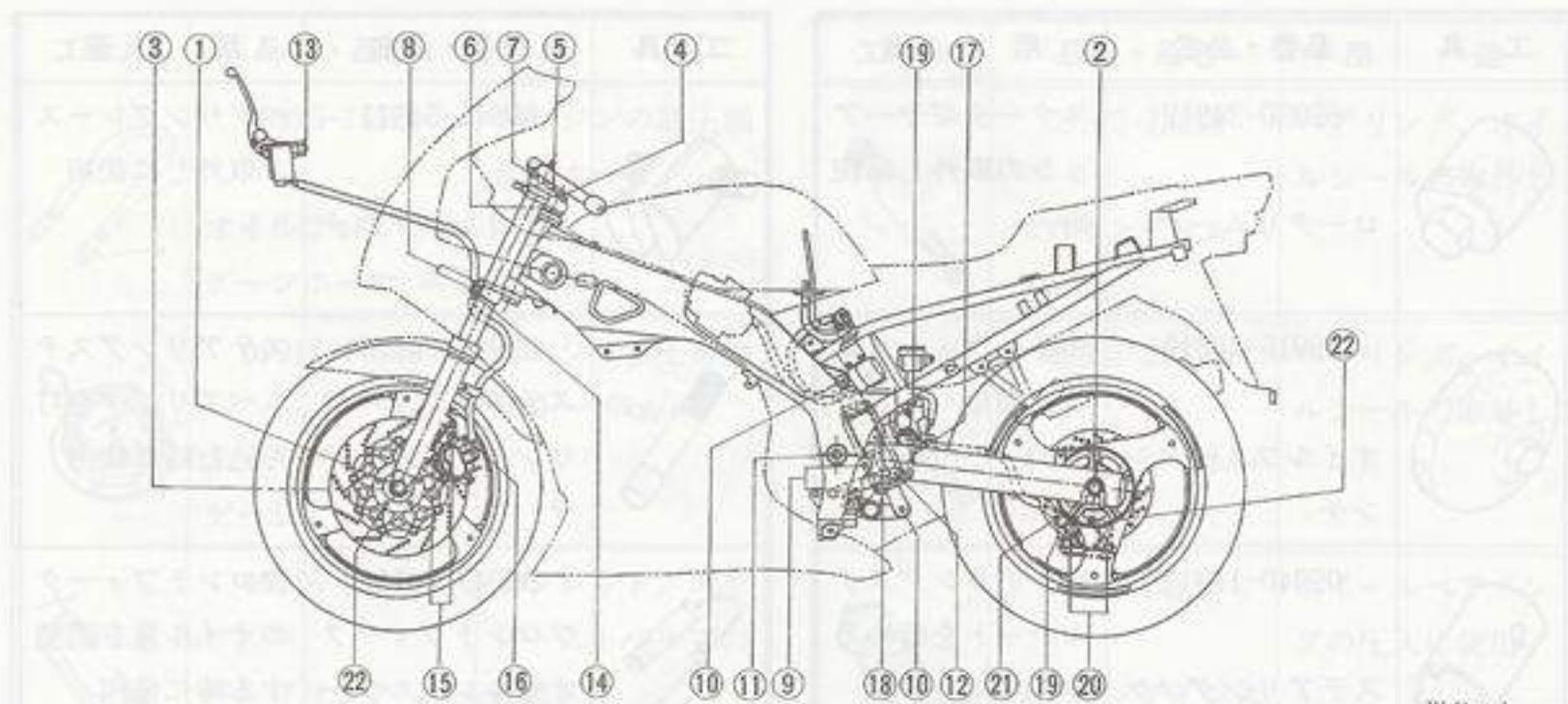
工具	品番・品名	用途
	09915-74520 オイルプレッシャ ゲージホース	エンジンの油圧測 定用ホース
	09915-77330 オイルプレッシャ ゲージ	エンジン油圧を測 定 0 ~ 10kg/cm ²
	09916-14510 バルブリフタ	インレット/エキ ゾーストバルブの 脱着
	09916-14910 バルブリフタアタ ッチメントφ24	インレット/エキ ゾーストバルブの 脱着
	09916-84511 ピンセット	細かい部分をはさ むときに使用
	09916-10910 バルブラップセッ ト	バルブとバルブシ ートのあたり面の 点検に使用
	09917-14920 タペットアジャス トドライバ	タペットクリアラ ンスの調整時に使 用
	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 タの取外しに使用
	09920-53722 クラッチスリーブ ハブホルダ	クラッチスリーブ ハブを固定する工 具

工具	品番・品名	用途
	09923-73210 ベアリングリムー バφ17	ベアリング、オイ ルシールの取外し
	09921-20210 ベアリングリムー バ	ベアリング、オイ ルシールの取外し
	09924-84510 ベアリングインス トラーセット	ホイールベアリン グの圧入に使用
	09924-84521 ベアリングインス トラーセット	小型ベアリングの 圧入に使用
	09930-10121 スパークプラグレ ンチセット	スパークプラグの 取外し用
	09930-11910 トルクスレンチ	イグニッションス イッチの取り付け
	09930-14511 "T" 型ハンドル	スパークプラグレ ンチセットの延長 として使用する。
	09930-30102 ロータリムーバス ラストシャフト	ロータリムーバア タッチメントまた ベアリング、オイ ルシール、リムー バと共に使用
	09930-32420 ロータホルダ	ジェネレータロー タの回り止めに使 用

工具	品番・品名	用途
	09930-34912 ロータリムーバ	スタータギヤア ッシの取外しに使用
	09915-40610 オイルフィルタレ ンチ	オイルフィルタ脱 着に使用
	09940-14911 ステアリングソケ ットレンチ	ステアリングステ ムナットを締める 時に使用
	09940-34520 Tハンドル	09940-34592 と共 に使用
	09940-34530 アタッチメント	フロントフォーク 分解時にTハンド ルと共に使用
	09940-50113 オイルシールイン ストーラ	フロントフォーク のオイルシールを 打ち込む時に使用
	09941-34513 ステアリングレー ス&スイングア ームベアリングイン ストーラ	ベアリングの圧入 に使用
	09941-44910 スイングアームベ アリングリムーバ	スイングアームベ アリングを抜く時 に使用
	09941-50111 ホイールベアリン グリムーバ	ホイールベアリン グの取外し

工具	品番・品名	用途
	09941-54911 ベアリングアウト レースリムーバ	ベアリングレース の取外しに使用
	09941-74910 ステアリングベア リングインストー ラ	ステアリングステ ムベアリングを打 ち込む時に使用
	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 のオイル量を調整 する時に使用
	幹旋特殊工具 回転計付バキュー ムテスト	キャブレタバラ ンス調整に使用
	09913-50121 オイルシールリム ーバ	オイルシールの取 外しにロータリム ーバシャフトと共 に使用
	09943-88211 ベアリングインス トーラ	ベアリング、オイ ルシールの圧入工 具
	09913-14541 フューエルレベル ゲージ	フューエルレベル 点検時に使用

車体関係締付トルク



単位: kg-cm

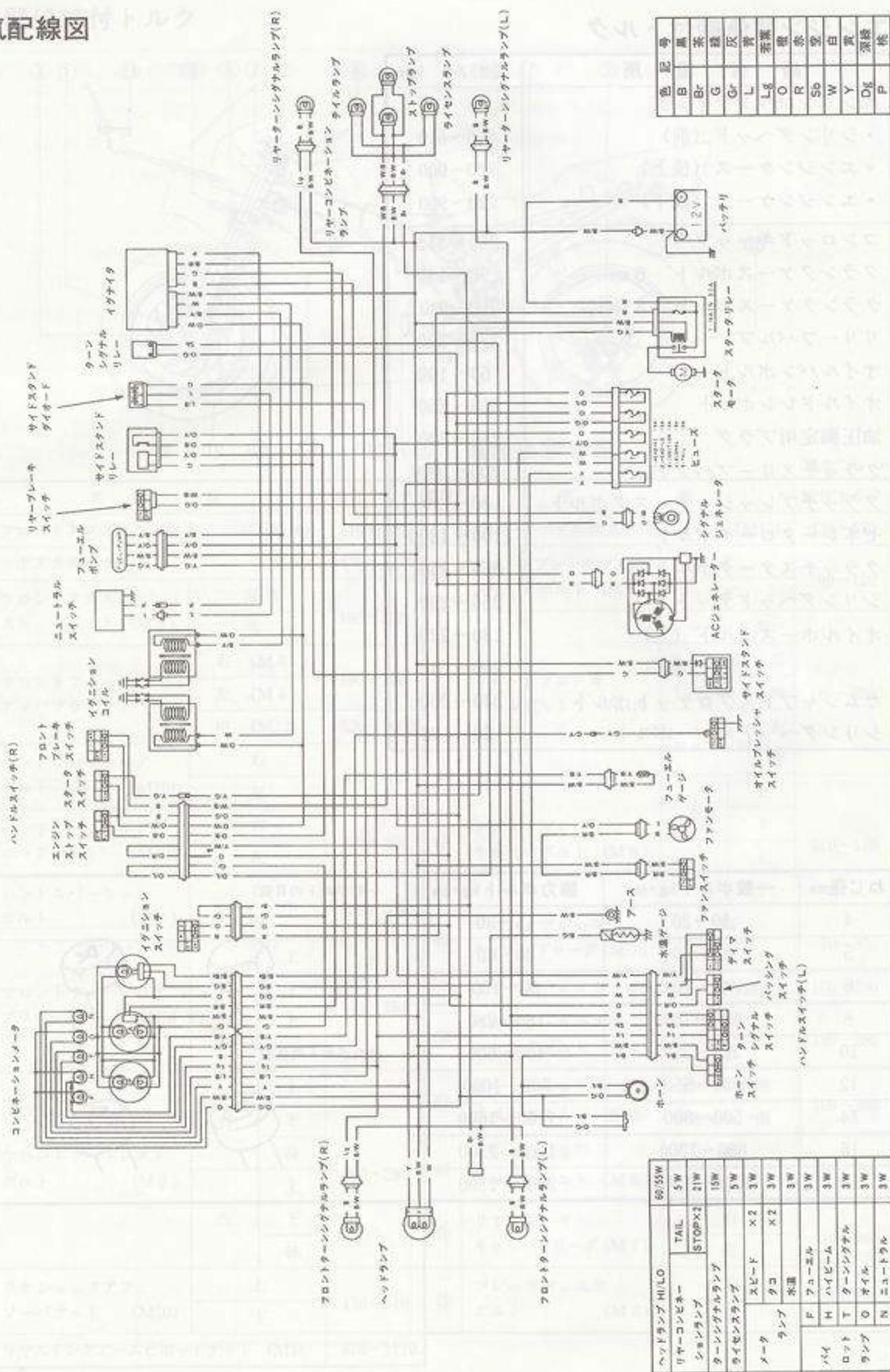
番号	名 称	締付トルク	番号	名 称	締付トルク
①	フロントアクスルシャフト (M16)	510~810	⑫	ブレーキペダルボスナット (M12)	430~670
②	リヤアクスルナット (M18)	870~1170	⑬	フロントブレーキマスタシリンダボルト (M6)	上 90~120 下 90~120
③	フロントアクスル ストッパボルト (M8)	右 190~280 左 190~280	⑭	フロントブレーキ オイルボルト (M10)	シリンダ側 ホースジョイント部 前後 160~200 キャリバ側 右 160~200 左 160~200
④	フロントフォーク アッパブラケット	右 (M8) 190~280 左 (M8) 190~280 中 (M22) 820~1000	⑮	フロントブレーキ キャリバボルト (M8)	右 上 210~310 右 下 210~310 左 上 210~310 左 下 210~310
⑤	ハンドルバーホルダ ボルト (M10)	右 400~600 左 400~600	⑯	フロントブレーキ キャリバブリーダ (M7)	右 70~90 左 70~90
⑥	ハンドルバーホルダ ロックナット (M10)	右 230~350 左 230~350	⑰	リヤブレーキロッドロックナット (M8)	160~200
⑦	ハンドルバーセット ボルト (M8)	右 190~280 左 190~280	⑱	リヤブレーキマスタ シリンダボルト (M8)	上 190~280 下 190~280
⑧	フロントフォークロア ブラケットボルト (M10)	右 上 190~280 右 下 190~280 左 上 190~280 左 下 190~280	⑲	リヤブレーキ オイルボルト (M10)	シリンダ側 160~200 キャリバ側 160~200
⑨	フロントフットレスト ボルト (M8)	右 上 190~280 右 下 190~280 右 後 190~280 左 上 190~280 左 下 190~280 左 後 190~280	⑳	リヤブレーキ キャリバボルト (M8)	前 210~310 後 210~310
⑩	リヤショックアブ ソーバナット (M10)	上 410~610 下 410~610	㉑	リヤブレーキ キャリバブリーダ (M7)	右 70~90 左 70~90
⑪	リヤスイングアームピボットナット (M18)	870~1170	㉒	ブレーキディスク ボルト (M8)	前 190~280 後 190~280

エンジン関係締付トルク

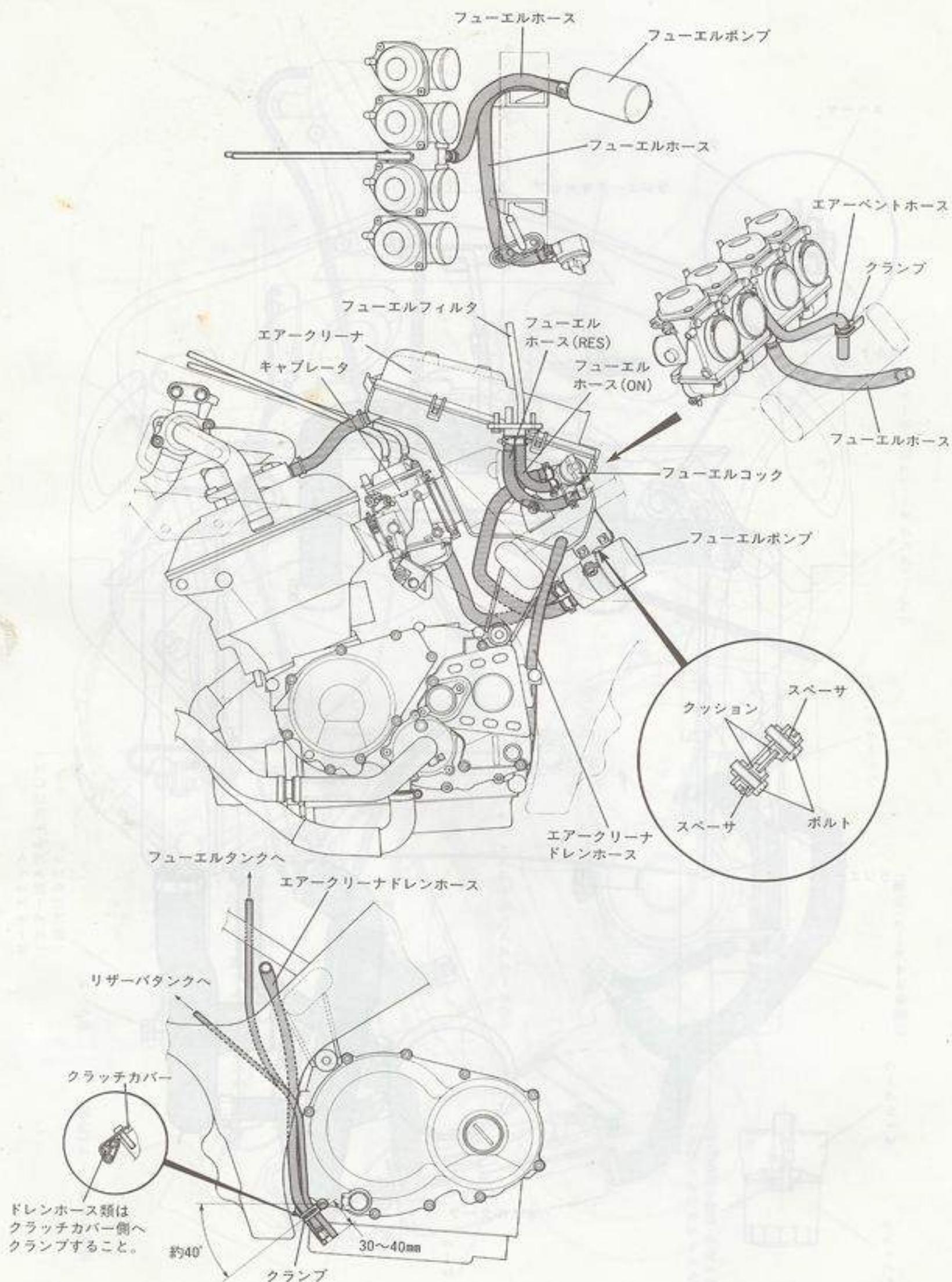
締付箇所	締付トルク kg・cm
エンジンマウンティング	
・シリンダヘッド (前)	510~610
・エンジンケース (後上)	720~900
・エンジンケース (後下)	720~900
コンロッドキャップ	285~315
クランクケースボルト 6mm	90~130
クランクケースボルト 8mm	200~240
リリーフバルブ	250~300
オイルパンボルト	60~100
オイルドレンボルト	200~250
油圧測定用プラグ	250~300
クラッチスリーブハブナット	800~1000
クラッチプレッシャディスクボルト	80~120
ゼネレーターロータボルト	1100~1300
クラッチスタータボルト	850~950
シリンダヘッドナット	250~290
オイルホースボルト (上)	180~220
(下)	200~240
カムシャフトスプロケットボルト	240~260
シリンダヘッドカバーボルト	80~120

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

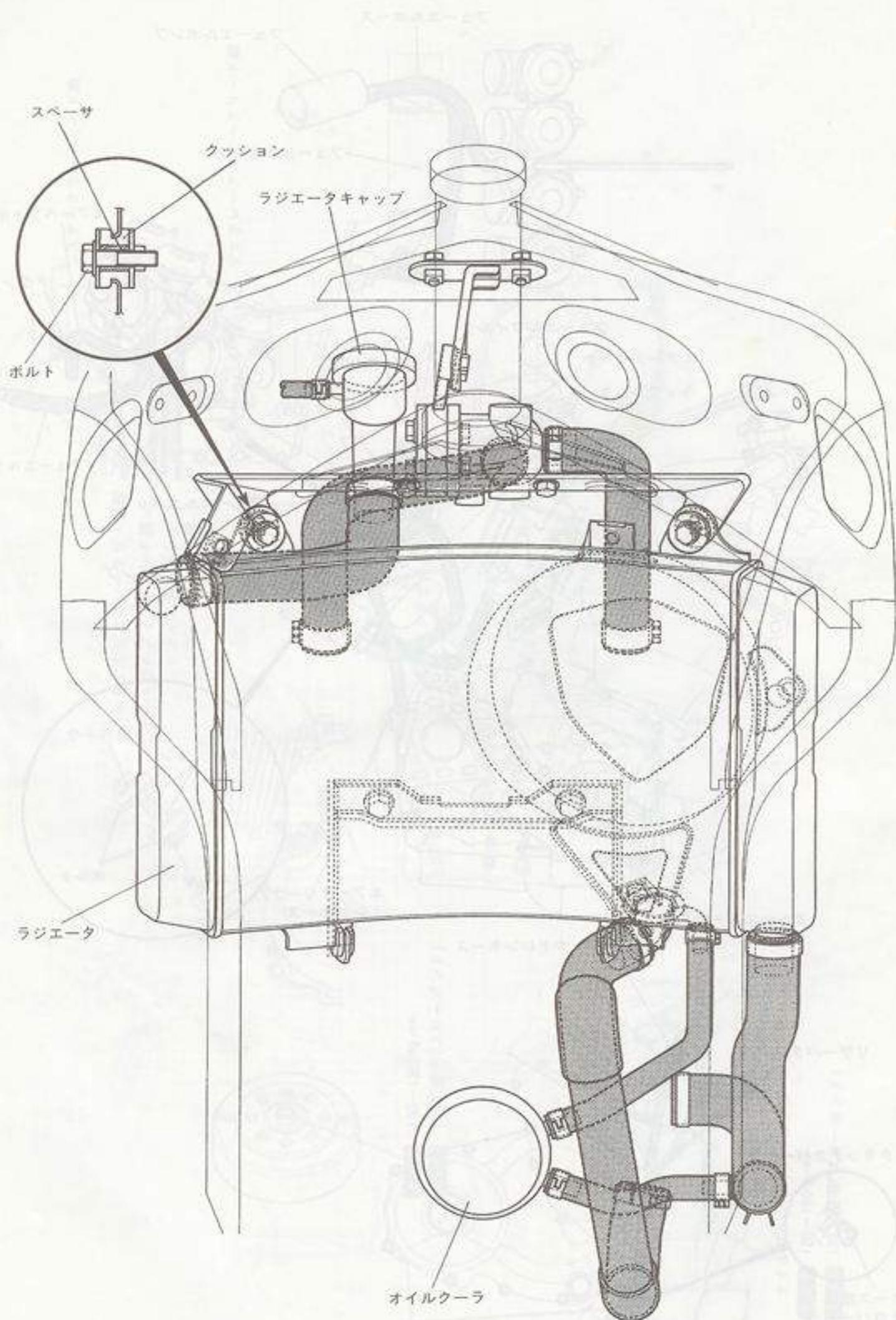
電気配線図



フューエルホース, エアーベントホース, ドレンホース組立図

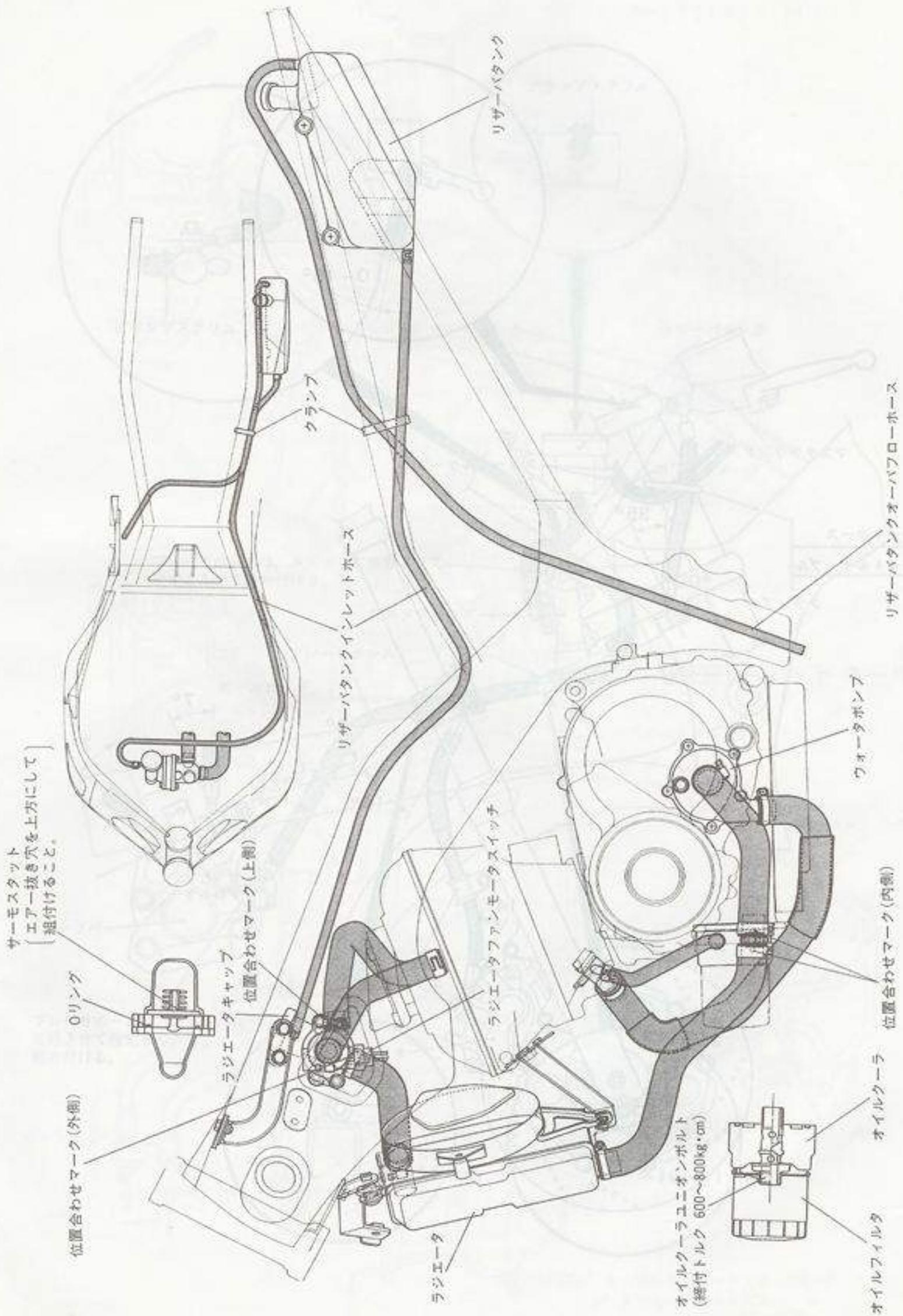


冷却ホース組立図No.1



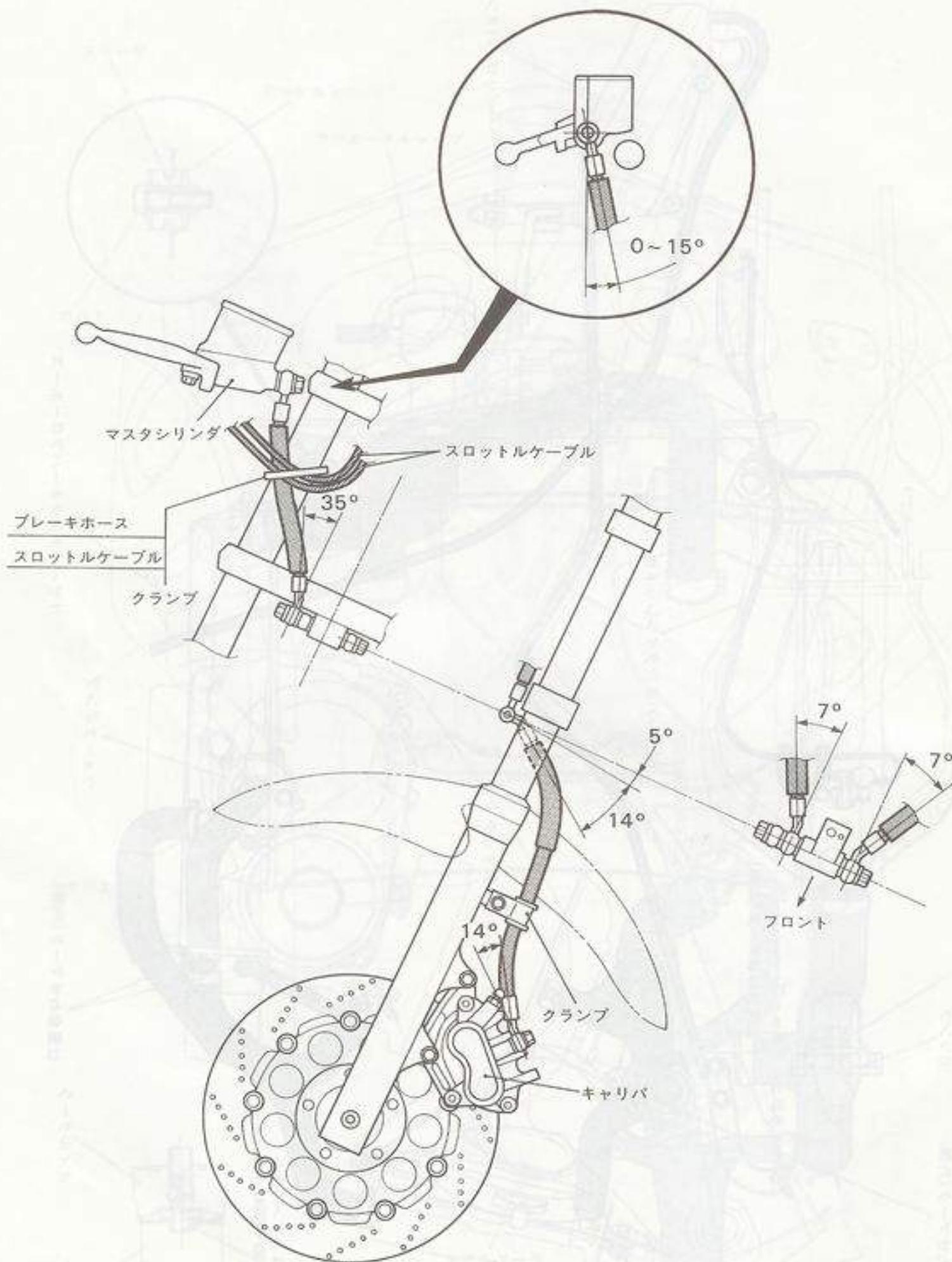
冷却ホース組立図No. 2

日立製作所 水車ターボイコロ



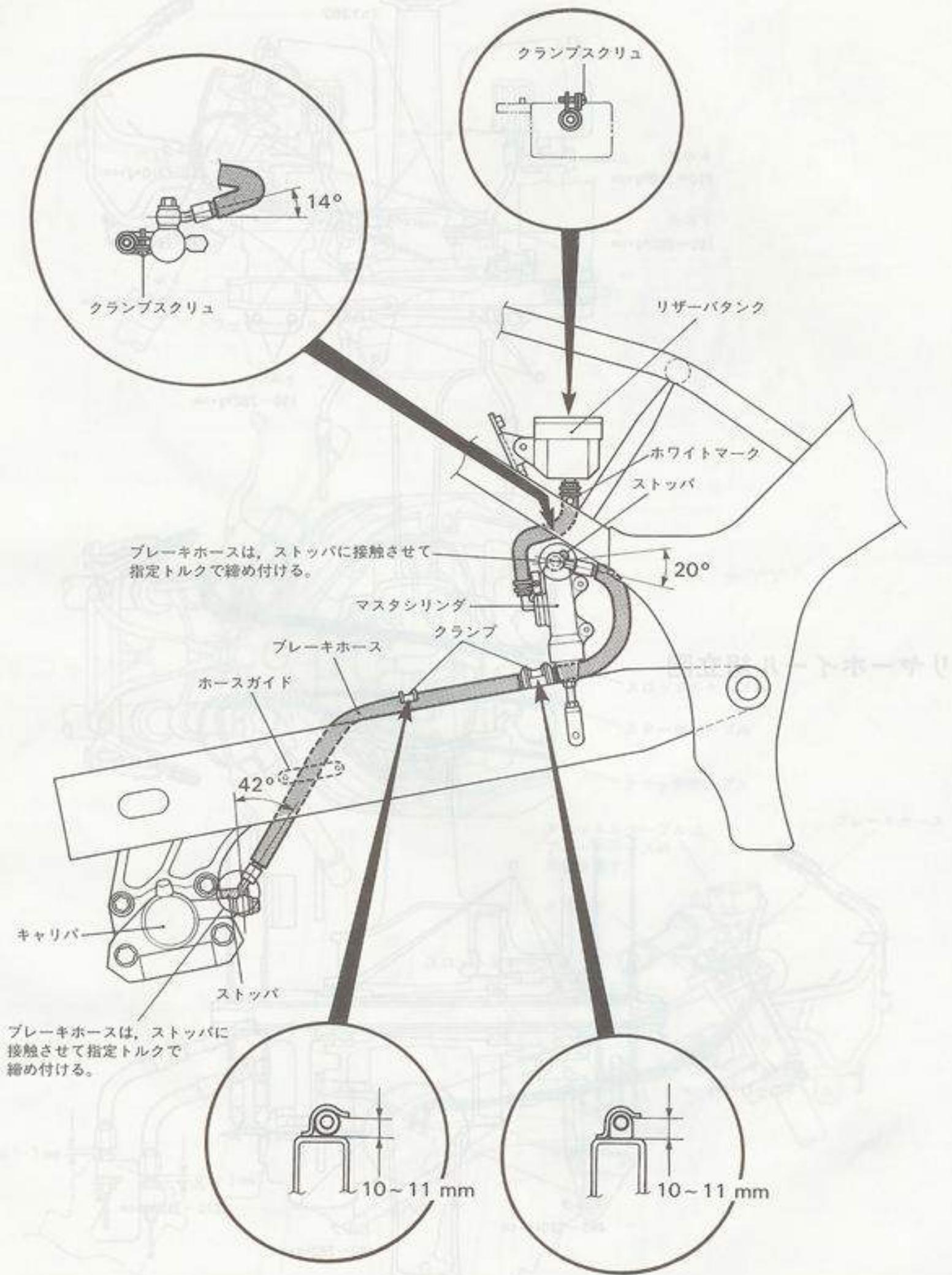
フロントブレーキホース組立図

京東株式会社 組立要領図 No. 3



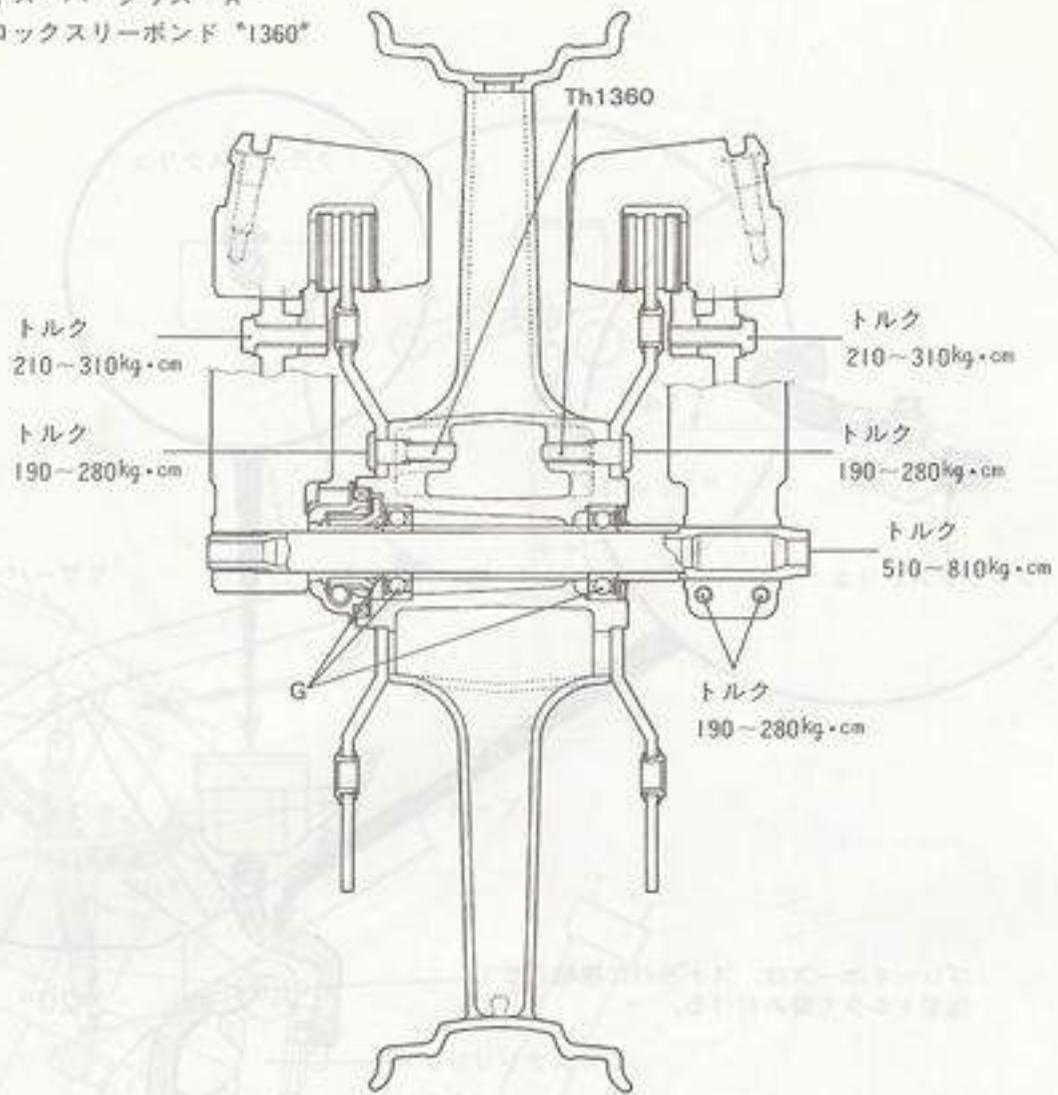
リヤブレーキホース組立図

国立院オートボイクル

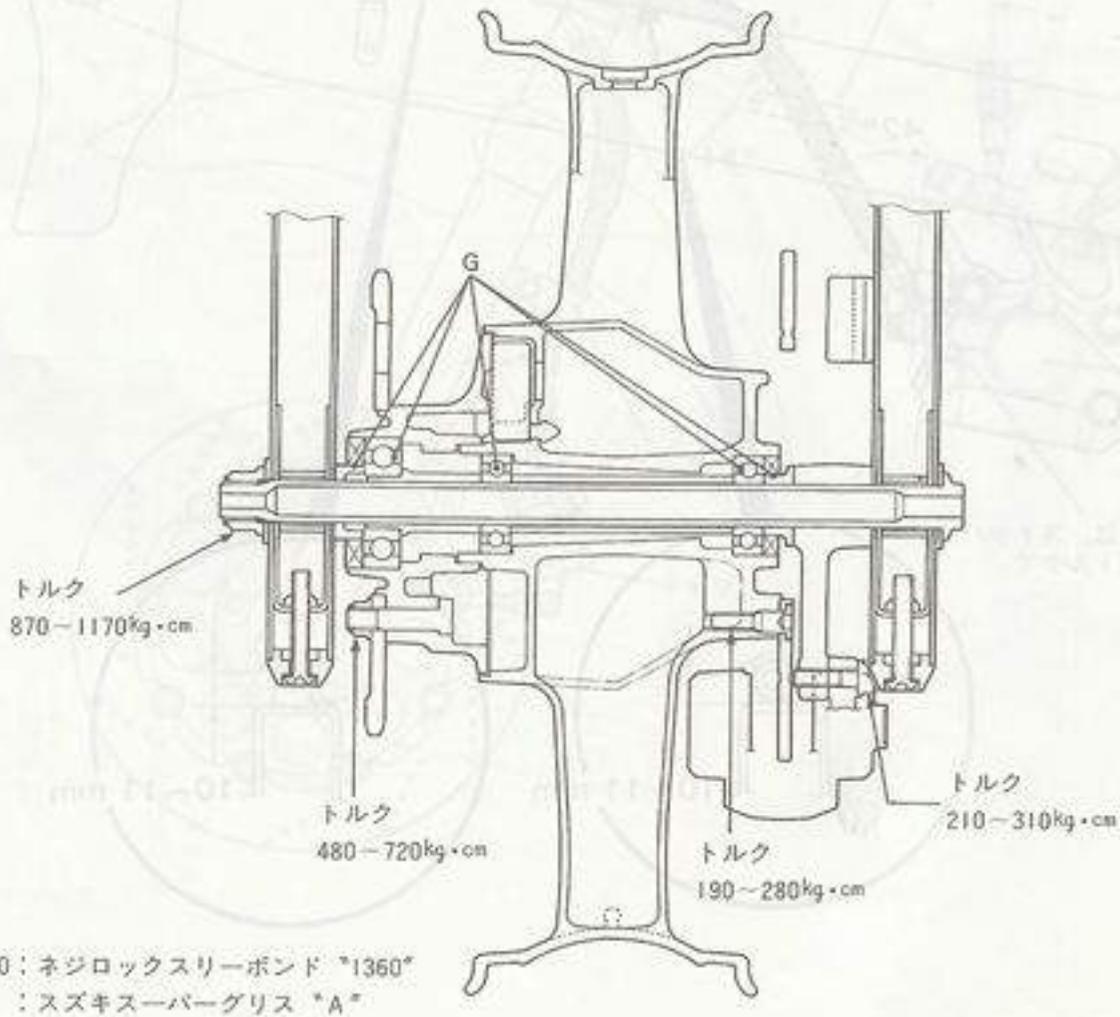


フロントホイール組立図

G : スズキスーパーグリス "A"
Th1360 : ネジロックスリーボンド "1360"



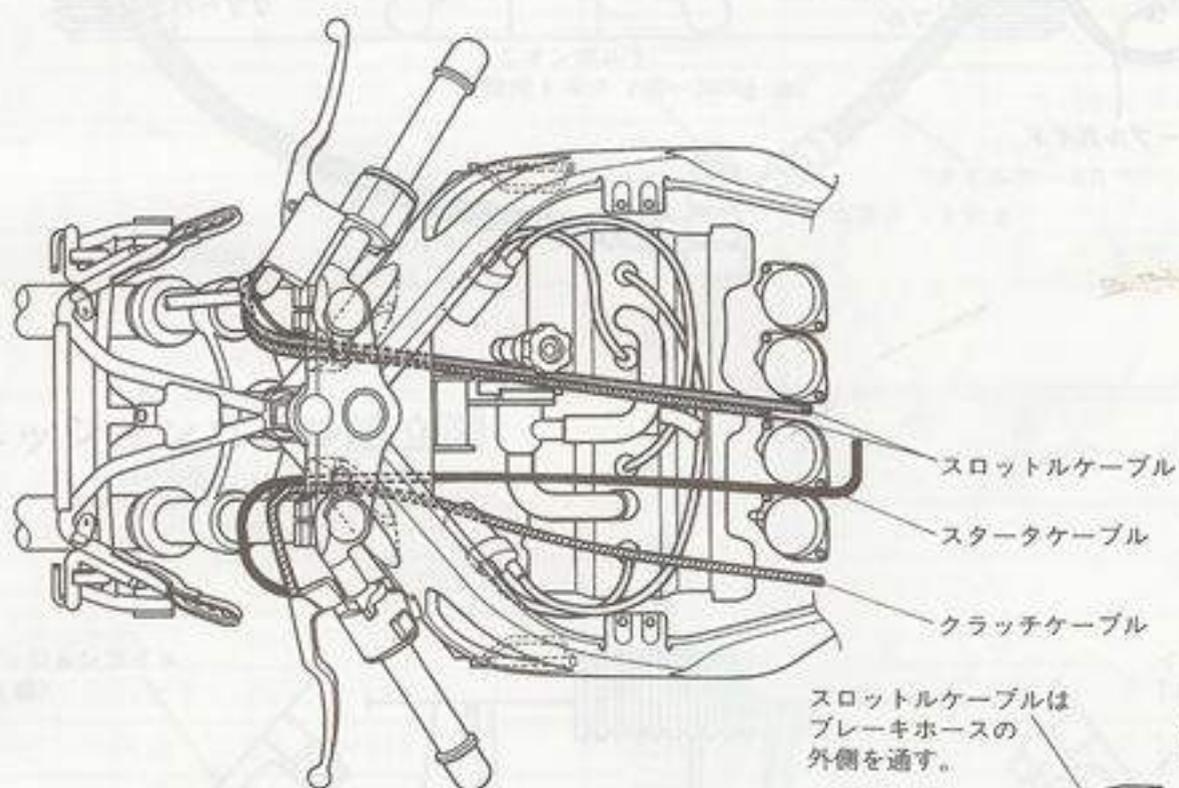
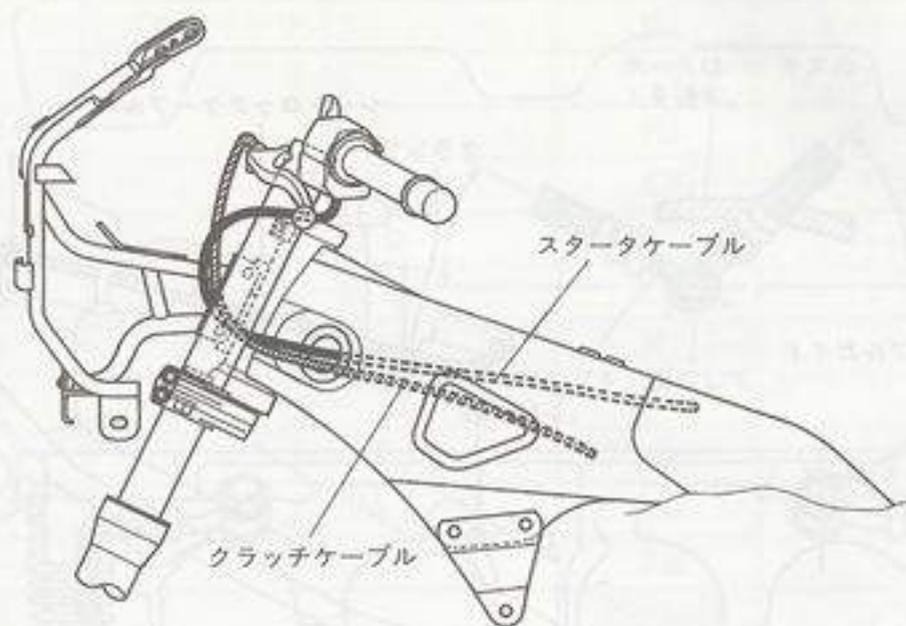
リヤホイール組立図



Th1360 : ネジロックスリーボンド "1360"
G : スズキスーパーグリス "A"

ケーブル関係組立図No. 1

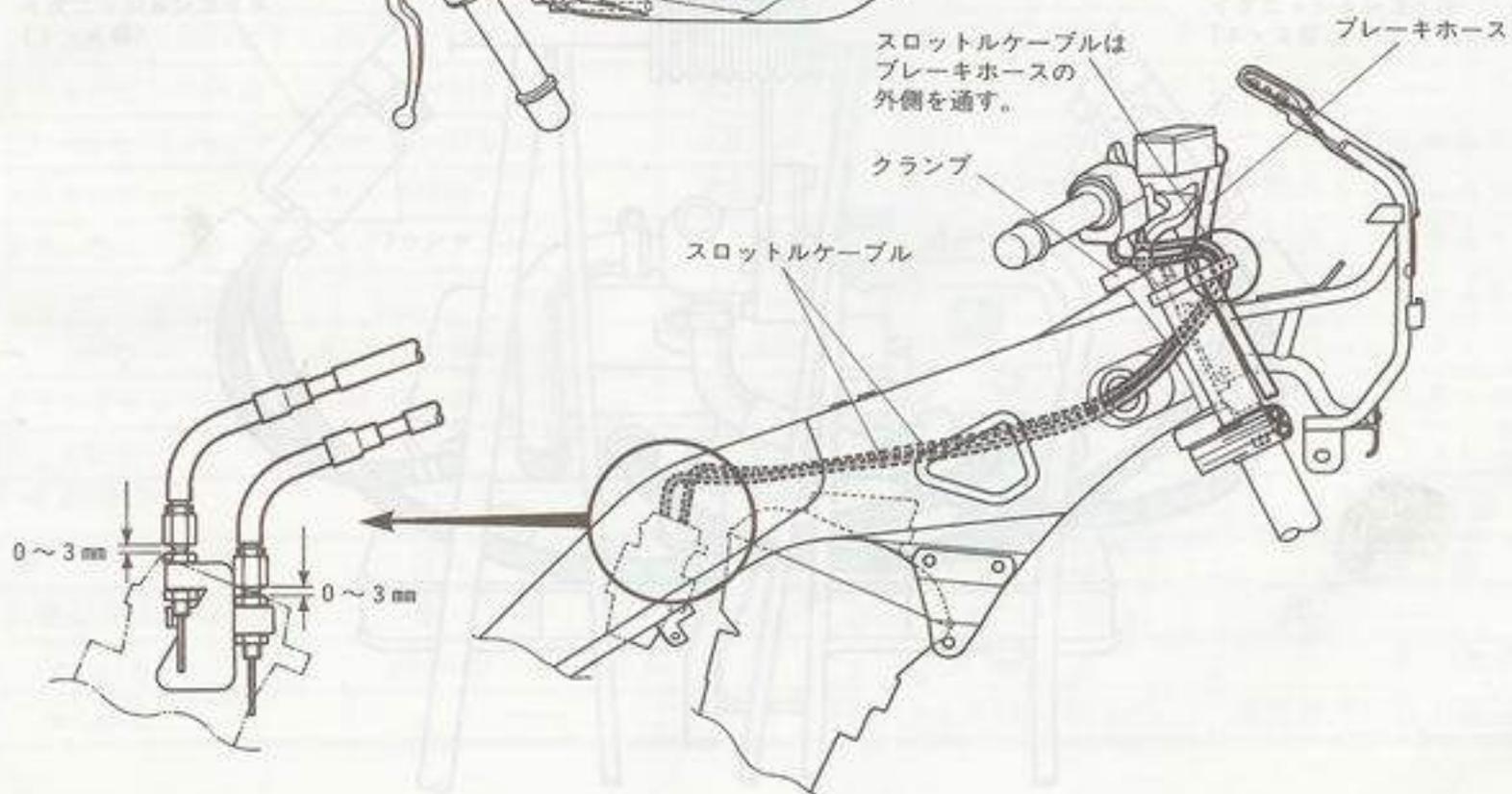
ケーブル関係組立図No. 1



スロットルケーブルは
ブレーキホースの
外側を通す。

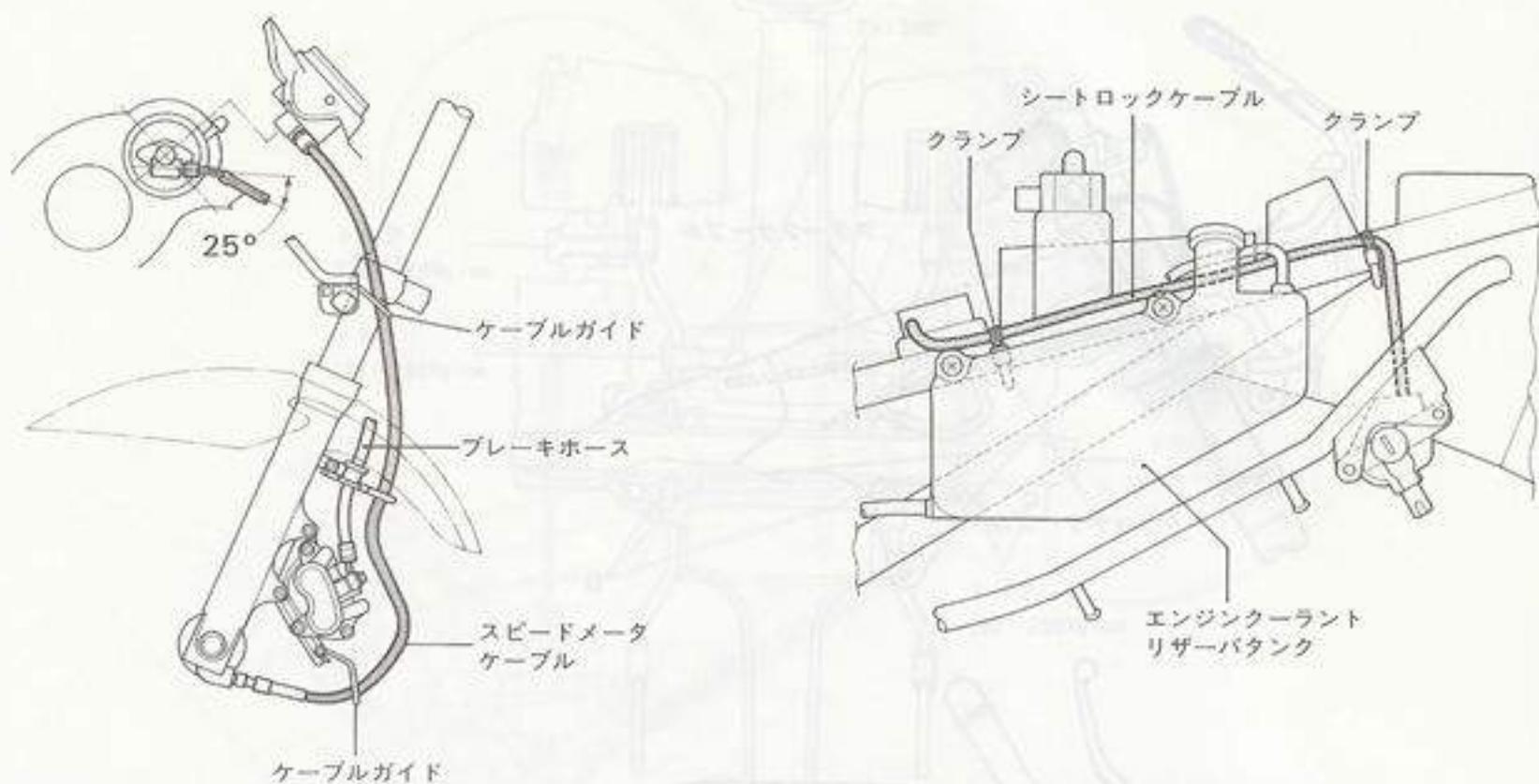
ブレーキホース

クランプ



ケーブル関係組立図No. 2

シートロックケーブル関係のケーブル

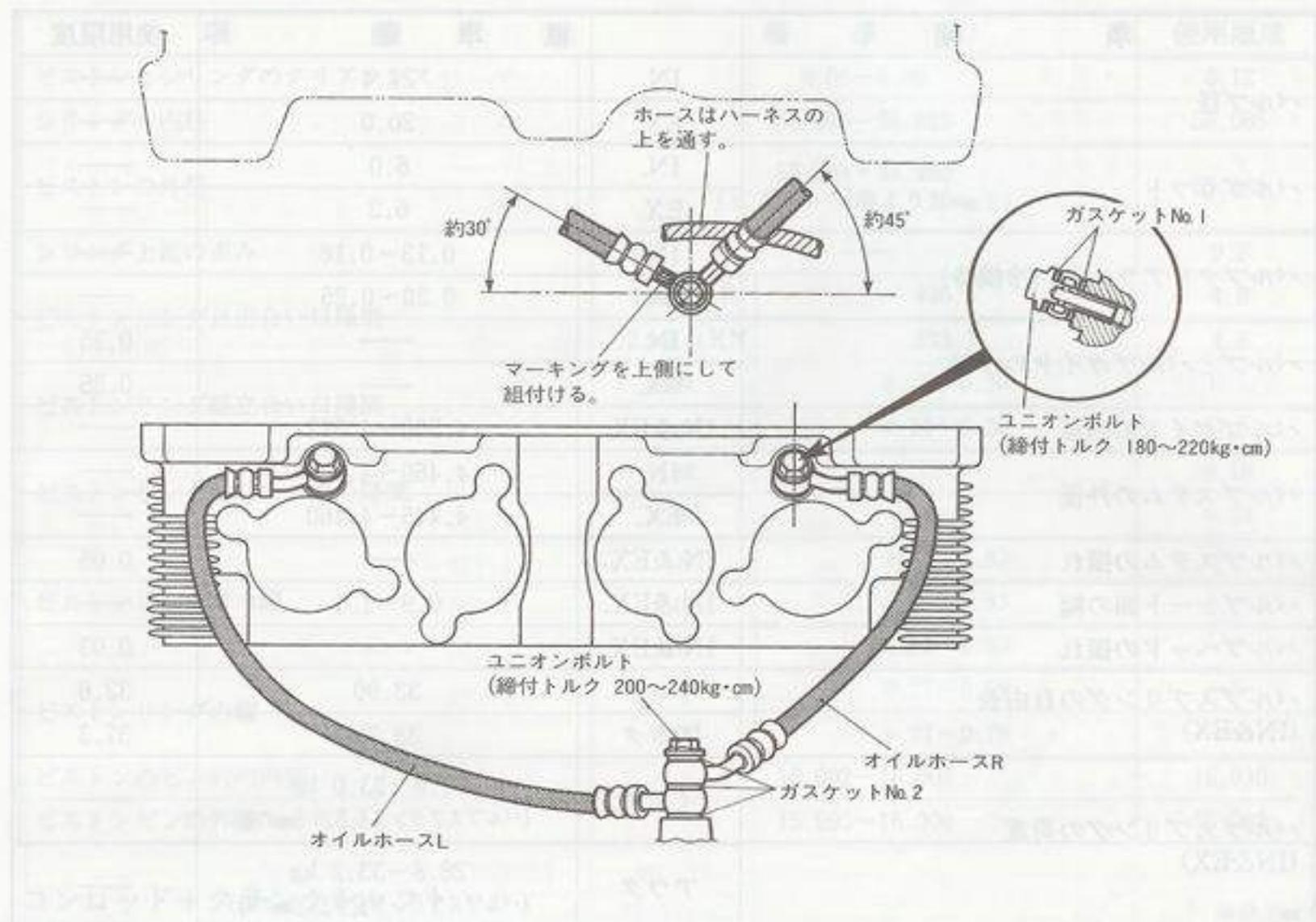


リヤホイール組立図

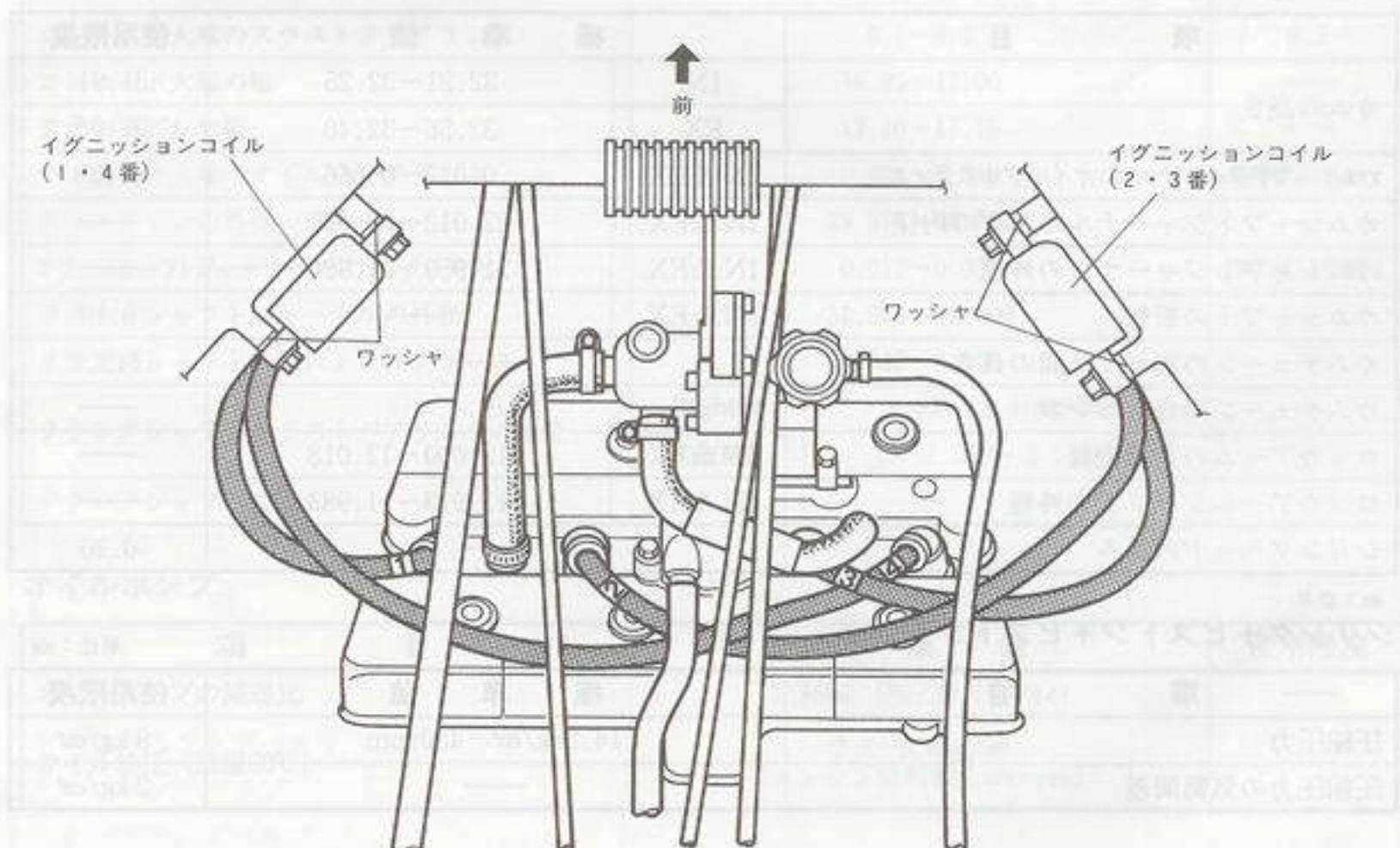
- メーターケーブル
- ブレーキケーブル
- スピードメータケーブル



オイルホース組立図



イグニッションコイル組立図



整備資料 整備データ

バルブ+バルブガイド

単位: mm

項目	標準値		使用限度
バルブ径	IN.	22.4	—
	EX.	20.0	—
バルブリフト	IN.	6.0	—
	EX.	6.2	—
バルブクリアランス (冷機時)	IN.	0.13~0.18	—
	EX.	0.20~0.25	—
バルブとバルブガイドのガタ	IN.	—	0.35
	EX.	—	0.35
バルブガイドの内径	IN.&EX.	4.500~4.512	—
バルブシステムの外径	IN.	4.460~4.475	—
	EX.	4.445~4.460	—
バルブシステムの振れ	IN.&EX.	—	0.05
バルブシート面の幅	IN.&EX.	0.9~1.1	—
バルブヘッドの振れ	IN.&EX.	—	0.03
バルブスプリングの自由長 (IN&EX)	インナ	33.90	32.6
	アウト	38.79	37.3
バルブスプリングの荷重 (IN&EX)	インナ	20.0~23.0 kg (バルブスプリング長さ20.8mmの時)	—
	アウト	28.8~33.2 kg (バルブスプリング長さ23.8mmの時)	—

カムシャフト+シリンダヘッド

単位: mm

項目	標準値		使用限度
カムの高さ	IN.	32.21~32.25	31.91
	EX.	32.36~32.40	32.06
カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス	IN.&EX.	0.032~0.066	0.150
カムシャフトジャーナルホルダの内径	IN.&EX.	22.012~22.025	—
カムシャフトジャーナルの外径	IN.&EX.	21.959~21.980	—
カムシャフトの振れ	IN.&EX.	—	0.10
カムチェーンの20ピッチ間の長さ	—		142.1
カムチェーンの合せピン数	20ピン		—
ロッカアームの穴の内径	IN.&EX.	12.000~12.018	—
ロッカアームシャフトの外径	IN.&EX.	11.973~11.984	—
シリンダヘッドの歪み	—		0.20

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
圧縮圧力	14.2kg/cm ² - 450rpm		8 kg/cm ²
圧縮圧力の気筒間差	—		2 kg/cm ²

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	56.000~56.015		56.085	
ピストンの外径	55.945~55.960 (ピストン下端より10mm上)		55.880	
シリンダ上面の歪み	—		0.2	
ピストンリング自由合い口隙間	1st	R	約5.6	4.5
	2nd	RN	約5.7	
ピストンリング組立合い口隙間	1st		0.15~0.30	0.5
	2nd		0.10~0.30	0.5
ピストンリングとリング溝の隙間	1st		—	0.18
	2nd		—	0.15
ピストンリング溝の幅	1st		0.81~0.83	—
	2nd		0.81~0.83	—
	Oil		1.51~1.53	—
ピストンリングの幅	1st		0.77~0.79	—
	2nd		0.77~0.79	—
ピストンのピン穴の内径	16.002~16.008		16.030	
ピストンピンの外径	15.995~16.000		15.980	

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	16.010~16.018		16.040
コンロッド大端のスラストクリアランス	0.1~0.2		0.3
コンロッド大端の幅	16.95~17.00		—
クランクピンの幅	17.10~17.15		—
コンロッド大端のオイルクリアランス	0.024~0.048		標準値以外修正
クランクピンの外径	29.976~30.000		—
クランクシャフトジャーナルのオイルクリアランス	0.012~0.036		標準値以外修正
クランクシャフトジャーナルの外径	31.976~32.000		—
クランクシャフトスラストクリアランス	0.045~0.100		—
クランクシャフトスラストベアリングの厚さ	Right側	2.425~2.450 (緑)	—
	Left側	2.350~2.500	—
クランクシャフトの振れ	—		0.05

オイルポンプ

単位：mm

項目	標準値	使用限度
オイルポンプの減速比	1.8666 (32/30×77/44)	—
オイル油圧 (油温60℃)	2.5~6.0kg/cm ² (エンジン回転数3,000rpm)	—

整備資料 整備データ

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	No.1 : 2.92~3.08 No.2 : 3.62~3.70	No.1 : 2.62 No.2 : 3.32
ドリブプレートの歪み	—	0.10
クラッチスプリングの自由長	—	37.2

トランスミッション+ドライブチェーン

単位：mm(ギヤーレシオを除く)

項目	標準値	使用限度
一次減速比	1.750	—
二次減速比	3.500	—
ギヤー比	Low	3.363
	2nd	2.307
	3rd	1.750
	4th	1.437
	5th	1.250
	Top	1.136
ギヤーシフトフォークと溝の隙間	No.1,2,3 0.1~0.3	0.5
ギヤーシフトフォークの溝の幅	No.1,2,3 5.5~5.6	—
ギヤー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	DID525V ₉ , RK525SMOZ ₂
	リンク数	110
	20ピッチ間の長さ	317.5
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	—
ギヤーシフトレバーの高さ	65~75	—

キャブレータ

単位：mm

項目	諸元
キャブレータ型式	BST32
メインボア径	32mm
キャブレータ判別刻印	21EA
アイドルリング回転数	1,300rpm
メインジェット (M.J.)	#100
メインエアージェット (M.A.J.)	φ0.8
ジェットニードル (J.N.)	5EZ54-2
ニードルジェット (N.J.)	P-3
パイロットジェット (P.J.)	#32.5
バイパス (B.P.)	φ0.8×3

項 目	諸 元
パイロットアウトレット (P.O.)	φ0.7
バルブシート (V.S.)	φ1.5
スタータジェット (G.S.)	#25
パイロットスクリュ (P.S.)	マスタ合せ(約1回転戻し)
パイロットエアージェット (P.A.J.)	φ1.25
スロットルケーブルの遊び	2 ~ 4 mm(グリップ回転量)

エレクトリック

単位: mm

項 目	諸 元	備 考	
点火時期	15/1300BTDC*/rpm		
点火順序	1・2・4・3		
スパークプラグ	形 式	NGK :CR8EK/ND :U24ETR	
	点火すきま	0.6~0.7	
飛火性能	8 mm以上		
シグナルゼネレータの抵抗値	80~120Ω	テストレンジ: (× 10 Ω)	
イグニッションコイルの抵抗値	1次側	⊕端子-⊖端子 2.5~3.8Ω	テストレンジ: (× 1 Ω)
	2次側	プラグキャップ-プラグキャップ 30~40KΩ	テストレンジ: (× 1 KΩ)
ゼネレータステータ抵抗値	—		
充電電圧	13~16 (エンジン回転5000rpm)		
スタータモータ	ブラシの長さ	使用限度: 3.5mm	
	コンミュテータの溝の深さ	使用限度: 0.5mm	
スタータリレーの抵抗値	3 ~ 5 Ω		
バッテリー	型 式	YTX9-BS	
	容 量	8(10) Ah	
	電解液比重	1.32 (20°C)	
ヒューズ	HEAD HI	15A	
	HEAD LO	15A	
	IGNITION	10A	
	SIGNAL	15A	
	TAIL	10A	
	MAIN	30A	

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	
ヘッドランプバルブ	HI	60
	LO	55
ライセンスランプバルブ		5
テールランプバルブ		5
ストップランプバルブ		21
ターンシグナルランプバルブ		21
スピードメータランプバルブ		3 × 2

整備資料 整備データ

項 目	諸 元
タコメータランプバルブ	3×2
水温計ランプバルブ	3
ターンシグナルパイロットランプバルブ	3
ハイビームパイロットランプバルブ	3
ニュートラルパイロットランプバルブ	3
オイルパイロットランプバルブ	3
フェーエルパイロットランプバルブ	3

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	50～60		
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	4.5	4.0
	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	12.700～12.743	—
	後輪	12.700～12.743	—
マスタシリンダピストンの外径	前輪	12.657～12.684	—
	後輪	12.657～12.684	—
ブレーキキャリパシリンダの内径	前輪	25.400～25.450	—
	後輪	38.180～38.256	—
ブレーキキャリパピストンの外径	前輪	25.335～25.368	—
	後輪	38.098～38.148	—
ホイールリムの振れ	前輪	横・縦	—
	後輪	横・縦	—
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	120/70 R 17 58H	
	後輪	160/60 R 17 69H	
タイヤの種類	前輪	ブリヂストン CYROX-17	
	後輪	ブリヂストン CYROX-20	
タイヤ摩耗限度 () 内は推奨値	前輪	—	0.8(1.6)
	後輪	—	0.8(2.0)

タイヤの空気圧

走行前の空気圧	一般道路 1名乗車(kg/cm ²)		一般道路 2名乗車(kg/cm ²)	
前 輪	2.25		2.25	
後 輪	2.50		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	403	386.3	
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)	115	—	
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	480cc		
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トチューブの内径	φ42	—	
リヤショックアブソーバ伸び側減衰アジャスタ	4段階調整式(2段階)		
リヤホイール可動量	136	—	
スイングアームピボットシャフトの揺れ	—	0.25	

フューエル+エンジンオイル

項目	諸元	備考
ガソリンの種類	無鉛レギュラガソリン	
フューエルタンク容量	17 ℓ	
RES(リザーブ)：予備燃料容量	約 4 ℓ	
インジケータランプ点灯時の残量	約 5 ℓ	
エンジンオイルの種類	スズキエクスターオイル TYPE04 スズキエクスターオイル スーパーラックス	
エンジンオイル容量	オイル交換時	2900 cc
	オイルフィルタ交換時	3200 cc
	エンジン分解時	3700 cc

サーモスタット+ラジエータ+ファン+冷却水

項目	標準値	使用限度
サーモスタット開弁温度	74.5~78.5℃	—
サーモスタットバルブリフト量	7 mm (90℃)	—
ラジエータキャップ開弁圧力	0.95~1.25 kg/cm ²	—
クーリングファンサーモスイッチ作動温度	ON	102~108℃
	OFF	97~103℃
ウォータテンパレチャージ抵抗値	80℃	約52Ω
	100℃	約27Ω
冷却水容量	リザーバタンク側	250cc (Fレベル)
	エンジン側	2200cc

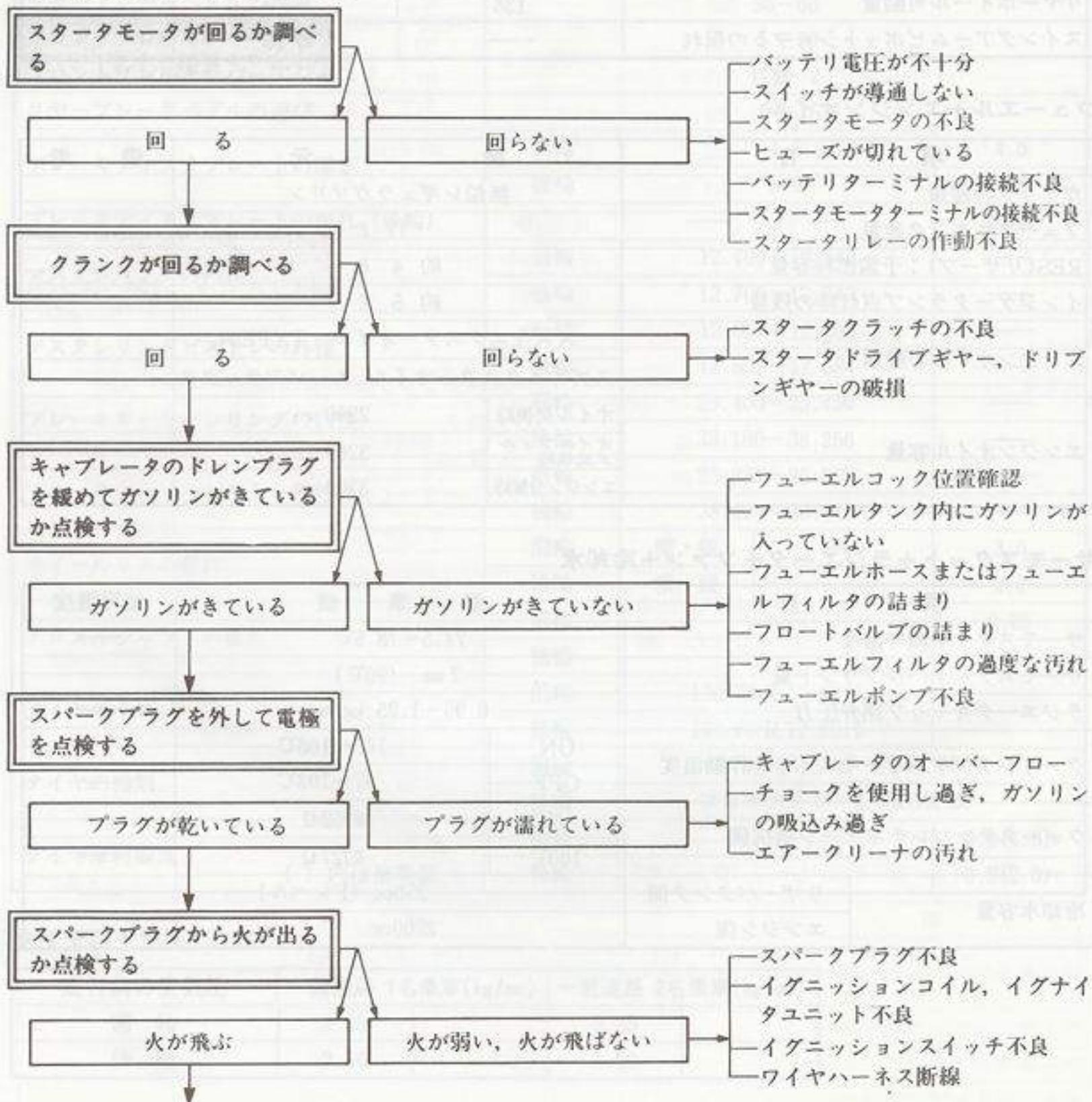
トラブルシューティング

不調項目

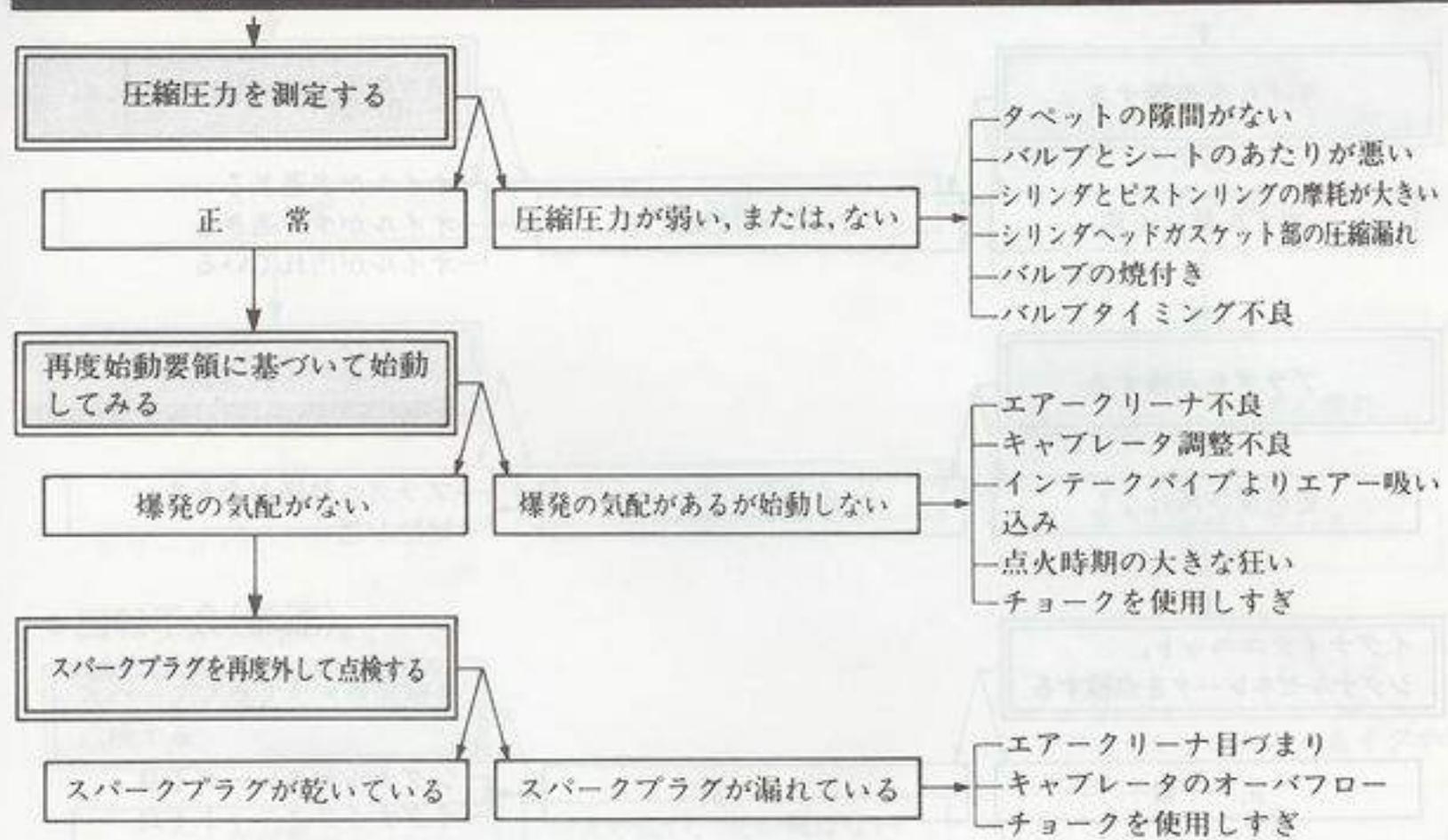
● 始動不能または始動困難	10-24
● 速度が出ない、力が出ない	10-25
● 回転不良(低速)	10-27
● 回転不調(高速)	10-28

点検項目	確認状況	考えられる原因
------	------	---------

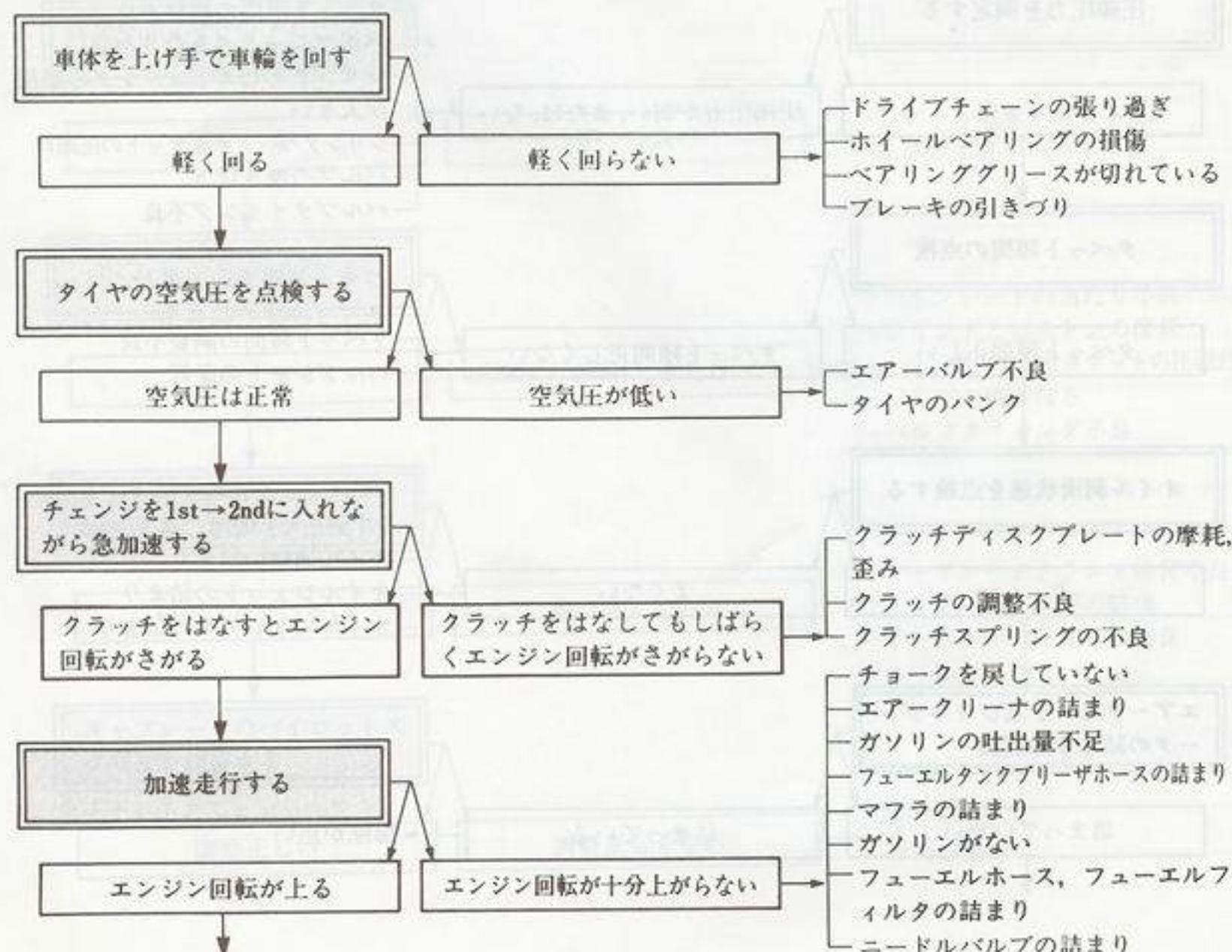
● 始動不能または始動困難



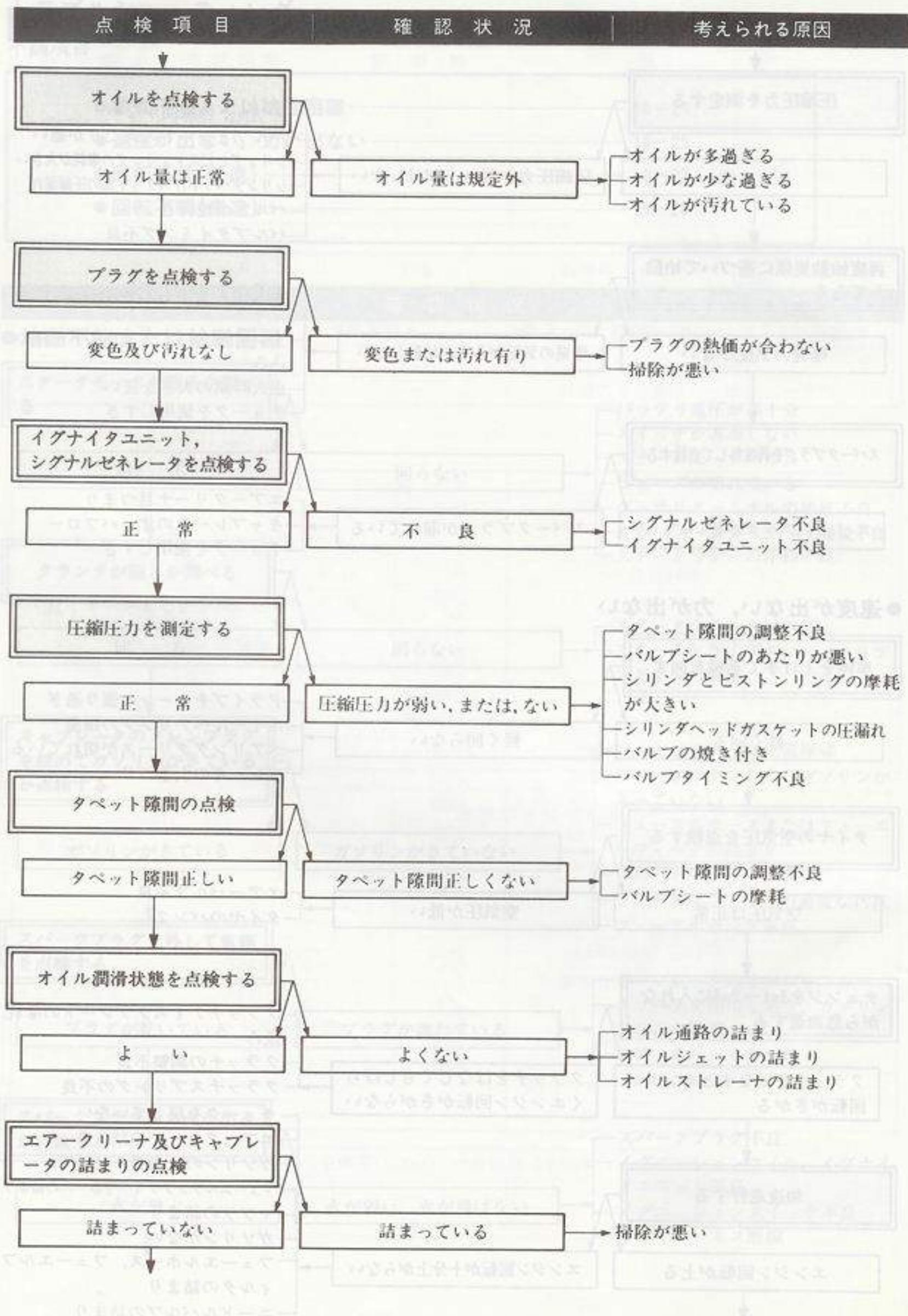
点検項目	確認状況	考えられる原因
------	------	---------

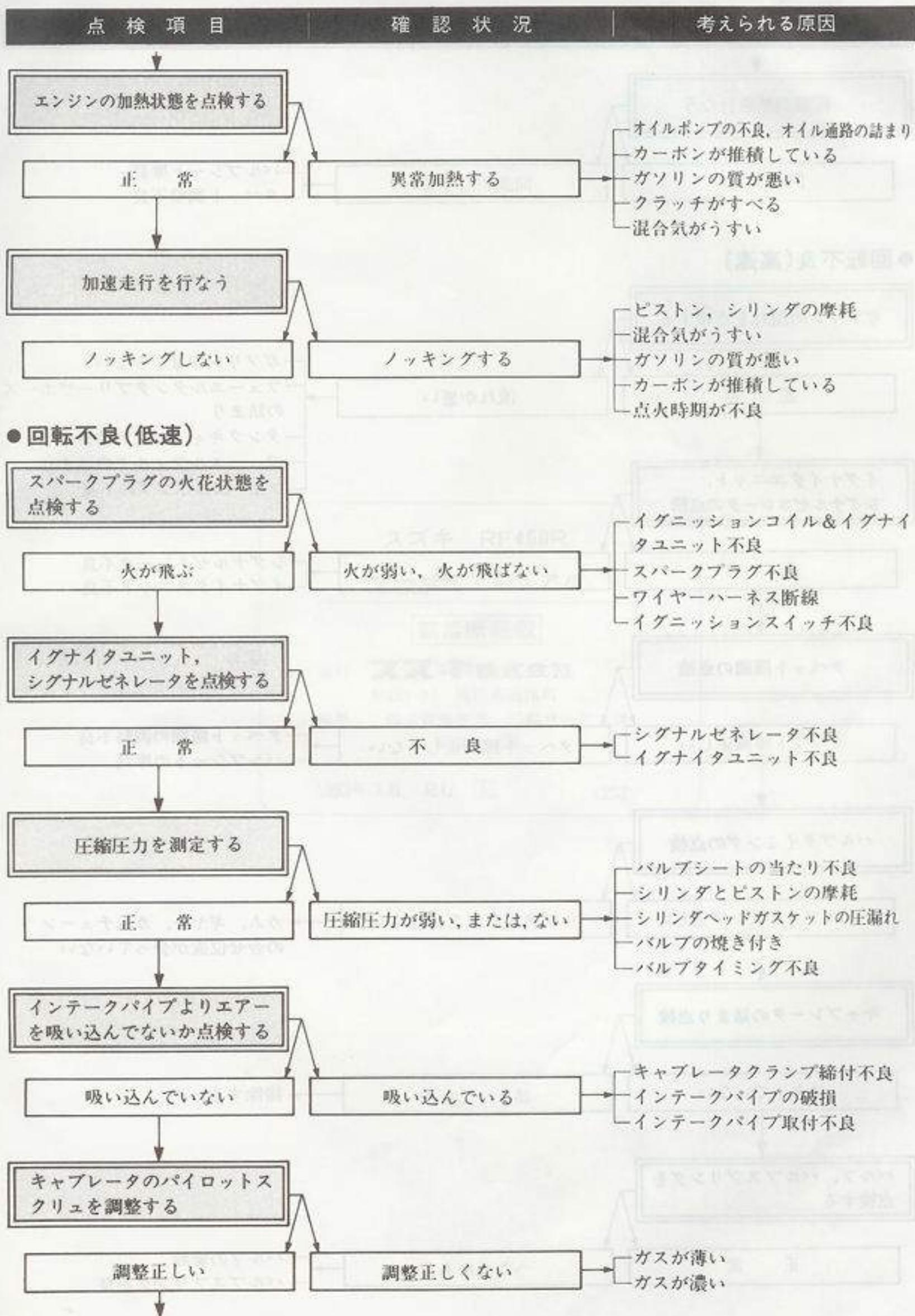


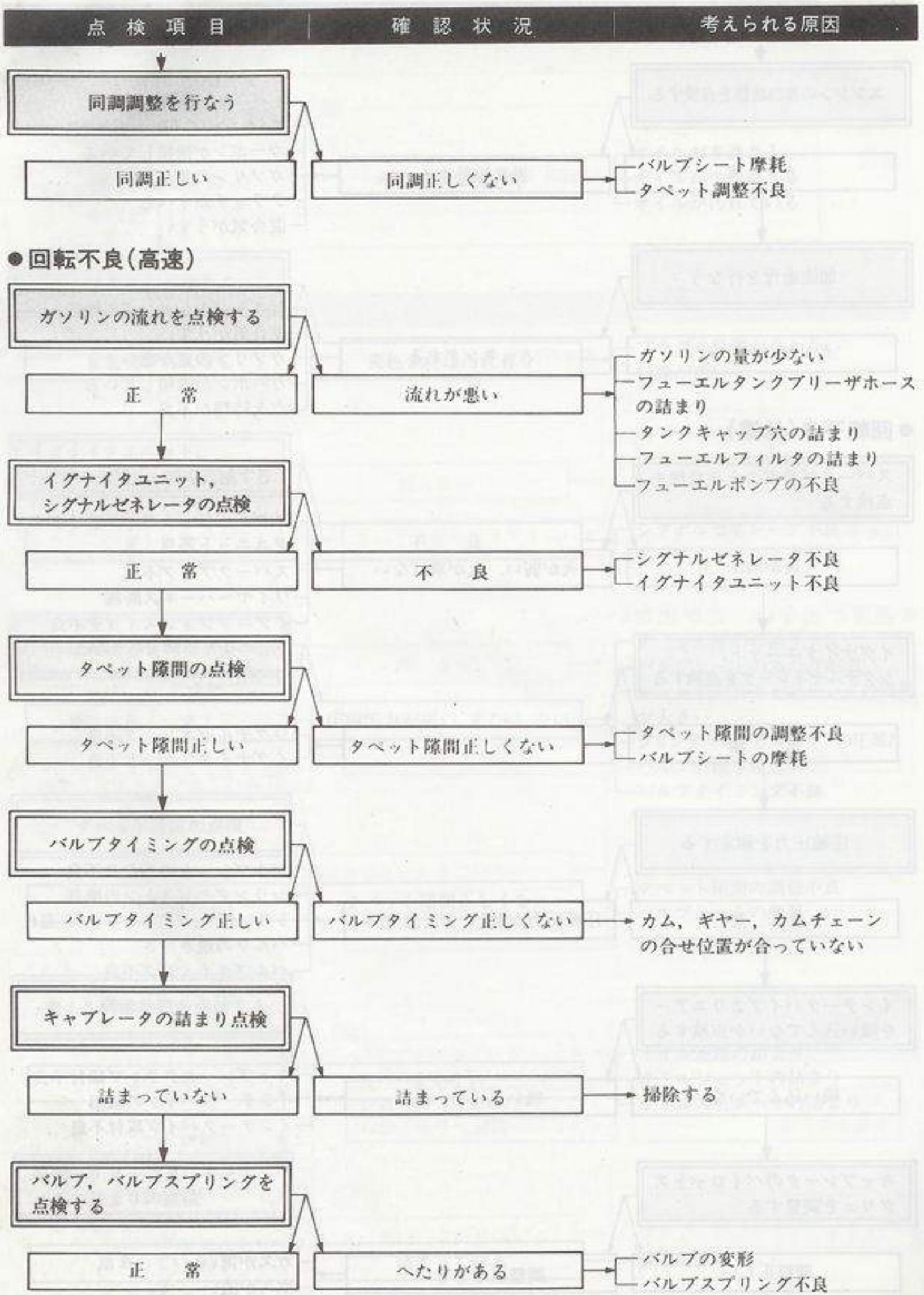
●速度が出ない, 力が出ない



整備資料 トラブルシューティング







スズキ RF400R
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 二輪品質保証部 二輪サービス課
No.40-25730

1993年3月 発行 ① (252)

もっと個性的に、もっとあなたらしく
Personal Best
 **SUZUKI**

P