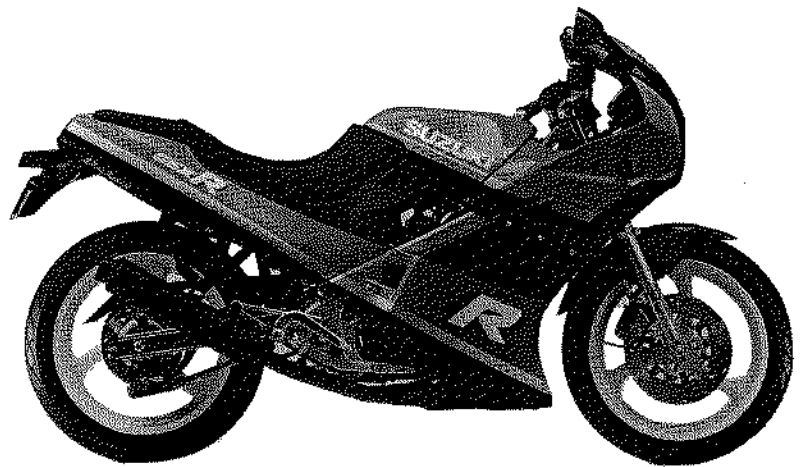


**SUZUKI**

# **GSX-R250**

## **サーピスガイド**



**GJ72A**

**GSX250RH·RCH  
GSX-R250CJ  
GSX-R250CK**

# 目次

<b>概 要</b>	● あらまし.....	2
	● 外観四面図.....	3
	● 性能曲線図.....	5
	● 車歴・型式打刻位置.....	7
	● 主要諸元.....	8

<b>解 説</b>	製品の構造や特長の説明	
	● エンジン.....	16
	● クラッチ・ミッション.....	22
	● エレクトリック.....	23
	● ボデー.....	27

<b>点 検 調 整</b>	点検整備方式及び完成車状態での点検・調整要領.....		32
	● エンジン.....	41	
	● クラッチ・ミッション.....	48	
	● エレクトリック.....	49	
	● ボデー.....	52	

<b>分 解 点 検</b>	分解組立上の注意事項や部品単体での点検要領	
	● エンジン.....	57
	● クラッチ・ミッション.....	96
	● エレクトリック.....	97
	● ボデー.....	103

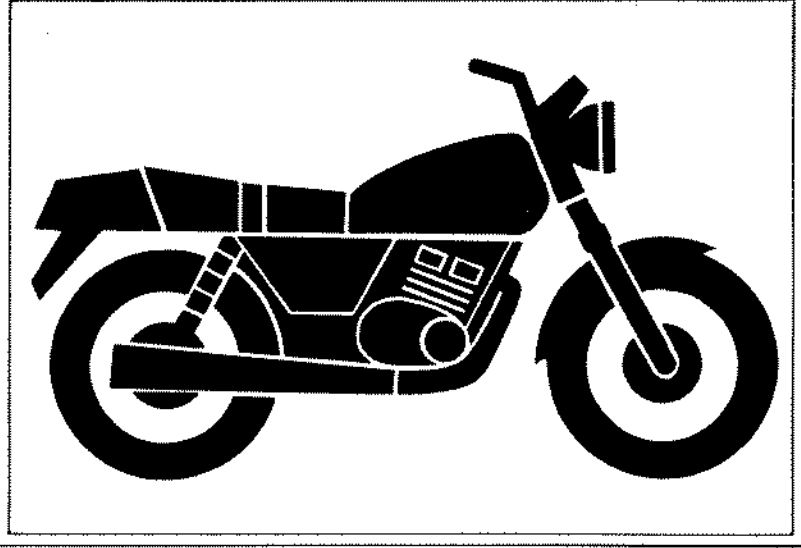
<b>整 備 資 料</b>	各種のサービスデータ及び関連資料.....	120
----------------	-----------------------	-----

GSX-R250CJ

GSX-R250CK



# 概 要



P1 → P14



パクトな  
)フレー  
性の向  
)ロード

48 cm<sup>2</sup>,

打式で  
ブを備

ろ過は

ースト

適合式

図る

共に  
設計

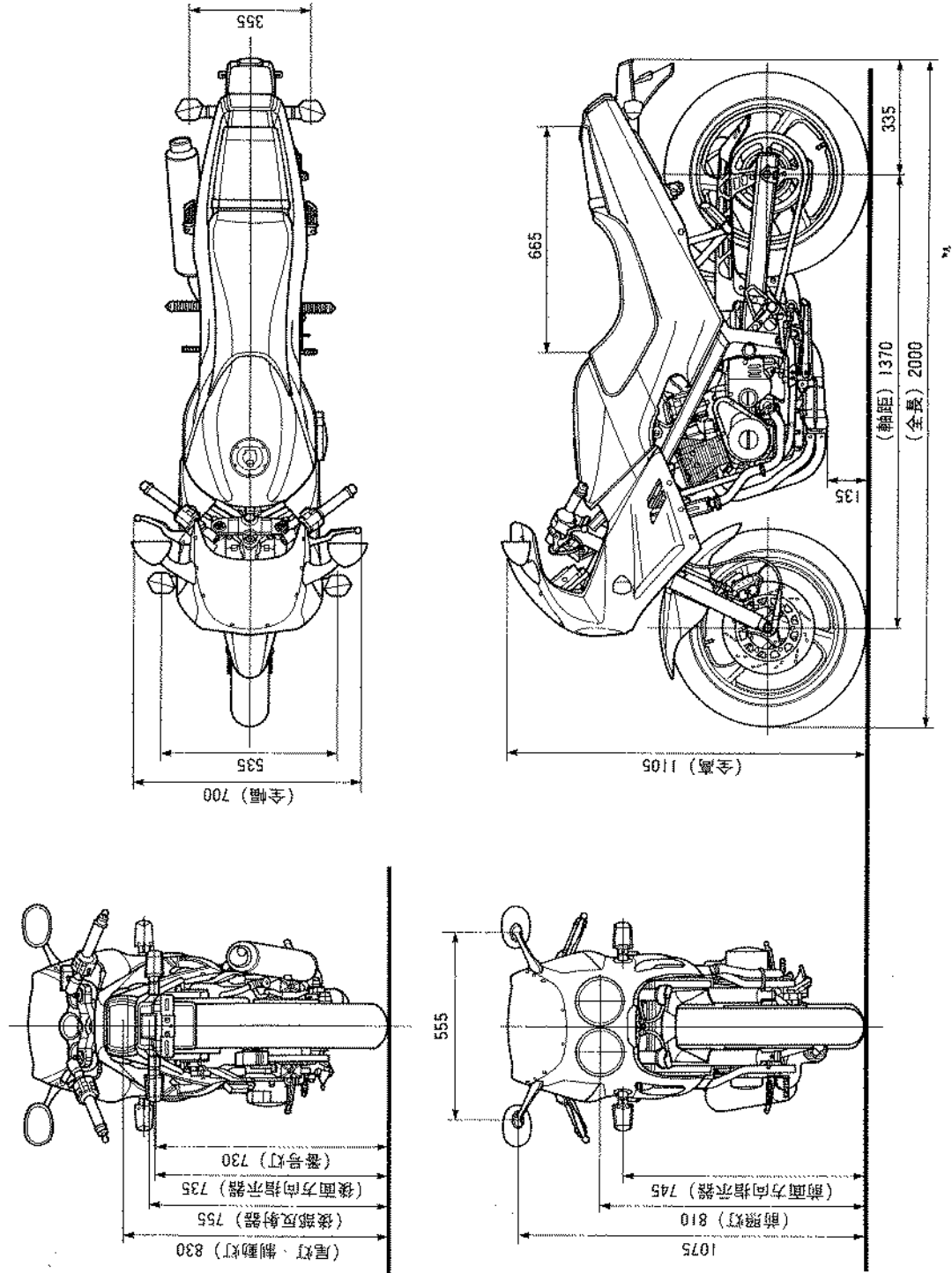
共軽

トホ

スク

タサ

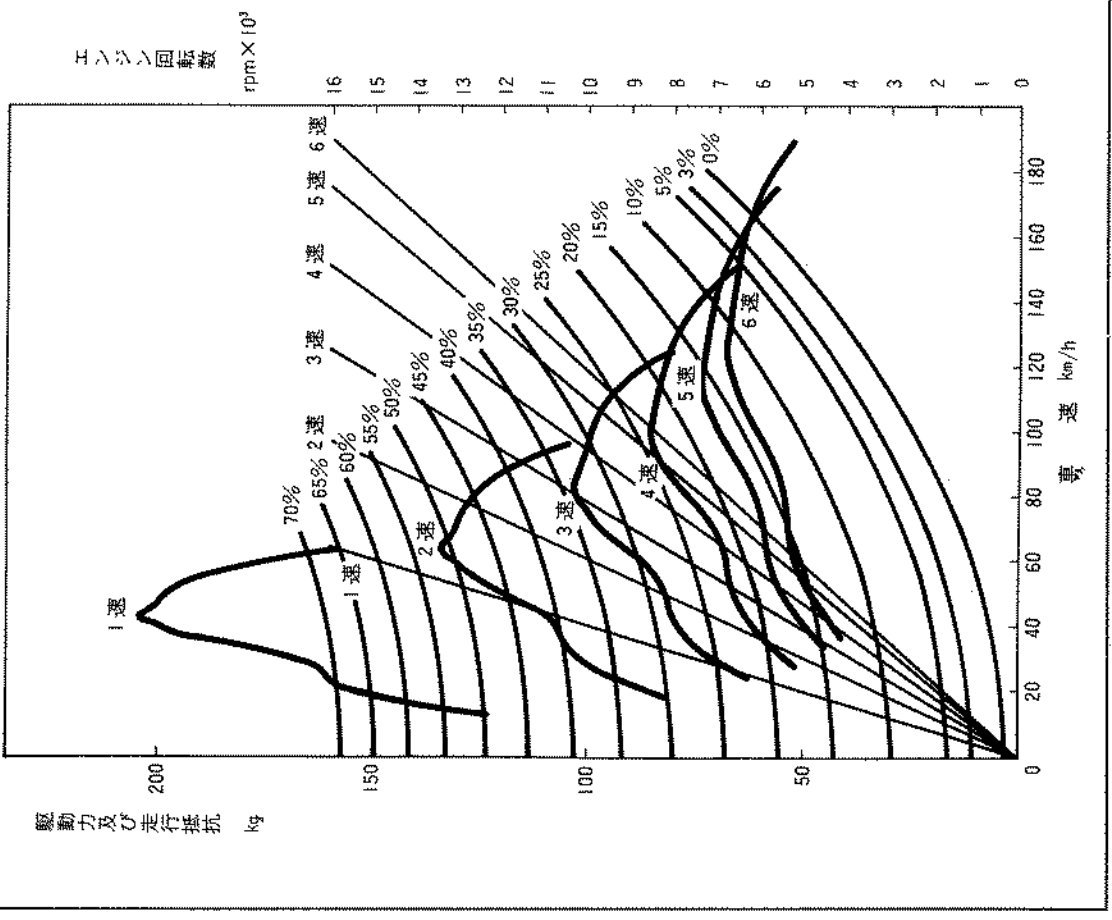
スズキGJ72A型 外観四面図 (営業機種記号GSX250RH)  
類別003 ハーフエアリング仕様



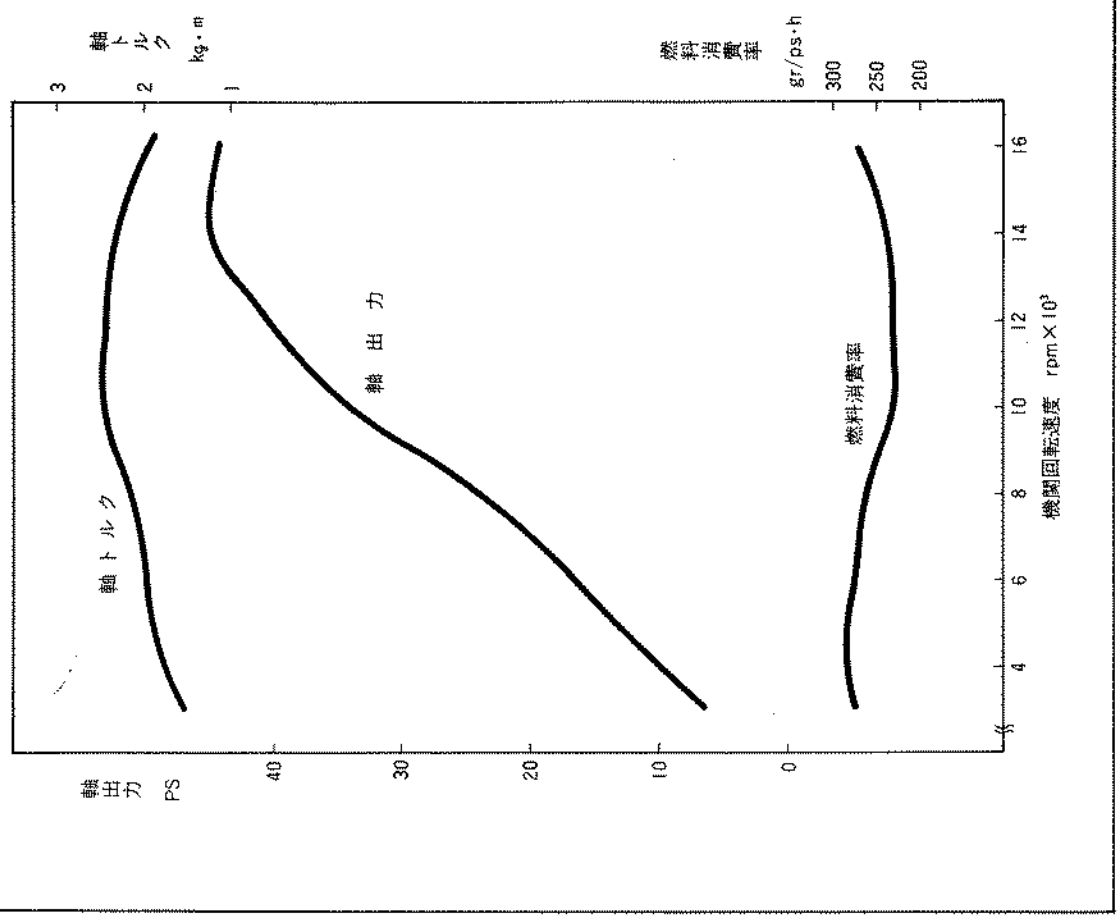


(全長) 2000

走行性能曲線図 <スズキGJ72A型>  
類別 003 ハーフエアリング仕様

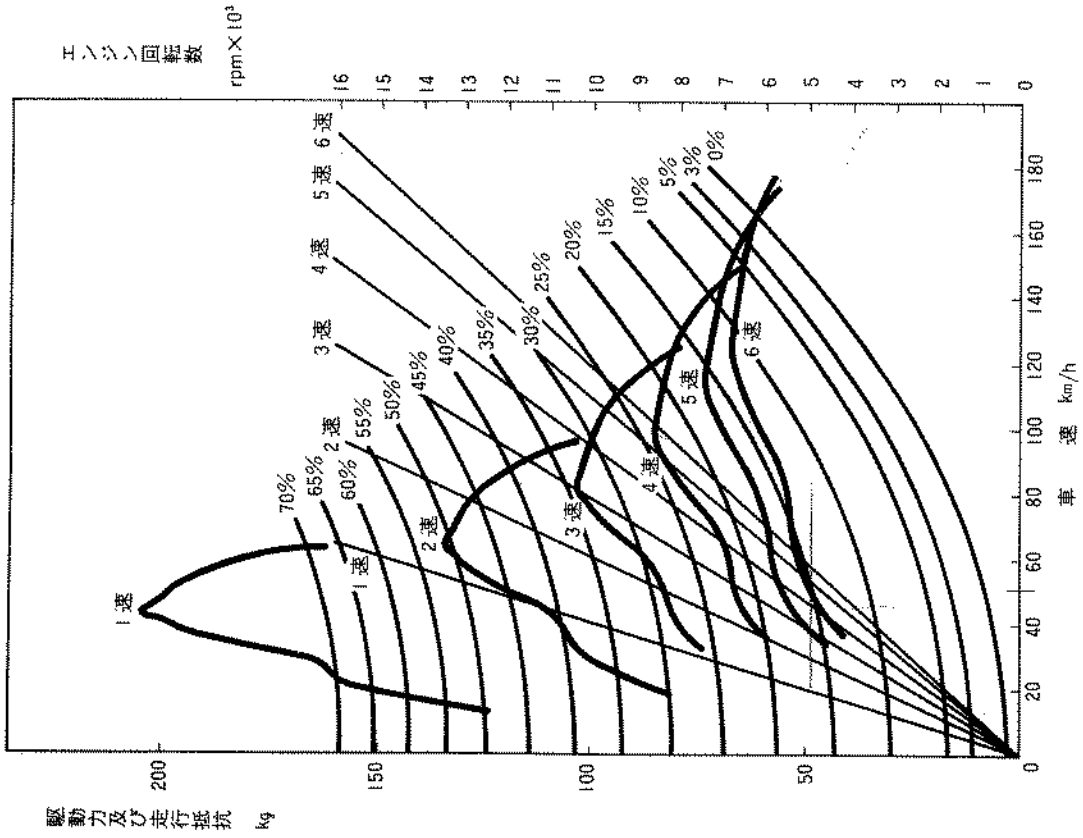


エンジン性能 <スズキJ703型>

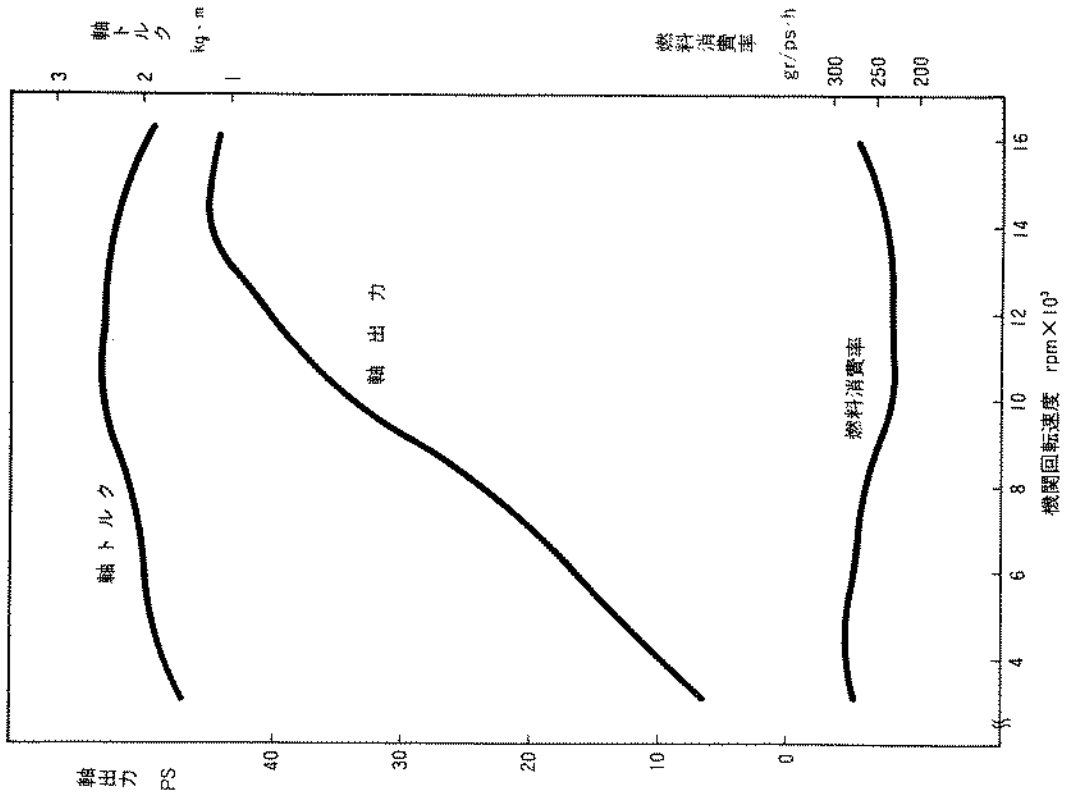




走行性能曲線図 <スズキGJ72A型>  
類別 004 フルフェアリング仕様



エンジン性能 <スズキJ703型>





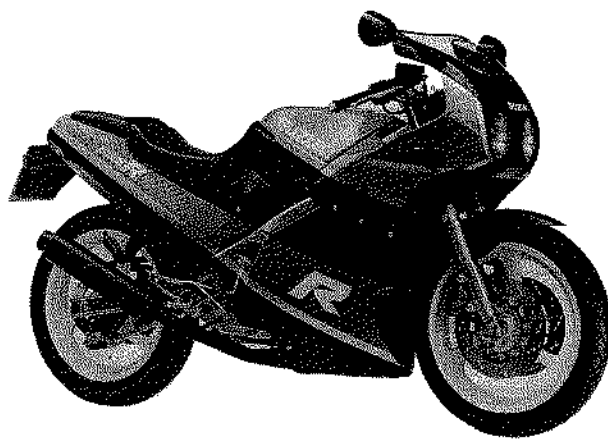
〔商品呼称〕  
スズキGSX250R

〔通称名〕  
スズキGSX-R250

〔車名及び型式〕  
スズキGJ72A

〔開始車台番号〕  
GJ72A-100001～

発売：87年3月

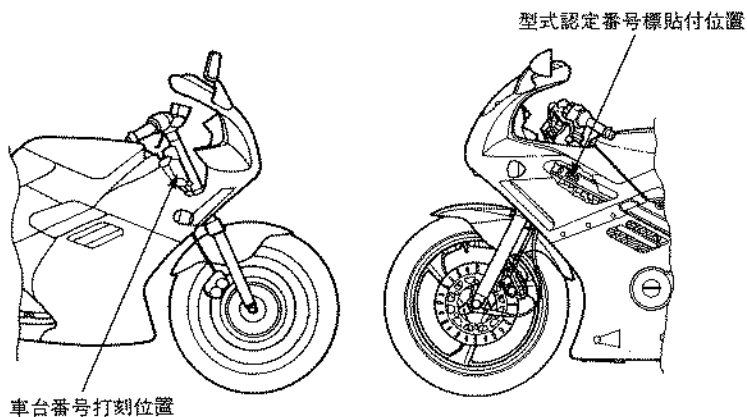


車台番号打刻位置

フレームヘッドパイプ  
右斜め前

型式認定番号標貼付位置

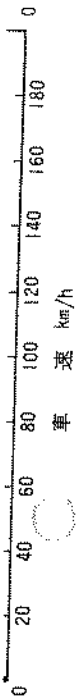
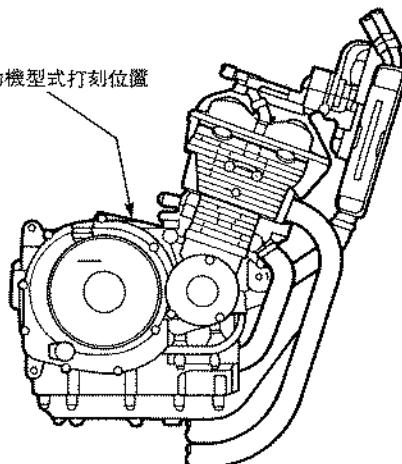
左タンクレールフレーム  
前側面



原動機型式打刻位置

アッパクランクケース  
右上部

原動機型式打刻位置



機関回転速度 rpm×10<sup>3</sup>

概  
要



## 主要諸元一覧

通称名(商品呼称)：スズキGSX-R250(GSX250R)

営業機種記号		GSX250RH ハーフフェアリング仕様	GSX250RCH フルフェアリング仕様
認定番号		H-137	←
類	別	003	004
車名及び型式		スズキGJ72A	←
長	さ (m)	2.000	←
幅	(m)	0.700	←
高	さ (m)	1.105	←
軸	距 (m)	1.370	←
原動機の型式		J703	←
総排気量 (ℓ)		0.248	←
車両重量	前軸 (kg)	80	82
	後軸 (kg)	78	←
	計 (kg)	158	160
乗車定員 (人)		2	←
車両総重量	前軸 (kg)	101	103
	後軸 (kg)	167	←
	計 (kg)	268	270
タイヤ	前輪	100/80-17 52H	←
	後輪	130/70-17 62H	←
最低地上高 (m)		0.135	0.125
性能	燃料消費率 $\frac{\text{km/ℓ}}{\text{速度(km/h)}}$	49.1 (50km/h)	←
	制動停止距離 $\frac{\text{(m)}}{\text{初速(km/h)}}$	14.0 (50km/h)	←
	最小回転半径 (m)	2.8	←
原動機	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 (mm)	49.0×33.0	←
	圧縮比	12.5	←

営

原

動

機

燃料装置

概  
要

主要諸元一覧 通称名(商品呼称)：スズキGSX-R250(GSX250R)

営業機種記号			GSX250RH ハーフフェアリング仕様	GSX250RCH フルフェアリング仕様	
原 動 機	圧縮圧力 (kg/cm <sup>2</sup> ・rpm)		13.0-450	←	
	最高出力 (ps/rpm)		45/14500	←	
	最大トルク (kgm/rpm)		2.5/10500	←	
	寸法 (長×幅×高mm)		変速機を含む 418×441×491	←	
	重量(整備) (kg)		変速機を含む 48	←	
	弁又は ポート 開閉時期	吸気	開き	38° BTDC	←
			閉じ	72° ABDC	←
		排気	開き	58° BBDC	←
			閉じ	38° ATDC	←
		掃気	開き	---	---
閉じ			---	---	
弁すきま (mm)	吸気	0.17~0.27(冷間)		←	
	排気	0.20~0.30(冷間)		←	
無負荷回転速度 (rpm)			1600	←	
潤 滑 装 置	潤滑方式		圧送式	←	
	油ポンプ形式		トロコイド式	←	
	油ろ過器形式		全流ろ過式 金網・ろ紙併用	←	
	潤滑油容量 (ℓ)		2.6	←	
	油冷却器形式		内蔵式・空冷	←	
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)	←	
	冷却水容量 (ℓ)		約1.6	←	
	水ポンプ形式		ギヤー駆動式	←	
	サーモスタット形式		ワックス式	---	
過給器形式			---	---	
給気冷却器形式			---	---	
燃 料 装 置	空気清浄器	形式	ウレタンフォーム	←	
		数	1	←	
	燃料タンク	材質	鋼	←	
		容量 (ℓ)	14	←	

概  
要



主要諸元一覧

通称名(商品呼称) : スズキGSX-R250(GSX250R)

営業機種記号			GSX250RH ハーフフェアリング仕様	GSX250RCH フルフェアリング仕様	
動力	変速機	四速	1.450	←	
		五速	1.250	←	
		六速	1.150	←	
力伝達	副変速機	形式	——	——	
		操作方式	——	——	
		変速比	高 低	—— ——	
装置	減速機	形式	普通形	←	
		第一	歯車形式	スプロケットホイール	←
			減速比	3.615	←
		第二	歯車形式	——	——
減速比	——		——		
走行	前車軸	キャスト度	26° 00'	←	
		トレール (mm)	103	←	
装置	タイヤのリム	前輪	深底リム MT2.50×17(軽合金製)	←	
		後輪	深底リム MT3.00×17(軽合金製)	←	
	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 (kg/cm <sup>2</sup> )	前輪	2.00	←		
	後輪	2.50	←		
かじ取り装置	形式		バー	←	
	ハンドル幅 (mm)		640	←	
	かじ取り角度	右側	35°	←	
左側		35°	←		
制動装置	形式	前	油圧式 ダブルディスク	←	
		後	油圧式 シングルディスク	←	
	作動系統及び制動車輪		2 - 前1輪 後1輪制動	←	
	ライニング又はパッドの寸法 (mm)	前輪	56.8×35.0×5.6	←	
後輪		51.5×34.5×4.2	←		

## 主要諸元一覧

通称名(商品呼称): スズキGSX-R250(GSX250R)

営業機種記号		GSX250RH ハーフフェアリング仕様	GSX250RCH フルフェアリング仕様		
制 動 装 置	ライニング又は パッドの面積 (cm <sup>2</sup> )	前輪 19×4枚	←		
	ライニング又は パッドの面積 (cm <sup>2</sup> )	後輪 17×2枚	←		
	ブレーキの胴径又は ディスクの有効径 (mm)	前輪 246	←		
		後輪 176	←		
	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 (mm)	前輪 14.0	←		
		後輪 12.7	←		
	ホイール・シ リンダの内径 (mm)	前輪 27.0×2	←		
後輪 38.1		←			
緩 衝 装 置	前 輪	懸架方式 テレスコピックオレオ式	←		
		ばね形式 コイルばね・空気ばね併用	←		
	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 筒形単動式	←		
		後輪 筒形複動式	←		
車 わ く	形 式	ダブルクレードル	←		
	断 面 形 状	角	←		
	寸 法 (mm)	41×26×1.4	←		
騒 音 防 止 装 置	消 音 器 個 数	1	←		
灯 火 装 置 等	前照灯	個数 及び性能	2 淡黄色 35/35W	←	
	薄暮灯	個数 及び性能	有り	←	
	番号灯	個数 及び性能	1 8W	←	
	尾灯	個数 及び性能	1 5W 75cm <sup>2</sup> (制動灯と兼用)	←	
	制動灯	個数 及び性能	1 21W 75cm <sup>2</sup> (尾灯と兼用)	←	
	方 向 指 示 器	フラッシャ形式	コンデンサ式・点滅回数の変化有 パイロットランプ式		←
		前面	個数 及び性能	2 23W 18cm <sup>2</sup> 85回/分	←
			後面	個数 及び性能	2 23W 18cm <sup>2</sup> 85回/分
後部反射器	個数 及び性能	1 21cm <sup>2</sup>	←		
警 報 装 置	警音器	個数 及び性能	1 平型 電気式 95ホン	←	

主

営  
視野確保装置

計

器

サイ

オ

概  
要

## 主要諸元一覧

通称名(商品呼称) : スズキGSX-R250(GSX250R)

営業機種記号		GSX250RH ハーフフェアリング仕様		GSX250RCH フルフェアリング仕様	
視野確保装置	後写鏡	左	形式	ガラス 固定式	←
			寸法及び曲率半径(mm)	楕円 90×120-R1200	←
	右	形式	ガラス・固定式	←	
		寸法及び曲率半径(mm)	楕円 90×120-R1200	←	
計器	速度計	形式	フロントハブ 渦電流式	←	
		性能	40 <sup>+5.0</sup> / <sub>-2.0</sub> km/h 0~180km/h	←	
		速度警報装置形式	灯火式	←	
		走行距離計の形式	フロントハブ ギヤー式	←	
サイドスタンド警告灯			有り	←	
オイル警告灯			有り	←	



MEMO

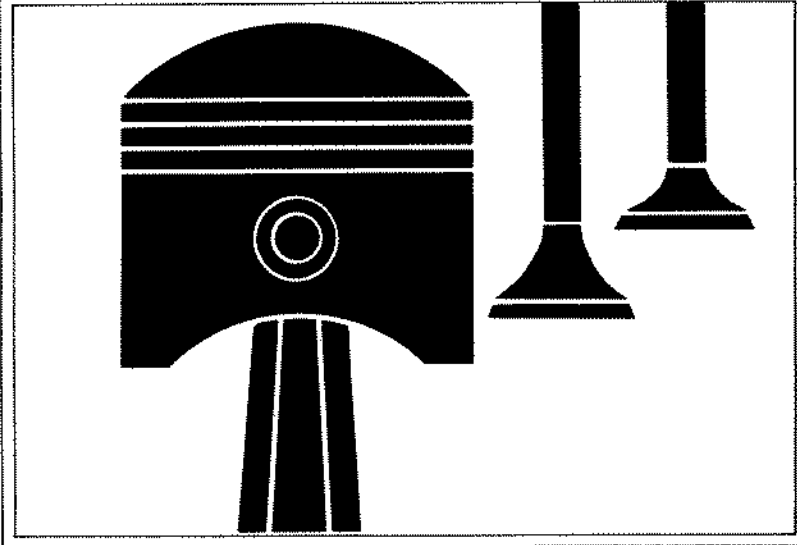


SUZUKI SUZUKI





# 解 説



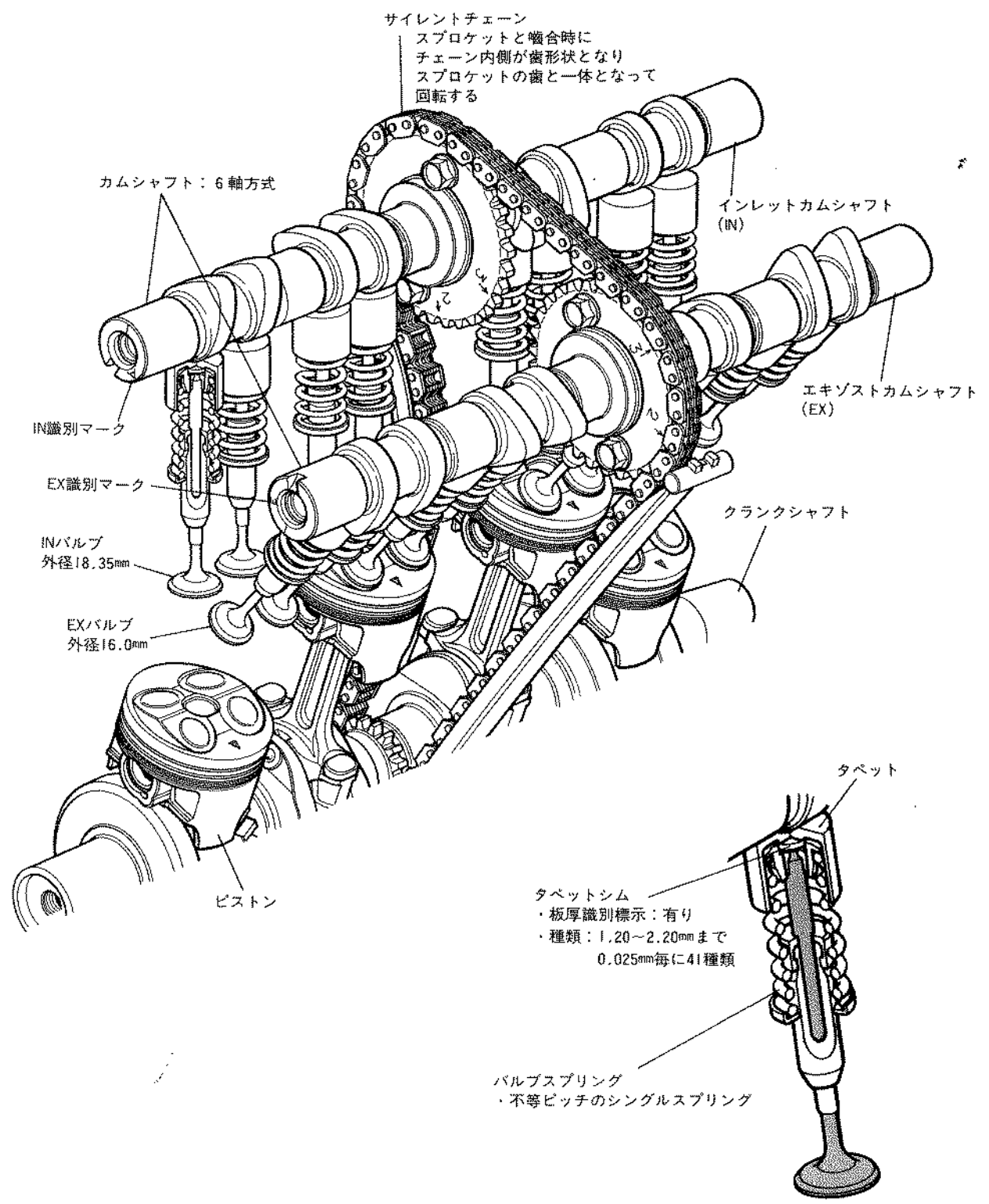
P15 → P30

解  
説



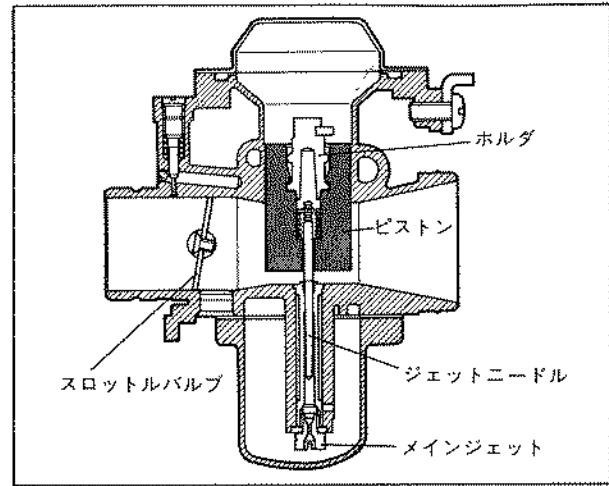
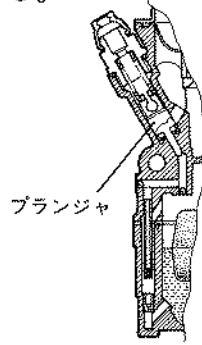
### 動弁機構

動弁機構はDOHC方式でバルブ数は1気筒に吸入弁2箇、排気弁2箇の4バルブです。  
 駆動はクランクシャフト中央部よりサイレントチェーンで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タペットを介してバルブの開閉を行ないます。



## キャブレター

- ★2バレル2キャブレター方式
- ★1個のダイヤフラムで2個のピストンを連動する。
- ★チョーク——左ハンドルスイッチ部でリモート操作する。
- ★型式——BSW27
- ★メインボア——27

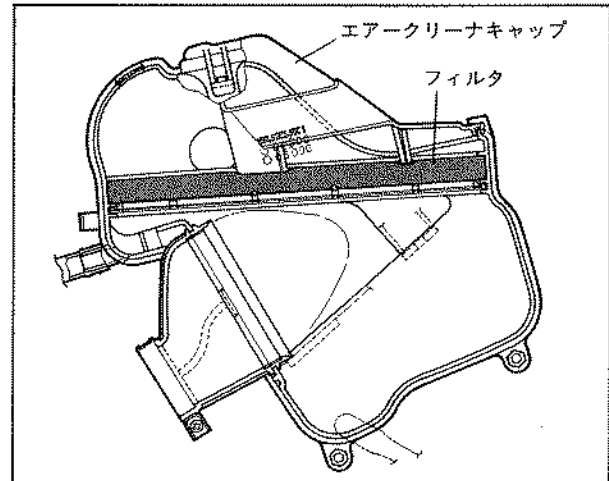


スズ:

★1  
ま  
★オ  
影  
行

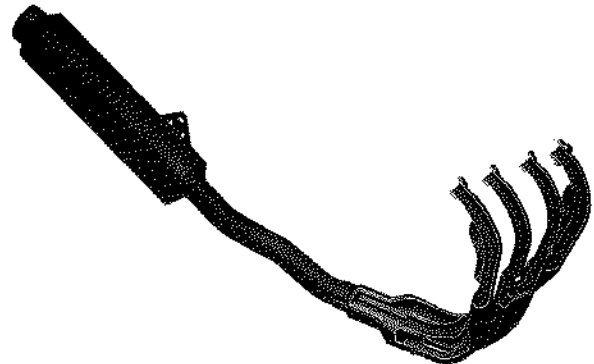
## エアークリーナー

- ★取付位置——フューエルタンク後下
- ★フィルタ——ウレタンフォーム・1個
- ★1ボックスタイプ



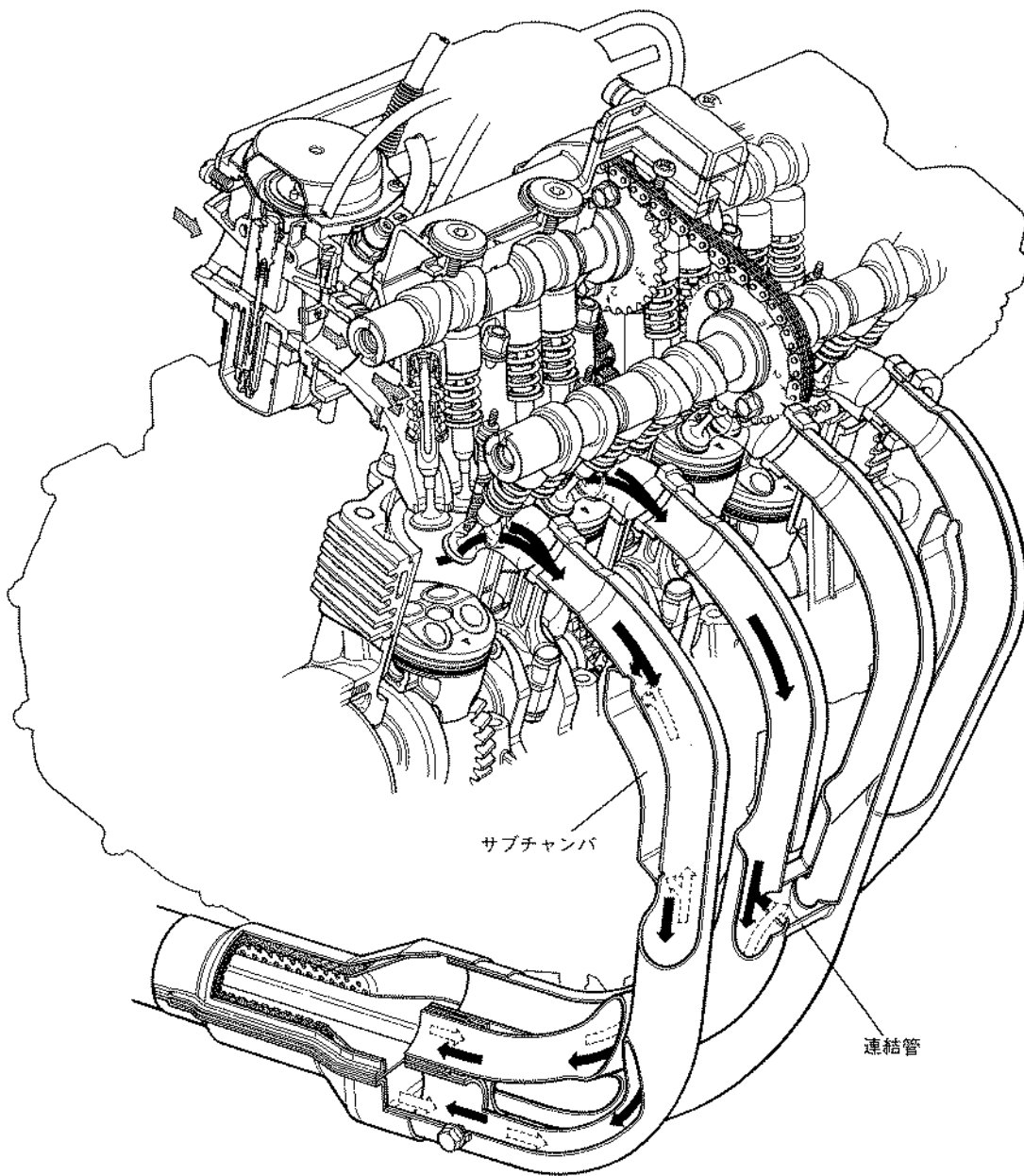
## エキゾーストパイプ・マフラ

- ★4本の排気管をエンジン下側で1本にまとめ、車体右側に取り出した4 into 1方式。
- ★スズキパワーアップエキゾーストシステム採用。
- ・吸入効果をも高め低回転から高回転域迄ハイパワーを出すシステムです。



スズキパワーアップエキゾーストシステム(SPES)——

- ★1番・4番はサブチャンバを，2番・3番は連結管をエキゾーストパイプ途中に設けています。
- ★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途中に設けたそれぞれの管の影響により排気脈動の反射圧力波を打ち消し，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。



吸気
  排気
  脈動波

ホルダ

ニードル

エット

キャップ

連結管

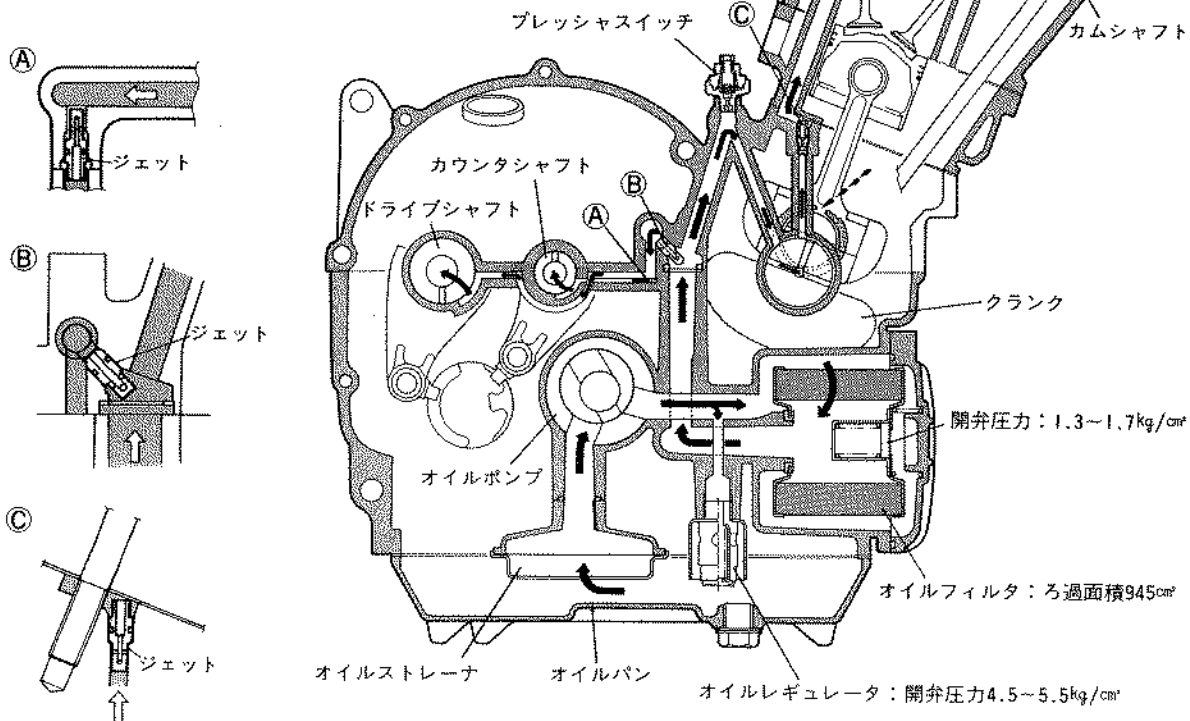
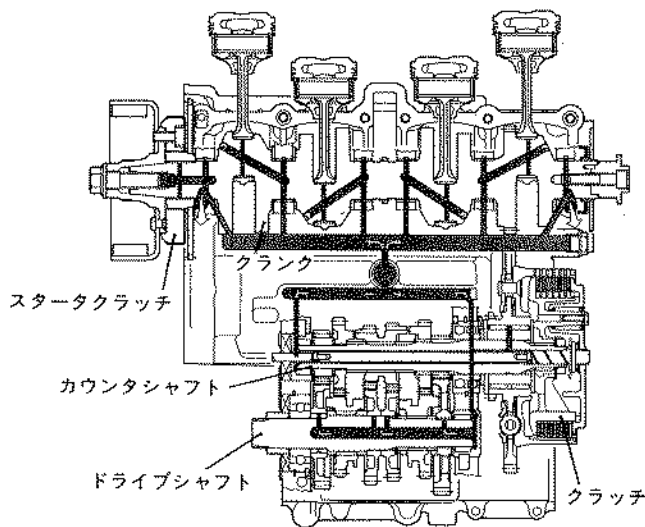
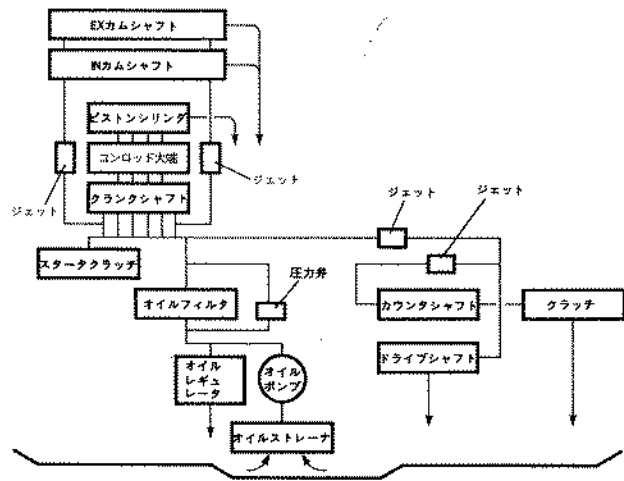
サブチャンバ



潤滑関係

★潤滑はクランクケース下部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して潤滑するウェットサンプ方式。

★オイルのろ過——フルフロー式（全流式）。



プロ

★シ  
シ  
ホイ  
イ  
トル  
離  
き

冷却

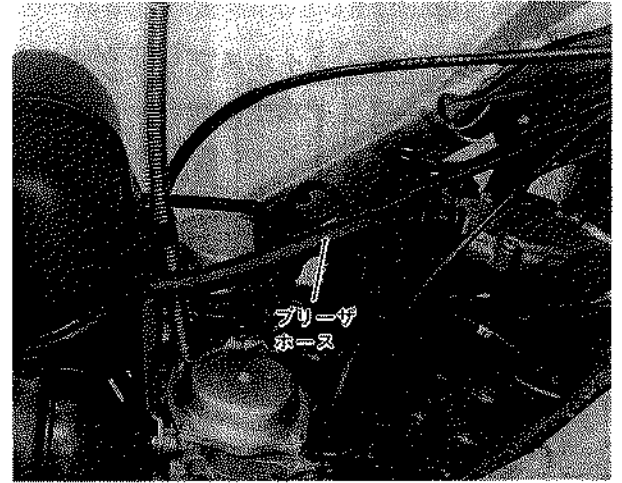
★ウ  
で  
ヘ  
タ  
★リ  
ラ

解  
説



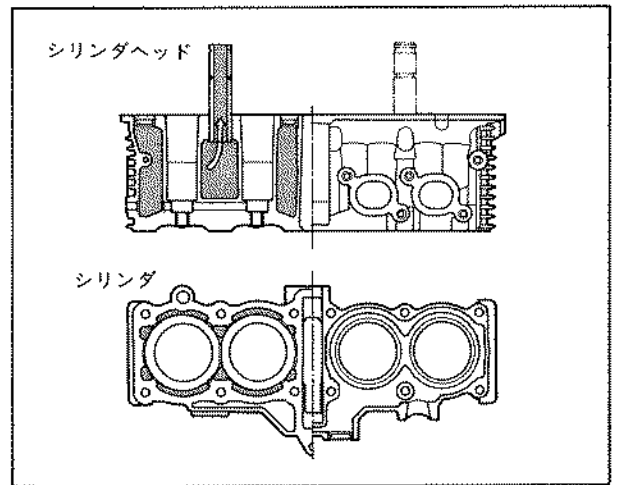
ブローバイガス

★シールドタイプ——大気への放出を防止  
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、クランクケース内のブローバ  
イガスを吸入させる方法で、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  
とおりシリンダヘッドカバー中央部のオイ  
ルセパレータで、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。



冷却関係

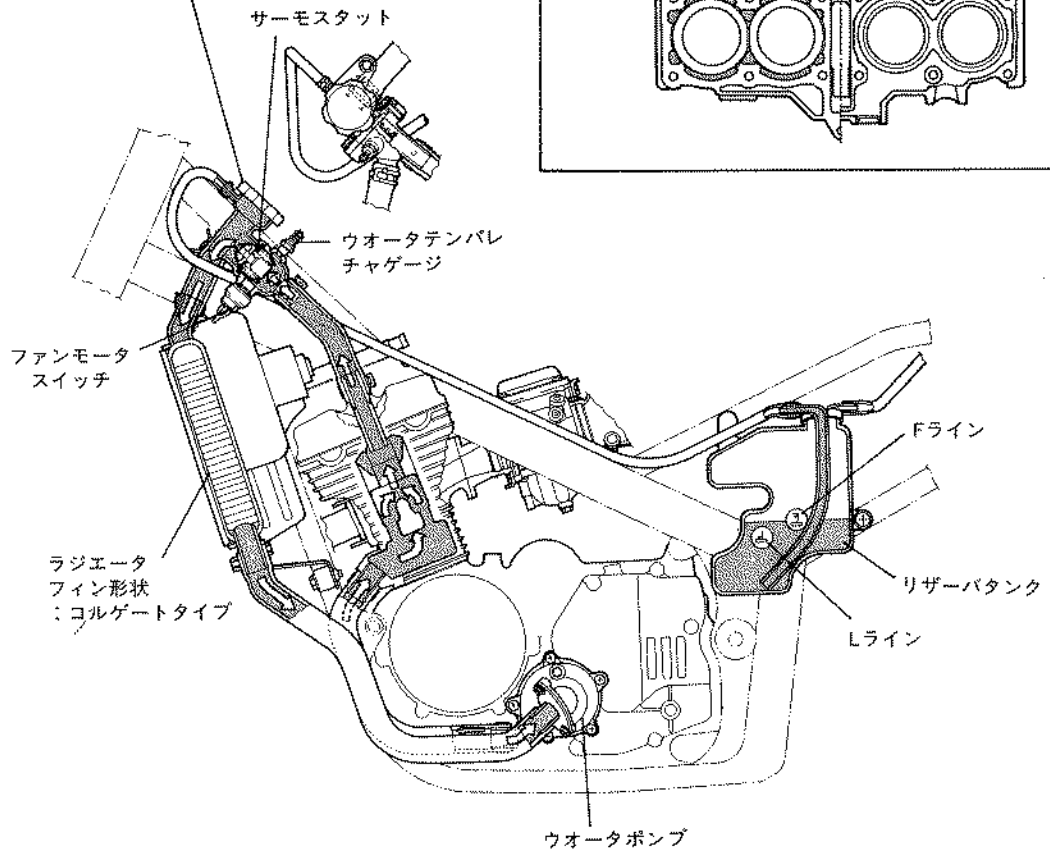
★ウォータポンプインペラによる強制循環式  
で、ウォータポンプ、シリンダ、シリンダ  
ヘッド、サーモスタットバルブ、ラジエ  
ータと循環する。  
★リザーバタンクを装着した密封式。



ラジエータ  
・圧力弁開弁圧：0.95~1.25kg/cm<sup>2</sup>



クランク  
フット  
~1.7kg/cm<sup>2</sup>  
容積945cm<sup>3</sup>  
cm



## クラッチ、トランスミッション

## ★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

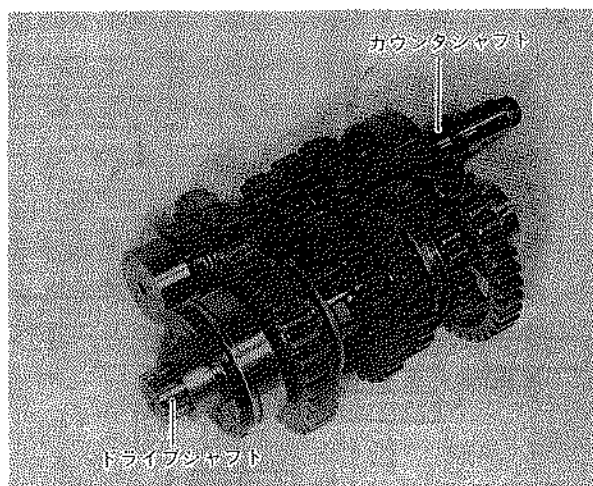
1速：3.454      4速：1.450

2速：2.266      5速：1.250

3速：1.750      6速：1.150

機関から変速機      : 2.257

スプロケットホイール : 3.615



## 点火装

★フ  
・角

★点

★進

★ス

・

★構

## 充電装

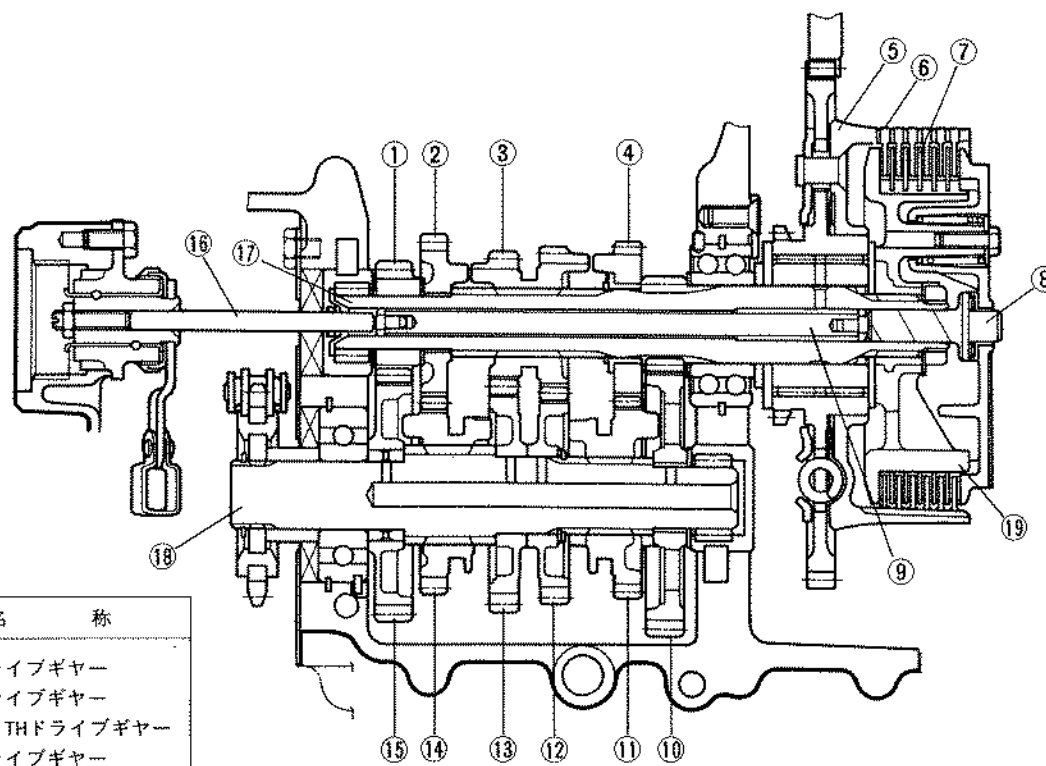
★発

★整

## 始動装

★セ

★構

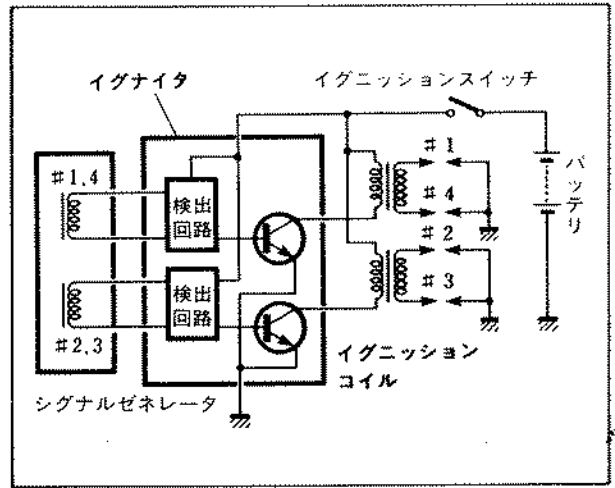


	名 称
①	2NDドライブギヤー
②	6THドライブギヤー
③	3RD、4THドライブギヤー
④	5THドライブギヤー
⑤	クラッチハウジング
⑥	クラッチドライブプレート
⑦	クラッチドリブプレート
⑧	クラッチプッシュピース
⑨	クラッチプッシュロッド
⑩	1STドリブギヤー
⑪	5THドリブギヤー
⑫	4THドリブギヤー
⑬	3RDドリブギヤー
⑭	6THドリブギヤー
⑮	2NDドリブギヤー
⑯	クラッチプッシュロッド(L)
⑰	カウンタシャフト
⑱	ドライブシャフト
⑲	クラッチスリーブハブ



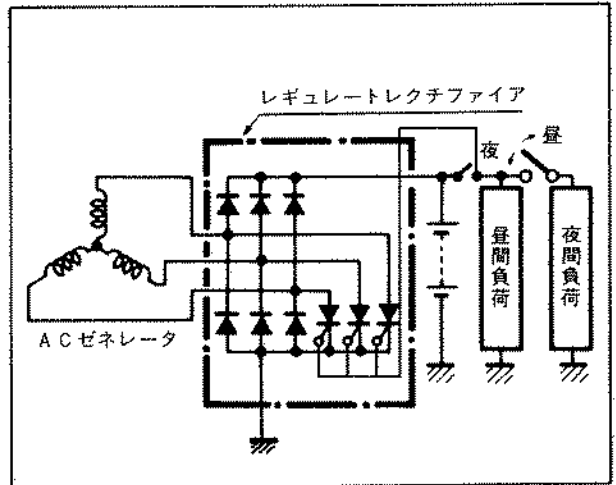
点火装置

- ★フルトランジスタ点火方式
  - ・無接点式
- ★点火時期—BTDC25°/1800rpm
- ★進角装置—電気式25°~45°
- ★スパークプラグ
  - ・標準—NGK:L8A
  - ND:U24FS-C
- ★構成—シグナルゼネレータ (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



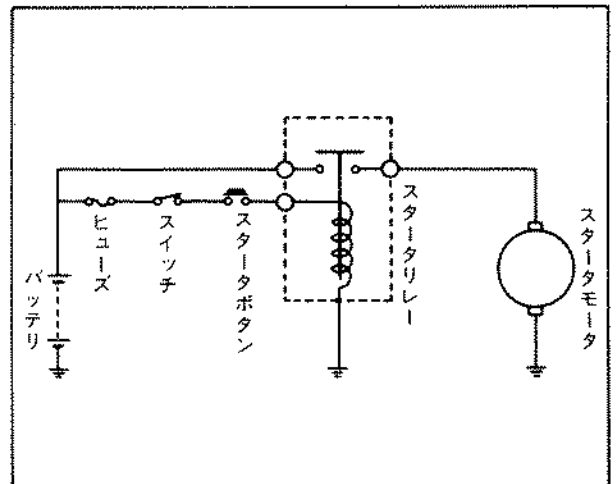
充電装置

- ★発電機—3相ACゼネレータ
- ★整流・電圧制御—レギュレートレクチファイア
  - ・シリコン三相全波整流
  - ・三相短絡方式SCRレギュレータ



始動装置

- ★セルフ式
- ★構成—スタータスイッチ
  - バッテリー
  - スタータリレー
  - スタータモータ

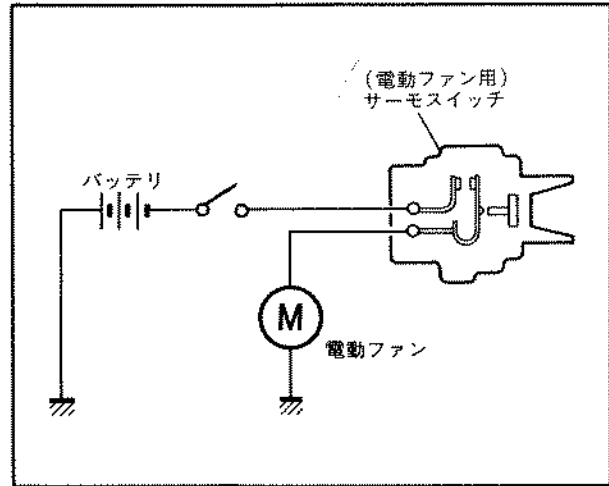


解 説



電動ファン装置

- ★バイメタル式
- ★作動——冷却水温の上昇によりゲージ内のバイメタルが膨張してスイッチが接続されると、電動ファンが回転する。
- ★作動温度
  - ON : 102~108℃
  - OFF : 92 ~ 98℃
- ★サーモスイッチ(電動ファン)取付位置
  - ・ラジエータコンダクション下部



フュー  
★交  
★フ  
エ  
て  
で

解  
説

バッテリー、ヒューズ

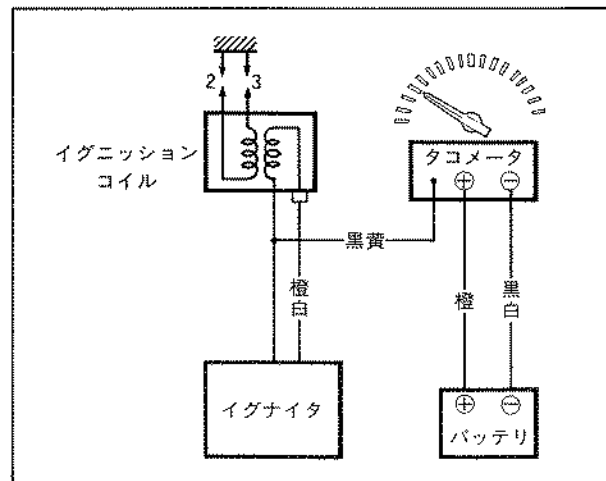
- ★バッテリー
  - ・取付位置・個数——シート下部・1個
  - ・12V 9 Ah
  - ・形式——FB9LB2
  - ・出荷時取付銘柄——古河
- ★ヒューズ
  - ・取付位置——バッテリー右横
  - ・差込式12V20A
  - ・個数
    - メインヒューズ・1
    - スペアヒューズ・1



ウォー  
★ウ  
.  
.  
.  
★ウ  
.  
.

タコメータ

- ★電気式
- ★2番3番気筒の一次コイル側に発生する一次電流を感知している。
- ★作動——エンジン回転が3000rpmから指針が動き始めます。
- ★レッドゾーン——17000rpmより



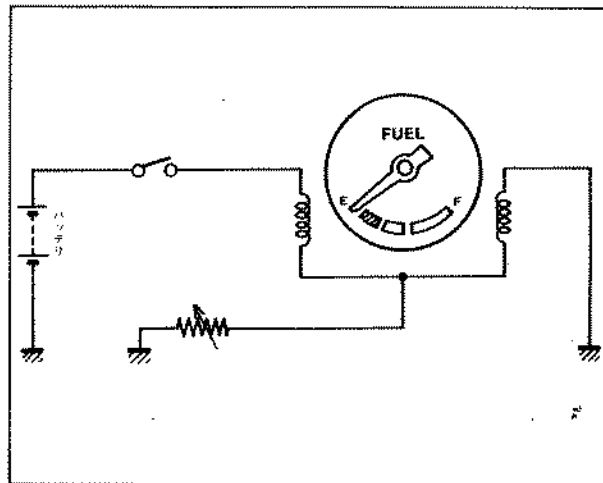
オイ  
★表  
★作  
  
★オ



フューエルメータ (燃料計) 装置

★交差コイル式

★フューエルタンクに設けたフロート式のフューエルレベルゲージ (可変抵抗) によってガソリン残量を電气的に変更してメータで表示。



ウォータテンパレチャメータ (水温計) 装置

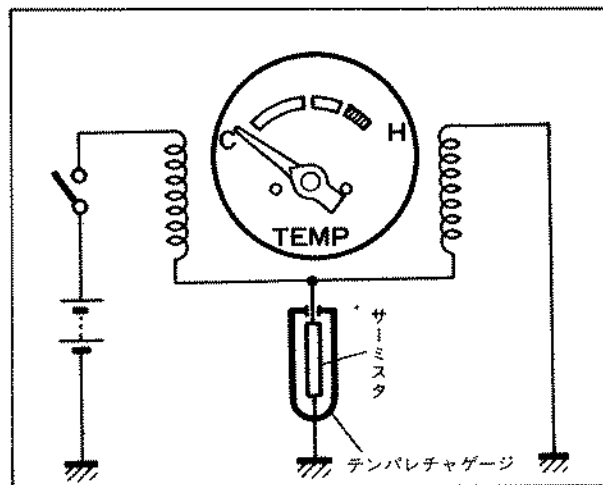
★ウォータテンパレチャゲージ

・取付位置——ラジエータコンダクション上部

・作動——冷却水温度の上昇によりゲージ内の抵抗が小さくなり電流が多く流れる。

★ウォータテンパレチャメータ

・取付位置——コンビネーションメータ内  
・交差コイル式

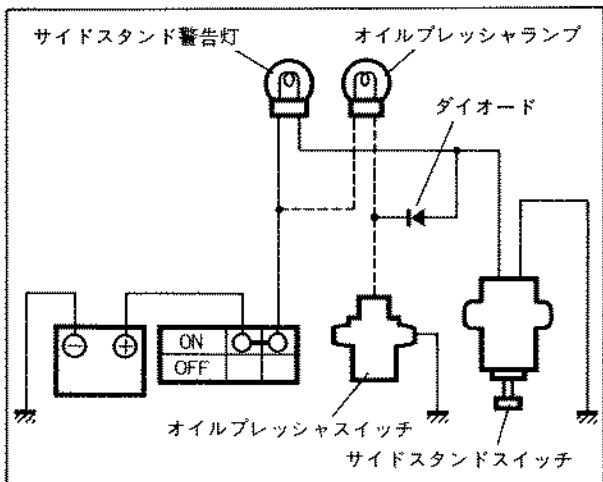


オイルプレッシャランプ

★表示——コンビネーションメータ内

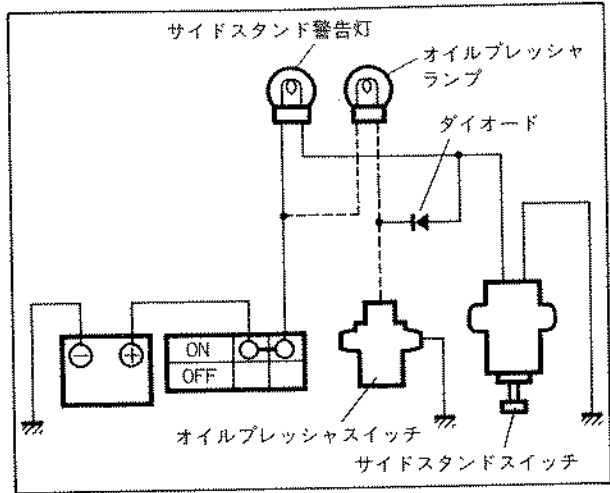
★作動——エンジンオイル圧が低くなるとオイルプレッシャスイッチがONになり、パイロットランプが点灯する。また、同時にサイドスタンドパイロットランプも点灯します。

★オイルプレッシャ取付位置——  
クランクケース中央上部



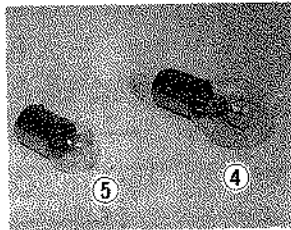
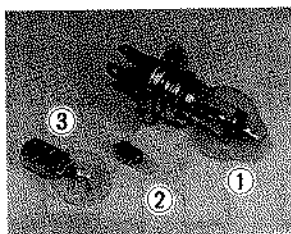
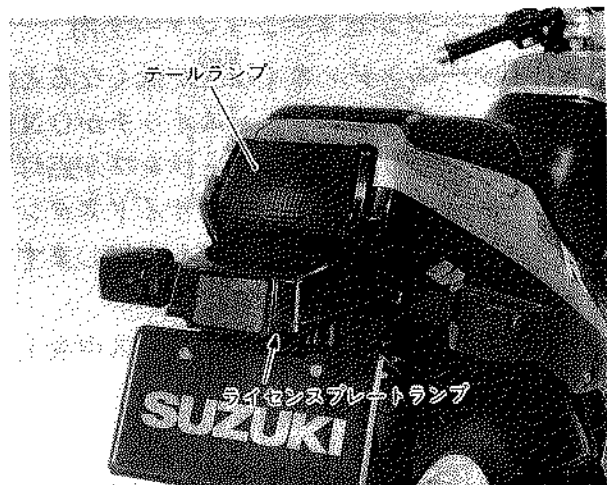
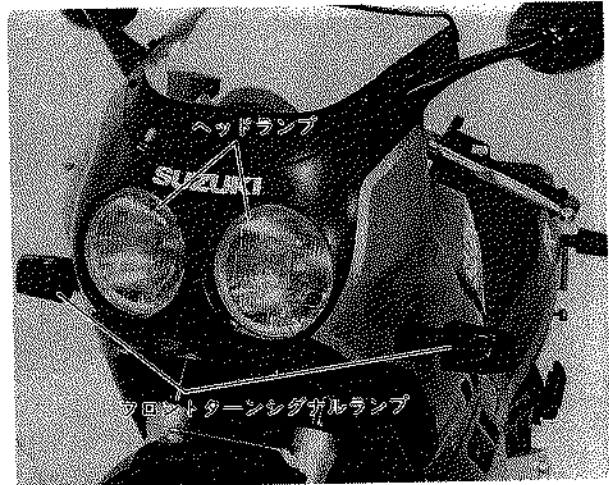
サイドスタンド警告灯

- ★サイドスタンド戻し忘れ防止警告灯
- ★スイッチ取付位置——サイドスタンドブラケット部
- ★サイドスタンド警告灯はオイルプレッシャランプ回路と接続している為、エンジンを運転している状態でサイドスタンドを上げたときに消灯します。
- ★エンジンの止まっているときはサイドスタンドの作動に関係なく点灯します。



ランプ類

- ★ヘッドランプ
  - ・デュアルランプ式
  - ・ワット数——35/35W × 2  
(ハロゲン電球：色—淡黄色)
- ★薄暮灯
  - ・ワット数——4 W
- ★ターンシグナルランプ
  - ・ワット数——23W
  - ・点滅回数——85回/1分
  - ・もどし忘れ防止警告灯——有
  - ・ターンシグナルリレー——コンデンサ式
- ★・テールランプ
  - ・ブレーキランプ——5 W/21W
  - ・ライセンスプレートランプ——8 W  
(番号灯)



- ①ヘッドランプバルブ
- ②薄暮灯バルブ
- ③ターンシグナルランプバルブ
- ④テール/ストップランプバルブ
- ⑤ライセンスランプバルブ

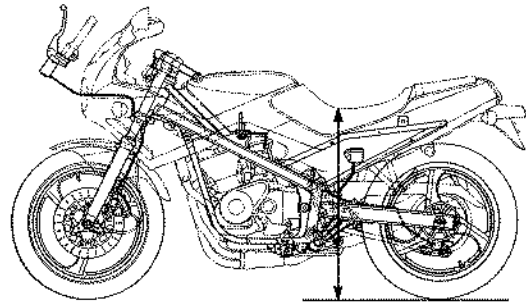
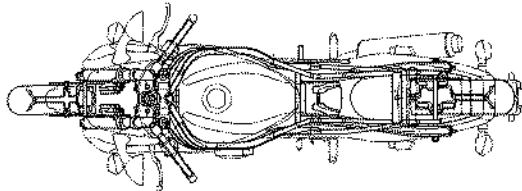
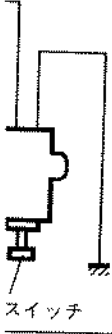
車体

車名及び型式 スズキ GJ72A

ブレッシャ

オード

スイッチ



シート高: 734mm

解  
説

フューエルタンク

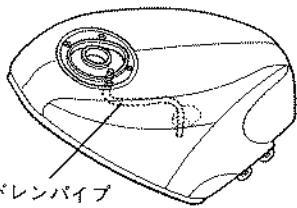
★容量——14ℓ

予備量: 約2.4ℓ

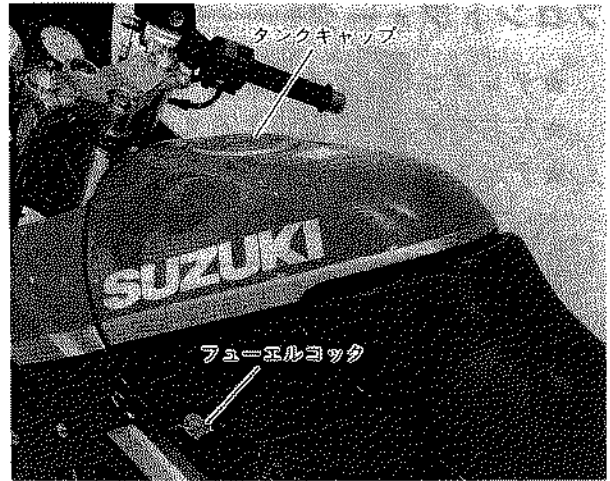
RESからの残量

(静止・垂直状態)

★キャップ——ヒンジ付: キーロック式



ドレンパイプ



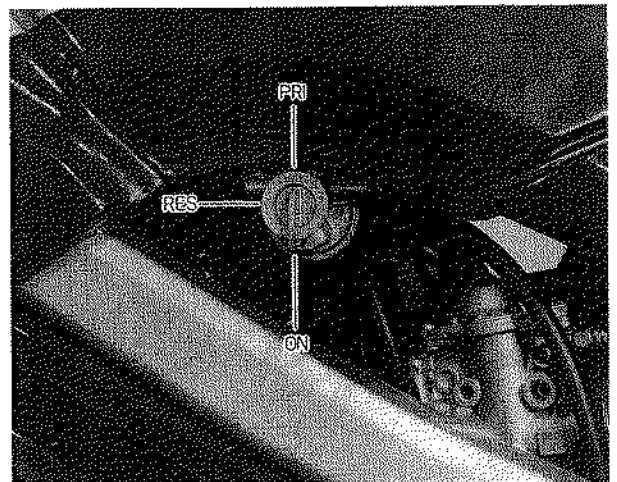
フューエルコック

★負圧式オートコック

★3ポジション

- ON (通常)
- RES (予備)
- PRI (直通)

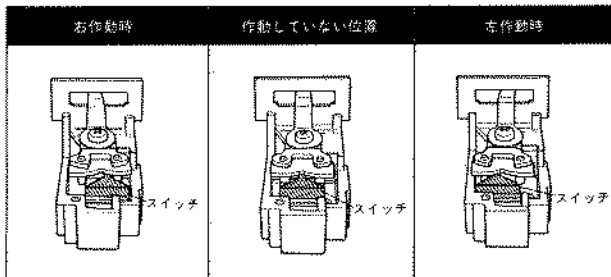
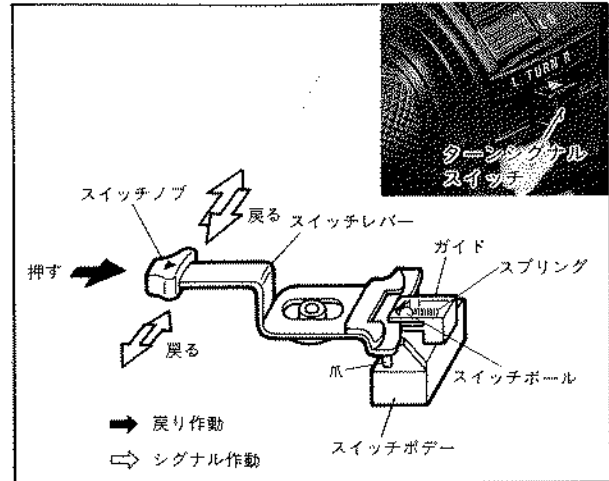
★取付位置——フューエルタンク左下側



## プッシュキャンセル式ターンシグナルスイッチ

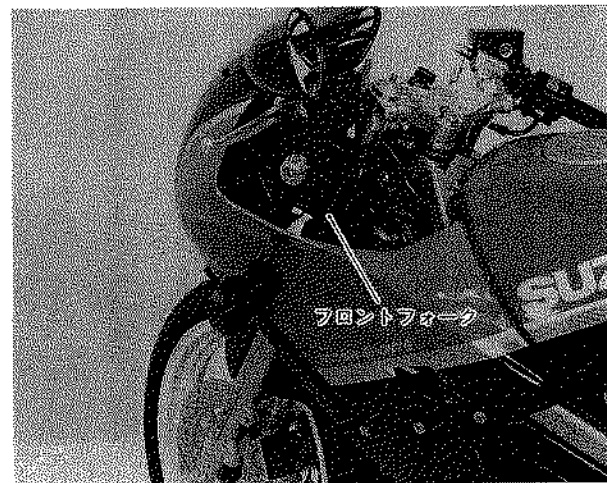
★スイッチレバーノブを押し込むことにより作動していたシグナルが解除します。

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る。キャンセル時はノブを押しこむことにより爪がデルタ斜面を押し中間位置に戻す。



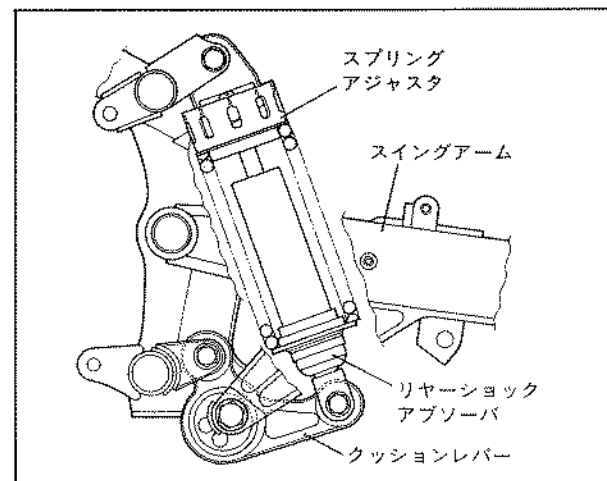
## フロントフォーク

- ★テレスコピックオレオ式
- ★左右のダンパを固定するスタビライザ装備
- ★ディスクブレーキキャリア付
  - ・フロントフォークストローク——140mm
  - ・インナチューブ径——38mm



## リヤショックアブソーバ

- ★取付位置——車体中央部
- ★Eフルフロータサスペンション
- ★形式——筒形複動式
- ★リヤアクスル可動量：118mm



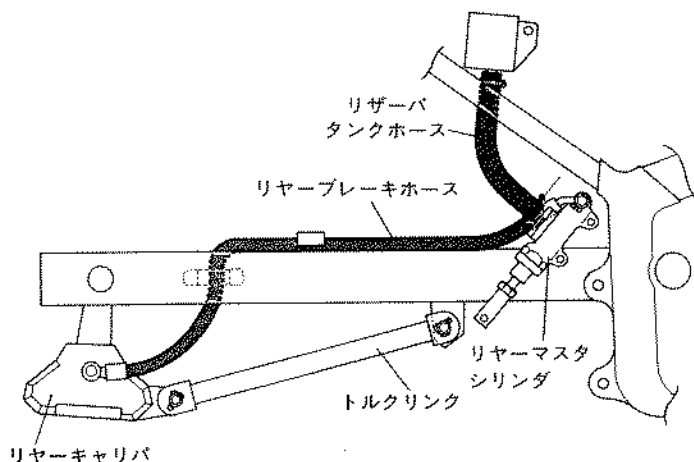
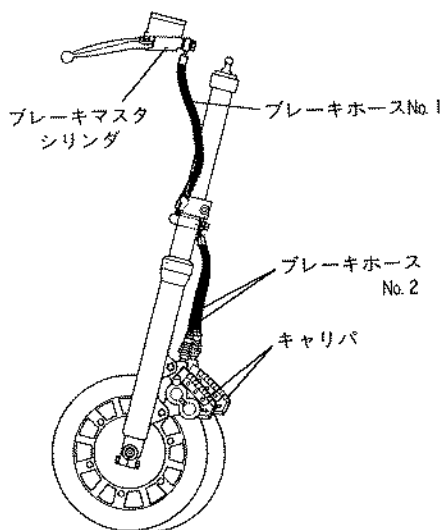
ブレーキ

★フロントブレーキ

- ・油圧式ダブルディスクブレーキ
- ・4ポット対向ピストン式
- ・リザーバタンク——マスタシリンダボデーと一体式
- ・リザーバタンク内に液の飛び出し防止プレートを設置している。

★リヤブレーキ

- ・油圧式シングルディスクブレーキ
- ・2ポット対向ピストン式
- ・リザーバタンク——マスタシリンダとホースにより接続



ホイール、タイヤ

★フロントホイール

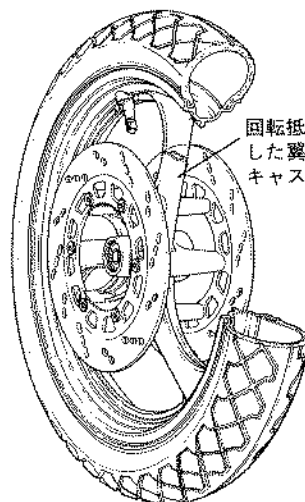
- ・タイヤ——100/80-17 52H  
チューブレス
- ・リム——MT2.50×17

★リヤホイール

- ・タイヤ——130/70-17 62H  
チューブレス
- ・リム——MT3.00×17

★出荷時取付銘柄

	ブリヂストン	ダンロップ
フロント	G549	K655F
リヤ	G550	K655



回転抵抗、走行騒音の低減を追求した翼断面中空3スポークタイプキャストホイールを採用。

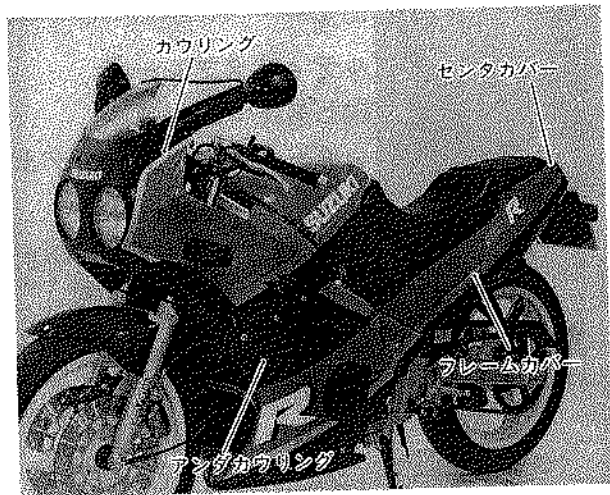
## フェアリング

★樹脂製

★カウリング内にヘッドランプを収納。

**注意** フェアリングのスクリーンは中性洗剤もしくは、石けん水で洗い、水洗いした後にやわらかい布でふきとってください。

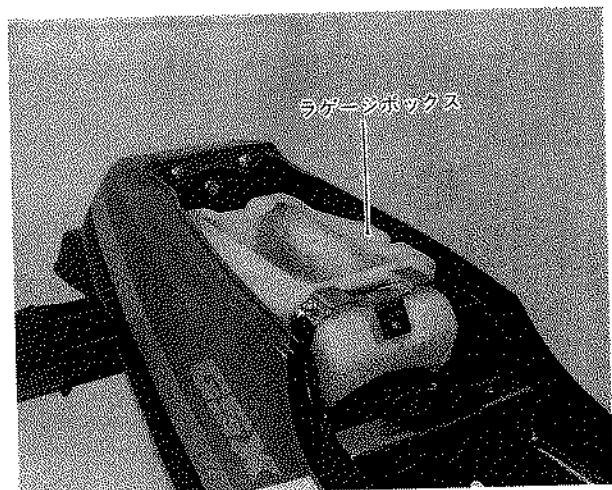
ベンゼン、ガソリン、コンパンド入りクリームなどは使用しないでください。



## ラゲージボックス

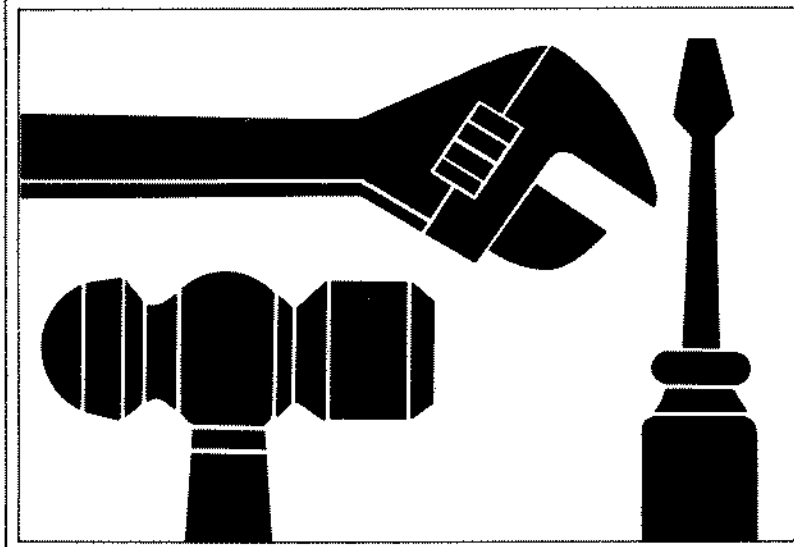
★取付位置——リヤシート下部

★小物等が収納できる内装式ラゲージボックスを設けています。





# 点検調整



P31 → P56

点  
検  
調  
整



## 納車整備について

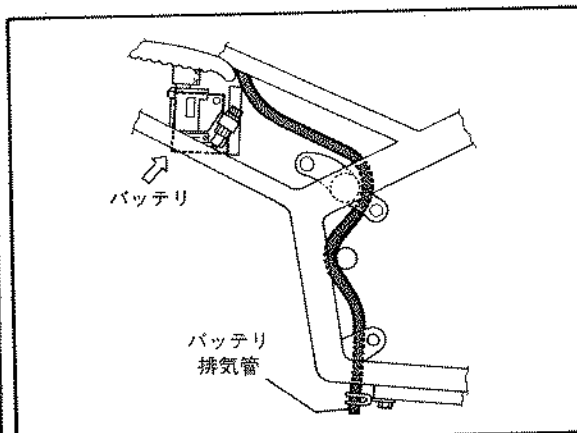
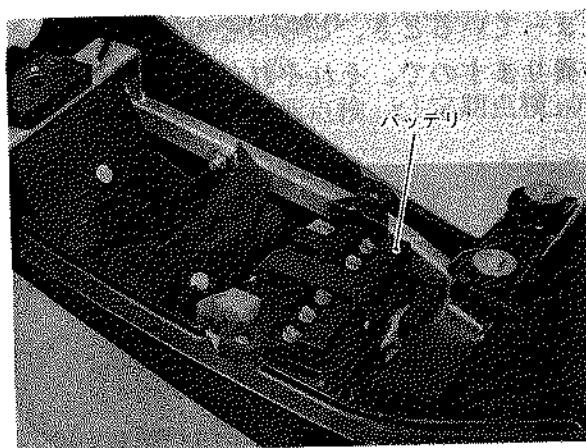
スズキの工場では、高度な品質管理と、厳重な検査のもとで新車が生まれてきますが、このクルマがお客様の手に渡るまでには、いろいろな流通経路をたどってゆきますので、新車といえども、お客様へ渡す前に、再度入念なチェックをすることが大切です。

### ★納車整備のポイント

#### ● バッテリーの取付

即挿式バッテリー

電解液(比重1.28の希硫酸)を規定の量だけ注入する。  
バッテリー容量の $\frac{1}{10}$ の電流で電解液の比重が1.28になるまで補充電する。

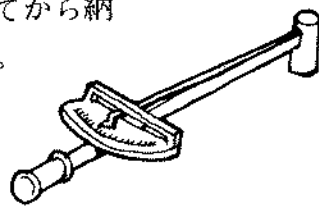


バッテリーは正しく取付けてください。  
(標準バッテリー: FB9L-B2)

バッテリー排気管の通しかた  
(折れ曲がったりしていないか注意)

#### ● 重要締付箇所のチェック

安全上、重要な箇所は  
再チェックしてから納  
車しましょう。



[重要締付箇所一覧: 120ページ参照]

#### ● 油脂類のチェック

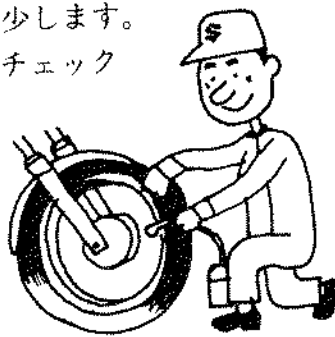
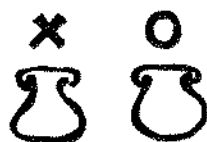
ガソリン、エンジンオイル、トランス  
ミッションオイル、その他  
油脂類について、適正か否  
かのチェックを  
してください。



[スズキ純正油脂類を使用してください。]

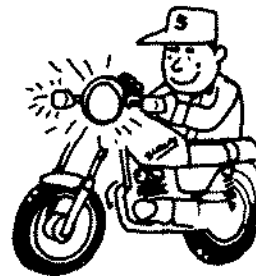
#### ● タイヤ空気圧のチェック

空気は自然に減少します。  
納車前には必ずチェック  
しましょう。



#### ● 灯火類、その他の機能確認

納車直後のつまらないトラブルをさけ  
るため、一通りの  
機能確認をしてか  
ら納車しましょう。



点検調整



### ・使用オイルについて

オートバイに使用するオイルは

1. エンジンオイル(2サイクル用)
  2. エンジンオイル(4サイクル用)
  3. トランスミッションオイル
- の3種類があります。

これらのオイルは、それぞれ特性が異なりますので、混用をしたり、用途を間違わないように注意する必要があることを、お客様によく説明してください。

### 4 サイクルエンジンに使用するオイル

エンジンオイルとトランスミッションオイルを兼ねた専用のオイルを用い、これを通称エンジンオイルと呼んでいます。

エンジンオイル……………スズキエクスタオイルスーパーデラックス

### ★定期点検整備について

オートバイには「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。
- 定期点検……使用開始から1ヵ月目と6ヵ月目に、以後6ヵ月毎に定期的に行う点検でその内容は点検整備方式に定められています。

### ★保証制度についての説明

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
- ・保証の発行

### ★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。



## 運行前点検とその実施に対する指導

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言えません。

下の表は運行前点検で、お客様が実施する項目ですから、参考にさせていただき、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・ペダルの踏みしるが適当で、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で床板とのすき間を点検する。 (3) 低速走行によるブレーキテスト等を行い、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. ブレーキオイル	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、石その他の異物が無いこと。	(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。(エンジンオイル)
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	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. 点滅具合が不良でなく、かつ、汚れ及び損傷がないこと。	(1) 前照灯、尾灯、番号灯、制動灯及びその他の灯火装置の点滅具合が不良でないかを点検する。ただし、連動して点滅する構造のものにあつては連動している状態でも点検する。 (2) 灯器(レンズも含む)に汚れ及び損傷がないか、確実に取り付けられているか等を点検する。
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) 反射器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。

点検整備方式

- 1) 「●」印は法規で義務付けられた点検時期を示し、「○」印はその外メーカーで推奨することを示す。
- 2) 「☆」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そ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 目	自家用				
				6 か 月 毎	12 か 月 毎			
か じ 取 り 装 置	ハンドル	遊び、緩み及びびがた			●			
		操作具合			●			
	かじ取り輪	左右の回転角度			●			
	かじ取りフォーク	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
制 動	ブレーキ・ペダル	遊び及び踏込んだときの床板とのすき間			●	●	遊び フロントブレーキ(レバー式) 5~20mm リヤブレーキ(ペダル式) 5~15mm	
		踏みしろ及びきき具合	●					
		ブレーキのきき具合			●	●		
	ホース及びブ	漏れ、損傷及び取付状態			●	●		
		ブレーキホースの交換					☆4年毎	
		アンチノーズダイブホースの交換	—	—	—	—	—	
リ・サタンバク	液量	●		●	●	液面レベル LOWER以上あること		
	ブレーキ液の交換					1年毎		
装 置	マスタシリンダホイールシ	機能・摩耗及び損傷			●			
		マスタシリンダカップの交換					☆2年毎	
		キャリパ・ピストンシールの交換					☆2年毎	
		アンチノーズダイブピストンシールの交換	—	—	—	—	—	
ブ レ ー キ ・ デ ィ ス ク	及びパッド	ディスクとパッドのすき間			●			
		パッドの摩耗			○	●	「インジェータ式」	
		ディスクの摩耗及び損傷				●	前輪・標準厚さ：4.5mm 使用限度：4.0mm 後輪・標準厚さ：6.0mm 使用限度：5.3mm	

点検調整

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	12か月毎																							
走行	ホイール	タイヤの空気圧	●		●	●	タイヤサイズ <table border="1"> <tr> <td>前輪</td> <td>100/80-17</td> <td>52H</td> </tr> <tr> <td>後輪</td> <td>130/70-17</td> <td>62H</td> </tr> </table> 空気圧 kg/cm <sup>2</sup> <table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>前輪</td> <td>後輪</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">1名乗車</td> <td>一般</td> <td>2.00</td> <td>2.25</td> </tr> <tr> <td>高速</td> <td>2.00</td> <td>2.25</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">2名乗車</td> <td>一般</td> <td>2.00</td> <td>2.50</td> </tr> </table>	前輪	100/80-17	52H	後輪	130/70-17	62H			前輪	後輪	1名乗車	一般	2.00	2.25	高速	2.00	2.25	2名乗車	一般	2.00	2.50
		前輪	100/80-17	52H																								
		後輪	130/70-17	62H																								
			前輪	後輪																								
	1名乗車	一般	2.00	2.25																								
		高速	2.00	2.25																								
	2名乗車	一般	2.00	2.50																								
タイヤの亀裂及び損傷		●		●	●																							
タイヤの溝の深さ及び異常な摩耗	●		●	●		残溝 前輪：0.8mmまで 後輪：0.8mmまで																						
駆動	イ	タイヤの金属片、石その他の異物	●		●	●																						
		ホイール・ナット及びホイール・ホルトの緩み		○	●	●	フロントアクスルナットの締付トルク：4.4~6.3kg・m フロントアクスルホルダの締付トルク：1.5~2.5kg・m リヤアクスルナットの締付トルク：5.5~8.8kg・m	アクスルナット、アクスルホルダを示す																				
	ル	リム、サイドリング及びホイールディスクの損傷				●	ホイールリムの振れ、リム端で フロントホイールリムの 横振れ：3.0mm以下 縦振れ：3.0mm以下 リヤホイールリムの 横振れ：3.0mm以下 縦振れ：3.0mm以下																					
		フロント ホイール ベアリングのがた					●																					
リヤ ホイール ベアリングのがた						●																						
緩衝装置	シヤバシネ	損傷				●		クッションスプリングを示す																				
	サスペンション	連結部のがた及びアームの損傷					●																					
	ショックパイプ	油漏れ及び損傷				●	空気封入式 空気圧：0 kg/cm <sup>2</sup>																					
動力伝達装置	クラッチ	クラッチの作用			●	●																						
		レバーの遊び				●	●	レバー式 レバー先端で10~15mm																				
	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																				
		操作機構のがた					●																					
	チェンプロケット及び	チェーンの緩み		○	●	●		◇サイドスタンド使用時 最大振幅：15~25mm前後スプロケットの中央で																				
	スプロケットの取付状態及び摩耗					●																						





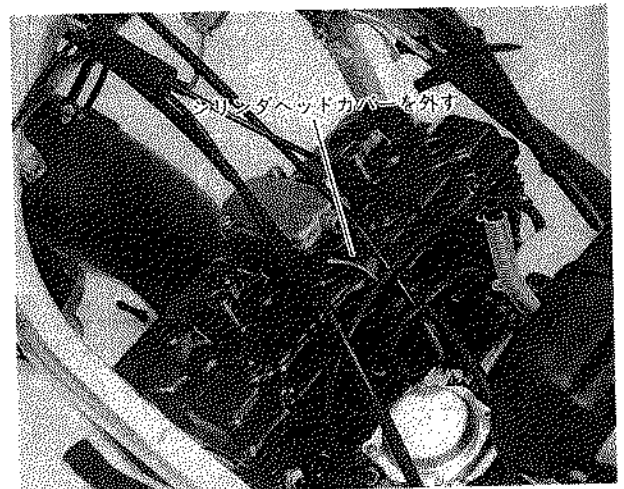
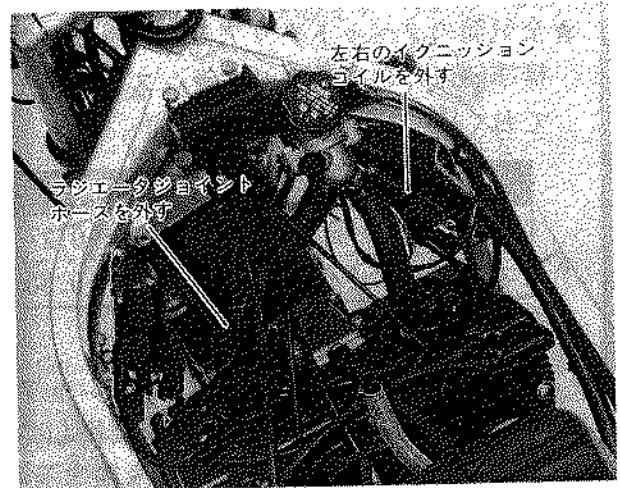
点検整備項目		点検整備時期				判定基準	備考
		運行前	1か月目	自家用			
				6か月毎	12か月毎		
電気装置	点火プラグの状態			●	●	プラグギャップ：0.6～0.7mm	
	点火時期			●	●		無調整式
	断続器の状態			●	●		無接点式
	進角装置(遅角機構を含む)の機能				●		無調整式
バッテリー	液量		○	●	●	液面レベル MAX～MIN間にあること	
	液の比重				●	温度20℃のとき 比重：1.28	
	ターミナル部の接続状態				●		
電気配線	接続部の緩み及び損傷				●		
本体	かかり具合及び異音		○	●	●		
	低速及び加速の状態		○	●	●	アイドリング回転数：1600rpm	
	排気の状態			●	●		
	エアークリーナ元素の状態			●	●		
弁すき間		○		●	◇冷間 吸気 0.17～0.27mm 排気 0.20～0.30mm		
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	
	オイルの量	●					
	オイル・クリーナの詰まり				●		
	エンジンオイルの交換		○			初回1か月(1000km)目以降6000km毎	
	オイルクリーナ元素		○			初回1か月(1000km)目以降12000km毎	
	クランクケースオイルホースの交換	—	—	—	—	—	
燃料装置	燃料の量	●					
	燃料漏れ			●	●		
	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				●		
	燃料ホースの交換					☆4年毎	
冷却装置	水漏れ	●			●		
	水量	●		●	●	リザーバタンク F～L間にあること	

点検調整



タペットクリアランスの点検

- シートを外す
- フューエルタンクを外す
- カウリングを外す
- スパークプラグキャップを外す
- 冷却水を抜く
- 冷却水ホースを外す
- ラジエータを外す
- イグニッションコイル及びブラケットを外す
- シリンダヘッドカバーを外す
- コンタクトブレーカカバーを外す
- タペットクリアランスを点検する
- ↓
- タペットクリアランスを調整する場合
- ↓
- タンクブラケットを外す
- ↓
- エアークリーナとキャブレータを外す
- ↓
- カムチェーンテンションアジャスタを外す
- ↓
- インレット及びエキゾーストカムシャフトを外す
- ↓
- タペット及びシムは標準値を外れている所のみ取り外す



点検調整



## 圧縮圧力の測定

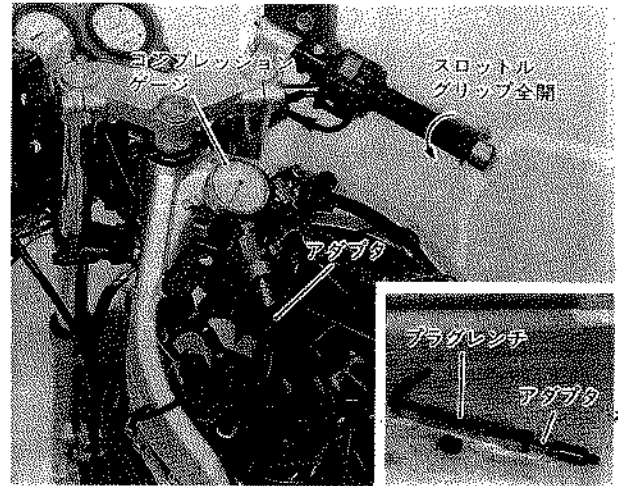
- ★エンジン各部にオイルが行き渡るようにエンジンを運転する。
- ★全てのスパークプラグを取り外し、測ろうとする気筒へコンプレッションゲージを取り付ける。
- ★スロットルを全開にしてスタータモータを回し、ゲージの指示値を読む。

**注意** タペットクリアランスが正常か確認してください。

圧縮圧力

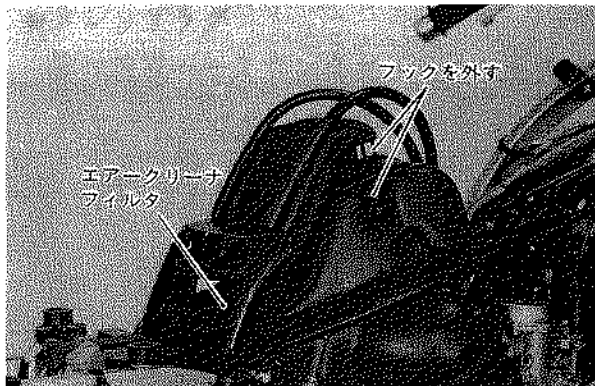
13.0kg/cm<sup>2</sup> (450rpm)

アダプタの締め付けは、標準工具内のプラグレンチ（プラグレンチ内の圧縮ゴムを取り外す）を使用し、アダプタ締め後ゲージを取り付ける。

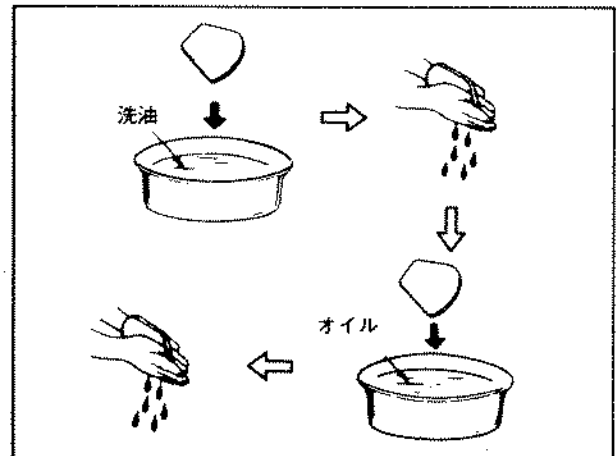


コンプレッションゲージ：09915-64510  
アダプタ：09915-63310

## エアークリーナの清掃



標準オイル塗布量：17～21 g (約20～25cc)



- ★エアークリーナを取り外して洗油で洗浄し、スズキエクスタオイル（10W-30エクスタオイル）を塗布する。

## アイドル回転数の調整、パイロットスクリュの調整

- ★アイドル回転数の調整
  - ・スロットルストップスクリュを回して調整する。

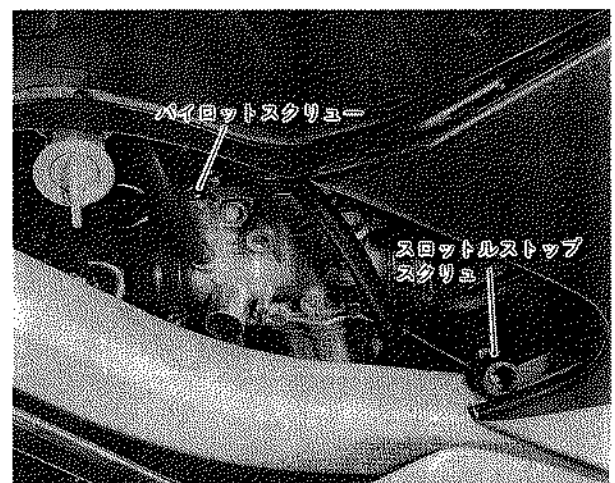
アイドル回転数

1600rpm

- ★パイロットスクリュの調整
  - ・パイロットスクリュを軽くいっぱいまで締め込んでから規定量戻す。

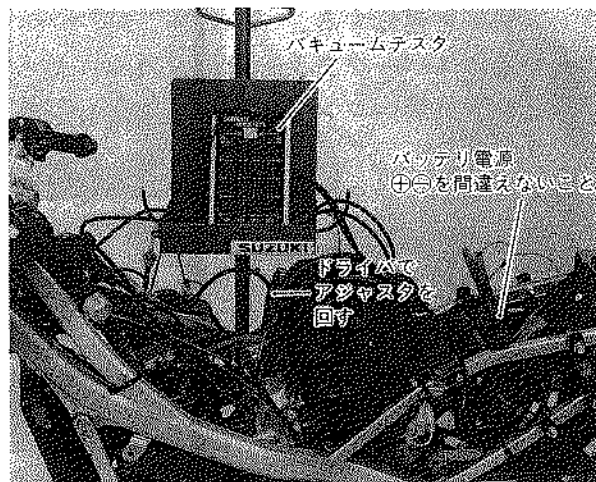
パイロットスクリュ戻し量

マスタ合わせ ( 1 1/2 )



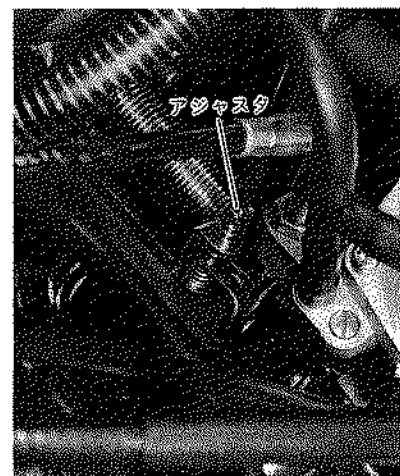
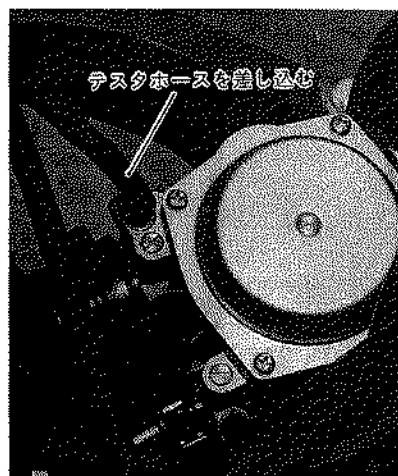
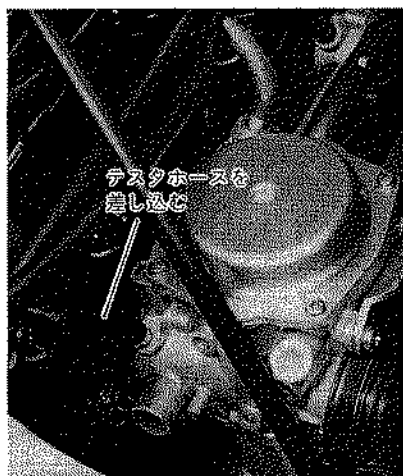
## キャブレタスロットル開度の同調調整

- ★バキュームテストを用いて各気筒の吸入負圧を測定しながらスロットルバルブの開度を合わせる。
- ★キャブレタ部の1番、4番の干渉ホースとバキュームテストホースを差し替えてエンジンを始動する。
- ★キャブレタのスロットルシャフトにある同調アジャスタを回して、左右の吸入負圧が同じ値になるように調整する。



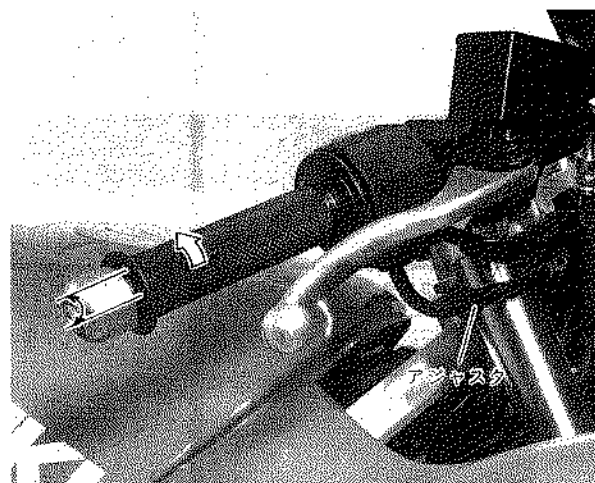
**注意** 調整に長時間を要する場合は、エンジン冷却のためファンを用いて冷却風を送ってください。  
 ◆バキュームテストの電源には12Vバッテリーを用いてください。

点検調整



## スロットルケーブルの遊びの調整

- ★スロットルケーブルのインナワイヤの遊びをスロットルケーブルアジャスタを回して、規定量の遊びにする。
- ★全閉状態からスロットルグリップを操作し操作力が重くなり始めるまでのスロットルグリップの回転量をスケールで測定する。
- ★調整はハンドル部のアジャスタで行なう。



スロットルグリップ回転量

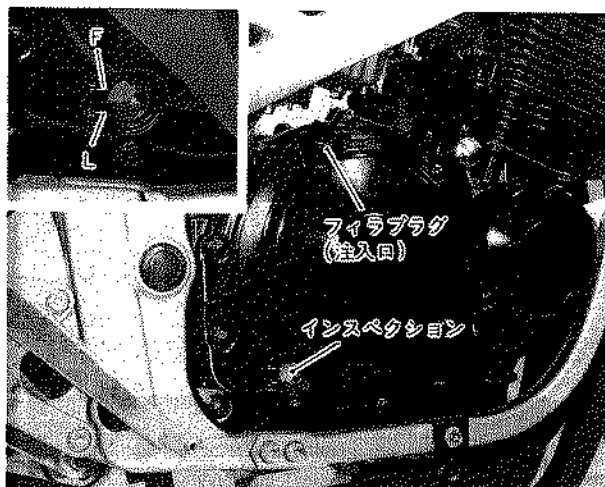
2 ~ 4

mm

## エンジンオイル量の点検

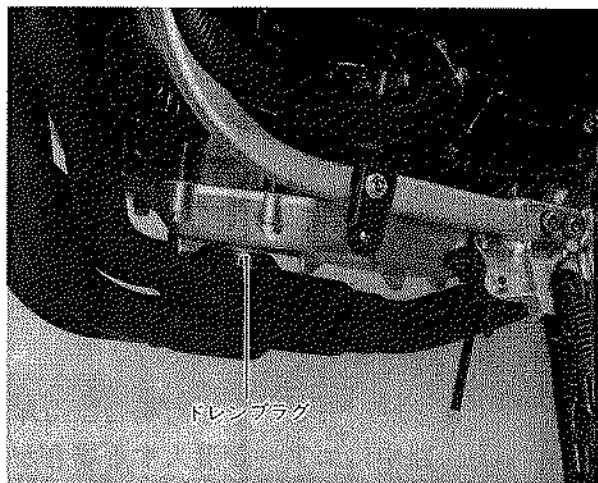
- ★暖機運転後、10～20秒間位アイドリング運転してエンジンを止める。
- ★約1分後にオイルインスペクション部を見て油面がF、Lの範囲内にあるか点検する。

**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ってください。  
 ▶ オイルはスズキエクスターオイルスーパーデラックスを用いてください。



## エンジンオイルの交換

- ★暖機運転：オイルを抜き取りやすくする。
- ★ドレンプラグ  
組付位置——クランクケース中央下側。  
締付トルク——200～250kg-cm。
- ★使用オイル——スズキエクスターオイルスーパーデラックス。
- ★フィラプラグ (注入口)  
クラッチカバー上部



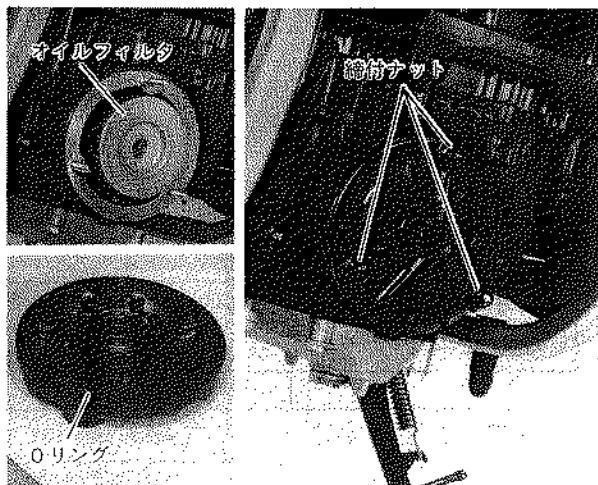
エンジンオイル交換時期	初期1か月(1000km)目以後6000km走行毎
エンジンオイル量	交換時 約2000cc

点検調整

## エンジンオイルフィルタの交換

- ★オイルフィルタキャップ締付ナットを外す。
- ★オイルフィルタを取り出す。

**注意** → エンジンオイルがマフラ等に付着した場合は、洗浄してオイル分を拭き取る。  
 ▶ Oリングは新品を取り付ける。

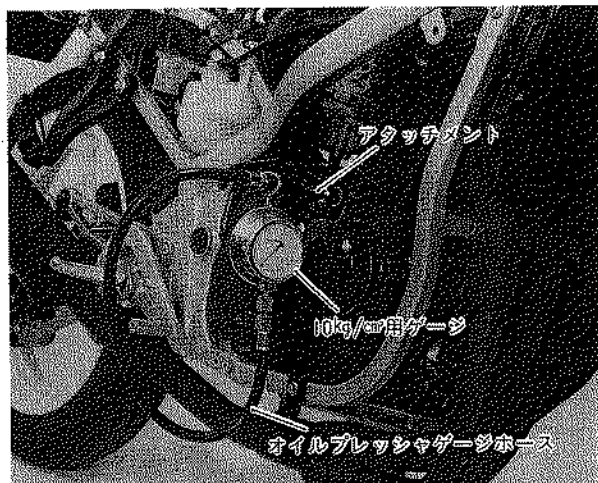


オイルフィルタ交換時期	初期1か月(1000km)目以後12000km走行毎
オイルフィルタ及びエンジンオイル交換時のオイル量	約2300cc

## オイルプレッシャの測定

- ★暖機運転後エンジンを一旦止める。  
暖機運転—常温下で2000rpmに保ち、約15分間運転。(油温—約60°C)
- ★測定位置—クラッチカバー前上部のメインギヤラリ部
- ★計器—オイルプレッシャゲージ

オイルプレッシャ値	
油温	約60°C
回転数	3000rpm
油圧	3.5~6.0 kg/cm <sup>2</sup>

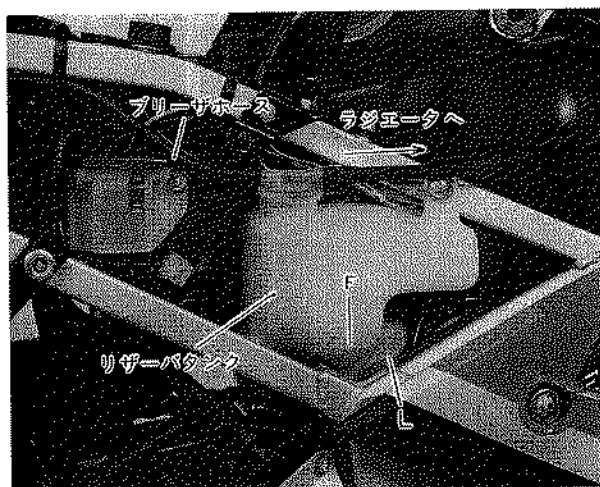


オイルプレッシャゲージ(10kg/cm<sup>2</sup>) : 09915-77330  
 オイルプレッシャゲージホース : 09915-74520  
 オイルプレッシャアタッチメント : 09915-72410

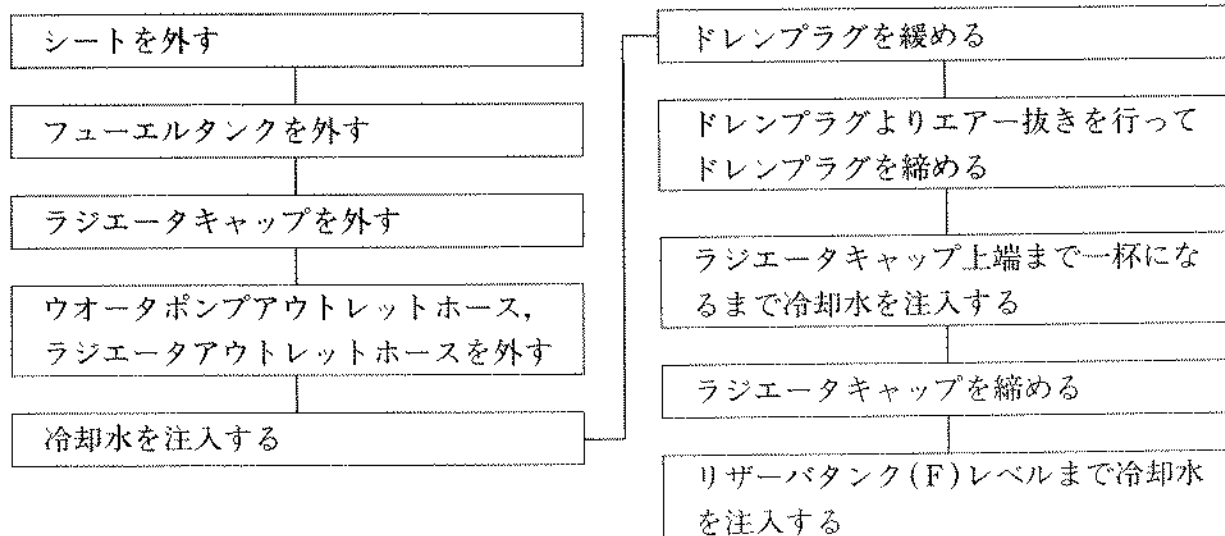
## 冷却水の点検

- ★リザーバタンク取り付け位置  
・フレーム右側中央
- ★リザーバタンク内の水面がF~L間にあればよい。

**注意** → 点検は車体を垂直に立てて行ってください。  
 ▶ オーバーヒートした場合は冷却水路中にエアが混入する場合がありますのでエンジンが冷えてから冷却水交換要領を参照してエア抜きをしてください。



## 冷却水交換要領

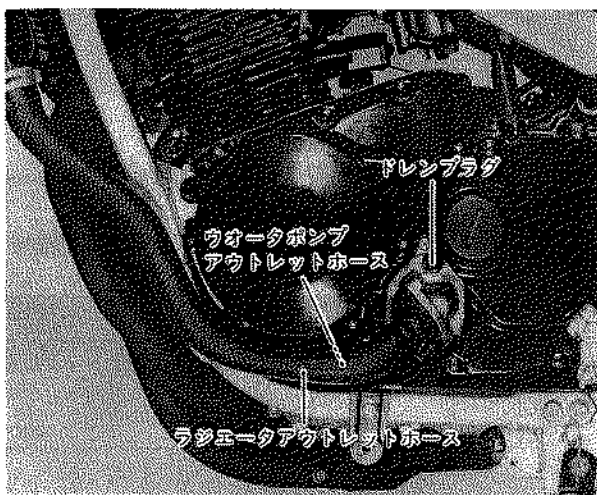
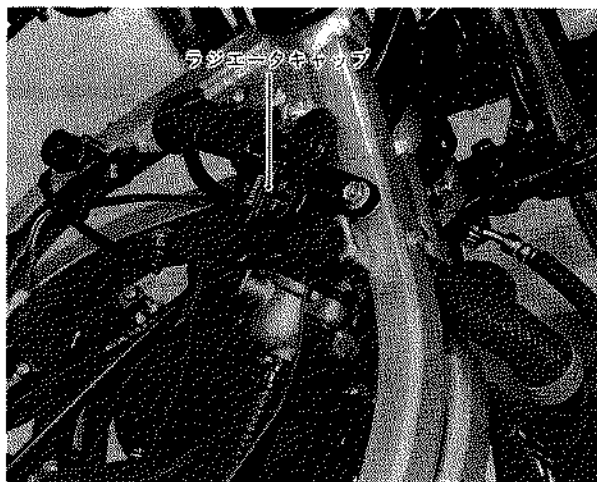




- 注意** ・冷却水の交換は必ず冷間時に行なってください
- ・冷却水は良質の水と不凍液とを1：1の割合で混ぜ合わせたものを使ってください
  - ・冷却水の注入はすこしづつゆっくりと行なってください
  - ・冷却水が車体へ掛かったときは真水で洗車してください
  - ・冷却水を捨てるときは200倍以上に薄めてください

- 参考** ・冷却水量：約1370cc
- ・リザーバタンク(F)レベルまでの量：約250cc

- ★ラジエータキャップを外しておきウォータポンプアウトレットホース、ラジエータアウトレットホースを外して冷却水を抜く。
  - ・車体下部に水受け容器を用意する。
- ★ラジエータキャップ部より冷却水を注入する。
- ★ウォータポンプ部のドレンプラグよりエア抜きを行なう。
  - ・ドレンプラグ締付トルク  
：80～120kg・cm
- ★ラジエータキャップ一杯まで冷却水を注入する。
  - ・車体を垂直状態から左右に少し傾けて、気泡を完全に出す。
- ★エンジンを始動させ、2000～4000rpmの間で空吹きしを行ない冷却水量の有無を確認する。減少する場合は冷却水を補給する。
- ★リザーバタンク(F)レベルまで冷却水を注入する。
- ★リザーバタンクのキャップを確実に締める。





## 充電電圧の点検

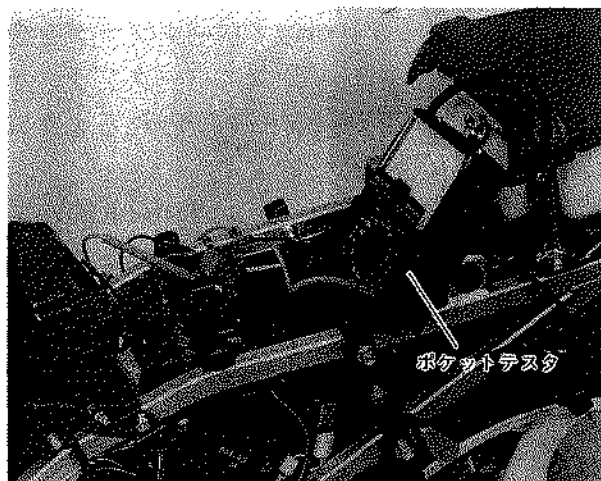
★バッテリーの⊕、⊖の両端子へテストのリード線を接続する。

テスト：直流電圧計またはポケットテストのDC・Vレンジを用いる。

★ヘッドランプ点灯時及び消灯時の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⊕、⊖の方向を間違わないように注意してください。

充電電圧	
エンジン回転	
5000rpm	13.5v~15.5v



## スパークプラグの点検

★フレームカバーを外す。(103ページ参照)

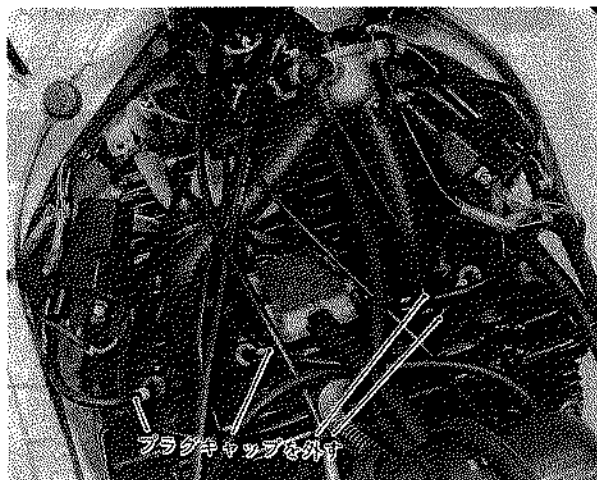
★フェューエルタンクを外す。

- ・ホース類、リード線を外す。
- ・ホースを外した時、ガソリンが洩れる場合がありますので、火気には十分注意してください。

★スパークプラグを外す。

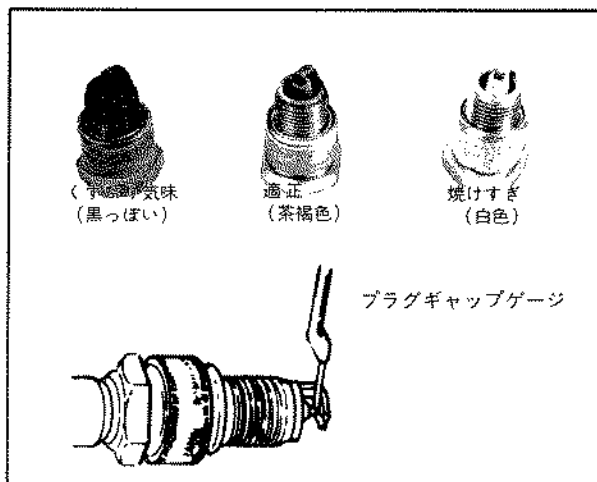
★電極・絶縁碍子などの汚れ、破損、変形などを目視で点検し、汚れている場合は、プラグクリーナや、ワイヤブラシで清掃する。また、汚れがひどいなど、完全な修復ができないときは交換する。

★中心電極と接地電極のすき間をプラグギャップゲージで測定し、正しいすき間に調整する。



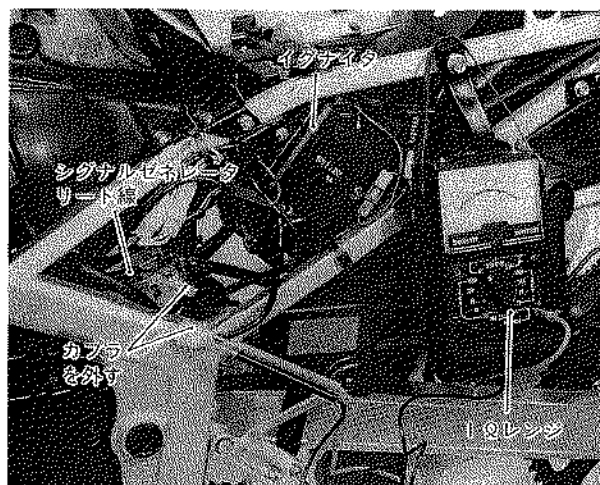
点検調整

スパークプラグ適応表		
	NGK	日本電装
標準	L8A	U24FS-C
焼け型	C7HA	U22FS-U
冷え型	—	—
	プラグギャップ	0.6~0.7mm



## イグナイタユニットの点検

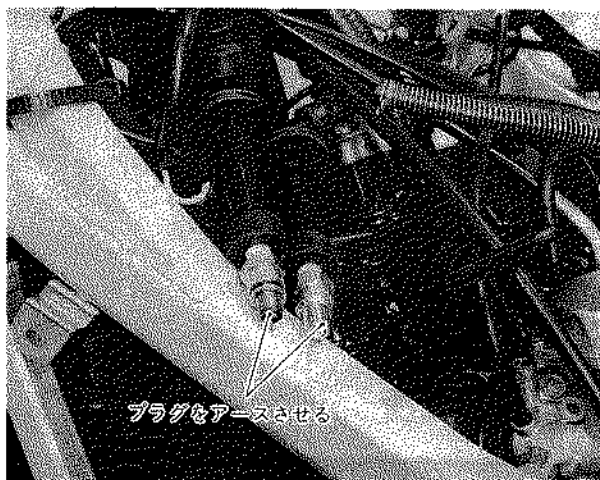
- ★シリンダヘッドからスパークプラグを全部取り外し、それぞれのスパークプラグキャップへ取り付け、アースがとれるようにシリンダヘッドの上に置く。
- ★シグナルゼネレータからのリード線カプラをイグナイタユニットリード線から抜き取る。
- ★イグニッションスイッチをON及びエンジンストップスイッチをRUNにする。
- ★ポケットテスタを×1Ωのレンジにしてイグナイタユニット側へ接続したり離したりしてスパークプラグに火花が出るか確認する。



**注意** → 火花は接続した瞬間に1度のみスパークしますので注意してください。

### スパーク確認の結線

結線	テスタ	スパーク気筒
黒青-茶	⊖ - ⊕	2, 3
黒青-緑白	⊖ - ⊕	1, 4



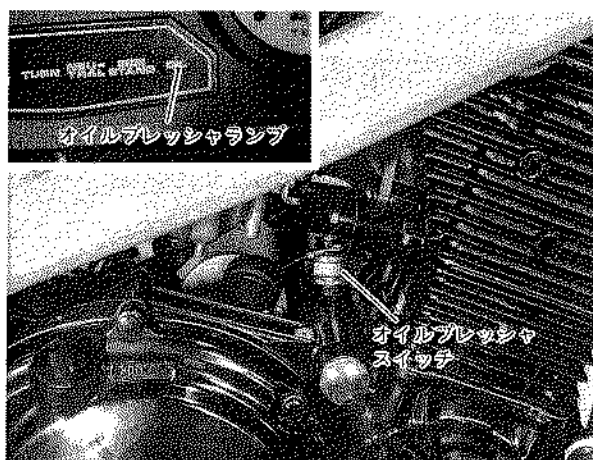
## オイルプレッシャスイッチの点検

- ★オイルプレッシャリードを外す。
- ★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

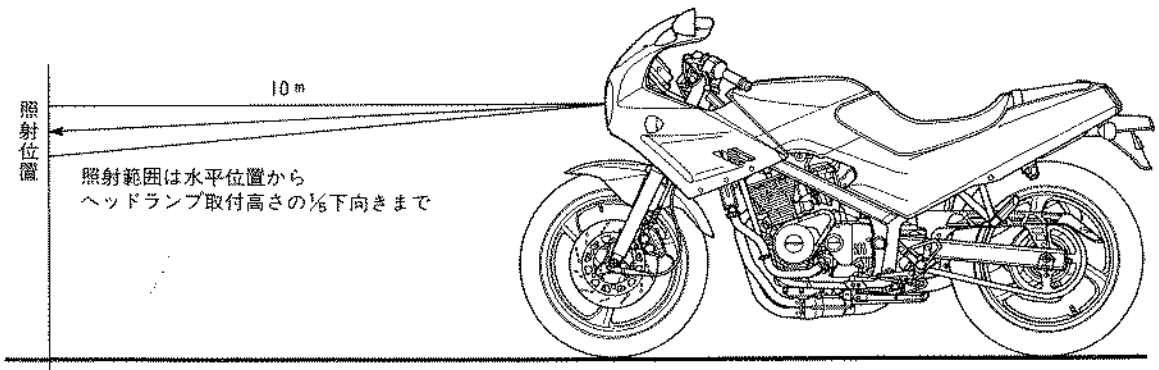
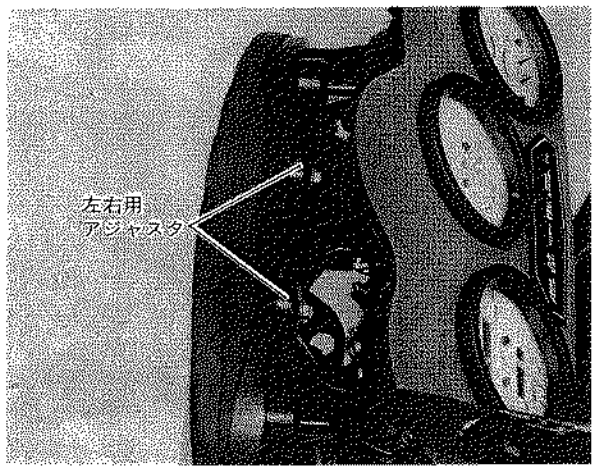
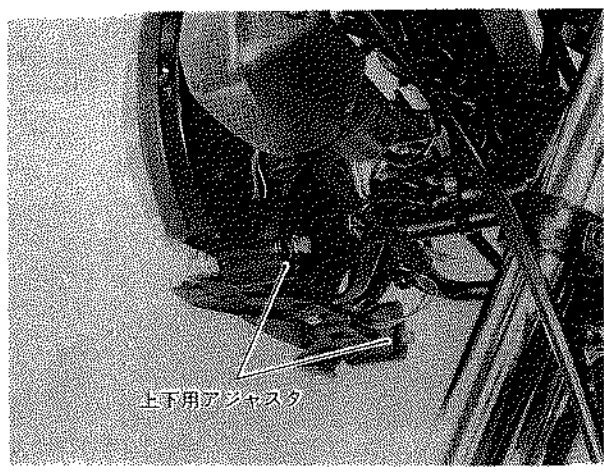
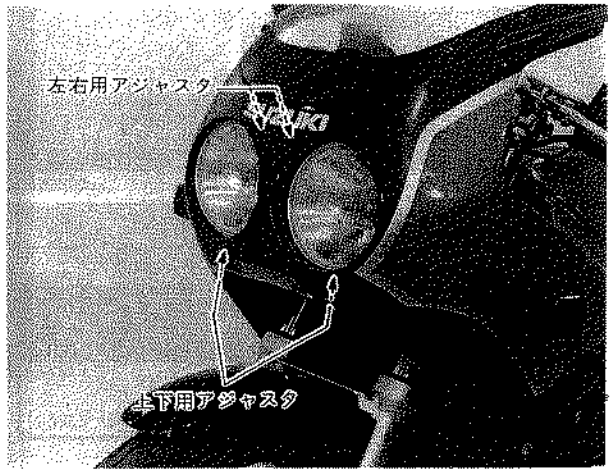
エンジン停止時	有り
エンジン始動時	無し

- ★オイルプレッシャリード線を直接エンジンにアースした時オイルプレッシャパイロットランプ及びサイドスタンド警告灯が点灯するか確認する。



### ヘッドランプの照射位置調整

★ヘッドランプ裏面のアジャスタを回わして、  
 上下、左右の照射位置を調整する。  
 左右調整——裏面の上側アジャスタ  
 上下調整——裏面の下側アジャスタ



点検調整

## フロントブレーキの点検

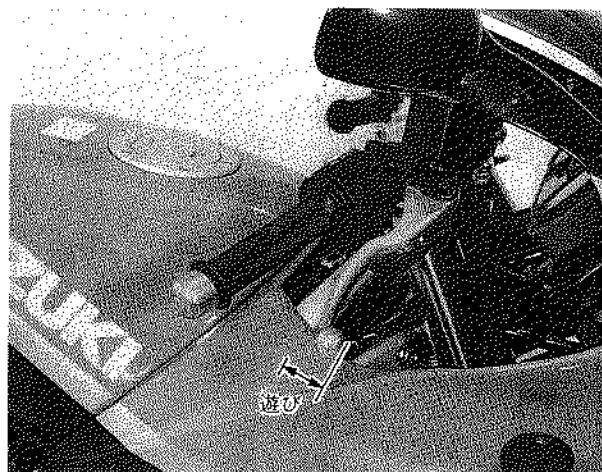
★レバー先端の遊びを点検する。

フロントブレーキレバーの遊び

レバー先端で5～20mm

ブレーキオイル

スズキブレーキフルード (99000-23060)

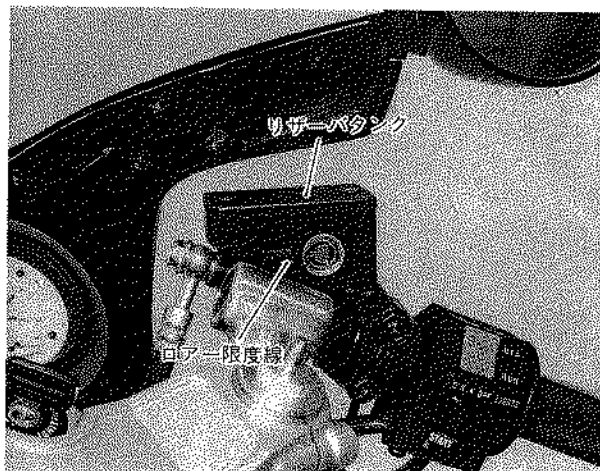


★リザーバタンク内のブレーキフルードの液面が限度線以上あるか点検する。

(ハンドルは直進位置で車体は垂直状態)

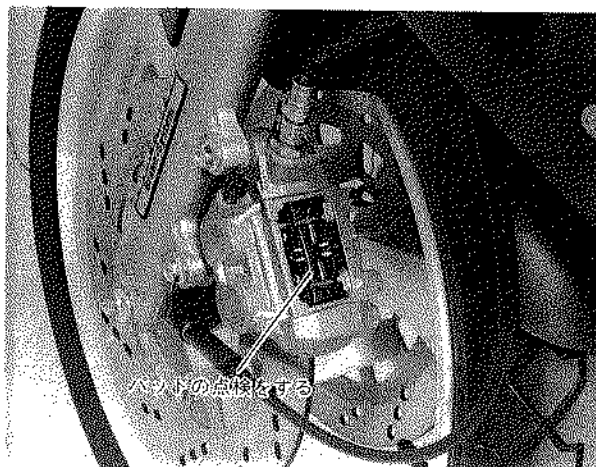
★ブレーキフルードがホースや接続部分から漏れていないか点検する。

★ブレーキレバーやホルダに亀裂や損傷がないか点検する。



## ブレーキパッドの点検

★キャリパプロテクタを外して、摩耗限度線まで摩耗していないか点検する。



### リヤブレーキの点検

- ★ブレーキペダルの遊びを点検する。
- ★ブレーキレバーとシャフトの刻印を合わせる。

ブレーキペダルの遊び

5 ~ 15 mm

- ★ブレーキペダルの高さが正常か点検する。

リヤブレーキペダルの高さ

フートレスト上面より

40 ~ 50 mm 下

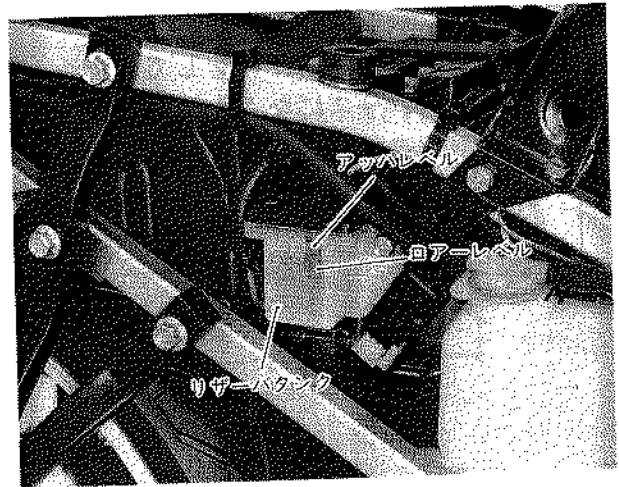
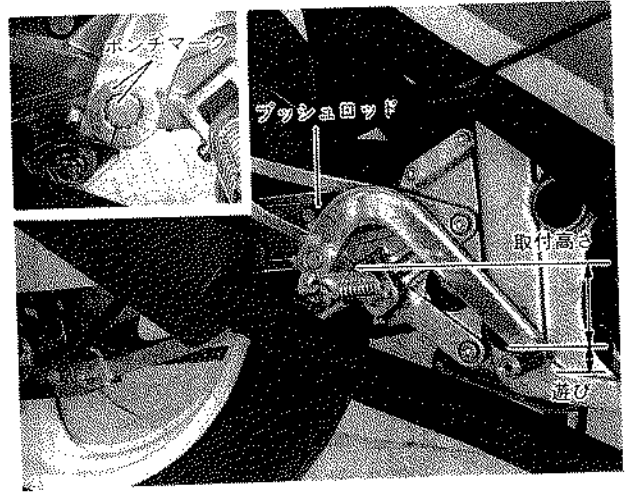
- ★ペダルの高さ調整は、マスタシリンダプッシュロッド下部のロックナットを緩め、プッシュロッドを回して行う。

- ★リザーバタンク内のブレーキフルードの液面がアップレベルとローレベルの範囲内にあるか点検する。

- ★ブレーキフルードがホースや接続部分から漏れていないか点検する。

ブレーキオイル

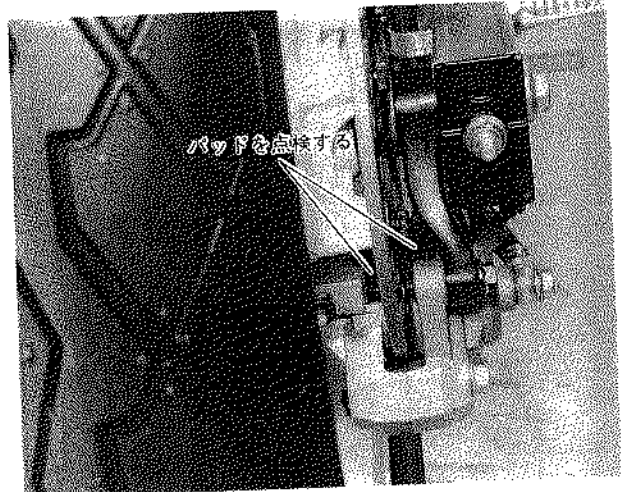
スズキブレーキフルード



点検調整

### ブレーキパッドの点検

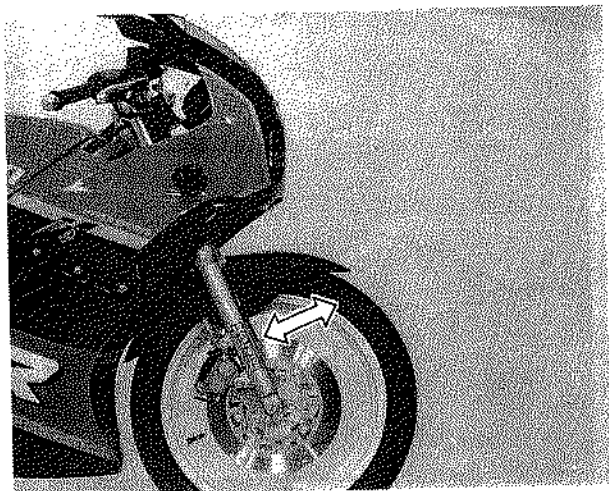
- ★摩耗限度線まで摩耗していないか点検する。





## ステアリングヘッドの点検

- ★ガタがないか、締めすぎてないかの点検をする。
  - ・フロントフォーク先端を持って前後に振りガタの有無を点検する。
  - ・ハンドルを左右に切り、円滑に動くか点検する。
- ★ハンドルが重かったり、ガタがあるときはステアリングステムナットで調整する。
  - ・ステアリングステムヘッドの締付ボルトを緩める。
- ★ステアリングステムナット
  - 右へ回す……ハンドルが重くなる。
  - 左へ回す……ハンドルが軽くなる。
  - ・調整後、各部を確実に締め付ける。



**注意** → ナットの調整作業をしてもハンドルがスムーズにならないときは、テーパーラベアリングに傷があるか、グリスがきれいになっていると思われるので分解点検してください。



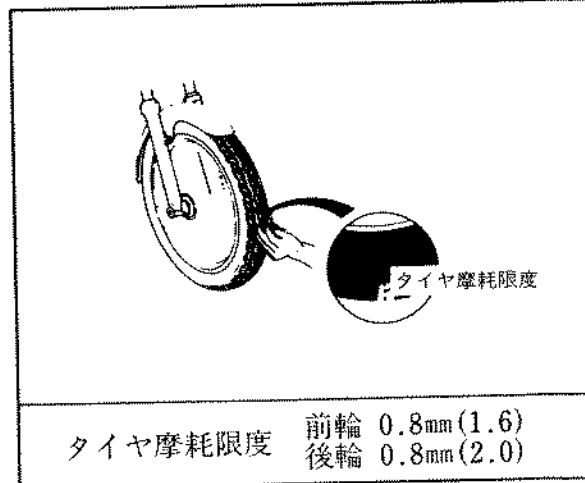
ユニバーサルクラップレンチ：09910-60611

点検調整

## タイヤの点検

- ★亀裂、損傷、局所的な異常摩耗、残り溝の深さを点検する。
- ★タイヤ摩耗限度は、安全上( )内の数値での交換をすすめてください。
- ★タイヤの空気圧についても点検する。

		タイヤの空気圧	
		前輪	後輪
1名乗車	一般	2.00	2.25
	高速	2.00	2.25
2名乗車	一般	2.00	2.50

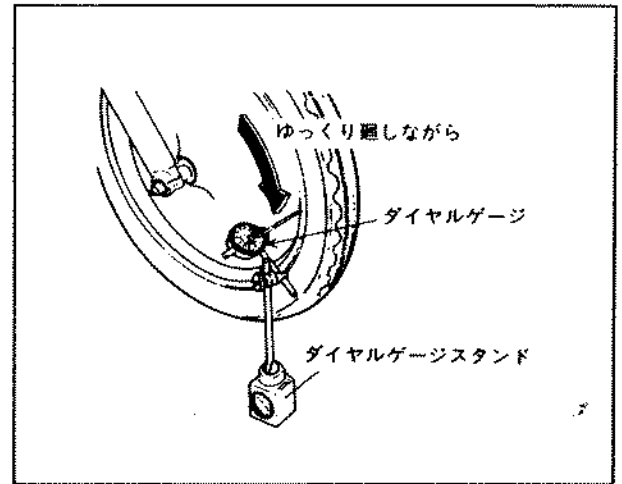


タイヤ摩耗限度  
前輪 0.8mm (1.6)  
後輪 0.8mm (2.0)



## ホイールの点検

- ★ホイールをゆっくり回し、振れを測定する。
- ★振れの点検の他、ホイールベアリングにガタがないかの点検もする。



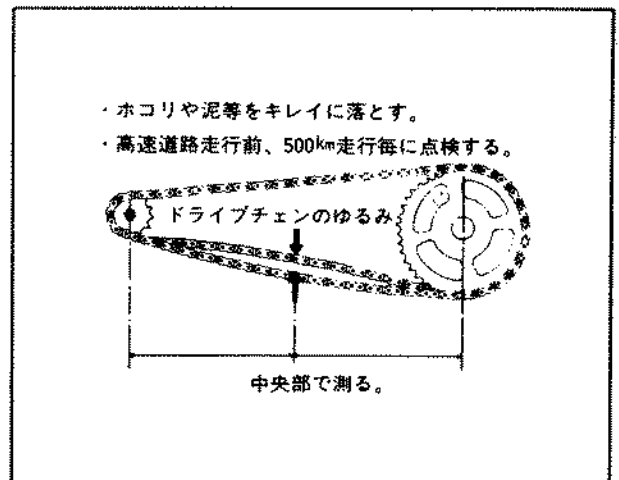
### リムの振れ

縦・横とも 3.0mm以内

## ドライブチェーンの緩みの点検

- ★空車状態でエンジンプロケットとリアスプロケットの中間を上下に振って点検する。
- ★リアアクスルシャフトの締め付け部を緩めチェーンアジャスタを回して適正な緩みに調整する。

- 注意** → 左右のチェーンアジャスタの目盛りを同位置にしてください。
- ◆ドライブチェーンにホコリや泥などが付着しているときは汚れを取り除いてください。
  - ◆500km走行を目安に点検してください。

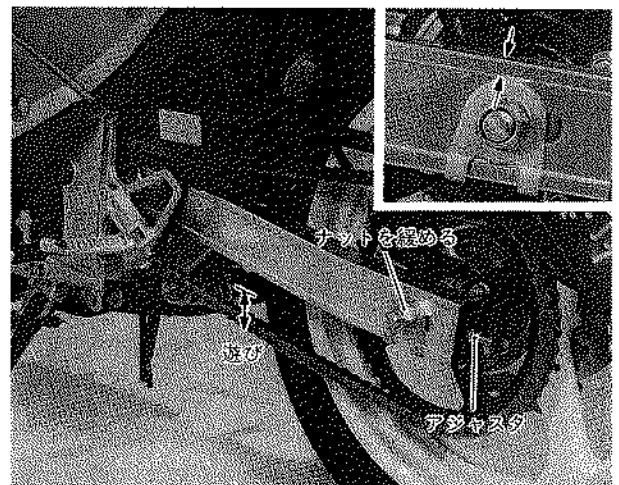


- ★ドライブチェーンの点検と同時にドライブチェーンにグリスが十分塗布してあるか点検する。

- 注意** → ドライブチェーンはグリス封入式チェーン（シールチェーン）を用いているので、ゴムを溶かす性質のオイルやグリースを用いしないでください。

### ドライブチェーンの緩み

15～25mm（空車状態）  
（サイドスタンド使用）

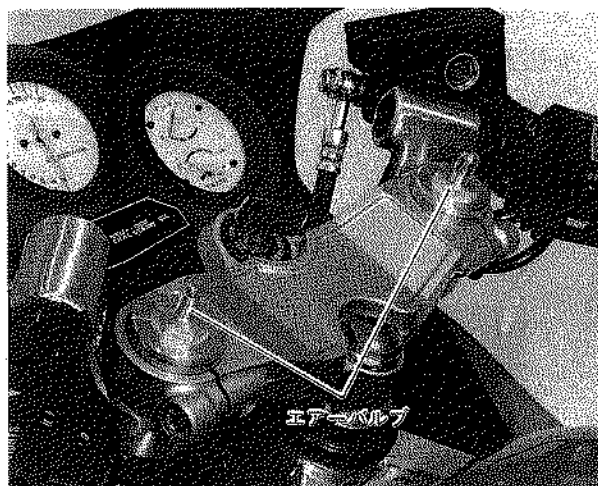


## フロントフォーク内の空気圧調整

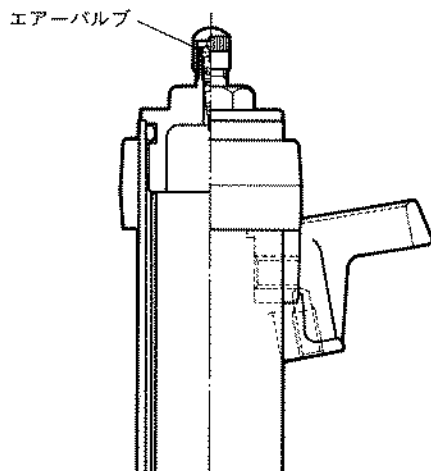
★インナチューブ上端にあるエアバルブキャップを外す。

★フロントフォークを最伸状態でエアバルブを押し、フロントフォーク内の空気圧と大気と圧力差を0にする。

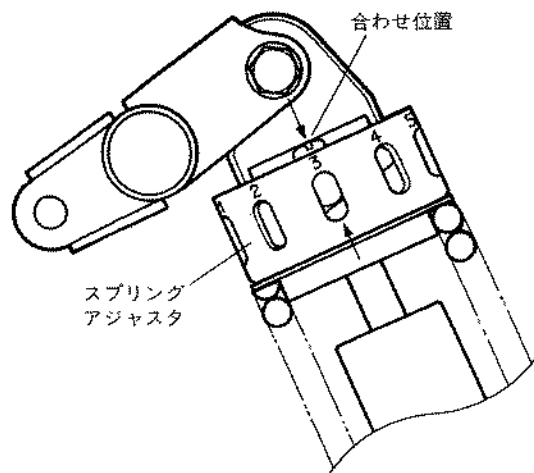
標準空気圧	大気との圧力差	0 kg/cm <sup>2</sup>
-------	---------	----------------------



フロントフォーク



リヤショックアブソーバ



## リヤショックアブソーバスプリングの調整

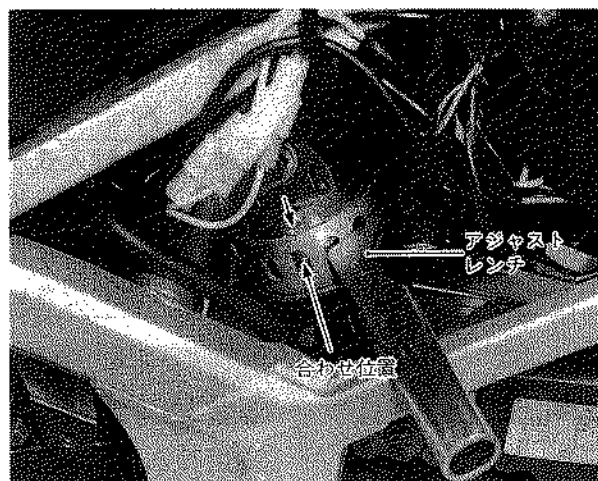
★スプリングアジャスタを回してスプリングの初圧を調整する。

★アジャスタは7段階

- ・数字が大きいほどばね初圧が高くなる。

標準位置	3 段目(ストッパ部で確認)
------	----------------

- ・サービスツール内のアジャストレンチを用いてアジャスタを回す。
- ・サービス工具格納位置：バッテリー後部



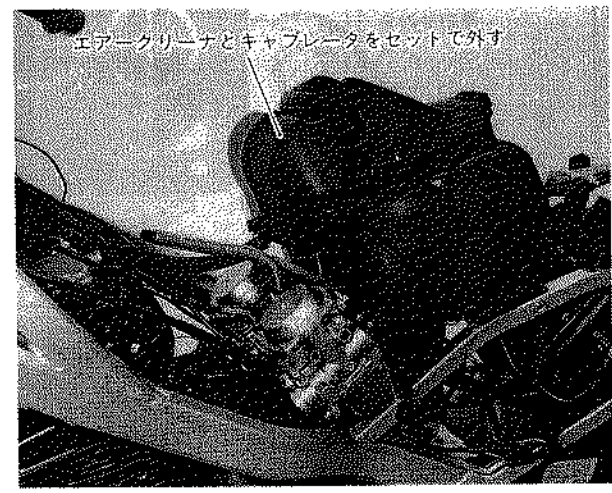


### エンジンの脱着

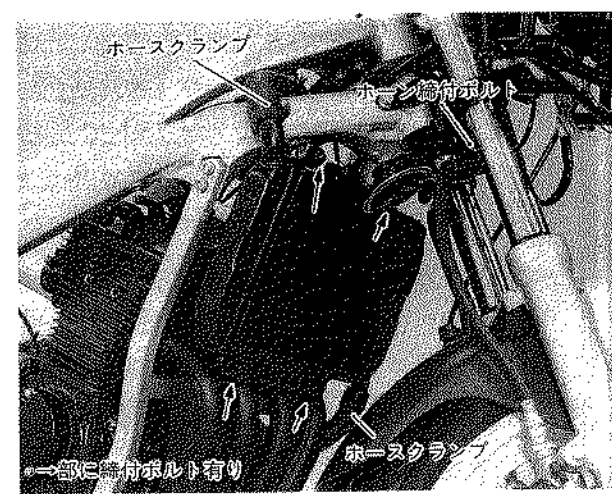
- エンジンオイルを抜く
- アングカウリングを外す
- シートを外す
- フレームカバーを外す
- フューエルタンクを外す
- フロントウインカを外す
- フェアリングを外す
- フューエルタンクブラケットを外す
- ① エアークリーナとキャブレータを共に外す
- 冷却水を抜く
- ② ラジエータを外す
- ③ マフラを外す
- ラジエータホースを外す
- スプロケットカバーを外す
- ④ フロントスプロケットを外す
- ⑤ エンジン電装品のカプラを外す
  - ・プラグキャップ
  - ・セルモータ
  - ・オイルプレッシャ
  - ・ゼネレータ
  - ・ニュートラルスイッチ
  - ・ピックアップコイル

- ダウンチューブを外す
- ⑥ マウンティングシャフトを外す  
・ジャッキを掛ける
- ⑦ エンジンを降す

#### ①キャブレータの取外し

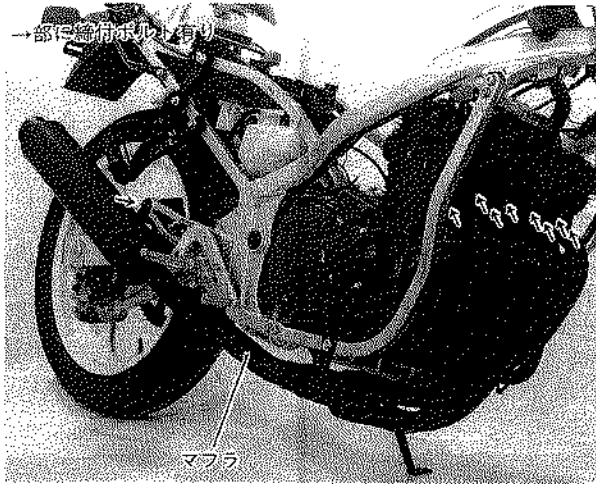


#### ②ラジエータの取外し

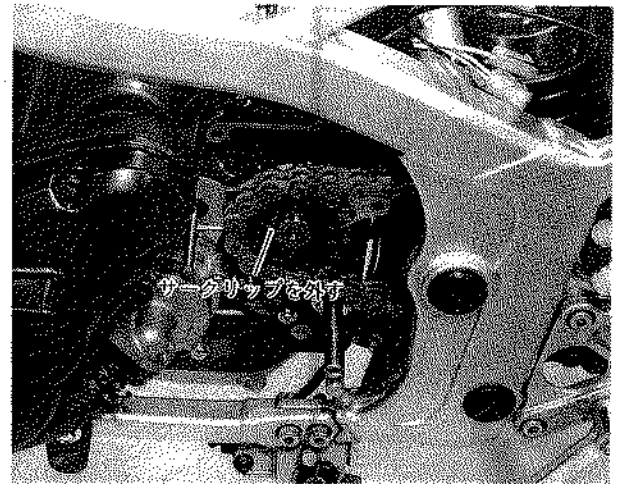


分解点検

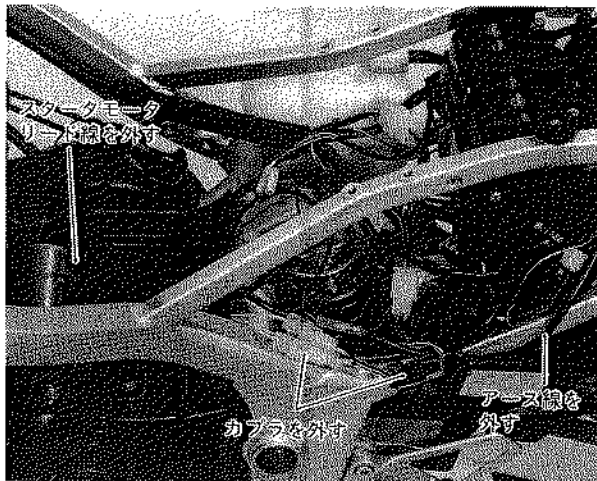
③マフラの取外し



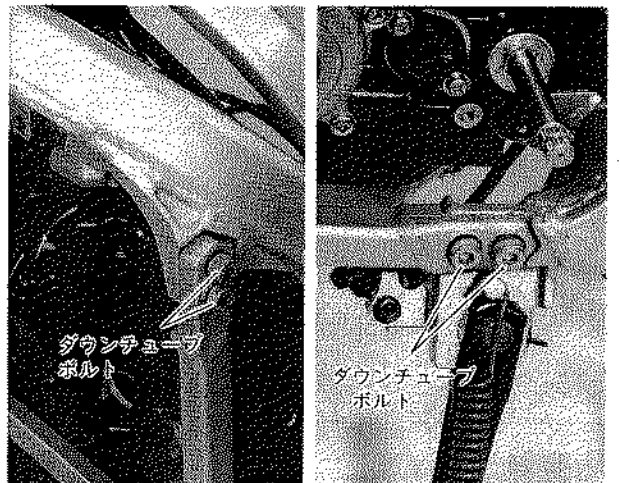
④フロントスプロケットの取外し



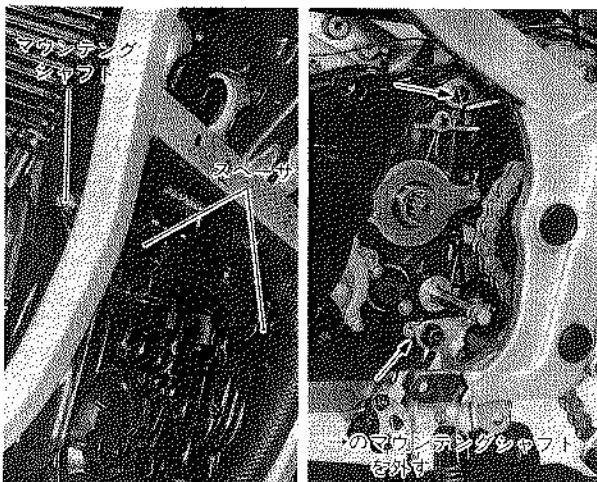
⑤電装品の取外し



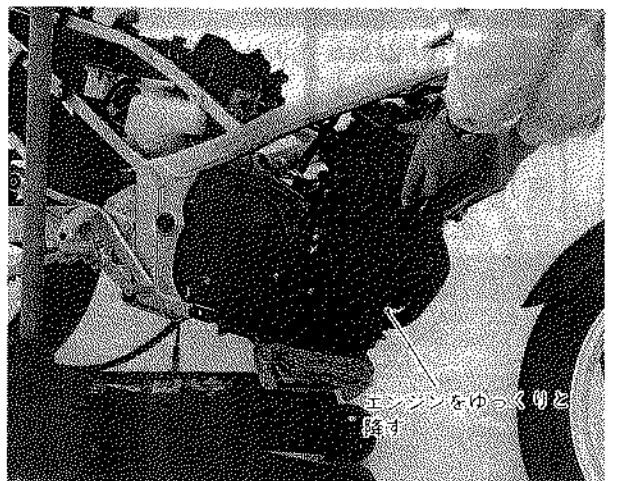
⑥マウンティングシャフトの取外し



マウンティングシャフトの取外し

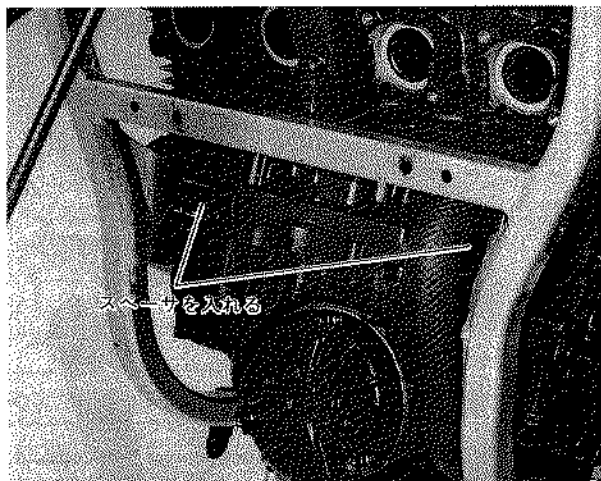
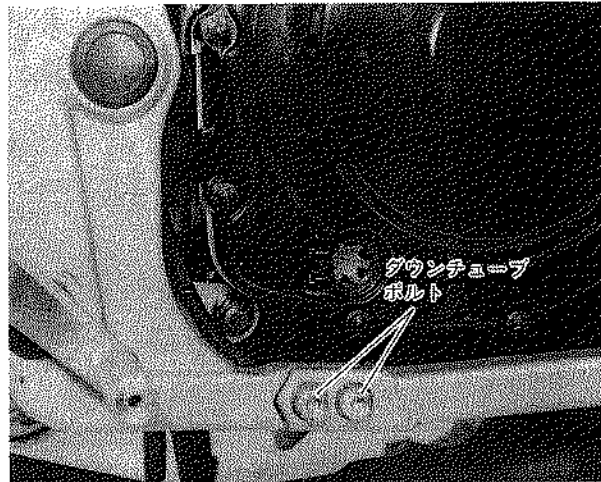
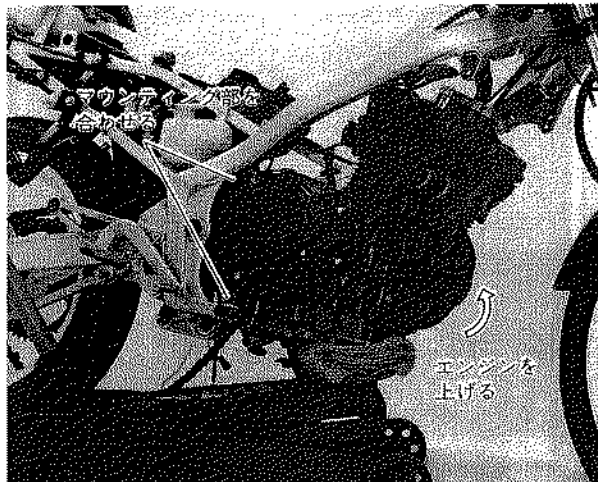


⑦エンジンの降し



夕角 只 林

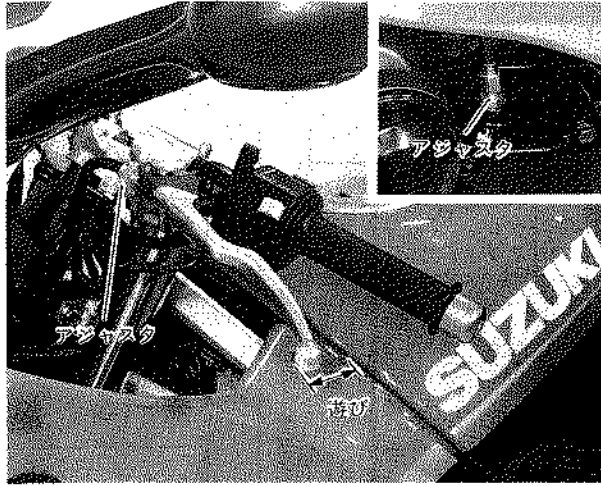
エンジンの搭載



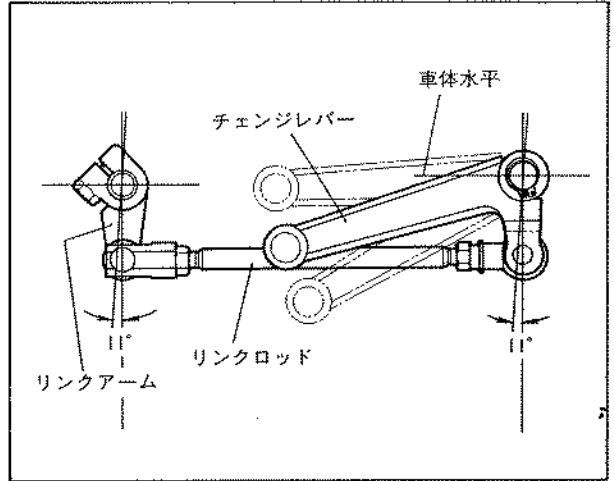
分解点検

マウンティングシャフト締付トルク					スロットルケーブルの遊び		2 ~ 4 mm
前	M10	245mm	600~720kg・cm	スペーサ 60mm-(L) 50mm-(R)	ドライブチェーンの遊び		15~25 mm
後下	M10	165mm	600~720kg・cm		クラッチワイヤの遊び		10~15 mm
後上	M10	125mm	600~720kg・cm	両サイドにワッ シャを入れる。	冷却水量	ラジエータ側	約1370 cc
フレームダウンチューブ					8箇所	180~280kg・cm	リザーバタンク (F) 約250 cc
マフラ締付トルク					エンジンオイル量		約2600 cc
エキゾストパイプ締付トルク							インスペクションで確認
リヤークスルシャフト締付トルク					80~120 kg・cm		
					550~880kg・cm		

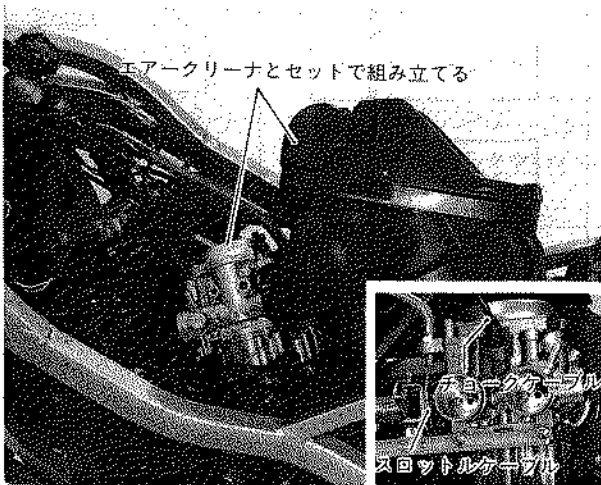
クラッチワイヤの組立て



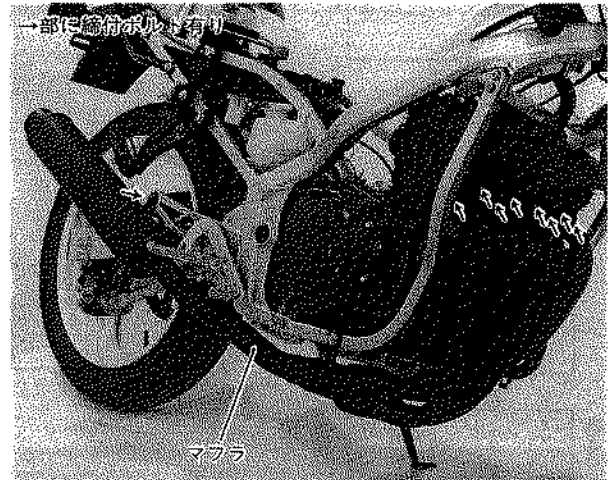
チェンジレバーの組立て



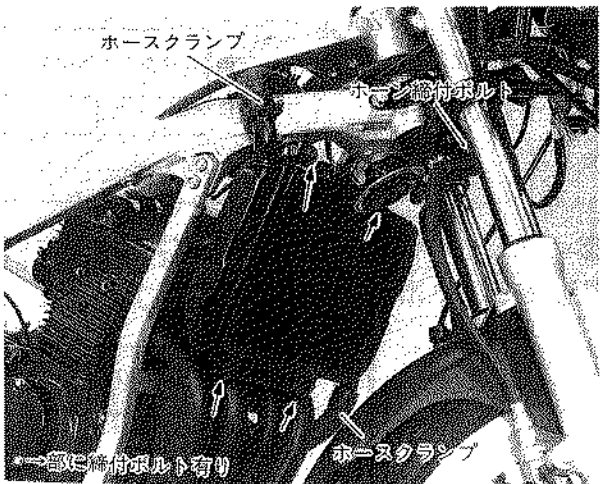
キャブレタの組立て



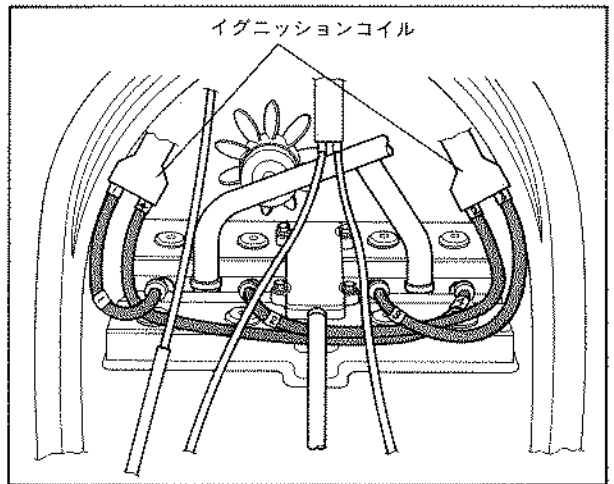
マフラの組立て



ラジエータの組立て



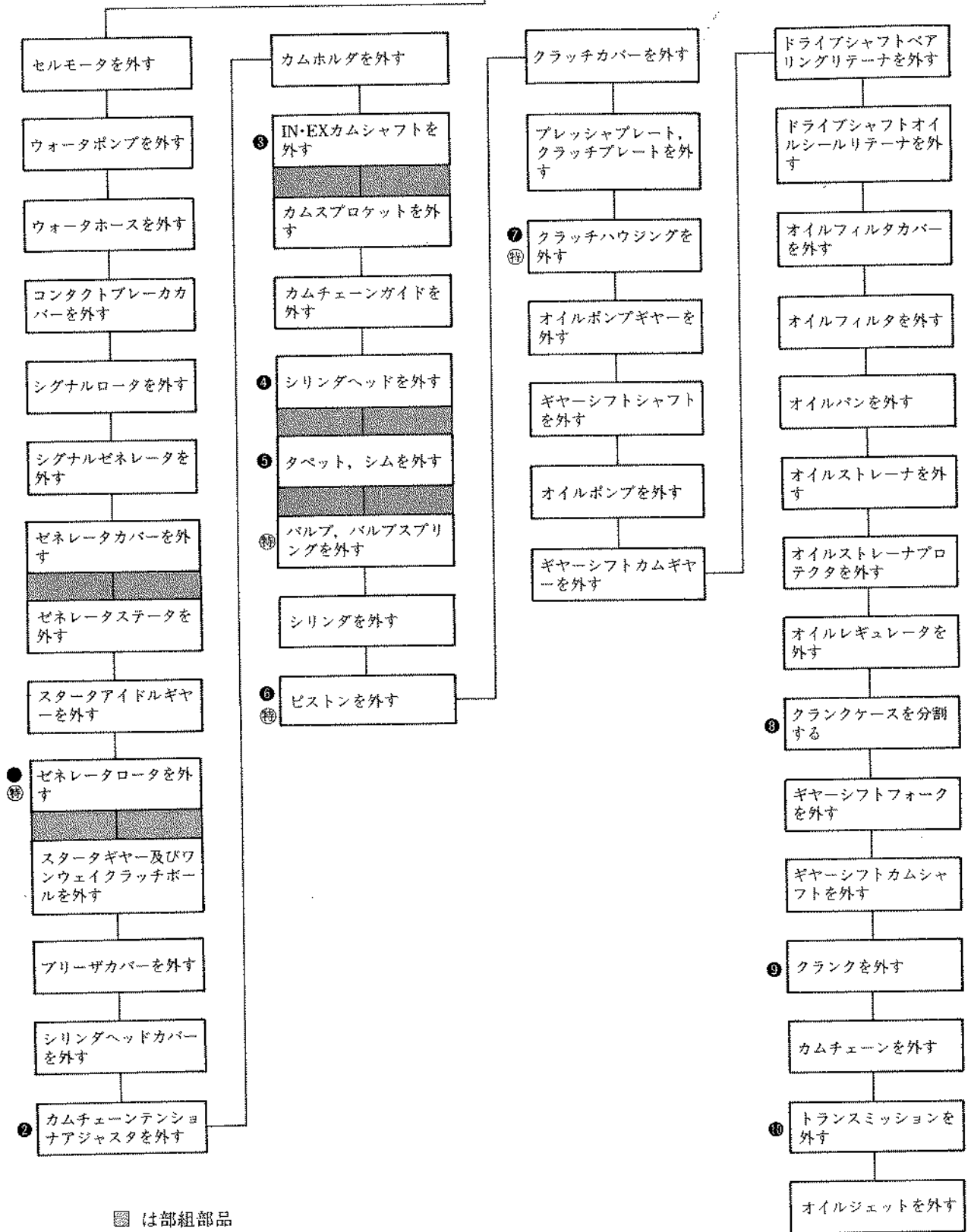
スパークプラグキャップの組立て



分解点検

エンジンの分解

エンジン Ass'y



■ は部組部品

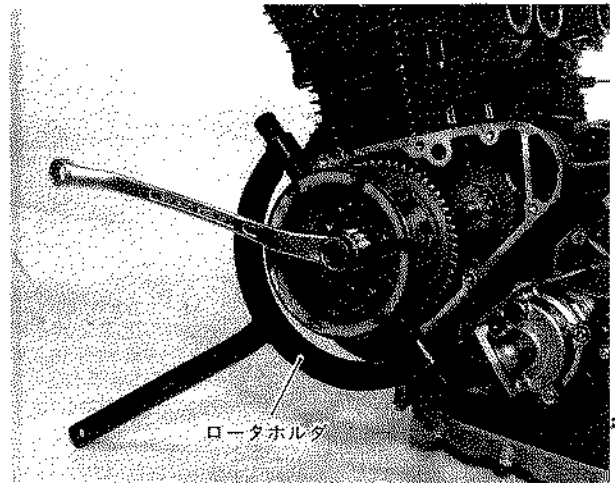
Ⓢ は特殊工具使用

分解点検



## ①ゼネレータロータの取外し

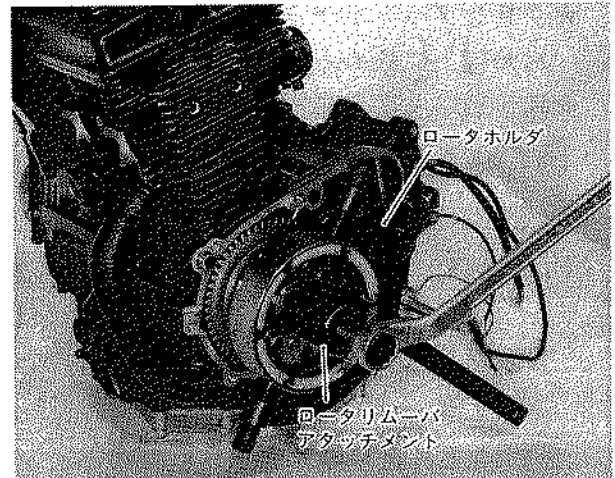
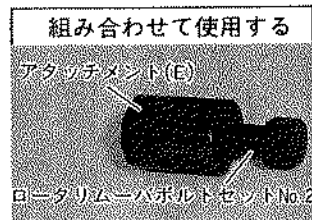
- ★ロータホルダでロータの回り止めをして、締付ボルトを緩める。
- ・締付ボルトは途中まで緩めて置く。



ロータホルダ：09930-44912

- ★ロータリムーバアタッチメント(E)とロータリムーバボルトセットを用いてロータを取り外す。

**注意** → ロータリムーバボルトの頭部にハンマ等でショックをあたえると外れやすい。



ロータリムーバアタッチメント(E)：09930-30180  
ロータリムーバボルトセットNo.2：09930-30420

## ②カムチェーンテンショナアジャスタの取外し

- ★カムチェーンテンショナアジャスタ後部のキャップを外す。
- ★⊖ドライバを用いて右に回し、カムチェーンテンショナアジャスタ内のプッシュロッドを縮めてロックする。
- ★シリンダに取り付けてあるカムチェーンテンショナアジャスタ締め付ボルト2本を緩める。

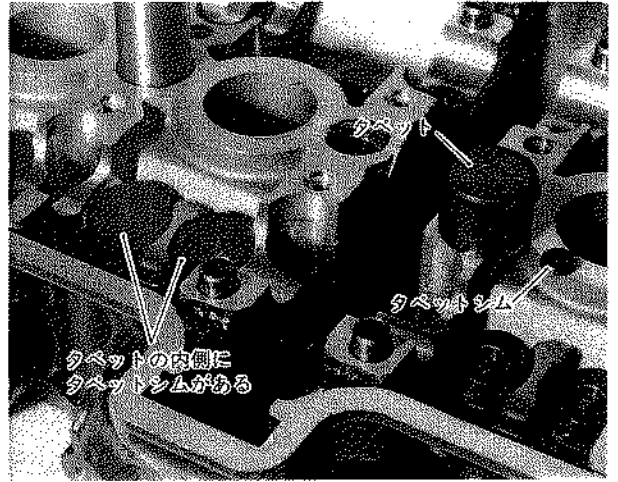




## ⑤ タペット及びバルブの取外し

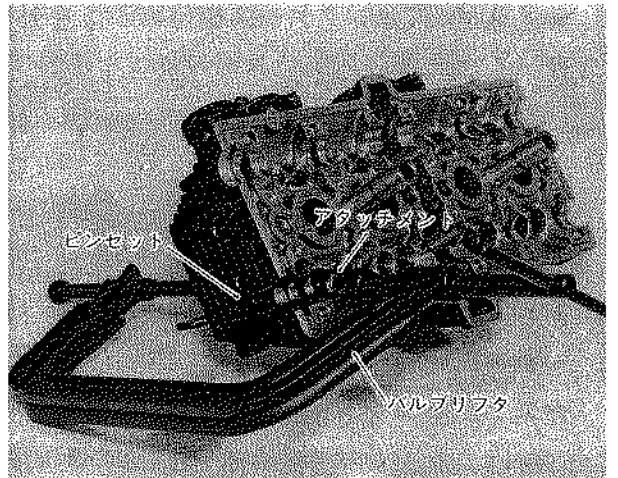
★タペット及びシム共に磁石を用いると取り外しが容易です。

**注意** → タペット及びシムは分解時に整頓し、取り付けてあった所を覚えておいてください。



★コッタピンは特殊工具のバルブリフタを用いてバルブスプリングを圧縮し、コッタピンが浮き上がった所をピンセットで取り外す。

**注意** → バルブは組み立ててある気筒と位置を覚えておいてください。  
 ▶ バルブリフタでタペット摺動部を傷付け不要よう注意してください。



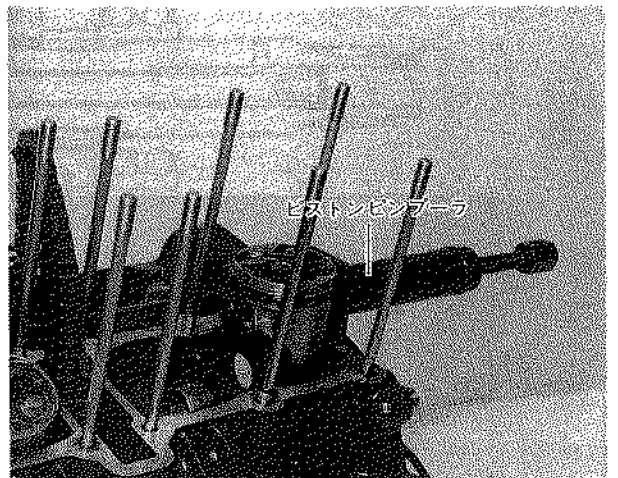
バルブリフタ : 09916-14510  
 アタッチメント16φ : 09916-14530

## ⑥ ピストンの取外し

★サークリップを外す。

★ピストンピンの取り外しは特殊工具のピストンピンプーラを用いて取り外す。

**注意** → ピストンを取り外した時はピストン頭部に気筒番号を記入しておいてください。



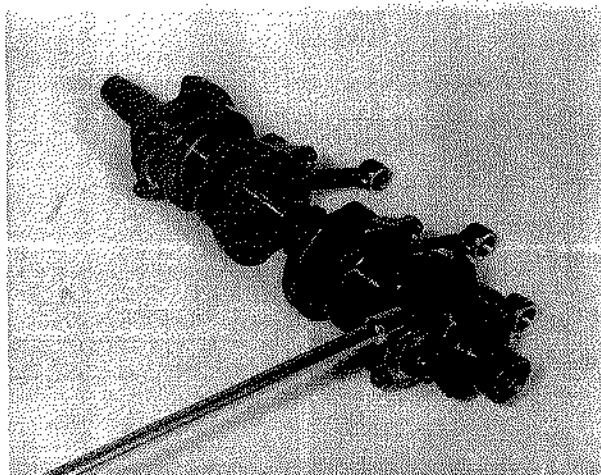
ピストンピンプーラ : 09910-34510



### ⑨コンロッドの取外し

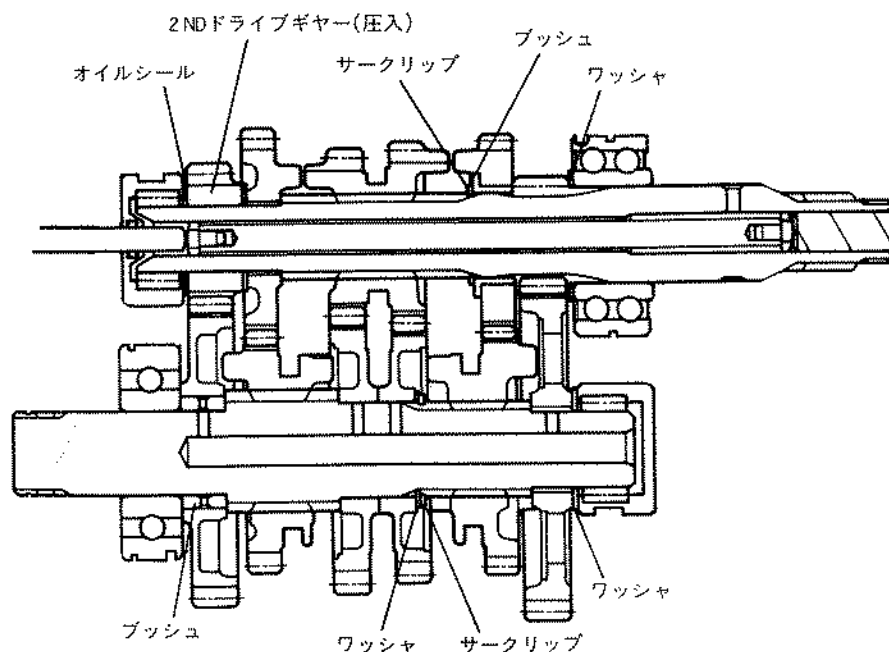
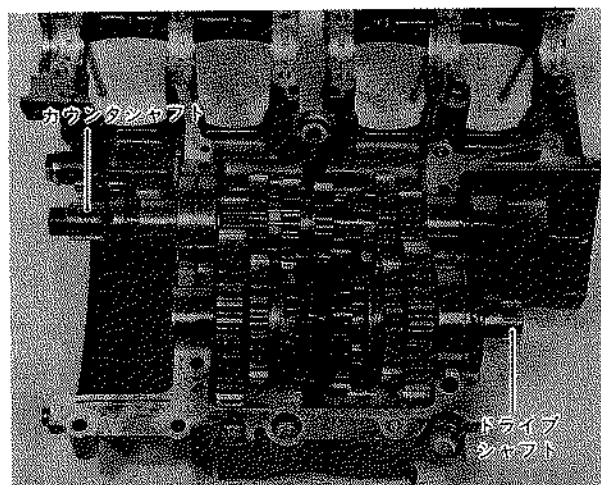
- ★コンロッドキャップのナット2個を均等に緩める。
- ★プラスチックハンマを用いてボルトに少しずつショックを与えながら分解する。

**注意** → コンロッド本体をたたいたり、こじったりしないでください。



### ⑩カウンタシャフト、ドライブシャフトの取外し

- ★各シャフトのベアリング部に位置決め用のCリング及びロックピンが入っているので紛失しないようにする。
- ★セカンドドライブギヤーはカウンタシャフトに圧入してあるのでプレス等で抜き取る。
- ★各シャフトにはギヤーを止めるサークリップが入っているので紛失しないようにする。



分解点検



## ① オイルジェットの組立て

### ★ アッパケース

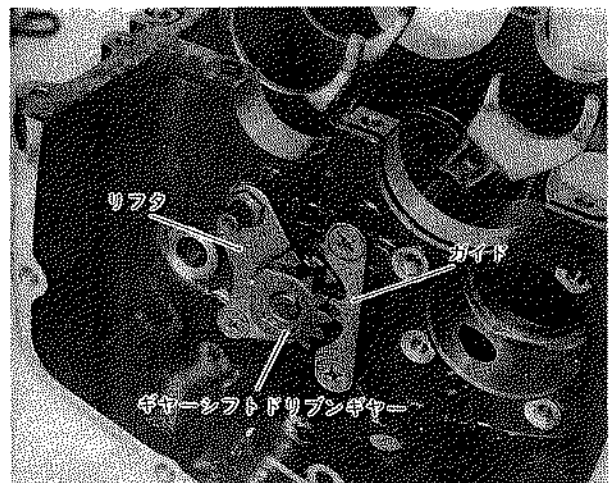
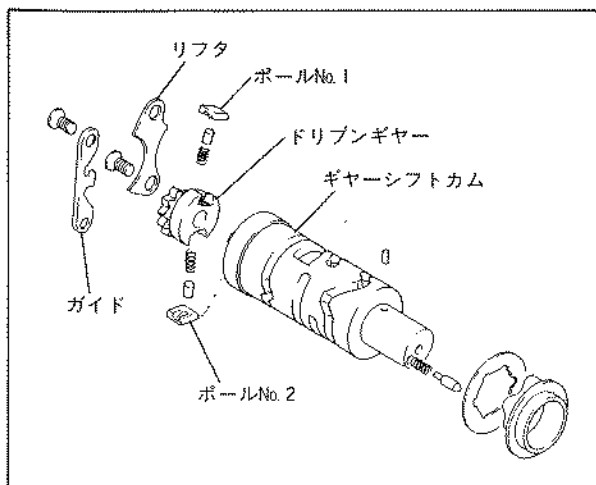
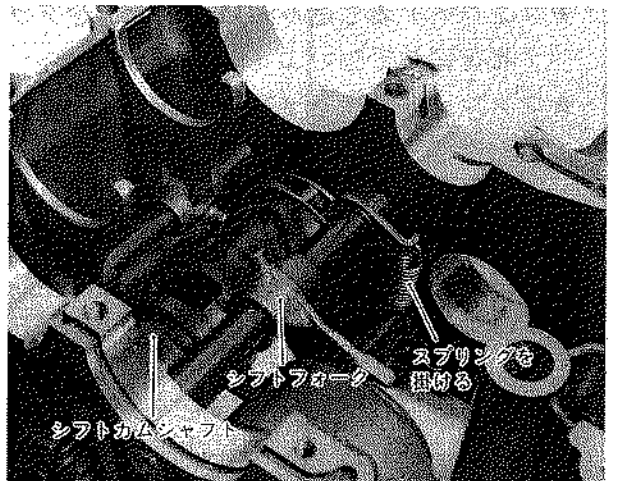
- ・ シリンダヘッドへのオイル通路：左右2箇所
- ・ ミッションへのオイル通路：1箇所
- ・ カウンタシャフトへのオイル通路：1箇所

**注意** → ジェットのOリング部にスズキスーパーグリス“A”を少量塗布し、ジェット挿入時にOリングの切損、まくれ等がないように注意する。



## ② ギヤースhiftカムシャフトの組立て

- ★ ギヤースhiftカムシャフトを組み立てる。
- ★ ギヤースhiftフォークシャフトを差し込みギヤースhiftフォークを取り付ける。
- ★ ギヤースhiftカムシャフトをニュートラル位置にする。
- ★ ギヤースhiftボールリフト、ギヤースhiftカムガイド、ギヤースhiftドリブンギヤを組み立てる。
  - ・ 各締付ビスにはネジロックスリーボンド1322を塗布する。



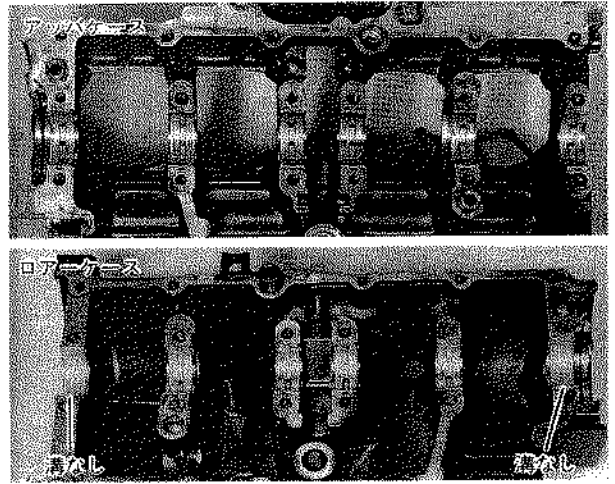




#### ④ クランクシャフトの組立て

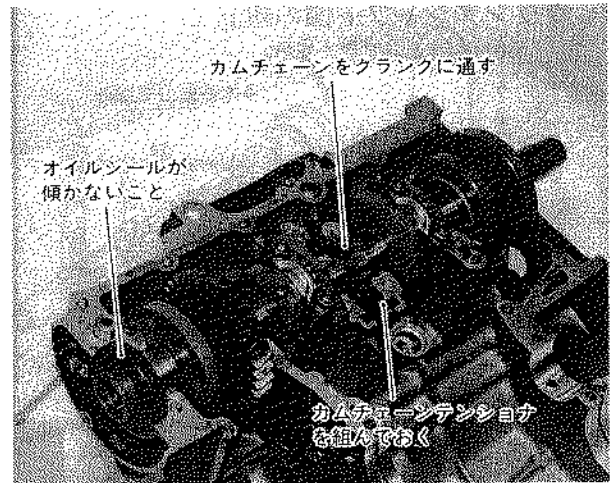
- ★ベアリング（メタル）は爪を先に爪溝に入れハウジング内面に密着させる。
- ★上下同色のベアリング（メタル）を使用する。

**注意** → ベアリングを交換する場合はクランクケース、クランクシャフトの組み合わせ記号によりベアリングを選択（89ページ参照）してください。



- ★組立時ベアリング面及びクランクジャーナル面にエンジンオイルを塗布する。
- ★クランクシャフトにカムチェーンを通しアップパクケースに組み立てる。

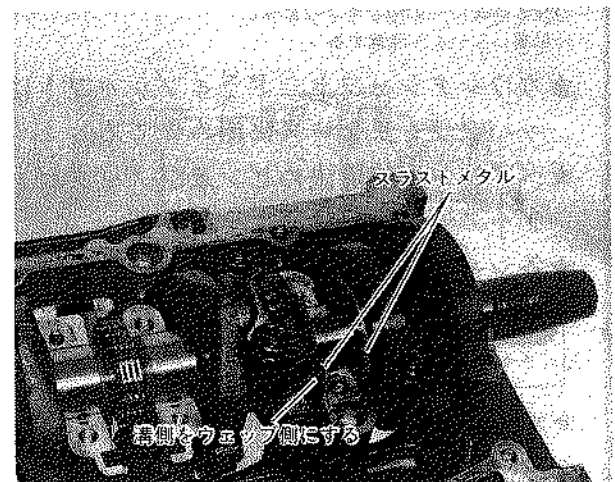
**注意** → クランクシャフトを取り付ける前に、カムチェーンテンショナを取り付けておいてください。  
 → ゴミや異物が入らないよう十分注意してください。



- ★クランクシャフトスラストメタルを、クランクケースとクランクシャフトの間に入れる。

**注意** → クランクシャフトスラストメタルを交換する場合は選択方法によって選択（91ページ参照）してください。

- ★スラストメタルの溝部をクランクウェーブ側に向ける。



分解点検



## ⑦ クランクケースの組立て

★アッパクランクケースにオイルシール・ベアリング・ロックピンが確実に組み立ててあるか点検してください。

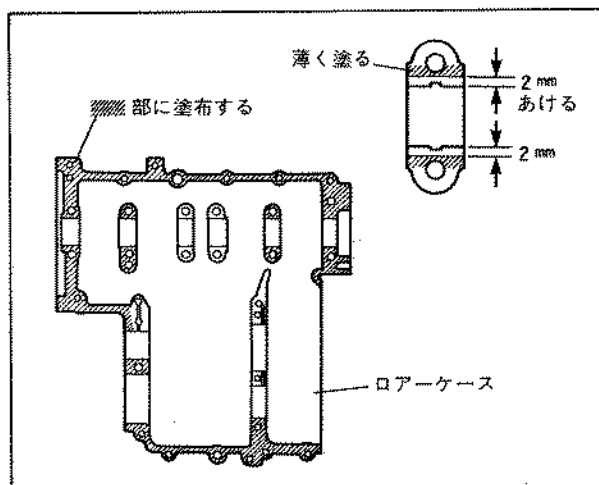
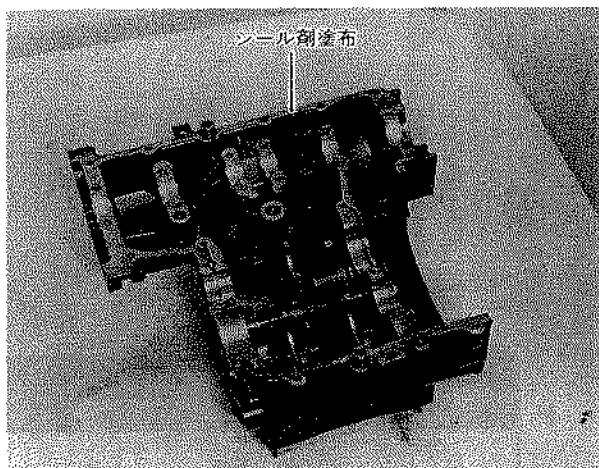
★ロアークランクケースの合わせ面にシール剤スリーボンド1215を均一な厚さで塗布し、アッパクランクケースに合わせる。

**注意** シール剤を必要以上厚く塗ると、シール剤がベアリング部やオイル通路を塞いでしまう恐れがあるので、十分注意してください。

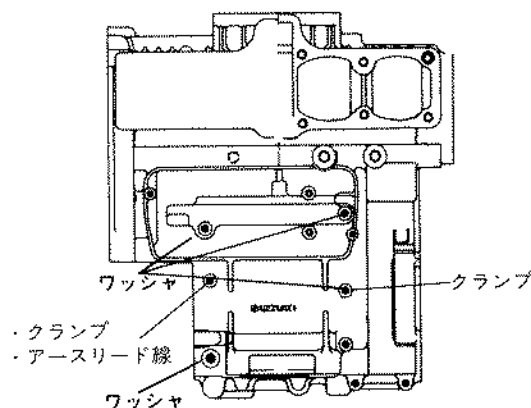
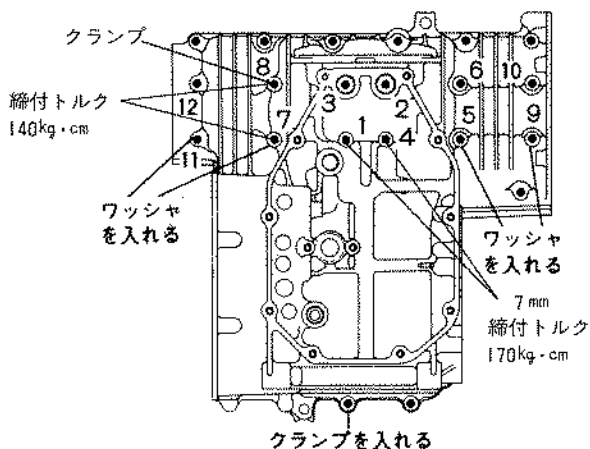
▶ ケース組立時はロアークランクケース側のギヤースフトカムをニュートラル位置にし、ギヤースフトフォークをギヤ側溝にはめてください。

★クランクケースの締め付けは指定番号順に締め付け、番号がない所は内から外へ対角線に均等に締め付ける。

★クランクケース締め付け後クランクシャフト及びトランスミッションがスムーズに回転するか、また、シフトアップ、ダウンできるか確認をする。

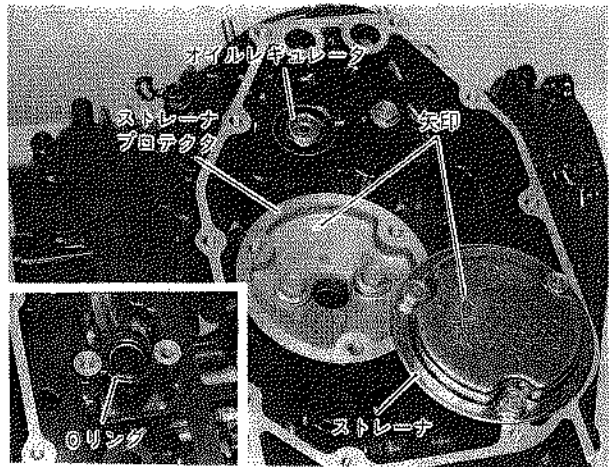


クランクケース締め付けトルク		
仮締め	6・7 mm	60 kg・cm
	8 mm	130 kg・cm
本締め	6 mm	140:No. 8・7 90~130kg・cm
	7 mm	170 kg・cm
	8 mm	200~240kg・cm



### ⑧ オイルストレーナ， オイルレギュレータの組立て

- ★ クランクケースにOリングを取り付けてストレーナプロテクタを組み立てる。
- ★ ストレーナは➡印方向をエンジン前側に向ける。
- ★ オイルレギュレータはレギュレータガイドと共にクランクケースに締め付ける。



#### オイルレギュレータ締め付トルク

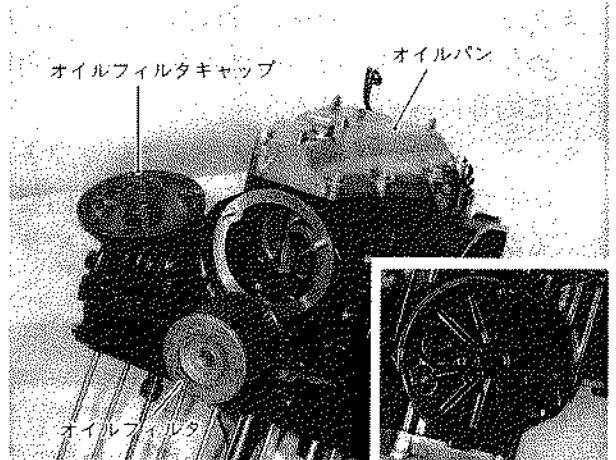
250～300 kg・cm

### ⑨ オイルパン， オイルフィルタの組立て

- ★ オイルパン締め付けボルトを対角線に均等に締め付ける。
- ★ オイルドレンプラグを締め付ける。

#### オイルドレンプラグ締め付トルク

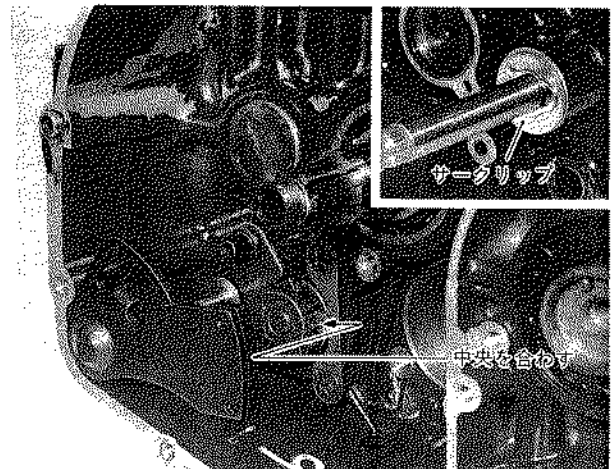
200～250 kg・cm



- ★ クランプを指定位置に取り付ける。  
(85ページ参照)
- ★ オイルフィルタはフィルタ， スプリング， Oリング， フィルタキャップを取り付ける。

### ⑩ ギヤースhiftシャフトの取付け

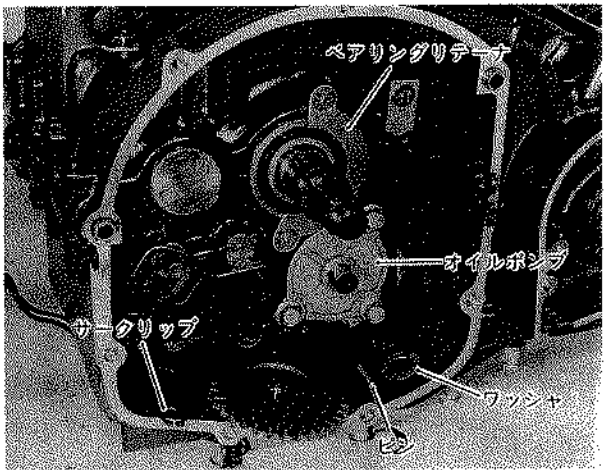
- ★ スプリングをギヤースhiftシャフトにはめる。
- ★ ギヤースhiftシャフトのギヤとカムドリブンギヤの中央を合わせて取り付ける。



### ⑪ オイルポンプ、ドリブンギヤーの組立て

- ★カウンタシャフトベアリングリテーナを組み立てる。
  - ・締付ビスにネジロックスリーボンド1322を塗布
- ★オイルポンプを組み立てる。

オイルポンプホルト締付トルク	
80~120	kg・cm

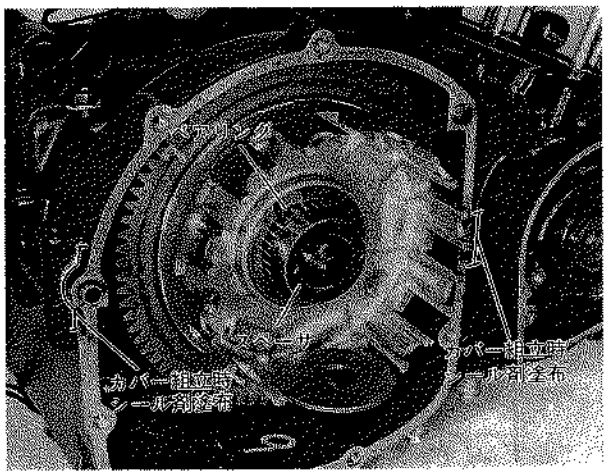


- ★オイルポンプシャフトのピンとオイルポンプドリブンギヤーのピン溝と合わせて組み立てる。

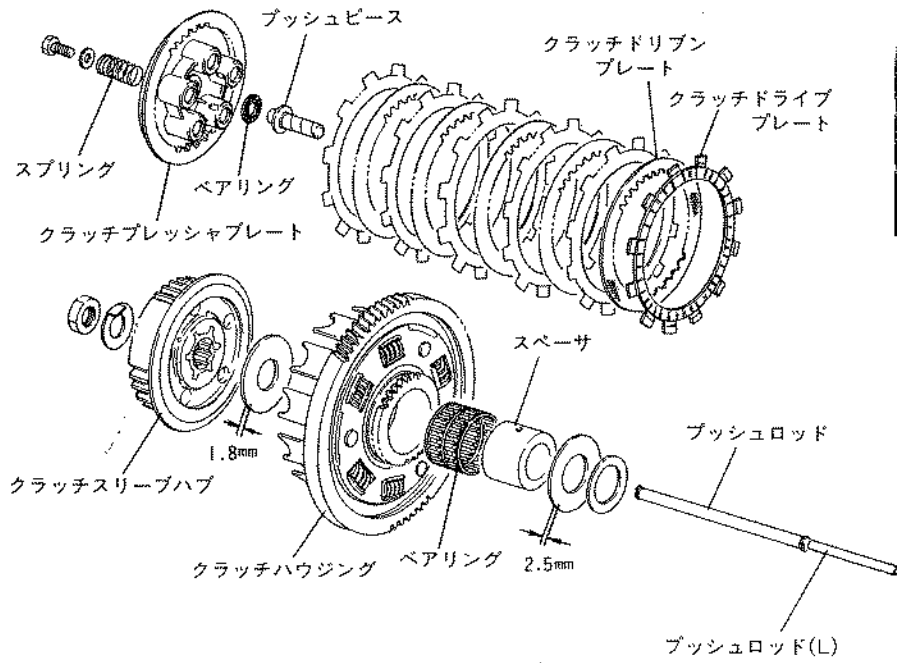
### ⑫ クラッチ関係の組立て

- ★クラッチハウジングをカウンタシャフトに取り付ける。
- ★ハウジングスペーサ及びベアリングを差し込む。

**注意** → クラッチハウジングの内側、外側のワッシャを確実に取り付けてください。



- ★各プレート、ギヤーにエンジンオイルを塗布する。



分解点検



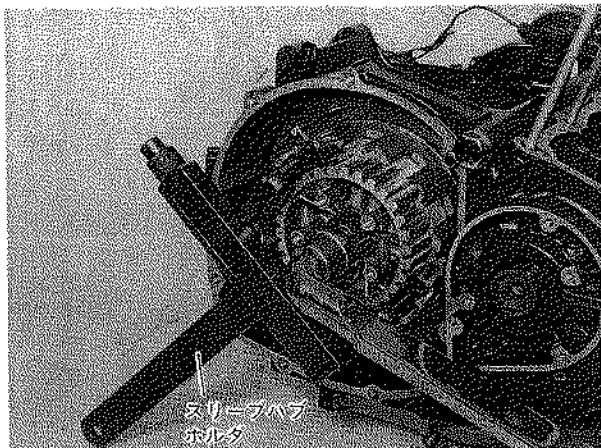
- ★クラッチスリーブハブホルダでクラッチスリーブハブを回り止めし、締付ナットを締め付ける。

- ★回り止めワッシャを折り曲げる。

クラッチスリーブハブ締付トルク	
500～700	kg・cm

- ★クラッチカバー組立時はロアークランクケースとアッパークランクケースの合わせ面部(上下20mm程度)にシール剤1215を塗布する。

- ★クラッチカバー前上下の締付ボルトにシールガスケットを入れる。



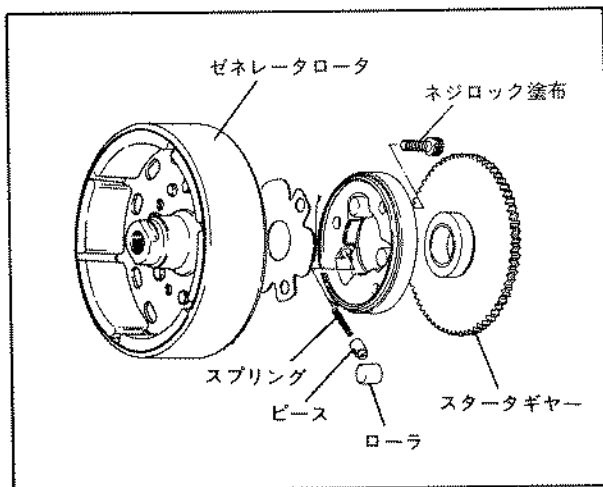
クラッチスリーブハブホルダ：09920-53710

### 13 スタータクラッチの組立て

- ★ゼネレータロータにスタータクラッチ本体を取り付ける。
- ★ローラ、ピース、スプリングを取り付ける。
- ★スタータギヤーを取り付ける。

**注意** → 組立後はエンジンオイルを塗布してください。

スタータクラッチ締付トルク	
150～190	kg・cm
ボルト部にネジロックスリーボンド1303を塗布	



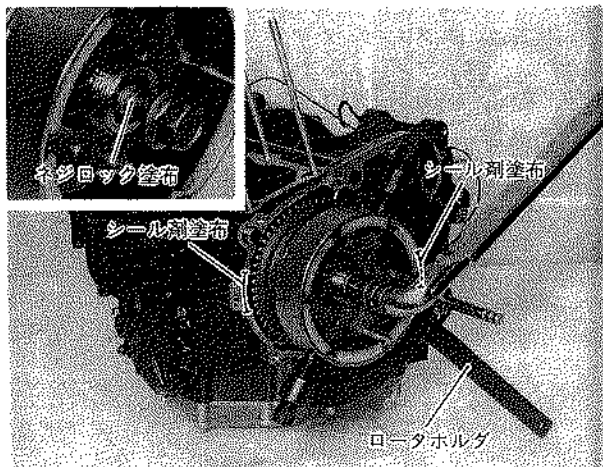
分解点検

### 14 ゼネレータロータの締付け

- ★クランクシャフトのテーパ部及びネジ部のオイル分をトリクレン等でキレイに除去する。
- ★ゼネレータロータが回らないよう、ロータホルダを用いて締め付ける。

ゼネレータロータ締付トルク	
1100～1300	kg・cm
ボルト部にネジロックスリーボンド1305を塗布	

- ★ゼネレータカバー組立時はロアークランクケースとアッパークランクケースの合わせ面部(上下20mm程度)にシール剤1215を塗布する。



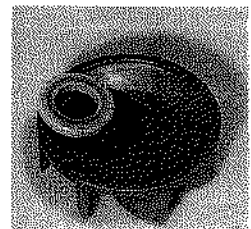
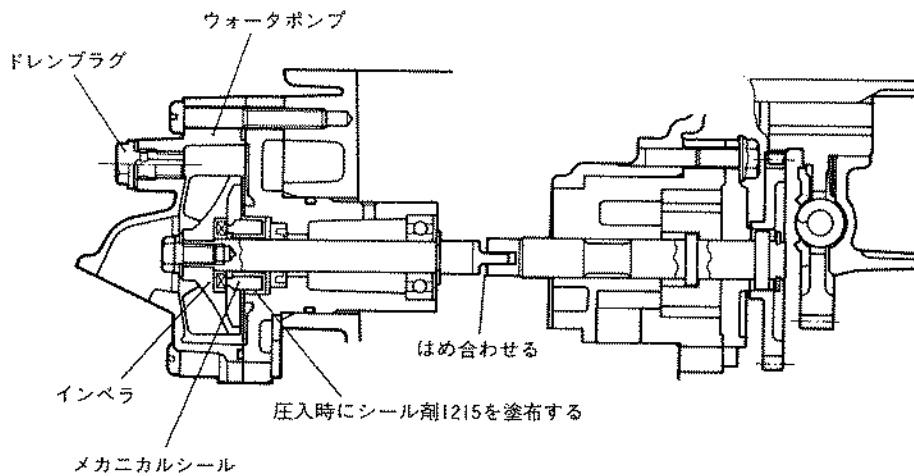
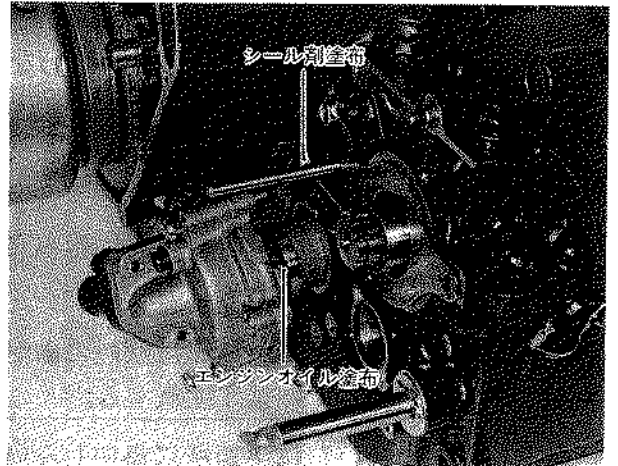
ロータホルダ：09930-44912



### ⑮ ウォータポンプの組立て

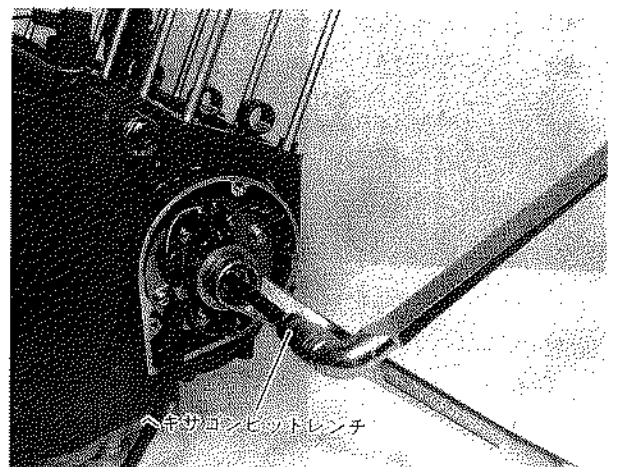
- ★ウォータポンプをクランクケースにはめ込む。
- ★ウォータポンプ締付ビスにシール剤1211を塗布する。

**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してください。



### ⑯ シグナルゼネレータロータの組立

- ★シグナルロータの凹部とクランクシャフトのピンを合わせる。
- ★メガネレンチで回り止めをして、シグナルロータボルトを締める。



## ⑪ ピストンリング・ピストンの組立て

★ピストンリングは1stリング（バレル形状）と2ndリング（テーパ形状）を間違わないように組み立てる。

★オイルリングは上下のサイドレールとスペーサの3つ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組み立てる。

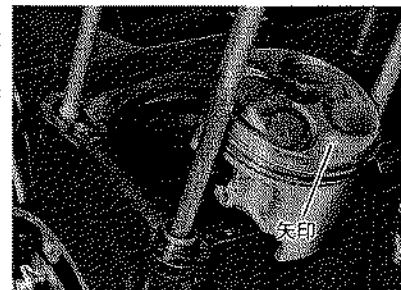
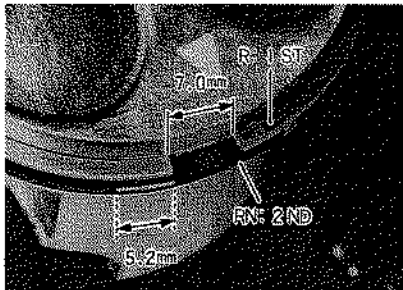
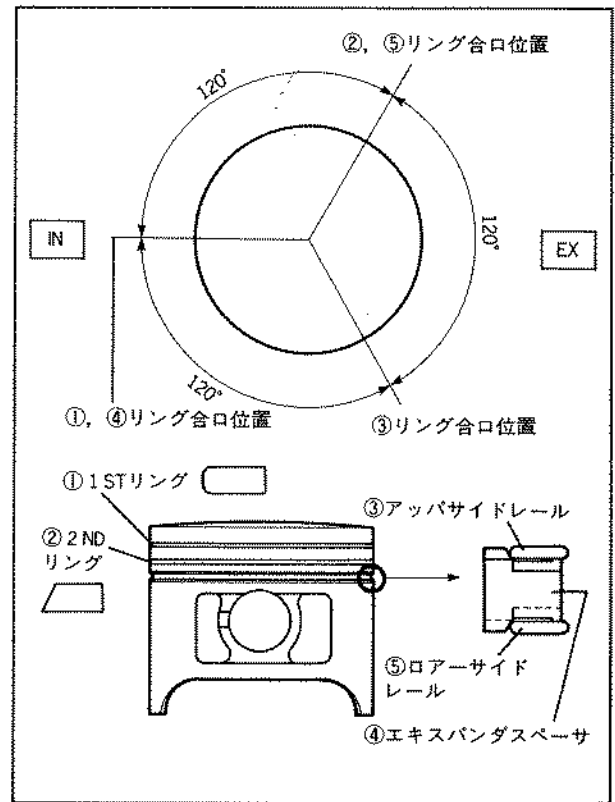
**注意** → スペーサの合い口部は互いの山が重なり合わないよう注意する。

★各リングの合い口は1箇所集中しないように取り付ける。

★ピストン頭部には向きを表示する矢印があり、取付時は矢印を排気側に向ける。

**注意** → ピストンは分解時と同じ気筒の所に組み立ててください。

★ピストンピンサークリップはピストン側の溝に確実にハマっているか確認をする。



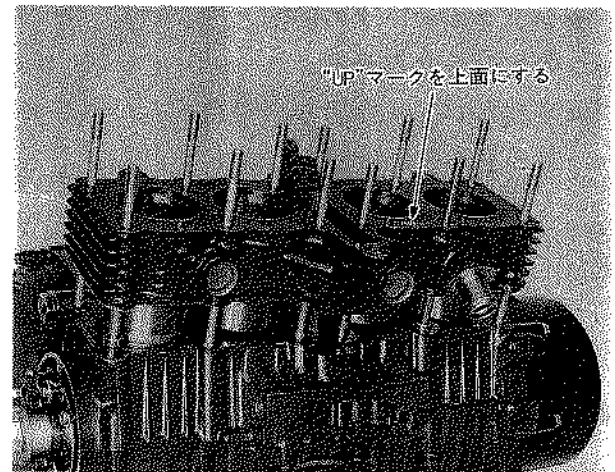
## ⑫ シリンダの組立て

★シリンダガスケットを組み立てる。

★シリンダ及びピストンにエンジンオイルを塗布する。

★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十分注意する。

★シリンダヘッドガスケットはUPマークを上面にして組み立てる。





①9バルブ関係の組立て

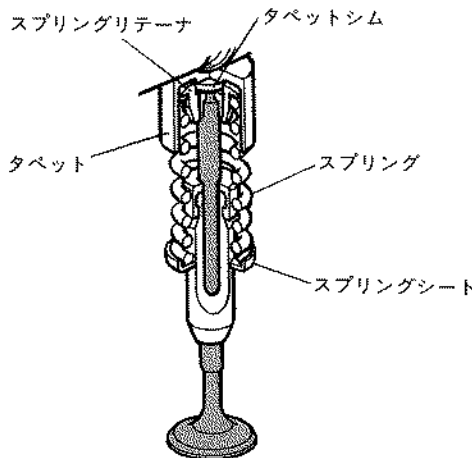
★インレットバルブステム部にエンジンオイルを十分に塗布（約0.2～0.5cc）しバルブガイドに挿入する。

★エキゾストバルブステム部にスズキモリペーストを十分に塗布（約0.2～0.5cc）しバルブガイドに挿入する。

**注意** → バルブは分解時と同位置に組み立ててください。

★バルブスプリングはコイルピッチの密部が下側になるようにスプリングシート上に組み立てる。

・白ペイント側を上側にする。

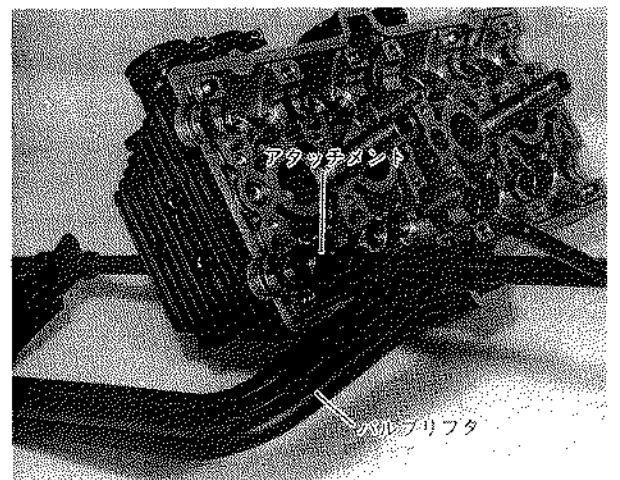
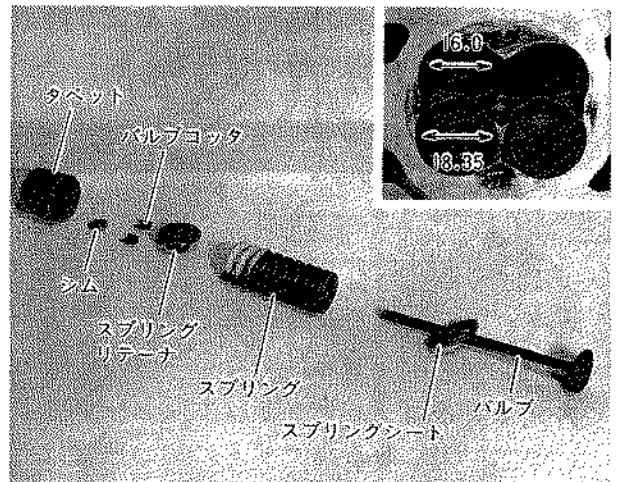
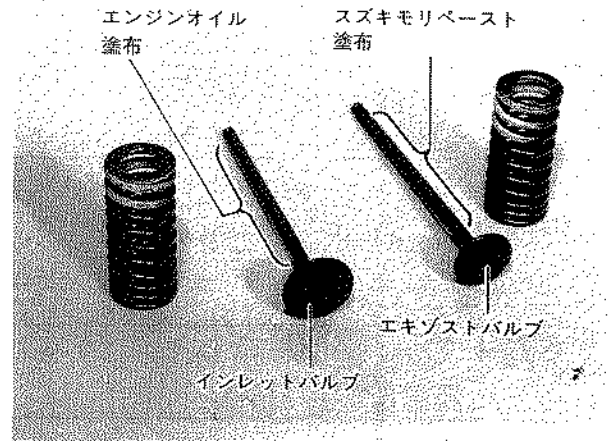


・エキゾース側のスプリングシート下側にシムワッシャを入れる。

★バルブリフタでスプリングを圧縮して、ピンセットでコッタピンを入れ、バルブをセットする。

・バルブコッタ内面にスズキグリース“A”を塗布すると組み立てやすい。

**注意** → バルブリフタでタベット摺動部に傷を付けないようにしてください。



バルブリフタ : 09916-14510  
 ピンセット : 09916-84510  
 アタッチメント(16φ) : 09916-14530

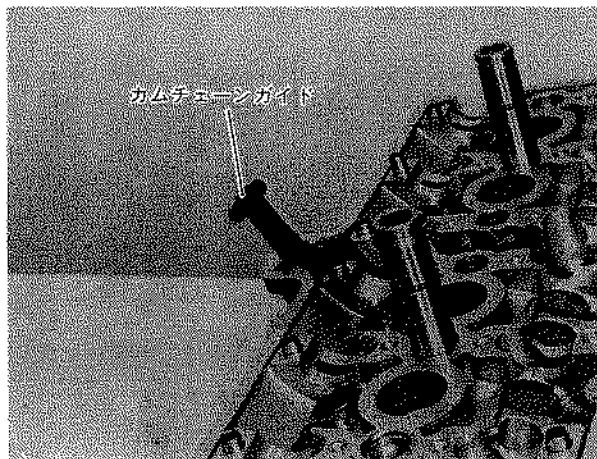


### ④カムシャフトの組立て

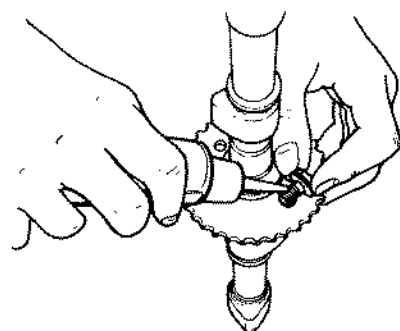
★カムチェーンを軽く引っ張ってカムチェーンガイドNo.1を挿入し、先端をクランクローアケースに確実にはめ、上端をシリンダヘッドにはめ込む。

★インレット及びエキゾーストカムシャフトにスプロケットを取り付ける。

**注意** → カムシャフトの端面にIN(Aマーク)、EX(Eマーク)が刻印してありますので確認してください。



カムシャフトスプロケット締付トルク	
240~260	kg・cm
ネジロックスリーボンド1303を塗布	



**カムスプロケット組立位置**

IN マーク

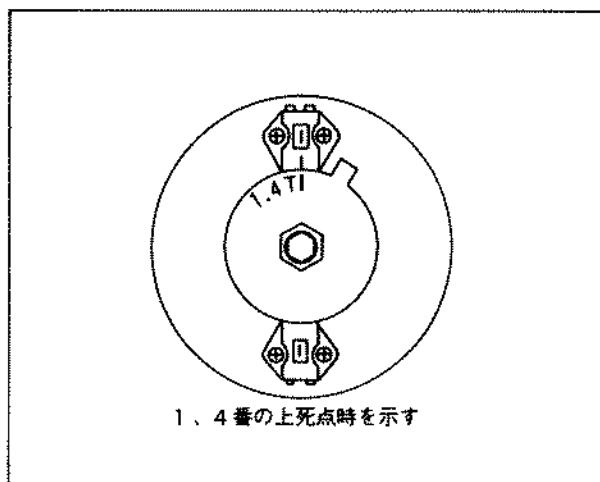
EX マーク

インレットカムシャフト

エキゾーストカムシャフト

### ⑤バルブタイミングの合わせ方

★1、4番のピストンが上死点になるようクランクシャフトを回す。

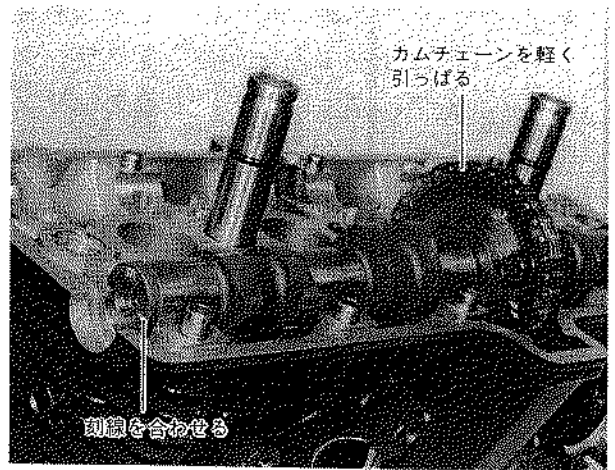


分解点検

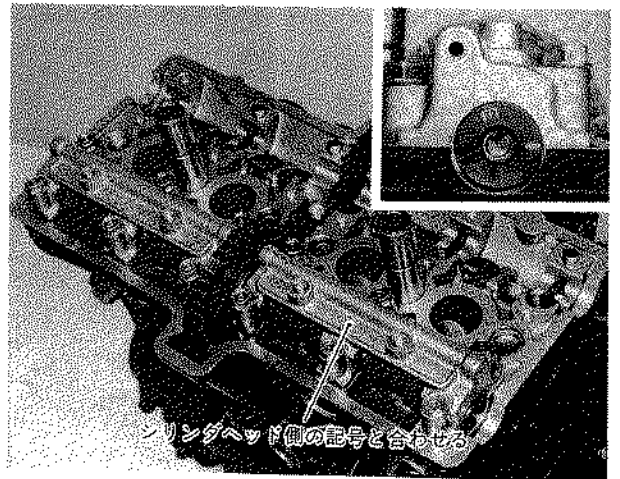


- ★シリンダヘッドのカムジャーナルへエンジンオイルを塗布（約3～5cc）する。
- ★エキゾーストカムシャフト端面の刻線をエンジン前方に向けて、シリンダヘッドカバー合せ面に平行になるよう組み立てる。
- ★カムチェーンをエキゾースト側に一杯に引っ張り、エキゾーストカムスプロケットに噛み合わせる。

**注意** クランクが回らないようにしてください。



- ★エキゾーストカムシャフトのジャーナル部及びカムシャフトハウジング軸受部にエンジンオイルを塗布（約3～5cc）する。
- ★カムシャフトホルダ記号とシリンダヘッド側記号を合わせてカムシャフトホルダを取り付ける。
- ★カムシャフトホルダを規定トルクで締め付ける。
  - ・締め付ボルトは内側から外側に対角線に均等に少しずつ締め付ける。

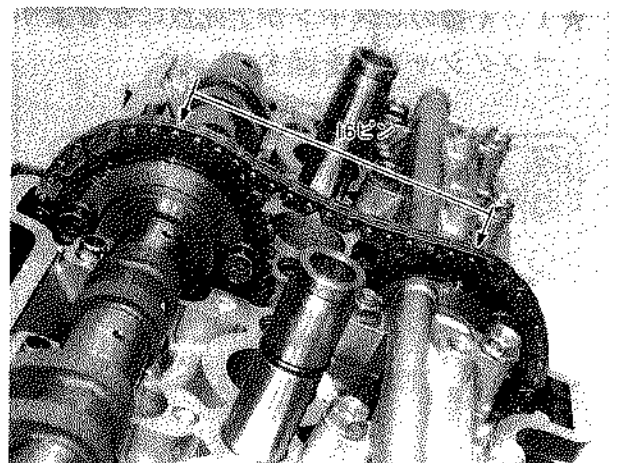


カムシャフトホルダ締め付トルク

80～120 kg・cm

- ★エキゾー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16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。
- ★エキゾーストカムシャフトと同じ要領でエンジンオイルを塗布する。
- ★エキゾーストカムシャフトと同じ要領でインレットカムシャフトホルダを締め付ける。

**注意** クランク及びエキゾーストカムシャフトが回らないようにしてください。



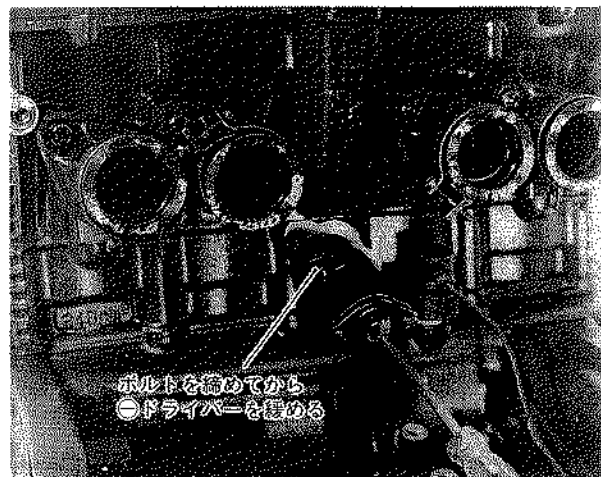
⑫ カムチェーンテンショナーアジャスタの取付け

★カムチェーンテンショナーアジャスタのキャップを外し、⊖ドライバを用いて右に回してプッシュロッドを縮める。

★シリンダに取り付ける。

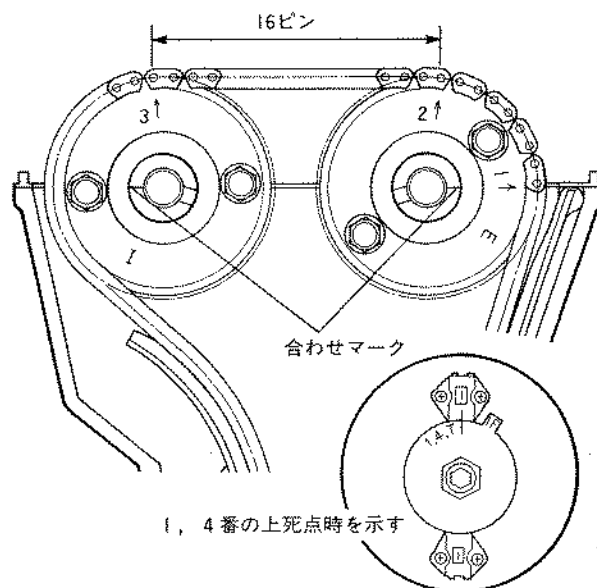
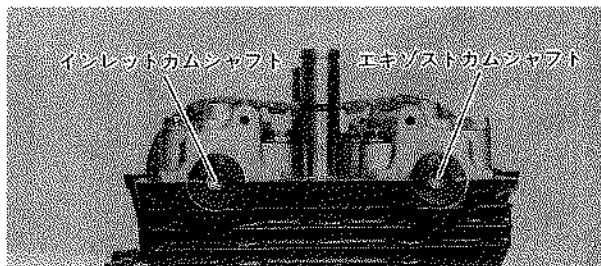
カムチェーンテンショナーアジャスタ締付トルク	
60~80	kg・cm

★⊖ドライバでプッシュロッドを戻す。



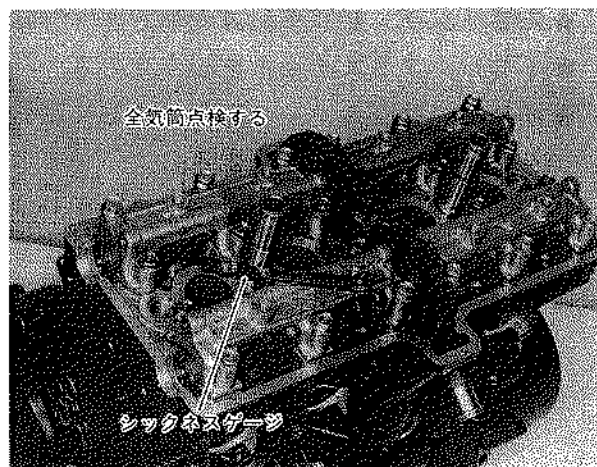
バルブタイミングの確認

★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ダヘッドカバー合せ面と水平になっているか確認する。



★タペットクリアランスの確認をする。

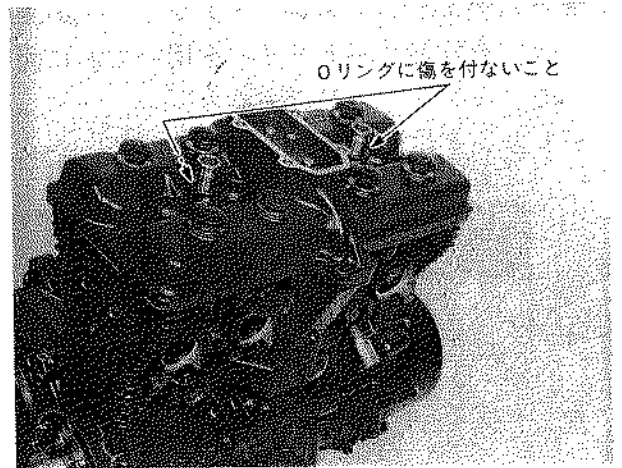
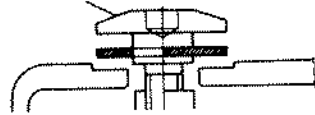
- ・タペットクリアランスが標準値以外の場合は点検調整の「タペットリアランスの調整」欄を参照して標準値にする。



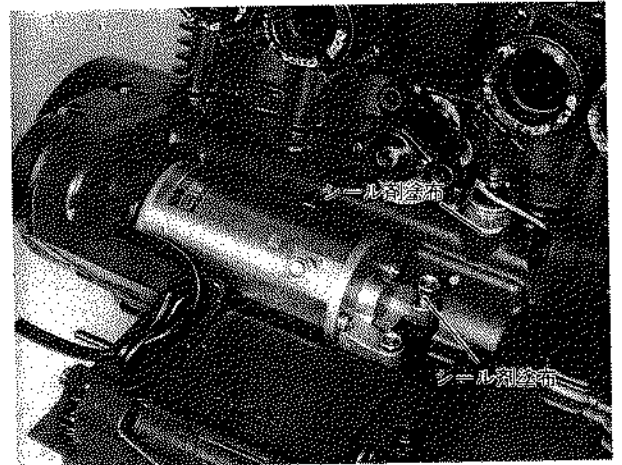
**24 シリンダヘッドカバーの組立て**

- ★シリンダヘッドカバーを組み立てる前にシリンダヘッド上面よりオーバーフローしない範囲でエンジンオイルをタペット室に注入する。
- ★ウォーターユニオンパイプのOリングに傷を付けないよう注意してシリンダヘッドカバーを組み立てる。
- ★締付ボルトは内側から外側に均等に締め付ける。

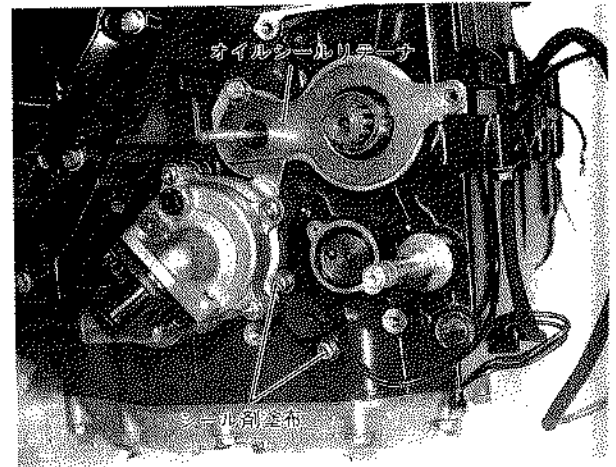
仮締め 100kg-cm  
本締め 130~150kg-cm

**25 スタータモータ及びオイルプレッシャスイッチの組立て**

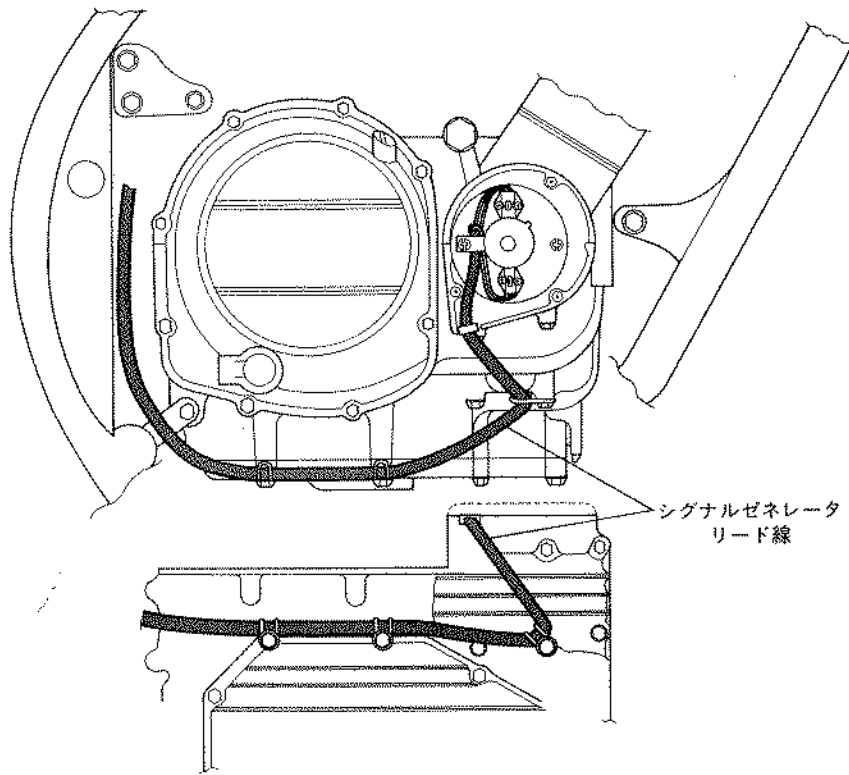
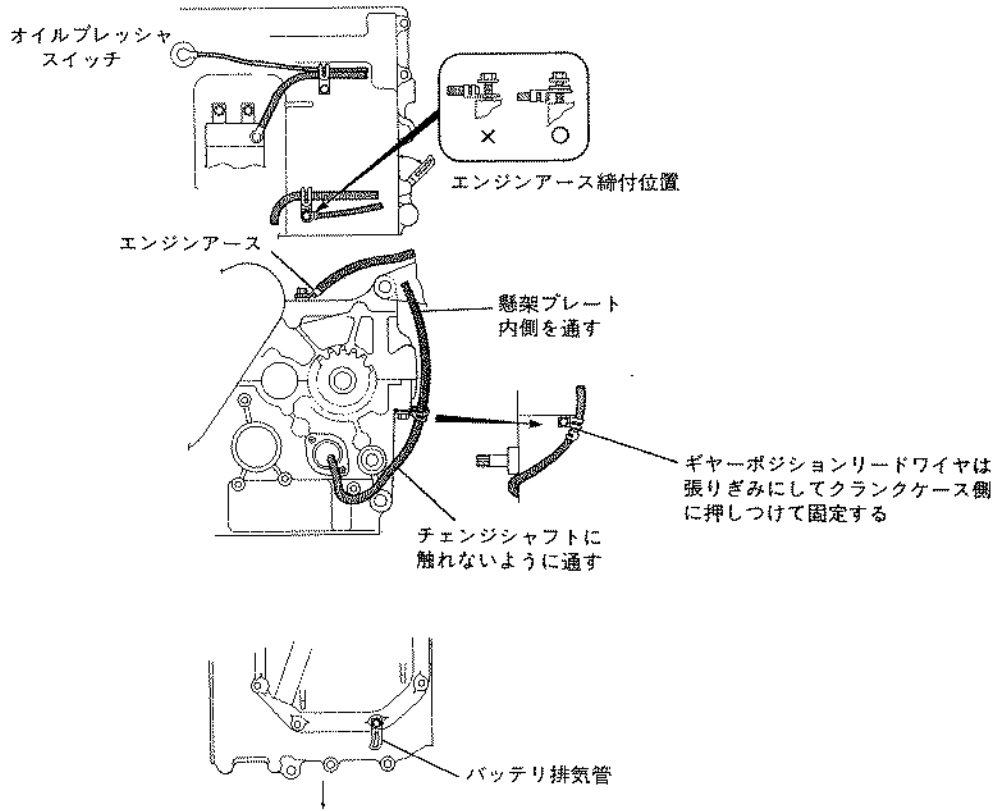
- ★スタータモータをクランクケースにセットすると同時にスタータアイドルギヤーに噛み合わせる。
- ★スタータモータ締付ボルト(前側)にスズキシール剤1211を塗布する。
- ★オイルプレッシャスイッチにシール剤1211を塗布して組み立てる。

**26 ギヤーシフトスイッチの組立て**

- ★スプリング、ピンを組み立てる。
- ★ギヤーシフトスイッチを組み立てる。
- ★ギヤーシフトスイッチ締付スクリュにスズキシール剤1211を塗布する。
- ★ドライブシャフトオイルシールリテーナを組み立て、締付後ボルト1箇所のリテーナを折り曲げ回り止めをする。



⑦ エンジン電装リード線通し方



### 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 (mm)			
標準	0 ~ 0.02	限度	0.10

### 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。
- ★カムリフト部の径を測定する。

カムの高さ (mm)			
標準	IN : 32.58 ~ 32.62	限度	IN : 32.28
	EX : 32.04 ~ 32.08		EX : 31.74

### 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。
- ★各ジャーナル部を十字方向に測定する。

カムシャフトジャーナル部の外径 (mm)	
標準	21.959 ~ 21.98

### 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測定する。

カムシャフトホルダの内径 (mm)	
22.012 ~ 22.025	

### 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を入れ、カムシャフトホルダを規定トルクで締め付ける。
- ★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 (mm)	
0.032 ~ 0.066	

### バルブガイドの内径の点検

- ★バルブガイド内面を清掃する。
- ★吸排気方向とこの直角方向の入口、中央、奥の6箇所を測定する。

バルブガイドの内径 (mm)	
標準	IN : 4.0 ~ 4.012
EX :	4.0 ~ 4.012



バルブステムの外径の点検

★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 (mm)			
標準	IN :	3.965~3.98	
	EX :	3.95~3.965	

バルブの振れの点検

★Vブロックを用いて、ゆっくり回しながら測定する。

バルブの振れ (mm)			
標準	0.045	限度	0.05 以上交換

バルブシート面の幅の点検

★バルブとシート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。

★シートのあたり面幅を測り、限度を越えていたら修正する。

バルブシート面の幅 (mm)			
標準	IN :	0.4~0.6	限度 標準値以外修正
	EX :		

バルブスプリングの自由長の点検

★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。

バルブスプリングの自由長 (mm)			
標準	39.84	限度	38.24

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余分な力がかからないようにして測定する。

★2~3度測ってみる。

ピストンリングの自由合い口隙間(mm)			
標準	1st :	限度	1st : 5.6
	2nd :		2nd : 4.16以下交換

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、リング下側ですき間を測定する。

ピストンリングとリング溝の隙間(mm)			
限度	1st :		0.18
	2nd :		0.15 以上交換



### クランクシャフトの振れの点検

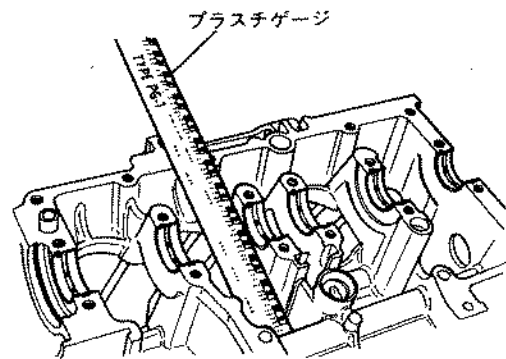
- ★摺動面に異常な傷、摩耗がないか点検する。
- ★Vブロックを用いゆっくり回しながら振れを測定する。

クランクシャフトの振れ(mm)			
標準	0~0.04	限度	0.05 以上交換

### クランクシャフトジャーナルのオイルクリアランス

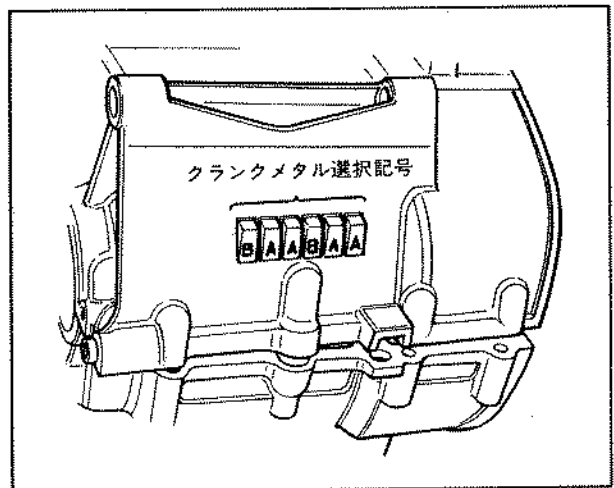
- ★クランクケースを分割してクランクシャフトジャーナル部へプラスチックゲージを入れてクランクケースを規定トルクで締め付ける。
- ★再びクランクケースを分割し、押しつぶされたプラスチックゲージ幅でオイルクリアランスを測定する。

**注意** → プラスチックゲージがクランクシャフトジャーナル部に入っているときは、クランクシャフトを絶対に動かさないでください。



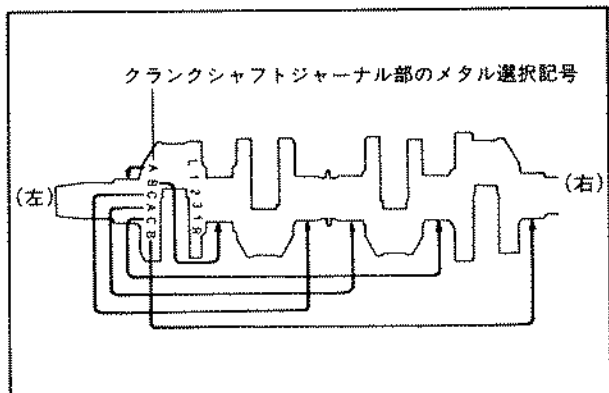
- ★測定結果が規定オイルクリアランスを外れていたら、1番左側クランクウェーブとクランクケース後面に記した記号から下記のクランクメタル選択表でベアリングを選択し、交換する。

**注意** → 1対のクランクメタルには同色のベアリングを使用してください。



クランクシャフトジャーナルの  
オイルクリアランス  
0.020~0.044 mm

クランクメタル選択表				
ケース側記号	クランク側記号	A	B	C
		A	緑色	黒色
B	黒色	茶色	黄色	

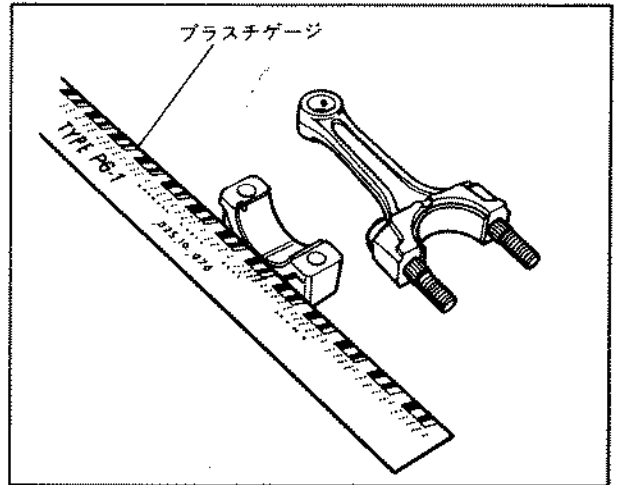




### コンロッド大端のオイルクリアランス

- ★コンロッドキャップを外してコンロッドとクランクピンの間へプラスチックゲージを入れてコンロッドを規定トルクで締め付ける。
- ★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ックゲージ幅でオイルクリアランスを測定する。

**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でください。

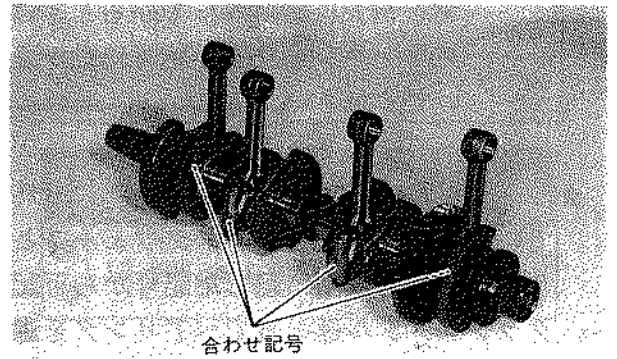


#### コンロッド大端部のオイルクリアランス

0.024～0.048mm

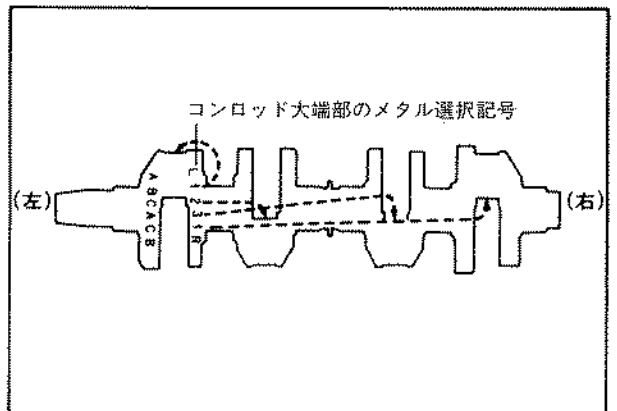
- ★測定結果が規定オイルクリアランスを外れていたら、1番のシリンダ部の右側クランクウェッジとコンロッド大端部に記した記号から下記のコンロッド大端メタル選択表でベアリングを選択し、交換する。

**注意** → 1対のコンロッド大端部には同色のベアリングを使用してください。



#### コンロッド大端メタル選択表

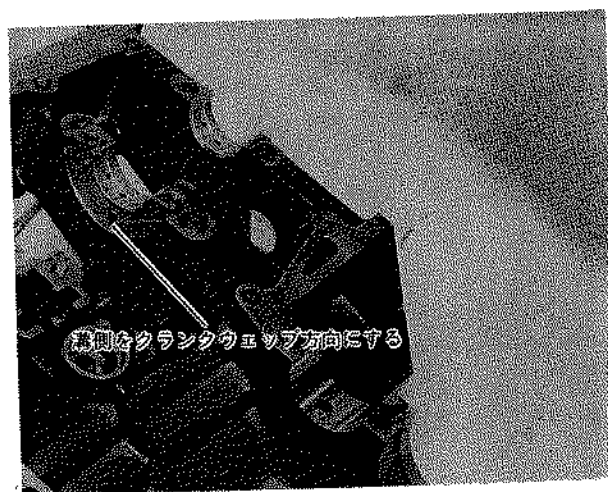
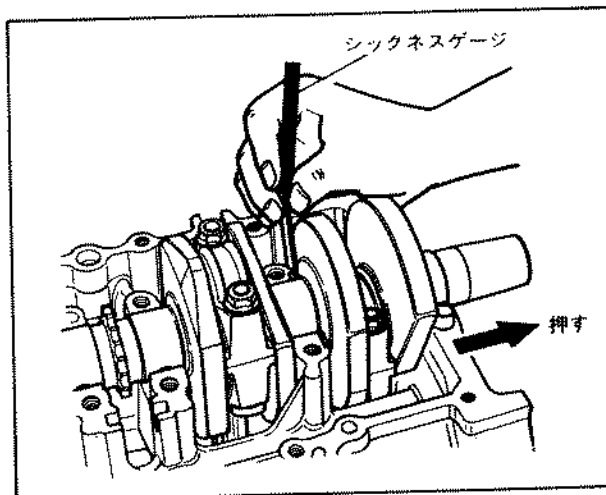
コンロッド 内径記号	クランクピン 外径記号		
	1	2	3
1	緑色	黒色	茶色
2	黒色	茶色	黄色



分解点検

## クランクシャフトスラストクリアランス

★アッパクランクケースにクランクシャフトを入れ、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、クランクウェッジとベアリングホルダ間をシクネスゲージでクリアランスを測定する。



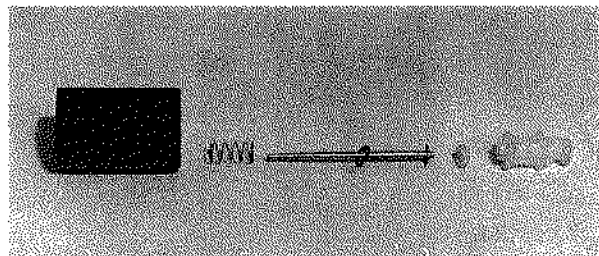
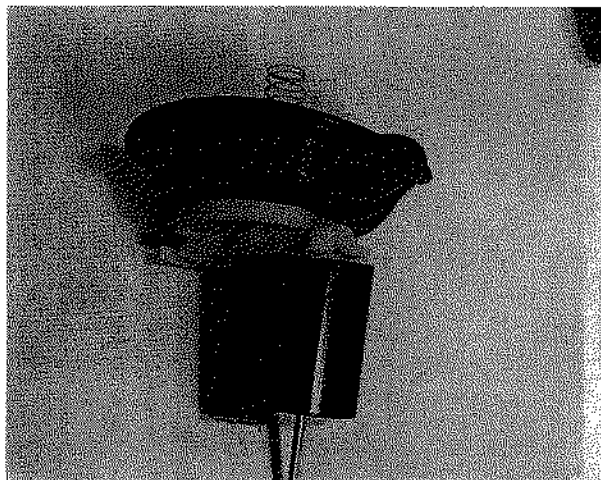
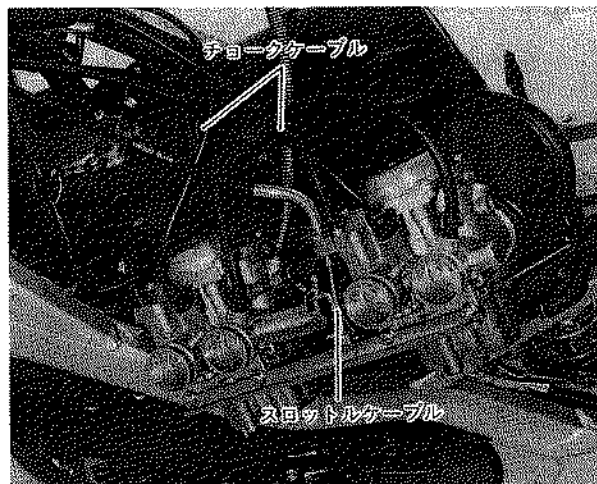
ライトスラストメタル	
厚さ	色
2.425~2.45	緑

レフトスラストメタル選択表		
レフトスラストメタル そう入前のクリアランス	レフトスラスト メタルの色	レフトスラストメタル そう入後のクリアランス
2.420~2.445mm	赤	0.045~0.095mm
2.445~2.470mm	黒	
2.470~2.495mm	青	
2.495~2.520mm	緑	
2.520~2.545mm	黄	0.045~0.100mm
2.545~2.575mm	白	

上記の要領でスラストクリアランス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、再調整してください。

## キャブレターの取外し

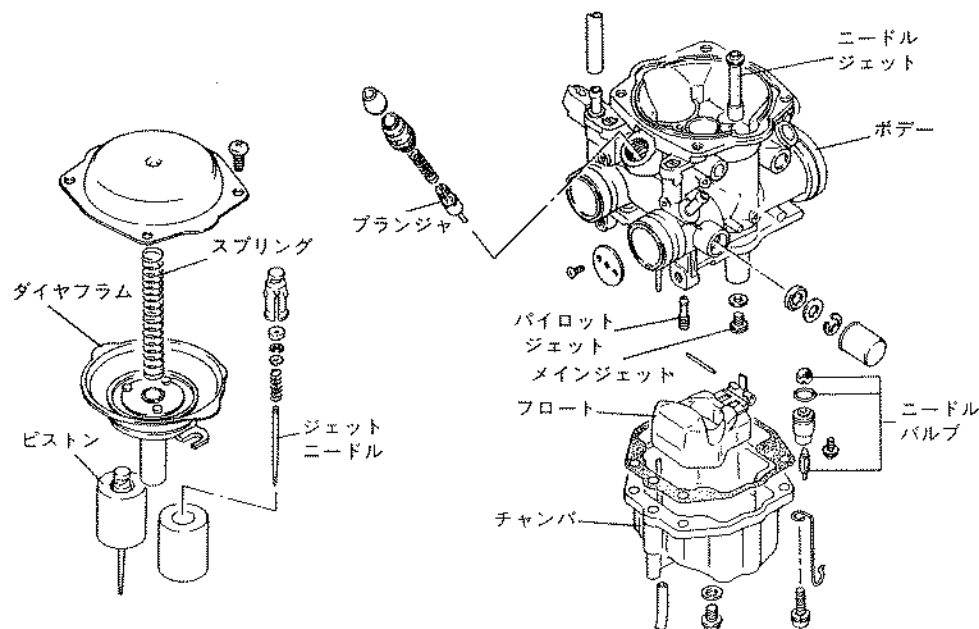
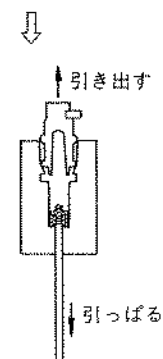
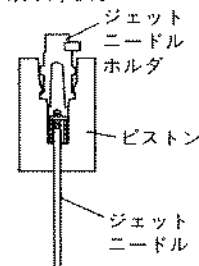
- ★シートを外す。
- ★リヤシートを外す。
- ★フレームカバーを外す (P103参照)。
- ★アンダフェアリングを外す (P103参照)。
- ★フェューエルタンクを外す。
- ★フェューエルタンクブラケットを外す。
- ★チョークワイヤを外す。
- ★キャブレターとエアークリーナをセットで  
外す。
- ★スロットルワイヤを外す。
- ★エアークリーナを外す。
- ★キャブレターを分解する。



2番, 3番用: 0-1 (570)

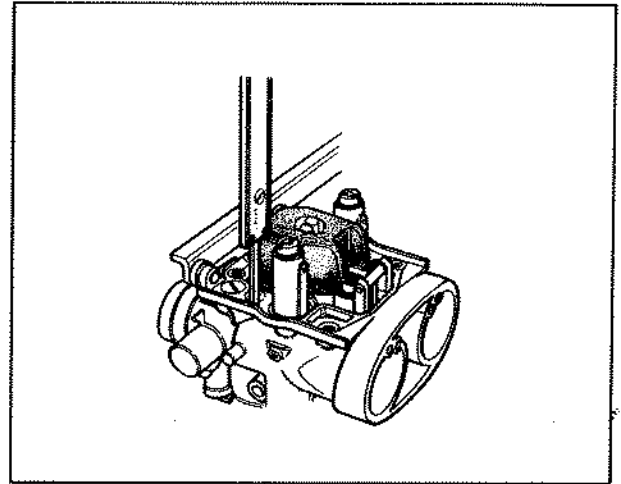


1番, 4番用: 0-1 (443)

ジェットニードルホルダ  
取り外し方

### 油面調整基準の点検

- ★キャブレタをさかさまの状態にしてフロートを持ち上げる。
- ★ガスケットを取り外す。
- ★フロートをゆっくり下げる。
- ★フロートの油面調整プレートと、フロートバルブが接した所でフロートを止める。
- ★キャブレタボデーとフロートとの間の寸法を測定する。

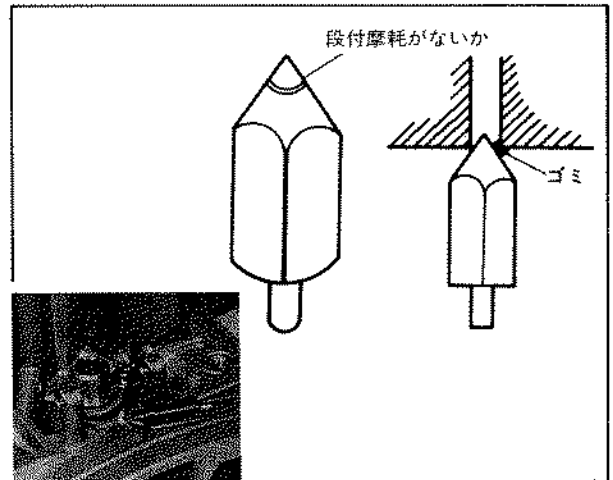


油面調整基準 (mm)
20.5

### フロートバルブの点検

- ★バルブに摩耗や傷がないか。
- ★ゴミなどのつまりがないか。

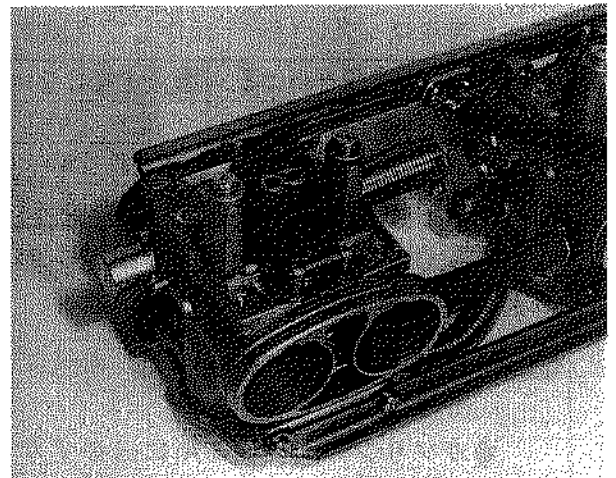
**注意** → 汚れたりつまっているときはエアガンで吹き飛ばすようにして掃除する。



### エア通路、ジェット類のつまり点検

- ★キャブレタのジェット類や各部通路は、非常に精密にできているため、エアを通して掃除する。

**注意** → 針などで掃除すると各通路に損傷を与えたり、穴径を狂わせたりするので必ずエアで掃除してください。

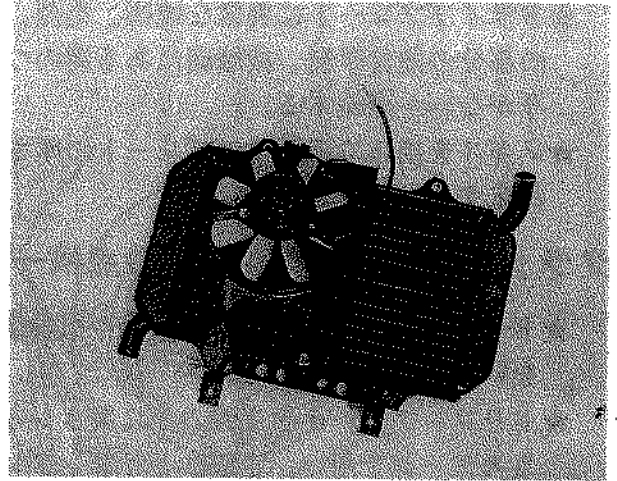






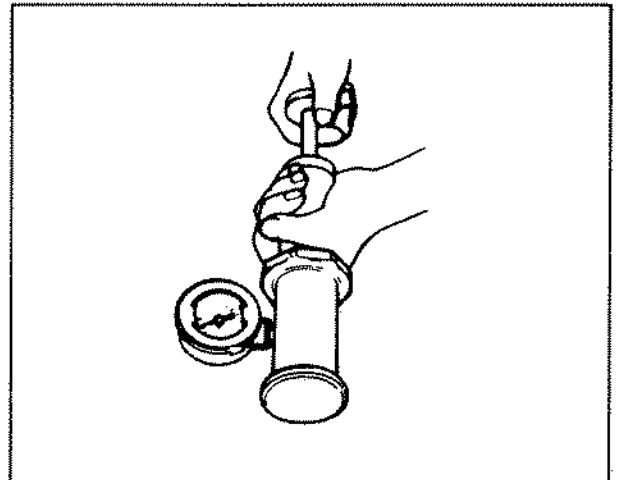
## ラジエータの点検

- ★フィンの変形や泥、虫等による汚れがないか点検する。
- ★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。



## 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。
  - ・キャップをテストに正しく取り付ける。
  - ・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

0.95~1.25kg/cm<sup>2</sup>

## 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、接触面にある溝のつ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 (mm)			
標準	2.9~3.1	限度	2.6 以下交換

## 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ケスゲージを用い、定盤とドリブンプレートの間に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 (mm)			
標準	0~0.1	限度	0.6 以上交換

## 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 (mm)			
標準	38.1	限度	36.29 以下交換

## ギヤースhift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ースhiftフォークを差し込み、溝とギヤースhiftフォークの爪の間に生じるすき間の大きさをシッケスゲージを用いて測定する。

ギヤースhiftフォークとフォーク溝のすき間 (mm)			
標準	0.1~0.3	限度	0.32 以上交換

## ギヤースhiftフォークの爪の厚さの点検

- ★ギヤースhiftフォークの部分に異常な摺動傷がないか点検する。
- ★マイクロメータを用いてギヤースhiftフォークの爪の部分の厚さを測定する。

ギヤースhiftフォークの爪の厚さ (mm)			
標準	No.1 No.2 No.3	4.8~4.9	

## シフトフォークシャフトの曲がりの点検

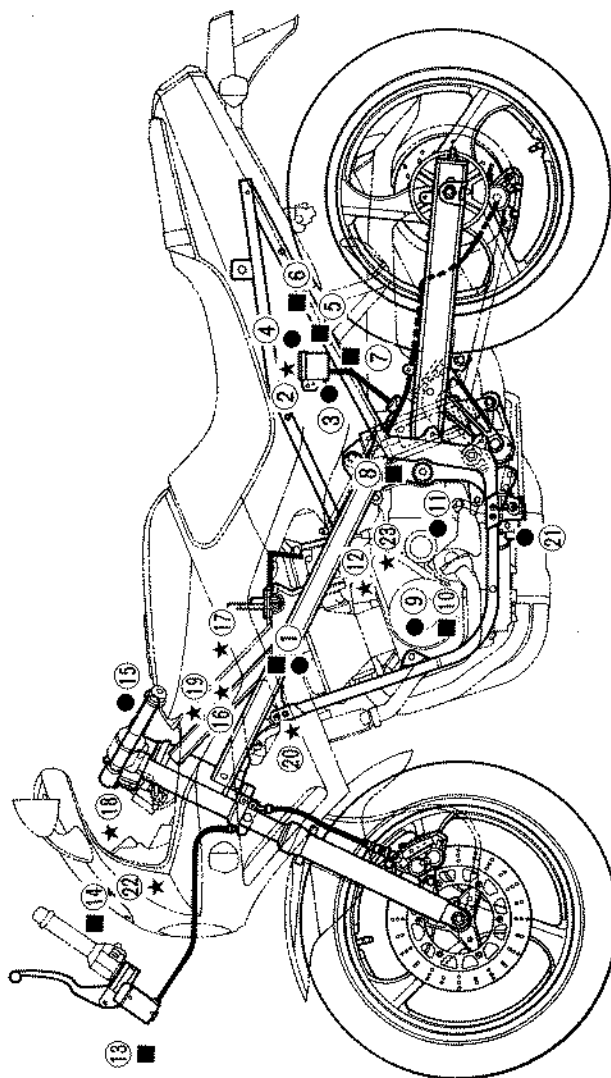
- ★シフトフォークシャフトの摺動部の傷の有無を点検する。
- ★シッケスゲージと定盤を用いてシフトフォークシャフトの曲がりを点検する。

シフトフォークシャフトの曲がり (mm)	
標準	0~0.03

電装部品配置図

★電装部品の点検、測定にはスズキポケットテスタ09900-25002を使用します。  
 ●テストのバッテリーは満充電のものを使用する。  
 ●テスタレンジ位置を確実にセットする。  
 ●抵抗値等の数値はテスタ、気温により多少数値が異なりますので目安にとめてください。

■は車体の右側に取り付け  
 ★は車体の中央に取り付け  
 ●は車体の左側に取り付け



番号	名	称
①	イグニッションコイル	●
②	バッテリー	★
③	イグナイタ	●
④	ターンシグナルリレー	●
⑤	スタータリレー	■
⑥	フェーズ	■
⑦	レギュレートルレクトリクチャファイア	■
⑧	リヤブレーキスイッチ	●
⑨	スタータ (ゼネレータ)	●
⑩	シグナルゼネレータ	●
⑪	ニュートラルスイッチ	●
⑫	オイルプレッシャスイッチ	★
⑬	フロントブレーキスイッチ	■
⑭	エンジンストップスイッチ	■
⑮	スタータスイッチ	●
⑯	ライトスイッチ	●
⑰	デマースイッチ	●
⑱	パッシングスイッチホーン	●
⑲	ウォータテンパレチャゲージ	★
⑲	フェUELゲージ	★
⑲	ウォータテンパレチャメータ	★
⑲	フェUELメータ	★
⑲	サーモスイッチ (電動ファン用)	★
⑲	ターリグファン	★
⑲	サイドスタンドスイッチ	●
⑲	ダイオード (サイドスタンド用)	★
⑲	スタータモータ	★

### ACゼネレータの点検

★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。

端子	導通の有無	測定レンジ
黄の各端子↔アース	導通なし	×1Ω
黄の各端子間	導通あり (0.4-0.6Ω)	×1Ω

( ) 内は参考値

### レギュレートレクチファイアの点検

単位: KΩ

★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。

★測定レンジ——1KΩ

**注意** → テスタや測定レンジによって数値に差異が生じるので目安にとどめてください。

★数値は参考値です。

	赤	橙黒	黒白	黄	黄	黄
赤		OFF	OFF	OFF	OFF	OFF
橙黒	6-20		0.1-1	2-7	2-7	2-7
黒白	6-20	0.1-1		1-6	1-6	1-6
黄	1-6	OFF	OFF		OFF	OFF
黄	1-6	OFF	OFF	OFF		OFF
黄	1-6	OFF	OFF	OFF	OFF	

### イグナイタの点検

★ポケットテストを用いて各々の導通の有無を点検する。

★テストレンジ1KΩ

	橙白	白	黒黄	黒白	緑白	黒青	茶
橙白		ON	ON	ON	ON	ON	ON
白	OFF		OFF	OFF	OFF	OFF	OFF
黒黄	OFF	OFF		OFF	OFF	OFF	OFF
黒白	OFF	ON	ON		ON	ON	ON
緑白	OFF	ON	ON	ON		ON	ON
黒青	OFF	ON	ON	ON	ON		ON
茶	OFF	ON	ON	ON	ON	ON	

### シグナルゼネレータの点検

★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してください。

★数値は参考値です。

端子	抵抗値	測定レンジ
茶 ↔ 黒青	350Ω ± 20%	×10Ω
緑白 ↔ 黒青	350Ω ± 20%	×10Ω

スタータリレーの点検

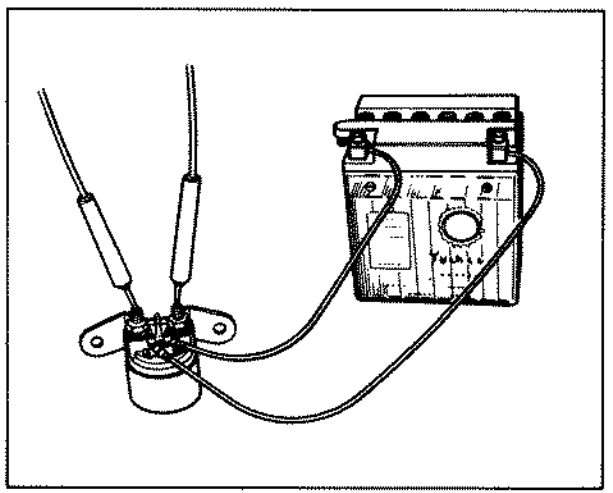
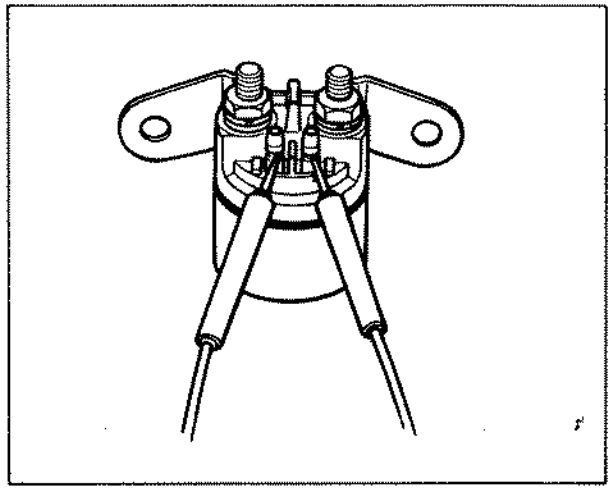
★ポケットテスタを用いてコイルの抵抗値を測定する。

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。

★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）ポケットテスタで導通があるか確認する。

導通あり
------



KΩ  
度  
FF  
-7  
-6  
FF  
FF  
茶  
ON  
OFF  
ON  
ON  
ON

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	28 mm	限度	27 mm 以下交換

アーマチュアコイルの点検

★ポケットテスタ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	× 1 Ω
各セグメント間	有	× 1 Ω

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	12.0 mm	限度	8.5 mm 以下交換

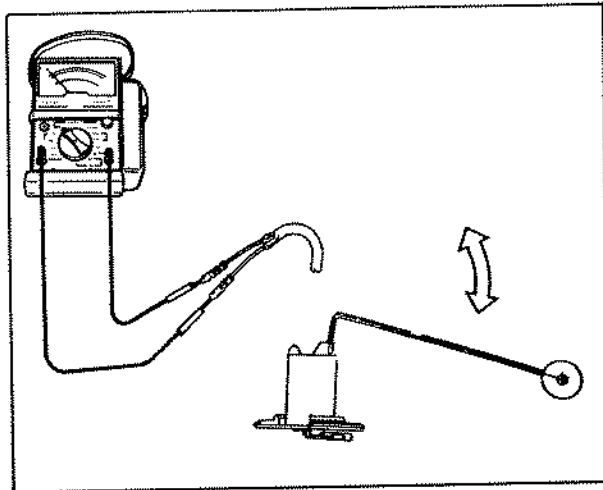


### フューエルレベルゲージの点検

- ★ポケットテスタを用いてフューエルレベルゲージの各位置の抵抗値を測る。
- ★フロートアームのストッパが当たるところ、(上下2箇所)で測る。

フューエルレベルゲージの抵抗値	
E (空)	103~117Ω
F (満)	1~5Ω

**注意** フロートレベルゲージを組み立てる時はフロートレベルゲージのフロートがフューエルタンク上部に引っ掛からないように注意して組み立てる。

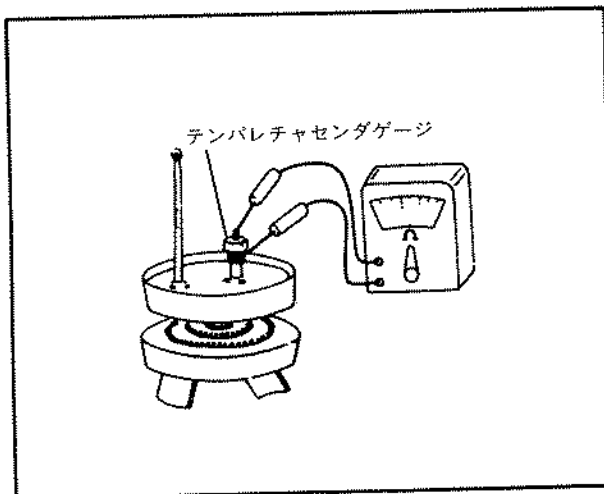


### ウォータテンパレチャセンダゲージの点検

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

テンパレチャセンダゲージの抵抗値				
温度℃	50	80	100	120
抵抗値Ω	(220.9)	(76.0)	(40.6)	(23.2)

( )内は参考値



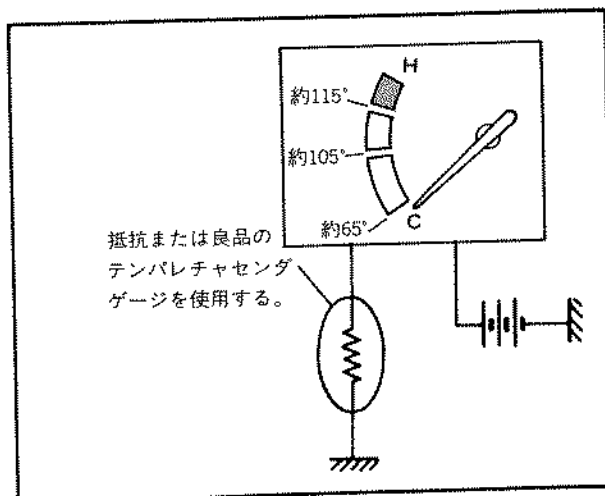
分解点検

### ウォータテンパレチャメータの点検

- ★規定の抵抗値を接続するか、または、良品のウォータテンパレチャメータを用い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				
温度℃	-	約50	約105	約115
抵抗値Ω	-	220.9	35.0	27.0Ω

- ★電源が入っていない時、指針はC点側に戻る。

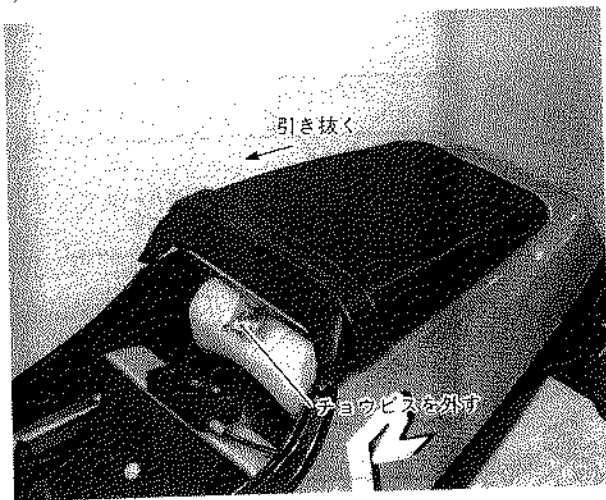




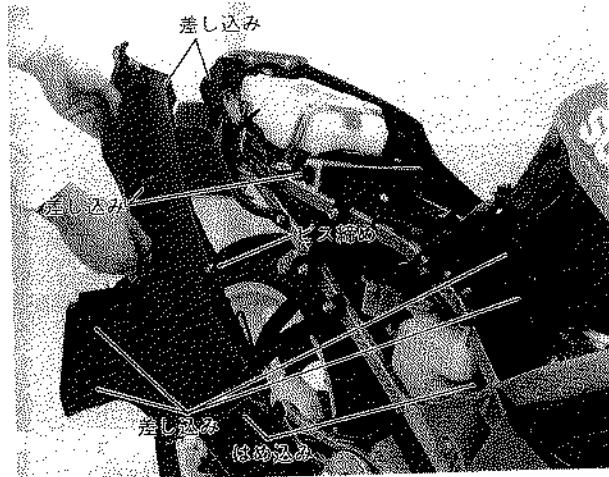


カバー類の取外し

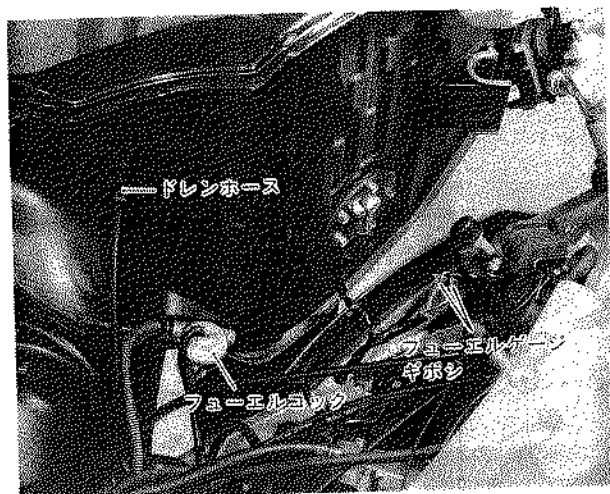
リヤシート取外し



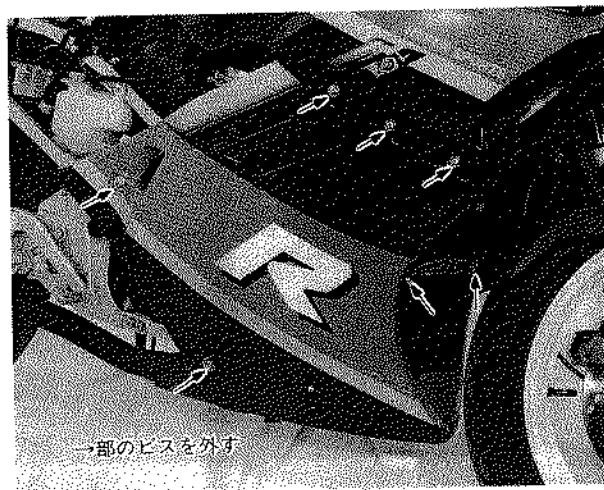
フレームカバーの取外し



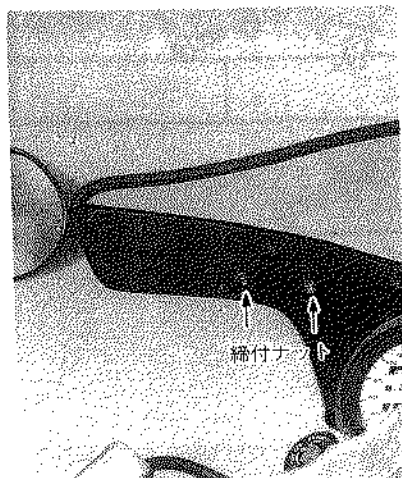
フューエルタンクの取外し



アンダカウリングの取外し



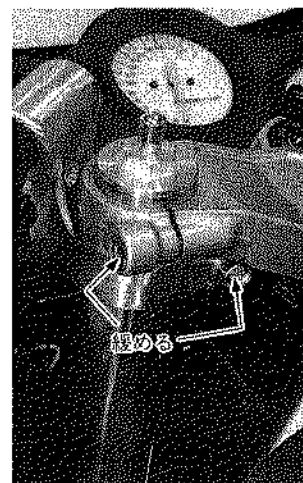
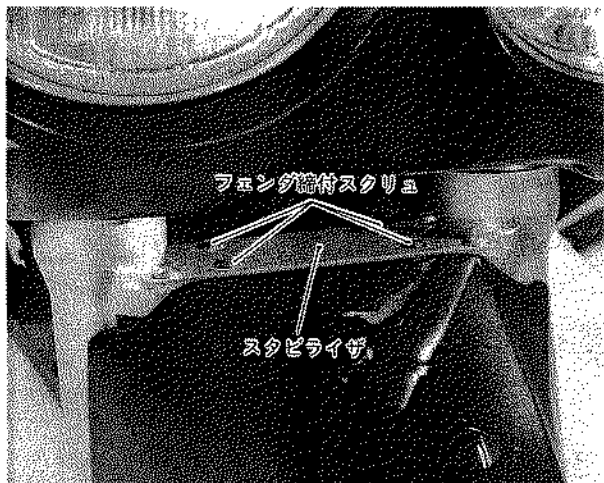
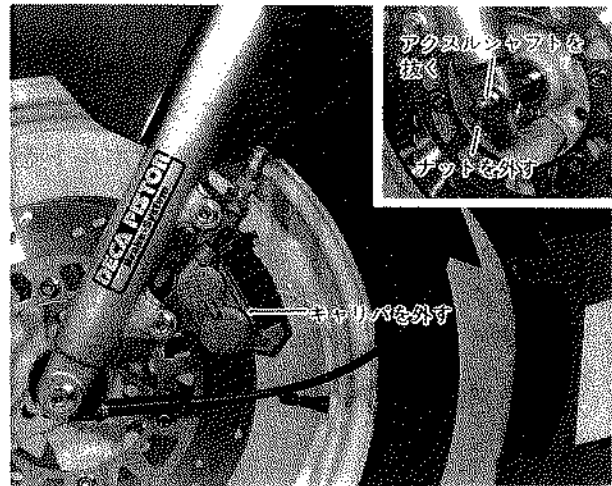
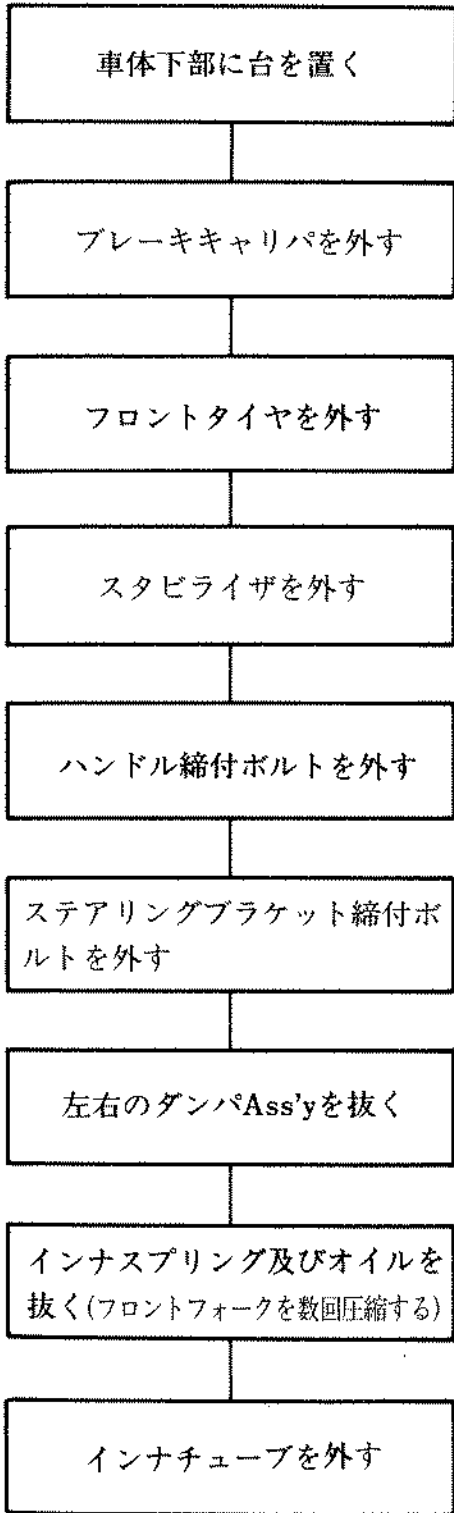
カウリングの取外し



分解点検



フロントフォークの分解



分解点検

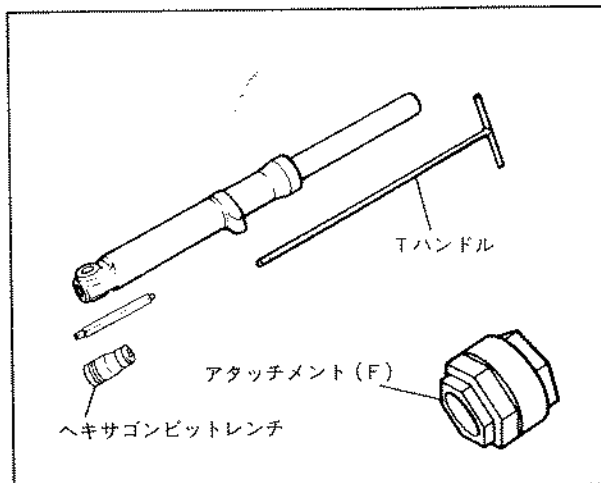
## インナチューブの取外し

★インナチューブ上端より特殊工具のフロントフォークアッセンブリングツール（アタッチメント：F）を入れてシリンダを固定し、アウトチューブ下部の締付ボルトをヘキサゴンレンチを用いて緩める。

Tハンドル : 09940-34520

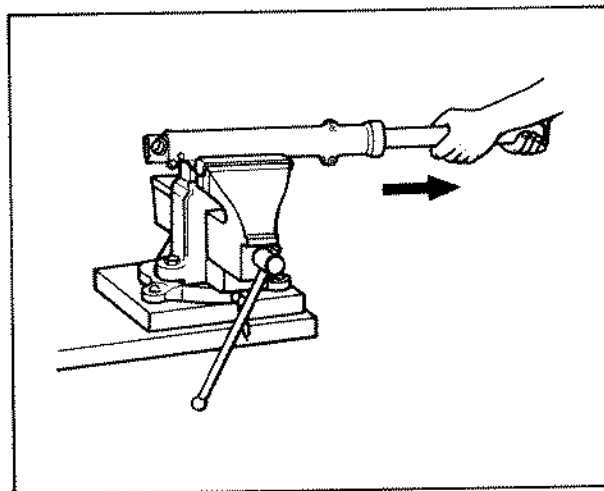
アタッチメント F : 09940-34581

・インナチューブを最圧縮させ、アウトチューブの筒部以外の所をバイス等で固定する。



ヘキサゴンビットレンチセット : 09900-00410

- ★ダストシール、サークリップを外す。
- ★アウトチューブの筒部以外の所をバイス等で固定しインナチューブを引っ張る。
- ★インナチューブを抜き取ると、オイルシール、スペーサ、インナチューブピストン、ガイドブッシュが共に抜き取れます。



## フロントフォークスプリングの自由長の点検

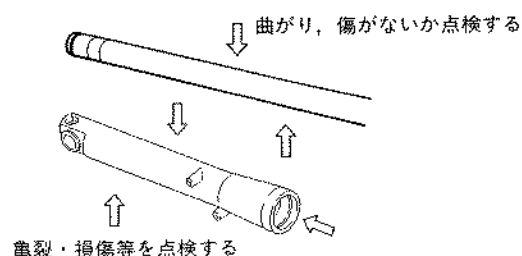
★フロントフォークスプリングを単体で取り出し、平らな面におき、その長さを測定する。

## フロントフォークスプリングの自由長

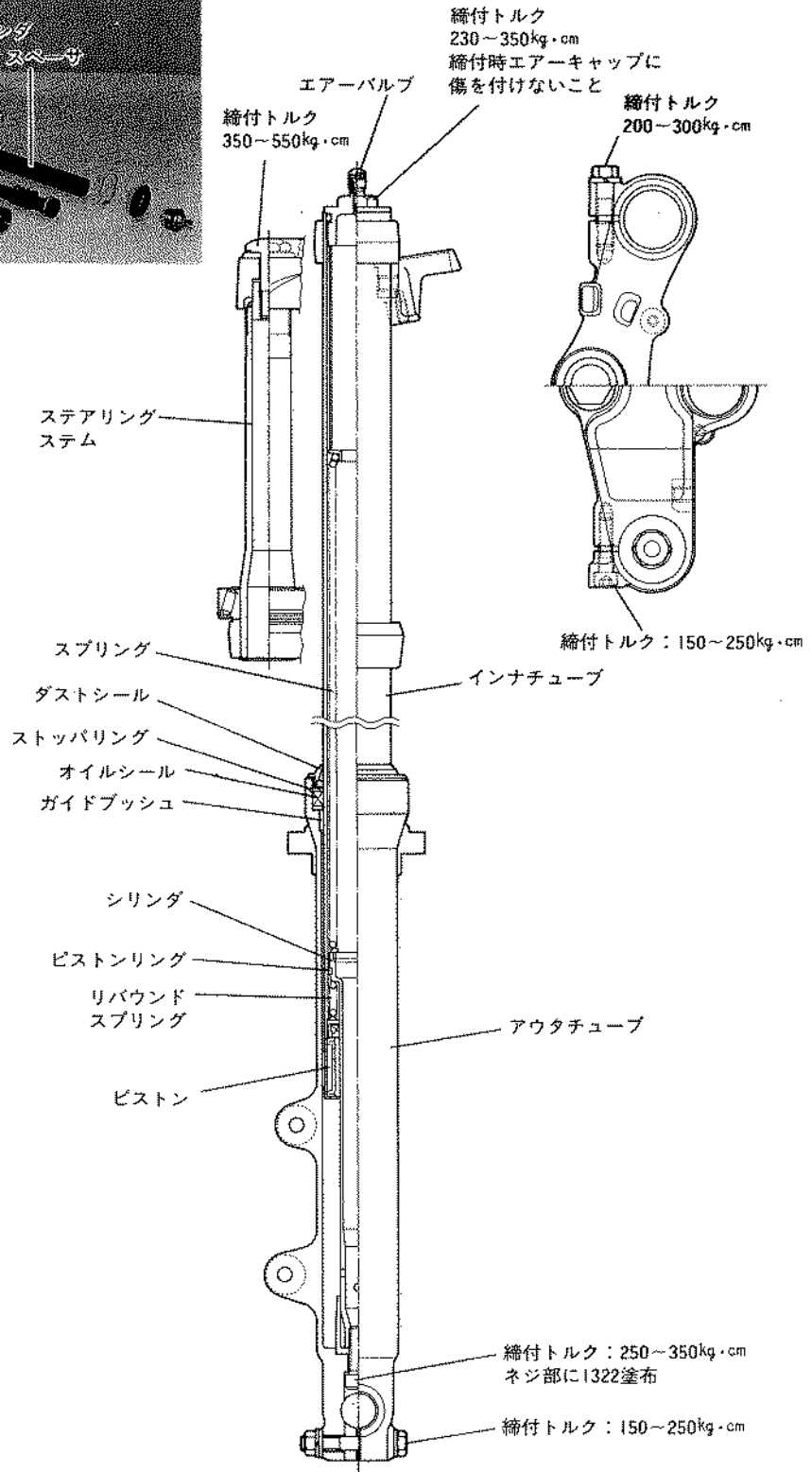
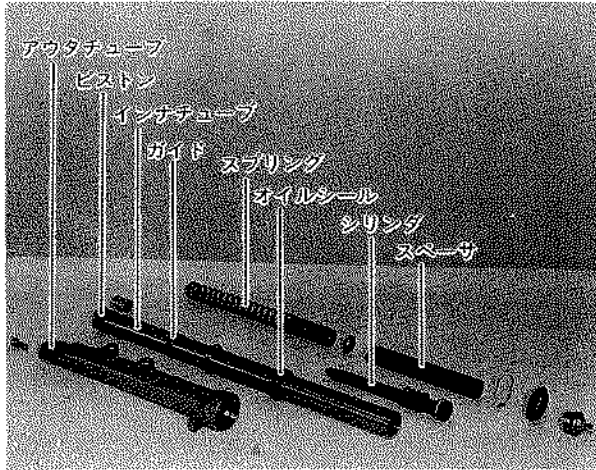
標準	302.5	限度	297.5 以下交換
----	-------	----	---------------

## フロントフォークインナ及びアウトチューブの点検

- ★インナチューブの摺動部分に傷がないか点検する。
- ★曲がりや亀裂等がないか点検する。
- ★フロントフォークアウトチューブ各部に凹み、亀裂、損傷等がないか点検する。



フロントフォーク構造図

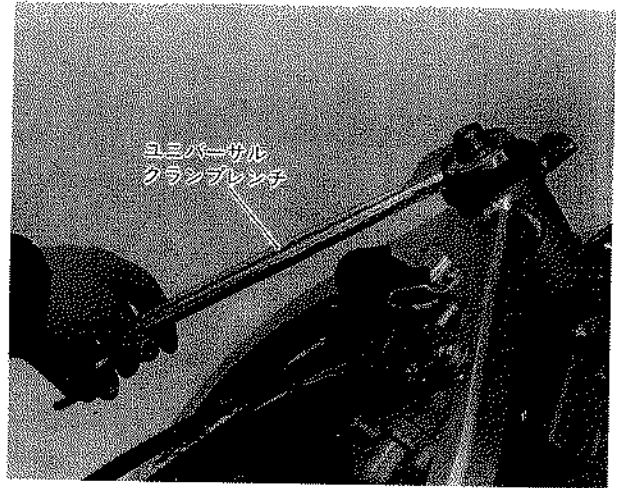


分解点検



## ステアリングステムの取外し

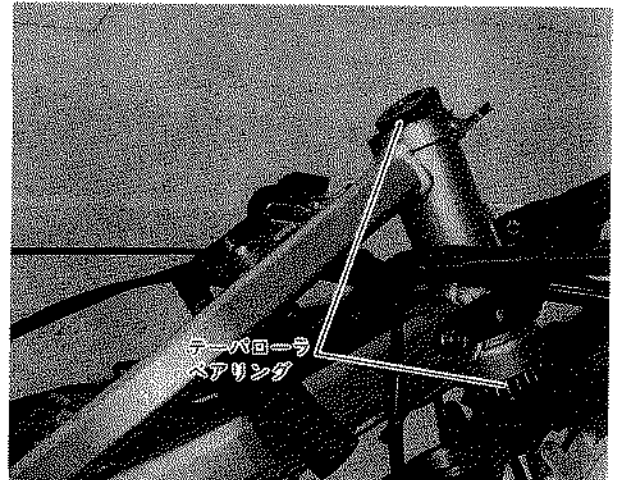
- ★特殊工具のユニバーサルクランプレンチを用いてステアリングステムナットを外す。



ユニバーサルクランプレンチ：09910-60611

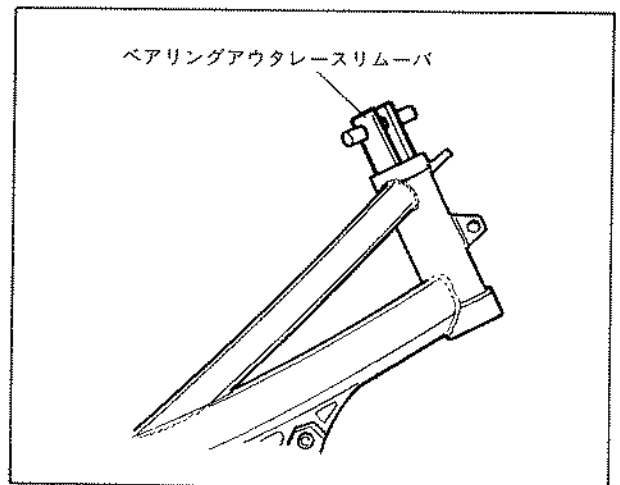
## ステアリングベアリングの点検

- ★テーパローラベアリングに錆や傷がないか点検する。
- ★レースに打痕、摺動傷がないか点検する。
- ★グリースが十分充填されているか点検する。



## ステアリングレースの取外し

- ★ステアリングレースの取り外しは、特殊工具のベアリングアウトレースリムーバを用いて行う。



ベアリングアウトレースリムーバ：09941-54911





リヤサスペンションの分解

車体の下部に台を置く

リヤキャリパブレーキホースを外す  
注意：ブレーキオイルがホイール、タイヤ等に付着しないよう十分注意する。

リヤキャリパを外す

リヤアクスルを抜く

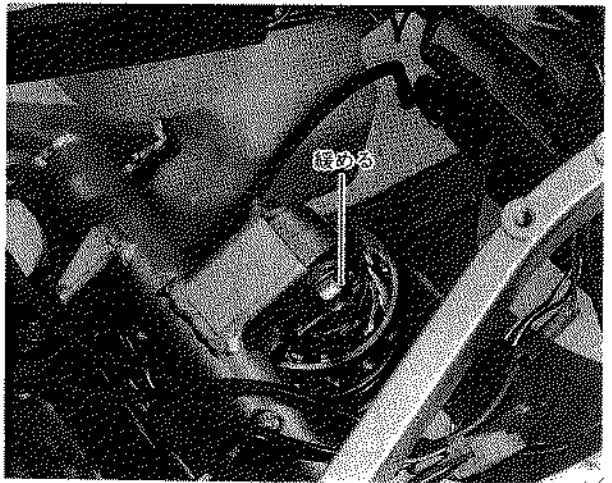
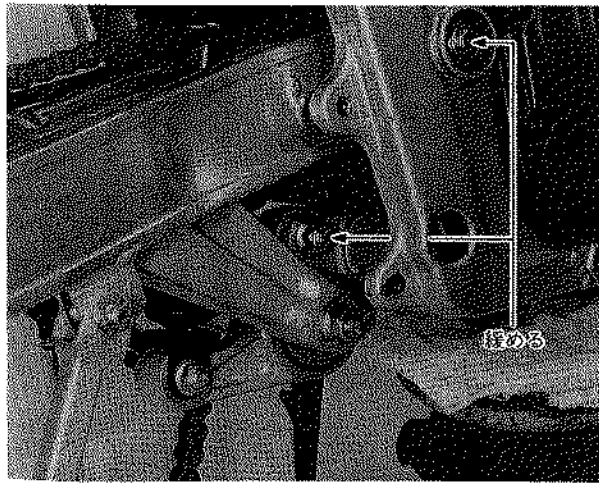
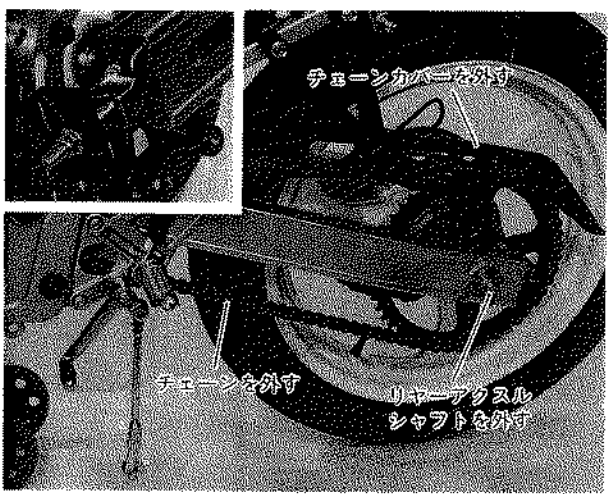
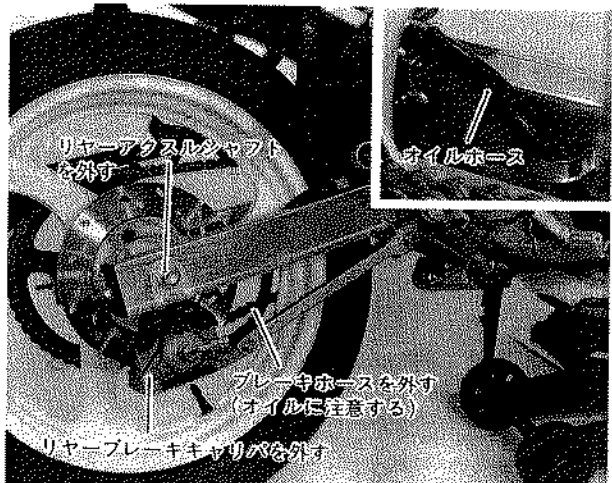
リヤタイヤを外す

フートレストブラケットを外す

リヤショックアブソーバ上側の締付ボルトを外してスイングアームを下に降す

クッションレバーボルトを外す

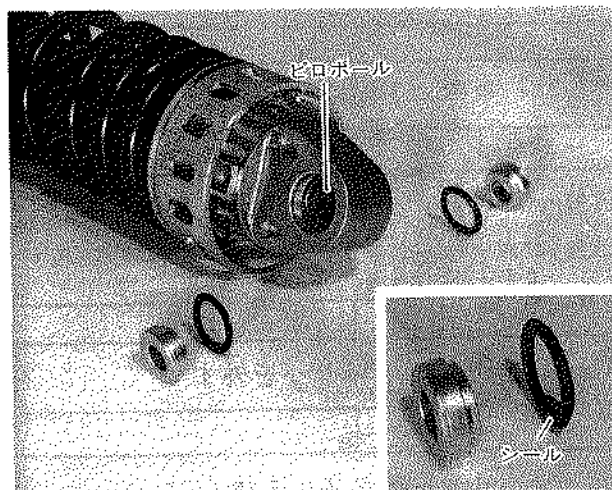
ピボットシャフトを抜き取りスイングアームを取り外す



分解点検

## ピロボールの点検

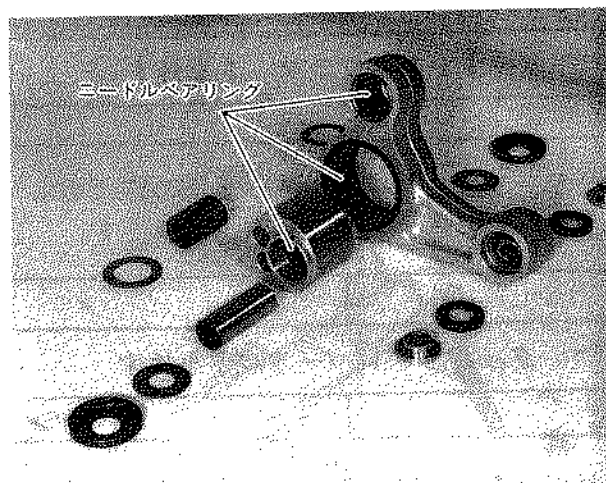
- ★ピロボールの摺動面に損傷、異状摩耗がないか、また、スムーズに回転するか確認をする。
- ★点検後はスズキモリブデングリスを塗布する。



ピロボール：球状軸受ベアリング

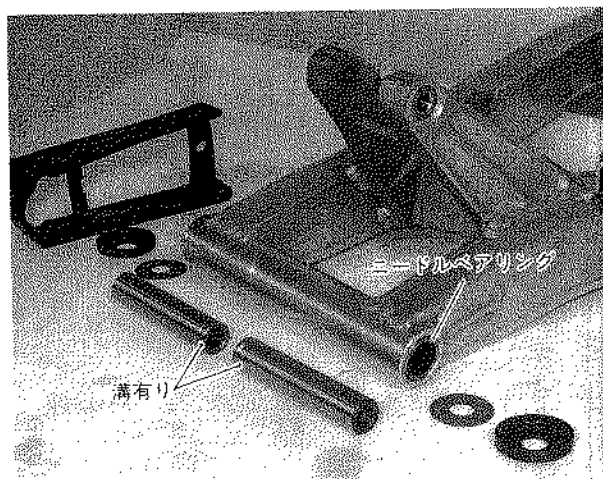
## クッションレバーの点検

- ★クッションレバーの変形、亀裂などがないか点検する。
- ★クッションレバーの各ブッシュ、ベアリング、ダストシールの摩耗、損傷などがないか点検する。



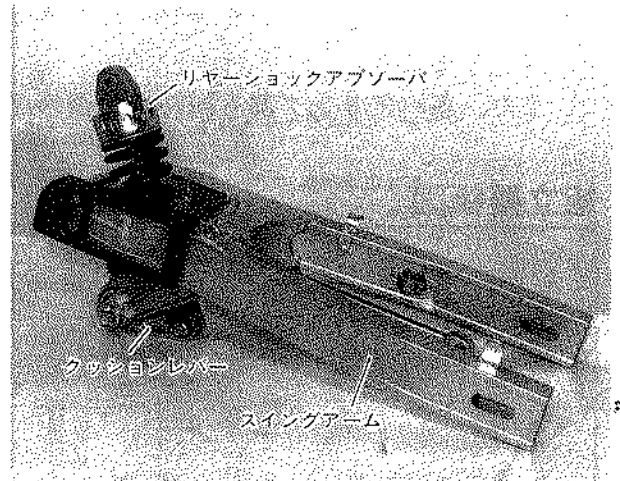
## リヤースイングアームの点検

- ★リヤースイングアームピボットベアリング、ブッシュの摩耗、損傷がないか点検する。
- ★ベアリングの取り外しは、特殊工具のベアリングリムーバを用いて行なう。
  - ・ベアリングリムーバ
  - 09923-74510



サスペンションの組立て

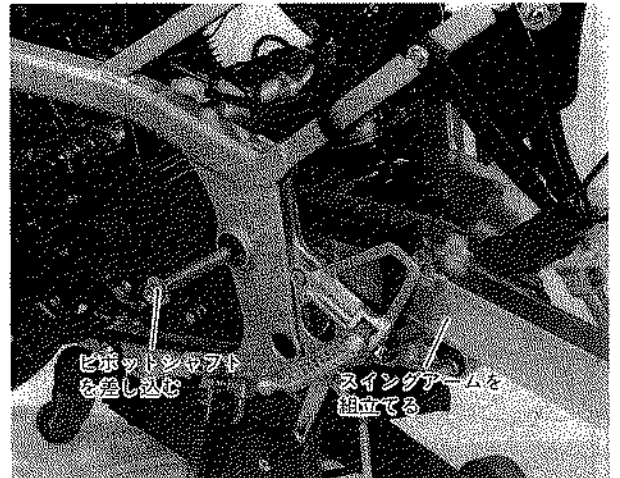
- ①スイングアームのブラケットにクッションレバーの偏心カムを取り付ける。
- ②リヤショックアブソーバ下側をクッションレバーに取り付ける。
- ③スイングアームをフレームに取り付ける。
- ④リヤショックアブソーバ上側をフレームに取り付ける。
- ⑤クッションレバーをフレームに取り付ける。



①②



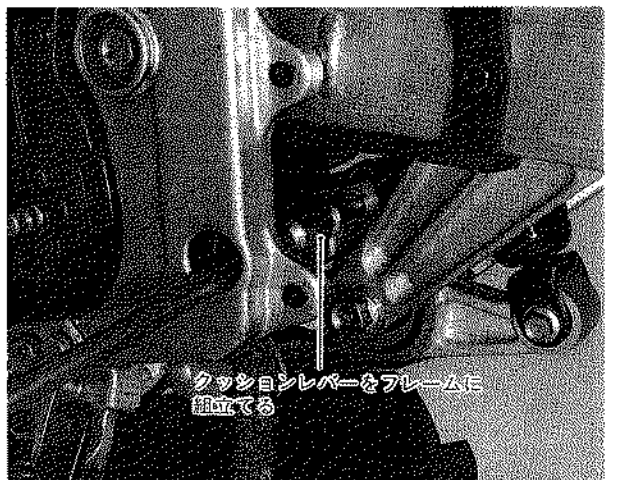
③



④



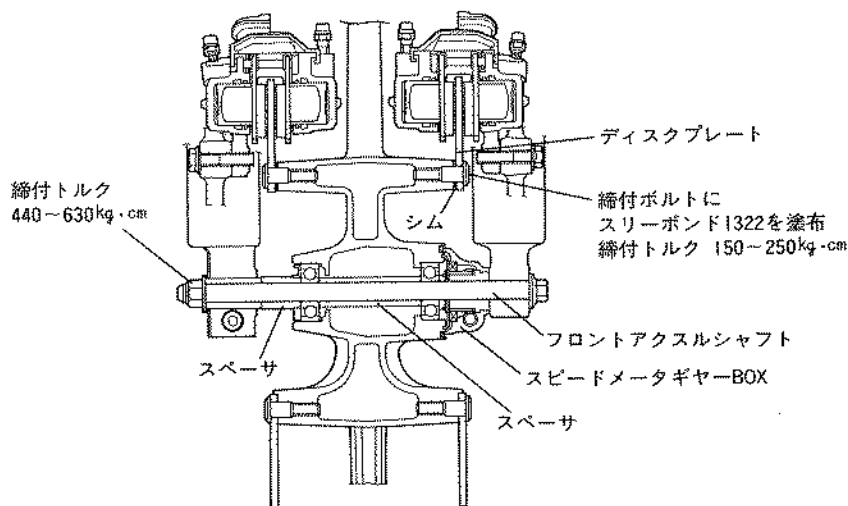
⑤



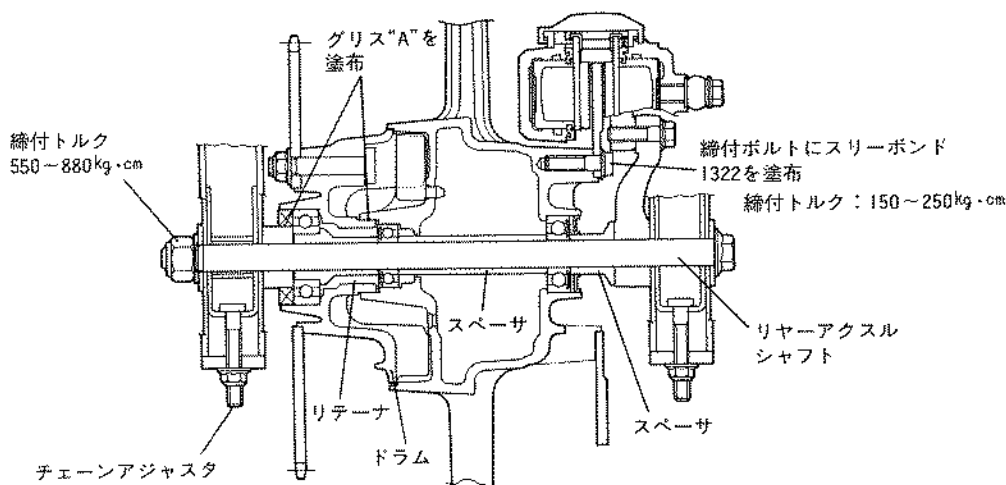
分解点検



フロントホイール

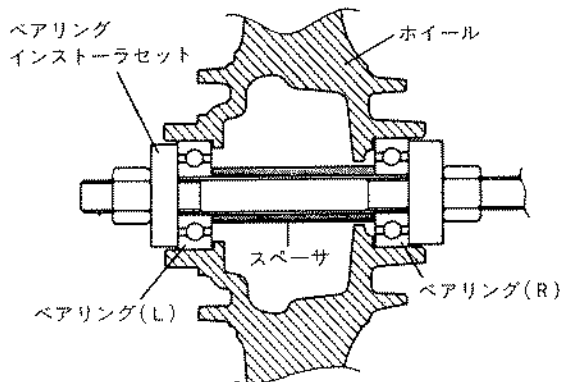
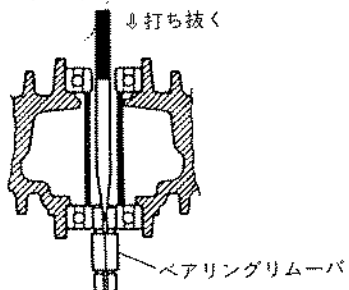


リヤホイール



ホイールベアリングの分解と組立て

- ★ホイールベアリングにベアリングリムーバをセットしてハンマにより打ち抜きます。  
・ホイールベアリングリムーバ：09941-50110
- ★ベアリングを圧入するときは特殊工具ベアリングインストーラセットを用いる。  
・ベアリングインストーラセット：09924-84510



分解点検

## ディスクプレートの点検

- ★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。

ディスクプレートの厚さ (mm)

標準	前: 4.5	限度	前: 4.0
	後: 6.0		後: 5.3

## ホイールバランスの点検

- ★ホイールバランスに図のようにホイールをのせ、静かに回しながら重量的なアンバランスを点検し、ホイールが不特定の位置へ自然に止まるようになるまでバランス調整する。

ホイールのアンバランス量

5 g 以内

## マスタシリンダ、ピストンの点検

- ★マスタシリンダ、ピストンカップなど各摺動する部分に摺動傷がないか目視で点検する。
- ★マスタシリンダの内径、ピストンの外径を測定する。

シリンダの内径

標準	前: 14.000~14.043	限度	前: 14.055
	後: 12.700~12.743 mm		後: 12.755 mm以上交換

ピストンの外径

標準	前: 13.957~13.984	限度	前: 13.945
	後: 12.657~12.684 mm		後: 12.645 mm以下交換

分解点検

## キャリパ、ピストンの点検

- ★キャリパ、ピストンなど各摺動する部品に傷がないか目視で点検する。
- ★キャリパの内径、ピストンの外径を測定する。

ピストンの外径 (mm)

標準	前: 26.92~26.97	限度	前: 26.91
	後: 38.098~38.148		後: 38.088

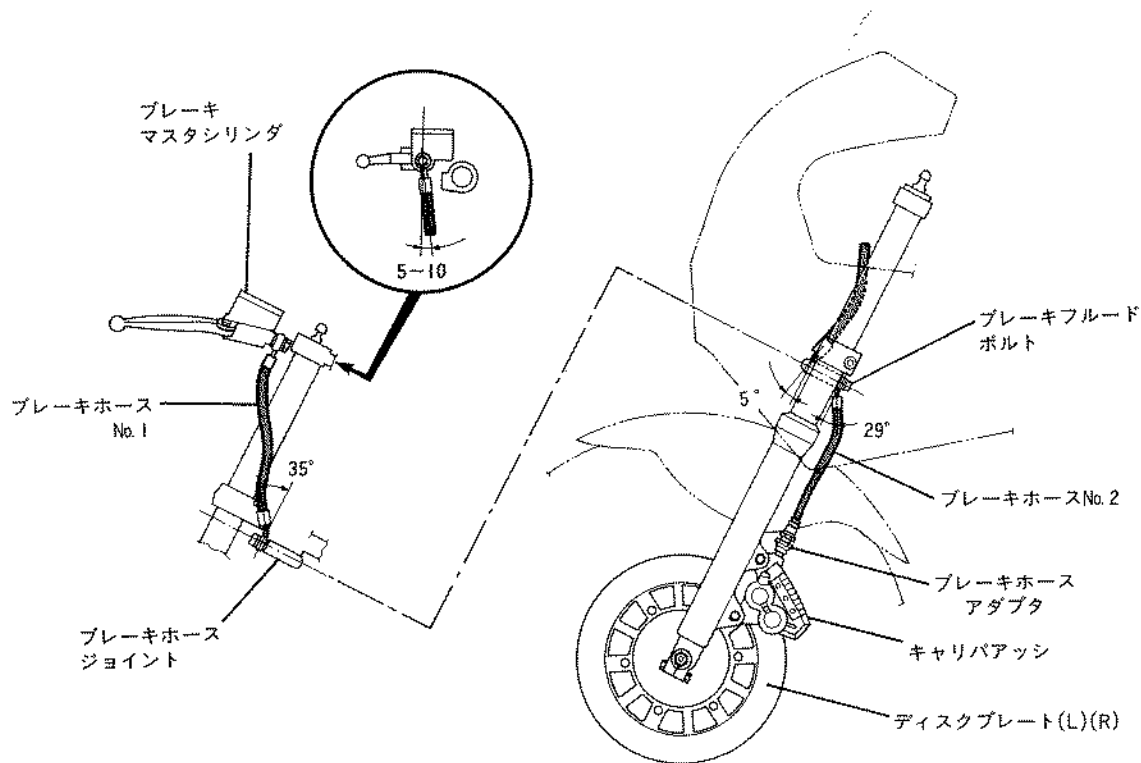
シリンダの内径 (mm)

標準	前: 27.000~27.076	限度	前: 27.086
	後: 38.18~38.256		後: 38.266

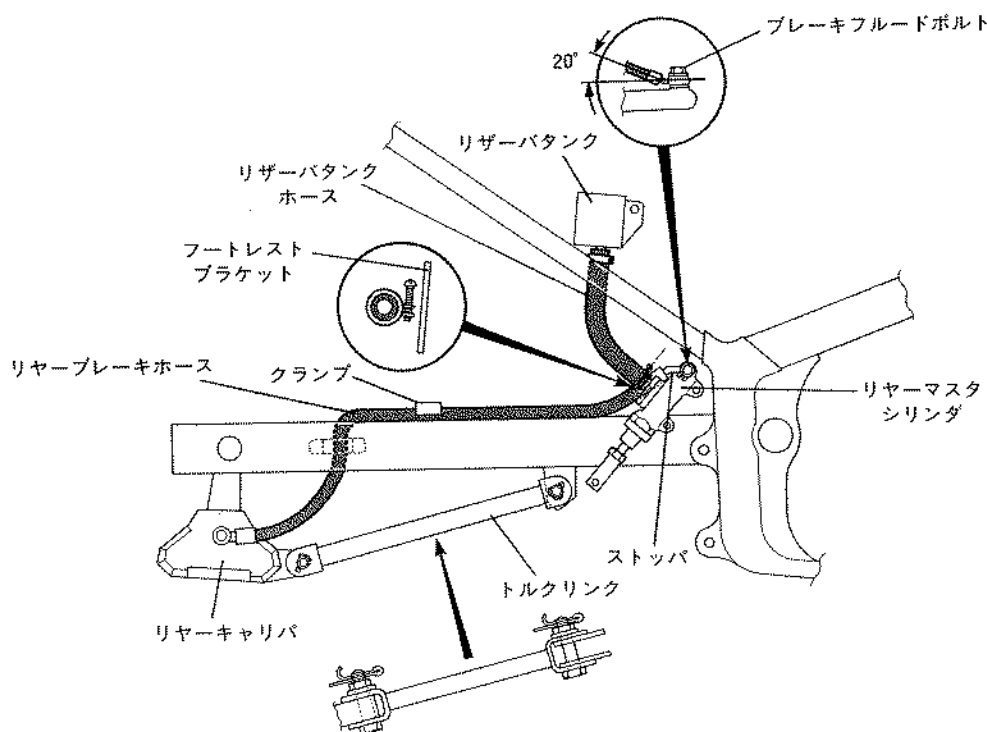


### ブレーキホース組立図

#### フロントブレーキ



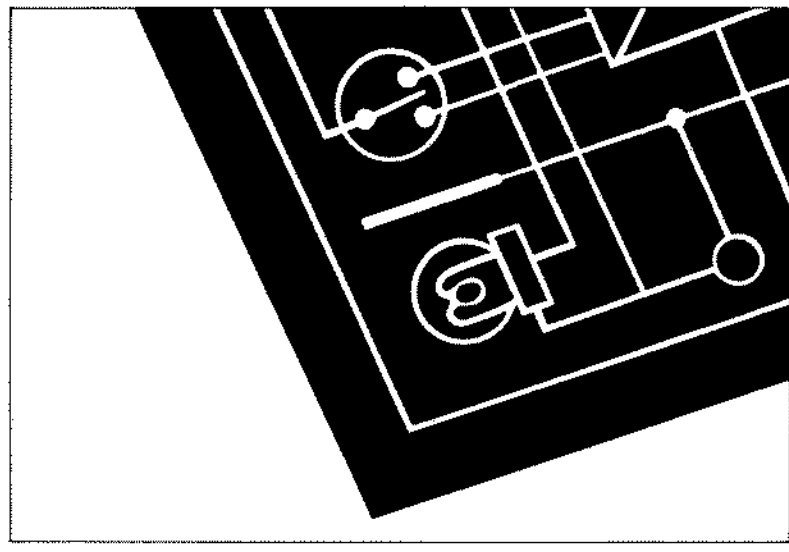
#### リヤブレーキ



分解点検



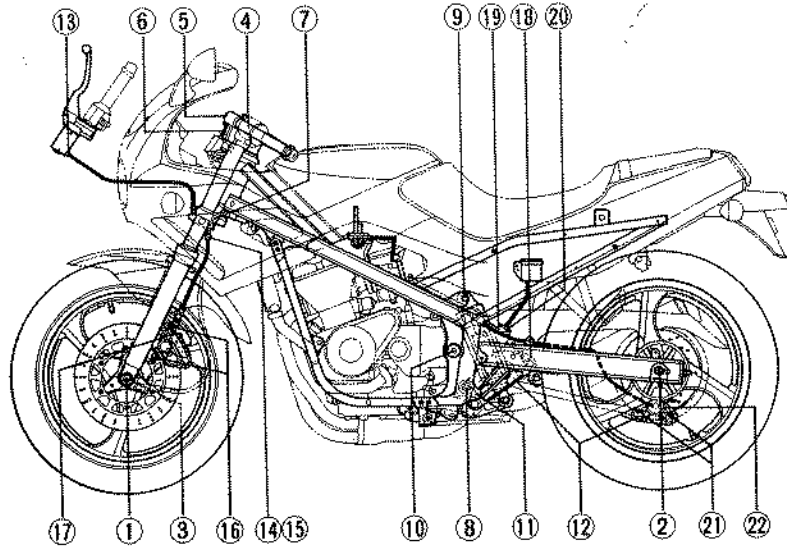
# 整備資料



P119 → P137



車体関係締付トルク



単位：kg・cm

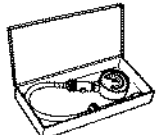
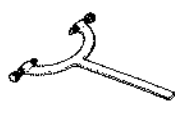
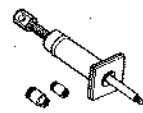
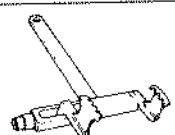
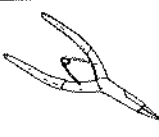
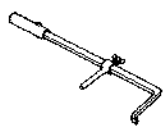
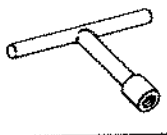
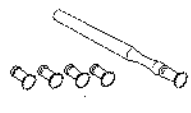
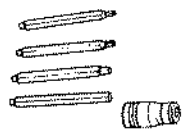

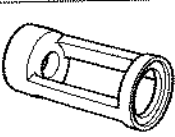
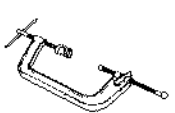
番号	名称	締付トルク	番号	名称	締付トルク		
①	フロントアクスルナット (12φ)	440~630	⑭	フロントブレーキ オイルボルト (10φ)	シリンダ側	200~250	
②	リヤアクスルナット (14φ)	550~880			ホース ジョイント部		前
③	フロントアクスルストップナット (8φ)	150~250			右		
④	フロントフォーク アッパブラケット	右(8φ)	⑮	フロントブレーキ オイルボルト (10φ)	左	200~250	
		左(8φ)			キャリバ側		上
		中(10φ)			下		
⑤	ハンドルバーボルト (8φ)	右	⑯	フロントブレーキ キャリバボルト (8φ)	上	200~250	
		左			下		
⑥	ハンドルバーセット ボルト (6φ)	右	⑰	フロントブレーキ キャリバボルト (8φ)	右	上	150~250
					外	下	
		左			左	上	
					外	下	
⑦	フロントフォーク ローアブラケットボルト (10φ)	右	⑱	リヤブレーキロッドロックナット(8φ)	右	右	60~90
		左			左		
⑧	フロントフットレスト ボルト (8φ)	右	⑳	リヤブレーキ マスタシリンダボルト (6φ)	上	200~250	
					下		上
		左			下		下
⑨	リヤショックアブソーバー ナット (10φ)	上	㉑	リヤブレーキ オイルボルト (10φ)	シリンダ側	200~250	
下	下	キャリバ側					
⑩	リヤスイングアームピボットナット (14φ)	500~800	㉒	リヤブレーキ キャリバボルト (8φ)	前	150~250	
⑪	ブレーキペダルボルト (6φ)	80~120			後		
⑫	リヤトルクリンク ナット (10φ)	前	㉓	リヤブレーキ キャリバボルト (8φ)	前	150~250	
		後			後		
⑬	フロントブレーキ マスタシリンダボルト (6φ)	上	㉔	リヤブレーキキャリバブリーダ(7φ)	前	60~90	
		下			後		

整備資料







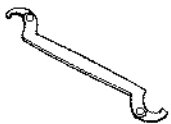
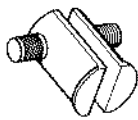
品名	品番	工具	用途
コンプレッションゲージ	09915-64510		燃焼室の圧縮圧力を測定
ロータリムーバ	09930-44912		ゼネレータロータの取り外し用 (ネジ径30mm)
ピストンピンプーラ	09910-34510		ピストンピンの抜き取り
クラッチスリーブハブホルダ	09920-53710		クラッチスリーブハブ回り止め
スナップリングプライヤ	09900-06107		サークリップ取り外し用
オイルシールリムーバ	09913-50121		オイルシールの抜き取り用
スタッドボルトイスター	09910-10110		スタッドボルト埋め込み用 (ネジ径6mm)
バルブラップセット	09916-10910		バルブシートのあたりの調整用
ヘキサゴンビット レンチセット	09900-00410		ヘキサゴンボルトに使用する
ピンセット	09916-84510		バルブコッタの脱着
バルブリフタアタッチメント	09916-14530		バルブリフタと共に使用 バルブスプリングの脱着用 (16φ)
バルブリフタ	09916-14510		バルブスプリング圧縮用

整備資料



品名	品番	工具	用途
ロータリムーバボルト セットNo.2	09930-30420		ゼネレータロータ取り外し用 ロータリムーバセット内のアタ ッチメントEと合わせて使用
ロータリムーバセット	09930-30133		スライディングハンマとアタ ッチメント
プレッシャゲージアタ ッチメント	09915-72410		片端をエンジンに他端をオイル プレッシャゲージホースに取り 付ける。
オイルプレッシャゲー ジ	09915-77330		エンジンの油圧測定ゲージ 目盛10kg/cm <sup>2</sup>
オイルプレッシャゲー ジホース	09915-74520		オイルプレッシャゲージと共に 使用
スパークプラグレンチ セット	09930-10120		スパークプラグネジ径 10, 12, 14mm用
バキュームテスタ	09913-14420		キャブレタバランスに使用

## ボデー

品名	品番	工具	用途
ユニバーサルクランプ レンチ	09910-60611		ステアリングステムナットの調 整
ステアリングステム ベアリングリムーバ アウトレース	09941-54911		ステアリングステムのアウトレ ースの取り外し

品名	品番	工具	用途
フロントフォーク アッセンブリングツール	09940-34515		インナチューブの脱着
オイルシール インストーラ	09940-50112		フロントフォークオイルシールの組み立て(26~45φ用)
フロントフォーク オイルレベルゲージ	09943-74111		フロントフォーク内オイルの油面高さ測定
ステアリング、スイングアーム ベアリングインストーラ	09941-34513		ベアリング及びベアリングレースの埋込み用
ベアリングリムーバ	09923-74510		ベアリングの取り外し (内径20~38φ用)
タイヤディプスゲージ	09900-20805		タイヤの溝深さ測定
ホイールベアリングリムーバ	09941-50110		ホイールベアリングの抜き取り用 (径10, 12, 15, 17φ)
ステアリングナット ソケットレンチ	09940-14920		ステアリングナットの締め付け

電 装

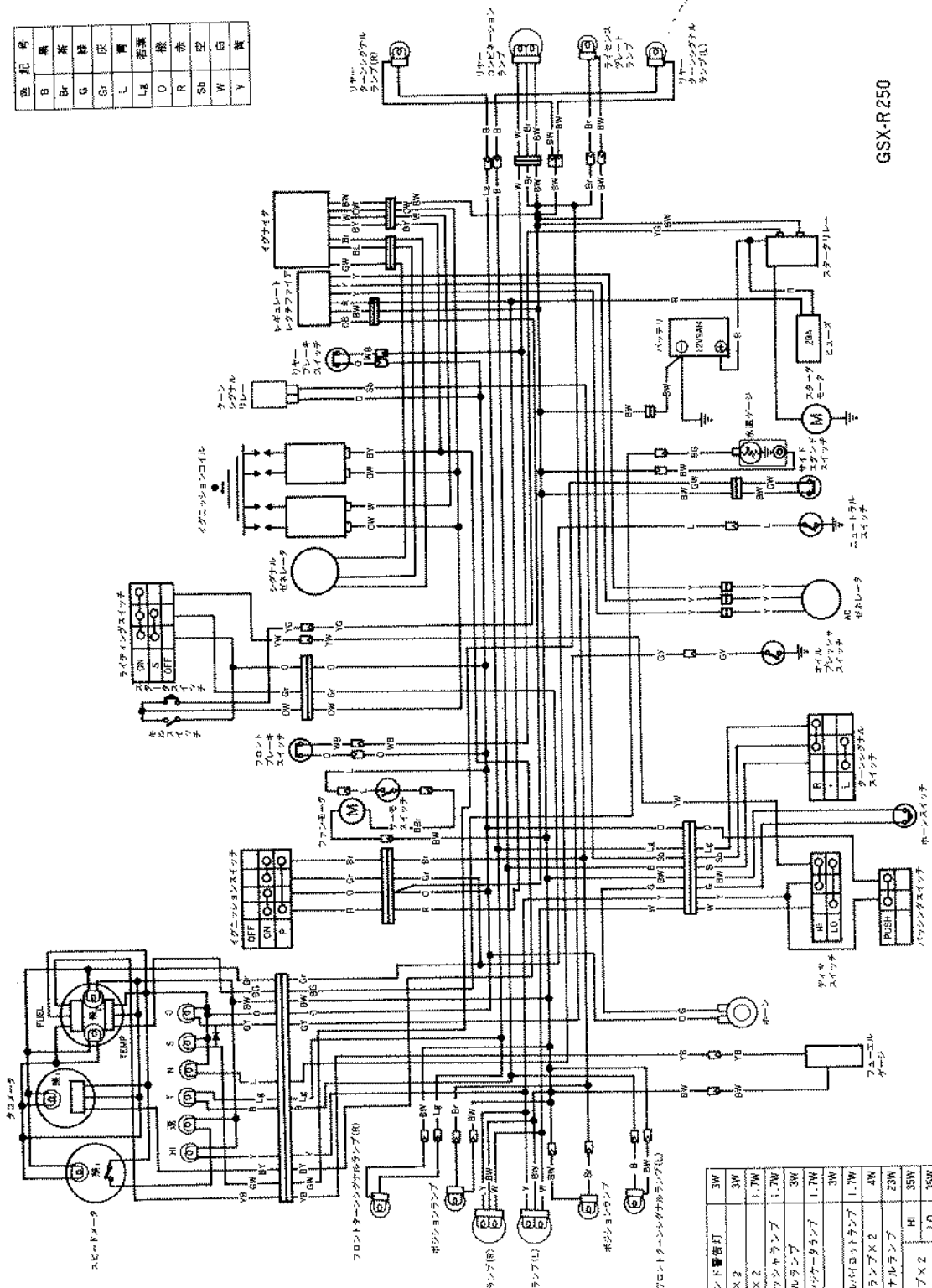
品名	品番	工具	用途
ポケットテスタ	09900-25002		電装品の電圧、電流、抵抗値を測定(指針式)
シクネスゲージ	09900-20804		プラグギャップ点検に使用
エレクトロテスタ	09900-28107		コイルテスト、PEIユニットテスト 電圧、電流、抵抗値測定



電気配線図

GSX-R 250

色記号	黒	赤	緑	灰	青	橙	紫	赤	空	白	黄
記号	B	Br	G	Gr	L	Lg	O	R	Sb	W	Y

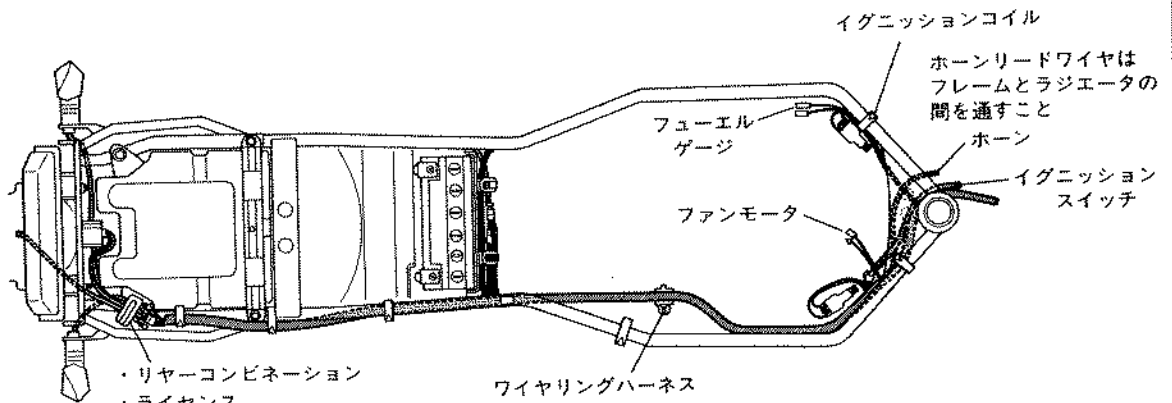


S	サイドスタンド警告灯	3W
地	メータ接地×2	3W
照	メータ照度×2	1.7W
O	オイルレベルランプ	1.7W
N	ニーストランプ	3W
H	ハビセルランプ	1.7W
速	速度警告灯	3W
T	タンク燃料レベルランプ	1.7W
	ポジションランプ×2	4W
	ターンシグナルランプ	23W
	ヘッドランプ×2	HI 35W LO 35W
	リヤブレーキランプ	STOP 21W
	コンドショニングランプ	TAIL 5W
	リセットランプ	3W

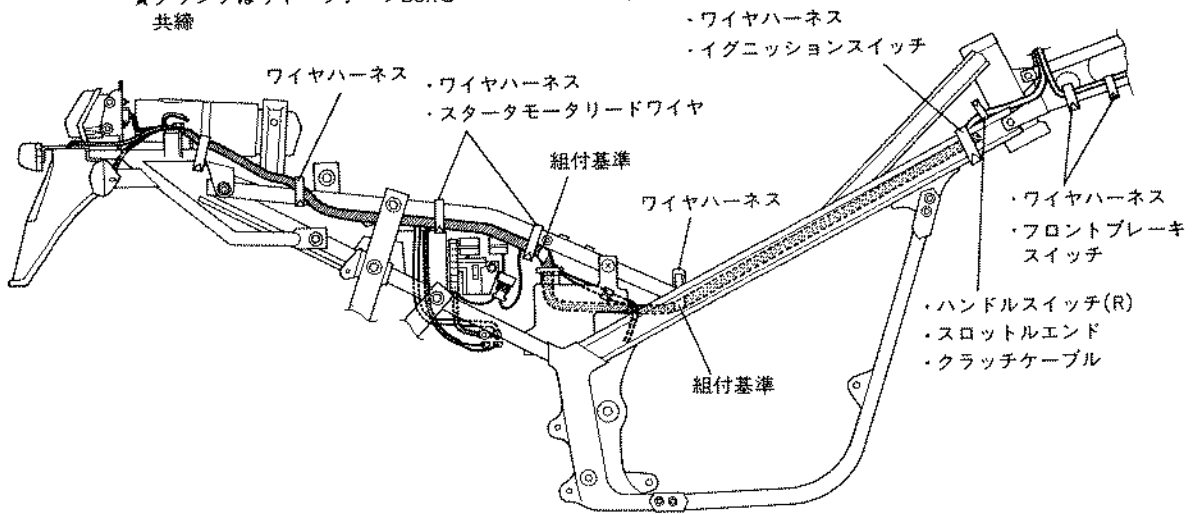
整備資料



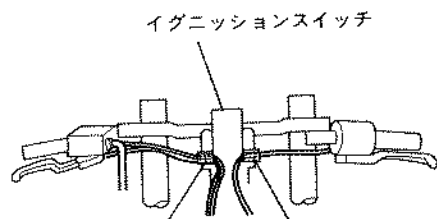
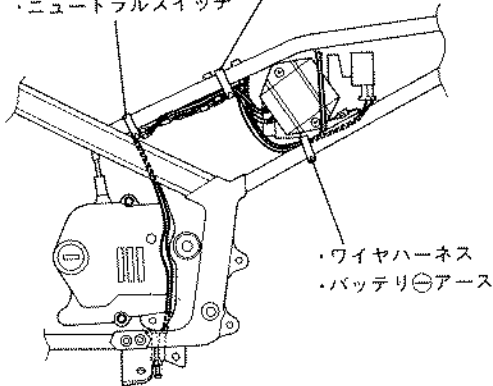
ワイヤリングハーネス組立図



- ・リヤコンビネーション
- ・ライセンス
- ・ターンシグナル(R, L)
- ★クランプはリヤラゲージBOXと共締

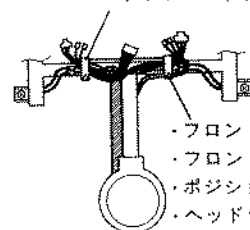


- ・ゼネレータ
- ・シグナルジェネレータ
- ・サイドスタンドスイッチ
- ・バッテリー⊖線
- ・ニュートラルスイッチ
- ・マグネット
- ・シグナルゼネレータ
- ・サイドスタンドスイッチ
- ・バッテリー⊖線
- ・ニュートラルスイッチ



- ・ハンドルスイッチ(R)
- ・フロントブレーキスイッチ

- ・フロントブレーキスイッチ
- ・フロントターンシグナル(L)
- ・ポジションランプ(L)
- ・ヘッドランプ(L)

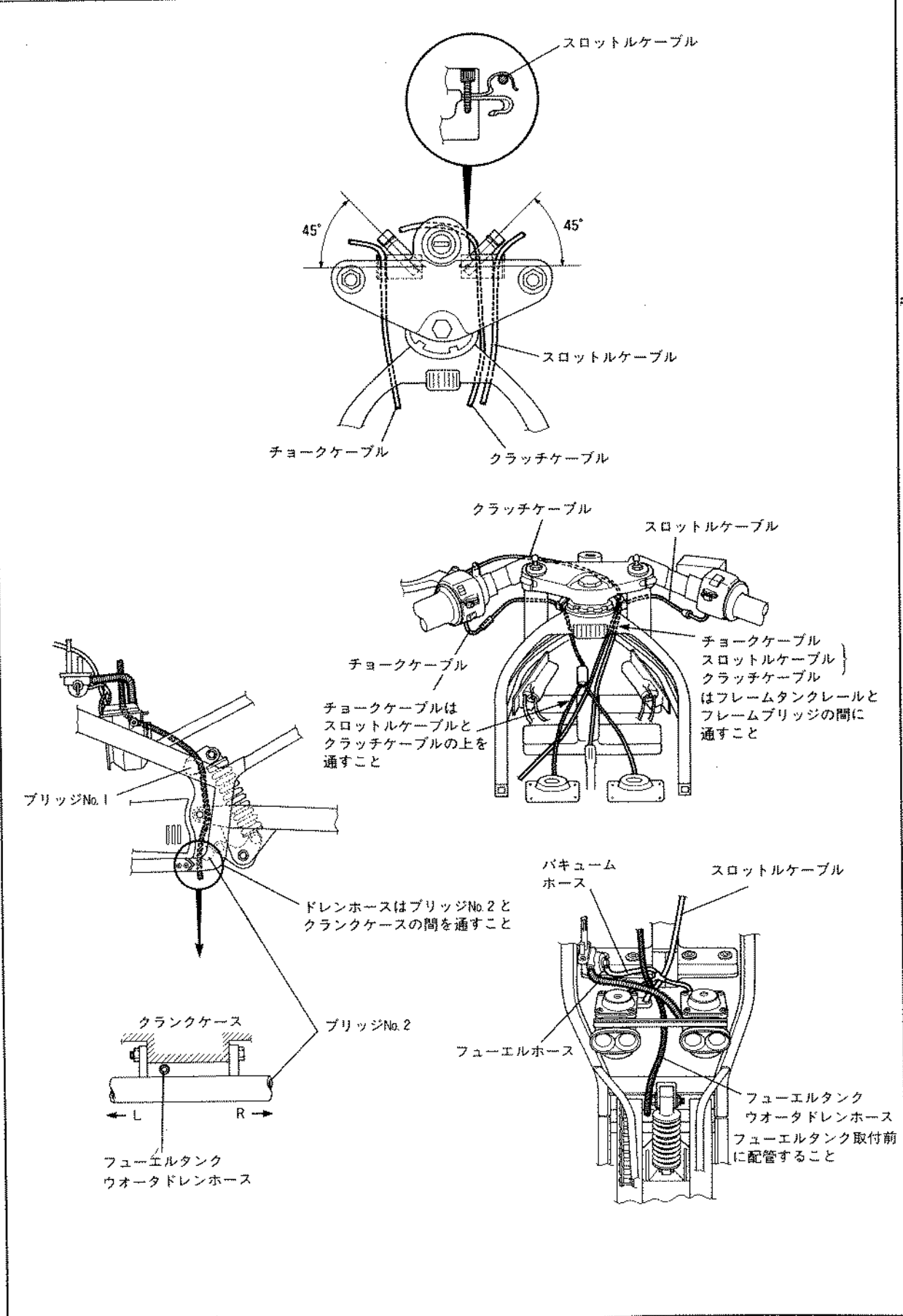


- ・フロントブレーキスイッチ
- ・フロントターンシグナル(R)
- ・ポジションランプ(R)
- ・ヘッドランプ(R)

整備資料



ケーブル類通し方要領図



整備資料



●バルブ・カムシャフト関係

単位の表示なきものは全てmm

項	目	標準値		使用限度
		I N	E X	
タペットクリアランス (冷機時)		I N	0.17~0.27	標準値以外修正
		E X	0.20~0.30	
バルブとバルブガイドのガタ	(IN)	—		0.35以上交換
"	(EX)	—		0.35以上交換
バルブガイドの内径	(IN)	4.0~4.012		—
"	(EX)	4.0~4.012		—
バルブシステムの外径	(IN)	3.965~3.98		—
"	(EX)	3.95~3.965		—
バルブの振れ	(IN・EX)	0.045		0.05以上交換
バルブシートの幅	(IN・EX)	0.4~0.6		標準値以外修正
バルブスプリング自由長	(IN)	39.84		38.24以下交換
"	(EX)	39.84		38.24以下交換
カムの高さ	(IN)	32.58~32.62		32.28以下交換
"	(EX)	32.04~32.08		31.74以下交換
カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス		0.032~0.066		0.150以上交換
カムシャフトジャーナル部の外径		21.959~21.98		—
カムシャフトホルダの内径		22.012~22.025		—
カムシャフトの振れ		0~0.02		0.1以上交換
ロッカーアームシャフトの外径		—		—以下交換
ロッカーアームの穴の内径		—		—以上交換

●潤滑関係

項	目	標準値	使用限度
エンジンオイルプレッシャー (60°C 3000rpm)(kg/cm <sup>2</sup> )		3.5~6.0	—
オイルポンプチップクリアランス	} 非分解		—以上交換
" アウタクリアランス			—以上交換
" サイドクリアランス			—以上交換
エンジンオイル量 (分解時)		2600cc	フィルタ含む
" (オイル及びフィルタ交換時)		2300cc	
" (オイル交換時)		2000cc	

整備資料



●クラッチ関係

単位の表示なきものは全てmm

項	目	標準値	使用限度
クラッチの遊び(レバー先端で)		10~15	標準値以外修正
ドライブプレートの厚さ		2.9~3.1: 6枚	2.6以下交換
ドライブプレートの歪み		0.25	————
ドリブプレートの厚さ		1.6: 5枚	————
ドリブプレートの歪み		0.1	0.6以上交換
クラッチスプリングの自由長		38.2	36.29以下交換
発進(クラッチイン)回転数	(rpm)	————	————
クラッチタイト回転数	(rpm)	————	————
自動変速切替わり速度	(km/h)	————	————
クラッチ・シュー外径	(1st)	————	————
"	(2nd)	————	————
クラッチハウジング内径	(1st)	————	————
"	(2nd)	————	————
プライマリギヤバックラッシュ		0.05	————

●トランスミッション関係

単位の表示なきものは全てmm

項	目	標準値	使用限度
ギヤシフトフォークの爪の厚さ(1)		4.8~4.9	————
"	(2)	4.8~4.9	————
"	(3)	4.8~4.9	————
ギヤシフトフォーク溝の幅(1)		5.0~5.1	————
"	(2)	5.0~5.1	————
"	(3)	5.0~5.1	————
ギヤシフトフォークと溝のすき間(1)		0.1~0.3	0.32以上交換
"	(2)	0.1~0.3	0.32以上交換
"	(3)	0.1~0.3	0.32以上交換
シフトフォークシャフトの曲がり		0~0.03	————
2NDドライブギヤ圧入寸法		101.15	————
ドライブチェーンの21ピン間寸法(チェーンサイズ)		317.5(D I D520 V7) (R K520 SMO-Z9)	319.3以上交換
ドライブチェーンのたるみ(サイドスタンド使用時)		15~25	標準値以外修正

整備資料





## ●電装関係

項	目	諸	元	備	考
点火時期	(r.p.m)	25/1800			
飛火性能	(mm)	8	以上		
スパークプラグギャップ	(mm)	0.6~0.7		標準値以外修正	
スパークプラグ(NGK) (日本電装)		標準 L8A		くすぶるとき C7HA	やけるととき —
		標準 U24FS-C		くすぶるとき U22FS-U	やけるととき —
イグニッションコイル抵抗値(1次側)	(Ω)	4.5			
	(2次側) (KΩ)	13.5			
バッテリー型式	(V-Ah)	FB9L-B2			
バッテリー電解液比重		1.22~1.28			
充電電圧	(V)	13.5~15.5			
フューズ	(A)	20			
ヘッドランプバルブ	(W)	35/35W×2			
ポジションランプバルブ(薄暮灯)	(W)	4×2			
ストップ・テールランプバルブ	(W)	21/5			
ターンシグナルランプバルブ	(W)	23			
スピードメータランプバルブ	(W)	3			
タコメータランプバルブ	(W)	3			
フューエルメータランプバルブ	(W)	1.7			
ウォータテンプレチャメータ	(W)	1.7			
サイドスタンド警告灯	(W)	3			
オイルプレッシャランプバルブ	(W)	1.7			
ライセンスプレートランプ	(W)	8			
ニュートラルランプバルブ	(W)	3			
ターンシグナルパイロットランプバルブ	(W)	1.7			
スピードウォーナランプバルブ	(W)	3			
ハイビームインジケータランプバルブ	(W)	1.7			
	(W)				





# GSX-R250 サービスガイド

[GSX-R250CJ]

[追補版]

## 外観写真

〔商品呼称〕

スズキGSX-R250CJ

〔通称名〕

スズキGSX-R250

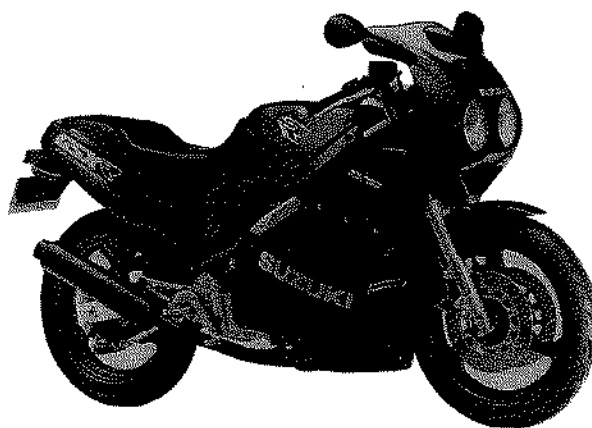
〔車名及び型式〕

スズキGJ72A

〔開始車台番号〕

GJ72A-111183～

発売：88年1月



## 主な変更点

- サイドスタンドの収納忘れを防止するため、インターロック機構を設けました。これに伴ないサイドスタンド警告灯は廃止しました。
- 電波雑音低減のため、抵抗入りプラグに変更しました。
- ターンシグナルランプの形状の変更、ディカール（ストライプ）の変更等により外観の向上を図りました。



★変更項目一覧

項 目			新	旧
電気装置	点火装置	プラグ	型式 CR 6 HSA, U20FSR-U CR 7 HSA, U22FSR-U LR 8 A , U24FSR-C	C 6 HA, U20FS-U C 7 HA, U22FS-U L 8 A , U24FS-U
	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 }	外付抵抗器式
灯火装置等	方向指示器	前面	個数及び性能 2個 21W 19cm <sup>2</sup> 85回/分	2個 23W 18cm <sup>2</sup> 85回/分
		後面	個数及び性能 2個 21W 19cm <sup>2</sup> 85回/分	2個 23W 18cm <sup>2</sup> 85回/分

エレクトリック

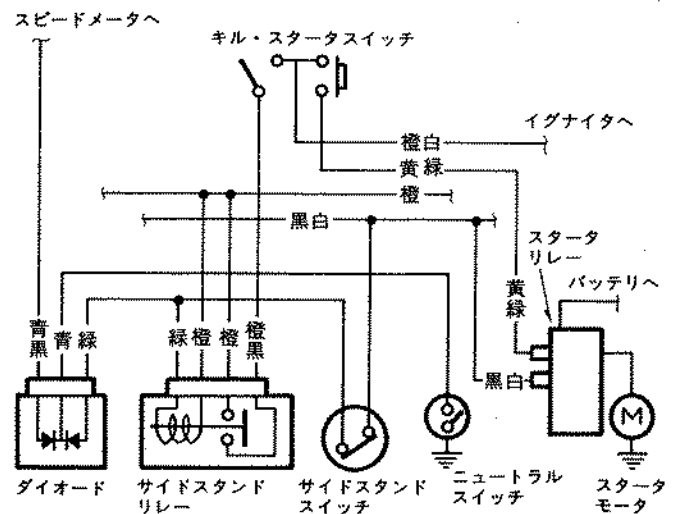
★始動、点火系の回路

- ニュートラルスイッチの状態

ニュートラル	ON
ニュートラル以外	OFF

- サイドスタンドスイッチの状態

サイドスタンド収納時	ON
サイドスタンドが出ている時	OFF

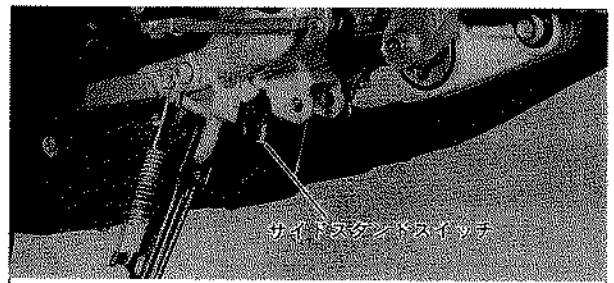


★インタロック装置

- エンジン始動時および、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気が流れませんのでスタート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気が流れませんので点火しません。

- 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いて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		○：エンジン始動可 ×：エンジン始動不可
	出ている	収 納 されている	
ニュートラル以外	×	○	
ニュートラル	○	○	

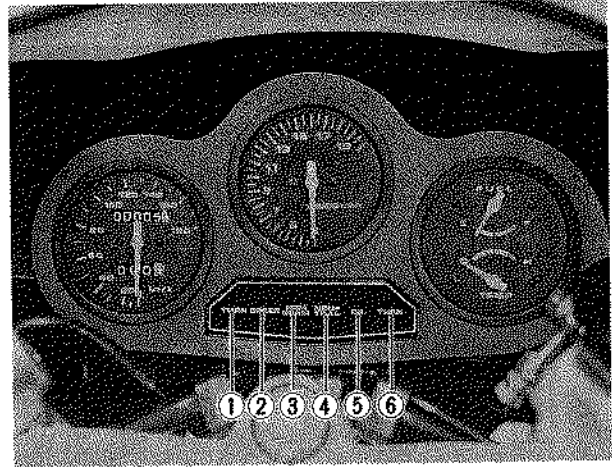




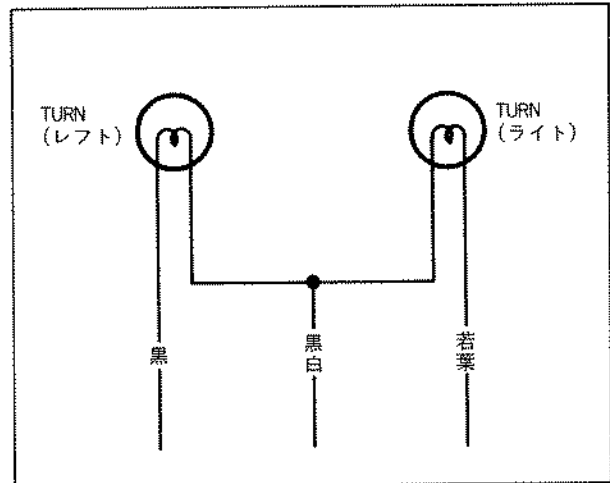
## エレクトリック

### ★パイロットランプ類

- サイドスタンド警告灯廃止に伴ないパイロットランプのレイアウトを変更しました。
- ① レフトターンシグナルパイロットランプ
- ② スピード警告灯
- ③ ハイビームインジケータパイロットランプ
- ④ ニュートラルランプ
- ⑤ オイル警告灯
- ⑥ ライトターンシグナルパイロットランプ



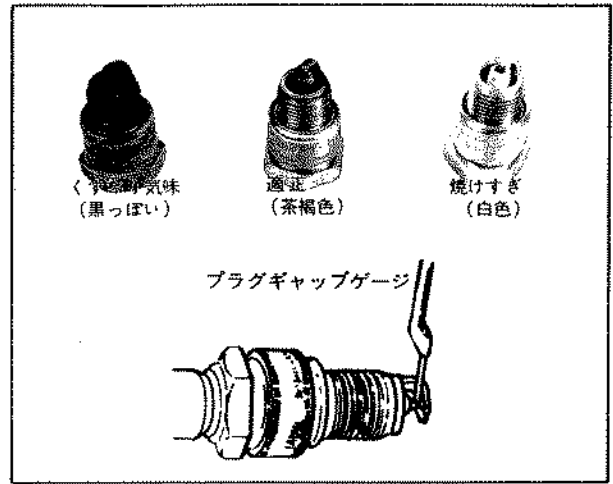
- ターンシグナルパイロットランプが左右独立したタイプになったためパイロットランプの回路が変りました。



### スパークプラグの点検

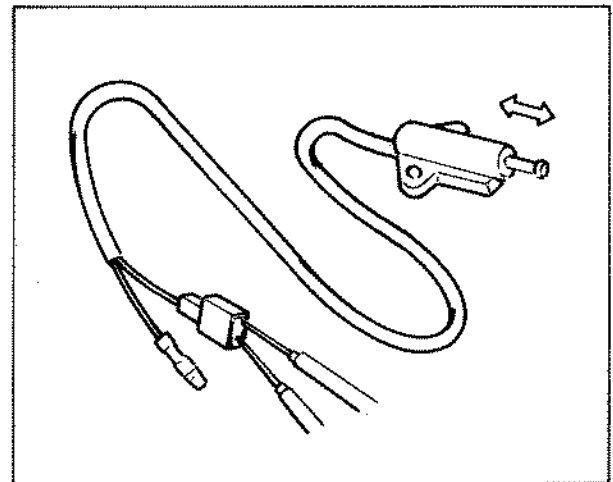
★電波雑音低減のため、抵抗入りプラグに変更しました。

スパークプラグ適応表		
	NGK	日本電装
標準	LR 8 A	U24FSR-C
焼け型	CR 7 HSA	U22FSR-U
	CR 6 HSA	U20FSR-U
ギャップ	0.6~0.7mm	



### 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。
- ★作業にはポケットテストを用いる。
- ★電気配線図内のスイッチ図の中で○—○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。



### サイドスタンドスイッチの点検

★サイドスタンドスイッチのリード線にポケットテストのリード線を接続する。

(注意：逆にテストを接続すると測定出来ない)

スイッチを押し込む	導通する
スイッチを放す	導通しない

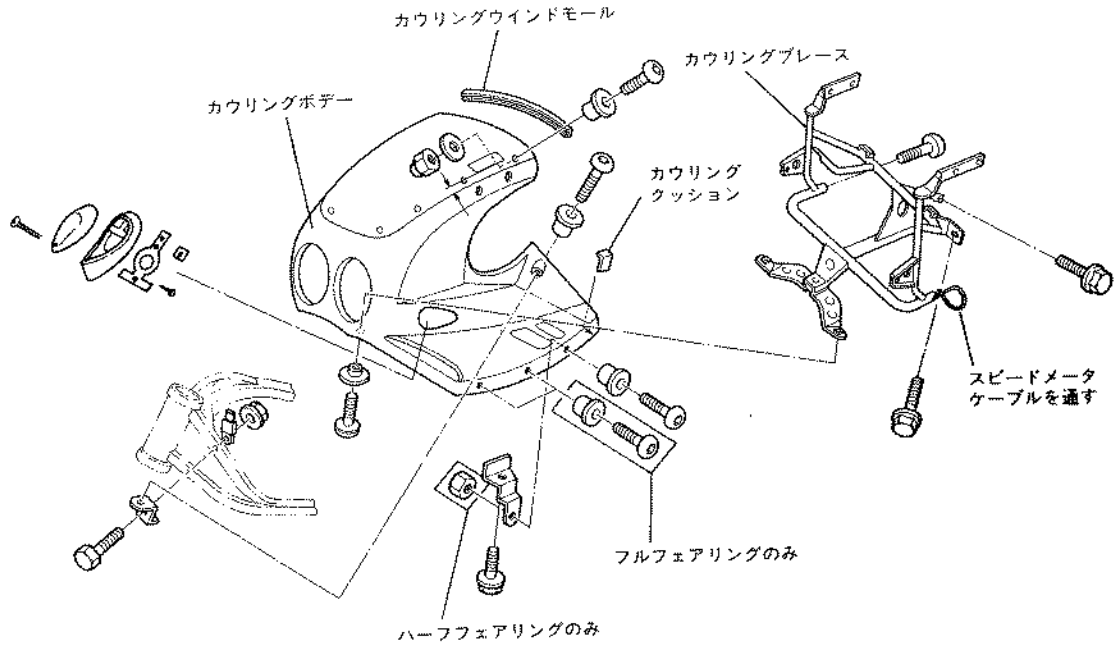
★サイドスタンドスイッチリード線のカプラー部を外し、リード線（黒白と赤⊕リード線、緑に黒白⊖リード線）を接続し、導通があるか確認する。

		サイドスタンドスイッチの点検表	
		リード緑色	
位置		緑	黒白
緑にテストの⊖を黒白にテストの⊕を接続する	スイッチを押し	○—○	○—○
	スイッチを放す		

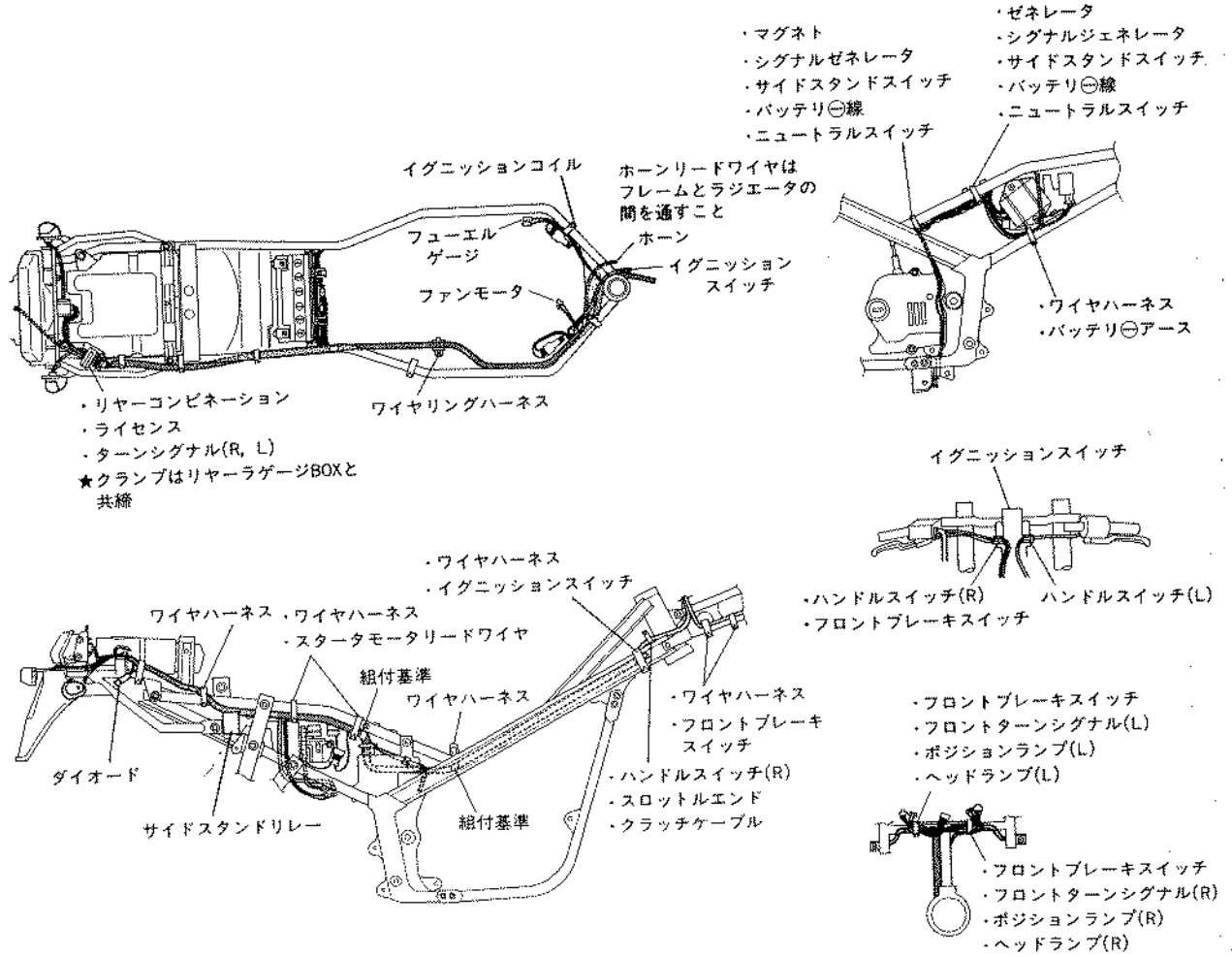




フェアリング類組立図



ワイヤリングハーネス組立図





追補版

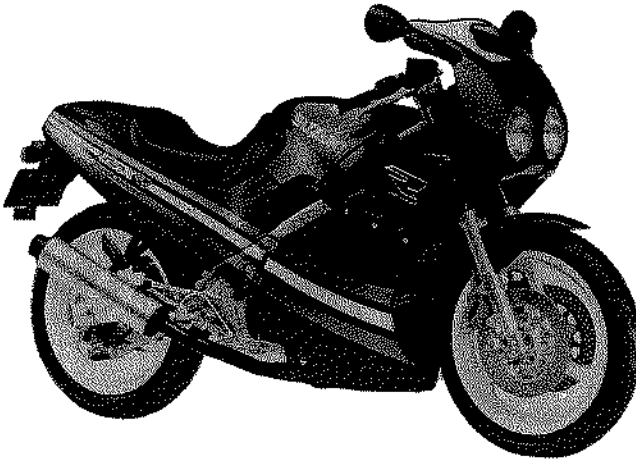
# SUZUKI

## サービスガイド

VIBEXE'S

# GSX-R250

概要：車歴

<p>〔商品呼称〕 スズキ GSX-R250CK</p> <p>〔通称名〕 スズキ GSX-R250</p> <p>〔車名及び型式〕 スズキ GJ72A</p> <p>〔開始車台番号〕 GJ72A-120551～</p> <p>発売：1989年3月</p>	
--	---

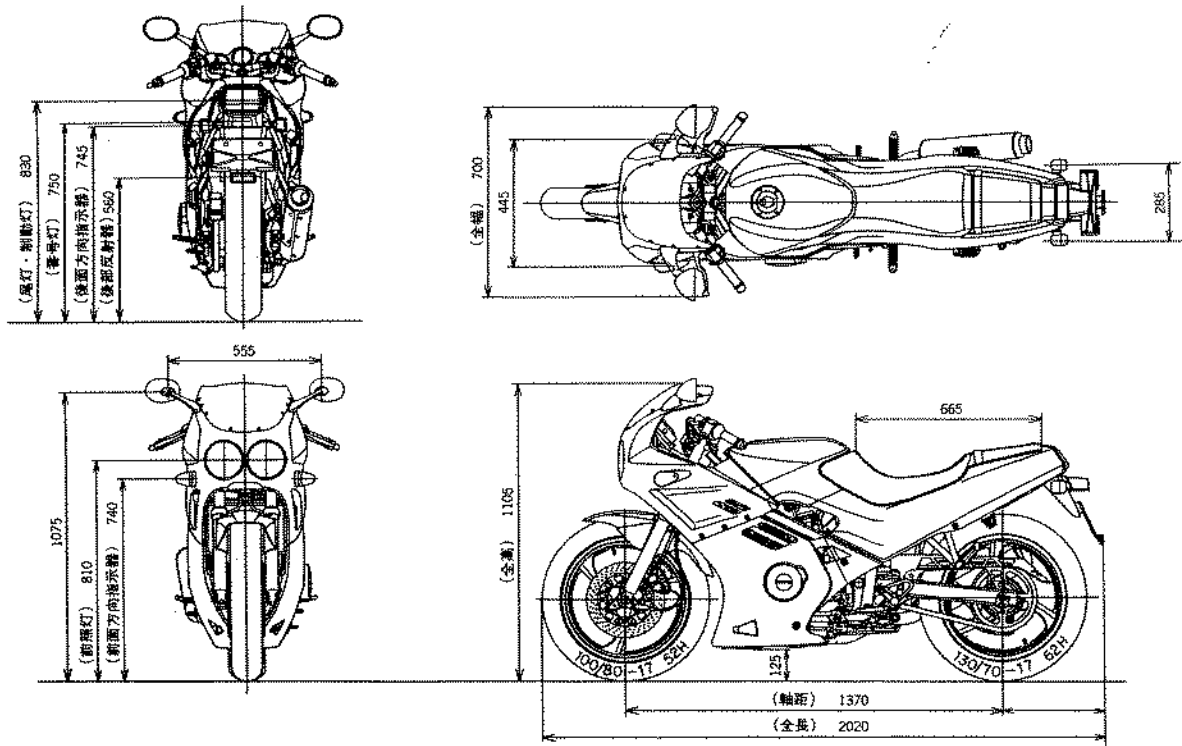
### GSX-R250CK の主な特長

- マララポデーにアルミカバーを追加しました。
- 前後ウィンカーを小型にしワット数を変更，これに伴ないリヤフェンダ及びライセンスランプカバーの形状を変更しました。
- 荷掛フックを2ヶ所追加しました。
- ディカール，ストライプ等を変更しました。
- シートを変更し足着き性の向上を図りました。

この追補版は GSX-R250CJ との主な相違点を記載しました。これ以外の部分については GSX-R250CJ のサービスガイドを参照してください。

概要：外観四面図， 概要：主要諸元

スズキGJ72A型 外観四面図 (営業機種記号 GSX-R250CK)



●主要諸元表

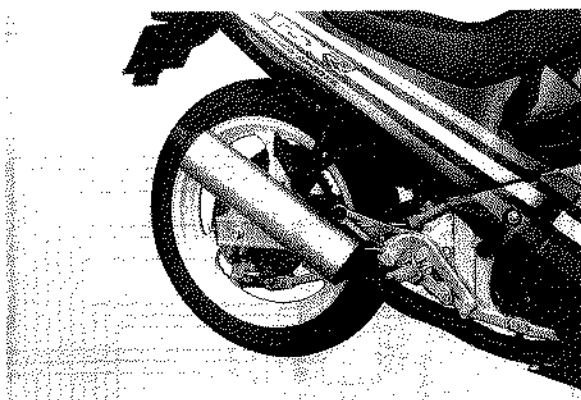
営業機種記号	GSX-R250CK	
認定番号	H-137	
類別*	024	
車名及び型式	スズキGJ72A	
長さ*	2.020	m
幅	0.700	m
高さ	1.105	m
軸距	1.370	m
原動機の型式	J703	
総排気量	0.248	ℓ
車両重量	前軸	82 kg
	後軸	78 kg
	計	160 kg
乗車定員	2 人	
車両総重量	前軸	103 kg
	後軸	167 kg
	計	270 kg
タイヤ	前輪	100/80-17 52H
	後輪	130/70-17 62H

\*はGSX-R250CJとの違いを示す

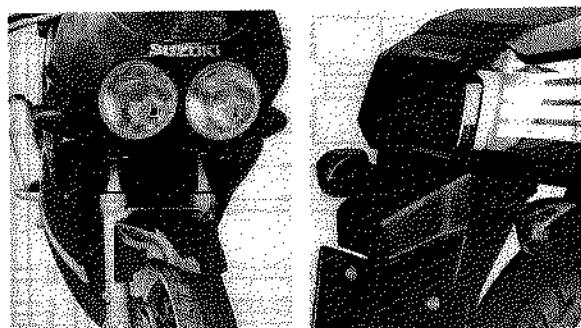
諸元表(GSX-R250CJとの変更箇所)

灯火装置等	方向指示器	個数及び性能	2・18W 16cm <sup>2</sup> 85回/分
	後照鏡	個数及び性能	2・15W 9cm <sup>2</sup> 85回/分

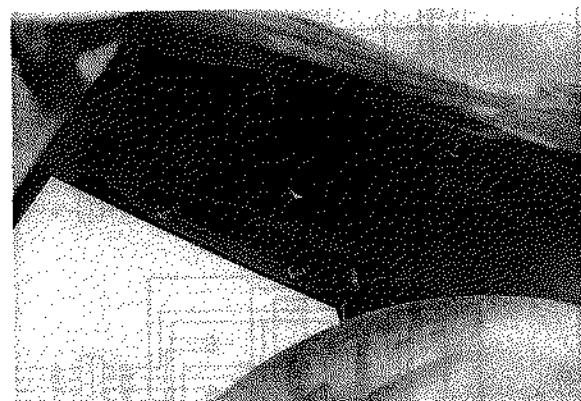
- マフラボデーにアルミカバーを追加しました。



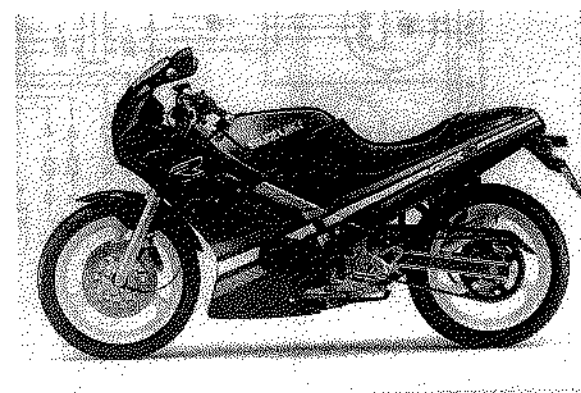
- 前後ウィンカーを小型にし、前ウィンカーが18W 後ウィンカーを15Wに変更しバータイプにしたことにより、リヤフェンダ及び、ライセンスランプカバーの形状を変更しました。



- 荷掛フックを2ヶ所追加して、4ヶ所になりました。

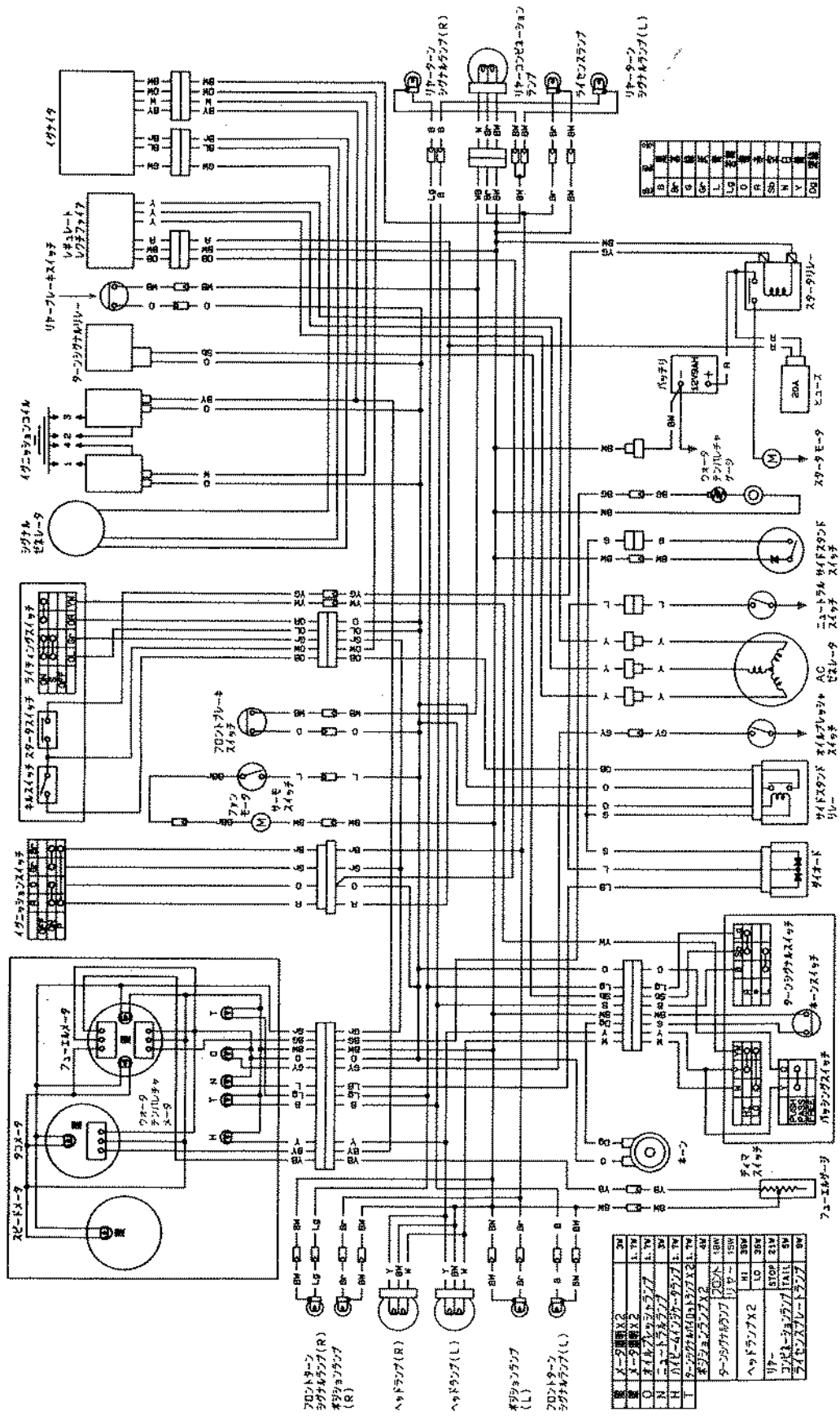


- ディカール、ストライプ等を変更しました。
- シート高を10mm下げて(724mm) 足着き性の向上を図りました。



整備資料：組立要領，電気配線図

電気配線



1	エンジン	エンジン
2	交流発電機	交流発電機
3	ウォーターポンプ	ウォーターポンプ
4	冷却ファン	冷却ファン
5	ヘッドランプ	ヘッドランプ
6	サイドランプ	サイドランプ
7	テールランプ	テールランプ
8	点火系	点火系
9	燃料噴射系	燃料噴射系
10	変速機制御	変速機制御
11	センサー	センサー
12	その他	その他

1	エンジン	エンジン
2	交流発電機	交流発電機
3	ウォーターポンプ	ウォーターポンプ
4	冷却ファン	冷却ファン
5	ヘッドランプ	ヘッドランプ
6	サイドランプ	サイドランプ
7	テールランプ	テールランプ
8	点火系	点火系
9	燃料噴射系	燃料噴射系
10	変速機制御	変速機制御
11	センサー	センサー
12	その他	その他

0

0

0

0