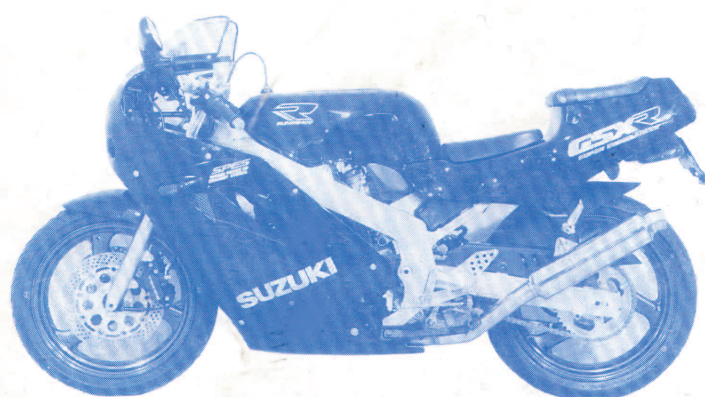


SUZUKI

GSX-R400

サービスガイド



GK73A

GSX-R400J
GSX-R400FJ
GSX-R400RK
GSX-R400RFK

はじめに

スズキではこのたび、ロードスポーツタイプの2輪車

GSX-R400

(GSX-R400J) を新発売する運びとなりました。

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

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

概要、解説は車の特長及び主な機構を知るために、点検調整、分解点検、整備データは点検、整備の手引きとしてご利用いただき、スズキ2輪車の拡販、アフタサービスに一層ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

スズキ株式会社

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

目次

概要

1

- 車歴, 打刻位置 1-1-1
- 外観四面図, 性能曲線図 1-2-1
- 主要諸元 1-3-1

概要

解説

2

- エンジン 2-1-1
- クラッチ・ミッション 2-2-1
- エレクトリック 2-3-1
- ボデー 2-4-1

解説

点検調整

3

- 総説 3-1-1
- 外装品の取外し 3-2-1
- エンジン 3-3-1
- クラッチ, ミッション 3-4-1
- エレクトリック 3-5-1
- ボデー 3-6-1

点検調整

分解点検

4

- 分解組立時の注意 4-1-1
- キャブレータ 4-2-1
- エンジン脱着 4-3-1
- エンジン 4-4-1
- エレクトリック 4-5-1
- ボデー 4-6-1

分解点検

整備資料

5

- 油脂類 5-1-1
- 特殊工具 5-2-1
- 締付トルク 5-3-1
- 組立要領図 5-4-1
- 整備データ 5-5-1
- トラブルシューティング 5-6-1

整備資料

GSX-R400FJ(SP仕様)

GSX-R400RK

GSX-R400RFK(SP仕様)

〔商 品 呼 称〕

スズキ GSX-R400J

〔通 称 名〕

スズキ GSX-R400

〔車名及び型式〕

スズキ GK73A

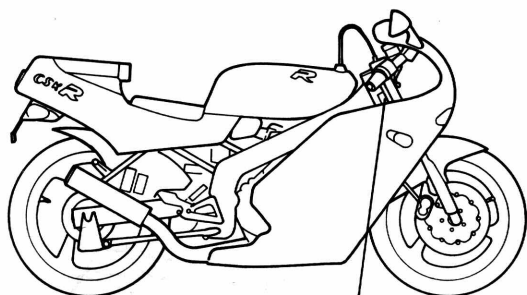
〔開始車台番号〕

GK73A-100001

発売：1988年3月

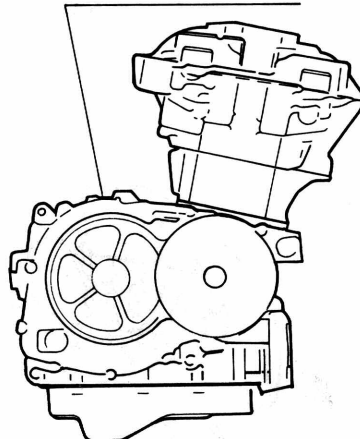


車台番号打刻位置

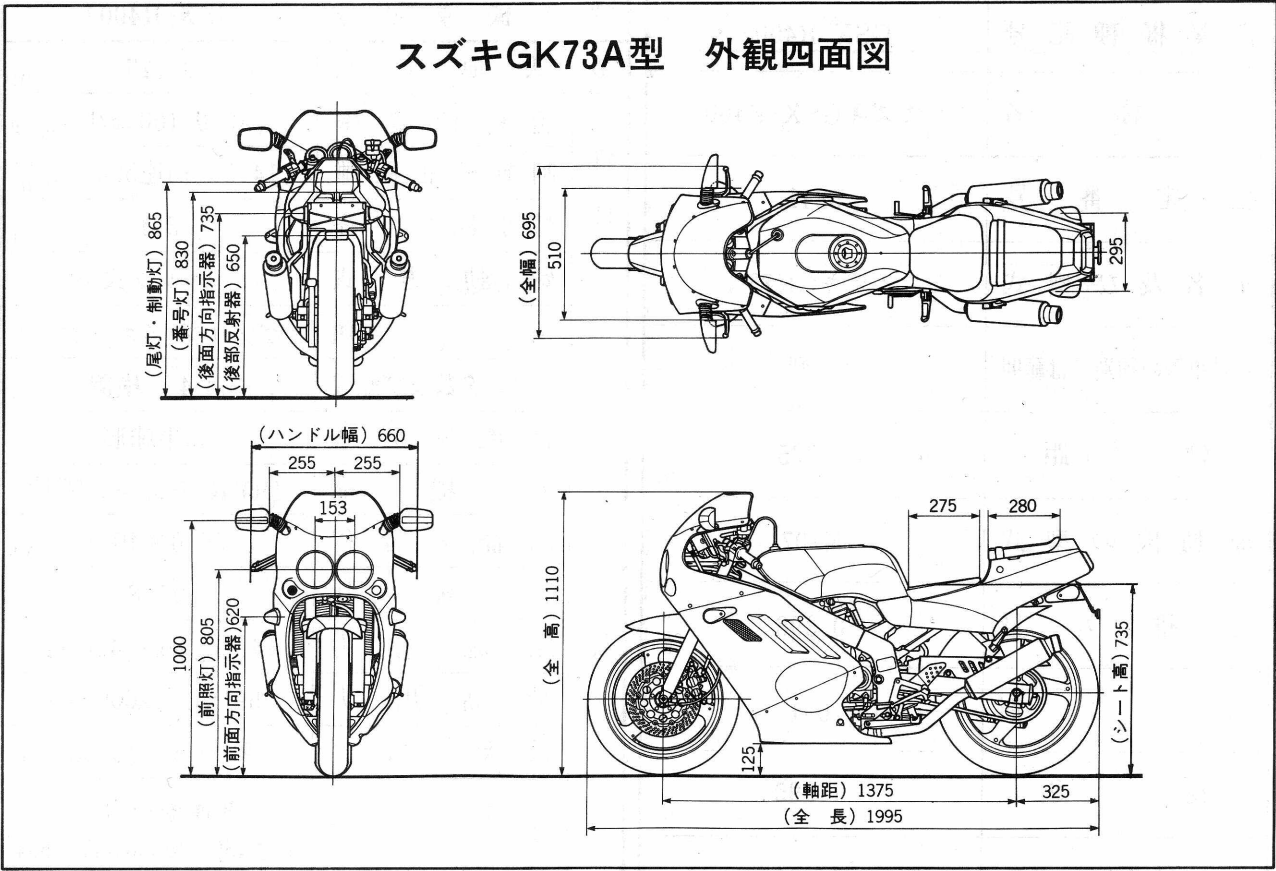


フレームヘッドパイプ右斜め前

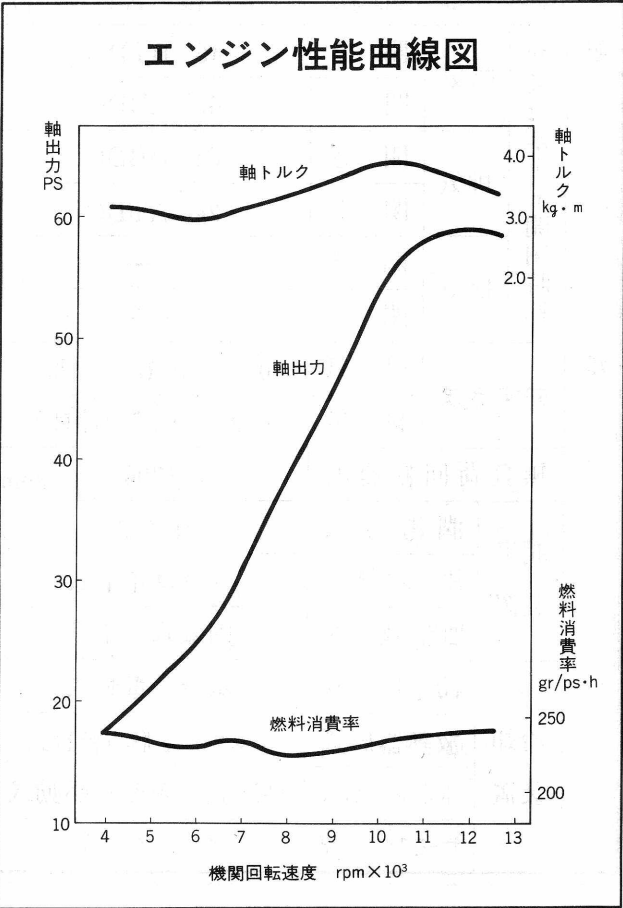
原動機型式打刻位置

アッパークランクケース
右上部

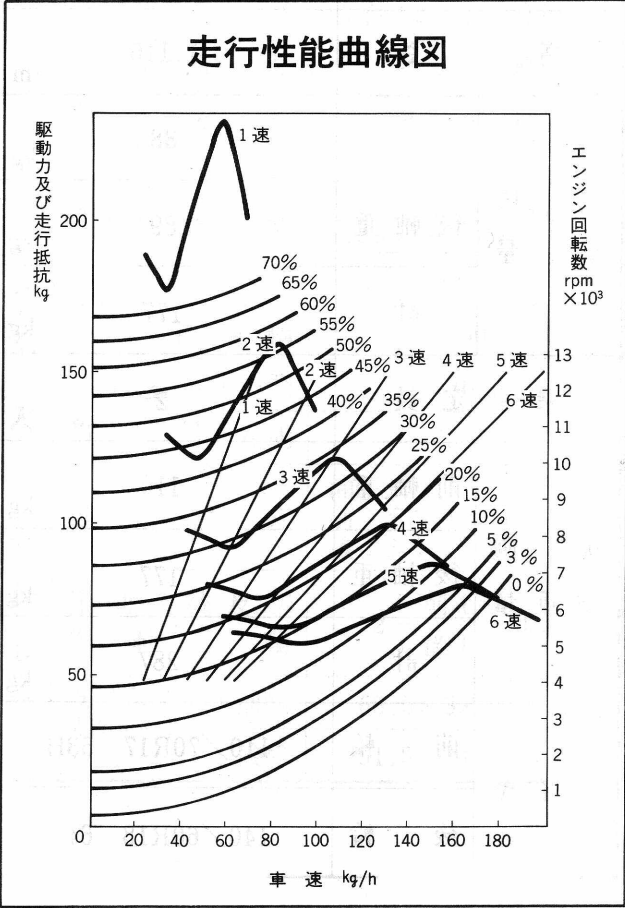
スズキGK73A型 外観四面図



エンジン性能曲線図



走行性能曲線図



主要諸元

主要諸元

営業機種記号	GSX-R400J	
通称名	スズキGSX-R400	
指定番号	5841	
車名及び型式	スズキGK73A	
自動車等の種別又は範囲	小型	
軸距	1.375	m
原動機の型式	K707	
総排気量	0.398	ℓ
類別	001	
長さ	1.995	m
幅	0.695	m
高さ	1.110	m
車両重量	前軸重	88 kg
	後軸重	89 kg
	計	177 kg
乗車定員	2 人	
車両総重量	前軸重	110 kg
	後軸重	177 kg
	計	287 kg
タイヤ	前輪	110/70R17 53H
	後輪	140/60R18 64H

営業機種記号	GSX-R400J	
最低地上高	0.125 m	
性能	燃料消費率	45.0 (60km/h) km/ℓ
	制動停止距離	14.0 (初速50km/h) m
	最小回転半径	3.1 m
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
	内径×行程	56.0×40.4 mm
	圧縮比	11.8
	圧縮圧力	14.2kg/cm ² - 450rpm
	最高出力	59PS/12000rpm
	最大トルク	3.9kg・m/10500rpm
	寸法	変速機を含む 長さ455×幅436×高さ554 mm
	重量(整備)	変速機を含む 57 kg
	弁又はポート開閉時期	開き 46° BTDC
		閉じ 66° ABDC
	掃気	開き 64° BBDC
		閉じ 24° ATDC ▲
	弁すきま	開き —
		閉じ —
	無負荷回転速度	吸気 0.13~0.18 (冷間)
		排気 0.20~0.25 (冷間)
潤滑装置	潤滑方式	圧送式
	油ポンプ形式	トロコイド式
	油冷却器形式	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)
	水ポンプ形式	軸流式・ギヤー駆動式
	サーモスタット形式	ワックス式

営業機種記号			GSX-R400J	
燃 料 装 置	空気清浄器	形式	不織布式	
		数	1	
	燃料タンク	材質	銅	
		容量	15 ℓ	
	燃料ろ過器形式		樹脂製網式	
気 化 器	形式	形式	BST32	
		ガス弁径	32 mm	
		ベンチュリ径	30 mm	
		空気弁形式	手動式・バタフライ式	
電 気 装 置	電 圧		12V (-)アース	
	点 火 装 置	形 式	フルトランジスタ式	
		点 火 時 期	15/1650 BTDC°/rpm	
		断続器形式	無接点式	
		点火早め装置の形式及び性能	電子式 15-45° (クランク軸角相当)	
	点 火 プ ラ グ	形 式	CR9EK (NGK) U27ETR (ND)	
		点 火 火 速	0.6~0.7 mm	
	蓄 電 池 容 量		8 (10) Ah	
	充 電 発 電 機	形 式	交流式	
		出 力	12-16 V-A	
		電 圧 電 流 調 整 器 形 式	サイリスタ式	
動 力 伝 達 装 置	始動電動機	形 式	フリーホイール式	
		出 力	12V-0.6kW	
	機関から変速機までの機構		機関-減速機-クラッチ-変速機	
	機関から変速機までの減速比		1.954	
	ク ラ ッ チ	形 式	湿式・多板・コイルスプリング	
		操 作 方 式	機械式	
		フシエンゲル寸法	112×98×3.0 mm	

営業機種記号				GSX-R400J	
動力伝達装置	変速機	形 式		常時噛合式	
		操 作 方 式		足動式	
		変速比	一 速	3.363	
			二 速	2.307	
			三 速	1.750	
			四 速	1.437	
			五 速	1.250	
			六 速	1.150	
	減速機	形 式		普通式	
		第一	歯車形式	スプロケットホイール	
			減速比	3.214	
		第二	歯車形式	—	
減速比	—				
走行装置	前車軸	キャスト	25°00'		
		トレール	95 mm		
	タイヤのリム	前 輪	深底リム 17×MT3.00		
		後 輪	深底リム 18×MT4.00		
	タイヤの形式	前 輪	チューブ無		
		後 輪	チューブ無		
	タイヤの空気圧	前 輪	2.00 kg/cm ²		
		後 輪	2.50kg/cm ² (2名乗車時) 2.25kg/cm ² (1名乗車時)		
かじ取り装置	形 式		バー		
	ハ ン ド ル 幅		660 mm		
	か じ 取 り 角 度	右側	30°		
		左側	30°		
制動装置	形 式		油圧式 前：ダブルディスク 後：シングルディスク		
	作 動 系 統 及 び 作 動 車 輪		2 - 前1輪制動 後1輪		
	ライニング又はパッドの寸法	前輪	68.5×33.0×5.0 mm		
		後輪	51.5×34.5×5.6 mm		

主 要 諸 元

概
要

営 業 機 種 記 号				GSX-R400J	
制 動 装 置	ライニング 又はパッド の面積		前輪	22×4枚	cm ²
			後輪	17×2枚	cm ²
	ブレーキの 胴径又はディ スクの有効径		前輪	255	mm
			後輪	176	mm
	マスタシリンダ又は ブレーキ弁の形式			シングル形	
	マスタシリンダ内径			前：15.9mm 後：12.7mm	
	ホイール・シリ ンダの内径		前輪	30.0×34.0	mm
後輪			38.1	mm	
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	
		ば ね 寸 法		4.2×31.4×320.1-25.4 mm	
	後 輪	懸 架 方 式		スイングアーム式	
		ば ね 形 式		コイルばね・ガス併用	
		ば ね 寸 法		10.2×62.2×197-8.9 mm	
	ショック アブソーバ 形 式		前輪	筒形複動式	
			後輪	筒形複動式	
	車 わ く	形 式		ダイヤモンド	
断 面 形 状		箱			
寸 法		80×20×2.5 mm			
消 音 器			個数	2	
灯 火 装 置 等	前照灯		個数・色 及び性能	2 淡黄色 45/45W	
	番号灯		個数・色 及び性能	1・5 W (尾灯・制動灯と兼用)	
	尾 灯		個数・色 及び性能	1・5 W・104cm ² (番号灯・制動灯と兼用)	
	制動灯		個数・色 及び性能	1・21W・104cm ² (番号灯・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	

営 業 機 種 記 号				GSX-R400J	
灯 火 装 置 等	方 向 指 示 器	前 面	個数・色 及び性能	2・21W・19cm ² 85回／分	
		後 面	個数・色 及び性能	2・21W・21cm ² 85回／分	
	後部反射器		個 数 及び性能	1・21 cm ²	
警 報 装 置	警 音 器		個数及び 性 能	1・平型・電気式 95ホン	
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	角70×120-R1200 mm	
	右	形 式	ガラス・固定式		
		寸法及び 曲率半径	角70×120-R1200 mm		
計 器	速 度 計	形 式	フロントハブ 渦電流式		
		性 能	40 ^{+5.0} _{-2.0} km/h 0～180km/h		
	走行距離計の形式			フロントハブギヤ式	

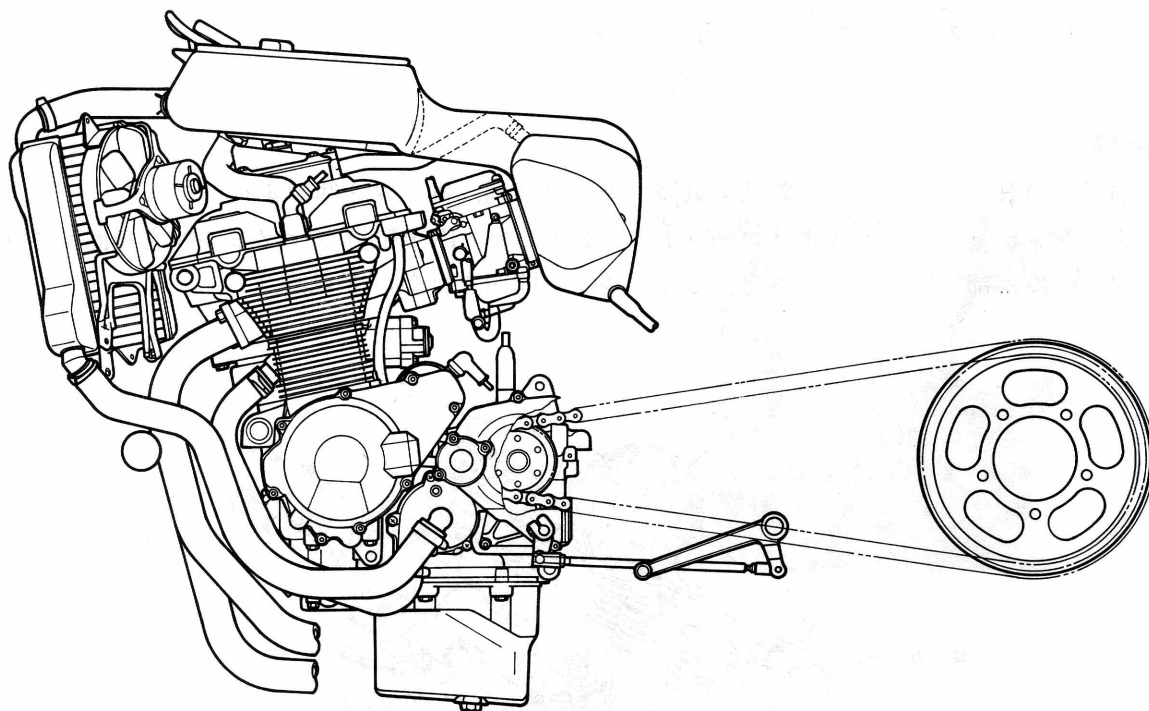
2

解

説

目次

エンジン	2-1-1
クラッチ, ミッション	2-2-1
エレクトリック	2-3-1
ボデー	2-4-1



燃焼関係

ピストン

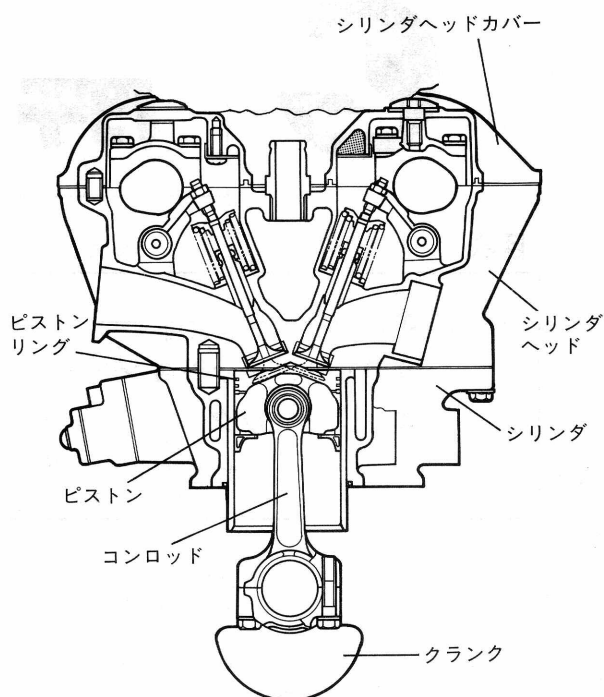
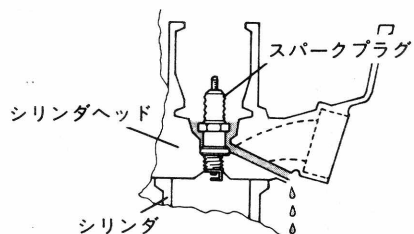
- 軽量ピストンを採用
- ピストンのボア径： $\phi 56$
- シリコン含有率の高いアルミ合金

ピストンリング

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

シリンダヘッド

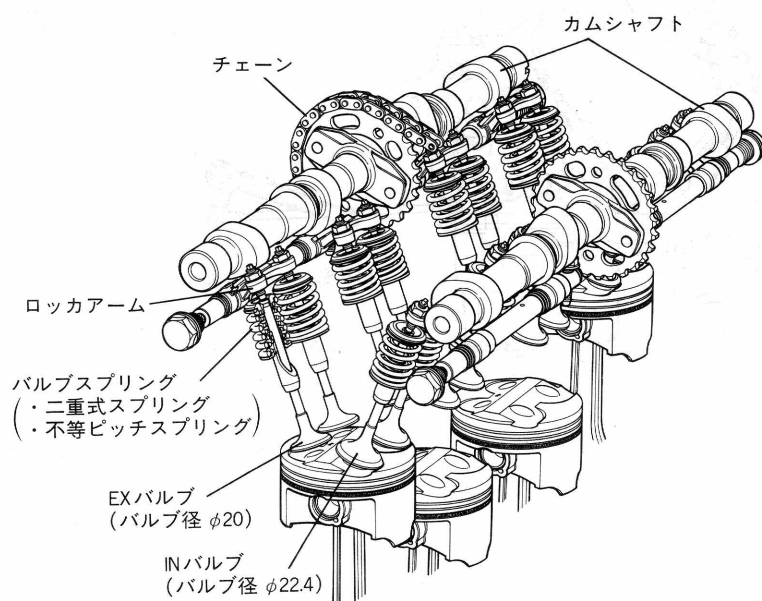
- ウォータージャケット：有
- スパークプラグ取付箇所から外側に向けて水抜き穴を設けている。



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個，排気弁2個の4バルブです。

駆動はクランクシャフト中央部よりローラチェーンで2本（IN・EX）のカムシャフトを回転させ，カムシャフトのカム部でロッカアームを介してバルブの開閉を行ないます。

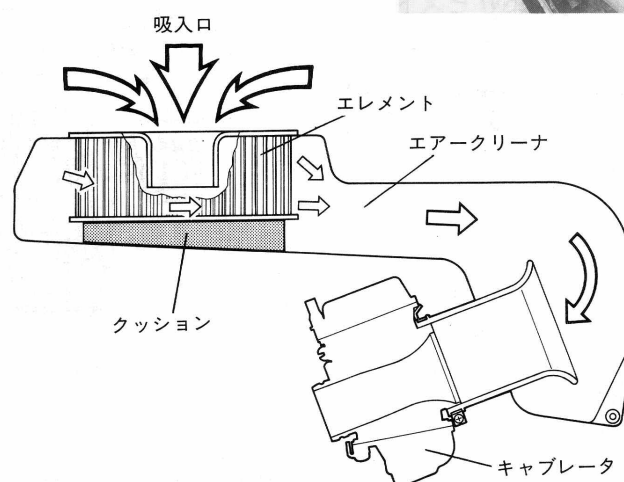
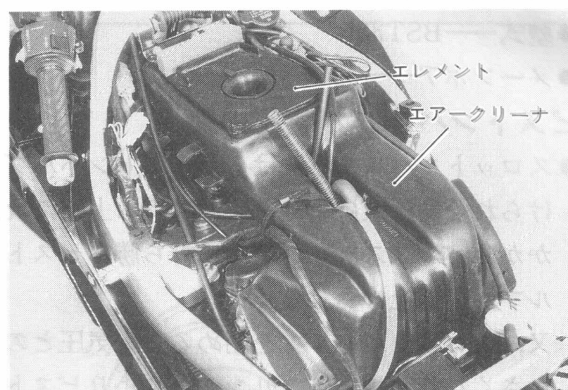


吸入，排気関係

吸入，排気関係

エアークリーナ

- エアークリーナエレメント（不織布式）を使用している。
- クリーナケース容量を大きくし吸入音の低減を図っている。



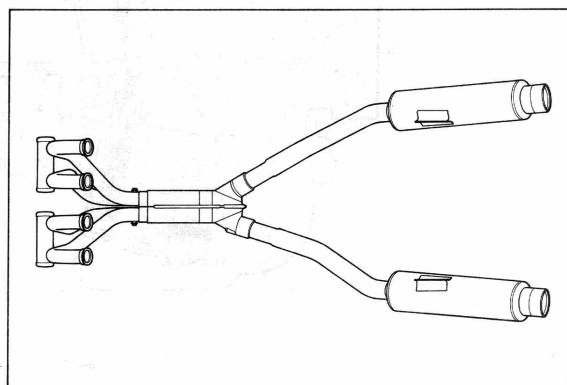
新気導入システム

- カウリングボデーに設けたインテークからエアーダクトを通して新気をクリーナの吸い込み口付近に導入することにより充填効果を向上させています。



エキゾーストパイプ・マフラ

- 低速から高速までのパワーバンドを広めた 4 into 2 方式
- 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。



キャブレター

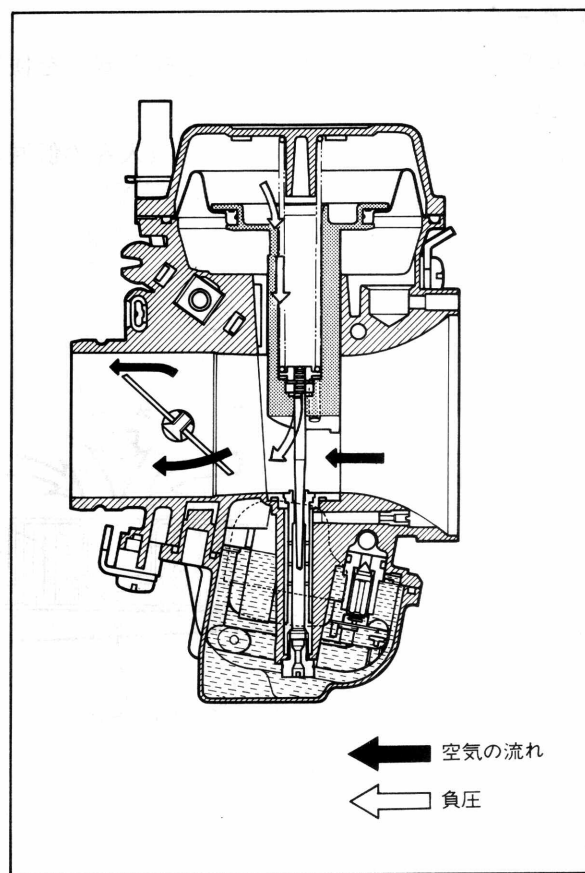
- 型式——BST32
- メインボア——32mm

ピストンバルブと負圧の関係

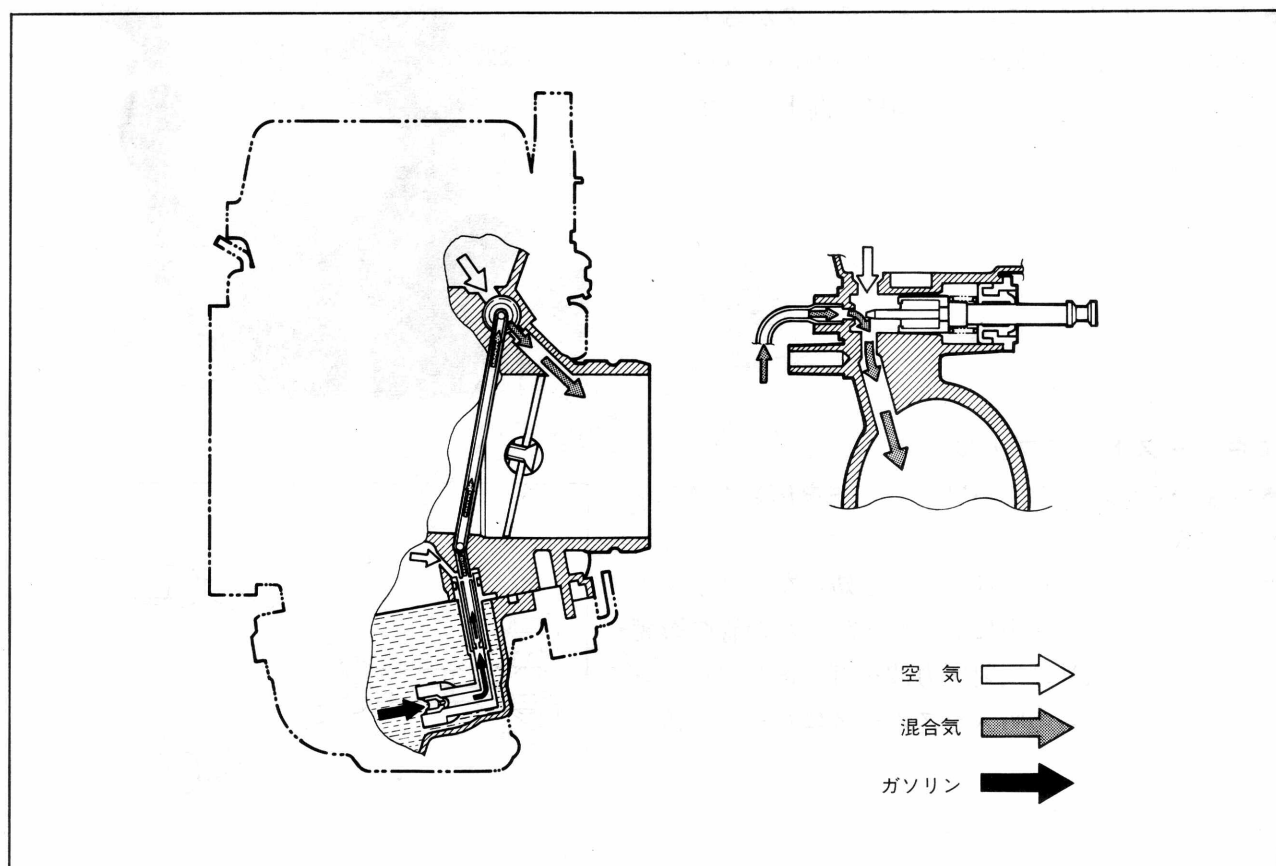
- スロットルバルブを開けるとピストンバルブに設けられた負圧穴によりダイヤフラム上室に負圧がかかりバルブスプリング力に打ち勝ちピストンバルブが引き上げられる。

又、スロットルバルブを閉めると大気圧との差が小さくなりバルブスプリング力によりピストンバルブが押し下げられる。

ダイヤフラム下室は、エアークリーナーのエアが入りしています。

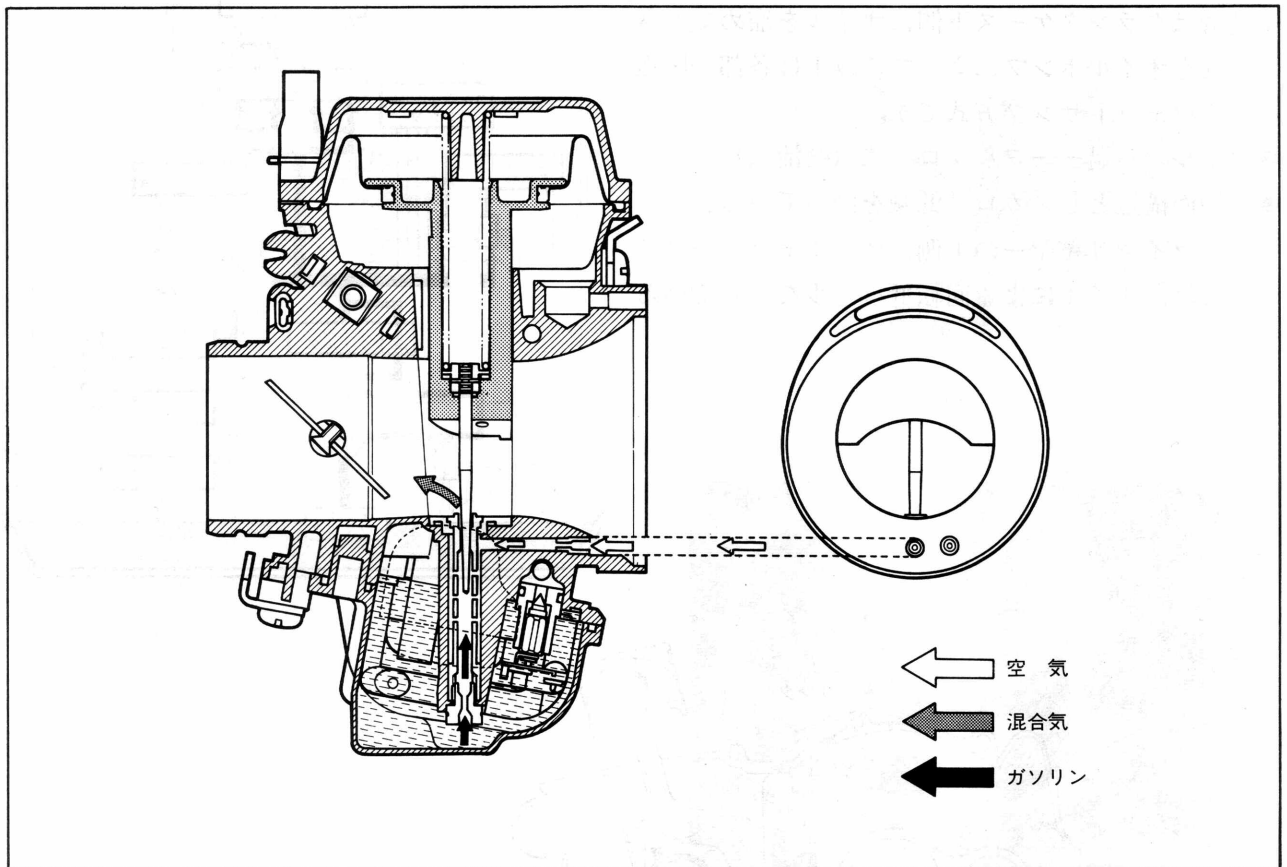


チョーク系



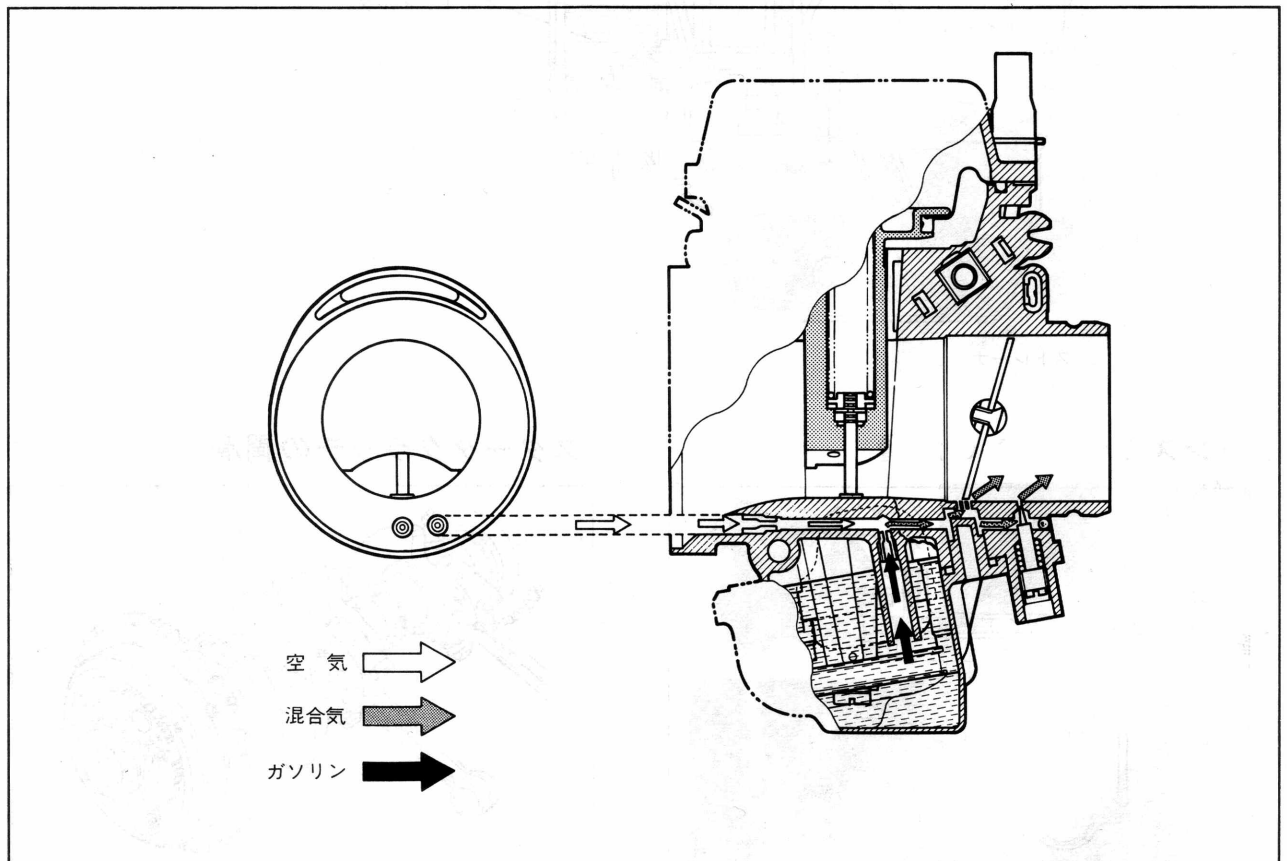
キャブレター

メイン系



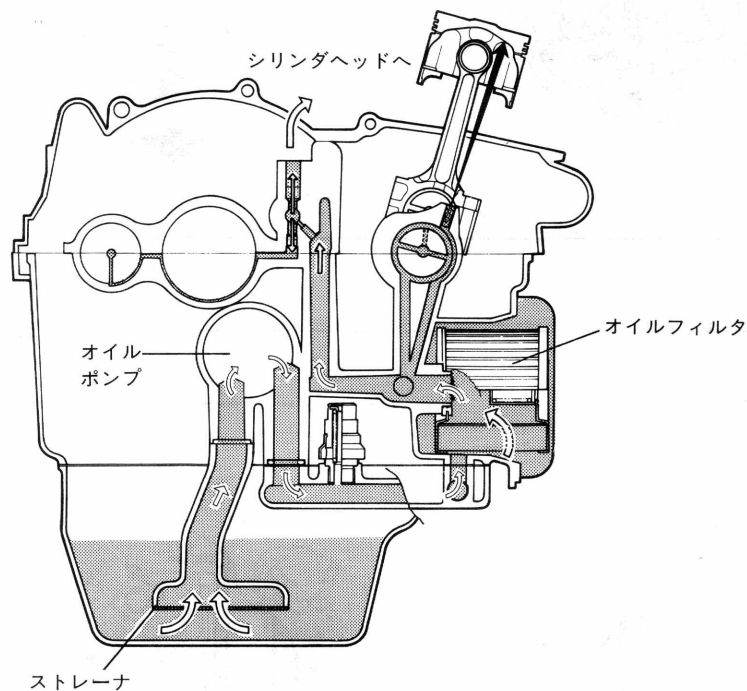
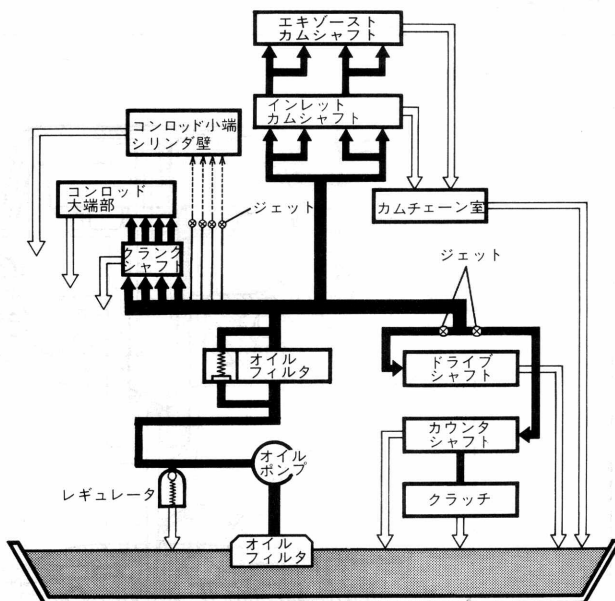
解説

パイロット系

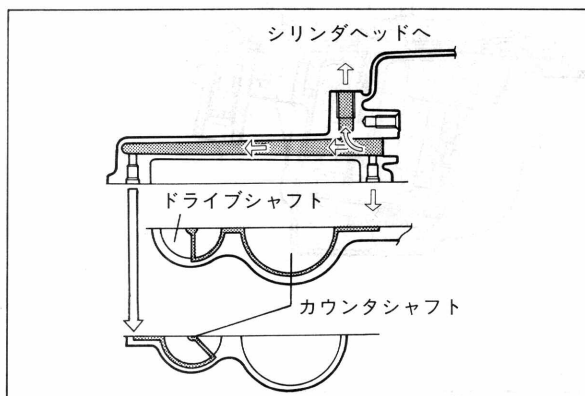


潤滑関係

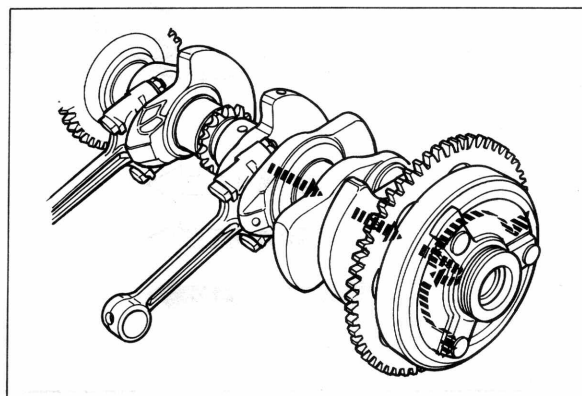
- 潤滑はクランクケース下側にオイルを溜めておき、これをオイルポンプによってくみ上げ各部に圧送するウェットサンプ方式です。
- オイルのろ過——フルフロー式（全流式）
- 低油面構造としメカロス低減を図っている。
 - ・プライマリギヤの下側にオイルセパレータを設け、オイルによる回転低抗を少なくしている。



トランスミッションの潤滑

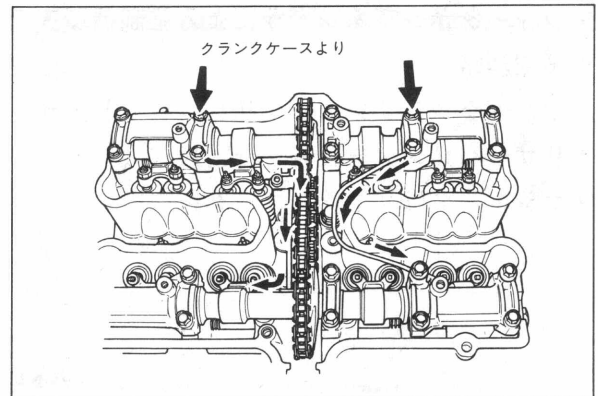
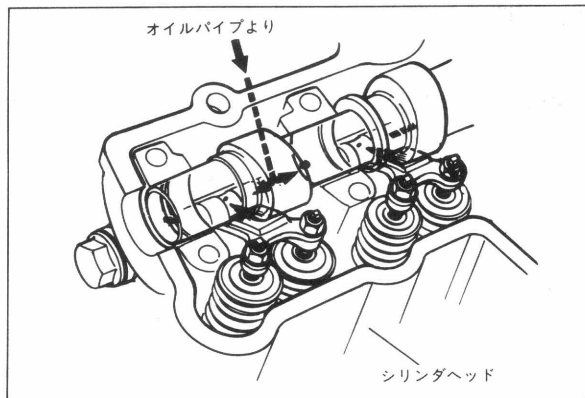


スタータクラッチの潤滑



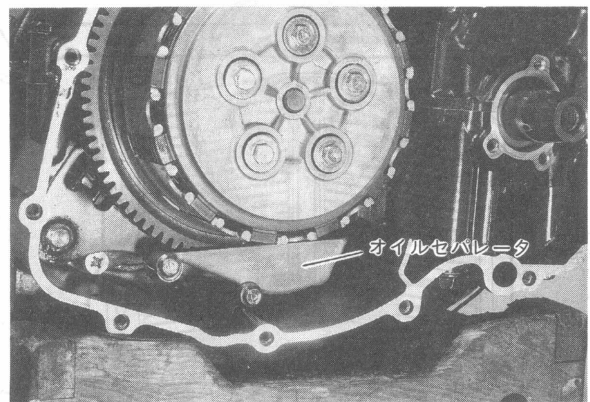
潤滑関係

ロッカアームの潤滑



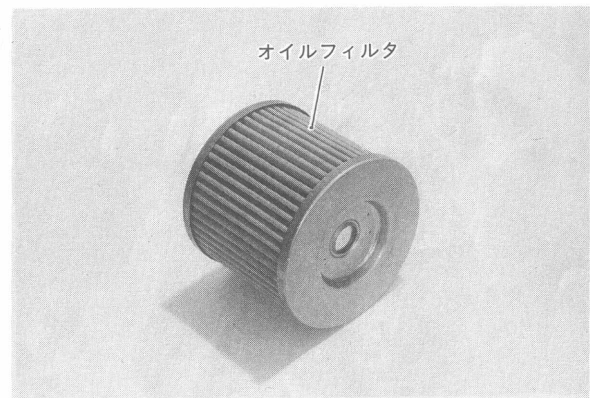
オイルセパレータ

- オイルセパレータを設けることにより、プライマリドリブンギヤーとオイルポンプドリブンギヤーがエンジンオイルに浸るのを防ぎ、ギヤーの回転抵抗を低減させています。



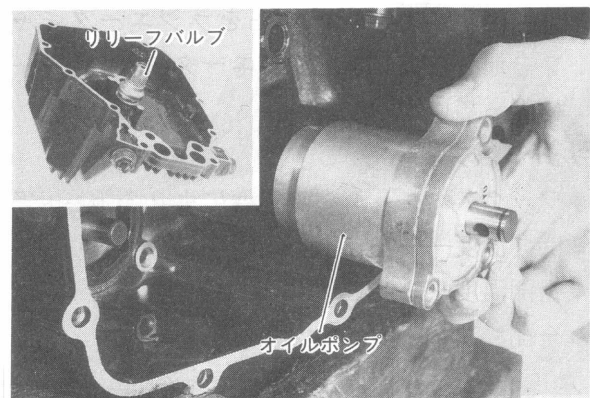
オイルフィルタ

- ろ過方式
 - ろ紙式
 - ろ過面積：945cm²
- フィルタ中央にオイルリリーフバルブ有り
(リリーフバルブ調整圧力——1.5±0.2kg/cm²)



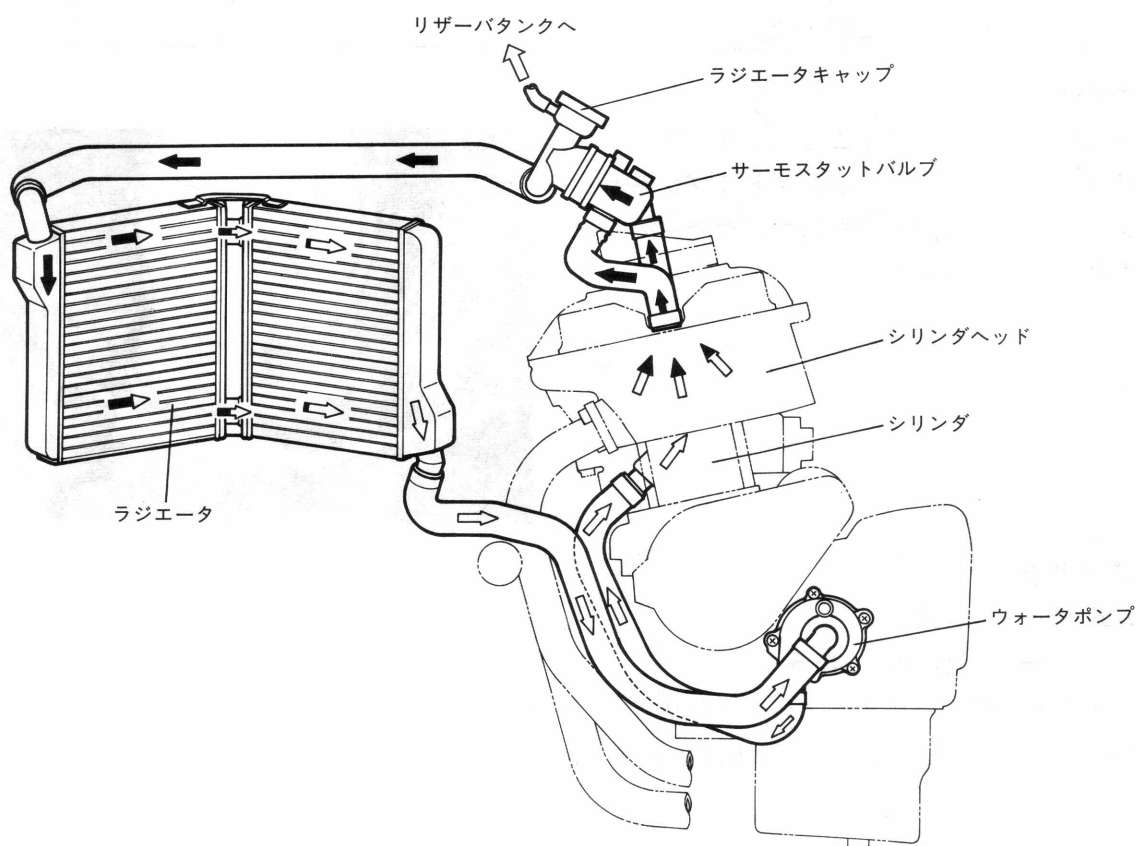
オイルポンプ

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



冷却関係

- ウォータポンプインペラによる強制循環式です。
- 循環経路
インペラ⇒シリンダ⇒シリンダヘッド⇒サーモスタットバルブ⇒ラジエータ
- リザーバタンクを装着した密封式
- ラジエータはV型ラジエータを採用



リザーバタンク

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

サーモスタット

- ワックスペレット型：温度により膨張させる。
- 開弁温度——76.5℃
- 全開温度——90℃
- 全開リフト—7 mm

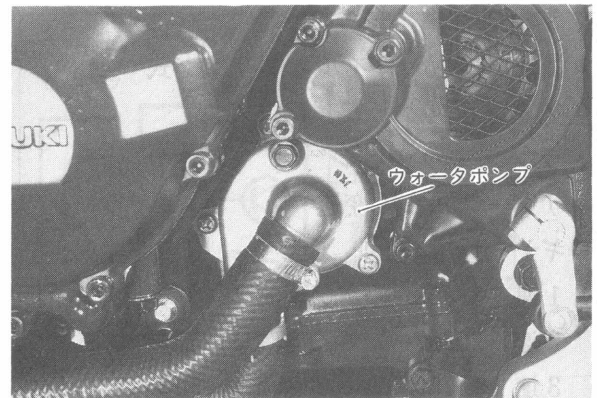
ラジエータキャップ

- 密閉加圧式
- 圧力弁——圧力差1.1kg/cm²で開弁
- 負圧弁——ラジエータ内が大気圧より低くなると開弁

冷却関係，ブローバイガス

ウォーターポンプ

- 取付位置——ドライブスプロケット前側
- 駆動方式——オイルポンプシャフトにより駆動
- ウォータポンプケース内のインペラにより冷却水を循環させる。



冷却水

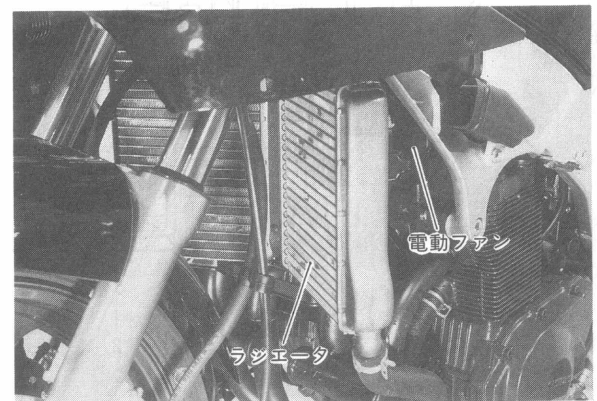
- スズキクーラント混合（混合比50%）
- スズキクーラント
 - 不凍効果
 - 防錆効果
 - 防腐蚀効果
 - 防泡効果
- ・ 夏冬通して使用できるオールシーズン用クーラントです。
- ・ クーラントの使用期限——2年間



スズキクーラント

ラジエータ

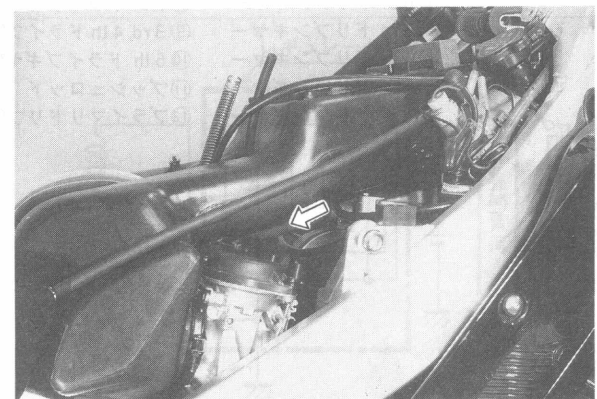
- V型ラジエータを採用して集風タイプにしています。従って前面投影面積は小さいが表面面積が大きく取れることにより冷却効果を向上させています。
- ラジエータ後部に電動ファンを設け，冷却性能を促進している。



ブローバイガス還元装置

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

このブローバイガスはシリンダのカムチェーン室などをと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。



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

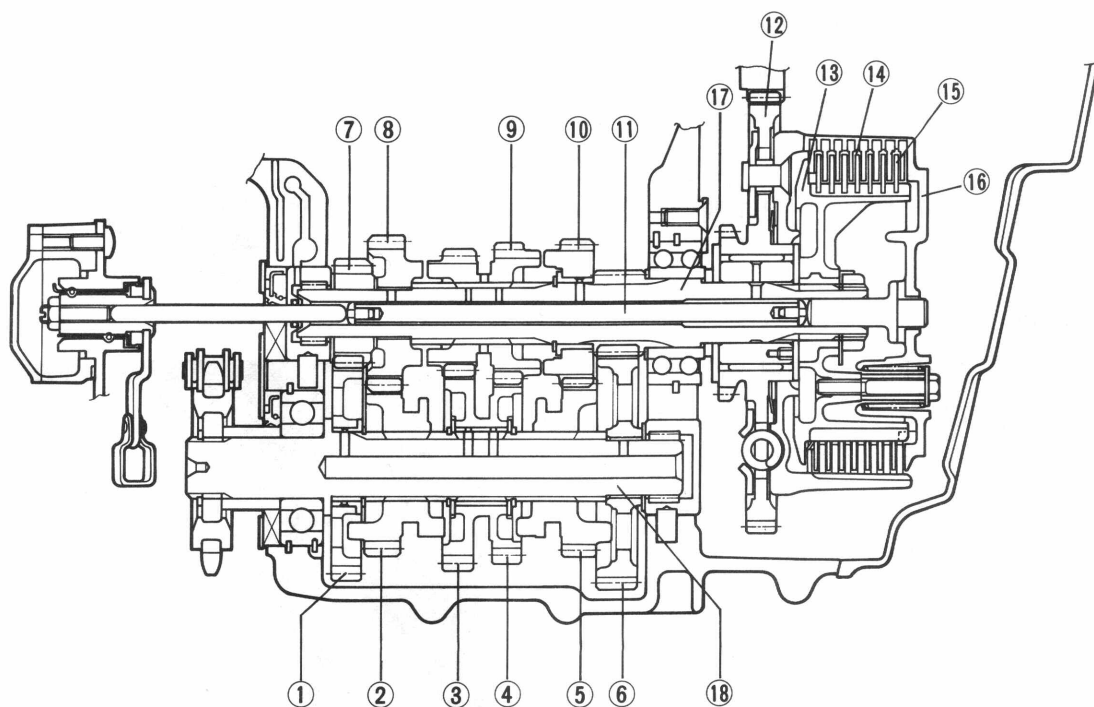
1 速：3.363 4 速：1.437

2 速：2.307 5 速：1.250

3 速：1.750 6 速：1.150

機関から変速機 ：1.954

スプロケットホイール：3.214

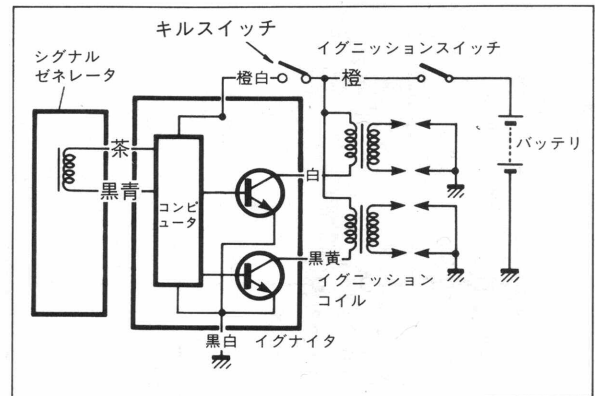


- | | | |
|---------------|--------------------|--------------|
| ① 2nd ドリブンギヤー | ⑦ 2nd ドライブギヤー | ⑬ クラッチスリーブハブ |
| ② 6th ドリブンギヤー | ⑧ 6th ドライブギヤー | ⑭ ドライブプレート |
| ③ 3rd ドリブンギヤー | ⑨ 3rd, 4th ドライブギヤー | ⑮ ドリブンプレート |
| ④ 4th ドリブンギヤー | ⑩ 5th ドライブギヤー | ⑯ プレッシュプレート |
| ⑤ 5th ドリブンギヤー | ⑪ プッシュロッド | ⑰ カウンタシャフト |
| ⑥ 1st ドリブンギヤー | ⑫ プライマリドリブンギヤー | ⑱ ドライブシャフト |

点火，充電関係

点火装置

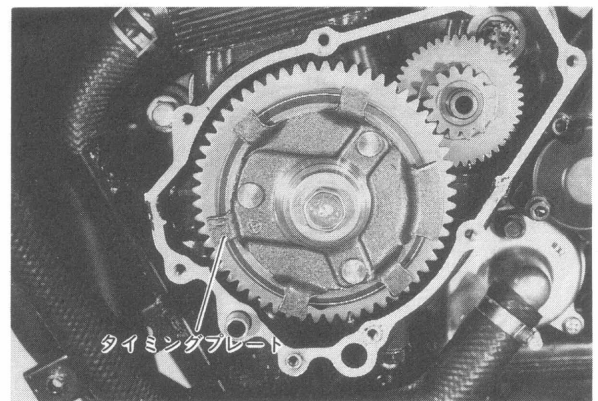
- フルトランジスタ点火方式（無接点式）
- 点火時期——BTDC15°/1650rpm
- 進角装置——電子式 15-45°
- スパークプラグ
 - ・標準——CR9EK (NGK), U27ETR (ND)
- 構成
 - シグナルゼネレータ（点火信号発生部）
 - イグナイタ（コントロール部）
 - イグニッションコイル
 - スパークプラグ



デジタル進角装置

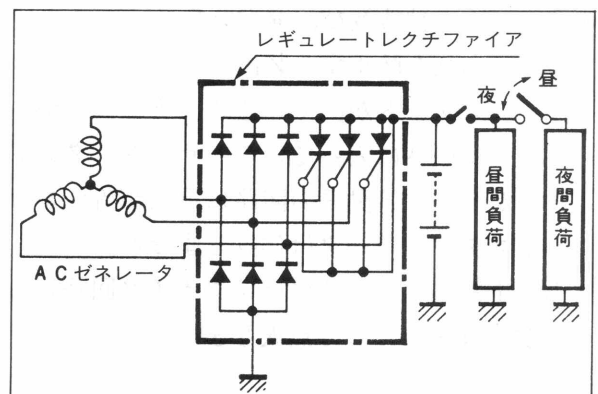
- デジタル進角は，ピストン速度（エンジン回転）に合わせた点火タイミングをマイクロコンピュータで計算し理想的な点火位置を決めている装置でエンジンの出力向上に寄与している。

- スタータワンウェイクラッチ部のタイミングプレートとシグナルゼネレータによりイグナイタへ，点火タイミングの信号を送っている。

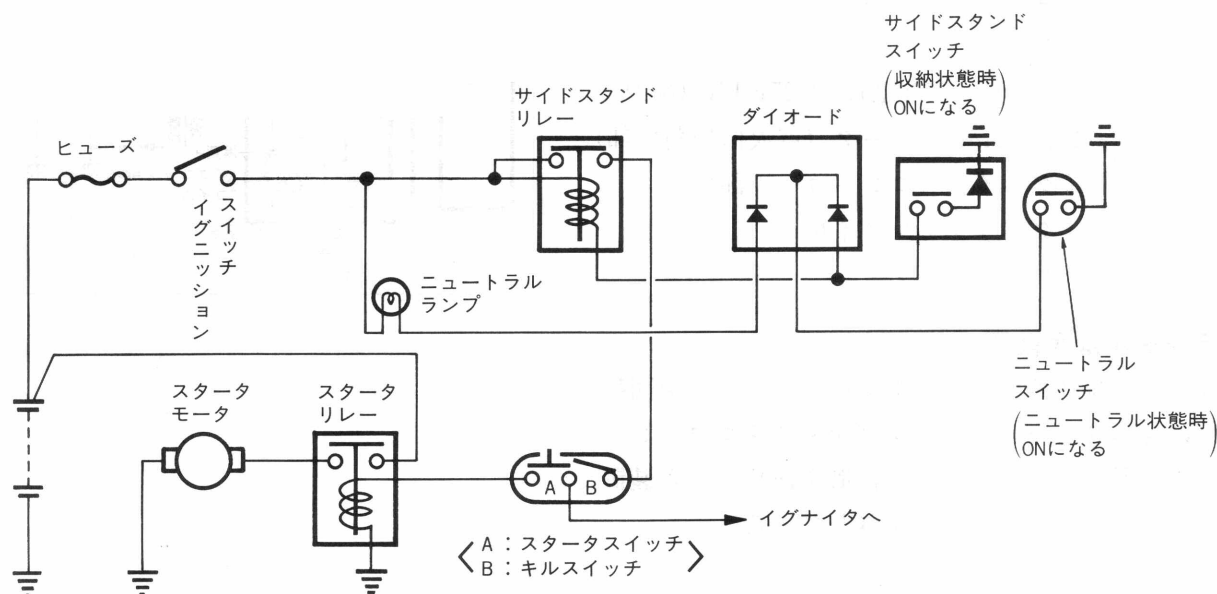


充電装置

- 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



始動関係



スタータ関係

- 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
- インタロック装置を採用しています。

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

◎：始動可
○：始動・走行可
×：始動・走行不可

インタロック装置

- エンジン始動時及び、発進時にサイドスタンドの収納忘れを防止する装置です。
- サイドスタンドが出ている時にチェンジがニュートラル以外に入っているとサイドスタンドリレーが働かず始動系の回路に電気が流れませんのでスタータモータは作動しません。
尚、上記の状態の時にはイグナイタ回路にも電気が流れませんので点火しません。

- チェンジがニュートラルの時はエンジンを始動することができます。

注

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

バッテリー

バッテリー

●メンテナンスフリーバッテリー

- ・液面点検、補水の必要がない
- ・自己放電が少ない
- ・排出管等の突起物がない
- ・安全設計

過充電による過大なガス発生に対処するため、バッテリー内に安全弁を備えています。

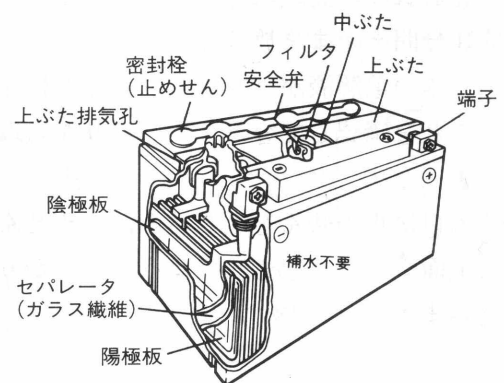
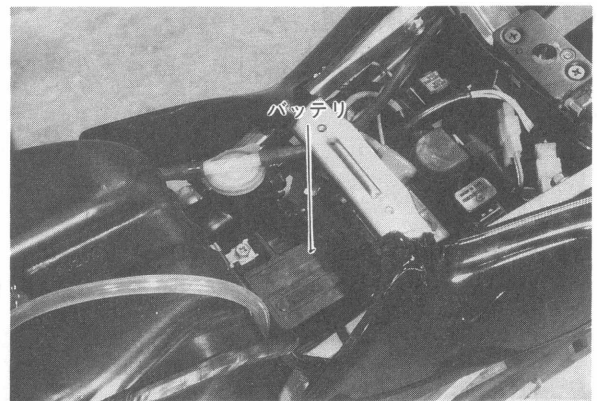
・完全即用式

（製造後2年間以上経過したもの、また高温条件に保存されていたものは上ふたに表示されている補充電要領にもとずき初期充電を行ってください。）

●型式——YTH9-12B

●容量——8AH

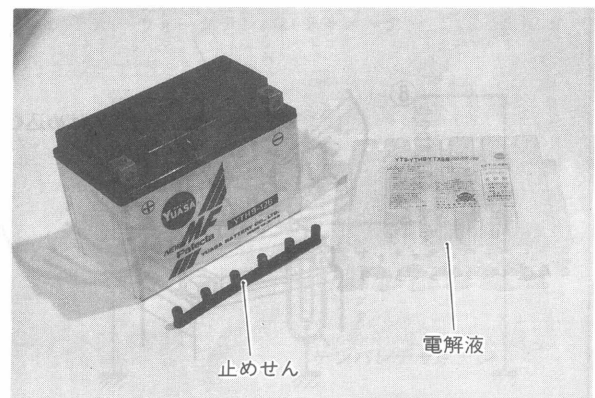
●出荷時取付銘柄——ユアサ



●バッテリーの取り扱いの注意

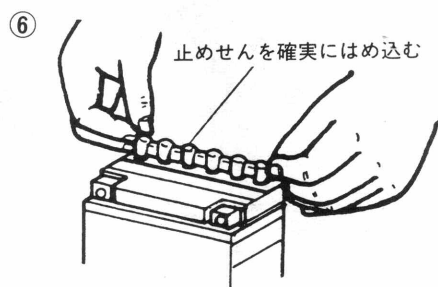
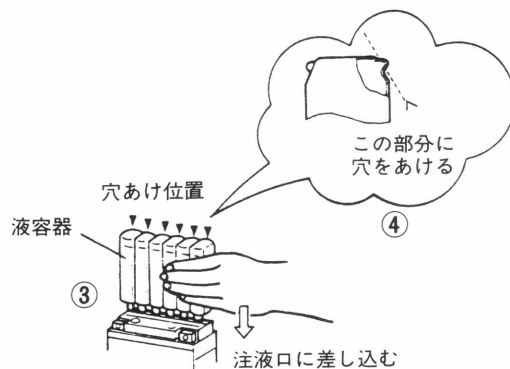
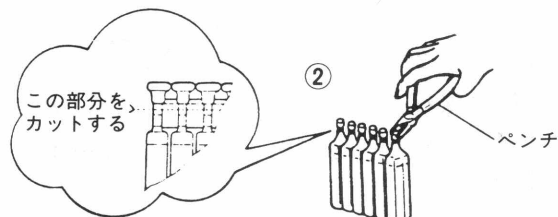
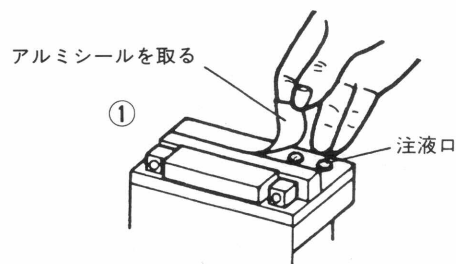
- ・バッテリーは完全即用式ですので使用直前まで注入口を密閉しているアルミシールをはがさないでください。
- ・専用電解液以外は絶対に使用しないでください。
- ・電解液注入の際には必ず規定容量（電解液容器の分量だけ）の電解液を使用してください。

注 一度電解液を充填したら絶対に止めせんをはがさないでください。



●バッテリー液充填要領

- ①バッテリーの注入口を密封しているアルミシールをはがします。
 - ②電解液容器の注液ノズルを上方に向け所定の箇所（先端とパッキン部との間）をニッパ等により切り落とします。
 - ③電解液容器の注液ノズルをバッテリーの注入口に差し込んで容器が倒れない様にしっかり固定します。
- 注** 液はこぼさないように注意してください。
- ④各容器底部の突起部をニッパ等により穴をあけ、約10分間そのまま放置します。
 - ⑤全容器の電解液がバッテリー内へ完全に注入されたことを確認して容器をバッテリーから取り外します。
 - ⑥注入口に止めせんを差し込み、止めせんが上ぶた上面より高くないようにしっかりと押し込みます。



●補充電要領

- ・バッテリーが放電した場合は規定の電流及び電圧で補充電を行ないます。
- ・右記以外の補充電は行なわないでください。
- ・補充電時にも止めせんは絶対に外さないでください。
- ・補充電を行なうときは、バッテリー単体（バッテリー端子のリード線を取り外した状態）で行なってください。

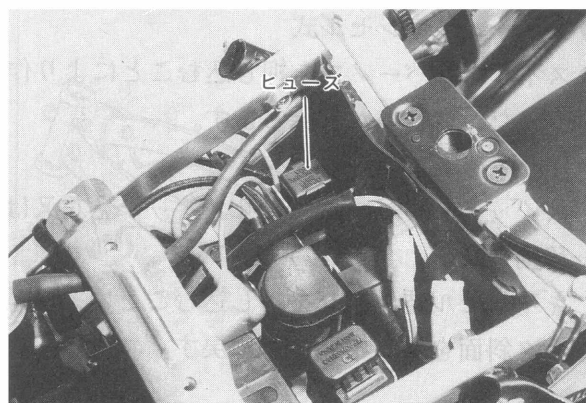
補 充 電

標準	0.8 A × 5 時間	急速	4 A × 1 時間
----	--------------	----	------------

ヒューズ、電動ファン装置、ウォータテンパレチャメータ、オイルプレッシャランプ

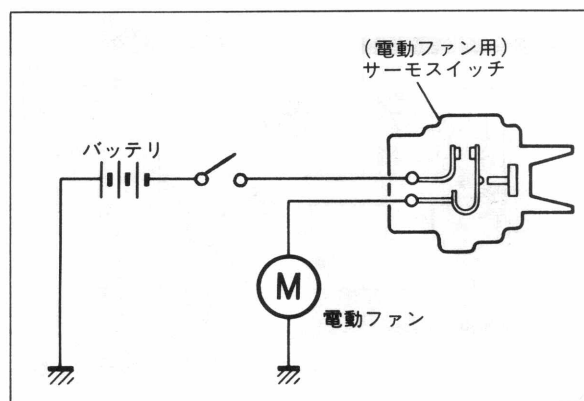
ヒューズ

- 差込式12 V 20 A
- 個数
 - メインヒューズ・1個
 - スペアヒューズ・1個



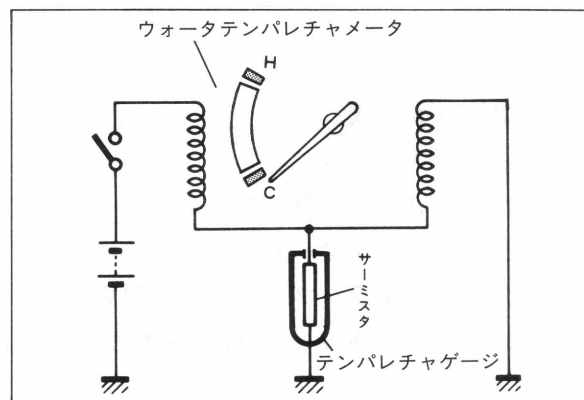
電動ファン装置

- 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 : 93° ~ 99°C
 - OFF : 86° ~ 92°C



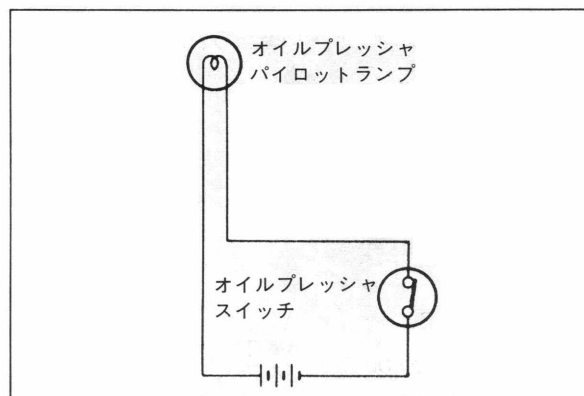
ウォータテンパレチャメータ(水温計)装置

- ウォータテンパレチャゲージ
 - ・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
 - ・交差コイル式



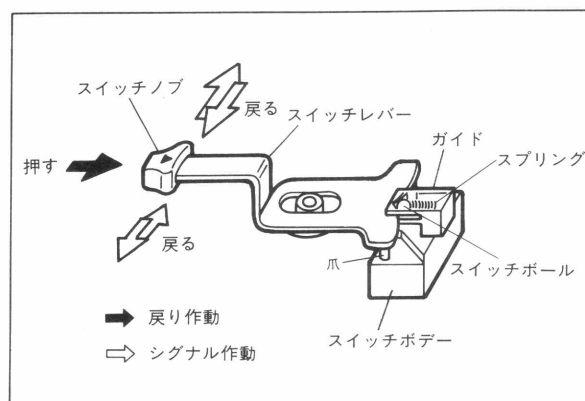
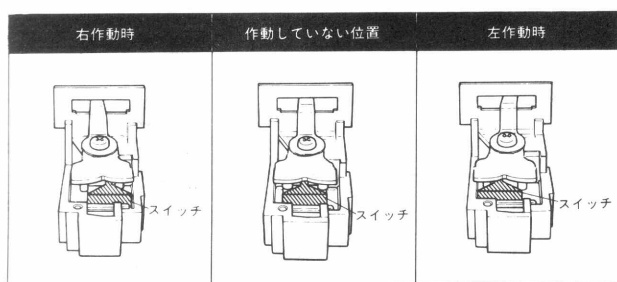
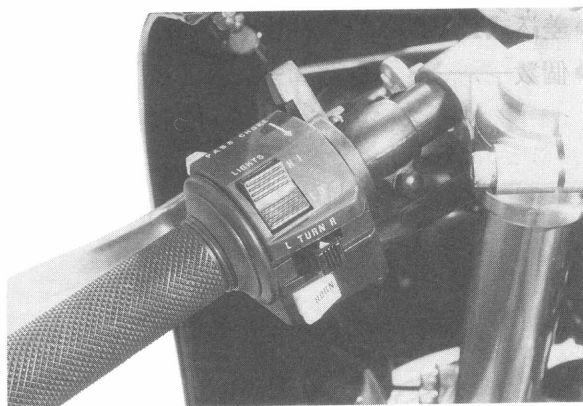
オイルプレッシャランプ

- 表示——コンビネーションメータ内のパイロットランプ
- 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。
- オイルプレッシャ取付位置
 - オイルフィルタキャップ部



ターンシグナルスイッチ

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



ランプ類

ヘッドランプ——45/45W × 2

(ハロゲン電球：色——淡黄色)

- デュアルランプ式

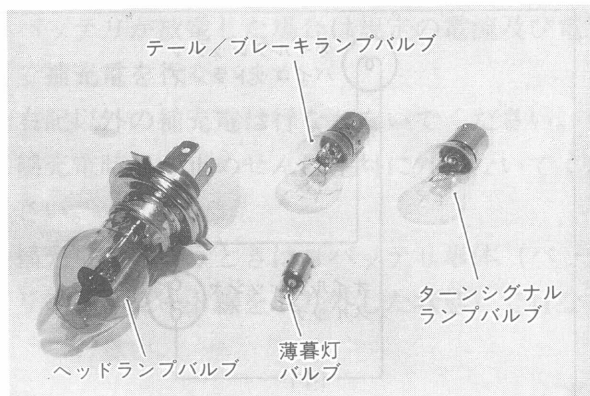
薄暮灯——4W × 2

- 前照灯の各灯内に薄暮灯を設置

ターンシグナルランプ——21W

テール/ブレーキランプ——5W/21W

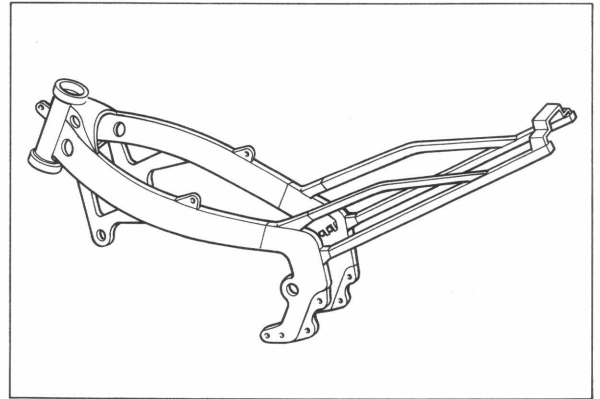
(ライセンスプレートランプは、テールランプと兼用)



フレーム、フューエルタンク関係

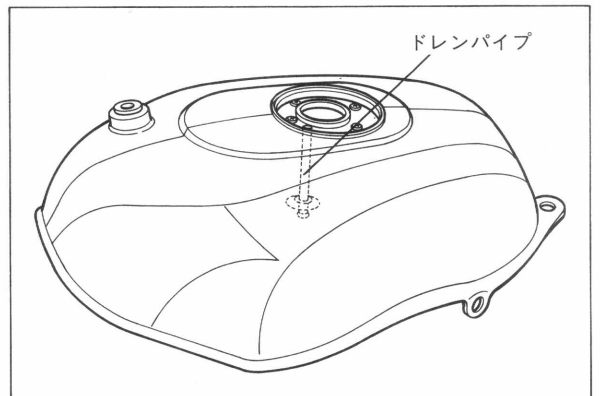
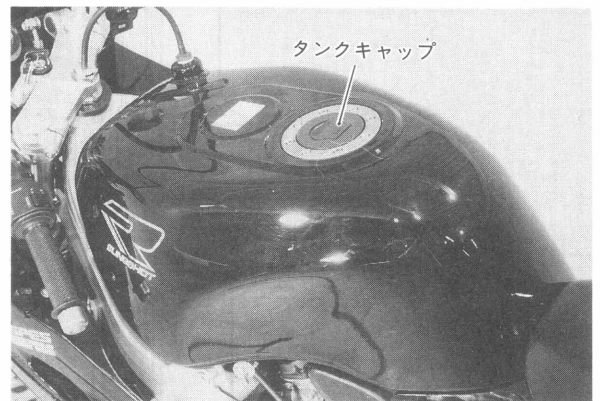
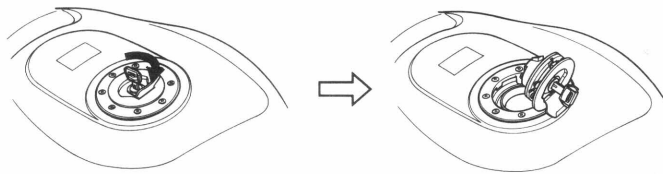
フレーム

- 形式——ダイヤモンド方式
- 角パイプのアルミ合金製フレーム



フューエルタンク

- 容量——15ℓ
- RES（リザーブ）位置からの残量——約1.6ℓ
- フューエルタンクキャップ——キーロック式



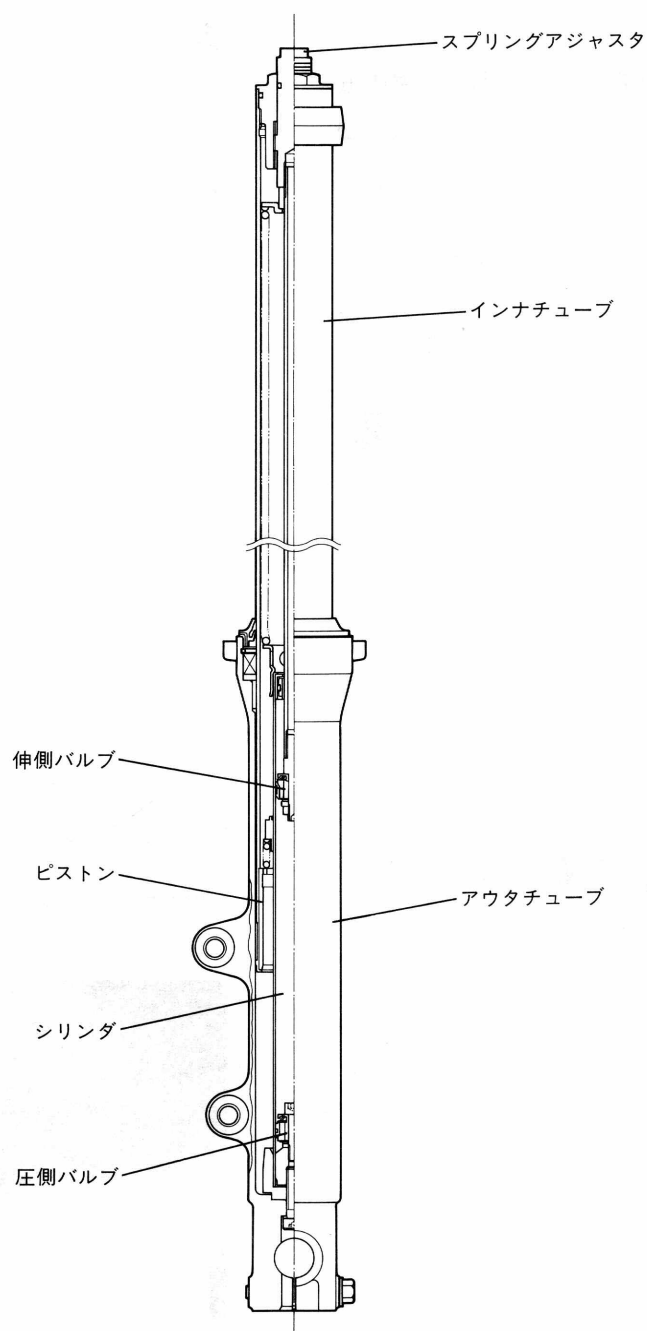
フューエルコック

- 3ポジション——
 - ON（通常）
 - RES（予備）
 - PRI
- 取付位置——フューエルタンク下部



フロントフォーク

- テレスコピックオレオ式
- 減衰機構：インナロッド方式
- 左右のダンパを固定するスタビライザ装備
- スプリング初圧調整式
- 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——120mm
 - ・インナチューブ径——41mm



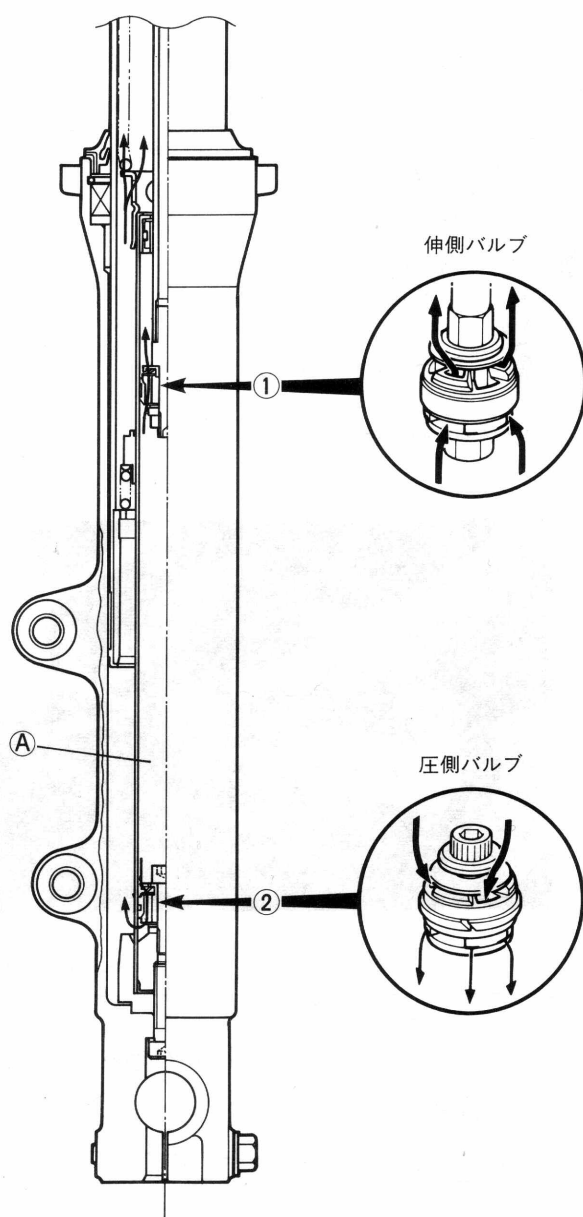
フロントフォーク

フロントフォークの作動構造

圧縮側

- インナチューブに圧縮力が働くとオイル室④のオイルは、逃がし弁①と圧側バルブ②からオイルを逃がします。

減衰は、圧側バルブ②により行なわれます。

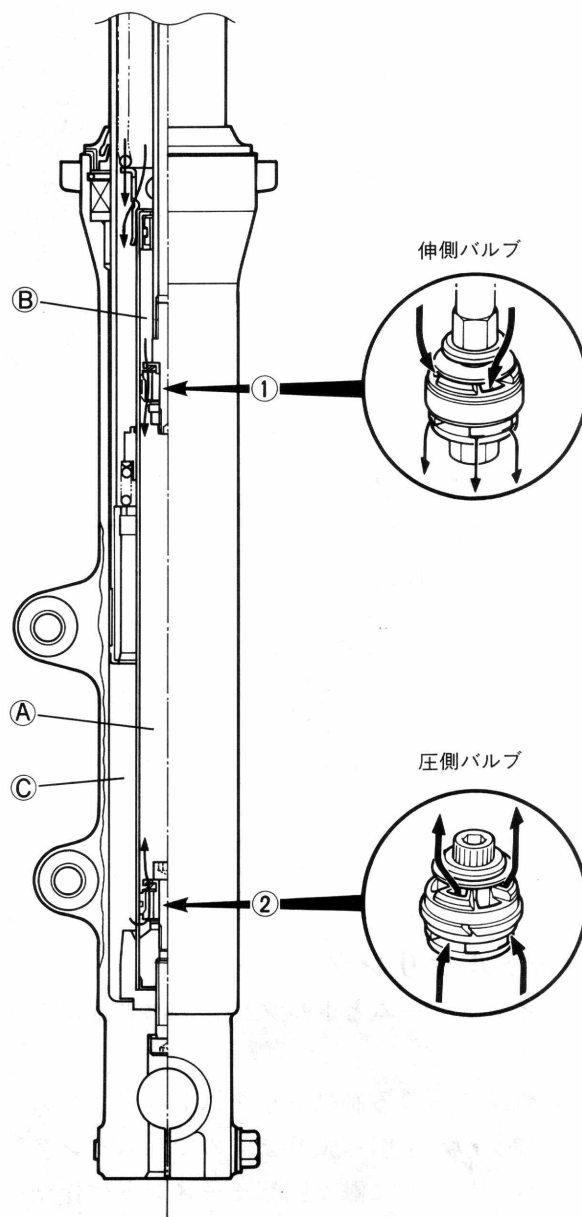


伸び側

- インナチューブが伸びることにより、オイル室⑥に圧力がかかり伸び側バルブ①を通しオイルを逃がします。

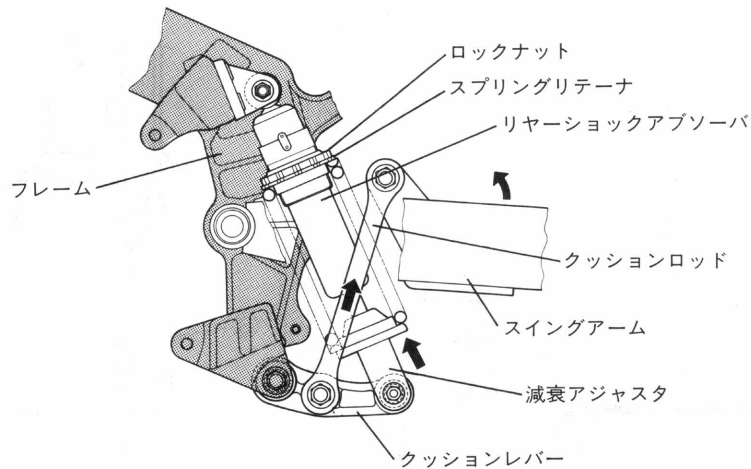
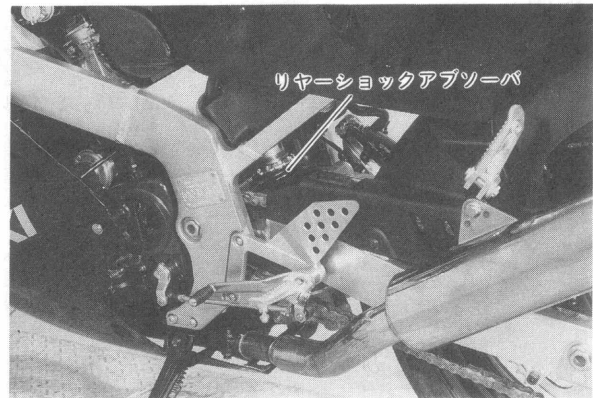
また、オイル室③よりオイル室④にオイルが流入されます。

減衰は、伸び側バルブ①により行なわれます。



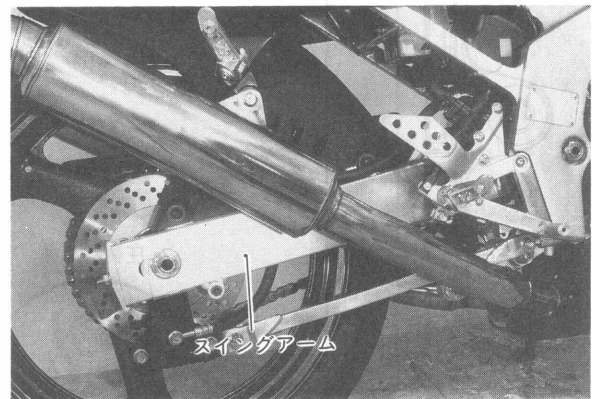
リヤショックアブソーバ

- 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——133.7mm
- スプリング初圧調整式



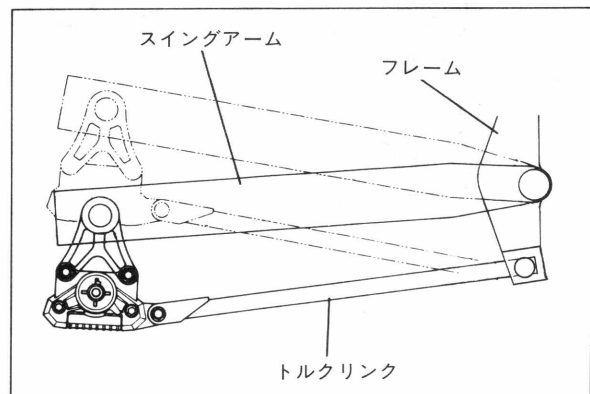
スイングアーム

- アルミ角パイプ
- ピボット部にはニードルローラベアリングを採用



平行トルクリンク

- スイングアームとトルクリンクは平行になっています。
- 制動時における制動トルクはトルクリンクを介してフレームを引っ張りますので、スイングアームには回転方向に働く回転モーメントは作用しません。したがって、制動時における回転方向への動きを防止できます。



ブレーキ関係

ブレーキ

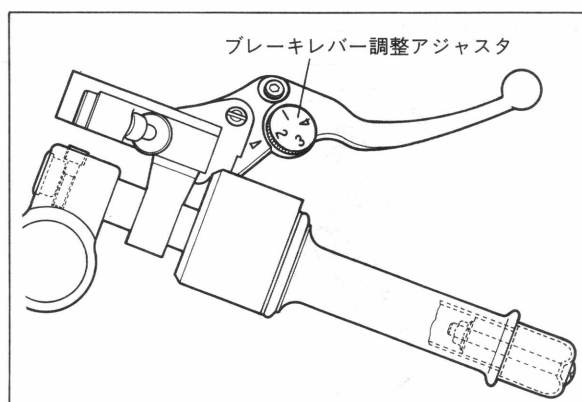
フロントブレーキ

- 油圧式ダブルディスクブレーキ
- フローティングディスクプレート
- 異径4ポット対向ピストン式



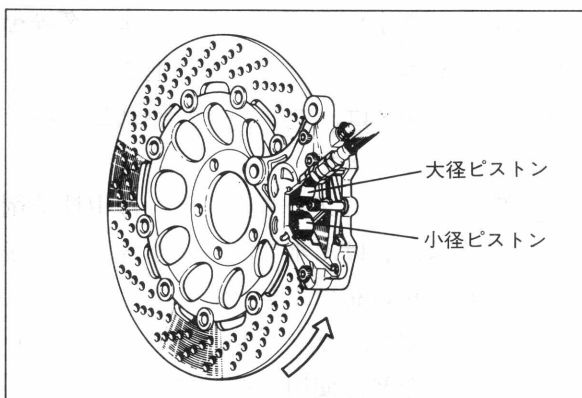
●ブレーキレバー位置調整式

- ・ブレーキレバー位置は、アジャスタにより調整することができます。



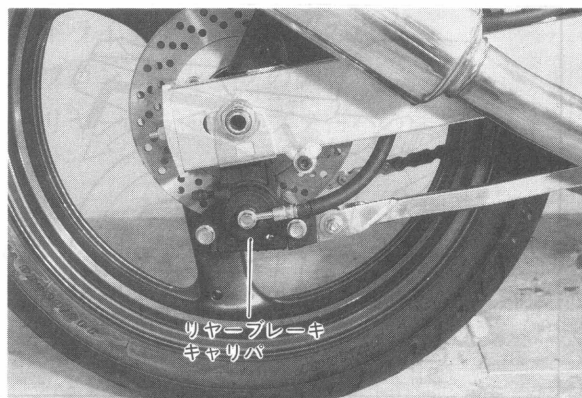
異径4ポット対向ピストン

- ディスクプレートの回転に対してパットのリーディング側(入口側)のピストン径を小さくし、トレーリング側(出口側)のピストン径を大きくすることにより、パットの面圧を均一化し、ブレーキ機能の向上を図っている。



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



ホイール、タイヤ

フロントホイール

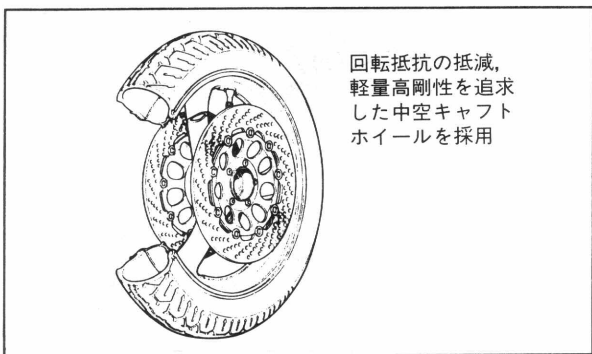
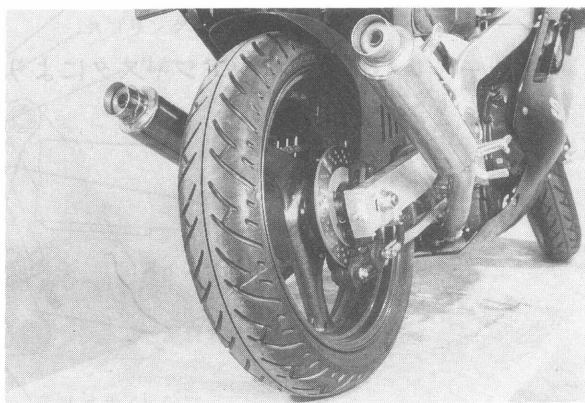
- タイヤ — 110/70R17 53H
チューブ無し
- リム — 深底リム 17×MT3.00

リヤホイール

- タイヤ — 140/60R18 64H
チューブ無し
- リム — 深底リム 18×MT4.00

出荷時取付銘柄

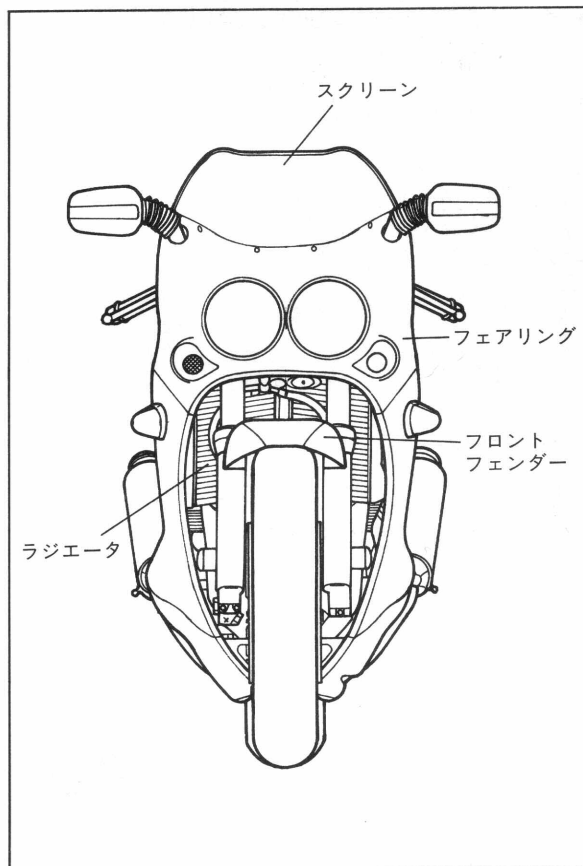
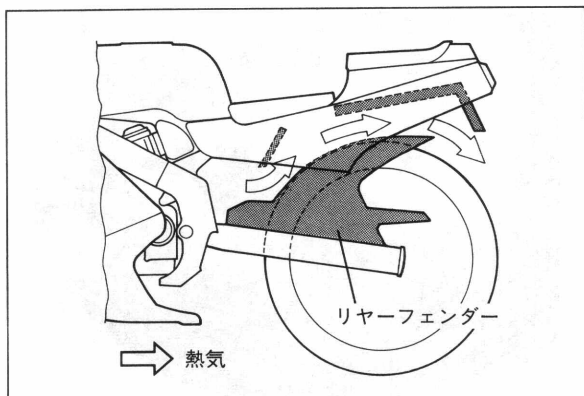
- フロントタイヤ — ダンロップ
- リヤタイヤ — ダンロップ



フェアリング

- フェアリング全面及びフロントフェンダ等を集風型としラジエタ冷却効果を促進させています。
- リヤフェンダは、エンジンの熱気をスムーズに後部に流しています。

注 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。



③

点検調整

目次

総 説	3-1-1
外装品の取り外し	3-2-1
エンジン	3-3-1
クラッチ，ミッション	3-4-1
エレクトリック	3-5-1
ボデー	3-6-1

一般的な点検と調整項目

エンジン

- ・タペットクリアランスの調整
- ・圧縮圧力の測定
- ・エアークリーナの清掃
- ・スロットル開度の同調調整
- ・アイドルリング回転数の調整
- ・パイロットスクリュの調整
- ・スロットルケーブルの遊び調整
- ・エンジンオイル量の点検
- ・エンジンオイルの交換
- ・エンジンオイルフィルタの交換
- ・オイルプレッシャの測定
- ・冷却水の点検，交換

クラッチ・ミッション

- ・クラッチプッシュロッドの遊び調整
- ・クラッチレバーの遊び調整
- ・チェンジペダル取付高さの点検

エレクトリック

- ・充電電圧の点検
- ・スパークプラグの点検
- ・リヤブレーキランプの点灯時期調整
- ・オイルプレッシャスイッチの点検
- ・ヘッドランプの照射位置調整

ボデー

- ・フロントブレーキの点検
- ・リヤブレーキの点検
- ・ブレーキパッドの点検
- ・ステアリングヘッドの点検
- ・タイヤの点検
- ・ホイールの点検
- ・ドライブチェーン緩みの点検
- ・フロントフォークの調整
- ・リヤショックアブソーバの調整

注 点検調整では，外装部品（シート，フューエルタンク，エアーダクト，フェアリング等）の取り外し方は，記載しておりませんので，外装部品を外さなければできない点検は，外装部品の取り外し（3-2-1ページ）を参照して行なってください。

点検整備項目

点検整備項目			点検整備時期			判定基準	備考
			運行前	1か月目	自家用 6か月毎 12か月毎		
か り 車 取 り 装 置	ハンドル	遊び、緩み及びがた			●		
		操作具合			●		
	かり車取輪	左右の回転角度			●		
	かり取りフオーク	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 装 置	ブレーキペダル	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間			●	遊び ペダル式 5～15mm レバー式 レバー先端で 5～20mm	
		踏みしろ及びきき具合	●				
		ブレーキのきき具合			●	●	
	ローソップ及び類	緩み、がた及び損傷	—	—	—	—	
		ブレーキケーブルの交換	—	—	—	—	
	ホビーパイプ及びフ	漏れ、損傷及び取付状態			●	●	
		ブレーキホースの交換				☆4年毎	
	リザーバ・タンク	液 量	●	●	●	液面レベル LOWER以上 にあること	
		ブレーキ液の交換				1年毎	
装 置	マスタシリンダ及びディスク・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 キャリパーピストンシールの交換				☆ 2年毎	
	ブレーキ・シュー ドラム及び	ドラムとライニングとのすき間	—	—	—	—	
		シューの摺動部分及びライニングの摩耗	—	—	—	—	
		ドラムの摩耗及び損傷	—	—	—	—	
	ク及びパッド ディスク	ディスクパッドとのすき間			●		
		パッドの摩耗		○	●		「インジケータ式」

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		
制 動 装 置	ブレーキ・パッド・ディスク	ディスクの摩耗及び損傷			●	標準厚さ 前輪 4.5mm 後輪 5.0mm 使用限度 前輪 4.0mm 後輪 4.3mm	
走 行 装 置	タイヤ空気圧	タイヤサイズ				前輪 110/70R17 53H 後輪 140/60R18 64H (単位kg・cm ²)	
		前輪				前輪 後輪	
		後輪				前輪 後輪	
	タイヤの亀裂及び損傷	タイヤの溝の深さ及び異状な摩耗	●	●	●	残溝 前輪 0.8mmまで 後輪 0.8mmまで	
		タイヤの金属片、石その他の異物	●	●	●		
	ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み	フロントアクスルシャフトの締付トルク 5.0～8.0kg・m フロントアクスルホルダの締付トルク 1.5～2.5kg・m リヤアクスルナットの締付トルク 8.5～11.5kg・m		○	●		アクスル・ナット・アクスル・ホルダを示す
	リム、サイド・リング及びホイール・ディスクの損傷	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、リムの端で 縦振れ 3mm以下 横振れ 3mm以下 後輪 縦振れ 3mm以下 横振れ 3mm以下	
		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	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
	サン・アーム・シヨ	連結部のがた及びアームの損傷			●		
動 力 伝 達 装 置	クラッチ	油漏れ及び損傷			●		
		取付部のがた			●		
作 用	レバーの遊び	レバーの遊び			●	レバー式 レバー先端で 10～15mm	

●「○」印はメーカーが推奨することを示す。

●「☆」印は保安部品の定期交換を示す。その交換時期は一般走行する不特定多数の車を対象に定めてある。従って著しく走行条件の異なるものは、これに準拠して交換する。

点検整備項目

点 検 整 備 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		
動 力 伝 達 装 置	トランスミッション	油漏れ及び油量		○	●	●	油量 のぞき窓式 F～L間にあること	
		トランスミッションオイルの交換	—	—	—	—	—	
		操作機構のがた				●		
		連結部の緩み	—	—	—	—	—	
	ドライブシャフト及びファイナルベベルギヤオイル交換	スプライン部のがた	—	—	—	—	—	
		自在継手部のがた	—	—	—	—	—	
		チェーンの緩み		○	●	●	サイドスタンド 使用時 前後スプロケット の中央で最大振幅 15～25mm	
		スプロケットの取付状態及び摩耗				●		
		ドライブVベルトの点検	—	—	—	—	—	
		ドライブVベルトの点検	—	—	—	—	—	
電 気 装 置	点 火 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			●	●		「無調整式」
		進角装置（遅角機構を含む）の機能				●		「無調整式」
	バ ッ テ リ	液 量			●	●		「密閉式」
		液の比重				●		「密閉式」
		ターミナル部の接続状態				●		
	電配 気線	接続部の緩み及び損傷				●		
	本 機	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 1300r.p.m	
		排気の状態			●	●		
		エアー・クリーナ・エレメントの状態			●	●		
		弁すき間	○			●	冷間 吸気 0.13～0.18mm 排気 0.20～0.25mm	
潤 滑 装 置	油 漏 れ	油漏れ		○	●	●		
		油の汚れ及び量			●	●	油量 のぞき窓式 F～L間にあること	
	潤滑装置	オイルの量	●					
		オイル・クリーナの詰まり				●		
		オイル・クリーナ・エレメントの交換		○			12000km 毎	
		エンジンオイルの交換		○			6000km 毎	
	燃 料 装 置	燃料漏れ			●	●		
		フューエルホースの交換					☆ 4 年 毎	
		キャブレタ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				●		
機 動 機	冷 却 装 置	燃料フィルタの詰まり				●		
		燃料の量	●					
		水 量	●		●	●	リザーバタンク F～L間にあること	
		水 漏 れ	●			●		
	ラ ジ エ ー タ ・ キ ャ ッ プ の 機 能	ラジエータ・キャップの機能				●	開弁圧 0.95～1.25kg/cm ²	
		冷却水の交換					2 年 毎	
		冷却水ホースの交換					☆ 2 年 毎	
	灯 火 方 向 指 示 器	作 用			●	●		
		点滅具合、汚れ及び損傷	●					
	警 音 器	作 用				●		
反 射 鏡 及 び 写 真 機	反 射 鏡 及 び 写 真 機	写影の状態	●					
		汚れ及び損傷	●					
	計 器	作 用				●		
		取付部の緩み及び損傷				●		
	マ フ ラ	マフラの機能				●		
		緩み及び損傷		○		●		
	当 該 箇 所 に 異 状 が ない 事 を 確 認	当該箇所に異状がない事を確認	●					
		シャシ各部の給油脂状態				●	●	
	そ の 他	シャシ各部の給油脂状態				●	●	
		シャシ各部の給油脂状態				●	●	

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。

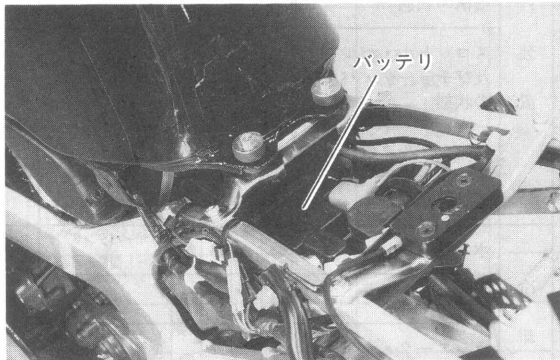
納車整備のポイント

●バッテリーの取付

標準バッテリー：YTH9-12B

完全即用式バッテリー——専用電解液を電解液容器の分量だけ注入する。

バッテリーの取り扱いは電解液容器に説明ラベルが貼付されていますので、表示内容にもとずき正しく取り扱ってください。尚、解説のバッテリー項目にもバッテリーの取り扱い要領が記載されていますので参照してください。



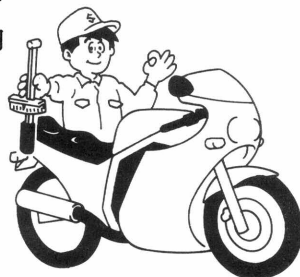
バッテリーは正しく取り付けてください。

整備手帳、サービスツール収納場所



●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：5-3-1ページ参照〕

●油脂類のチェック

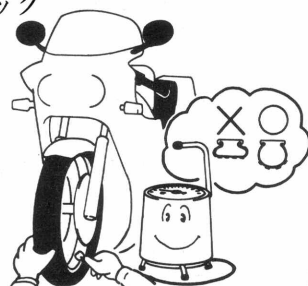
ガソリン、エンジンオイル、トランスミッションオイル、その他油脂類について、適正か否かのチェックをしてください。



〔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。



納車にあたってのお願い

納車にあたってのお願い

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

クルマの正しい取り扱いについての説明

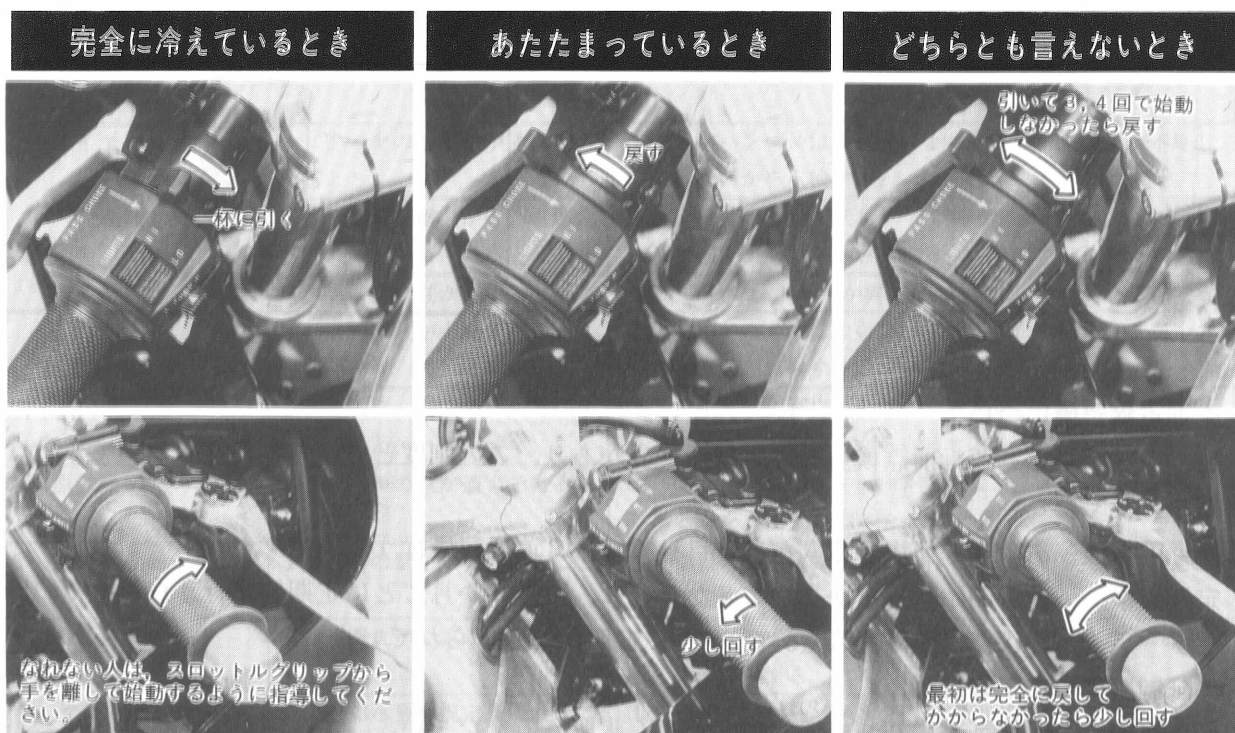
取扱説明書に基づいて、正しい取扱い方法を実車で確認しながら説明してください。

また、説明した事柄を実際にお客様にやってみてもらって確認をしてください。

●取り扱い上のポイント……これだけは必ず説明をしてお客様の理解を得てください。

・始動要領

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



・ガソリンの補給について

ガソリン補給時に、口もとまで一杯に入れますと、振動やタンク内の温度上昇などにより、注入口附近にガソリンがニジミ出ることがあります。

ガソリンの注入は、全体容量の80%程度（口もとより2 cm以下）にとどめるよう、お客様に指導してください。

ガソリン補給時は一杯にしないよう注意してください。



●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 | } | 3種類あります。 |
|---|---|----------|

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 サイクルエンジン車の場合

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……スズキエクスターオイルスーパーデラックスを用いる。



●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か月めと6か月めに、以後6か月ごとに定期的に行う点検でその内容は点検整備方式（3-1-2ページ参照）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
・保証の発効 | } |
|---|---|

●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

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。

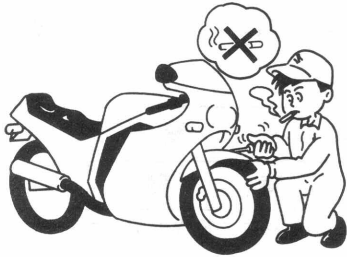
下の表は運行前点検で、お客様が実施する項目ですから、参考にして頂き、お客様の指導にあたってください。

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・ペダルの踏みしろが適当で、ブレーキのききが十分であること。	(1) ペダル又はレバーを軽く操作して、ブレーキがきき始めるところまでの移動量により遊びを点検する。 (2) ペダルの下に床板を有するものにあつては、ペダルを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 (ディスクブレーキ使用車はこの項目も点検してください。)	1. 規定量保たれていること。	(1) リザーバタンク内のオイルが規定量あるか点検する。
3. タイヤ	1. タイヤの空気圧が適当であること。	(1) 点検ハンマ又は視認等によりタイヤの空気圧が不足していないかを点検する。
	2. 亀裂及び損傷がないこと。	(1) タイヤのトレッド及びサイド・ウォールに著しい亀裂及び損傷がないかを点検する。
	3. 異常な摩耗がないこと。	(1) タイヤのトレッドが異常に摩耗していないかを点検する。
	4. 溝の深さが十分であること。	(1) タイヤの全幅について、全周にわたり溝の深さが十分であることを点検する。
	5. 金属片、石その他の異物がなく、さっぱりしていること。	(1) タイヤに金属片、石その他の異物がかみ込んだり、さっぱ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 (水冷車はこの項目も点検してください。)	1. 水漏れがないこと。	(1) ラジエータホース、ラジエータから冷却水が漏れていないか点検する。
	2. 冷却水量が規定量保たれていること。	(1) 冷却水リザーバタンク内の冷却水が規定量あるか点検する。
7. 灯火装置	1. 点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。

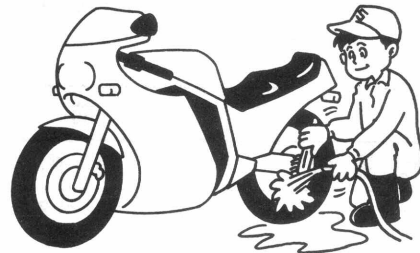
点検整備についてのご注意

点検整備についてのご注意

整備にあたっては火気に十分注意すること。



整備前に車をよく清掃して、分解部品にほこりや泥が付着しないようにする。

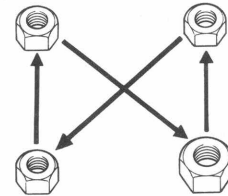


パッキン，ガスケット，"O"リング，割ピン等は組立時に新品にする。



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

また，緩めるときはこの逆に行なう。



使用する部品や油脂類は純正指定品を使用すること。



特殊工具を必要とする作業には必ず使用すること。

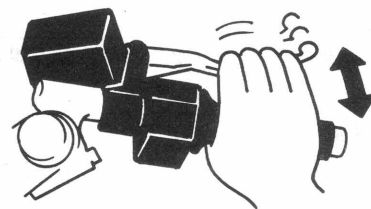


分解部品はキズの発生と紛失防止に十分注意し，組立前には洗浄と適切な給油をする。



(ボルト，ナットのネジ部には給油しないこと。)

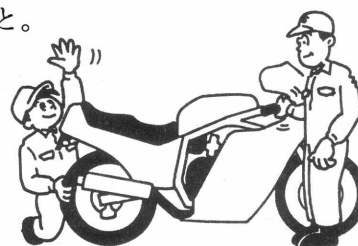
組立後は，各機能ごとに作動を確認し，再整備の防止を図る。



バッテリー液やブレーキ液のように部品や衣服に悪影響を与えるものの取り扱いには十分注意する。

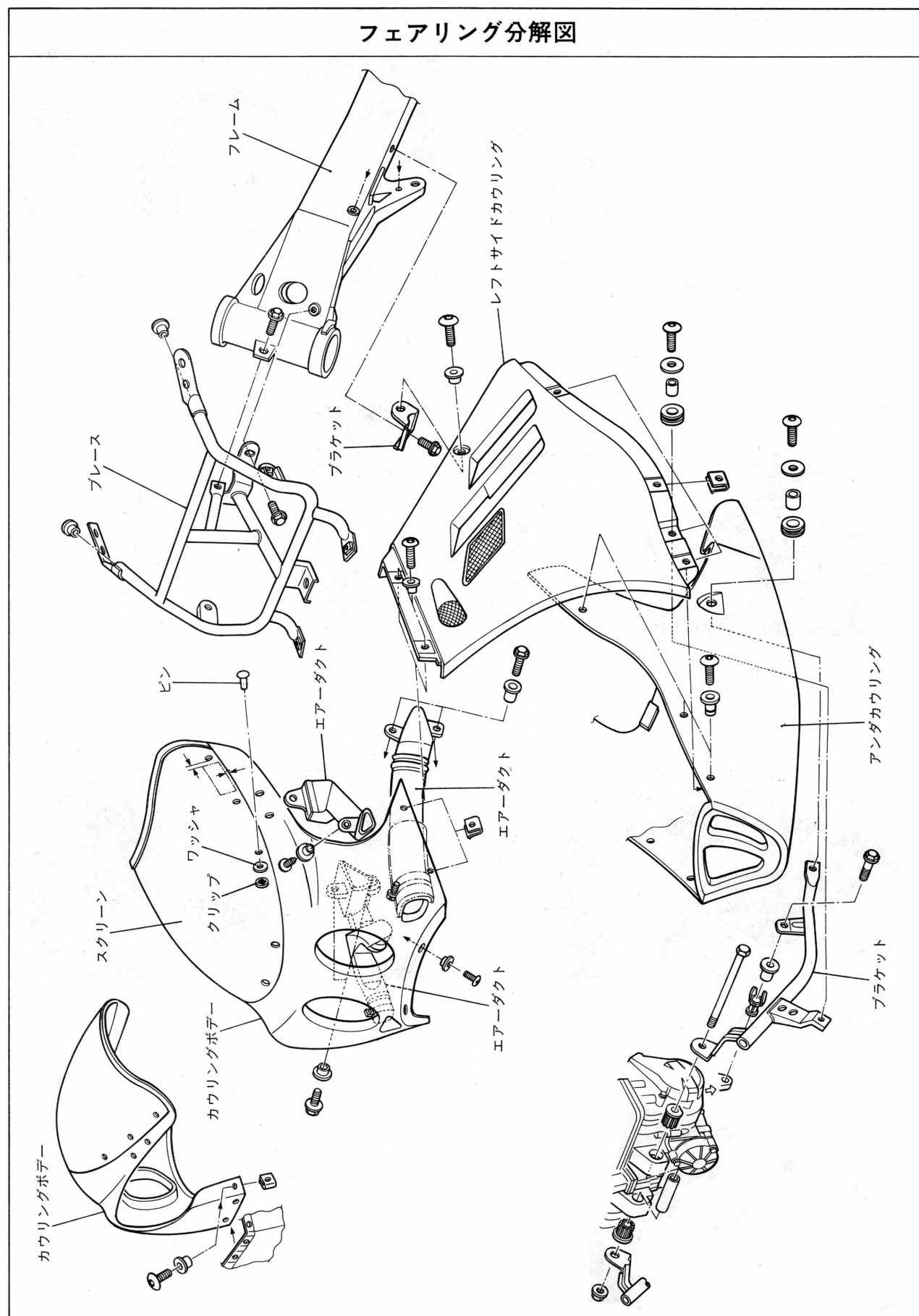


二人で行う必要のある作業では，声をかけ合うなど，常に互いの安全を確認し合って作業を進めること。



フェアリング分解図

外装品の取り外し



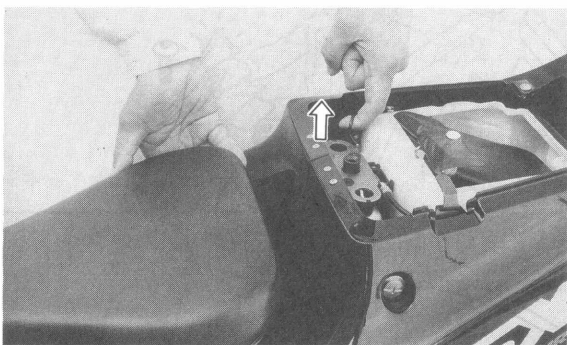
点検調整

リヤードの取外し

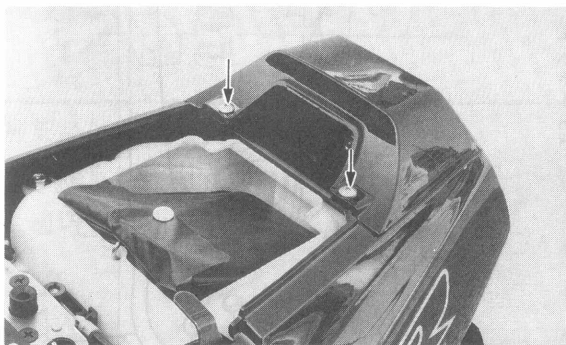
- シートロックキーによりリヤードを外す。



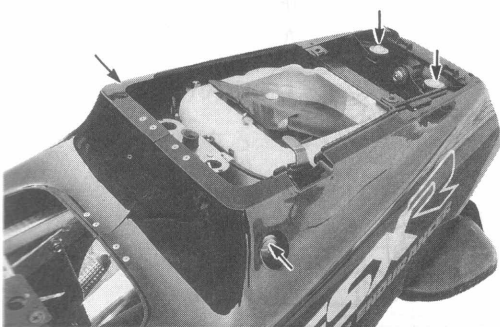
フロントシートの取外し



セントカバールの取外し

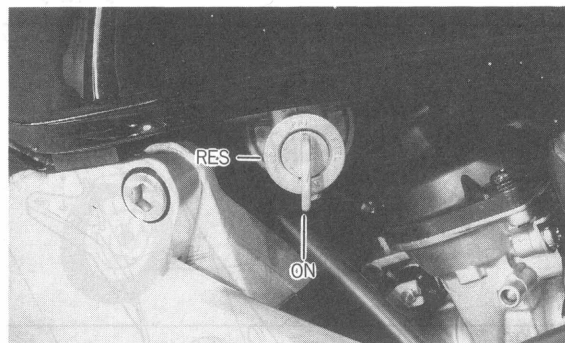


フレームカバールの取外し

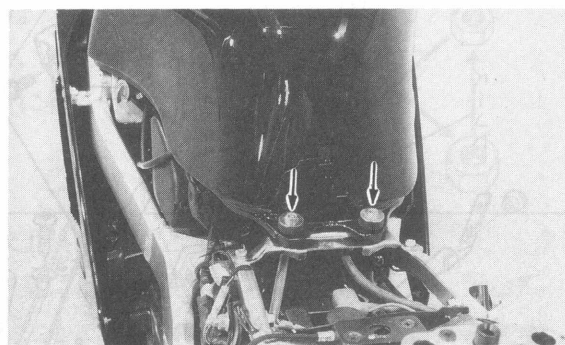


フューエルタンクの取外し

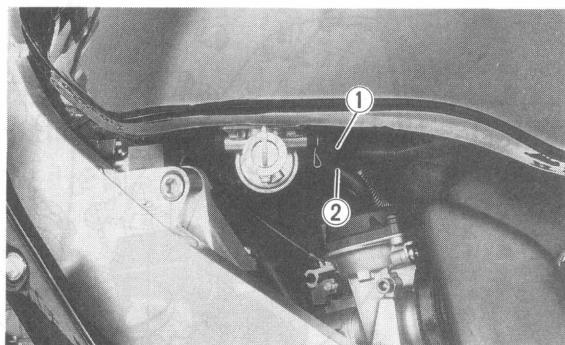
- フューエルコックをON又はRESにする。



- 締付スクリユを外す。



- フューエルホース①、負圧ホース②を外す。
- ドレンホースを外す。(ジョイントホルダ側を外す。)



フェアリング

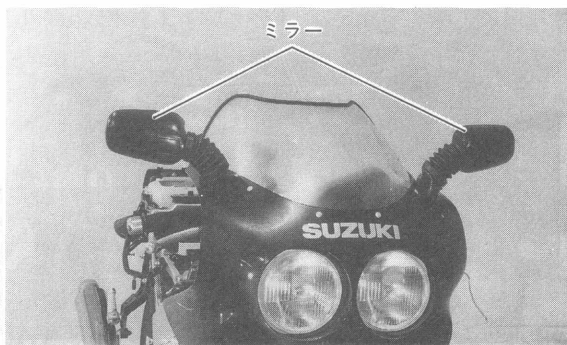
アンダカウリングの取外し



サイドカウリングの取外し



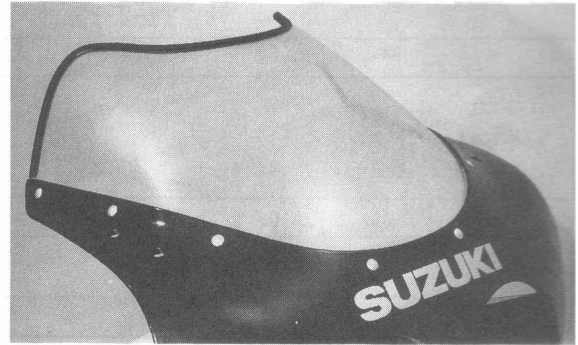
ミラーの取外し



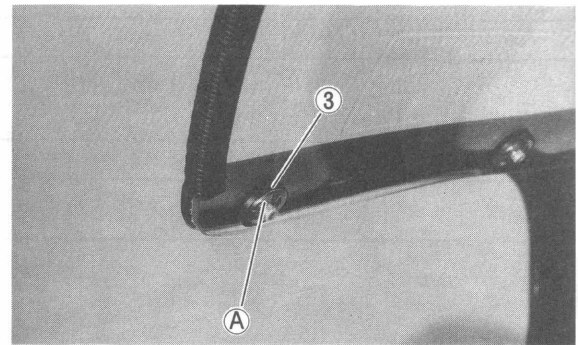
カウリングボデーの取外し



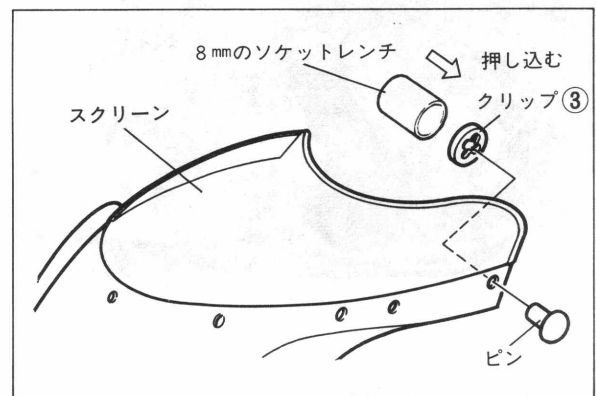
スクリーンの取外し



- クリップ③の爪④を外す。



参 スクリーンの組み立ては、クリップ③を8mmのソケットレンチで固定し、ピンをはめ込む。



キャブレタ及びエアークリーナを外す。
(4-2-1参照)

冷却水を抜く。

- ・インレットホース①を外す。
- ・ラジエータキャップを外す。

スパークプラグキャップを外す。

ウォーターホース②, ③を外す。

サーモスタットコネクタ④を外す。

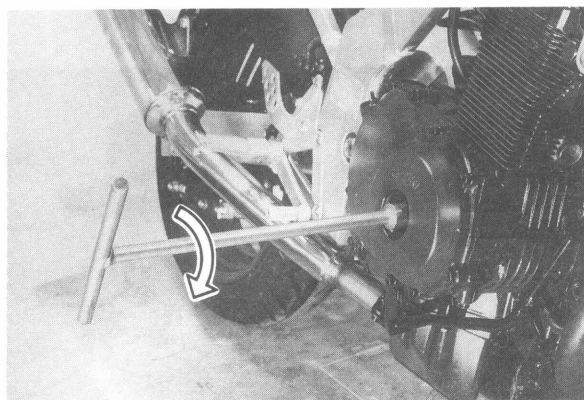
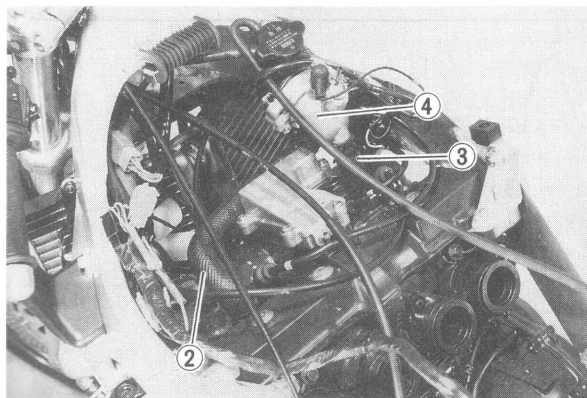
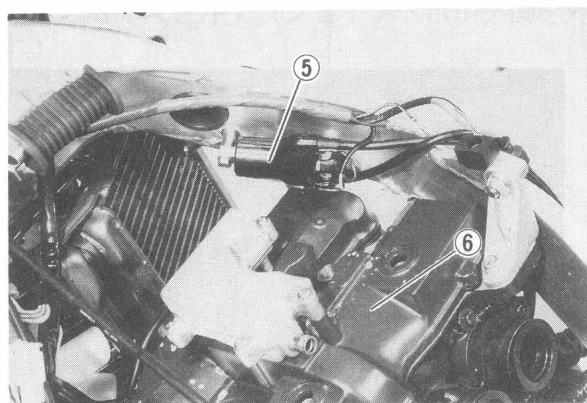
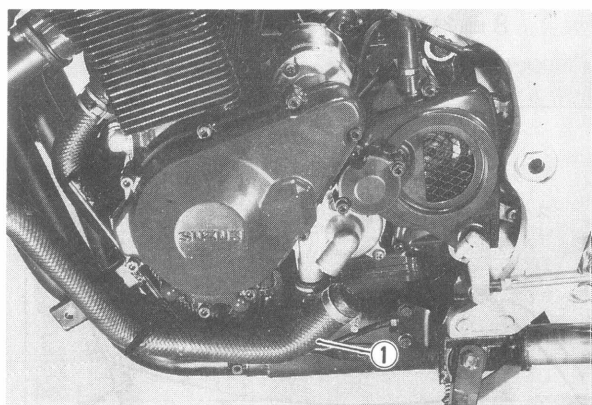
イグニッションコイル (2・3番気筒側)
⑤を外す。

ラジエータ締付スクリュを緩める。

シリンダヘッドカバー⑥を外す。

プラグを外し、ゼネレータロータを回す。

注 ゼネレータロータは、エンジン回転方向に回す。

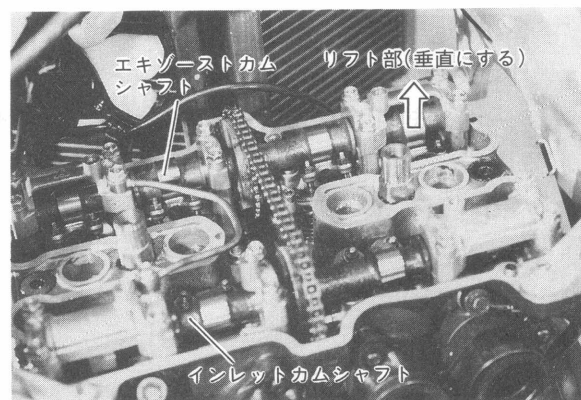


タペット調整, 圧縮圧力の測定

タペットクリアランスの測定要領

インテーク側タペットクリアランスの測定

- ・ 1 番気筒側のインテークカムノーズをシリンダヘッドカバー合せ面に対して垂直にした状態で 1 番
- ・ 2 番気筒のタペットクリアランスを測定する。
- ・ 4 番気筒側のインテークカムノーズをシリンダヘッドカバー合せ面に対して垂直にした状態で 3 番
- ・ 4 番気筒のタペットクリアランスを測定する。

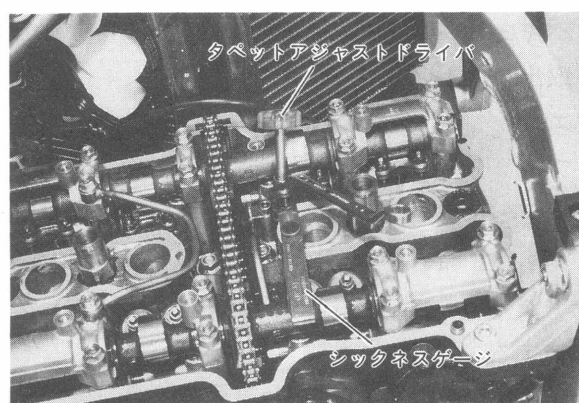


エキゾースト側タペットクリアランスの測定

- ・ インレット側と同じ要領でエキゾーストカムノーズをシリンダヘッドカバー合せ面に対して垂直にした状態でそれぞれを測定する。
- 測定はシックネスゲージを用いて行なう。
- 全気筒のタペットクリアランスを測定し、標準値以外の所のクリアランス量をメモしておく。

特 工 シックネスゲージ：09900-20806

タペットアジャストドライバ：09917-14920



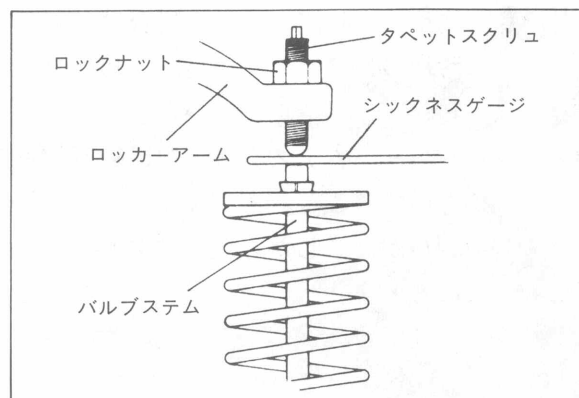
タペットクリアランス（冷機時）		
吸 気	0.13～0.18	mm
排 気	0.20～0.25	mm

- 標準値を外れていたらタペットアジャストドライバを用いて調整する。
- タペットスクリュロックナットは規定トルクで締め付けてください。

タペットスクリュロックナット締め付トルク

90～110

kg・cm



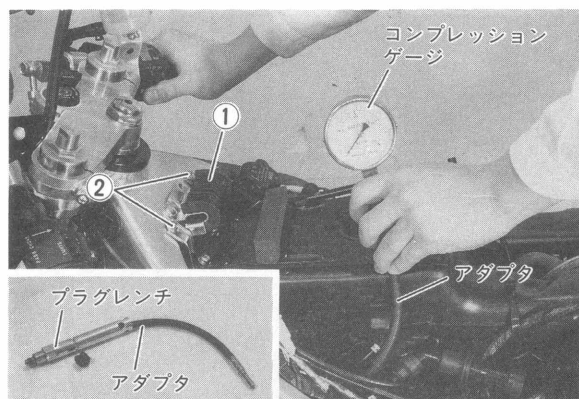
圧縮圧力の測定

- タンクブラケット①及びクリーナ締付スクリュ②を外す。
- 全てのスパークプラグを取り外し、測ろうとする気筒へコンプレッションゲージを取り付ける。
- スロットルを全開にし、セルモータを回す。

注 アイドリングにて 1～2 分間運転し、オイルを各部に送ってから測定する。

特 工 コンプレッションゲージ：09915-64510

アダプタ：09915-63310



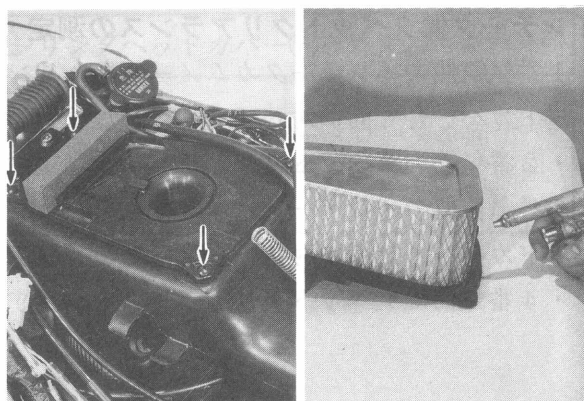
アダプタの締め付けは、標準工具のプラグレンチ（プラグレンチ内の圧縮ゴムを外す）を使用し、アダプタ取付後ゲージを取り付ける。

圧 縮 圧 力

約14.2kg/cm²(450rpm)

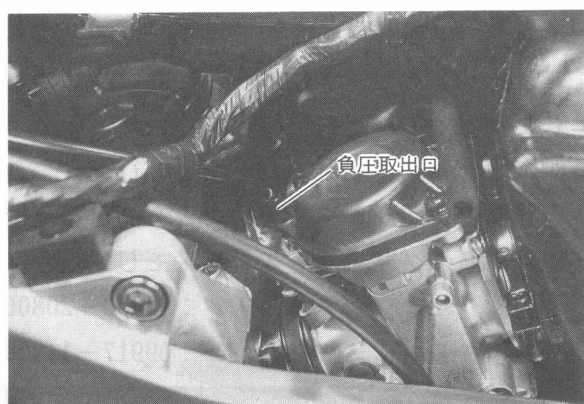
エアークリーナの清掃

- エアークリーナエレメントを外す。
(矢印は締付スクリュを示す)
- エアーガンを用いてクリーナエレメントの清掃を行なう。

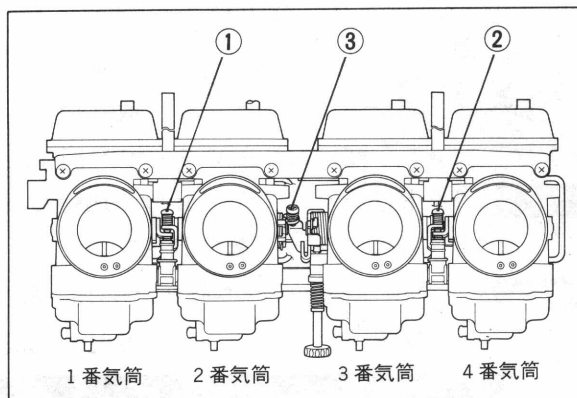
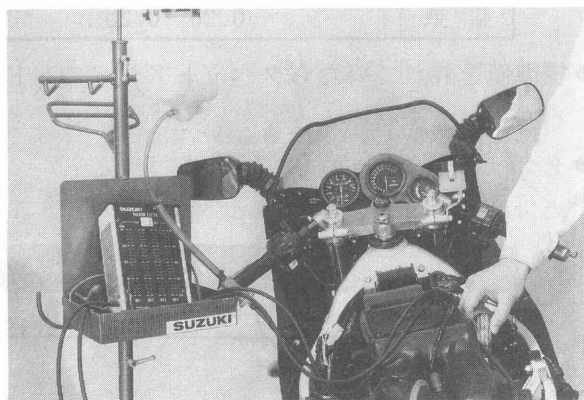


キャブレータスロットル開度の同調調整

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



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



キャブレタ、エンジンオイル量の点検

アイドリング回転数、パイロットスクリュの調整

アイドリング回転数の調整

- スロットルストップスクリュを回して調整する。

アイドリング回転数 1300 rpm

注 回転の確認は、1番気筒のハイテンションコードにデジタル回転計のリードクリップを接続し測定する。
測定レンジA

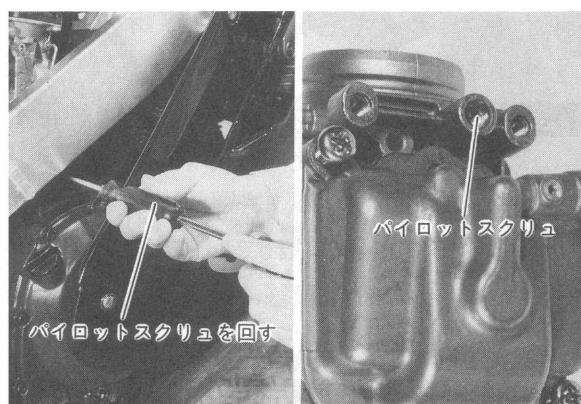
特 工 エンジンタコメータ：09900-26006



パイロットスクリュの調整

- パイロットスクリュを軽く一杯まで締め込んでから規定量戻す。

パイロットスクリュ戻し量 マスタ合せ (約1¼)



スロットルケーブルの遊び調整

- スロットルケーブルのインナワイヤの遊びはスロットルケーブルアジャスタを回わして、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

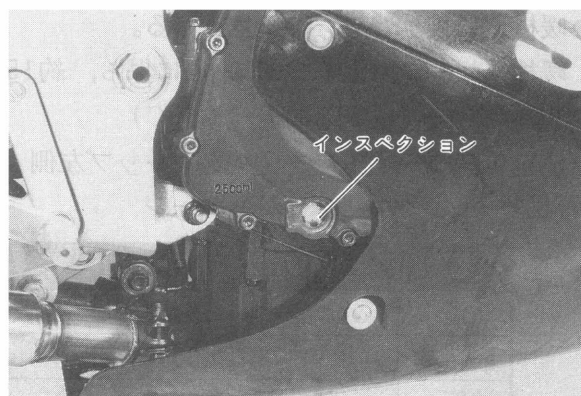
mm



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。

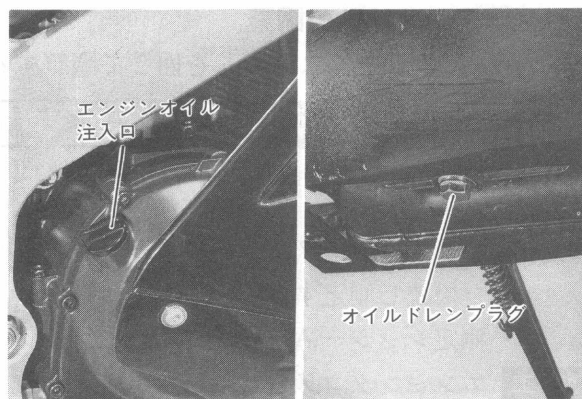
注 ・オイル量の点検は水平な場所にクルマを垂直に立てて行なってください。
・オイルはスズキエクスターオイルスーパーデラックスを用いてください。



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。
- ドレンプラグを外しエンジンオイルを抜く。
 - ・組付位置——クランクケース中央下側
 - ・締付トルク——200～250kg・cm
- フィラプラグ（注入口）よりエクスターオイルスーパーデラックスを注入する。

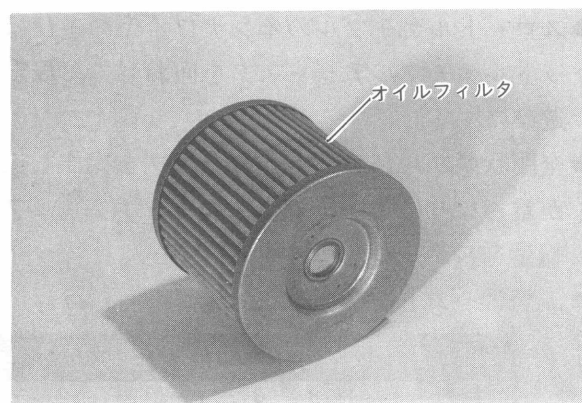
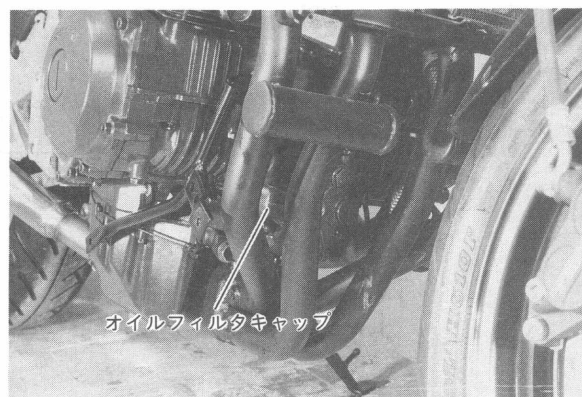
エンジンオイル交換時期	初期1000km走行時以後 6000km走行ごと	
エンジンオイル量	交換時	2500 cc



オイルフィルタの交換

- オイルフィルタキャップを外し，オイルフィルタを交換する。
- 注**
- ・オイルフィルタは必ずスズキ純正オイルフィルタを使用してください。
 - ・オイルフィルタキャップのOリングが確実にセットされていることを確認する。
 - ・フィルタ交換後，エンジンを始動して漏れを点検してください。

エンジンオイル量		
オイルフィルタ交換時期	初期1000km走行時以後 12000km走行ごと	
オイルフィルタ交換時	3000	cc



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℃）
- 測定位置——オイルフィルタキャップ左側
 - 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	℃
回転数	3000	rpm
油圧	2.5～6.0	kg・cm ²



特 工 オイルプレッシャゲージ：09915-77330
プレッシャゲージホース：09915-74520

冷却水の点検

冷却水の点検

- ライトフレームカバー内側にあるリザーバタンクの冷却水インスペクションを見る。
リザーバタンク内の水面がF (Full) ~ L (Low) 間にあればよい。

- 注**
- ・点検は車体を垂直に立てて行なってください。
 - ・オーバ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る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。

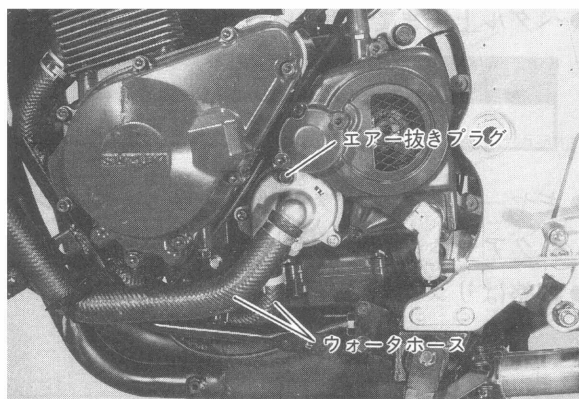
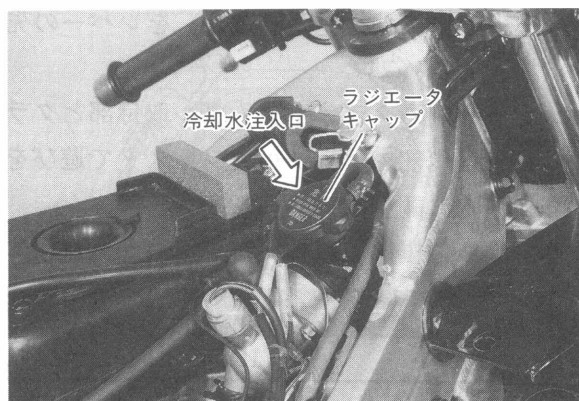
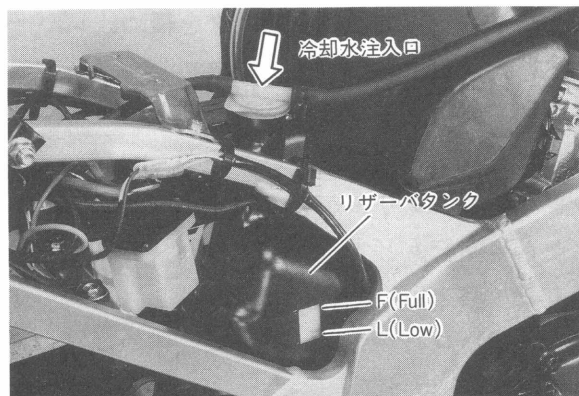
冷却水交換要領

- ラジエータキャップを外しておきウォーターポンプインレットホース及びアウトレットホースを外して冷却水を抜く。
- 冷却水を抜いた後、外したホース類を組み立て、ラジエータキャップ部より冷却水を注入する。
 - ・冷却水の注入は車体を垂直状態にしてから行なう。
- ウォータポンプ部のプラグからエア抜きを行なう。
- ラジエータキャップ一杯まで冷却水を注入する。
(エンジン側注入量：約1.8ℓ)

- 注** 冷却水の注入は、少しずつゆっくりと行なってください。

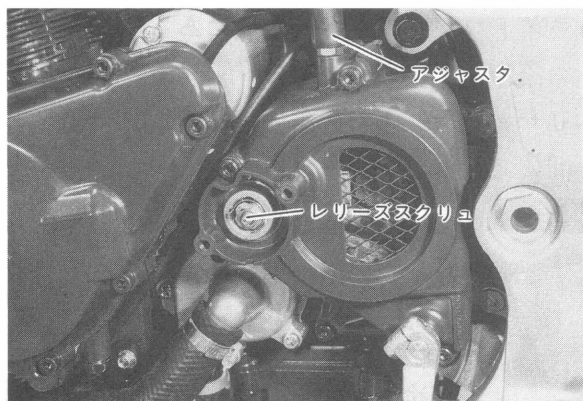
- エンジンを始動させ、2000~4000rpmの間で空吹きを行ない減少する場合は冷却水を補給する。
- リザーバタンク F (Full) レベルまで冷却水を注入する。(リザーバタンク F (Full) ラインまで：約0.25ℓ)

- 注**
- ・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の割合いで混ぜ合わせたものを使ってください。
 - ・冷却水を捨てるときは200倍以上に薄めてください。
 - ・冷却水が車体へ掛かったときは洗車してください。



クラッチプッシュロッドの遊びの調整

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



クラッチレバーの遊びの調整

- レバーが軽く動く範囲（遊び）をレバーの先端で点検する。
- エンジン側のクラッチケーブル取付部とクラッチレバー根本部のケーブルアジャスタで遊びを適正な範囲内に調整する。
- ケーブルに損傷や錆の発生がないかも点検する。



クラッチレバーの遊び

レバー先端で	10～15	mm
--------	-------	----

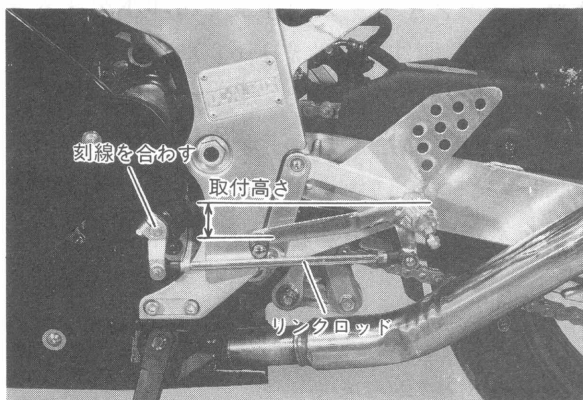
チェンジペダル取付高さの点検

- ペダル上端までの取り付け高さを点検する。

チェンジペダル取付高さ

50～60	mm
-------	----

- ギヤーシフトシャフト部の刻線とギヤーシフトリンクアームの切割が合っているか確認する。
- 調整はリンクロッドを回して行なう。



充電電圧，スパークプラグ，リヤブレーキランプ

充電電圧の点検

- バッテリーの⊕，⊖端子間に電圧計またはポケットテストを接続する。

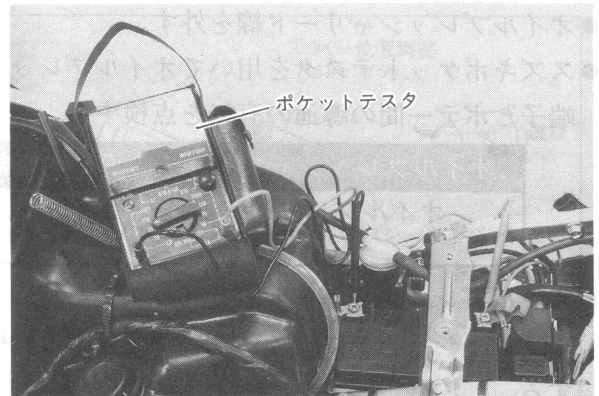
特 工 ポケットテスト：09900-25002

使用レンジ——DC・V

- 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 テスタの⊕，⊖を間違えないでください。

充 電 電 圧		
エンジン回転5000rpm	13～16	V



スパークプラグの点検

- 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する。

汚れている場合

プラグクリーナやワイヤブラシで清掃する。

汚れがはなはだしい場合

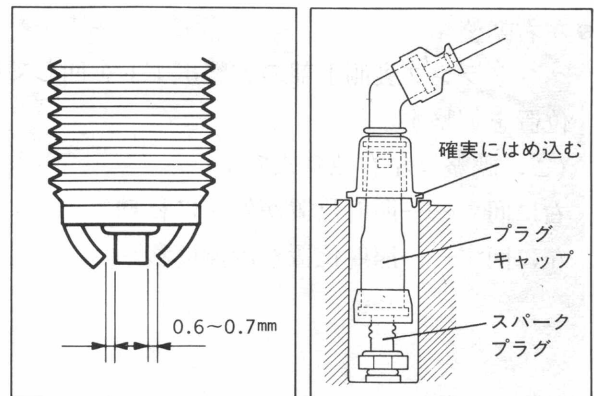
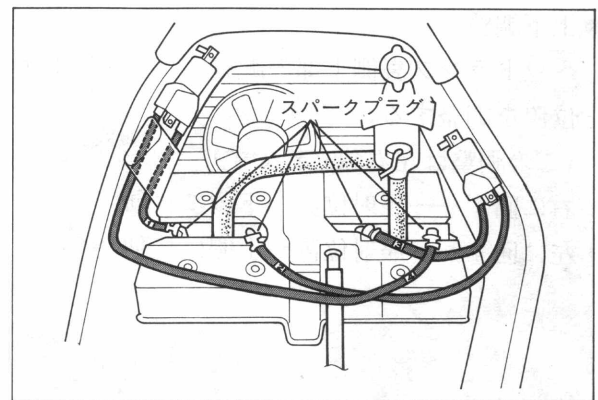
完全な修復ができないときは交換する。

- 電極と接地電極のすき間を特殊工具（ゲージ）を用いて測定し，正しいすき間に調整する。

特 工 プラグギャップゲージ：09900-20804

プラグギャップ	
	0.6～0.7 mm

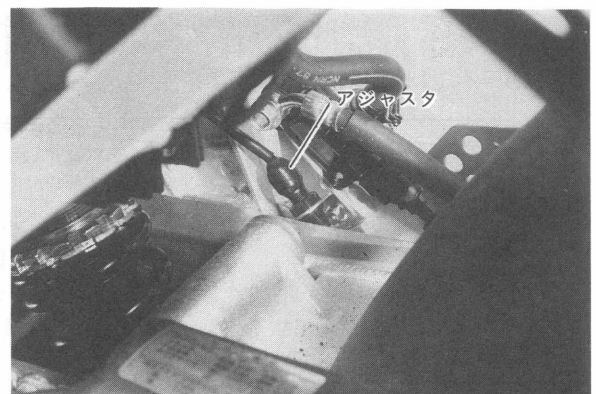
スパークプラグ適応表		
	NGK	日本電装
標準	CR 9 EK	U27ETR
焼け型	CR 8 EK	U24ETR



リヤブレーキランプの点灯時期の調整

- ブレーキランプスイッチ本体を回し，本体を上下に移動させて，点灯時期を調整する。
- リヤブレーキが効きはじめる直前に点灯するように調整する。

注 リード線のねじれに注意する。



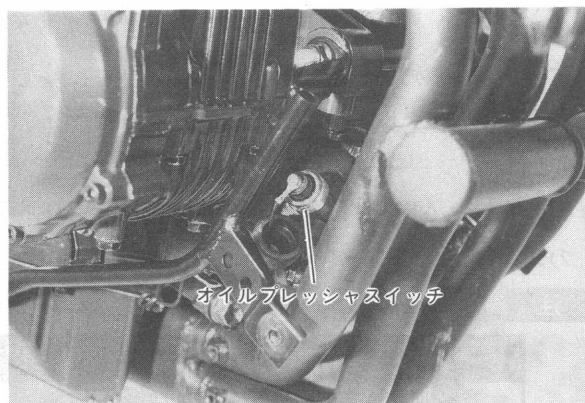
オイルプレッシャスイッチの点検

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

オイルプレッシャスイッチの導通の有無

オイルプレッシャ端子 ↔ ボデー
導通有り

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



ヘッドランプの照射位置調整

● 上下調整

ヘッドランプ裏側下部の調整ボルトを回して照射位置を調整する。

(この調整は左右独立式です)

右に回す——照射位置が下側に移動

左に回す——照射位置が上側に移動



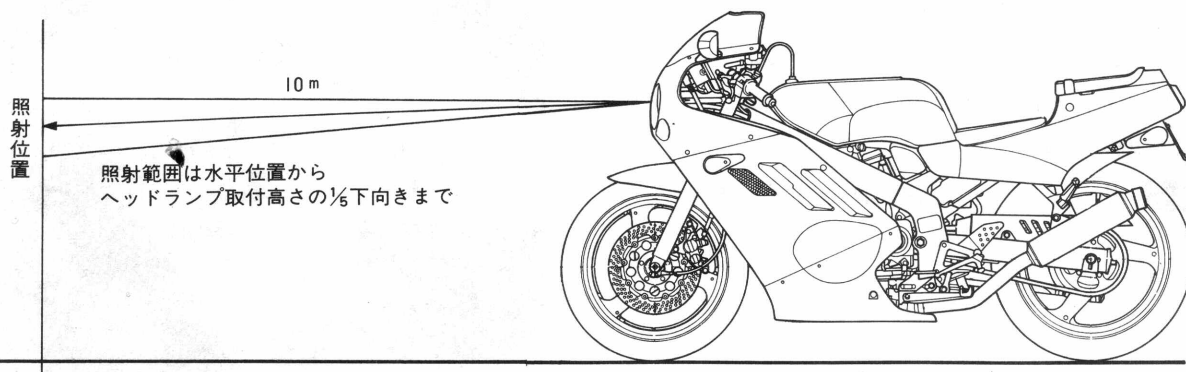
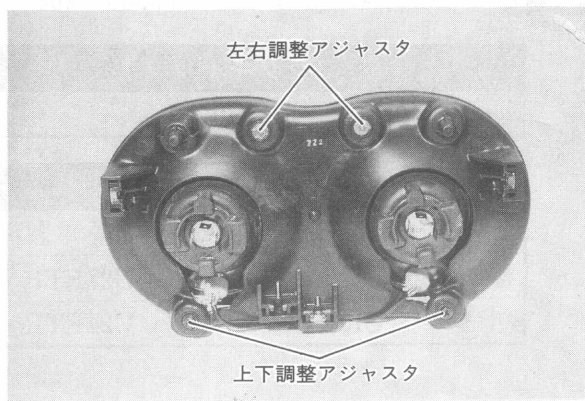
● 左右調整

ヘッドランプ裏側上部の調整ボルトを回して照射位置を調整する。

(この調整は左右独立式です)

右に回す——照射位置が外側に移動

左に回す——照射位置が内側に移動



ブレーキ

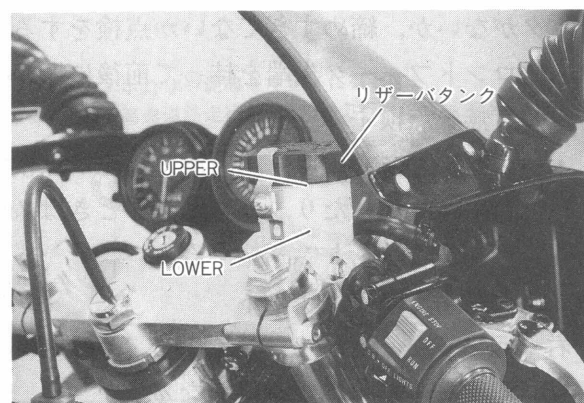
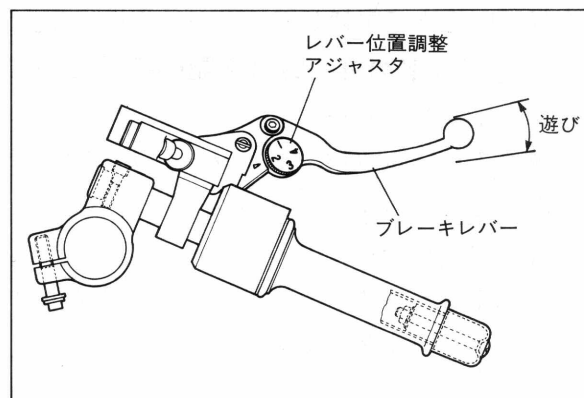
フロントブレーキの点検

- 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 ~ 20	mm

ブレーキフルード		
スズキブレーキフルード (99000-23060)		

- ブレーキレバー位置の調整
 - ・ ブレーキレバーを前方に押し、アジャスタを回して調整する。
 - ・ 標準位置—— 2 段目
- 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。(ハンドルは垂直位置で車体は垂直状態)
- ブレーキフルード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ーに亀裂や損傷がないか点検する。



リヤブレーキの点検

- ブレーキペダルの遊びを点検する。

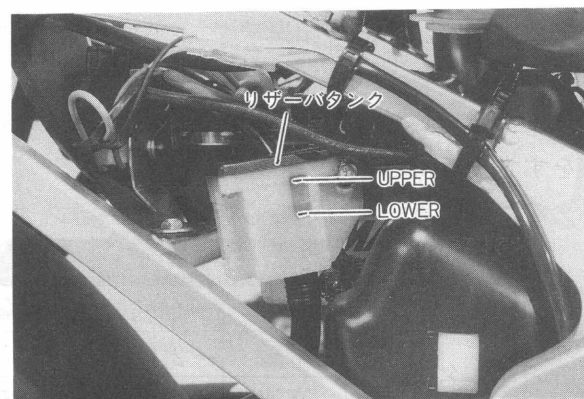
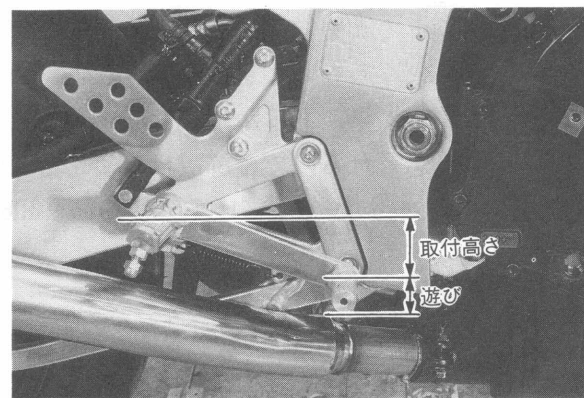
リヤブレーキペダルの遊び		
	5 ~ 15	mm

- ブレーキペダルの高さを点検する。
- 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ゆるめ、プッシュロッドを回して行なう。

リヤブレーキペダルの高さ		
フートレスト上面より	55 ~ 65	mm 下

- 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。

ブレーキフルード		
スズキブレーキフルード (99000-23060)		



ブレーキパッドの点検（フロント・リヤー）

- 摩耗限度線まで摩耗していないか点検する。

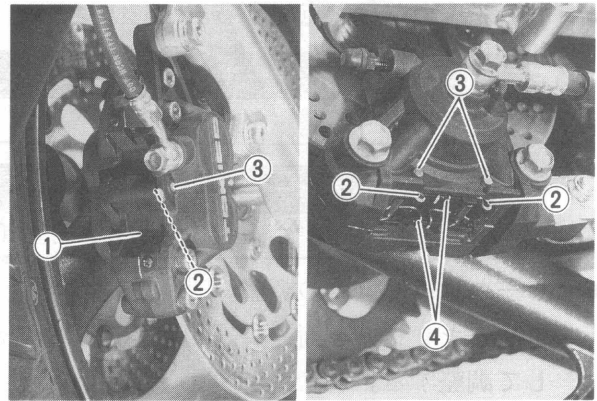
ブレーキパッドの外し方（下記の手順で外す）

- フロントブレーキパッド

ダストシールカバー① → クリップ② →
ピン③ → ブレーキパッド

- リヤブレーキパッド

ダストシールカバー → クリップ② →
ピン③ → スプリング④ → ブレーキ
パッド



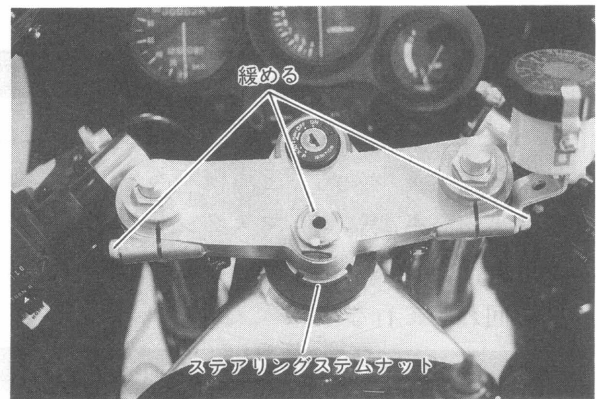
ステアリングヘッドの点検

- 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、各部を確実に組み立てる。



注 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、テーパローラベアリングに傷があるか、グリースがきれていると思われるので分解点検してください。

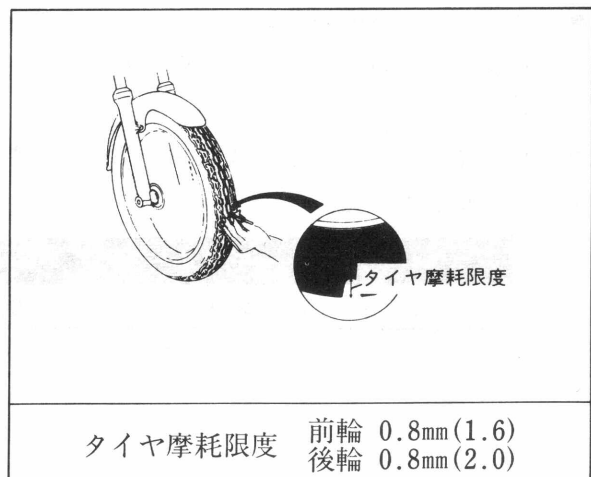
特 工 ユニバーサルクランプレンチ：09910-60611



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

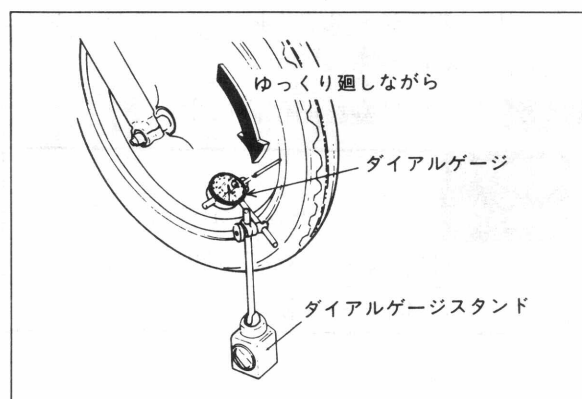


ホイール、ドライブチェーン

ホイールの点検

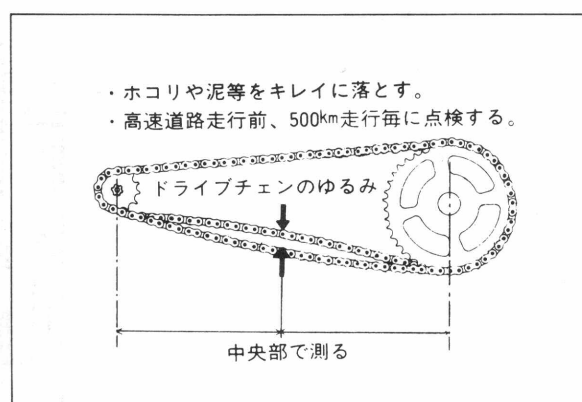
- 振れの点検の他、ホイールベアリングにガタがないかの点検もする。

リムの振れ		
縦・横とも	2.0	mm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ヤスプロケットの中間を上下に振って点検する。
 - リヤ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**
- ・ 左右のチェーンアジャスタの目盛りを同一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。

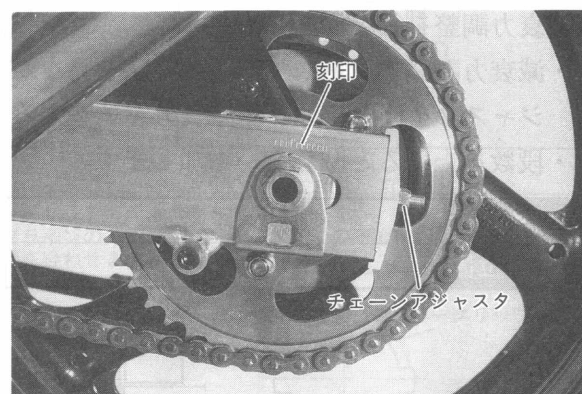


- ドライブチェーンの点検と同時にドライブチェーンにグリスが十分塗布してあるか点検する。

注 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	
15～25	mm

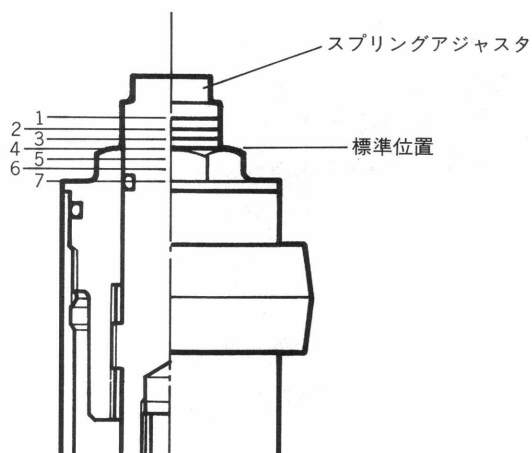
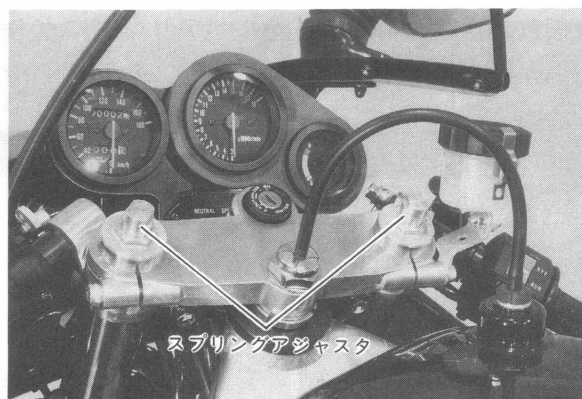


フロントフォークの調整

- スプリングアジャスタを回して、スプリングの初圧調整を行なう。

注 左右の目盛を同位置にすること

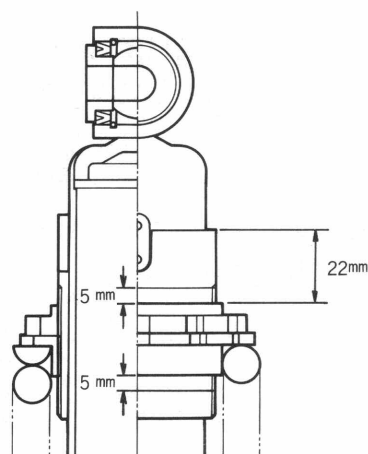
調整段数	7段階
標準位置	上から4目盛
左に回す——初圧が低くなる	
右に回す——初圧が高くなる	



リヤショックアブソーバの調整

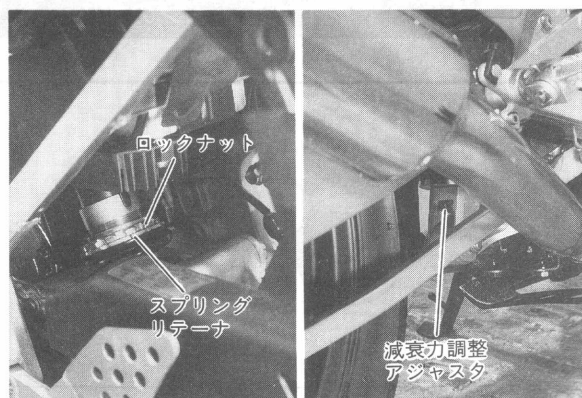
- スプリング初圧調整を行なう。
- ・スプリングロックナットを緩め、スプリングリテーナを回す。(下イラスト参照)

調整範囲	17mm～27mm(下イラスト参照)
標準位置	22mm (下イラスト参照)



- 減衰力調整を行なう。
- ・減衰力調整アジャスタ側面の文字を見ながらアジャスタを回して伸び側減衰力を調整する。
- ・段数を上げると減衰力が増加します。

調整段数	4段階
標準位置	2



4

分解点検

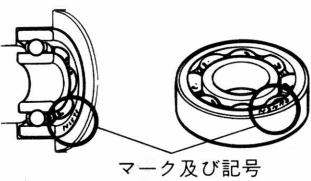
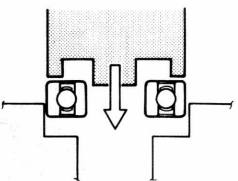
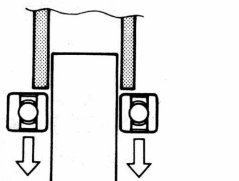
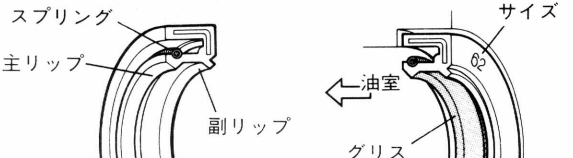
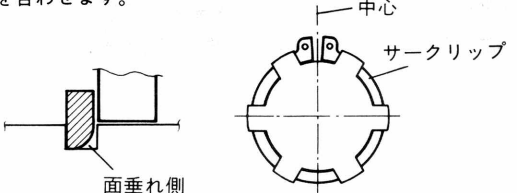
目次

分解組立時の注意	4-1-1
キャブレター	4-2-1
エンジン脱着	4-3-1
エンジン	4-4-1
エレクトリック	4-5-1
ボデー	4-6-1

分解・組立作業の注意と心得

- 分解・組立作業は安全・清潔・正確に行なう為に3-1-8ページの点検整備の注意事項を再確認する。
- 分解部品は組み立てるまで混同・紛失しないように分解経過の節目で機能別に整理しておく。
- 分解・組み立てのさいカバー類及びフレームに傷を付けないようにする。
- 作業前にバッテリーマイナス(-)端子を外す。
- 組立時は部品の機能を考えた上で良品であるか確認する。
- 回転・摺動する部品には指定オイルを塗布し、指定箇所には指定グリスを必ず塗布する。
- 組立中部品にはほこり・泥・異物等が付着しないよう十分気を付ける。
- 組立中各機能毎に作動確認を行なう。
- 作業終了後は配管・配線の通し方を再確認する。
- シリンダヘッド、シリンダ、ピストン、ピストンリング、クランク等の主要回転、往復運動する部品を交換した場合は、急激なレーシングをせずに、ならし運転を行なう様にする。
- 内六角ボルトの脱着は、Tタイプヘキサゴンレンチを使うと作業のスピードアップに役立ちます。

整備上の一般的な知識

ベアリングの組立てと方向		
<p>ベアリングの側面に表示してあるマーク、記号を、外側に向けて組立てます。</p>  <p>マーク及び記号</p>	<p>ベアリングのアウトレースを嵌合させる時は、アウトレースに力を加えて平行に嵌め込んでいきます。</p> 	<p>ベアリングのインナレースを嵌合させる時は、インナレースに力を加えて平行に嵌め込んでいきます。</p> 
オイルシールの組立てと方向		サークリップの組立てと方向
<p>オイルシールの主リップを油室側にし、オイルシールのサイズ表示側を外側にし平行に嵌め込みます。また、リップ部に指定グリスをうすく均一に塗布します。</p>  <p>スプリング 主リップ 副リップ 油室 グリス サイズ</p>		<p>サークリップの面垂れ側を内側にします。スプラインのある場合は、スプラインの中心に合口を合わせます。</p>  <p>中心 サークリップ 面垂れ側</p>

キャブレータ

キャブレータの取り外し、分解

キャブレータの取り外し

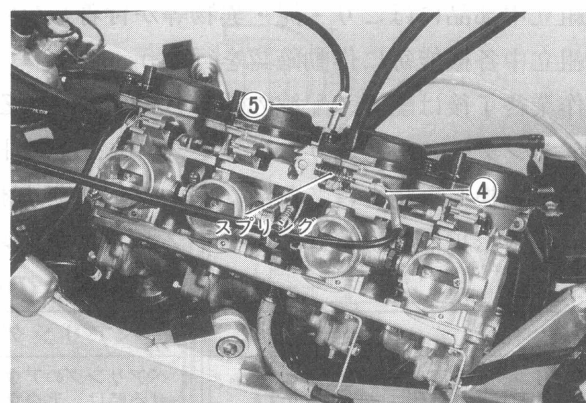
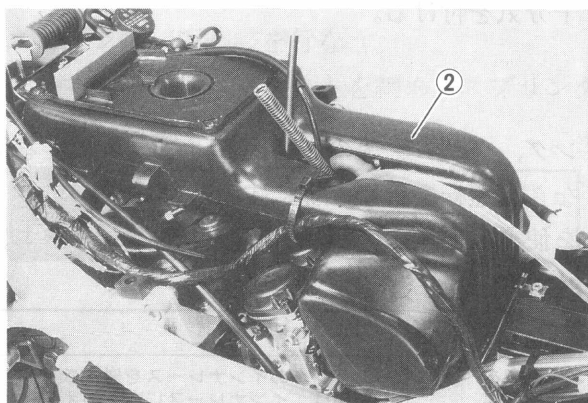
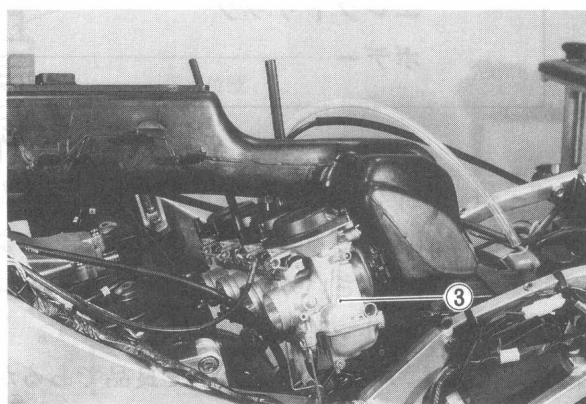
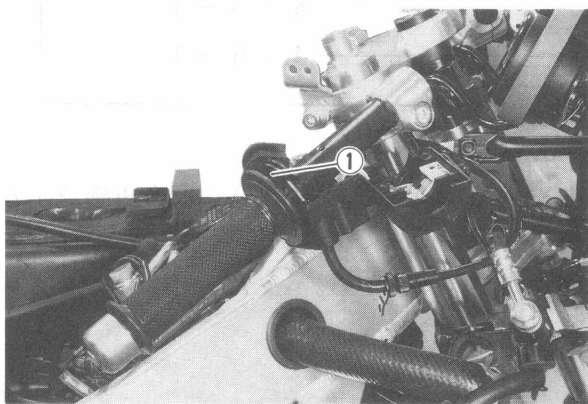
シート（前・後）を外す。（3-2-2参照）
フレームカバーを外す。
フューエルタンクを外す。

スロットルケーブル①（スイッチボックス側）を外す。

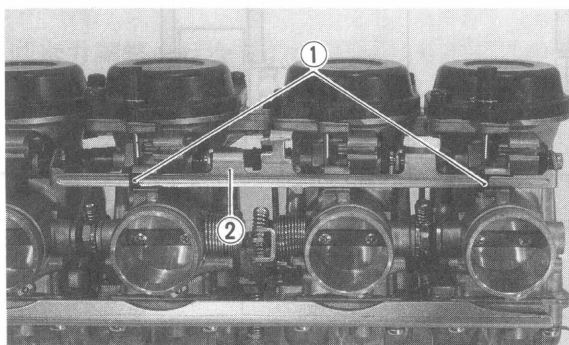
エアークリーナ②を外す。

キャブレータ③を外す。

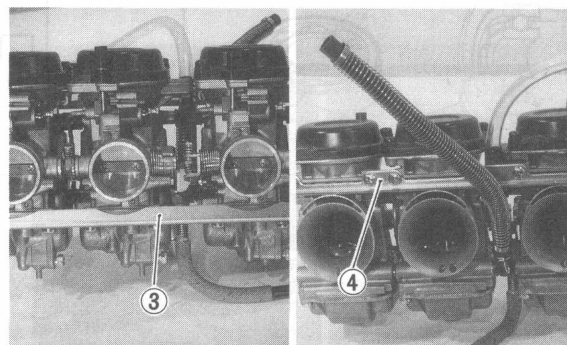
チョークケーブル④及びスロットルケーブル⑤を外す。



キャブレータの分解

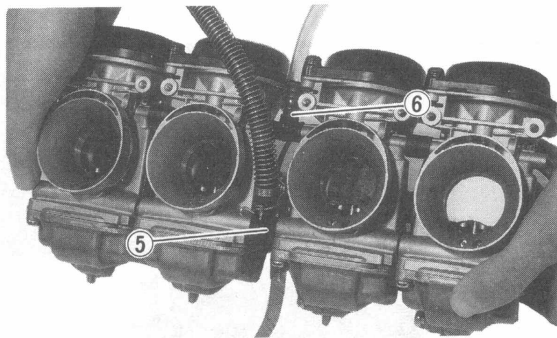


- チョークプレートセットピン①を外す。
- チョークプレート②を外す。

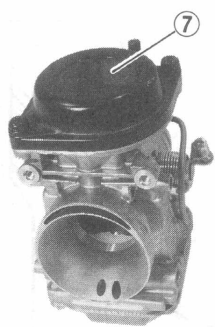


- キャブレータマウンティングプレート③、④を外す。

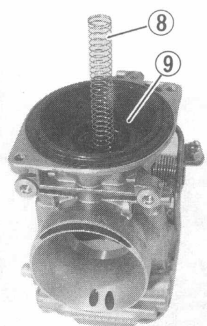
キャブレターの分解



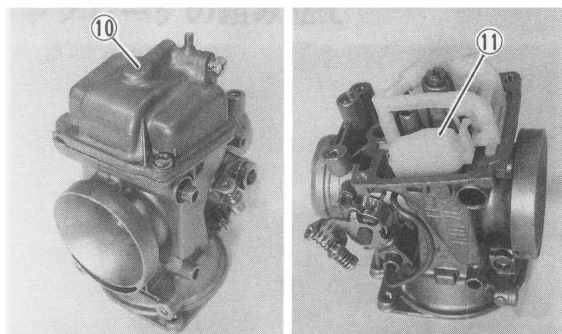
- フューエルホースセット⑤及びエアベントホースセット⑥を外し、キャブレター本体を分離する。



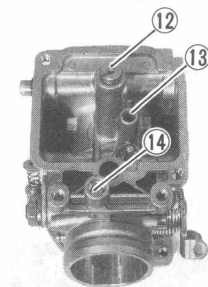
- カバートップ⑦を外す。



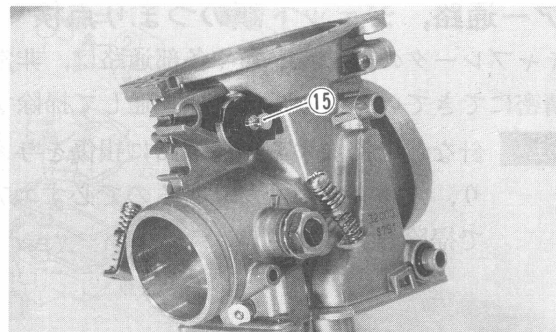
- ピストンバルブスプリング⑧及びピストンバルブ⑨を外す。



- フロートチャンバ⑩を外す。
- フロートアッシ⑪を外す。



- 各ジェット類を外す。
 - ・メインジェット⑫
 - ・パイロットジェット⑬
 - ・パイロットスクリュー⑭



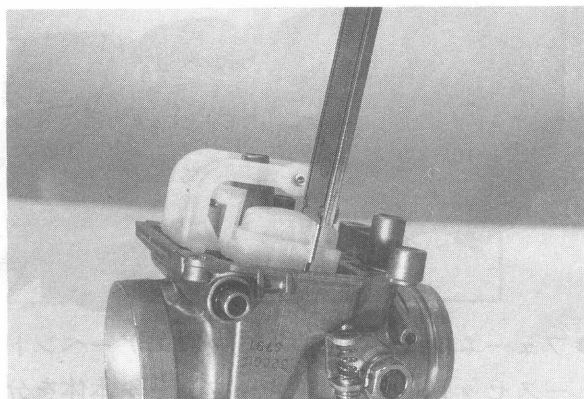
- スタートプランジャー⑮を外す。

注 スロットルバルブは、分解しないでください。

油面調整基準の点検

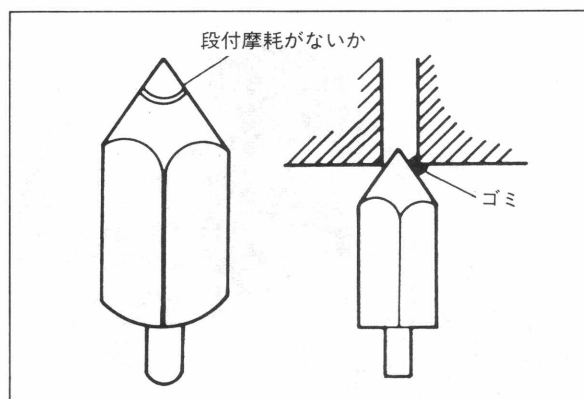
- キャブレータをさかさまの状態にしてフロートアームが、確実にセットされていることを確認します。
- フロートをゆっくり下げフロートチャンバ接地面とフロート頂点の寸法を測定する。

油面調整基準	
14.6	mm



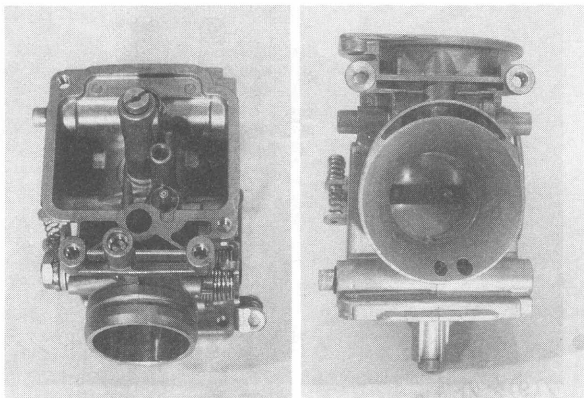
フロートバルブの点検

- 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** 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。



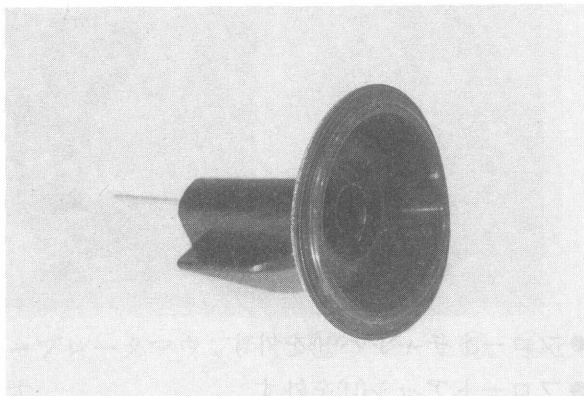
エアー通路、ジェット類のつまり点検

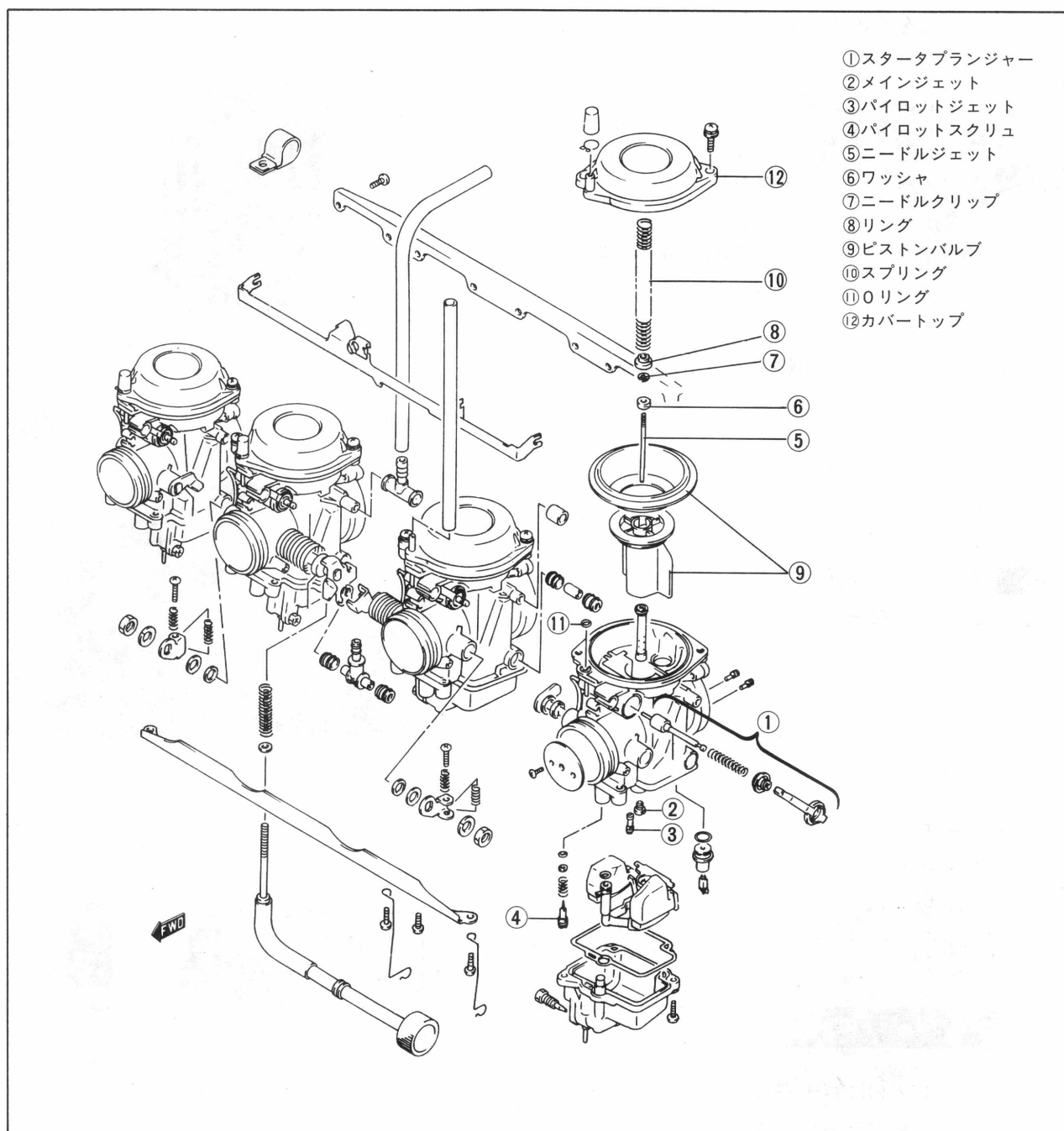
- キャブレータのジェット類や各部通路は、非常に精密にできているため、エアーを通して掃除する。
- 注** 針などで掃除すると各通路に損傷を与えたり、穴径を狂わせたりするので必ずエアで掃除してください。



ダイヤフラムの点検

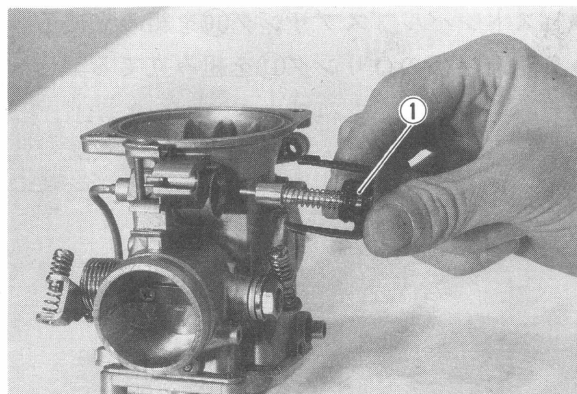
- ダイヤフラムが破れていないか細かく目視点検する。





CARBURETOR

- スタータプランジャー①を組み立てる。



●各ジェット類を組み立てる。

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

注 各ジェットの詰まりに注意して組み立てる。

- ・パイロットスクリューを組み立てる時は、スプリングやOリング等に注意して組み立てる。

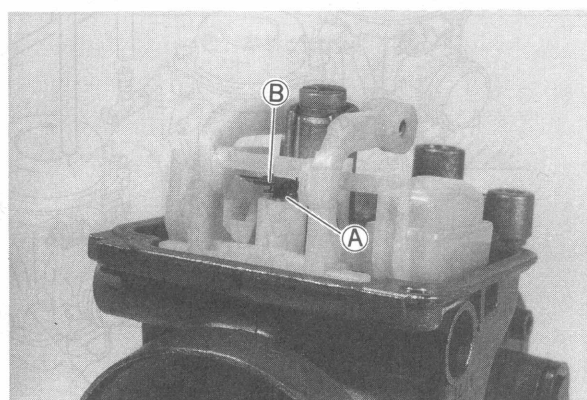
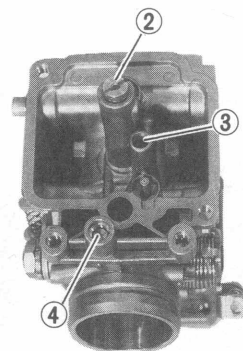
●パイロットスクリューを調整する。(3-3-4参照)

●フロートを組み立てる。

- ・ニードルバルブのフック④をフロートの爪⑤に掛けてキャブレターに組み立てる。

●フロートチャンバを組み立てる。

注 ガasketが確実にセットされているか確認してください。

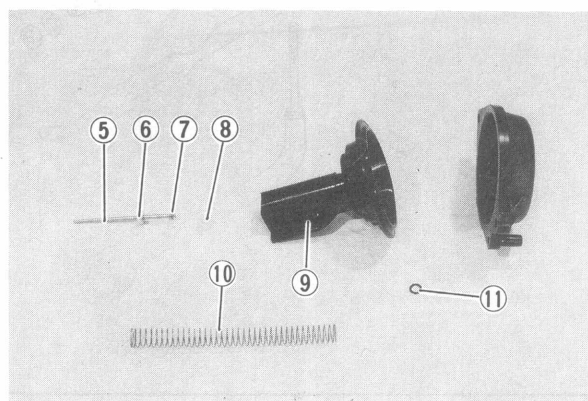


●ニードルジェットを組み立てる。

- ・ニードルジェット⑤
- ・ワッシャ⑥
- ・ニードルクリップ⑦
- ・リング⑧

ニードルジェット標準段数 上から 3 段目

●ピストンバルブ⑨にニードルジェットを部組みしてキャブレターボデーに組み立てる。

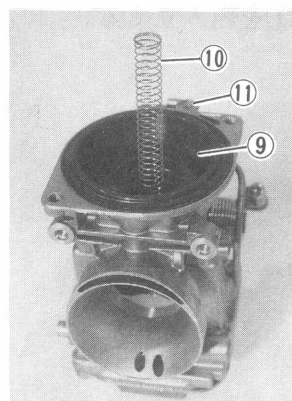


●ピストンバルブスプリング⑩を組み立てる。

●負圧取出部のOリング⑪を組み立てる。

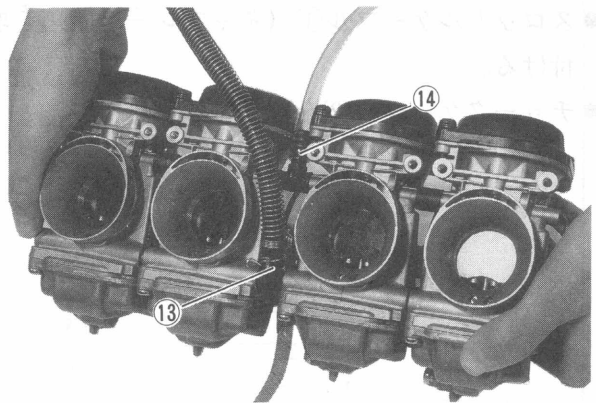
●カバートップ⑫を組み立てる。

注 ガイヤフラムが確実にセットされていることを確認してください。

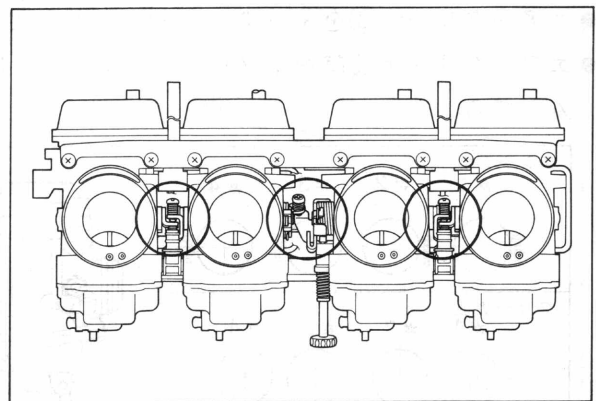


キャブレータの組み立て

- ヒューエルホースセット⑬とエアーベントホースセット⑭を取り付けキャブレータ本体を合体する。



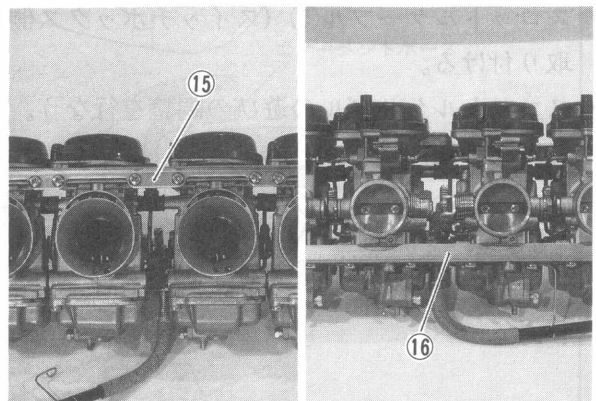
注 キャブレータを合体するときリンク機構を正しくセットしてください。



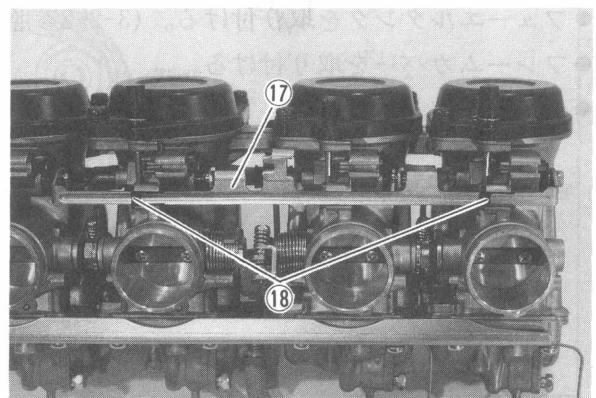
- キャブレータマウンティングプレート⑮、⑯を組み立てる。

- ・ プレート⑮、⑯の締付スクリュにネジロックを塗布する。

ネジロック ネジロックスリーボンド：1322

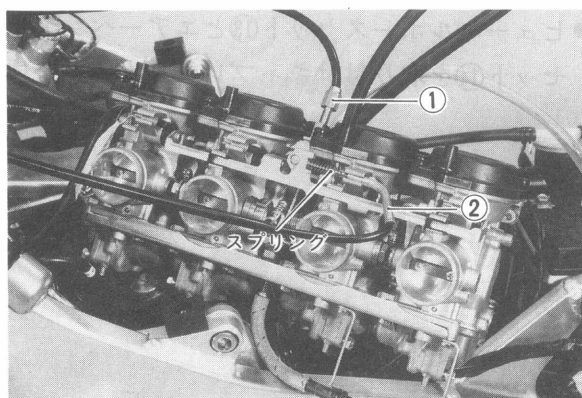


- チョークプレート⑰を取り付け、セットピン⑱を差し込みプレートを固定する。

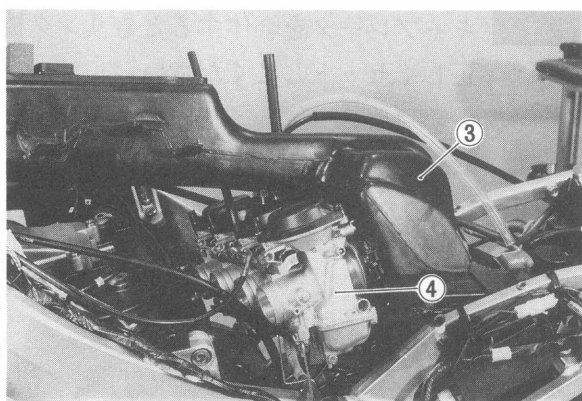
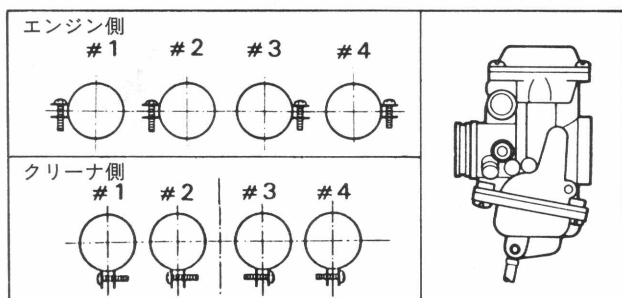


キャブレターの取り付け

- スロットルケーブル①（キャブレター側）を取り付ける。
- チョークケーブル②を取り付ける。



- エアークリーナ③をキャブレター④に組み立てる。
- エアークリーナ及びキャブレターをエンジンに組み立てる。



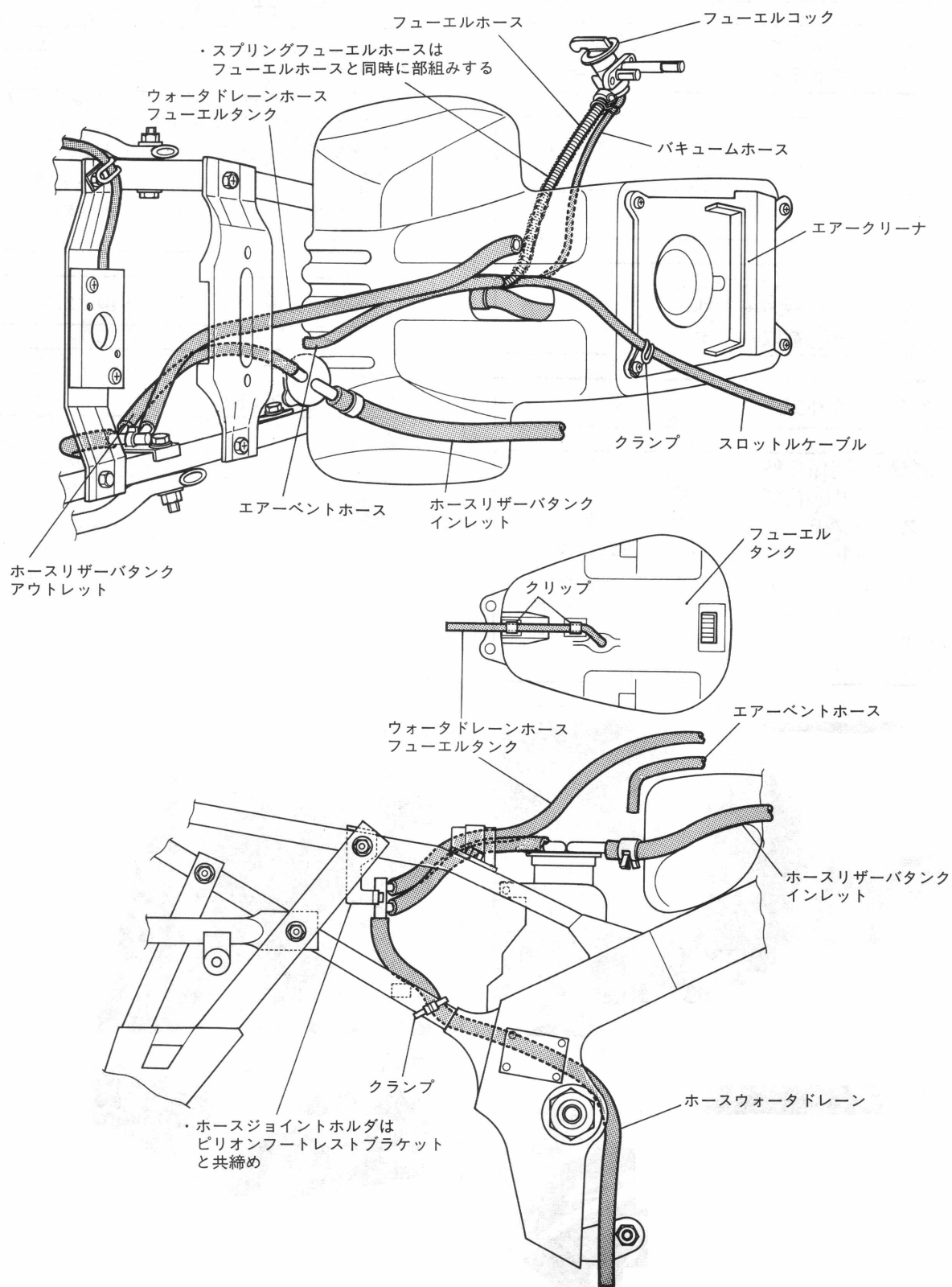
- スロットルケーブル⑤（スイッチボックス側）を取り付ける。
- スロットルケーブルの遊びの調整を行なう。（3-3-4参照）



- フューエルタンクを取り付ける。（3-2-2参照）
- フレームカバーを取り付ける。
- シートを取り付ける。

キャブレターの取り付け

フューエルホース組立図



エンジンの取外し

シート（前・後）を外す。（3-2-2参照）
フレームカバーを外す。
フューエルタンクを外す。

フェアリングを外す。（3-2-3参照）
エアダクトを外す。

スロットルケーブル①（スイッチボックス側）を外す。

クリーナ②及びキャブレタ③を外す。

冷却水を抜く。（3-3-6参照）
冷却ファンリード線を外す。
ラジエータ④を取り外す。

マフラ⑤を外す。

電気配線関係を外す。

- ・バッテリー⊖及びアース線を外す。
- ・スタータモーターリード線⑥を外す。
- ・ニュートラルスイッチリード線⑦を外す。
- ・ゼネレータステータリード線⑧を外す。
- ・シグナルゼネレータリード線⑨を外す。
- ・オイルプレッシャスイッチリード線⑩を外す。
- ・スパークプラグキャップを外す。

オイルドレンプラグを外しオイルを抜く

ウォーターホース⑪、⑫を外す。

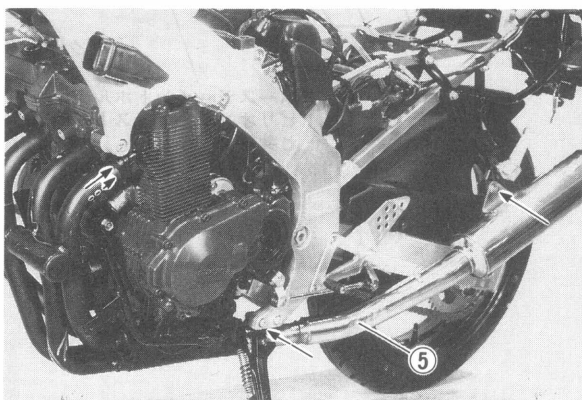
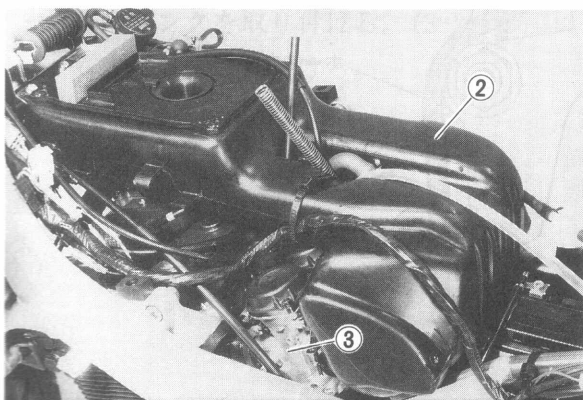
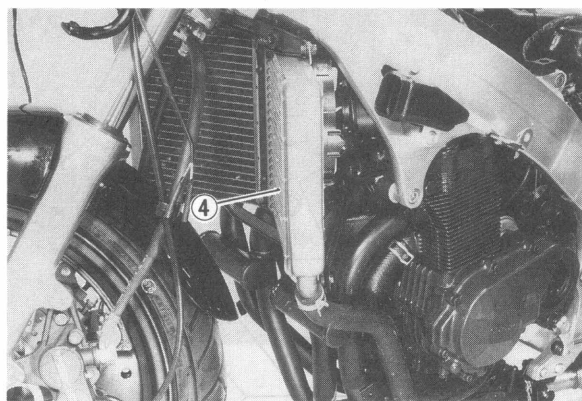
フロントスプロケットを外す。

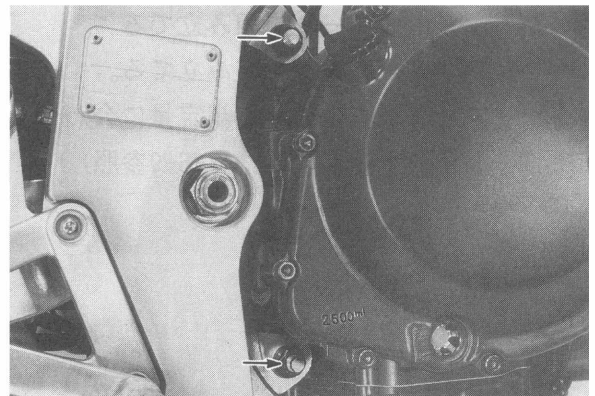
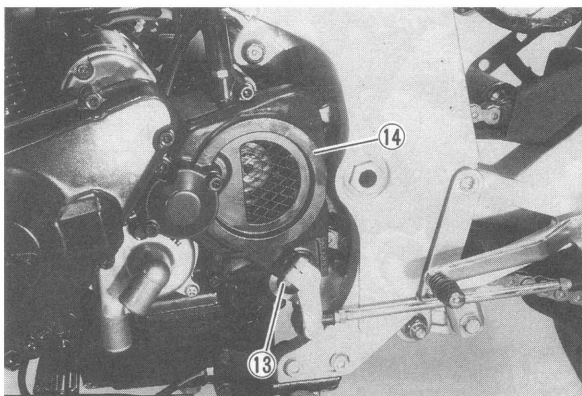
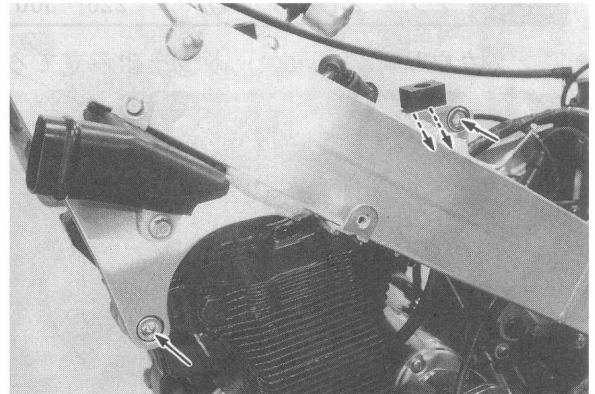
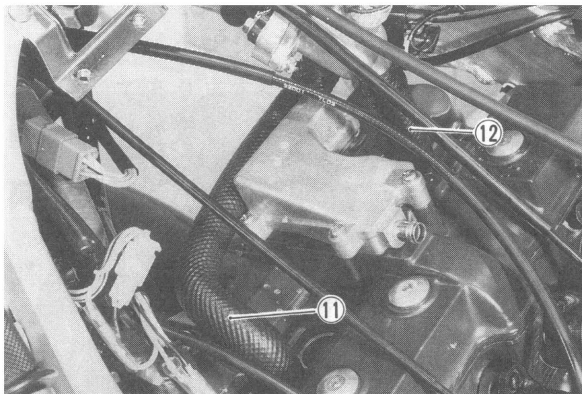
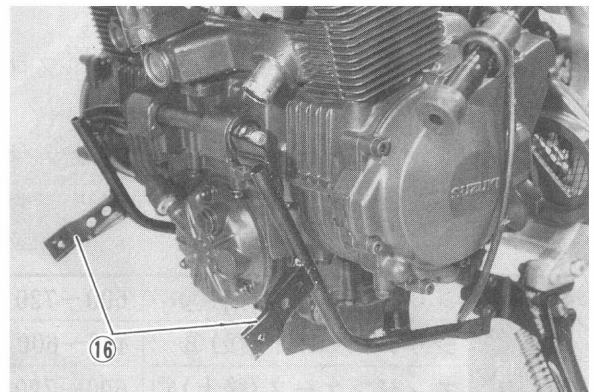
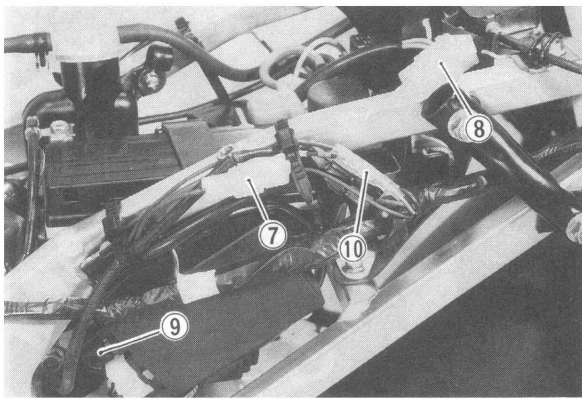
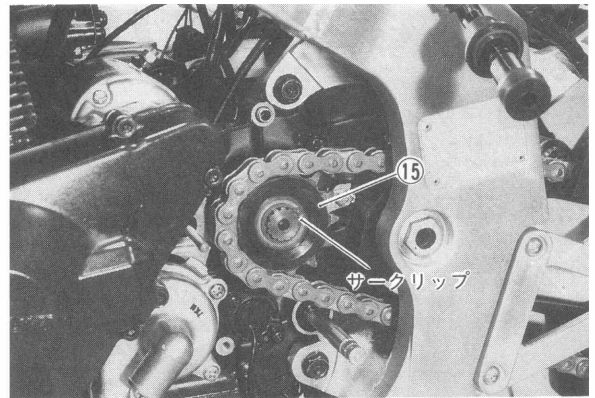
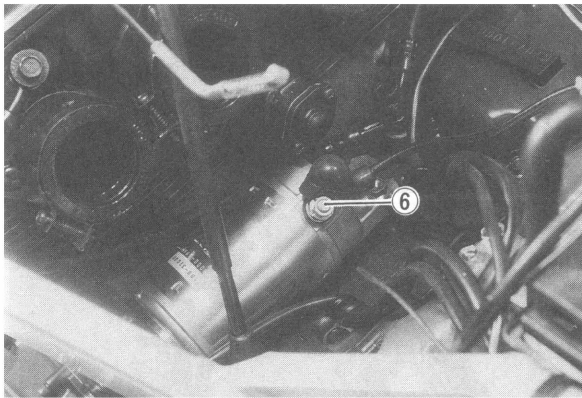
- ・ギヤーシフトレバー取付ボルト⑬を外す。
- ・スプロケットカバー⑭を外す。
- ・フロントスプロケット⑮を外す。

注 フロントスプロケットを外す時は、
リヤアクスルナットを緩めてから
外す。

アンダカウリングブラケット⑯を外す。

各エンジンマウンティングシャフトを外し、
エンジンを取り外す。



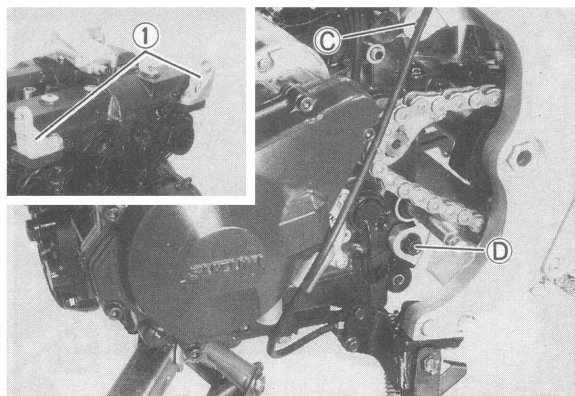


エンジンの搭載

- エンジンマウンティングブラケット①を仮締めする。

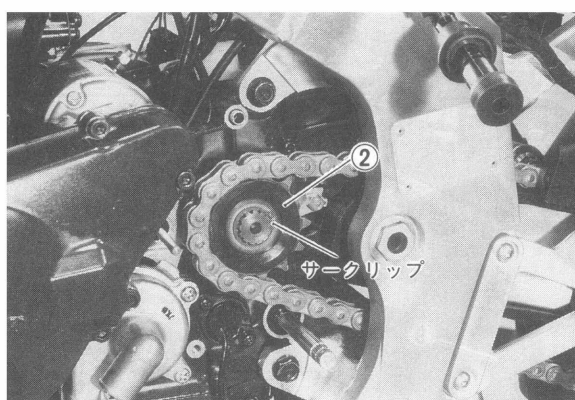
注 マウンティングブラケットは、マウンティングシャフトを組み立ててから締め付ける。

- エンジンマウンティングシャフト③、④を通す。



- フロントスプロケット②を組み立てる。
 - ・リヤアックスナットを緩めてからスプロケット②を組み立てる。
- 各エンジンマウンティングシャフトを締め付ける。
- エンジンマウンティングブラケット①を締め付ける。

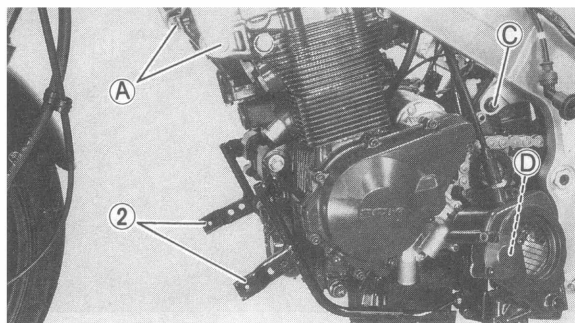
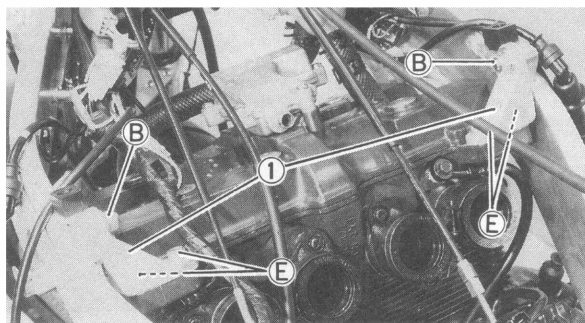
締付 トルク	シリンダヘッド(前)①	600~720 kg・cm
	シリンダヘッド(後)②	400~600 kg・cm
	エンジンケース(後上)③	600~720 kg・cm
	エンジンケース(後下)④	600~720 kg・cm
	ブラケットボルト⑤	220~300 kg・cm



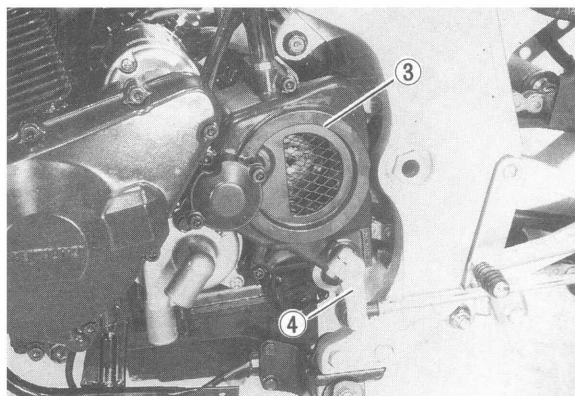
参

- ・マウンティングシャフト③の締付ナット側にワッシャを入れる。
- ・マウンティングシャフト④のブラケット外側にワッシャを入れる。

- アングカウリングブラケット②を組み立てる。

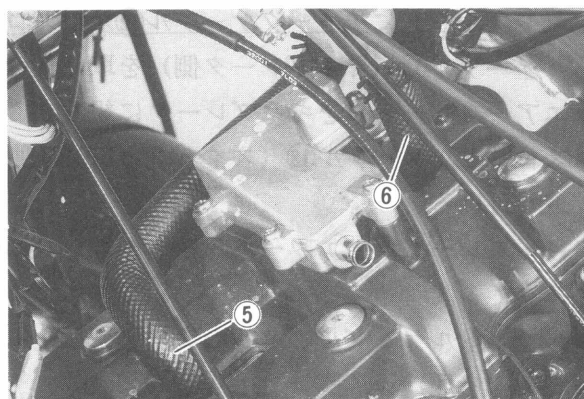


- スプロケットカバー③を組み立てる。
- ギヤシフトレバー④を組み立てる。
- ドライブチェーンの緩みを規定量に合わせリヤアックスナットを締める。(4-6-9参照)



エンジンの搭載

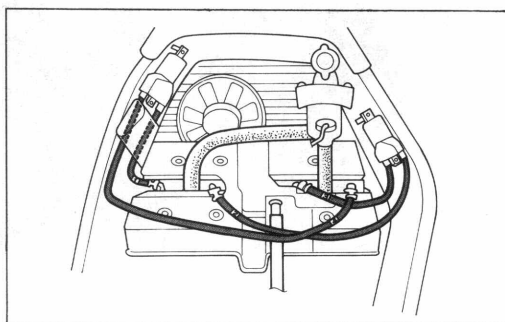
- ウォーターホース⑤、⑥を組み立てる。



- 電装配線関係を取り付ける。
 - ・バッテリー及びアース線を接続する。
 - ・スタータモーターリード線⑦を接続する。
 - ・ニュートラルスイッチリード線⑧を接続する。
 - ・ゼネレータステータリード線⑨を接続する。
 - ・シグナルゼネレータリード線⑩を接続する。
 - ・オイルプレッシャスイッチリード線⑪を接続する。
- スパークプラグキャップを差し込む。

(イラスト参照)

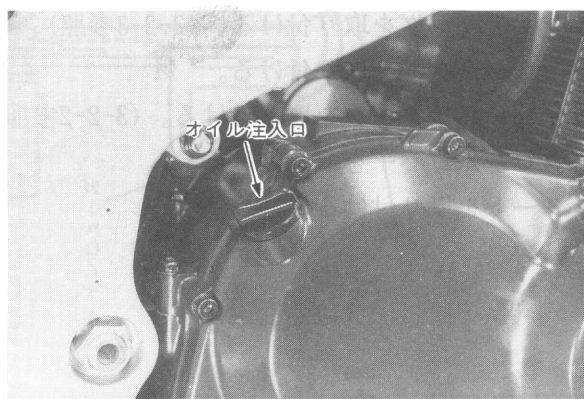
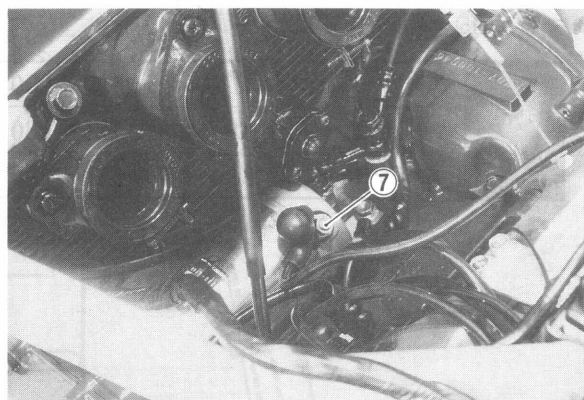
注 スパークプラグキャップを差し込む時は、ハイテンションコードに気筒番号が記載してあります。プラグキャップは、番号に合わせて差し込んでください。



- オイルを注入する。

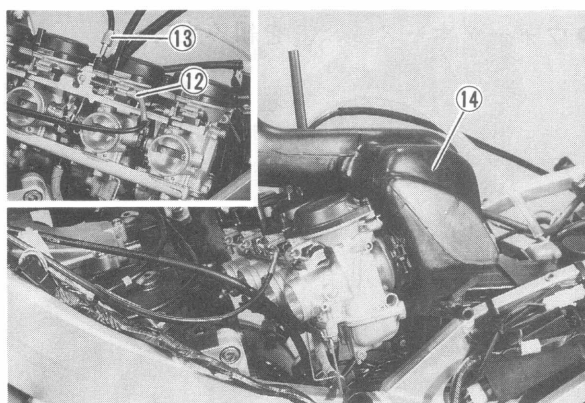
オイル量	オイル交換時	2500	ml
	オイルフィルタ交換時	3000	ml
	エンジン分解時	3100	ml

注 オイルは、スズキエクスターオイルスーパーラックスを用いる。



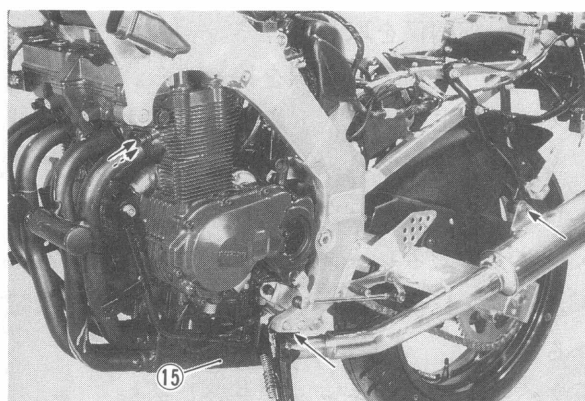
分解点検

- キャブレータにチョークケーブル⑫及びスロットルケーブル⑬（キャブレータ側）を取り付ける。
- エアークリーナ⑭をキャブレータに組み立てる。
- スロットルケーブル⑬（スイッチボックス側）を取り付ける。
- キャブレータ及びエアークリーナをエンジンに組み立てる。
- スロットルケーブルの遊びの調整を行なう。（3-3-4参照）

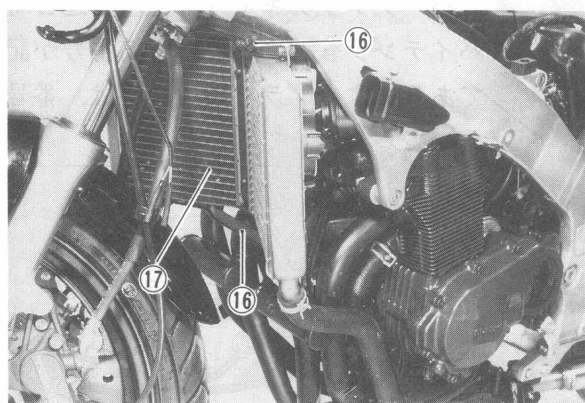


- マフラ⑮を組み立てる。

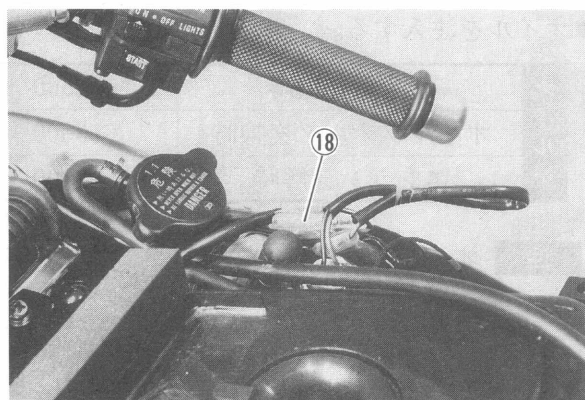
締付 トルク	エキゾーストパイプボルト	180～280 kg・cm
	マフラマウンティングボルト（中）	180～280 kg・cm
	マフラマウンティングボルト（後）	180～280 kg・cm



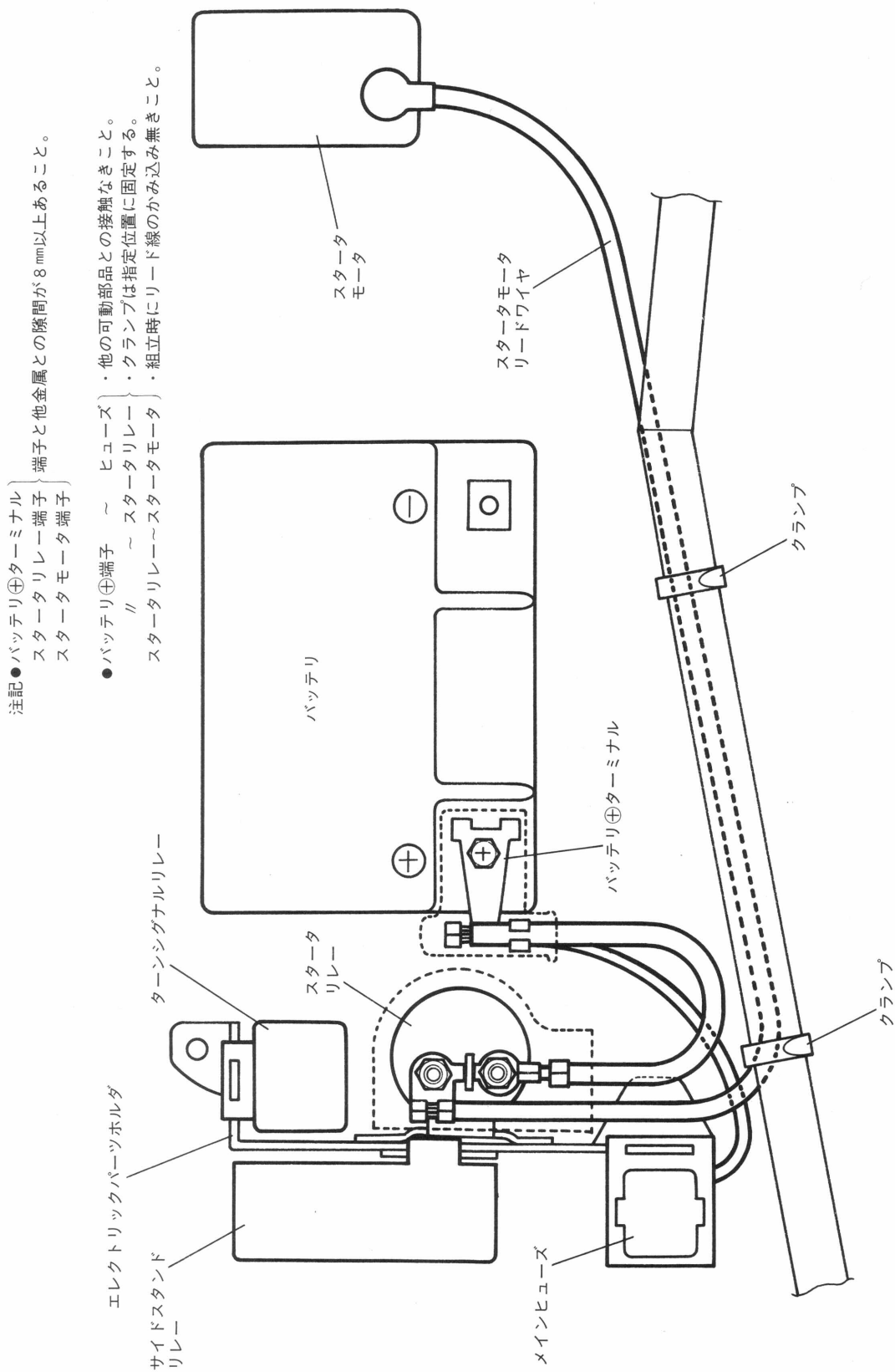
- ラジエータブラケット⑯を組み立てる。
- ラジエータ⑰を組み立てる。
- ラジエータの各ホースを組み立てる。（5-4-3参照）
- ラジエータ冷却ファンリード線⑱を接続する。
- 冷却水を注入する。（3-3-6参照）



- フェアリングを取り付ける。（3-2-3参照）
- エアーダクトを取り付ける。
- フューエルタンクを取り付ける。（3-2-2参照）
- フレームカバーを取り付ける。
- シートを取り付ける。



電気配線組立図

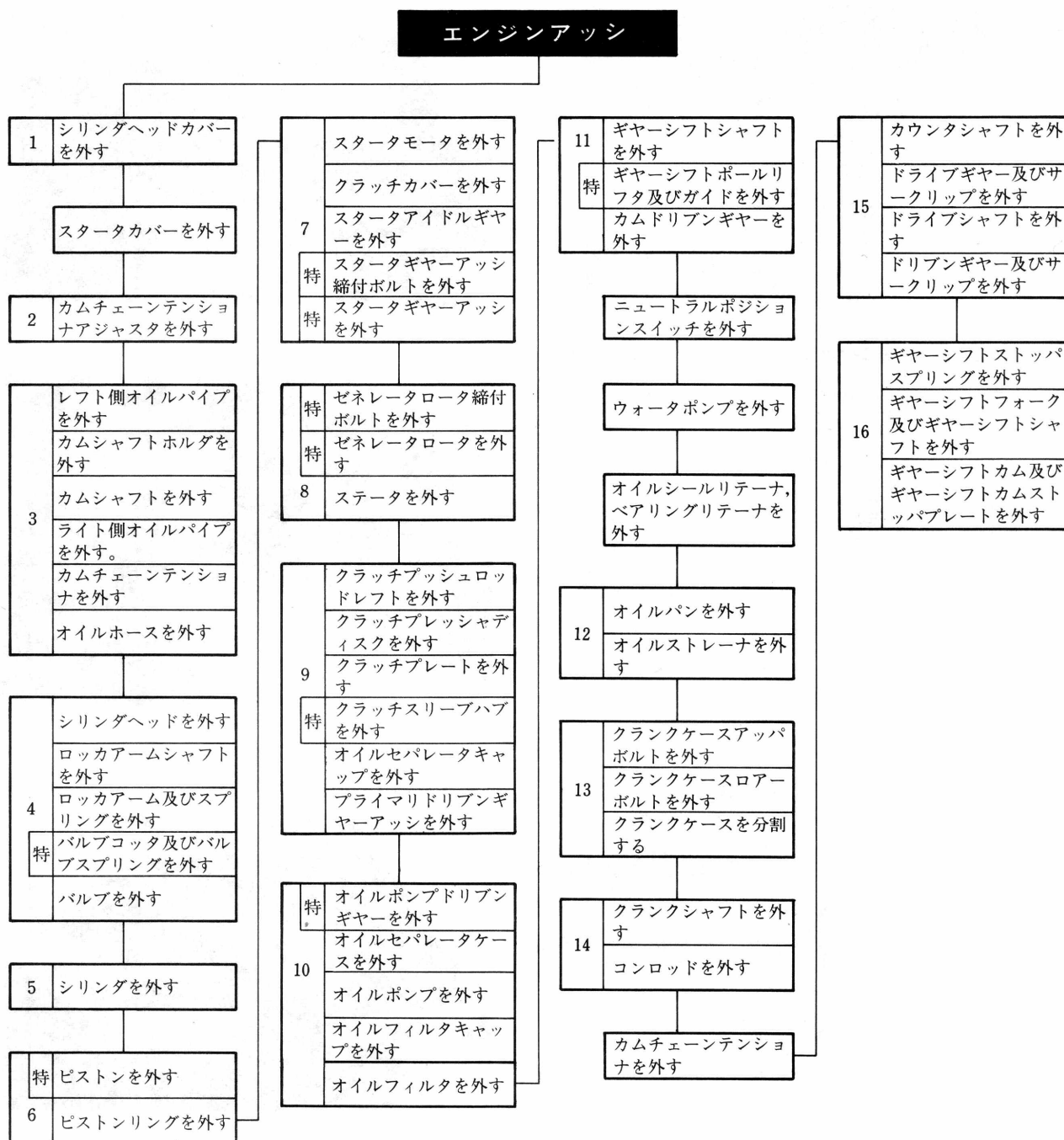


分解点検

分解順序

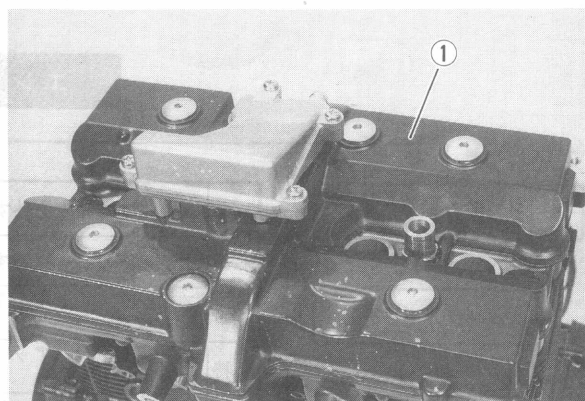
エンジン分解順序

特——特殊工具使用



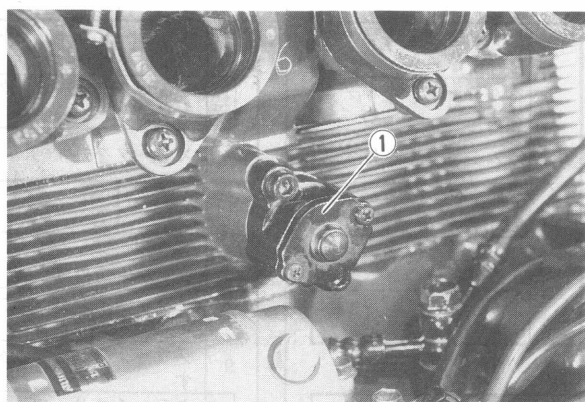
1. シリンダヘッドカバー

- シリンダヘッドカバー①を外す。
- スタータギヤカバーを外す。



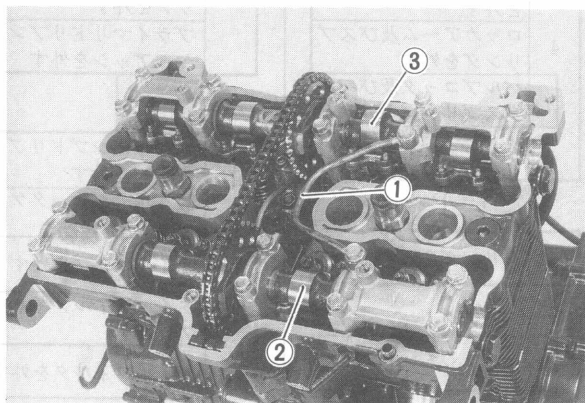
2. カムチェーンテンショナアジャスタ

- カムチェーンテンショナアジャスタ①を外す。

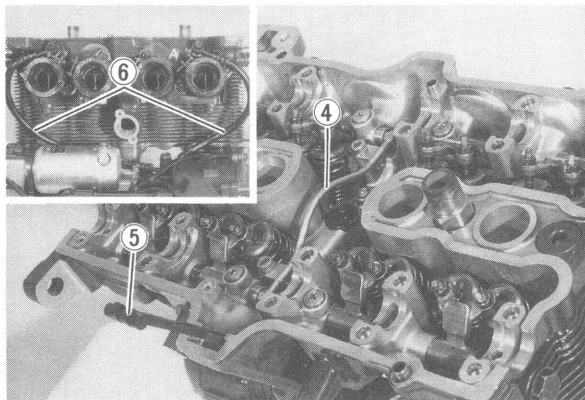


3. カムシャフト関係

- レフト側オイルパイプ①を外す。
 - カムシャフトホルダを外す。
- 注** カムシャフトを緩める時は、対角線上に少しずつ均等に緩める。
- エキゾーストカムシャフト②とインレットカムシャフト③を外す。



- ライト側オイルパイプ④を外す。
- カムチェーンテンショナ⑤を外す。
- オイルホース⑥を外す。

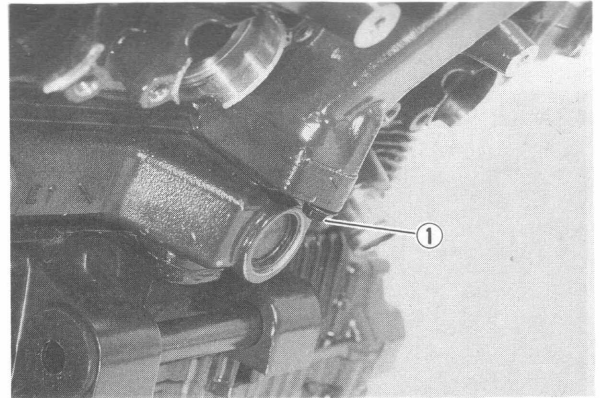


シリンダヘッド

4. シリンダヘッド関係

- ボルト (6 mm) ①を外す。

注 シリンダヘッドナットを緩める前にボルト (6 mm) を外す。

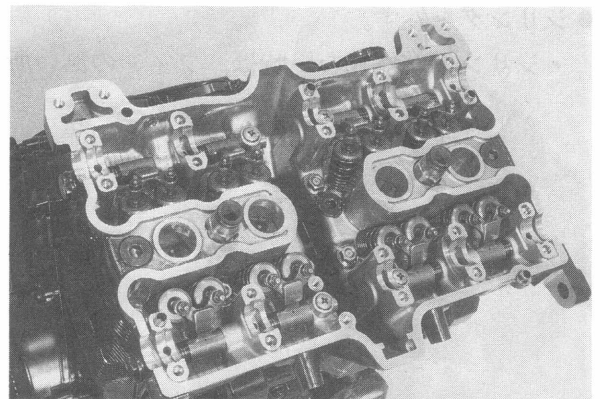


- シリンダヘッドナットを外す。

注 シリンダヘッドナットを緩める時は、シリンダヘッドに刻印番号がありますので番号の大きい順に少しずつ均等に緩める。

- シリンダヘッドを外す。

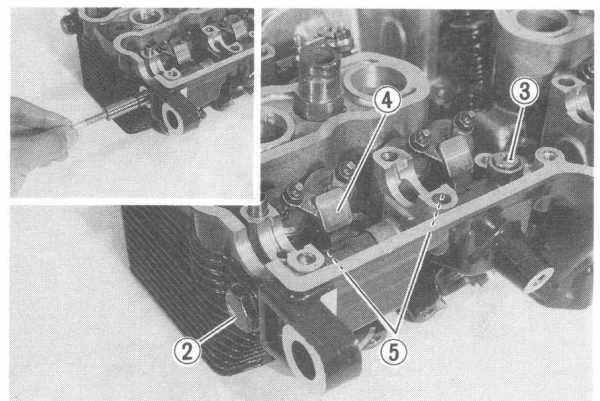
- ・ シリンダヘッドが外れない時は、フィンの無い所を軽くたたいて下さい。



- ロッカアームシャフトを外す。

- ・ シリンダヘッド側面のプラグ②を外す。
- ・ ロッカアームシャフトの位置決めスクリュー③を外し、側面のプラグ穴から 6 mm ボルトを差し込んでロッカアームに 2 ~ 3 回転締め込んで引き抜く。

- ロッカアーム④及びスプリング⑤を外す。

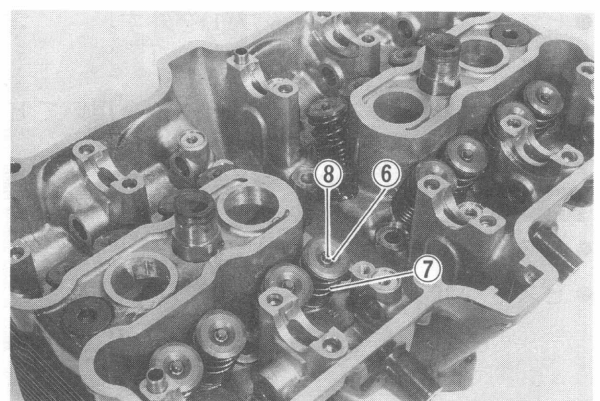


- バルブコッタ⑥、スプリング⑦、バルブ⑧を外す。

- ・ 特殊工具のバルブスプリングコンプレッサでバルブスプリングを縮める。

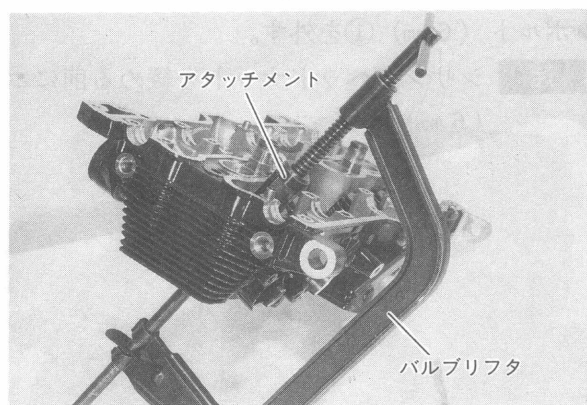
特 工 バルブリフトアタッチメント : 09916-14910
バルブリフト : 09916-14510

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



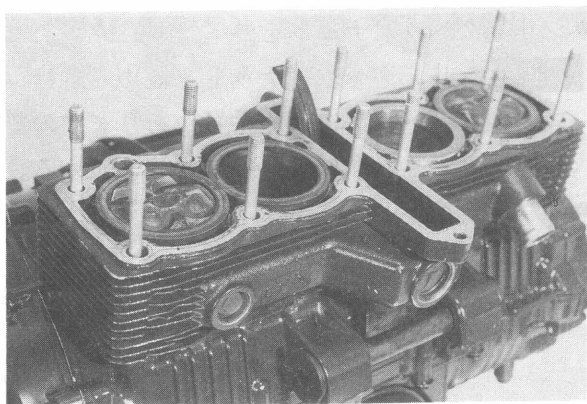
- ピンセットでバルブコッタを抜き取り、バルブスプリング、バルブを外す。

注 取り出したバルブ、バルブスプリング、バルブリテーナは取付位置を明記しておく。



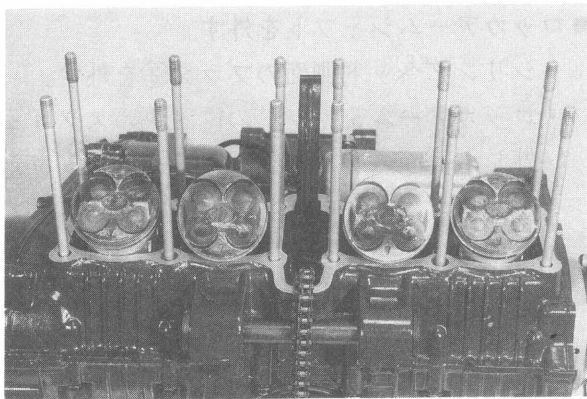
5. シリンダ関係

- シリンダを外す。
 - ・シリンダが外れない時は、フィンの無い所を軽くたたいてください。



6. ピストン関係

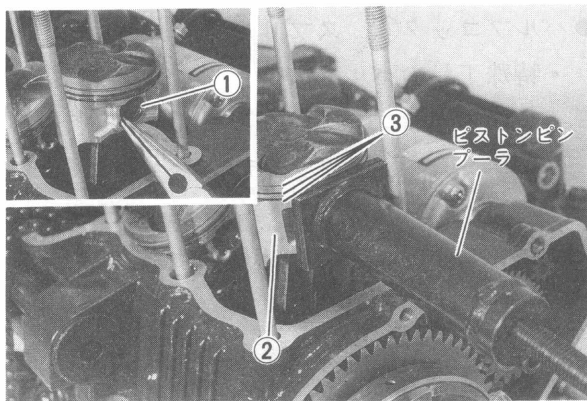
- ピストンの頭に気筒番号を記入する。



- ピストンピンサークリップ①を外す。
- ピストンピンを外す。
 - ・特殊工具のピストンピンプーラを用いてピストンピンを外す。

特 工 ピストンピンプーラ：09910-34510

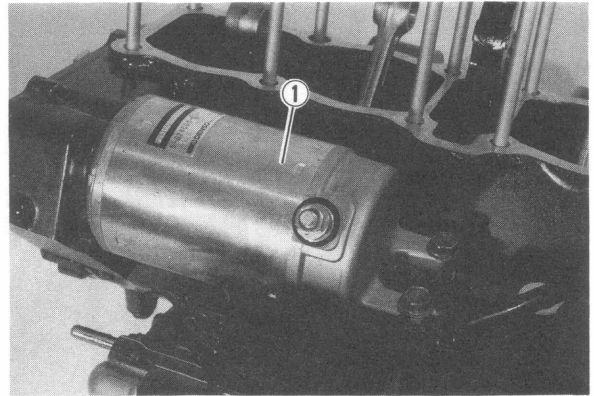
- ピストン②を外す。
- ピストンリング③を外す。



スタータギヤー、ゼネレータロータ

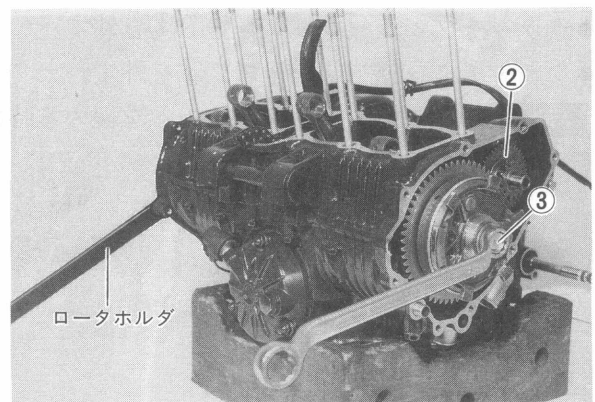
7. スタータギヤー関係

- スタータモータ①を外す。



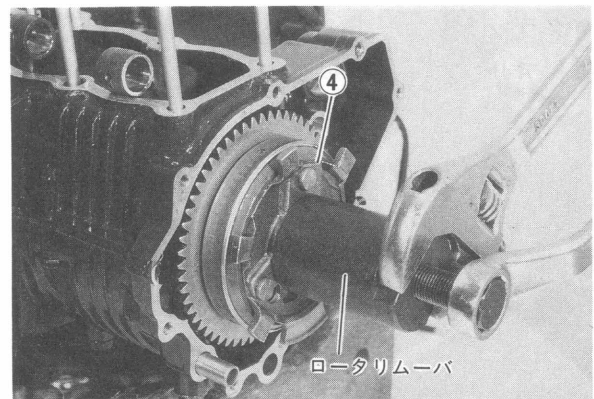
- スタータアイドルギヤー②を外す。
- スタータギヤーアッシ締付ボルト③を外す。
 - ・スタータギヤーアッシ締付ボルトを外す時は、クラッチカバーを外しゼネレータロータを特殊工具のロータホルダで回り止めをして外す。

特 工 ロータホルダ：09930-32420



- スタータギヤーアッシ④を外す。
 - ・特殊工具を用いてスタータギヤーアッシを外す。

特 工 ロータリムーバ：09930-34912



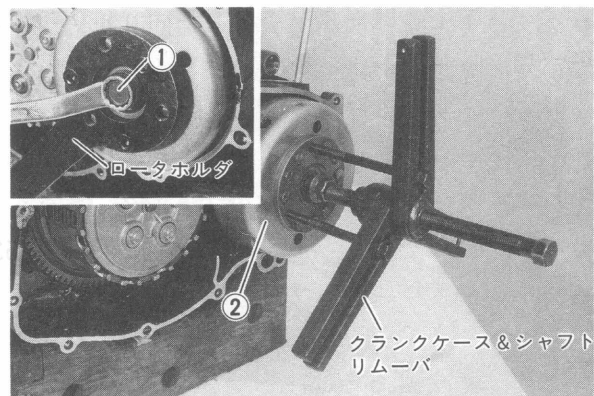
8. ゼネレータロータ関係

- ゼネレータロータ締付ボルト①を緩める。
 - ・特殊工具のロータホルダにて回り止めをして緩める。(ボルトは、外さずに途中まで緩めておく)
- ゼネレータロータ②を外す。
 - ・特殊工具のクランクケース&シャフトリムーバを用いて外す。

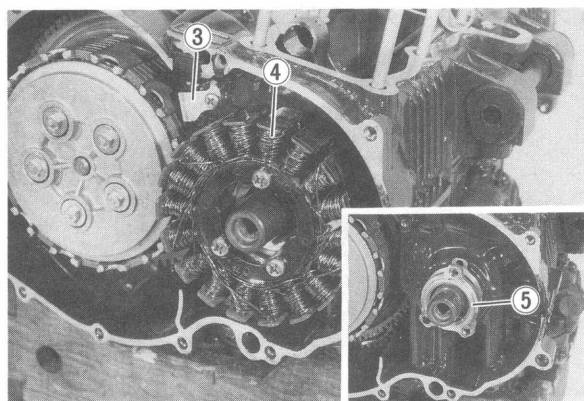
特 工 ロータホルダ：09930-32420

特 工 クランクケース&シャフトリムーバ

: 09920-13120

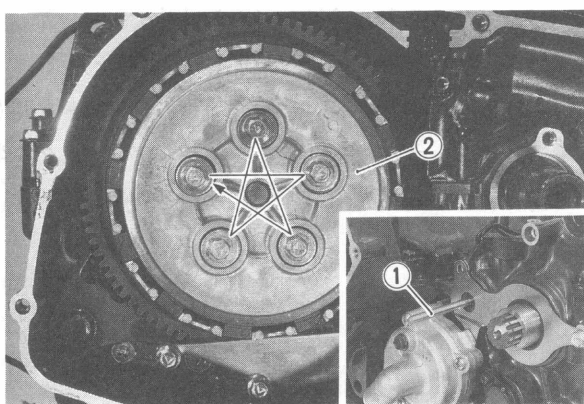


- クランプ③を外す。
- ゼネレータステータ④を外す。
- スペーサ⑤を外す。

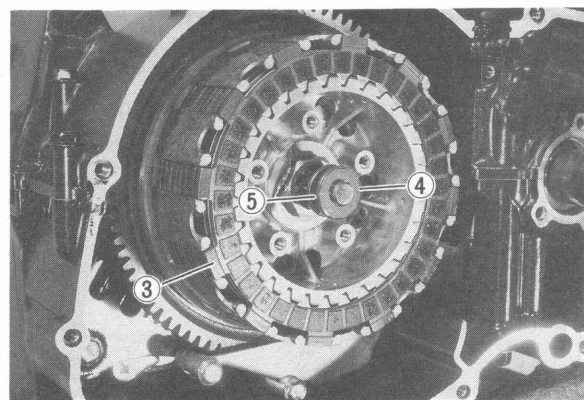


9. クラッチ関係

- クラッチプッシュロッドレフト①を外す。
 - クラッチプレッシャディスク②を外す。
- 注** クラッチスプリングボルトを緩める時は、対角線上に緩めます。



- クラッチプレート③を外す。
- ベアリング④, プッシュピース⑤を外す。

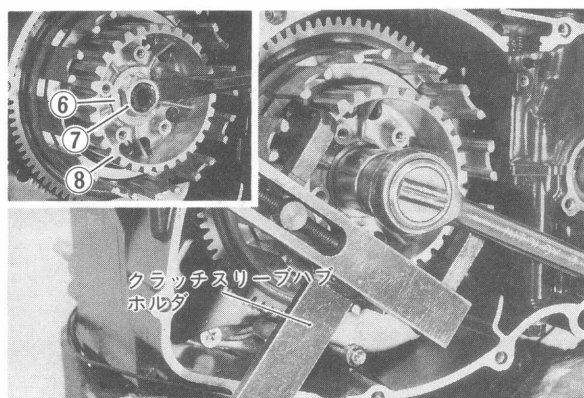


- クラッチスリーブハブナットの回り止めワッシャ⑥の爪を伸ばす。
- クラッチスリーブハブナット⑦を外す。
 - ・ 特殊工具のスリーブハブホルダを用いて外す。

特 工 クラッチスリーブハブホルダ

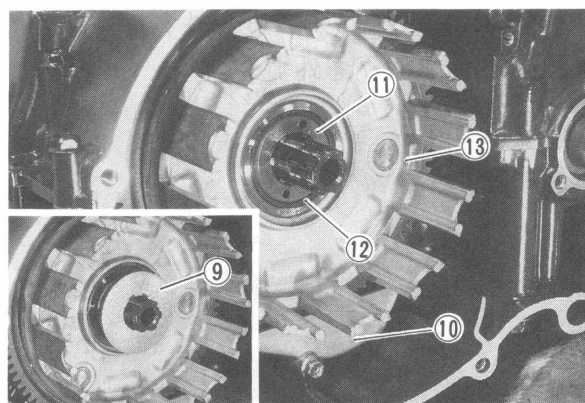
: 09920-53710

- クラッチスリーブハブ⑧を外す。

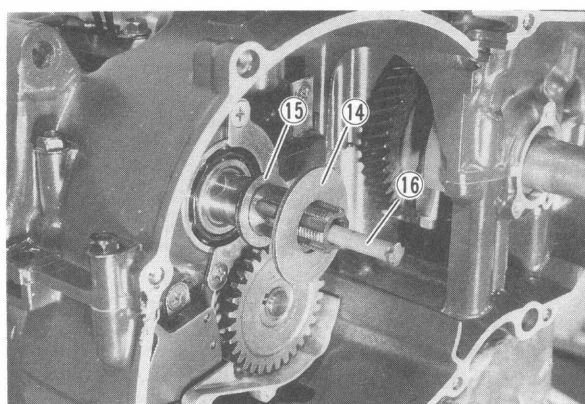


クラッチ、オイルポンプ

- スラストワッシャ⑨を外す。
- オイルセパレータキャップ⑩を外す。
- プライマリドリブンギヤーアッシのスペーサ⑪とベアリング⑫を外す。
- プライマリドリブンギヤーアッシ⑬を外す。



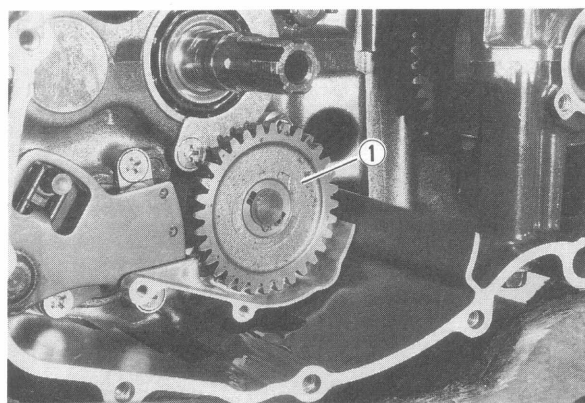
- スラストワッシャ⑭, ⑮を外す。
- クラッチプッシュロッド⑯を外す。



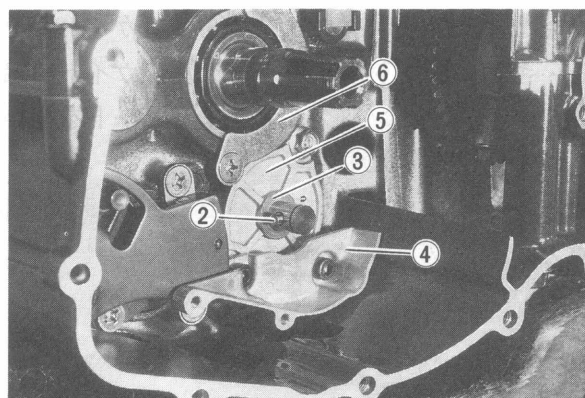
10. オイルポンプ関係

- オイルポンプギヤー①を外す。
 - ・特殊工具のスナップリングプライヤを用いて外す。

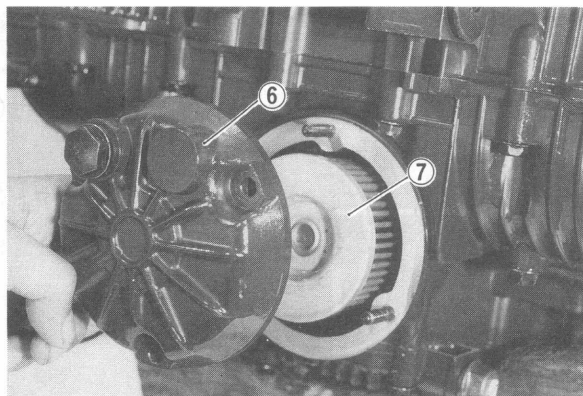
特 工 スナップリングプライヤ：09900-06107



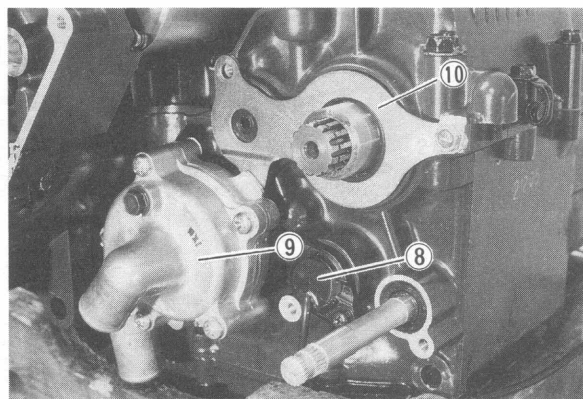
- ピン②, ワッシャ③を外す。
- オイルセパレータケース④を外す。
- オイルポンプ⑤を外す。
- ベアリングリテーナ⑥を外す。



- オイルフィルタキャップ⑥を外す。
- オイルフィルタ⑦を外す。



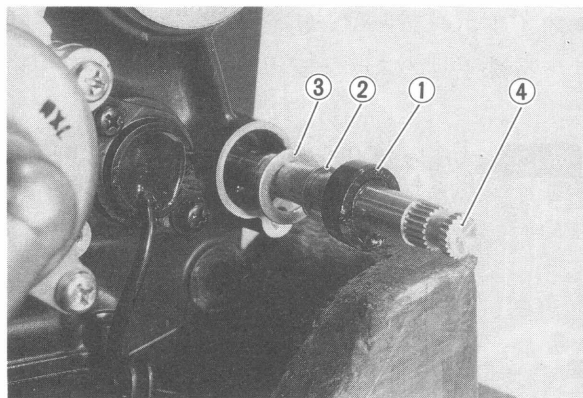
- ニュートラルポジションスイッチ⑧を外す。
- ウォータポンプ⑨を外す。
- オイルシールリテーナ⑩を外す。



11. ギヤーシフトシャフト関係

- ギヤーシフトシャフトオイルシール①を外す。
- サークリップ②、ワッシャ③を外す。
- ギヤーシフトシャフト④を引き抜く。

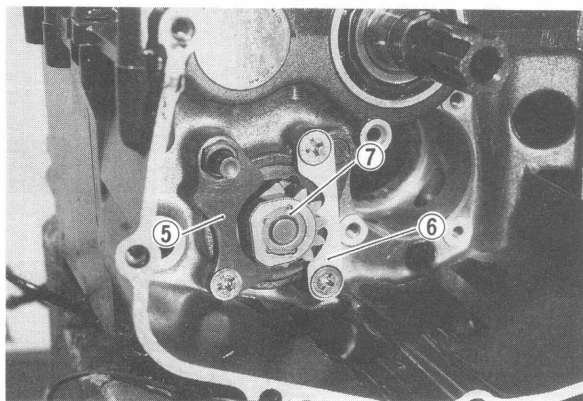
注 ・オイルシールは、新品に交換する。
・サークリップ、ワッシャを破損しないよう注意する。



- ギヤーシフトポールリフタ⑤及びガイド⑥を外す。
・ ギヤーシフトポールリフタ及びガイドの締付スクリューはインパクトドライバセットを用いると容易に外せます。

特 工 インパクトドライバセット：09900-09003

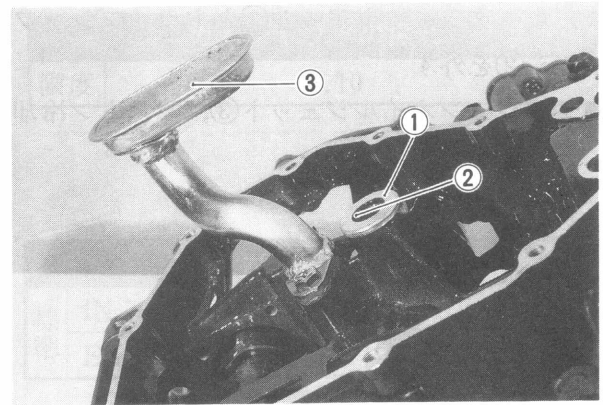
- カムドリブンギヤー⑦を外す。



オイルストレーナ，クランクケース，クランクシャフト

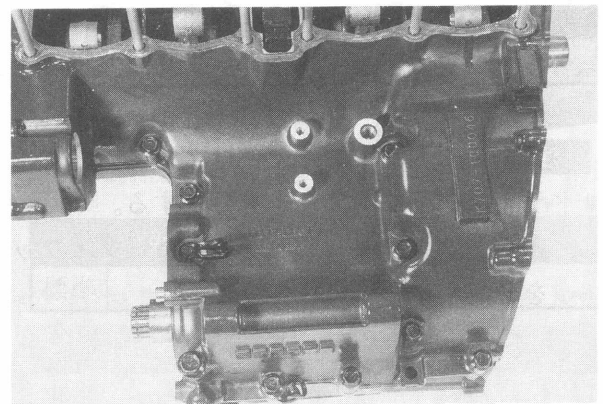
12. オイルストレーナ関係

- オイルパンを外す。
- シム①とOリング②を外す。
- オイルストレーナ③を外す。

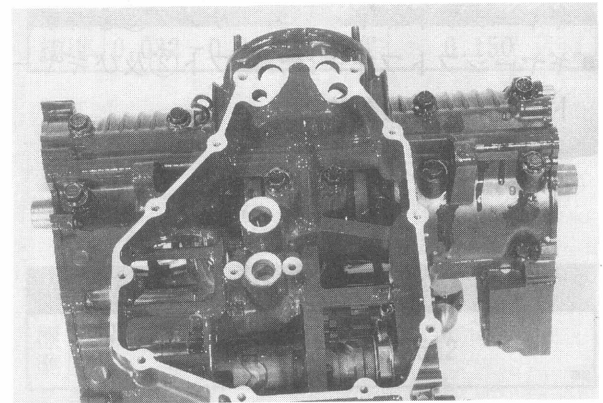


13. クランクケース関係

- クランクケースアッパ締付ボルトを外す。
- 注** ボルトは外側から順次対角線に添って緩めてください。

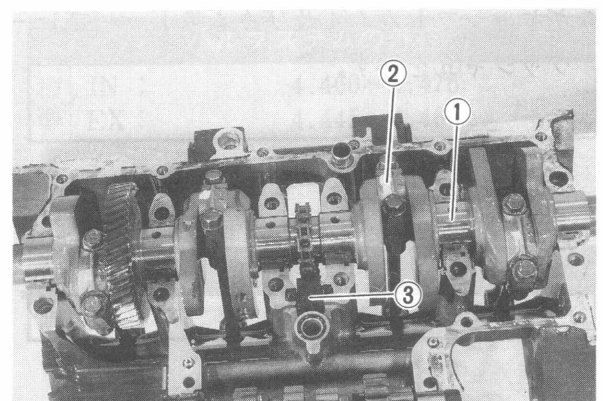


- クランクケースローア締付ボルトを外す。
- 注**
- ・クランクケース締付ボルトはネジ径の小さいものから先に緩め，同じ大きさのものは順次対角線に添って緩めてください。
 - ・クランク部分は刻印番号の大きい順に外す。
- プラスチックハンマーで軽くたたき，ローアケースとアッパケースを分解する。



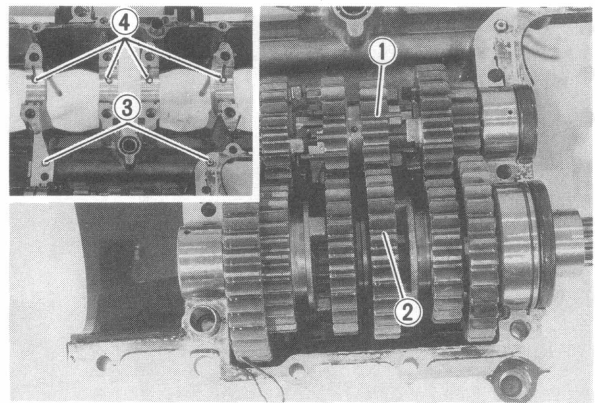
14. クランクシャフトを外す。

- クランクシャフト①を取り外す。
- コンロッド②を外す。
- カムチェーンテンショナ③を外す。

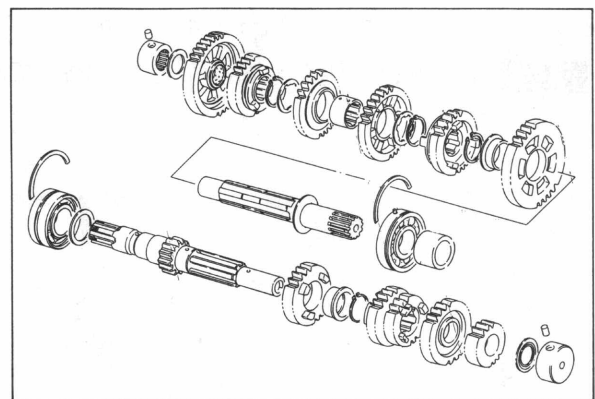


15. ミッション関係

- カウンタシャフトアッシ①とドライブシャフトアッシ②を外す
- ミッションオイルジェット③，ピストン冷却ジェット④を外す。

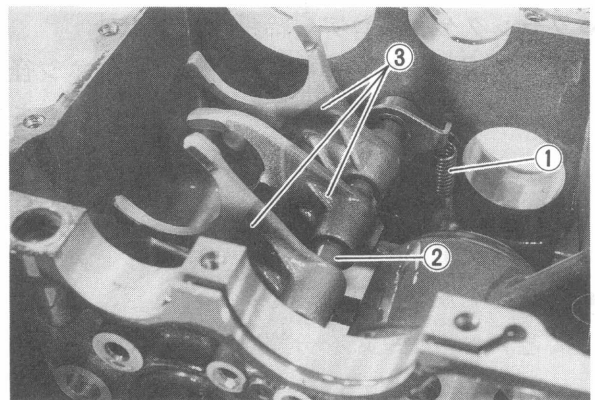


- カウンタシャフトアッシを分解する。
 - ・ 各ドライブギヤー及びサークリップ・ワッシャを分解する。
- 注** 2ndドライブギヤーはプレスで外す。
- ドライブシャフトアッシを分解する。
 - ・ 各ドリブンギヤー及びサークリップ・ワッシャを分解する。

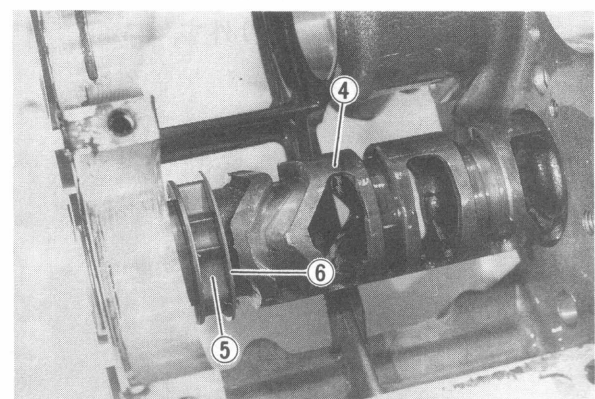


16. ギヤーシフトカム関係

- ギヤーシフトストップスプリング①を外す。
- ギヤーシフトフォークシャフト②及びギヤーシフトフォーク③を外す。



- ギヤーシフトカム④及びカムストッププレート⑤，ワッシャ⑥を外す。



ENGINE COMPONENTS INSPECTION AND SERVICE

CYLINDER HEAD

CAUTION:

Be sure to identify each removed part as to its location, and lay the parts out in groups designated as "No. 1", "No. 2", "Exhaust", "Inlet", so that each will be restored to the original location during assembly.

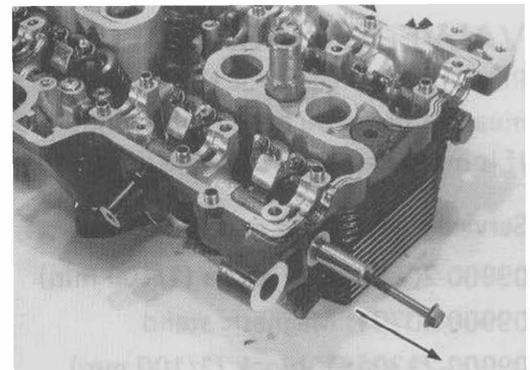
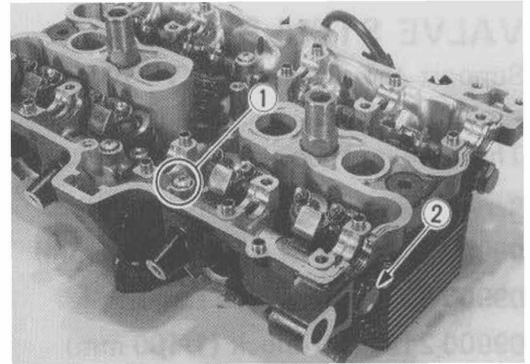
NOTE:

- * When removing the rocker arm shaft, remove the rocker arm shaft set screw ① and plug ②, screw a 6 mm bolt into the rocker arm shaft end and pull it out.
- * Removal of valves completes ordinary disassembling work. If valve guides have to be removed (for replacement after inspecting related parts) carry out the steps shown in valve guide servicing.
- * When installing the rocker arm shaft, apply SUZUKI MOLY PASTE to its surface.
- * Tighten the set screw ① and plug ② to the specified torque.

Tightening torque

Set screw ①: 8 – 10 N·m (0.8 – 1.0 kg-m, 6.0 – 7.0 lb-ft)

Plug ②: 25 – 30 N·m (2.5 – 3.0 kg-m, 18.0 – 21.5 lb-ft)

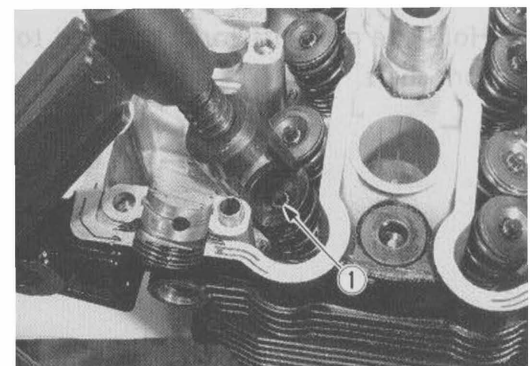


- Using special tools, compress the valve springs and take off the two cotter halves ① from valve stem.

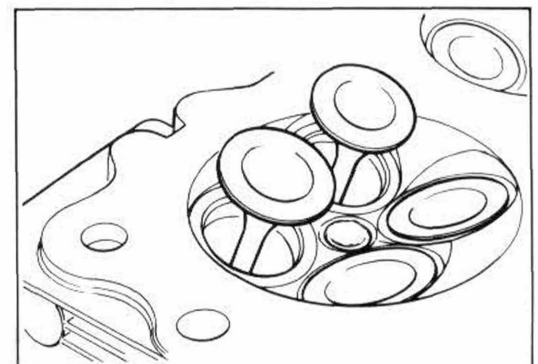
09916-14510: Valve lifter

09916-14910: Valve lifter attachment

09916-84510: Tweezers



- Take out the spring retainer, inner and outer springs and spring seat.
- Pull out the valve from the other side.



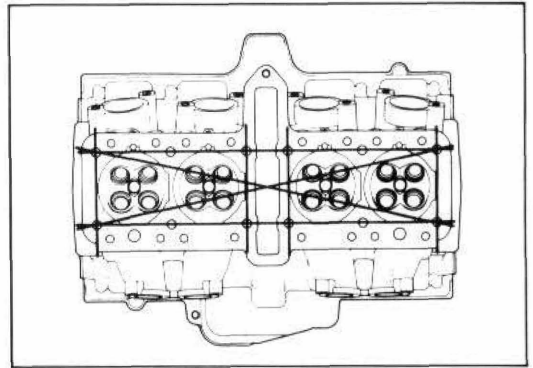
CYLINDER HEAD DISTORTION

Remove the carbon deposits.

Check the gasketed surface of the cylinder head for distortion with a straightedge and thickness gauge, taking a clearance reading at several places indicated. If the largest reading at any position of the straightedge exceeds the limit, replace the cylinder head.

09900-20803: Thickness gauge

Service Limit: 0.2 mm (0.008 in)



VALVE STEM RUNOUT

Support the valve with "V" blocks, as shown, and check its runout with a dial gauge.

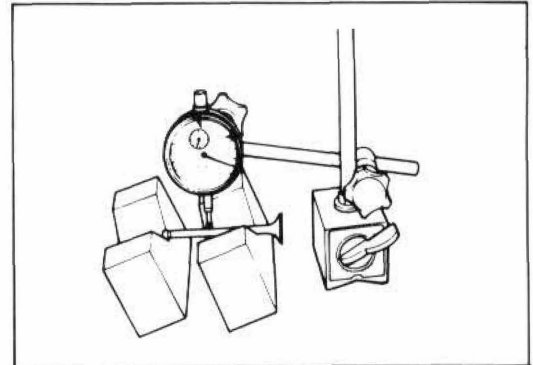
The valve must be replaced if the runout exceeds the limit.

Service Limit: 0.05 mm (0.002 in)

09900-20606: Dial gauge (1/100 mm)

09900-20701: Magnetic stand

09900-21304: V-block (1/100 mm)



VALVE HEAD RADIAL RUNOUT

Place the dial gauge at right angles to the valve head face, and measure the valve head radial runout.

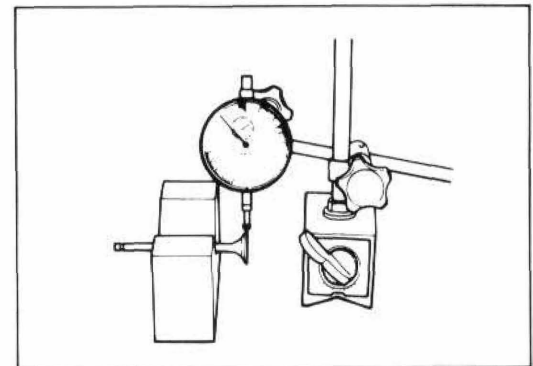
If it measures more than the limit, replace the valve.

Service Limit: 0.03 mm (0.001 in)

09900-20606: Dial gauge (1/100 mm)

09900-20701: Magnetic stand

09900-21304: V-block (1/100 mm)

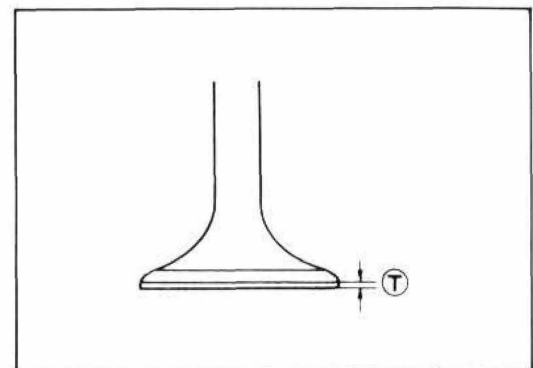


VALVE FACE WEAR

Visually inspect each valve for wear of its seating face. Replace any valve with an abnormally worn face.

The thickness \textcircled{T} decreases as the wear of the face advances. Measure the thickness and, if the thickness is found to have been reduced to the limit, replace it.

Service Limit \textcircled{T} : 0.5 mm (0.02 in)



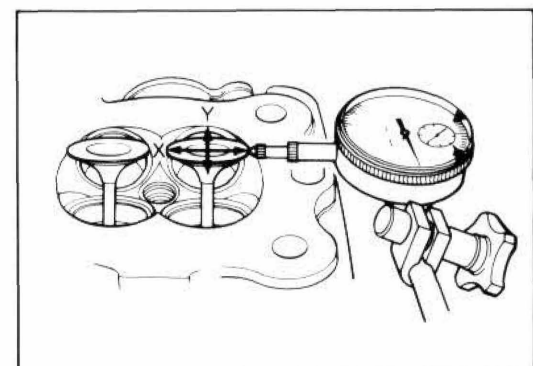
VALVE STEM DEFLECTION

Lift the valve about 10 mm (0.39 in) from the valve seat. Measure the valve stem deflection in two directions, "X" and "Y", perpendicular to each other, by positioning the dial gauge as shown. If the deflection measured exceeds the limit, (see below) then determine whether the valve or the guide should be replaced with a new one.

Service Limit

Intake valves : 0.35 mm (0.014 in)

Exhaust valves: 0.35 mm (0.014 in)



VALVE STEM WEAR

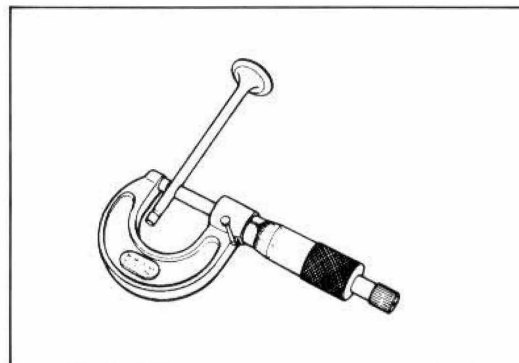
If the valve stem is worn down to the limit, as measured with a micrometer, where the clearance is found to be in excess of the limit indicated, replace the valve; if the stem is within the limit, then replace the guide. After replacing valve or guide, be sure to recheck the clearance.

09900-20205: Micrometer (0 – 25 mm)

Standard

Intake valves : 4.460 – 4.475 mm (0.1756 – 0.1762 in)

Exhaust valves: 4.445 – 4.460 mm (0.1750 – 0.1756 in)



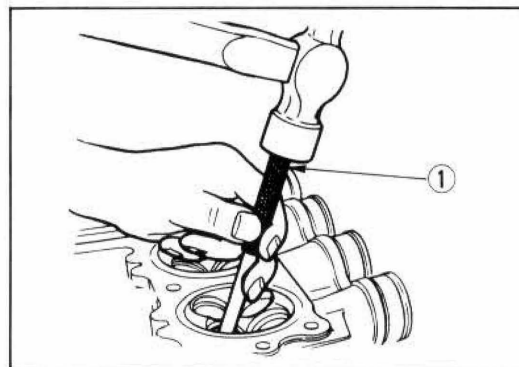
VALVE GUIDE SERVICING

- Using the valve guide remover ①, drive the valve guide out toward intake or exhaust camshaft side.

09916-43210: Valve guide remover/installer

NOTE:

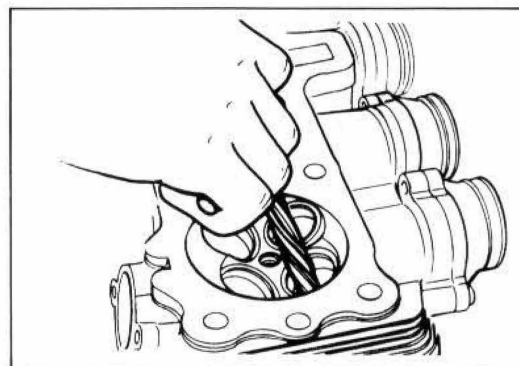
- * *Discard the removed valve guide subassemblies.*
- * *Only oversized valve guides are available as replacement parts. (Part No. 11115-32C70)*



- Re-finish the valve guide holes in cylinder head with the reamer and handle.

09916-34580: Valve guide reamer

09916-34542: Reamer handle



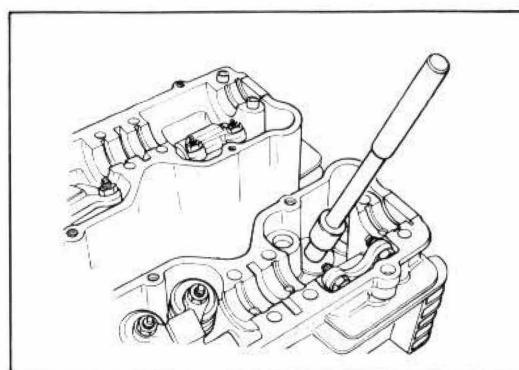
- Oil the stem hole, too, of each valve guide and drive the guide into the guide hole with the valve guide installer.

09916-43210: Valve guide remover/installer

09916-43220: Attachment

CAUTION:

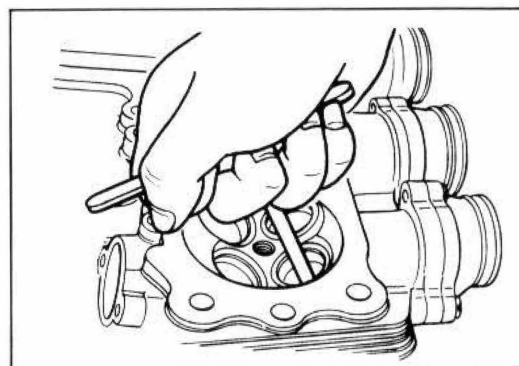
Failure to oil the valve guide hole before driving the new guide into place may result in a damaged guide or head.



- After fitting the valve guides, re-finish their guiding bores with the reamer. Be sure to clean and oil the guides after reaming.

09916-33210: Valve guide reamer

09916-34542: Reamer handle



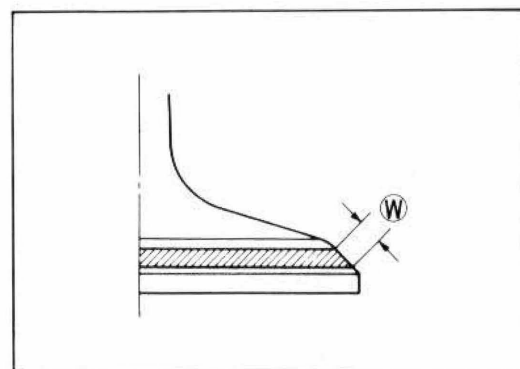
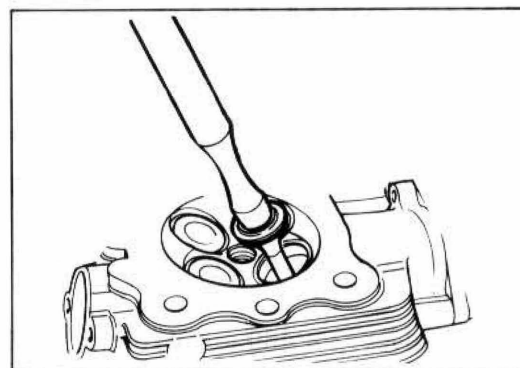
VALVE SEAT WIDTH

- Coat the valve seat with prussian blue uniformly. Fit the valve and tap the coated seat with the valve face in a rotating manner, in order to obtain a clear impression of the seating contact. In this operation, use the valve lapper to hold the valve head.
- The ring-like dye impression left on the valve face must be continuous-without any break. In addition, the width of the dye ring, which is the visualized seat "width", must be within the following specification:

Standard

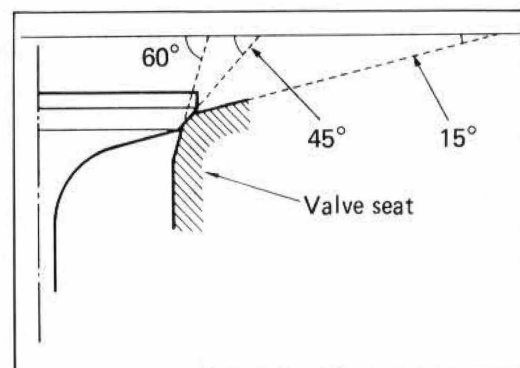
Valve seat width \textcircled{W} : 0.7 – 0.9 mm (0.03 – 0.04 in)

If either requirement is not met, correct the seat by servicing it as follows:



VALVE SEAT SERVICING

The valve seats for both intake and exhaust valves are machined to three different angles. The seat contact surface is cut 45°.



	Intake side	Exhaust side
45°	N-122	N-131
15°	N-121	N-130
60°	N-111	N-111

(For U.S.A. model)

Valve seat cutter: (N-121),(N-122),(N-130),(N-131) and (N-111)

Solid pilot : (N-100-4.5)

(For the other models)

09916-20610: Valve seat cutter (N-121)

09916-20620: Valve seat cutter (N-122)

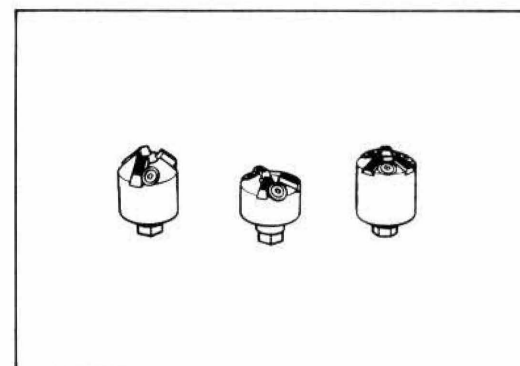
09916-24460: Valve seat cutter (N-130)

09916-24470: Valve seat cutter (N-131)

09916-24410: Valve seat cutter (N-111)

09916-20640: Solid pilot (N-100-4.5)

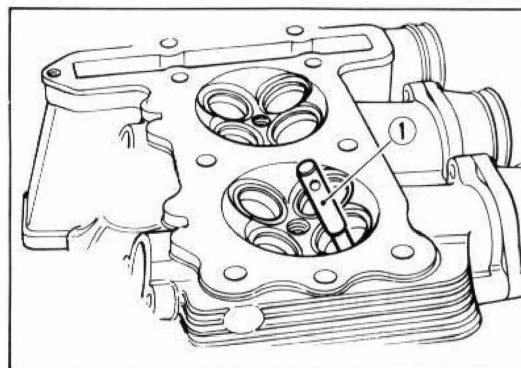
09916-21110: Valve seat cutter set



NOTE:

The valve seat contact area must be inspected after each cut.

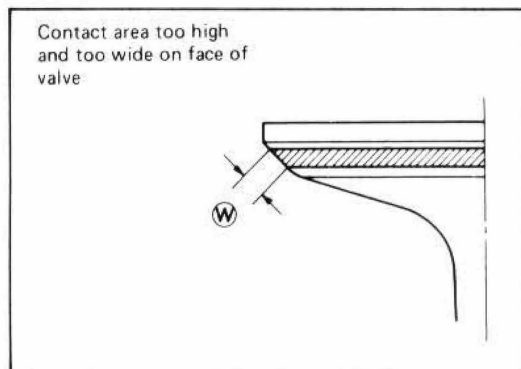
- Insert the solid pilot ① with a slight rotation. Seat the pilot snugly. Install the 45° cutter, attachment and T-handle.
- Using the 45° cutter, descale and clean up the seat with one or two turns.
- Inspect the seat by the previously described seat width measurement procedure. If the seat is pitted or burned, additional seat conditioning with the 45° cutter is required.



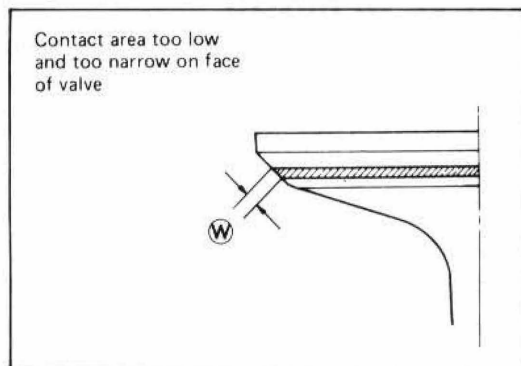
NOTE:

Cut only the minimum amount necessary from the seat to prevent the possibility of the valve stem becoming too close to the rocker arm for correct valve contact angle.

If the contact area is too high on the valve, or if it is too wide, use the 15°/60° cutter to lower and narrow the contact area.



If the contact area is too low or too narrow, use the 45° cutter to raise and widen the contact area.



- After the desired seat position and width is achieved, use the 45° cutter very lightly to clean up any burrs caused by the previous cutting operations.

CAUTION:

DO NOT use lapping compound after the final cut is made. The finished valve seat should have a velvety smooth finish and not a highly polished or shiny finish. This will provide a soft surface for the final seating of the valve which will occur during the first few seconds of engine operation.

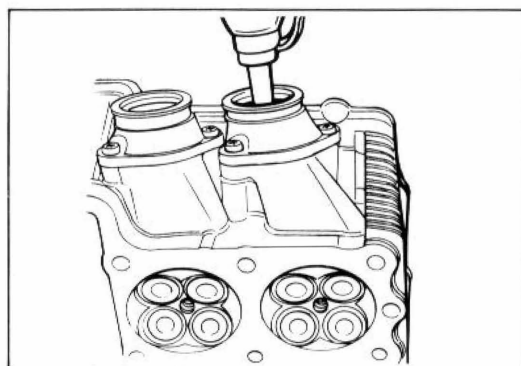
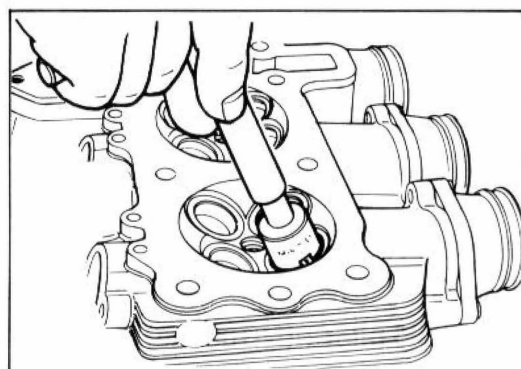
- Clean and assemble the head and valve components. Fill the intake and exhaust ports with gasoline to check for leaks. If any leaks occur, inspect the valve seat and face for burrs or other things that could prevent the valve from sealing.

WARNING:

Always use extreme caution when handling gasoline.

NOTE:

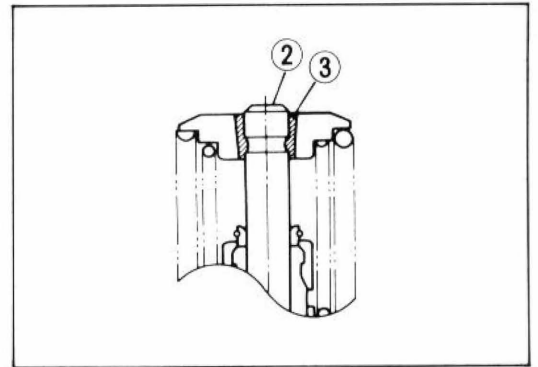
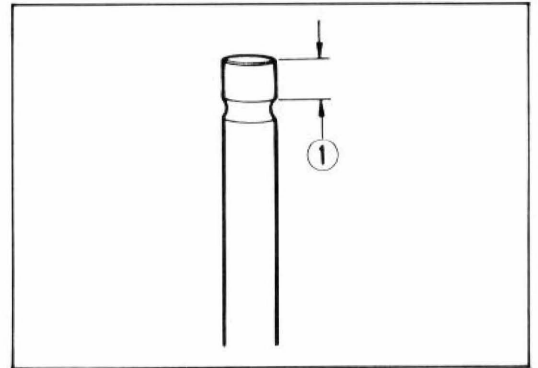
After servicing the valve seats, be sure to adjust the valve clearance after the cylinder head has been reinstalled. (see page 2-5.)



VALVE STEM END CONDITION

CAUTION:

- * Refacing valve stem end face is permissible where the length ① will not be reduced to less than 2.7 mm. If this length becomes shorter than 2.7 mm, then the valve must be replaced.
- * After installing the valve whose stem end has been ground off as above, check that the face ② of valve stem end is above the valve cotter ③.



VALVE SPRINGS

The force of the two coil springs keeps the valve seat tight. Weakened springs result in reduced engine power output, and often account for the chattering noise coming from the valve mechanism.

Check the valve springs for proper strength by measuring their free lengths and also by the force required to compress them. If the spring length is less than the service limit, or if the force required to compress the spring does not fall within the range specified, replace both the inner and outer springs as a set.

CAUTION:

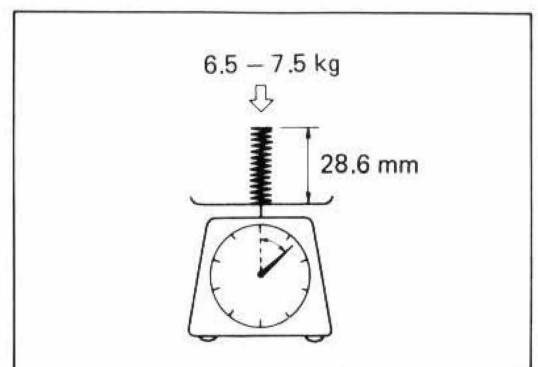
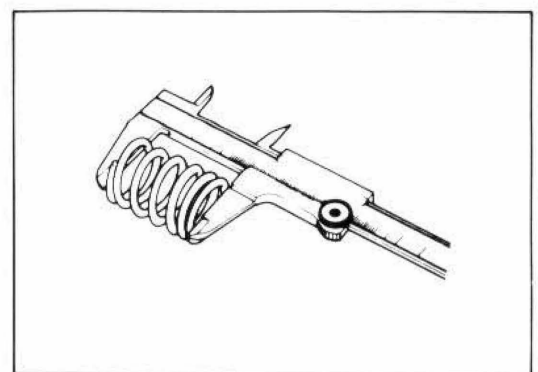
Replace both valve springs, inner and outer, at a time, if any one of these is found to be beyond the limit.

Valve spring free length

Service Limit INNER : 32.6 mm (1.28 in)
OUTER: 37.3 mm (1.47 in)

Valve spring tension

Standard INNER : 6.5 – 7.5 kg/28.6 mm
(14.3 – 16.5 lbs/1.13 in)
OUTER : 8.8 – 10.2 kg/31.6 mm
(19.4 – 22.5 lbs/1.24 in)

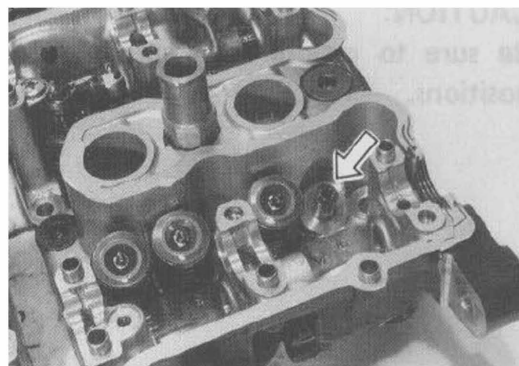


REASSEMBLY

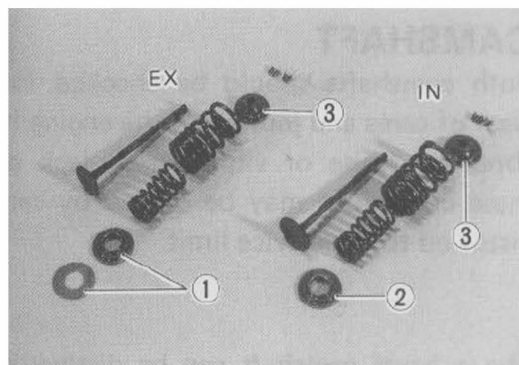
- Oil each oil seal, and press-fit them into position with the finger tip.

CAUTION:

Do not reuse the oil seals.



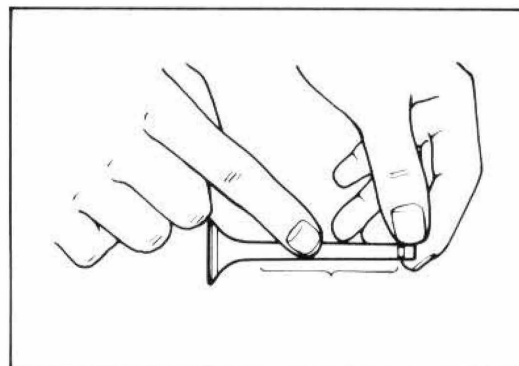
- Install the valve spring lower seats, ① (for exhaust) and ② (for intake). Be careful not to confuse the lower seat with the spring retainer ③.



- Insert the valves, with their stems coated with high quality molybdenum disulfide lubricant (SUZUKI MOLY PASTE) all around and along the full stem length without any break.

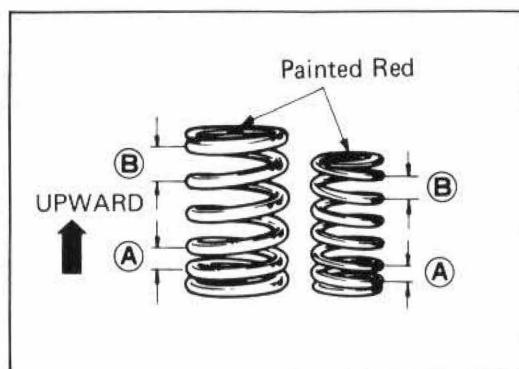
CAUTION:

When inserting each valve, take care not to damage the lip of the stem seal.

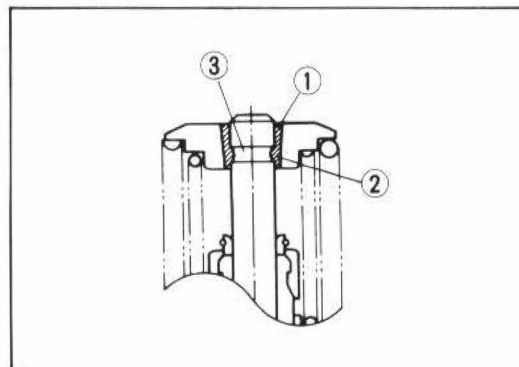


99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Install the valve springs with the small-pitch portion (A) facing cylinder head. (B) Large-pitch portion.



- Put on the valve spring retainer and, using the valve lifter, press down the springs, fit the cotter halves to the stem end, and release the lifter to allow the cotter ① to wedge in between retainer and stem. Be sure that the rounded lip ② of the cotter fits snugly into the groove ③ in the stem end.



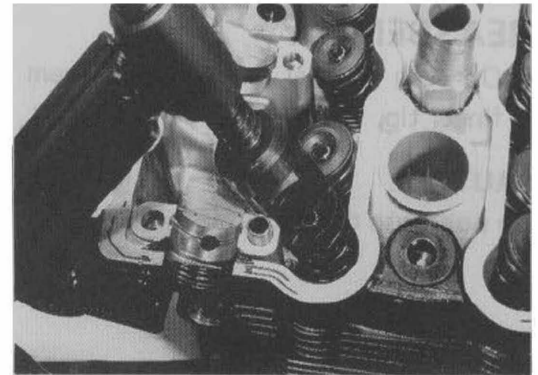
09916-14510: Valve lifter

09916-14910: Valve lifter attachment

09916-84510: Tweezers

CAUTION:

Be sure to restore each spring and valve to their original positions.

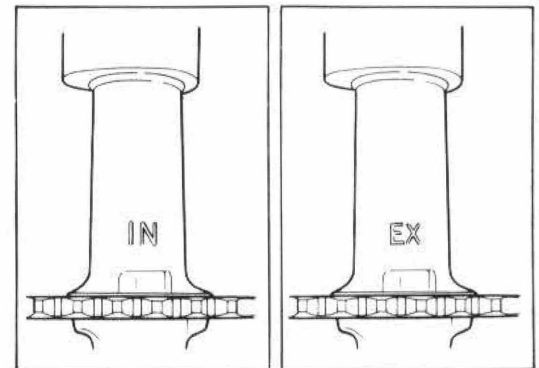
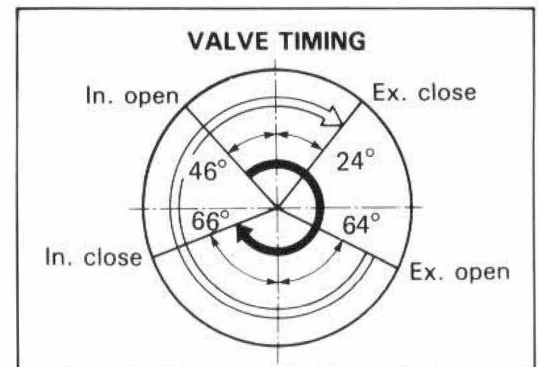
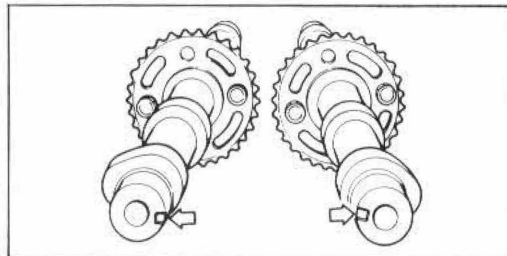


CAMSHAFT

Both camshafts should be checked for runout and also for wear of cams and journals if the engine has been noted as giving abnormal noise or vibration or lack power output. Any of these conditions may be caused by camshafts worn down or distorted to the service limit.

The exhaust camshaft can be distinguished from that of the intake by the embossed letters "EX" (for exhaust) as against letters "IN" (for intake).

Similarly, the right end can be distinguished by the notch from the left end.



CAM WEAR

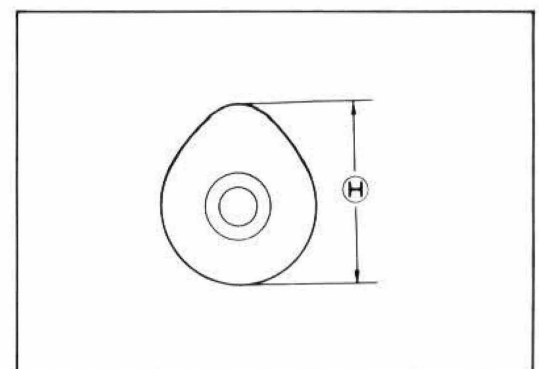
Worn-down cams are often the cause of mistimed valve operation resulting in reduced power output.

The limit of cam wear is specified for both intake and exhaust cams in terms of cam height \textcircled{H} , which is to be measured with a micrometer. Replace camshafts if found worn down to the limit.

09900-20202: Micrometer (25 – 50 mm)

Cam height \textcircled{H}

Service Limit Intake cams : 32.840 mm (1.2929 in)
Exhaust cams: 32.540 mm (1.2811 in)



CAMSHAFT JOURNAL WEAR

Determine whether or not each journal is worn down to the limit by measuring the oil clearance with the camshaft installed in place. Use plastigauge ① to read the clearance at the widest portion, which is specified as follows:

Camshaft-Journal oil clearance (IN & EX)

Service Limit: 0.150 mm (0.0059 in)

09900-22301: Plastigauge

NOTE:

Install each holder to their original positions. (See page 3-60.)

Tighten the camshaft holder bolts evenly and diagonally to the specified torque.

Tightening torque: 8 – 12 N·m

(0.8 – 1.2 kg·m, 6.0 – 8.5 lb·ft)

NOTE:

Do not rotate the camshafts with plastigauge in place.

Remove the camshaft holders, and read the width of compressed plastigauge with envelope scale. This measurement should be taken at the widest part.

If the camshaft journal oil clearance measured exceed the limit, measure the inside diameter of camshaft journal holder and outside diameter of the camshaft journal. Replace the camshaft or cylinder head depending upon which one exceeds the specification.

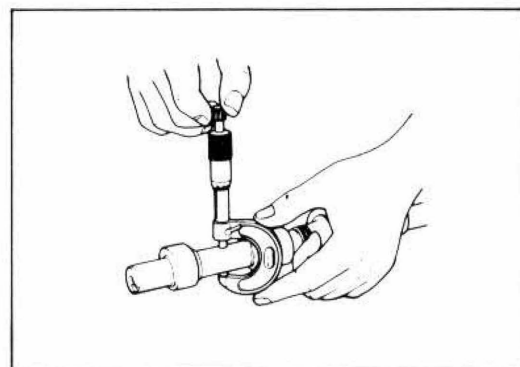
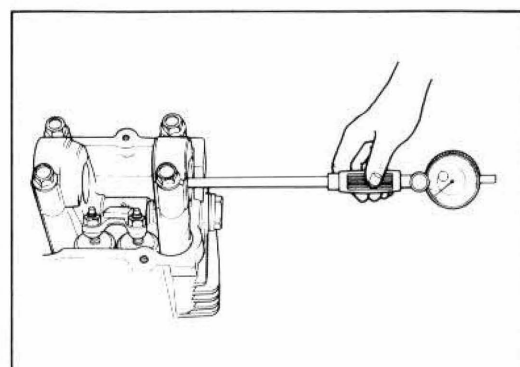
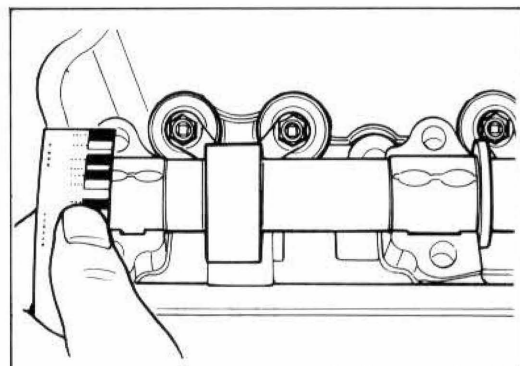
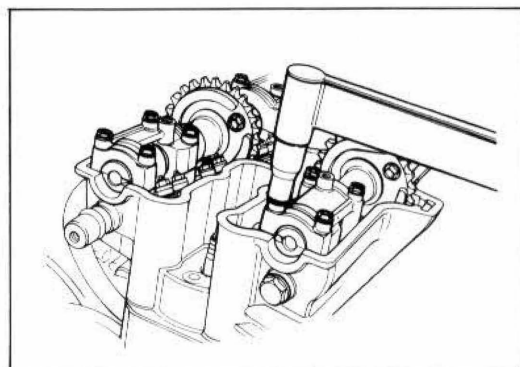
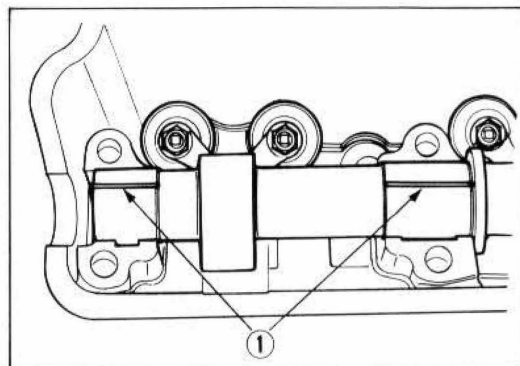
Standard

Journal holder I.D. (IN & EX): 22.012 – 22.025 mm
(0.8666 – 0.8671 in)

09900-20205: Micrometer (0 – 25 mm)

Standard

Camshaft journal O.D. (IN & EX): 21.959 – 21.980 mm
(0.8645 – 0.8654 in)



CAMSHAFT RUNOUT

Measure the runout with a dial gauge. Replace the camshaft if the runout exceeds the limit.

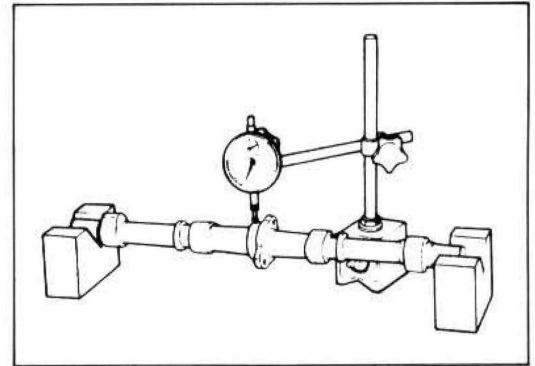
Camshaft runout (IN & EX)

Service Limit: 0.1 mm (0.004 in)

09900-20606: Dial gauge (1/100 mm, 10 mm)

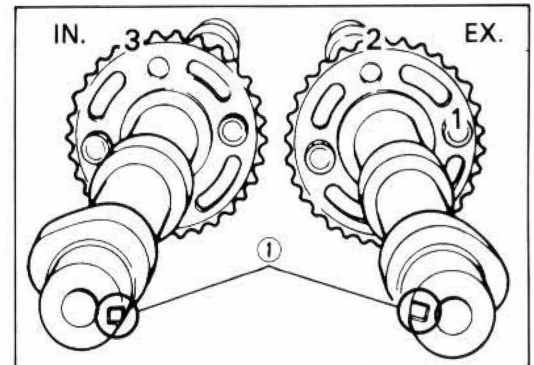
09900-20701: Magnetic stand

09900-21304: V-block (100 mm)



CAM SPROCKET

The fixed position of each cam sprocket on each camshaft is determined by arrow mark "3" (on INTAKE sprocket) or arrow marks "1" and "2" (on EXHAUST sprocket) located (as shown) in reference to the notch ① in the right end of each camshaft.



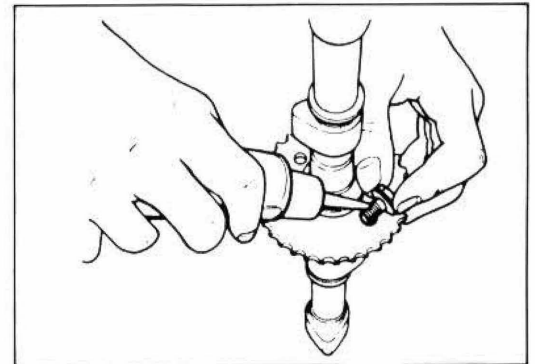
REASSEMBLY

- Apply THREAD LOCK SUPER "1303" to the threads of cam sprocket bolts, and tighten them to the following torque value:

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

Tightening torque: 24 – 26 N·m

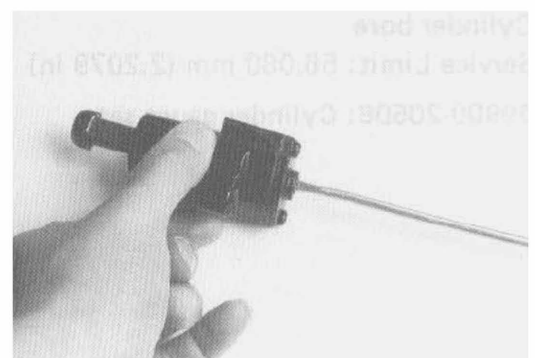
(2.4 – 2.6 kg-m, 17.5 – 19.0 lb-ft)



CAM CHAIN TENSIONER

The cam chain is maintained at the proper tension by an automatically adjusted tensioner.

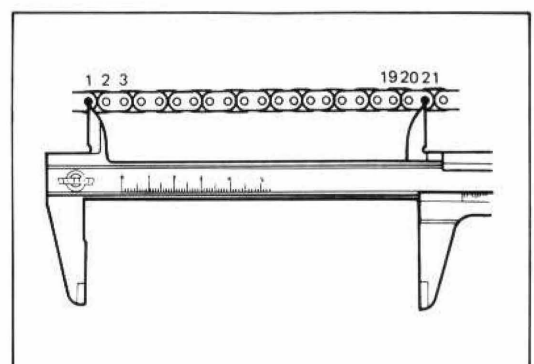
Insert the ⊖ screwdriver into the slotted end of cam chain tensioner and turn the ⊖ screwdriver clockwise to lessen the tension and release the ⊖ screwdriver from the cam chain tensioner, to make sure the push rod movement. If the push rod is stuck or spring mechanism failed, replace the cam chain tensioner assembly with a new one.



CAM CHAIN 20-PITCH LENGTH

Pull the chain tight to remove any slack, then using vernier calipers, measure the 20-pitch length of cam chain. If it measures more than the limit, replace the cam chain.

Service Limit: 143.0 mm (5.63 in)

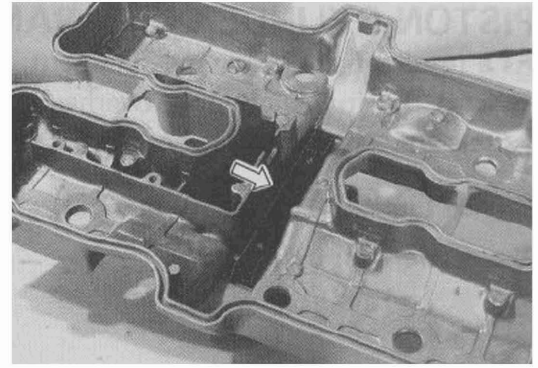


CAM CHAIN GUIDE

NOTE:

When replacing the cam chain guide, apply **SUZUKI THREAD LOCK SUPER "1303"** to threads of screw.

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"



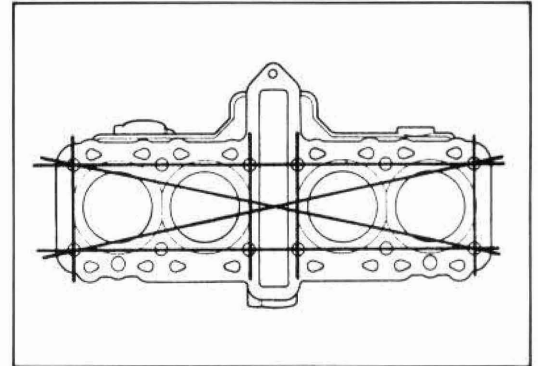
CYLINDER DISTORTION

Check the gasketed surface of the cylinder for distortion with a straightedge and thickness gauge, taking a clearance reading at several places as indicated. If the largest reading at any position of the straightedge exceeds the limit, replace the cylinder.

09900-20803: Thickness gauge

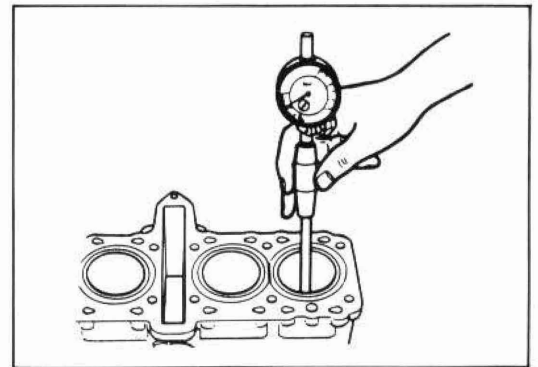
Cylinder distortion specification

Service Limit: 0.2 mm (0.008 in)



CYLINDER BORE

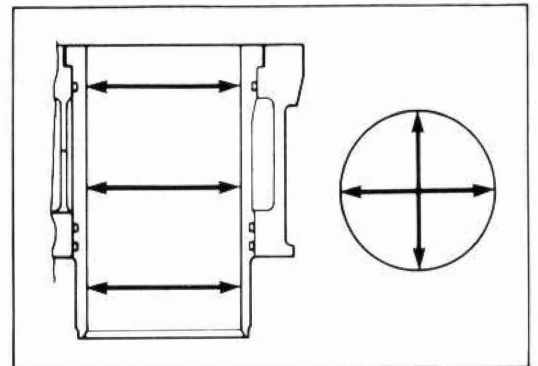
Measure the cylinder bore diameter at six places. If any one of the measurements exceeds the limit, overhaul the cylinder and replace the piston with an oversize, or replace the cylinder. Once the remaining cylinders must be also rebored accordingly. Otherwise, the imbalance might cause excess vibration.



Cylinder bore

Service Limit: 56.080 mm (2.2079 in)

09900-20508: Cylinder gauge set

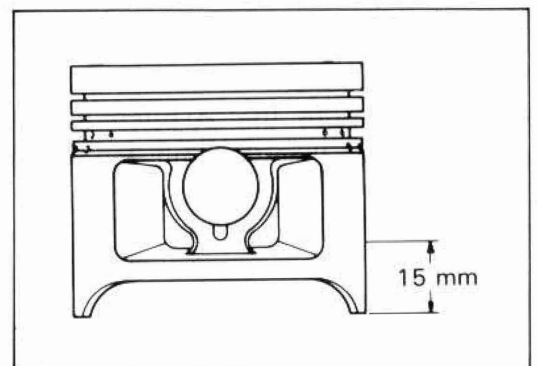


PISTON DIAMETER

Using a micrometer, measure the piston outside diameter at the place shown in Fig. If the measurement is less than the limit, replace the piston.

Service Limit: 55.880 mm (2.2000 in)

09900-20203: Micrometer (50 – 75 mm)

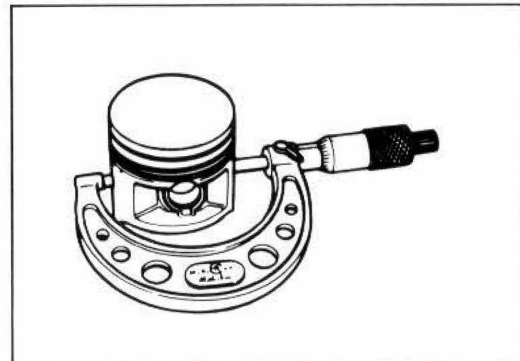


PISTON-CYLINDER CLEARANCE

As a result of the above measurement, if the piston clearance exceeds the following limit, overhaul the cylinder and use an oversize piston, or replace both cylinder and piston.

Service Limit : 0.12 mm (0.0047 in)

Piston oversize: 0.5, 1.0 mm



PISTON RING-GROOVE CLEARANCE

Using a thickness gauge, measure the side clearances of the 1st and 2nd rings. If any of the clearances exceeds the limit, replace both piston and piston rings.

09900-20803: Thickness gauge

Piston ring-groove clearance

Service Limit 1st : 0.18 mm (0.007 in)

2nd: 0.15 mm (0.006 in)

Piston ring groove width

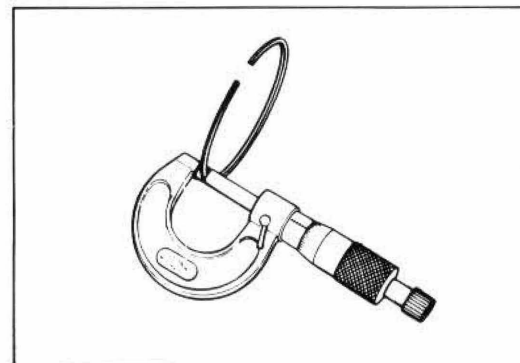
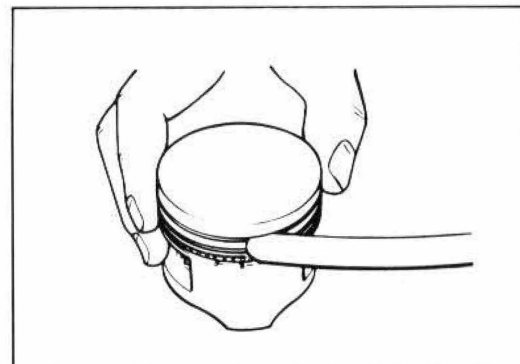
Standard 1st & 2nd: 0.81 – 0.83 mm (0.032 – 0.033 in)

Oil : 1.51 – 1.53 mm (0.059 – 0.060 in)

Piston ring thickness

Standard

1st & 2nd: 0.77 – 0.79 mm (0.030 – 0.031 in)



PISTON RING FREE END GAP AND PISTON RING END GAP

Before installing piston rings, measure the free end gap of each ring using vernier calipers. Next, fit the ring in the cylinder, and measure each ring end gap using a thickness gauge. If any ring has an excess end gap, replace the ring.

Piston ring free end gap

Service Limit 1st : 4.5 mm (0.18 in)

2nd: 4.6 mm (0.18 in)

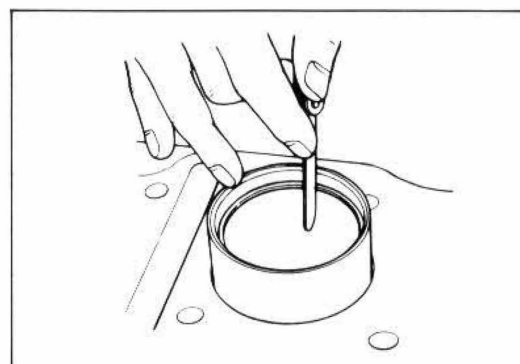
09900-20102: Vernier calipers

Piston ring end gap

Service Limit

1st & 2nd: 0.5 mm (0.02 in)

09900-20803: Thickness gauge



Oversize piston ring

The following two types of oversize piston rings are used. They bear the following identification numbers.

SIZE	1st	2nd
0.4 mm O.S.	40	40
1.0 mm O.S.	100	100

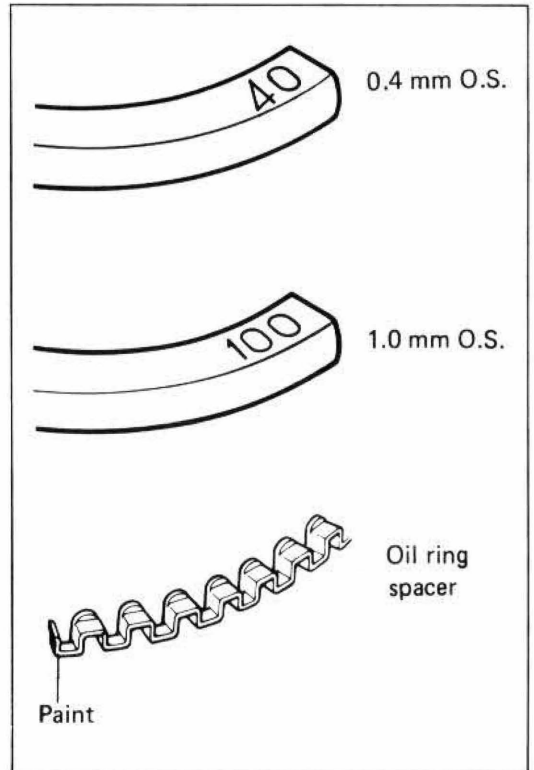
Oversize oil ring

The following two types of oversize oil rings are available as optional parts. They bear the following identification marks.

SIZE	COLOR
STD	NIL
0.4 mm O.S.	Painted pink
1.0 mm O.S.	Painted yellow

Oversize side rail

Just measure out side diameter to identify the size.



PISTON PIN AND PIN BORE

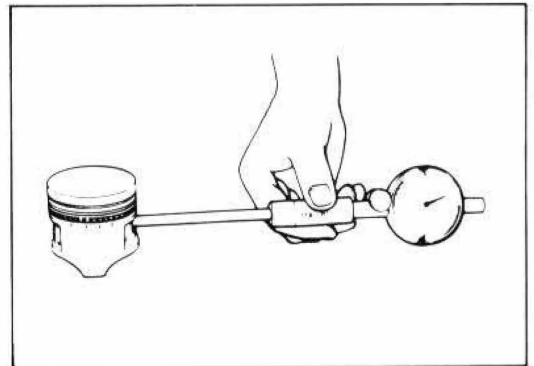
Using a small bore gauge, measure the piston pin bore inside diameter, and using a micrometer, measure the piston pin outside diameter. If the difference between these two measurements is more than the limits, replace both piston and piston pin.

Piston pin bore I.D.

Service Limit: 16.030 mm (0.6311 in)

09900-20602: Dial gauge (1/1000 mm, 1 mm)

09900-22401: Small bore gauge (10 – 18 mm)

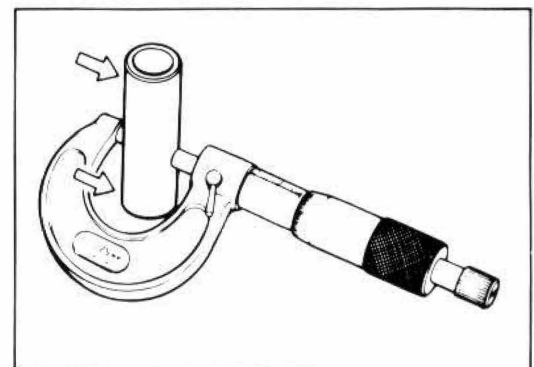


Using a micrometer, measure the piston pin outside diameter at three positions.

Piston pin O.D.

Service Limit: 15.980 mm (0.6291 in)

09900-20205: Micrometer (0 – 25 mm)



CONROD SMALL END I.D.

Using a small bore gauge, measure the conrod small end inside diameter.

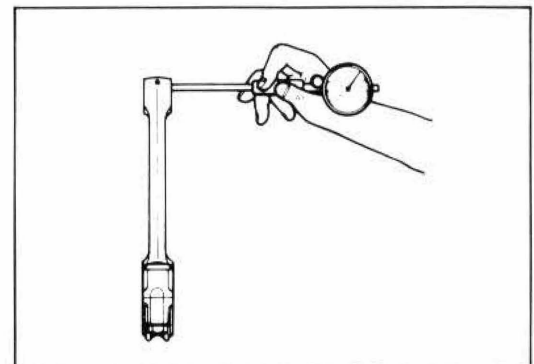
09900-20602: Dial gauge (1/1000 mm, 1 mm)

09900-22401: Small bore gauge (10 – 18 mm)

Conrod small end I.D.

Service Limit: 16.040 mm (0.6315 in)

If the conrod small end inside diameter exceeds the above-mentioned limit, replace the conrod.



CONROD BIG END SIDE CLEARANCE

Check the conrod side clearance by using a thickness gauge. If the clearance exceeds the limit, replace conrod or crankshaft.

Service Limit: 0.3 mm (0.01 in)

09900-20803: Thickness gauge

Standard

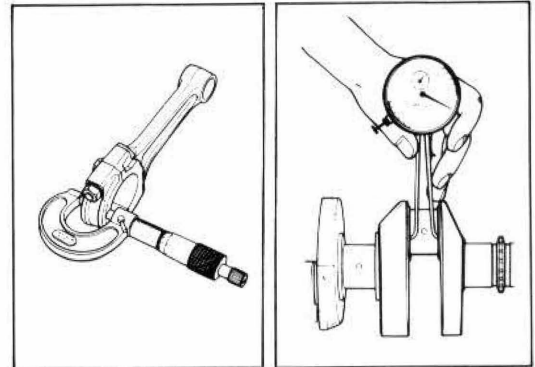
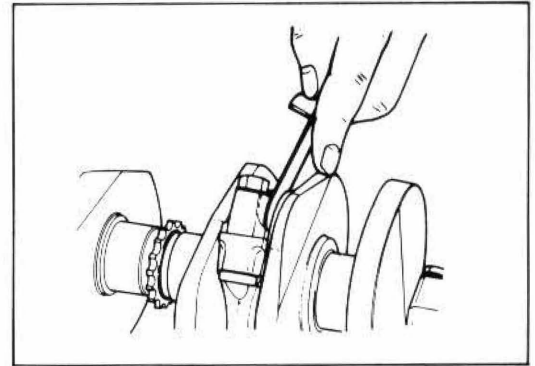
Big end width : 16.95 – 17.00 mm (0.667 – 0.669 in)

Standard

Crank pin width: 17.10 – 17.15 mm (0.673 – 0.675 in)

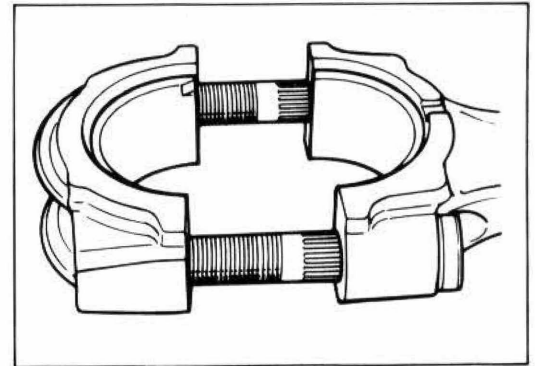
09900-20205: Micrometer (0 – 25 mm)

09900-20605: Dial calipers (10 – 34 mm)



CONROD-CRANK PIN BEARING SELECTION

- Loosen the bearing cap nuts, and tap the bolt end lightly with plastic hammer to remove bearing cap.
- Remove the rods, and mark them to identify the cylinder position.
- Inspect the bearing surfaces for any sign of fusion, pitting, burn, or flaws. If any, replace them with a specified set of bearings.



NOTE:

Never try to remove or loosen the conrod cap bolts due to their possible loosening in the rod. Once displaced, the bearing cap will not be fitted properly.

- Place plastigauge axially on the crank pin avoiding oil hole and at the TDC or BDC side as shown.
- Tighten the bearing cap with two-step to torque values.

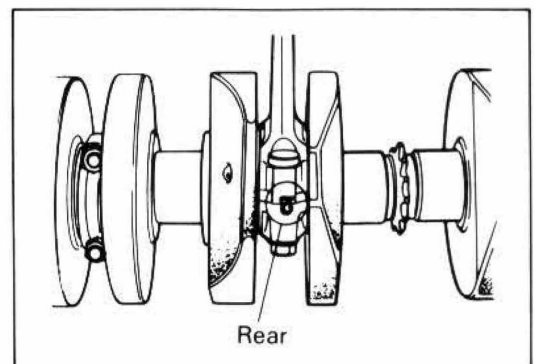
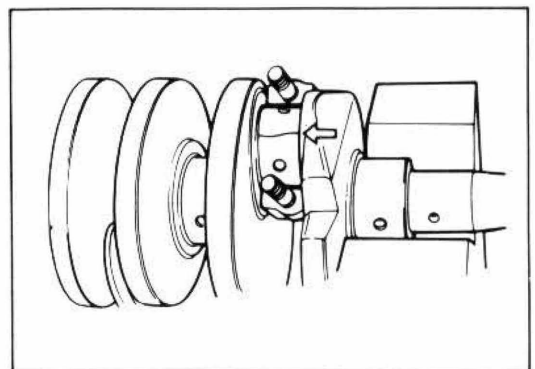
Initial tightening torque: 12 – 14 N·m
(1.2 – 1.4 kg-m, 8.5 – 10.0 lb-ft)

Final tightening torque : 28.5 – 31.5 N·m
(2.85 – 3.15 kg-m, 20.5 – 23.0 lb-ft)

09900-22301: Plastigauge

NOTE:

When fitting bearing cap to crank pin, be sure to discriminate one end from the other, namely front and rear.



(Continued on next page.)

NOTE:

Never rotate the crankshaft or conrod when a piece of plastigauge is in the clearance.

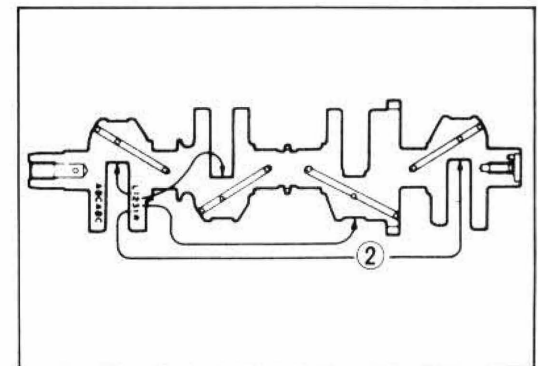
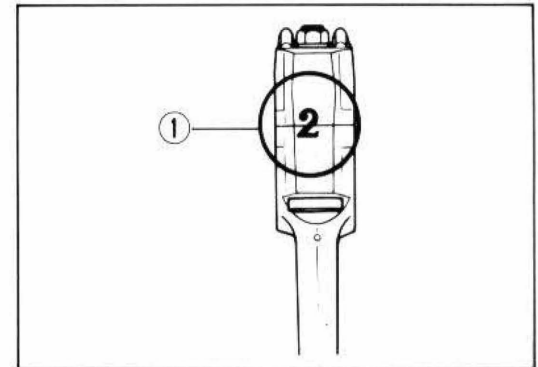
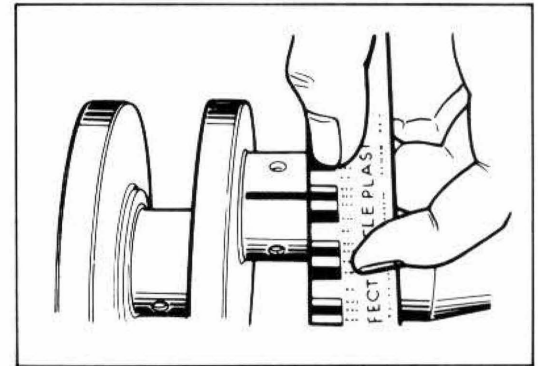
- Remove the caps, and measure the width of compressed plastigauge with envelope scale. This measurement should be taken at the widest part.

Crank pin bearing oil clearance

Standard: 0.024 – 0.048 mm (0.0009 – 0.0019 in)

Service Limit: 0.080 mm (0.0031 in)

- If oil clearance exceeds the service limit, select the specified bearings from the following table.
- Check the corresponding rod I.D. code number ①, "1" or "2".
- Check the corresponding crank pin O.D. code number ②, "1", "2" or "3".



Bearing selection table

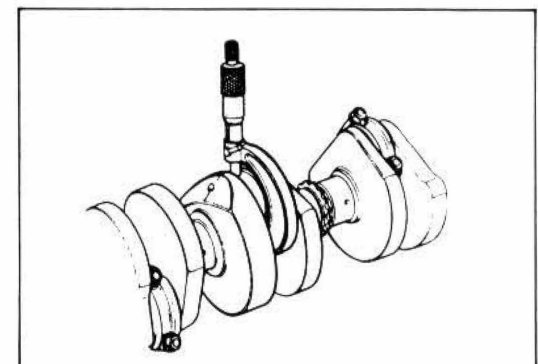
		Crank pin O.D. ②		
	Code	1	2	3
Conrod I.D. ①	1	Green	Black	Brown
	2	Black	Brown	Yellow

Conrod I.D. specification

Code	I.D. specification
1	33.000 – 33.008 mm (1.2992 – 1.2995 in)
2	33.008 – 33.016 mm (1.2995 – 1.2998 in)

Crank pin O.D. specification

Code	O.D. specification
1	29.992 – 30.000 mm (1.1808 – 1.1811 in)
2	29.984 – 29.992 mm (1.1805 – 1.1808 in)
3	29.976 – 29.984 mm (1.1802 – 1.1805 in)



09900-20202: Micrometer (25 – 50 mm)

Bearing thickness

Color (Part No.)	Thickness
Green (12164-04A01-0A0)	1.484 – 1.488 mm (0.0584 – 0.0586 in)
Black (12164-04A01-0B0)	1.488 – 1.492 mm (0.0586 – 0.0587 in)
Brown (12164-04A01-0C0)	1.492 – 1.496 mm (0.0587 – 0.0589 in)
Yellow (12164-04A01-0D0)	1.496 – 1.500 mm (0.0589 – 0.0591 in)

CAUTION:

Bearing should be replaced as a set.

BEARING ASSEMBLY

- When fitting the bearings to the bearing cap and conrod, be sure to fix the stopper part first, and press the other end.

- Apply engine oil or SUZUKI MOLY PASTE to the crank pin and bearing surface.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- When mounting the conrod on the crankshaft, make sure that numeral figure ① of the conrod faces rearward.
- Tighten the conrod fitting nuts with specified torque.

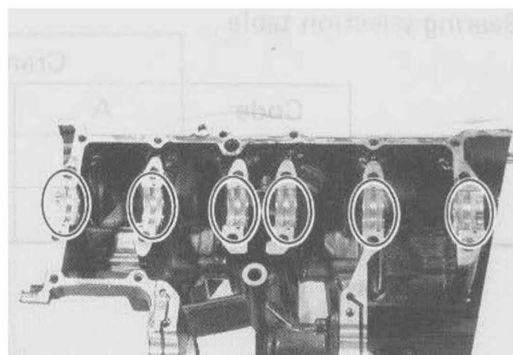
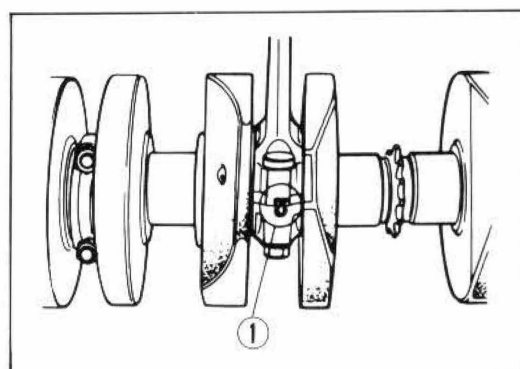
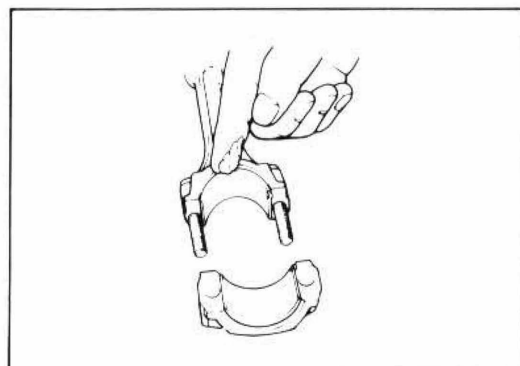
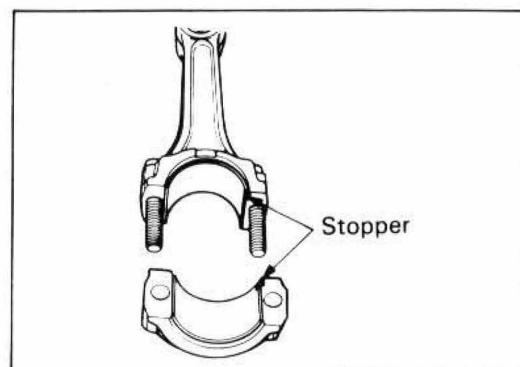
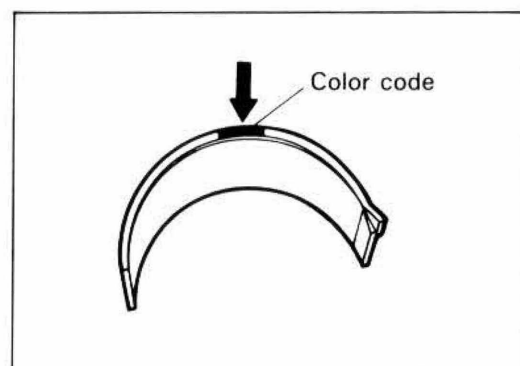
Tightening torque: 28.5 – 31.5 N·m

(2.85 – 3.15 kg·m, 20.5 – 23.0 lb·ft)

- Check the conrod movement for smooth turning.

CRANKCASE-CRANKSHAFT BEARING SELECTION

- Inspect each bearing of upper and lower crankcases for any damage.

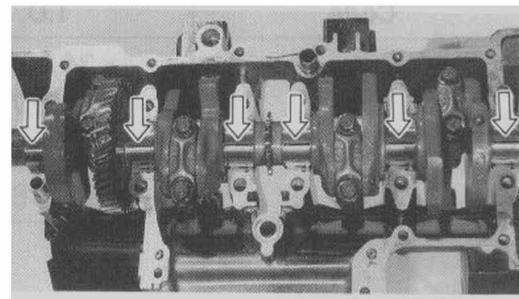


- Place plastigauge on each crankshaft journal in the usual manner.

09900-22301: Plastigauge

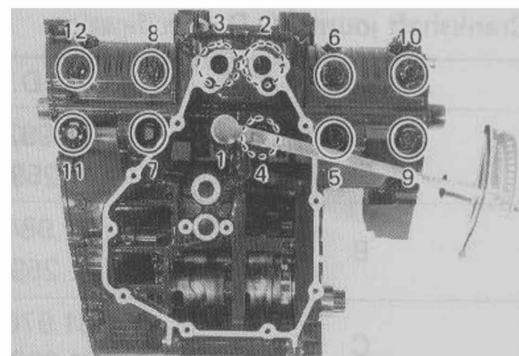
NOTE:

Do not place the plastigauge on the oil hole, and do not rotate the shaft when plastigauge is in place.



- Mate the lower crankcase with the upper crankcase, and tighten the crankshaft tightening bolts with specified torque value in the indicated order.

Tightening torque	Initial Tightening	Final Tightening
8 mm bolt	13 N·m (1.3 kg-m) (9.5 lb-ft)	28 – 32 N·m (2.8 – 3.2 kg-m) (20.0 – 23.0 lb-ft)



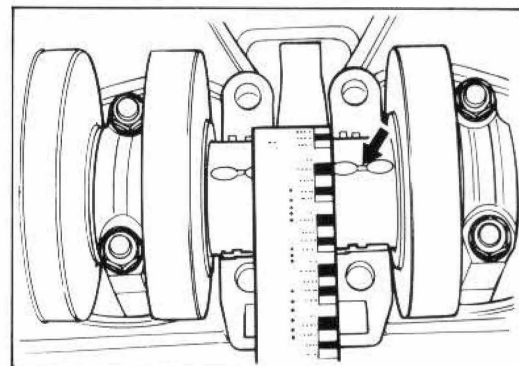
- Remove the lower crankcase, and measure the width of compressed plastigauge in the usual manner.

Crank journal bearing oil clearance

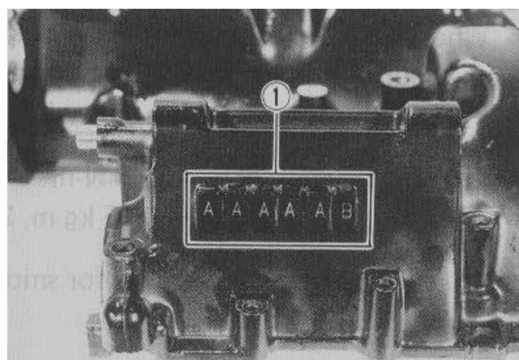
Standard: 0.012 – 0.036 mm (0.0005 – 0.0014 in)

Service Limit: 0.08 mm (0.0031 in)

- If the width at the widest part exceeds the limit, replace the set of bearings with new ones by referring to the selection table.

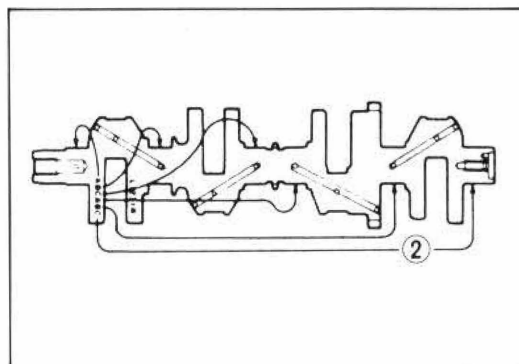


- Check the corresponding crankcase journal I.D. code number ①, "A" or "B" which are stamped on the rear of upper crankcase.
- Check the corresponding crankshaft journal O.D. code number ②, "A", "B" or "C" which are stamped on the crankshaft.



Bearing selection table

		Crankshaft O.D. ②		
		Code	A	B
Crankcase I.D. ①	A	Green	Black	Brown
	B	Black	Brown	Yellow



Engine Components Inspection and service

Crankcase I.D. specification

Code	I.D. specification
A	34.992 – 35.000 mm (1.3776 – 1.3780 in)
B	35.000 – 35.008 mm (1.3780 – 1.3783 in)

Crankshaft journal O.D. specification

Code	O.D. specification
A	31.992 – 32.000 mm (1.2595 – 1.2598 in)
B	31.984 – 31.992 mm (1.2592 – 1.2595 in)
C	31.976 – 31.984 mm (1.2589 – 1.2592 in)

09900-20202: Micrometer (25 – 50 mm)

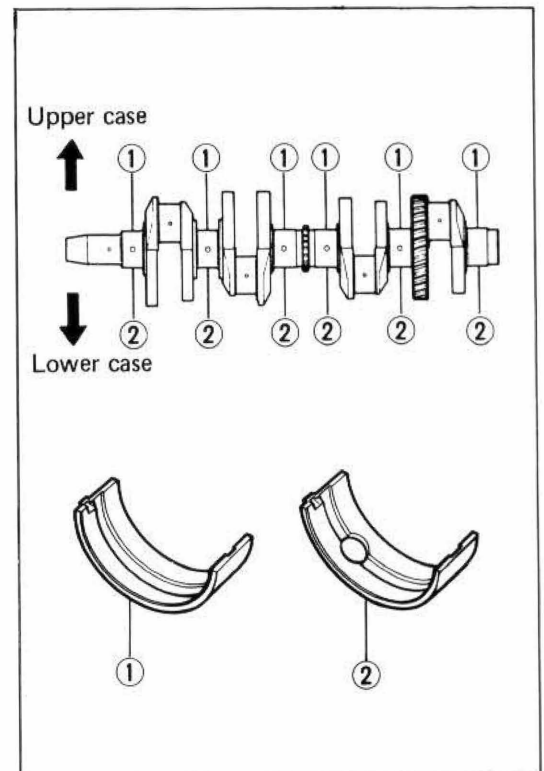
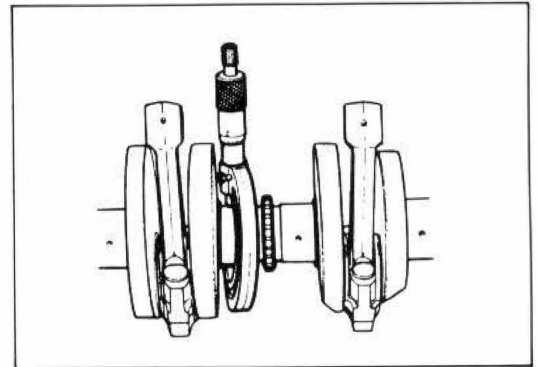
Bearing thickness specification

(Grooved bearing with oil hole . . . For lower case)

Color (Part No.)	Specification
Green (12229-33C00-0A0)	1.486 – 1.490 mm (0.0585 – 0.0587 in)
Black (12229-33C00-0B0)	1.490 – 1.494 mm (0.0587 – 0.0588 in)
Brown (12229-33C00-0C0)	1.494 – 1.498 mm (0.0588 – 0.0590 in)
Yellow (12229-33C00-0D0)	1.498 – 1.502 mm (0.0590 – 0.0591 in)

NOTE:

- * Grooved bearings have the same specification as the Grooved bearing with oil hole.
- * These parts numbers are shown as follows. 12229-30B10-XXX. (Grooved bearing)

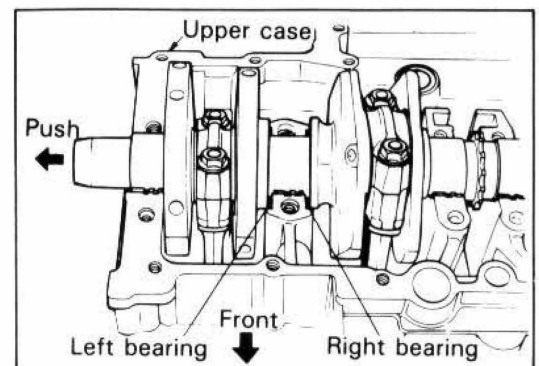


CRANKSHAFT THRUST CLEARANCE

- With the crankshaft, right-side thrust bearing and left-side thrust bearing inserted in the upper crankcase, use a thickness gauge to measure the thrust clearance on the left-side.

NOTE:

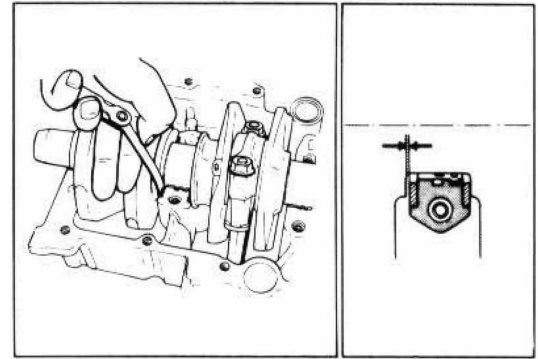
Push the crankshaft to the starter clutch side, so that there is no clearance on the right-side thrust bearing.



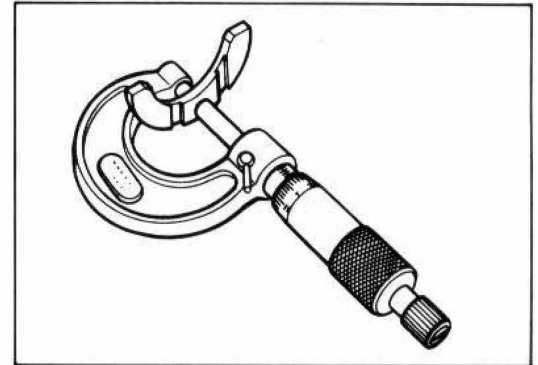
Thrust clearance

Standard: 0.045 – 0.100 mm (0.0018 – 0.0039 in)

If the thrust clearance exceeds the standard range, adjust the thrust clearance by the following procedures:



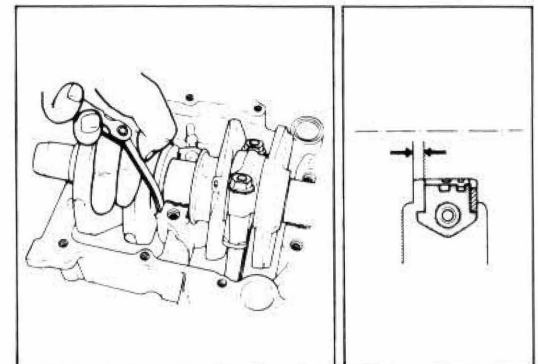
- Remove the right-side thrust bearing and measure its thickness with a micrometer. If the thickness of the right-side thrust bearing is below standard, replace with a new bearing and once again perform the thrust clearance measurement listed above, checking to make sure it is within standard.



Right-side thrust bearing thickness

Standard: 2.425 – 2.450 mm (0.0955 – 0.0965 in)

- If the right-side thrust bearing is within the standard range, reinsert the right-side thrust bearing and remove the left-side thrust bearing.
- As shown in the illustration, use a thickness gauge to measure the clearance before inserting of the left-side thrust bearing, and select a left-side thrust bearing from the selection table.



Thrust bearing selection table

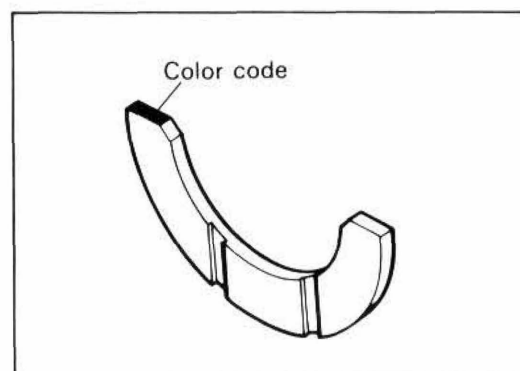
Clearance before inserting left-side thrust bearing	Color (Part No.)	Thrust bearing thickness	Thrust clearance
2.420 – 2.445 mm (0.0953 – 0.0963 in)	Red (12228-43411)	2.350 – 2.375 mm (0.0925 – 0.0935 in)	0.045 – 0.095 mm (0.0018 – 0.0037 in)
2.445 – 2.470 mm (0.0963 – 0.0972 in)	Black (12228-43412)	2.375 – 2.400 mm (0.0935 – 0.0945 in)	
2.470 – 2.495 mm (0.0972 – 0.0982 in)	Blue (1.2228-43413)	2.400 – 2.425 mm (0.0945 – 0.0955 in)	
2.495 – 2.520 mm (0.0982 – 0.0992 in)	Green (12228-43414)	2.425 – 2.450 mm (0.0955 – 0.0965 in)	
2.520 – 2.545 mm (0.0992 – 0.1002 in)	Yellow (12228-43415)	2.450 – 2.475 mm (0.0965 – 0.0974 in)	
2.545 – 2.575 mm (0.1002 – 0.1014 in)	White (12228-43416)	2.475 – 2.500 mm (0.0974 – 0.0984 in)	0.045 – 0.100 mm (0.0018 – 0.0039 in)

Engine Components Inspection and service

- After selecting a left-side thrust bearing, insert it and again perform the thrust clearance measurement to make sure it falls within the standard range.

NOTE:

Right-side thrust bearing has the same specification as the GREEN (12228-43414) of left-side thrust bearing.



CRANKSHAFT RUNOUT

Support the crankshaft with "V" blocks as shown, with the two end journals resting on the blocks. Set up the dial gauge, as shown, and rotate the crankshaft slowly to read the runout. Replace the crankshaft if the runout is greater than the limit.

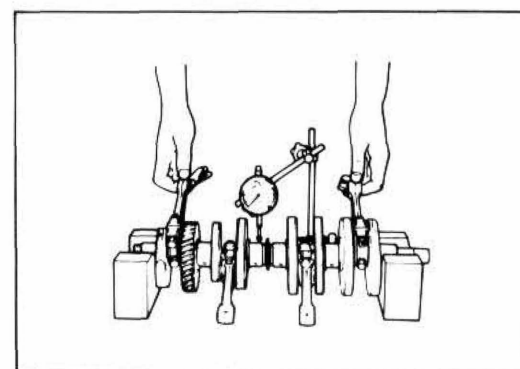
09900-20606: Dial gauge (1/100 mm, 10 mm)

09900-20701: Magnetic stand

09900-21304: V-block (100 mm)

Crankshaft runout

Service Limit: 0.05 mm (0.002 in)



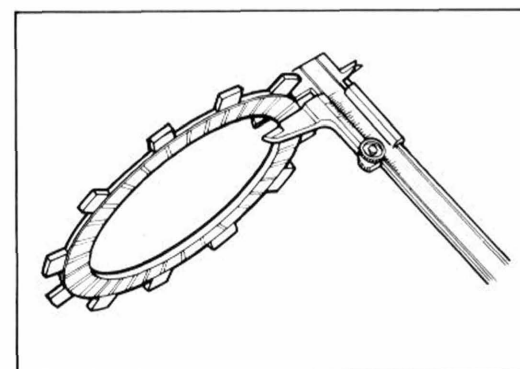
CLUTCH

CLUTCH DRIVE AND DRIVEN PLATES

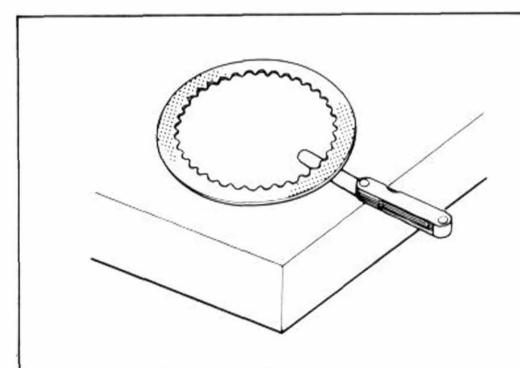
These plates are expendable: they are meant to be replaced when found worn down or distorted to the respective limit: use a vernier calipers to check thickness and a thickness gauge and surface plate to check distortion.

09900-20102: Vernier calipers (200 mm)

09900-20803: Thickness gauge



	Standard	Service Limit
Drive plate thickness	2.90 – 3.10 mm (0.114 – 0.122 in)	2.60 mm (0.102 in)
Drive plate claw width	11.8 – 12.0 mm (0.46 – 0.47 in)	11.0 mm (0.43 in)
Driven plate distortion	—	0.10 mm (0.004 in)

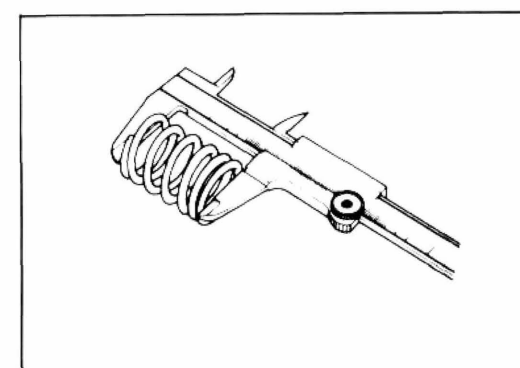


CLUTCH SPRING FREE LENGTH

Measure the free length of each coil spring with vernier calipers, and compare the elastic strength of each with the specified limit. Replace all the springs if any one of springs is not within the limit.

09900-20102: Vernier calipers (200 mm)

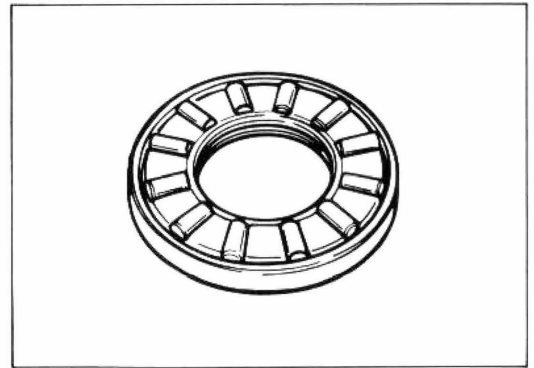
Clutch spring free length	Service Limit
	31.0 mm (1.22 in)



CLUTCH RELEASE BEARING

Inspect the clutch release bearing for any abnormality to decide whether it can be reused or should be replaced.

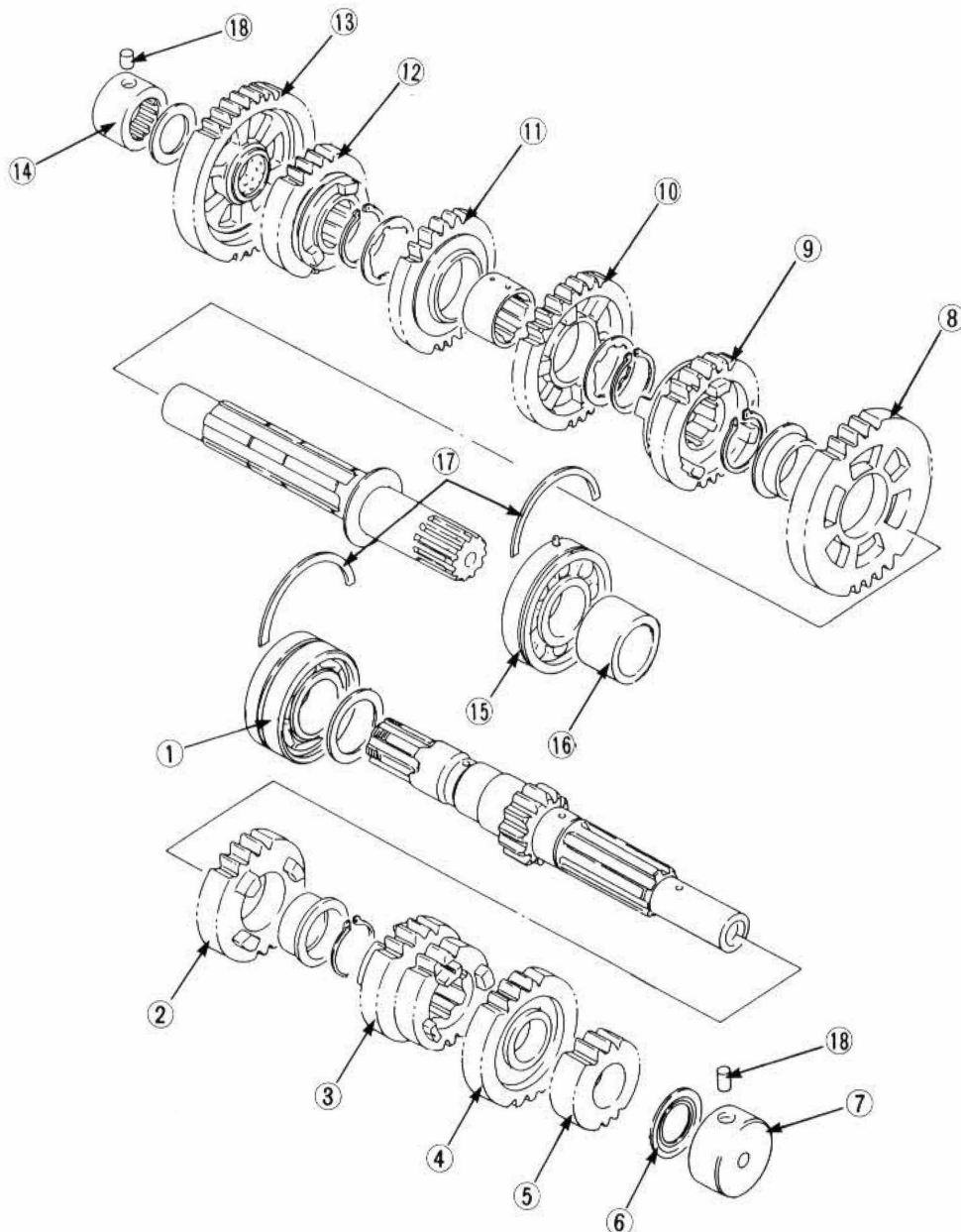
Smooth engagement and disengagement of the clutch depends much on the condition of this bearing.



TRANSMISSION

DISASSEMBLY

Disassemble the transmission gears as shown in the illustration.



- ① Bearing
- ② 5th drive gear
- ③ 3rd/4th drive gear
- ④ Top drive gear
- ⑤ 2nd drive gear
- ⑥ Oil seal
- ⑦ Bearing
- ⑧ 2nd driven gear
- ⑨ Top driven gear
- ⑩ 3rd driven gear
- ⑪ 4th driven gear
- ⑫ 5th driven gear
- ⑬ Low driven gear
- ⑭ Bearing
- ⑮ Bearing
- ⑯ Spacer
- ⑰ C-ring
- ⑱ Pin

NOTE:

When removing the 2nd drive gear, use an appropriate gear puller.

REASSEMBLY

Assemble the countershaft and driveshaft in the reverse order of disassembly. Pay attention to following points:

NOTE:

- * Before installing the gears, rotate the bearing by hand to inspect for abnormal noise and smooth rotation. If there is any abnormal, replace the bearing with new one.
- * Before installing the gears, coat lightly moly paste or engine oil on the driveshaft and countershaft.

99000-25140 : SUZUKI MOLY PASTE

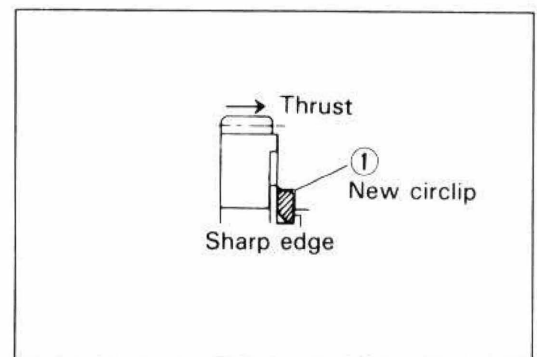
CAUTION:

- * **Never reuse a circlip.** After a circlip has been removed from a shaft, it should be discarded and a new circlip must be installed.
- * **When installing a new circlip, care must be taken not to expand the end gap larger than required to slip the circlip over the shaft.**
- * **After installing a circlip, always insure that it is completely seated in its groove and securely fitted.**

NOTE:

In reassembling the transmission gears, attention must be given to the locations and positions of washers and circlips. The cross sectional view given here will serve as a reference for correctly mounting the gears, washers and circlips. (Refer to page 3-43.)

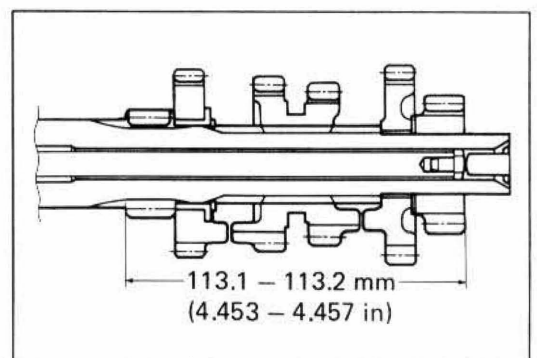
- When installing a new circlip ①, pay attention to the direction of the circlip. Fit it to the side where the thrust is as shown in the illustration.



- Press-fit the 2nd drive gear onto the countershaft.

NOTE:

- * Before reassembling the 2nd drive gear, apply its internal surface with **THREAD LOCK SUPER "1303"** and install it so that the length as shown in the illustration.
- * After installing the 2nd drive gear, check that Top drive gear spins smoothly by moving it with your fingers.
- * This procedure may be performed only twice before shaft replacement is required.



99000-32030 : THREAD LOCK SUPER "1303"

- Apply grease to each oil seal lip and install them onto the driveshaft and countershaft.

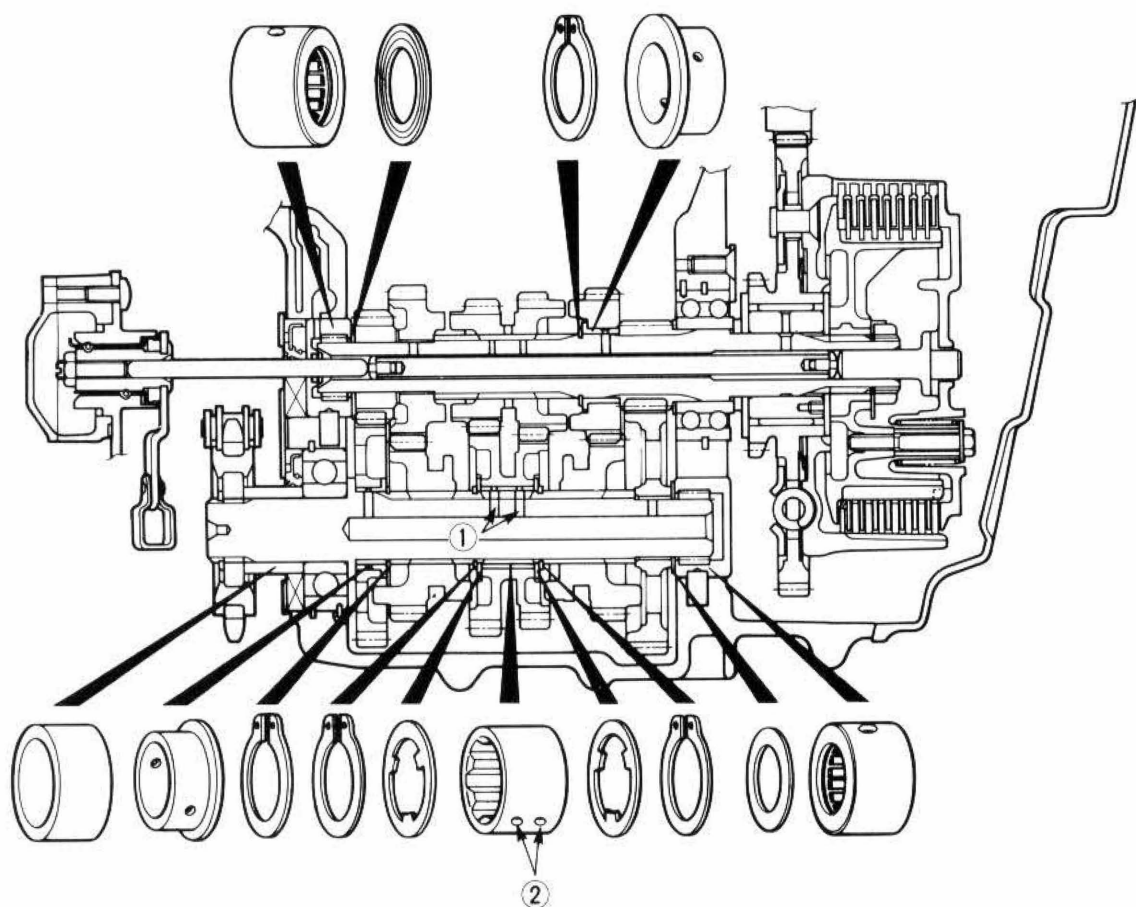
(For U.S.A. model)

99000-25030 : SUZUKI SUPER GREASE "A"

(For the other models)

99000-25010 : SUZUKI SUPER GREASE "A"





- When installing the 3rd/4th driven gear bushing onto the shaft, align the shaft oil hole ① with the bushing oil hole ②.

GEARSHIFT FORK-GROOVE CLEARANCE

Using a thickness gauge, check the gearshift fork clearance in the groove of its gear.

The clearance for each of the three gearshift forks plays an important role in the smoothness and positiveness of shifting action.

Gearshift fork-Groove clearance

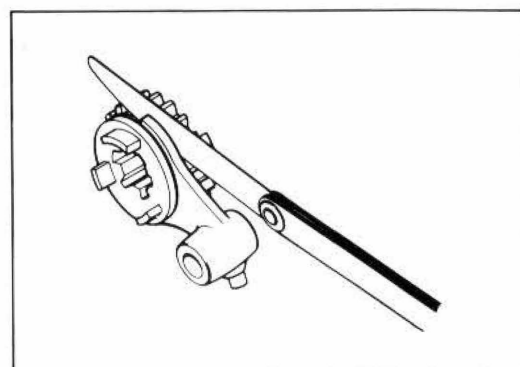
Standard : 0.10 – 0.30 mm (0.004 – 0.012 in)

Service Limit: 0.50 mm (0.020 in)

If the clearance checked is noted to exceed the limit specified, replace the fork or its gear, or both.

09900-20803: Thickness gauge

09900-20102: Vernier calipers



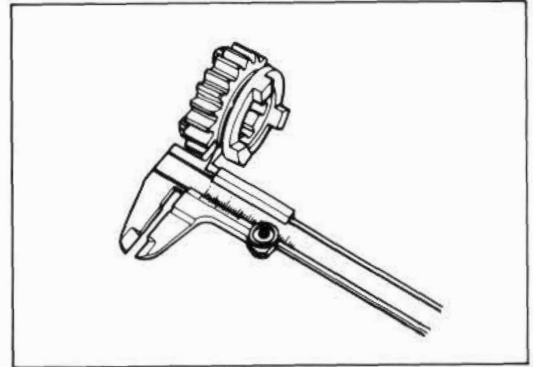
Checking clearance

Engine Components Inspection and service

Shift fork groove width

Standard

(No. 1, No. 2 & No. 3): 5.50 – 5.60 mm (0.217 – 0.220 in)

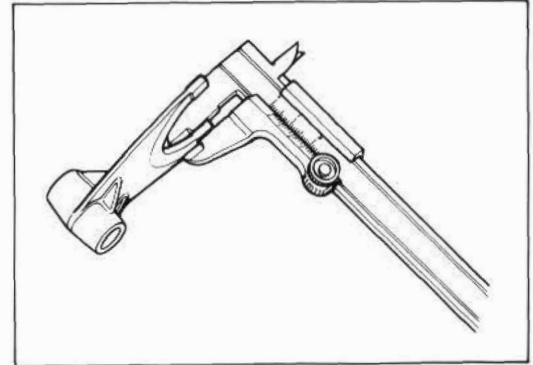


Checking groove width

Shift fork thickness

Standard

(No. 1, No. 2 & No. 3): 5.30 – 5.40 mm (0.209 – 0.213 in)

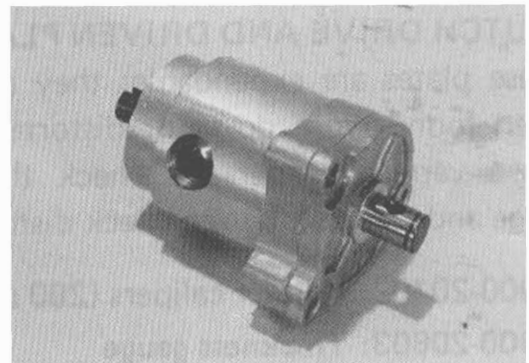


Checking thickness

OIL PUMP

CAUTION:

Do not attempt to disassemble the oil pump assembly.
The oil pump is available only as an assembly.



分解部品の点検

カムシャフトの振れの点検

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

カムシャフトの振れ

限度	0.10	mm
----	------	----

カムの高さの点検

- 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

標準	IN : 33.223~33.263	限度	IX : 32.930
	EX : 32.839~32.879		EX : 32.540

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

標準	21.959~21.980	mm
----	---------------	----

カムシャフトホルダの内径の点検

- カムシャフトホルダ部に異常な傷や摩耗がないか点検する。
- カムシャフトホルダを規定トルクで締め付ける。
- カムシャフトホルダ部の内径を測定する。

カムシャフトホルダの内径

標準	22.012~22.025	mm
----	---------------	----

カムシャフトジャーナル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

標準	0.032~0.066	mm	限度	0.150	mm
----	-------------	----	----	-------	----

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

標準	IN :	4.500~4.512	mm
	EX :		

バルブステムの外径の点検

- バルブステム摺動分部の上・中・下部を十字方向に計6箇所測定する。

バルブステムの外径

標準	IN :	4.460~4.475	mm
	EX :		

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

限度	0.05	mm
----	------	----

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。
- シートの当り面幅を測り、限度を越えていたら修正する。

バルブシート面の幅			
標準	IX : EX : 0.7~1.5	限度	標準値以外修正

バルブスプリングの自由長の点検

- インナ、アウトスプリングの両方とも測定する。

バルブスプリングの自由長			
標準	インナ : 33.9 mm	限度	32.6 mm
	アウト : 38.79 mm		37.3 mm

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			
標準	1st : 5.6	限度	1st : 4.5
	2nd : 5.7 mm		2nd : 4.6 mm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			
限度	1st : 0.18		mm以上交換
	2nd : 0.15		

ピストンリングの組立合い口すき間の点検

- ピストンリングをシリンダ下部へ挿入して合い口のすき間を測定する。
- ピストンリングはピストンの頭で押し入れ水平にする。

ピストンリングの組立合い口隙間			
標準	1st : 0.15~0.30	限度	1st : 0.7
	2nd : 0.10~0.30 mm		2nd : mm以上交換

ピストンの点検

- 摺動面に異常な傷、打痕、亀裂などがいないか点検する。
- ピストンの下端から10mm上った所でピストンピンとその直角方向を測定する。

ピストンの外径			
標準	55.945~55.960 mm	限度	55.880 mm以下交換

ピストンピンのピン穴の内径の点検

- ピストンのピン穴の内面を清掃する。
- 上下方向と横方向を測定する。

ピストンピン穴内径			
標準	16.002~16.008 mm	限度	16.030 mm以上交換

分解部品の点検

ピストンピンの点検

- 摺動面に異常な傷，摩耗がないか点検する。
- ピストンピンの両端と中央部の 3 箇所をそれぞれ十字方向に計 6 箇所測定する。

ピストンピンの外径			
標準	15.995～16.000 mm	限度	15.980 mm以下交換

コンロッド小端の内径の点検

- 摺動面に異常な傷，摩耗がないか点検する。
- 上下方向と横方向を測定する。

コンロッド小端の内径			
標準	16.010～16.018 mm	限度	16.040 mm以下交換

シリンダの内径の点検

- 摺動面に異常な傷，摩耗がないか点検する。
- クランク軸と直角方向の上，中，下の 3 箇所の内径を測定する。

シリンダの内径			
標準	56.000～56.015 mm	限度	56.085 mm以上交換

シリンダヘッドの平面度の点検

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

シリンダヘッドの平面度	
限度	0.20 mm

クランクシャフトの振れの点検

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

クランクシャフトの振れ	
限度	0.08 mm

クランクシャフトスラストクリアランスの点検

- クランクシャフトをスタータクラッチ側に押しながらかシックスゲージを用いてスラストクリアランスを点検する。

(測定位置—— 1 番と 2 番気筒の間)

クランクシャフトスラストクリアランス	
標準	0.045～0.100 mm

クランクシャフトスラストメタルの点検

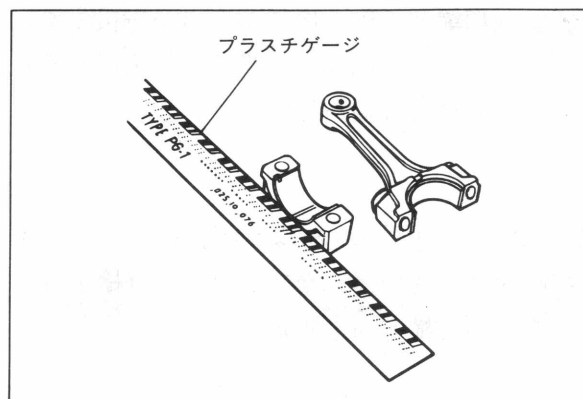
- クランクシャフトスラストメタルに異常な焼けや摺動傷がないか目視で点検する。
- クランクシャフトスラストメタルの厚さを測定する。

クランクシャフトスラストメタルの厚さ			
標準	右側	2.425～2.450 mm	
	左側	2.35～2.50 mm	

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。

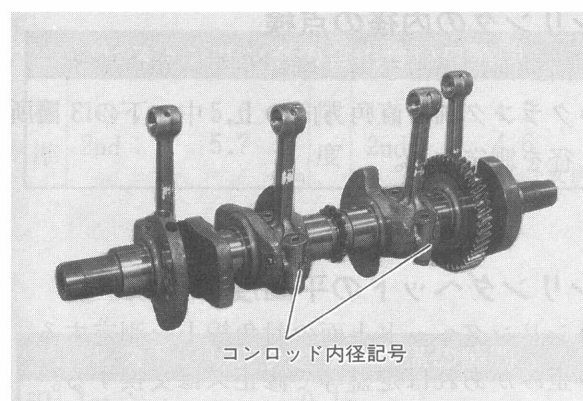
注 プラスチックゲージがコンロッド大端部に入っているときは、コンロッドを絶対に動かさないでください。



コンロッド大端部のオイルクリアランス

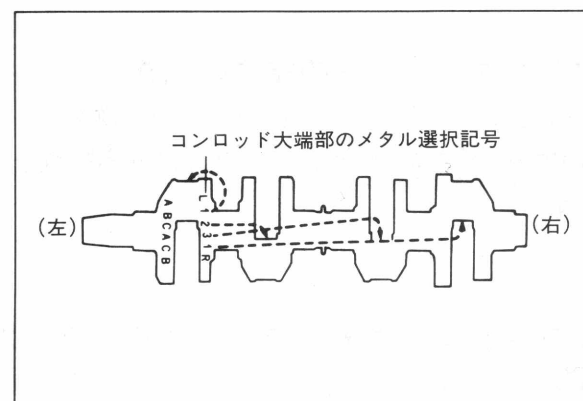
0.024～0.048

mm



- 測定結果が規定オイルクリアランスを外れていたら、1番のシリンダ部の右側クランクウェット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 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

分解部品の点検

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。

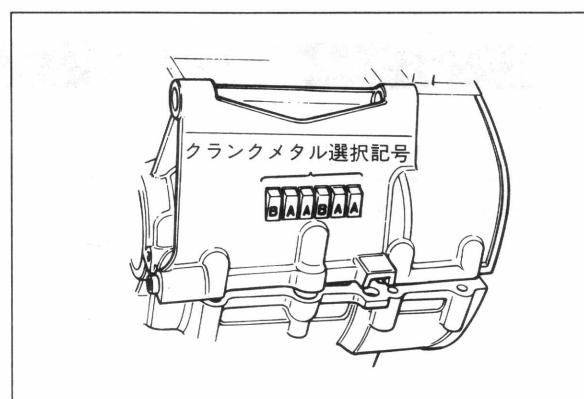
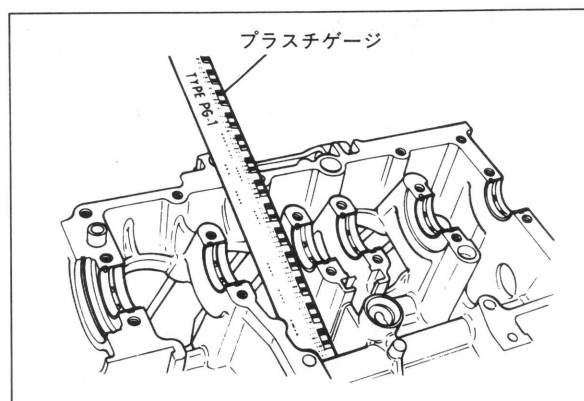
- 再びクランクケースを分割し、押しつぶれたプラスチックゲージ幅でオイルクリアランスを測定する。

注 プラスチ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。

クランクシャフトジャーナルのオイルクリアランス

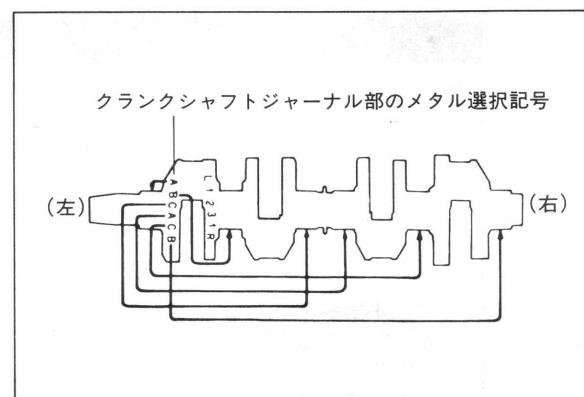
0.012～0.036

mm



- 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ッジ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 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。

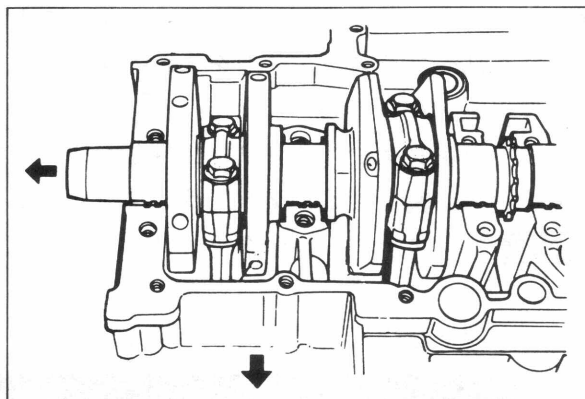


クランクメタル選択表

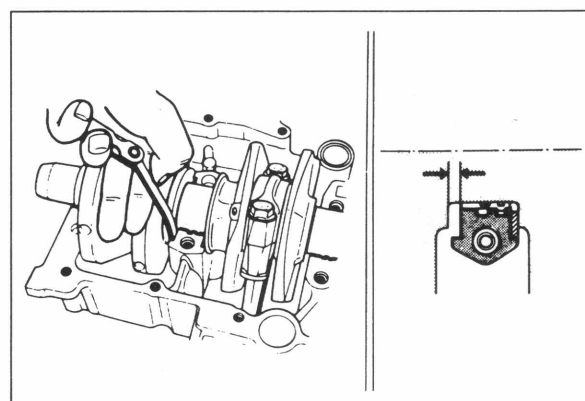
ケース側記号	クランク側記号		
	A	B	C
A	緑色	黒色	茶色
B	黒色	茶色	黄色

クランクシャフトスラストクリアランス

- アップー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ックスゲージでクリアランスを測定する。

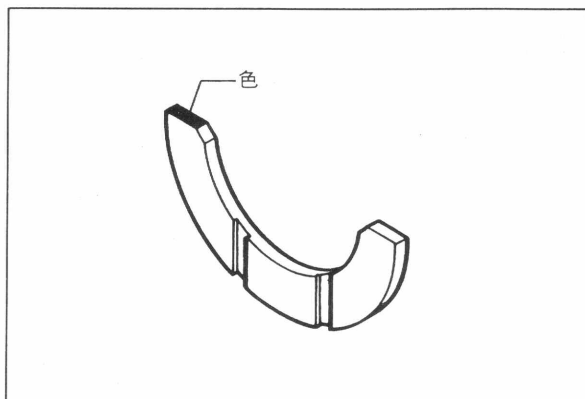


ライトスラストメタル	
厚 さ	色
2.425～2.450 mm	緑



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
2.420～2.445 mm	赤	0.045～0.095 mm
2.445～2.470 mm	黒	
2.470～2.495 mm	青	
2.495～2.520 mm	緑	
2.520～2.545 mm	黄	0.045～0.100 mm
2.545～2.575 mm	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。



分解部品の点検

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

標準	2.9～3.1 mm	限度	2.6 mm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クネスゲージを用い、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

限度	0.1 mm
----	-----------

クラッチスプリングの自由長点検

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

クラッチスプリングの自由長

限度	30.97 mm
----	-------------

ギヤーシフトフォークとフォーク溝のすき間のすき間の点検

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

ギヤーシフトフォークとフォーク溝のすき間

標準	0.1～0.3 mm	限度	0.5 mm以上交換
----	---------------	----	---------------

ギヤーシフトフォークの爪の厚さの点検

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

ギヤーシフトフォークの爪の厚さ

標準	No.1, No.2, No.3	5.3～5.4 mm
----	------------------	---------------

シフトフォークシャフトの曲がりの点検

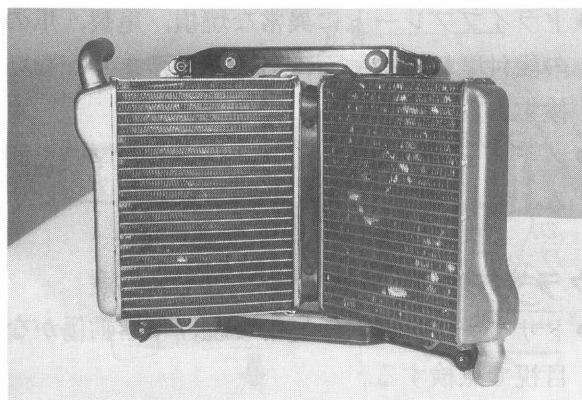
- シフトフォークシャフトの摺動部の傷の有無を点検する。
- シックネスゲージと定盤を用いてシフトフォークシャフトの曲がりを点検する。

シフトフォークシャフトの曲がり

標準	0～0.03 mm
----	--------------

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。



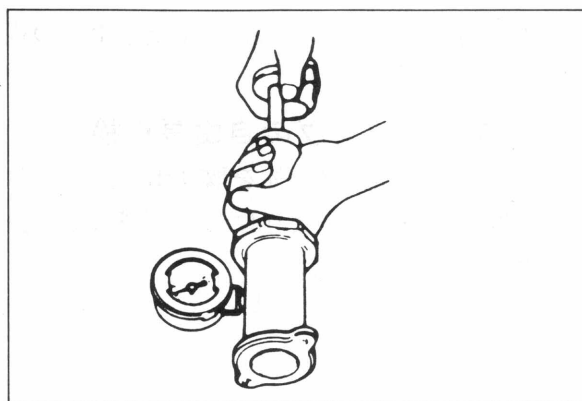
ラジエータキャップの点検

- 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。
 - ・圧力を規定値まで上げる。
 - ・上記の状態約10秒間保持し, 圧力の低下のないことを確認する。

ラジエータキャップの開弁圧

0.95~1.25

kg/cm²



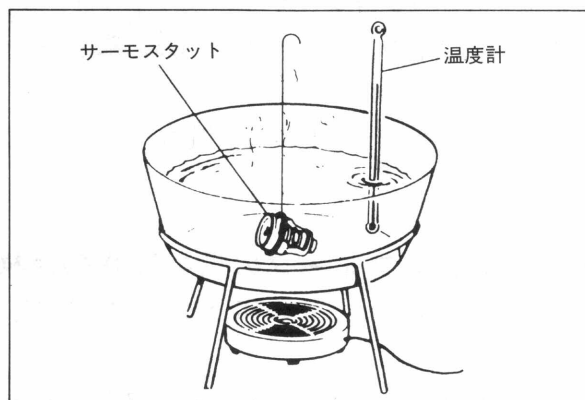
サーモスタットの点検

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

サーモスタット開弁温度

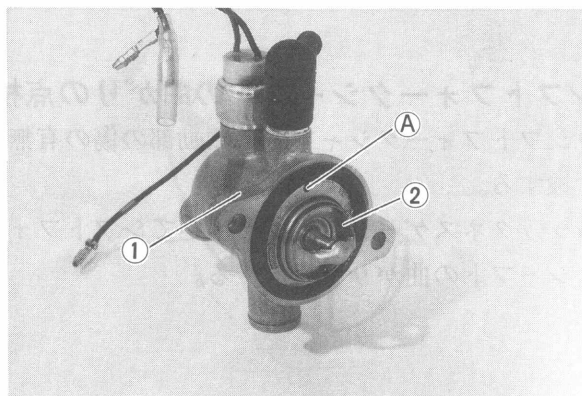
開き始め温度	74.5~78.5	°C
全開温度	90	°C
全開リフト	7	mm

注 サーモスタットは水中に浮かせて点検してください。



サーモスタットの組立て

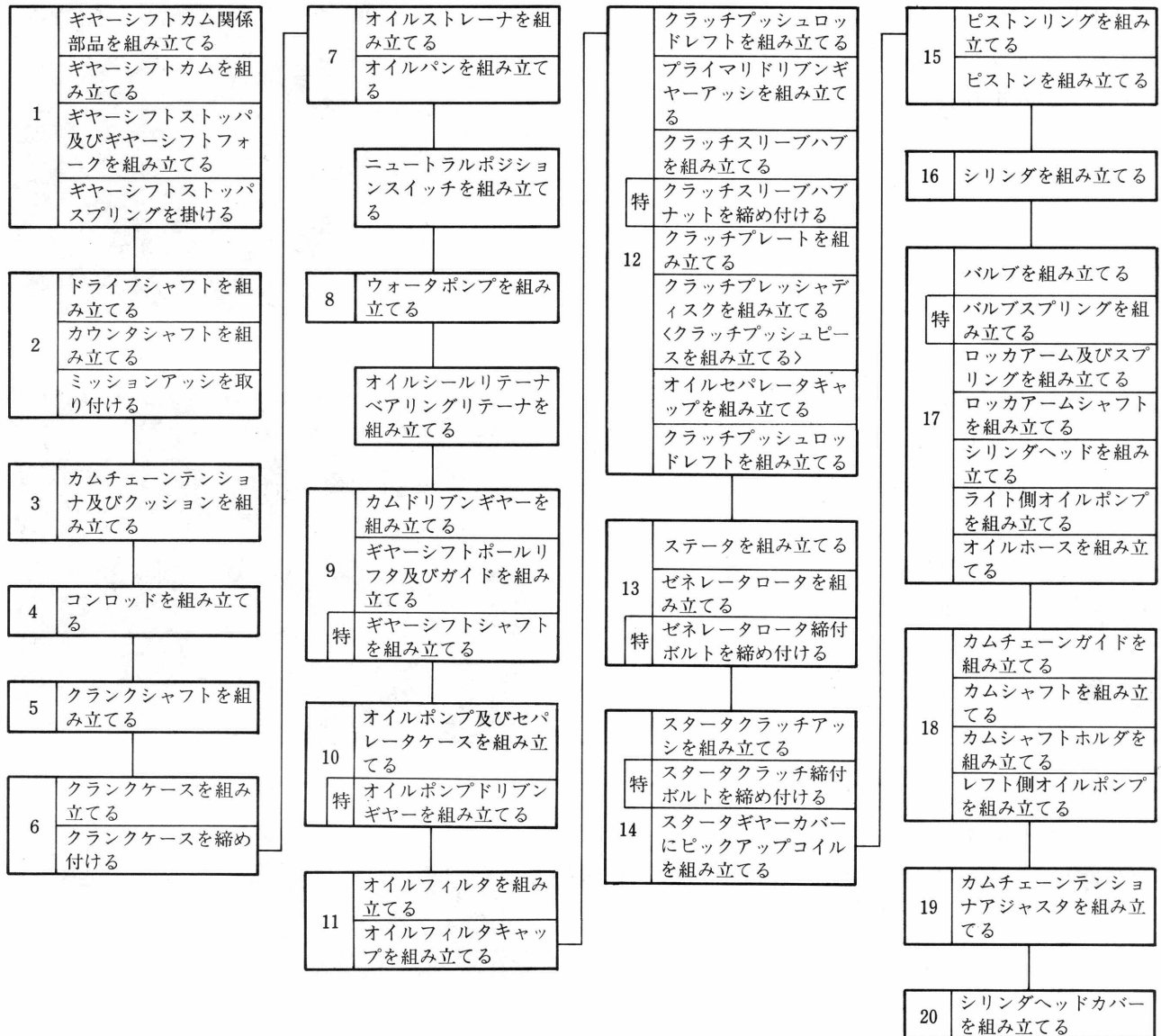
- サーモスタットコネクタ (ケース) ①の上側にサーモスタット②の空気抜き穴Aが来るように組み立てる。
- ラジエータコンダクションを組み立てる。
(5-4-4ページ参照)



組立順序

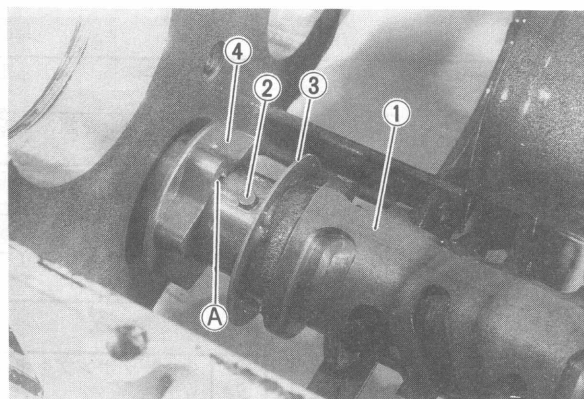
エンジン組立順序

特——特殊工具使用

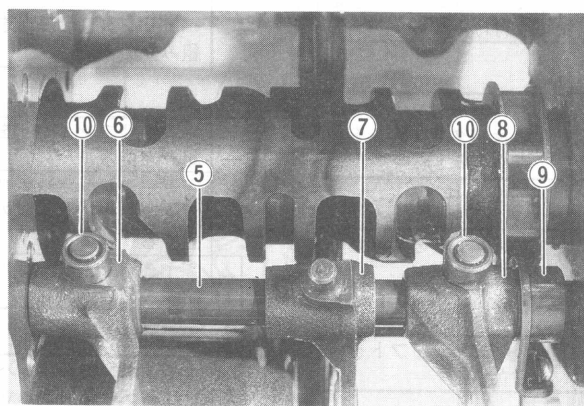


1. ギヤースhiftカム関係

- ギヤースhiftカム①に, ピン②, ワッシャ③, カムストッププレート④を組み立てる。
 - ・カムストッププレートを組み立てる時は, ピン②と溝Aを写真のように合わせる。



- ギヤースhiftフォークシャフト⑤を組み立てながらギヤースhiftフォーク⑥, ⑦, ⑧及びギヤースhiftカムストップ⑨を組み立てる。
- ギヤースhiftフォーク⑥, ⑧のギヤースhiftカム接触部にスペーサ⑩を入れる。

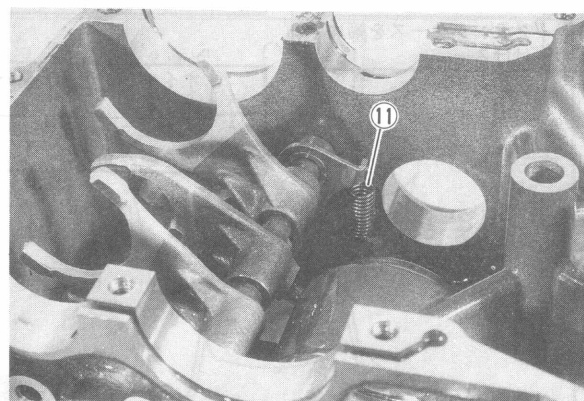


オイル ギヤースhiftシャフトに4〜オイルを塗布する。

注 ギヤースhiftフォークの表裏に注意してください。

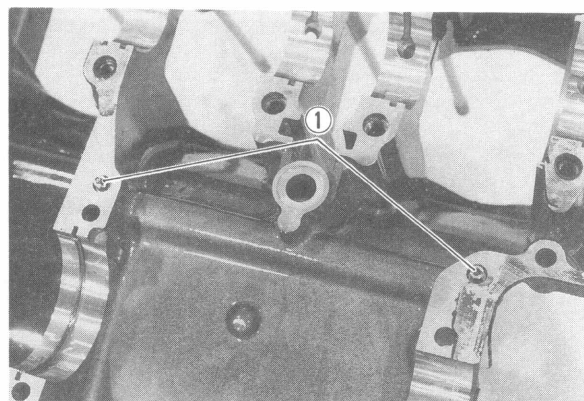
- スプリング⑪を掛ける。

注 ギヤースhiftカムは, ニュートラルの位置にする。

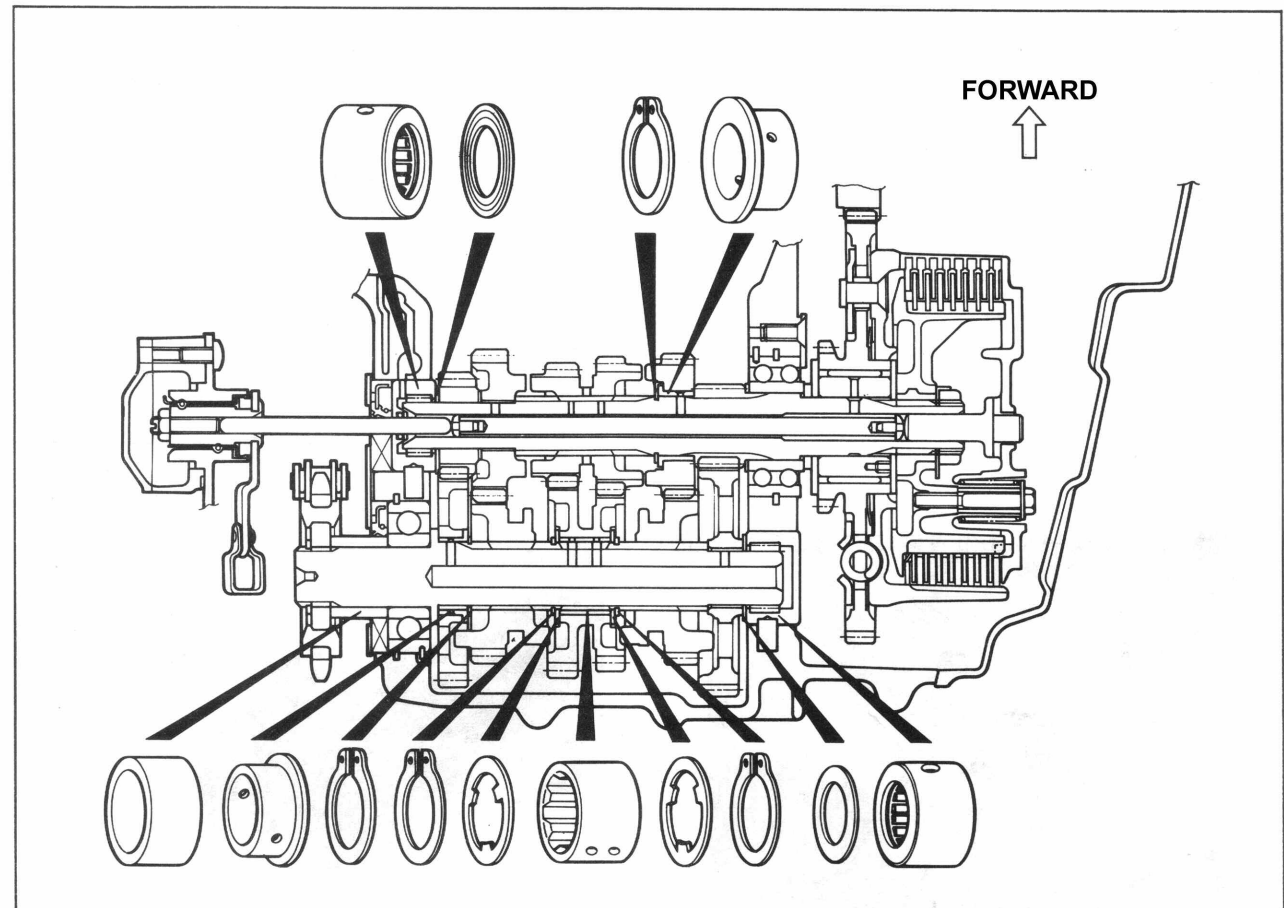
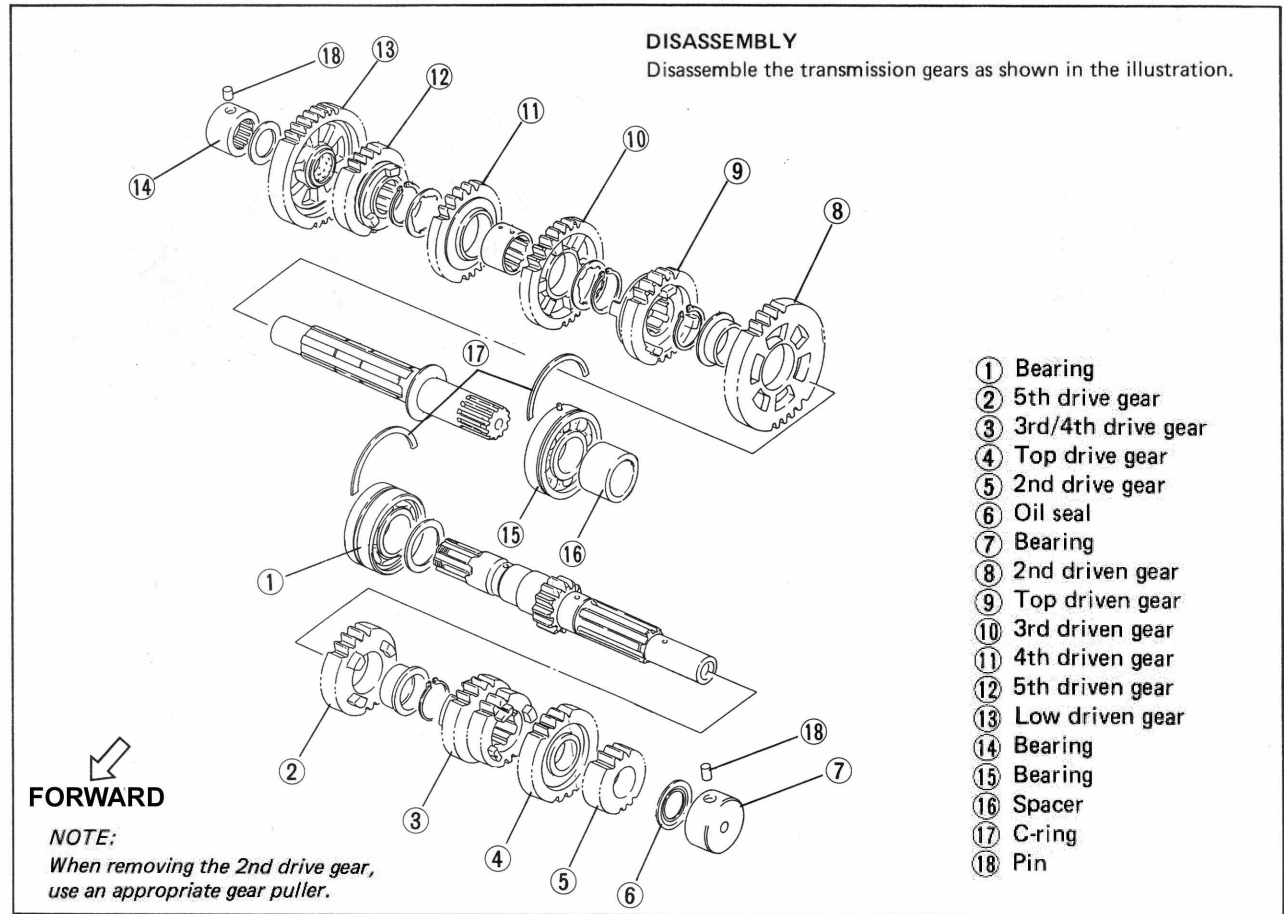


2. トランスミッション関係

- ミッションオイルジェット (2ヶ) ①を組み立てる。
- 注** ミッションオイルジェットに詰まりがないか注意する。



TRANSMISSION



カウンタシャフトの組立て

●カウンタシャフト関係部品を部組する。

- ・ベアリング①
- ・5thドライブギヤー②
- ・3rd/4thドライブギヤー③
- ・6thドライブギヤー④
- ・2ndドライブギヤー⑤
- ・オイルシール⑥
- ・ベアリング⑦

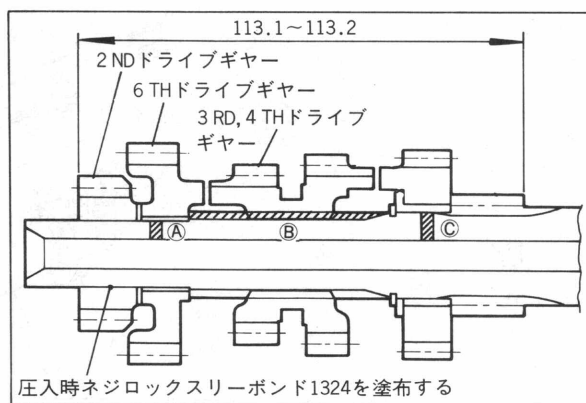
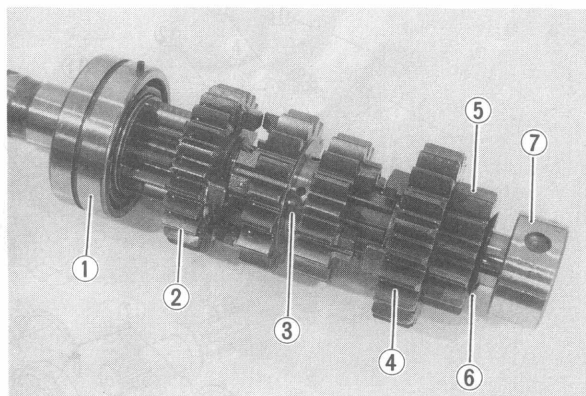
オイル ④～⑥部に4～オイルを塗布する。

(イラスト参照)

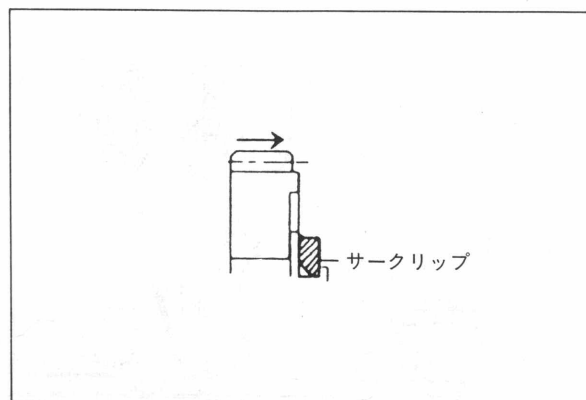
参 ワッシャ、サークリップ類は4-4-21ページのイラストを参照してください。

- 注**
- ・2ndドライブギヤーを組み立てる時は、ネジロックを塗布しプレスで規定寸法まで圧入する。
 - ・6thドライブギヤーにネジロックが付着しないように注意する。

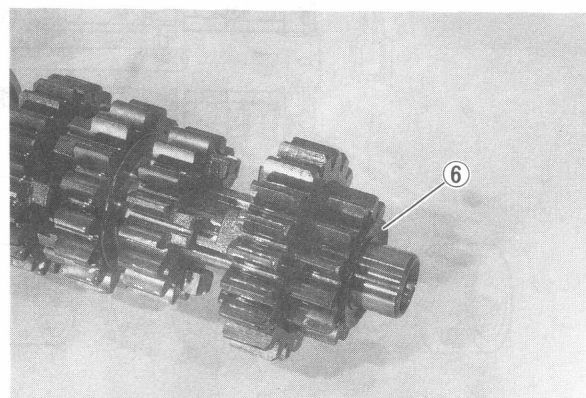
ネジロック ネジロックスリーボンド1324



- 注**
- ・サークリップを取り付ける時は、表裏に注意してください。
 - ・サークリップは確実にハマっているか確認する。



注 オイルシール⑥の表裏に注意して組み立てる。



トランスミッション関係

ドライブシャフトの組立て

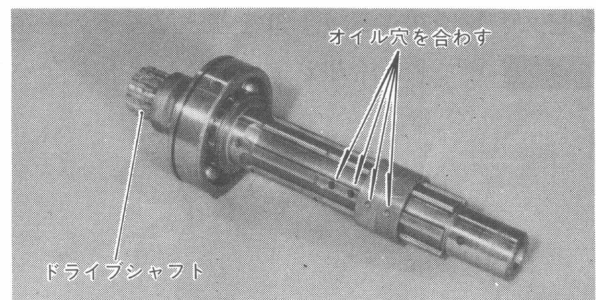
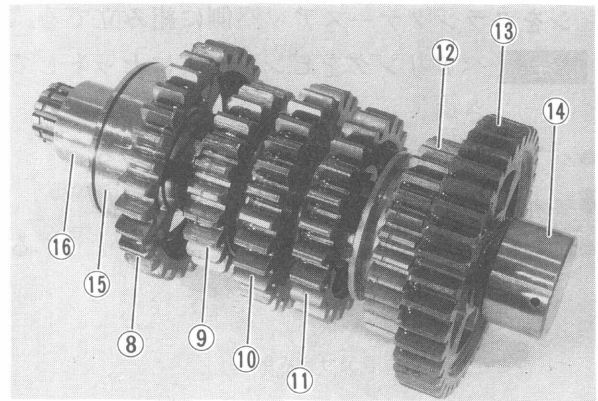
●ドライブシャフト関係の部品を部組する。

- ・ 2ndドリブンギヤー⑧
- ・ 5thドリブンギヤー⑫
- ・ 6thドリブンギヤー⑨
- ・ 1stドリブンギヤー⑬
- ・ 3rdドリブンギヤー⑩
- ・ ベアリング⑭
- ・ 4thドリブンギヤー⑪
- ・ ベアリング⑮
- ・ スペーサ⑯

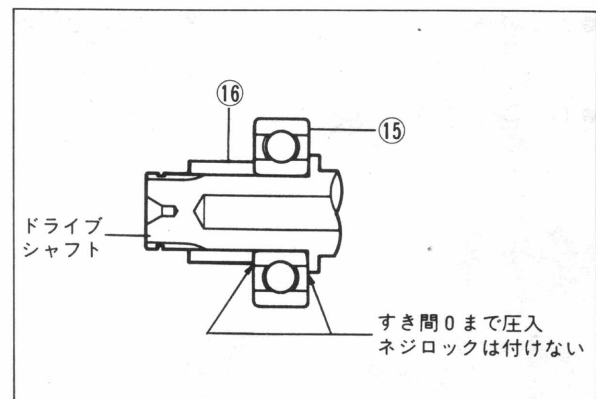
オイル ドライブシャフトに4〜オイルを塗布する。

参 ワッシャ、サークリップ類は4-4-21ページのイラストを参照してください。

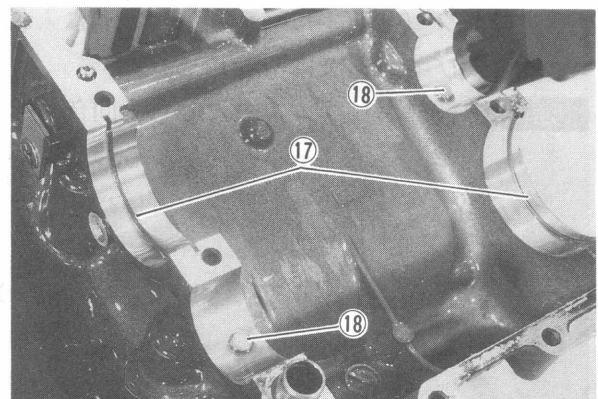
注 3rd・4thドリブンギヤーのブッシュを組み立てる時、ドライブシャフトのオイル穴とブッシュのオイル穴を合わせる。



●ドライブシャフトのスペーサ⑯及びベアリング⑮を圧入する。



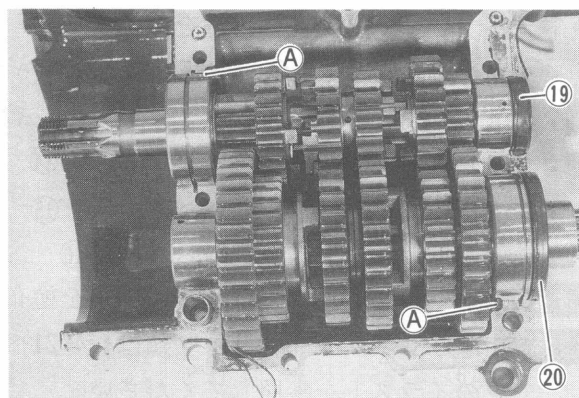
●Cリング⑰とピン⑱を確実にセットする。



- カウンタシャフトアッシとドライブシャフトアッシをクランクケースアッパ側に組み立てる。

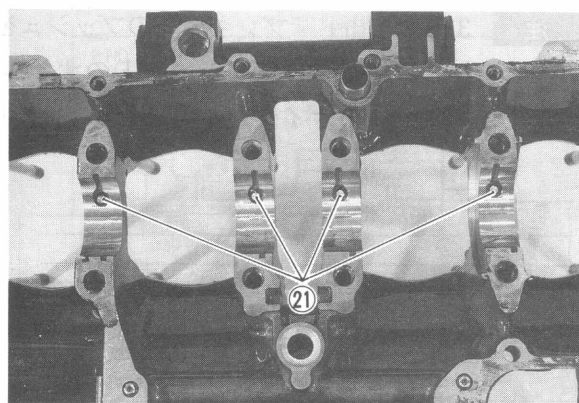
注 ベアリングをピンに確実にセットしてください。

- ベアリング位置決めピン④を合わせる。
- オイルシール①②を組み立てる。
- ミッションをニュートラル位置にセットする。



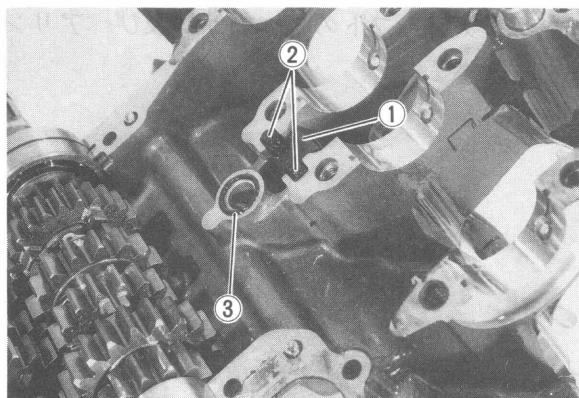
- ピストン冷却ジェット③を組み立てる。

注 ピストン冷却ジェットに詰まりがないか注意する。



3. カムチェーンテンショナ

- カムチェーンテンショナ①とダンバ②を組み立てる。
- Oリング③を取り付ける。

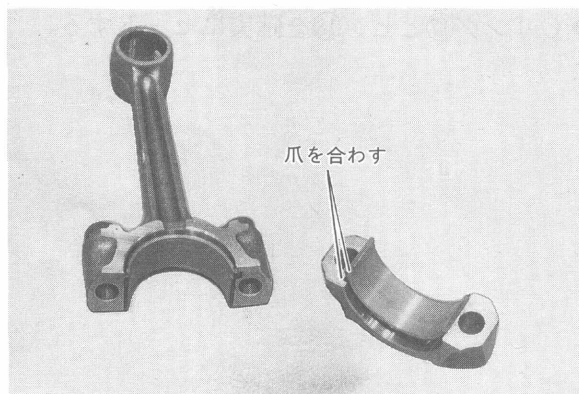


4. コンロッド

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

注

- ・ 一対のコンロッドには必ず同色のベアリング（メタル）を使用する。
- ・ ベアリングを交換する時は、コンロッド及びクランクの組み合わせ記号によりベアリングを選択してください。（4-4-14参照）

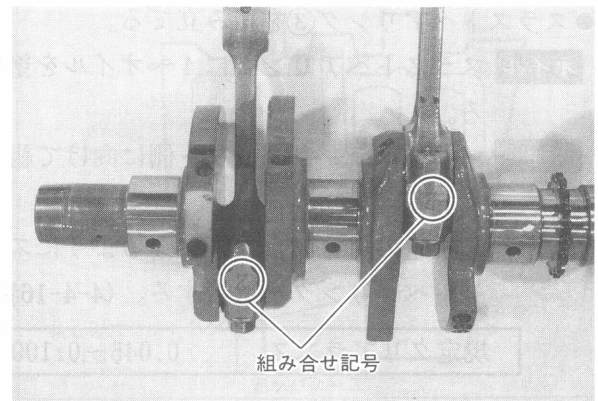


コンロッド、クランクシャフト

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

オイル ベアリング内面、クランクピン表面に4〜オイルを塗布する。

注 ゴミや異物が入らないように十分注意してください。

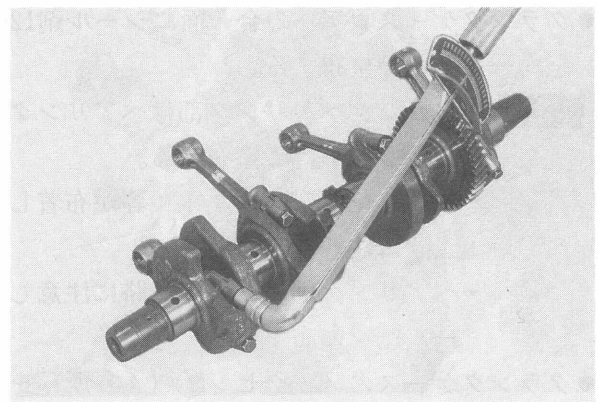


- コンロッドキャップの締め付けは、初め仮締めし次に規定トルクで本締めする。

締め付 トルク	コンロッド キャップ	仮締め	本締め
		130 kg・cm	330〜370 kg・cm

注 コンロッドがスムーズに回るか確認する。

オイル 組み立て後、大端両側面に4〜オイルを塗布する。

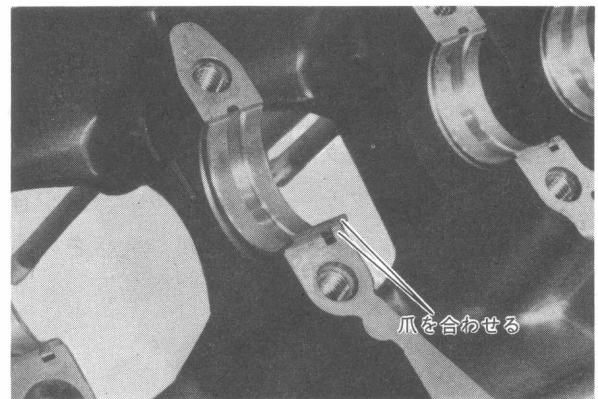


5. クランクシャフト

- 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。

注

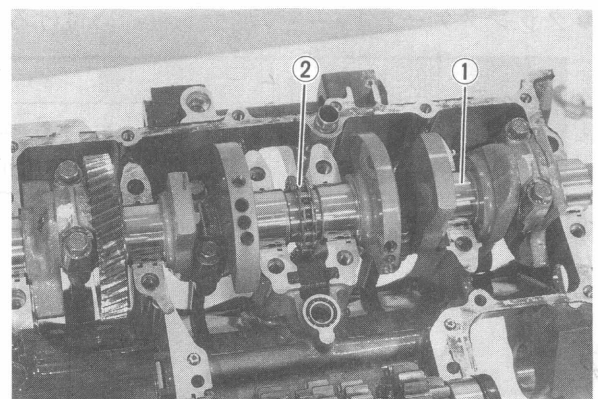
- ・上下同色のベアリングを使用する。
- ・ベアリングを交換する時は、クランクケース及びクランクシャフトの組み合せ記号によりベアリングを選択してください。（4-4-15参照）
- ・ベアリング穴有——ローケース側
- ・ベアリング穴無——アップケース側



オイル ベアリング内面、クランクシャフトジャーナル部に4〜オイルを塗布する。

- クランクシャフト①にカムチェーン②を通しアップクランクケースに組み立てる。

注 ゴミや異物が入らないように十分注意してください。

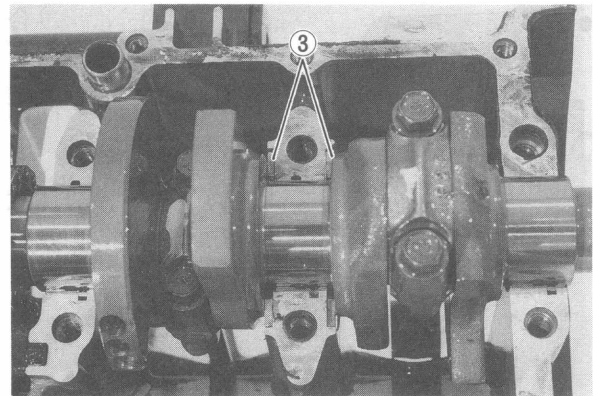


- スラストベアリング③を組み立てる。

オイル スラストベアリングに4〜オイルを塗布する。

- 注**
- ・溝をクランクシャフト側に向けて組み立てる。
 - ・規定のクリアランスになるようにスラストベアリングを選択する。(4-4-16参照)

規定クリアランス	0.045〜0.100
----------	-------------

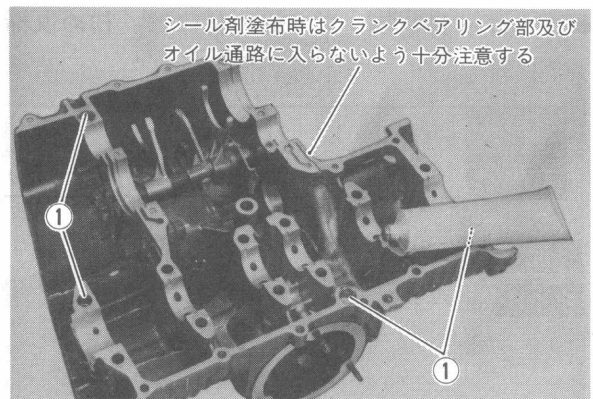


6. クランクケース関係

- クランクケースローアの合せ面にシール剤1207Bを均一な厚さで塗布する。

- 注**
- ・クランクベアリング部はベアリング端から約5mmあけて塗布する。
 - ・シール剤塗布面にオイル等が布着しないように注意してください。
 - ・ベアリング部やオイル通路に注意してシール剤を塗布する。

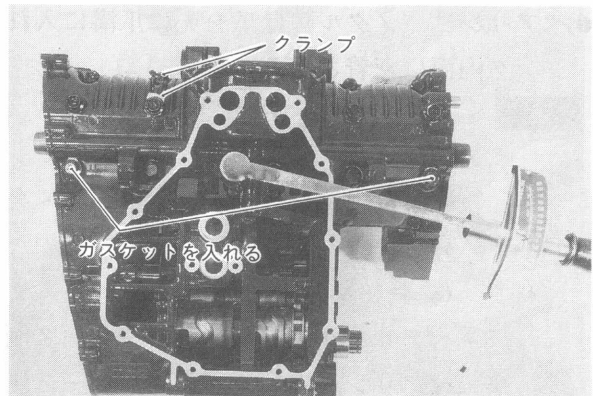
- クランクケースのノックピン①(4ヶ所)をセットする。



- クランクケースのアッパとローアを合わせる。

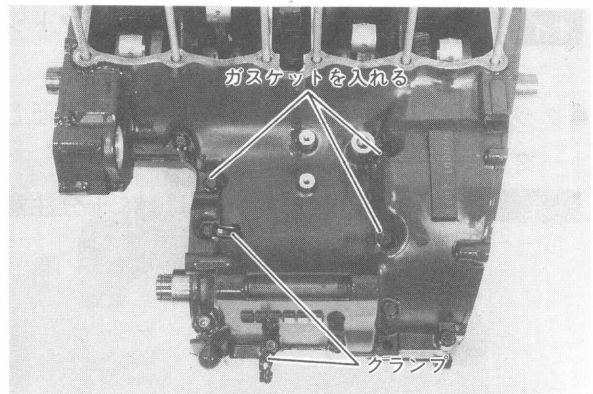
- クランクケースローアのボルトを締め付ける。

- 注**
- ・クランクケースタイトボルトを締める時は、ケースの刻印番号順に締める。
 - ・クランクケース締付ボルトはネジ径の大きいものから締め、同じ大きさのものは順次対角線に添って締める。

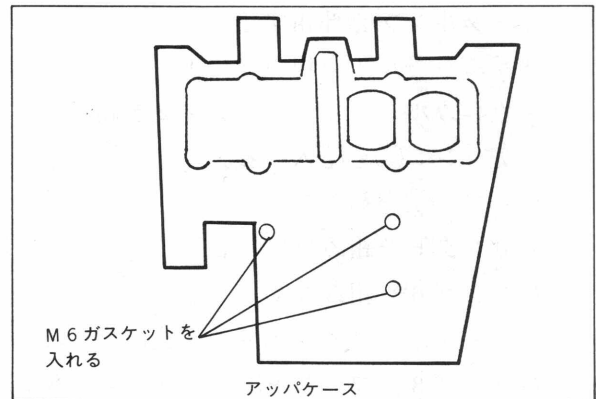
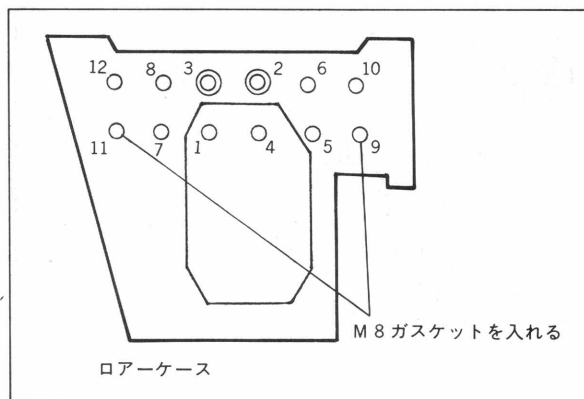


- クランクケースアッパのボルトを締め付ける。

締付トルク	仮締め		本締め	
	6 mm	8 mm	6 mm	8 mm
	60 kg・cm	130 kg・cm	90〜130 kg・cm	280〜320 kg・cm

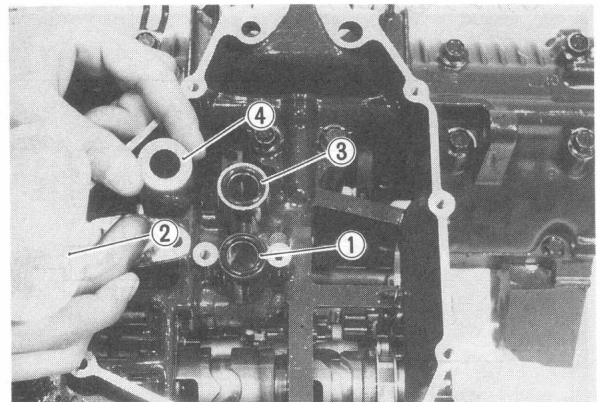


クランクケース関係, オイルストレーナ関係



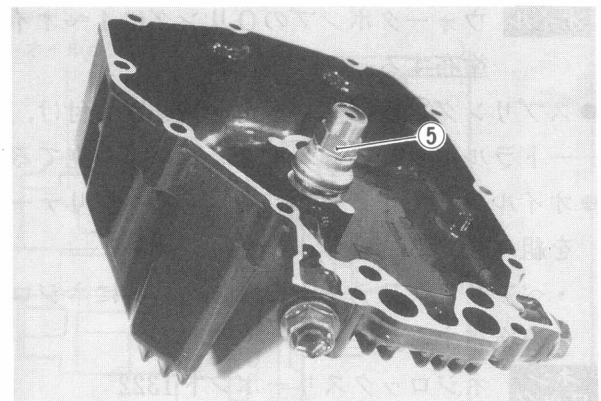
7. オイルストレーナ関係

- Oリング①を組み立てる。
- オイルストレーナ②を組み立てる。
- Oリング③とシム④を組み立てる。



- リリーフバルブ⑤を組み立てる。
・ ガasketを取り付けリリーフバルブを締め付ける。

締付 トルク	リリーフバルブ	250~300 kg・cm
-----------	---------	---------------



- オイルパンガasketを取り付けオイルパン⑥を組み立てる。

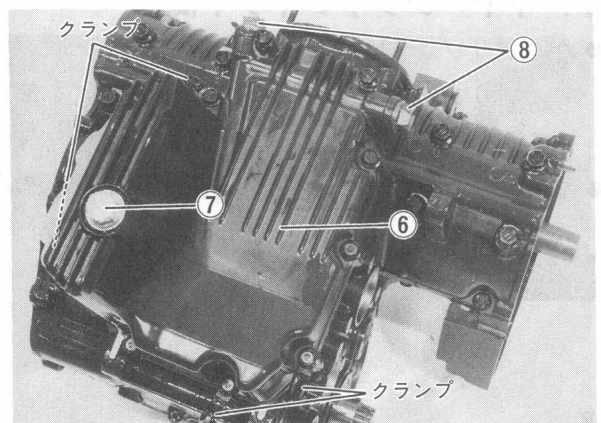
締付 トルク	オイルパンボルト	60~100 kg・cm
-----------	----------	--------------

- オイルドレンボルト⑦を組み立てる。

締付 トルク	オイルドレンボルト	200~250 kg・cm
-----------	-----------	---------------

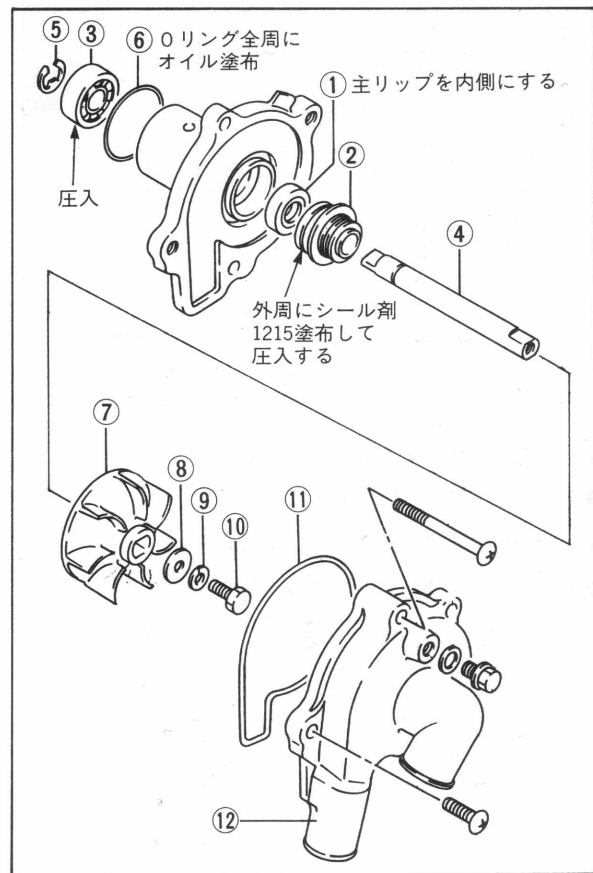
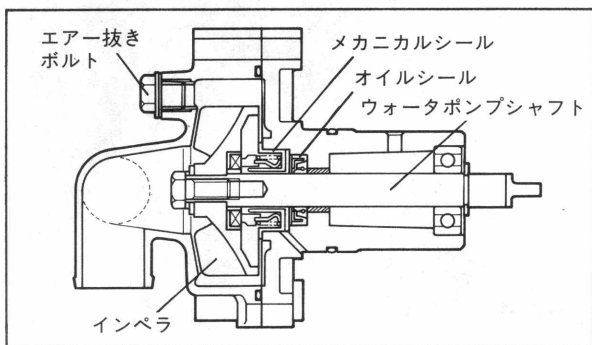
- 盲栓⑧を組み立てる。

締付 トルク	盲栓	250~300 kg・cm
-----------	----	---------------



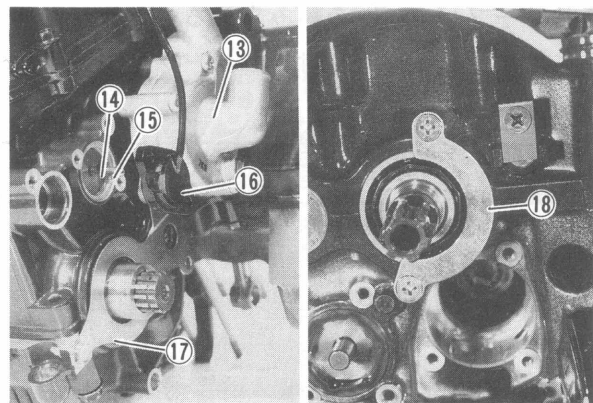
8. ウォータポンプ

- ウォータポンプを部組する。
 - ・ オイルシール①を組み立てる。
 - ・ メカニカルシールハウジング②を組み立てる。
 - ・ ベアリング③を圧入する。
 - ・ シャフト④を組み立てる。
 - ・ Eリング⑤を組み立てる。
 - ・ Oリング⑥を組み立てる。
 - ・ ウォータポンプインペラ⑦を組み立てる。
 - ・ Oリング⑧、ワッシャ⑨、ボルト⑩を組み立てる。
 - ・ Oリング⑪及びウォータポンプカバー⑫を組み立てる。



- ウォータポンプ⑬を組み立てる。
- オイル** ウォータポンプのOリングに4〜オイルを塗布する。
- スプリング⑭及びコンタクト⑮を取り付け、ニュートラルポジションスイッチ⑯を組み立てる。
- オイルシールリテーナ⑰、ベアリングリテーナ⑱を組み立てる。
 - ・ ベアリングリテーナ締付スクリュにネジロックを塗布する。

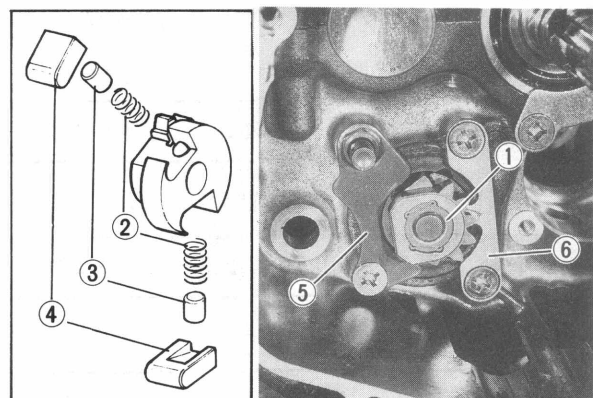
ネジロック ネジロックスリーボンド1322



9. ギヤーシフトシャフト関係

- カムドリブンギヤー①を組み立てる。
 - ・ スプリング②、ローラー③、ポール④を部組してから組み立てる。
- ギヤーシフトポールリフタ⑤及びガイド⑥の締付スクリュにネジロックを塗布し締め付ける。

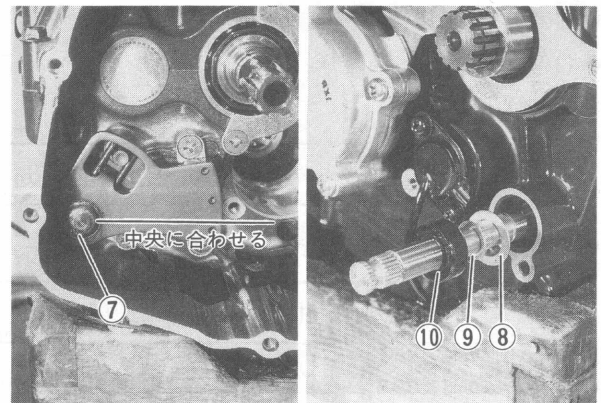
ネジロック ネジロックスリーボンド1322



ギヤーシフトシャフト関係、オイルポンプ関係

- ギヤーシフトシャフト⑦を組み立てる。
- ワッシャ⑧，サークリップ⑨，オイルシール⑩を組み立てる。
 - ・特殊工具のスナッピングプライヤを用いてサークリップを取り付ける。

特 工 スナッピングプライヤ：09900-06107

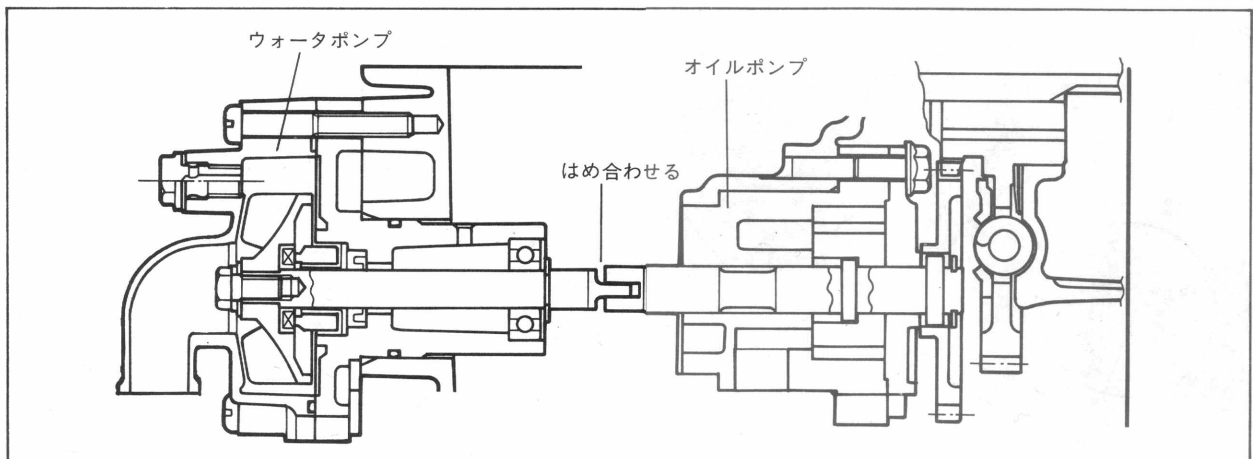
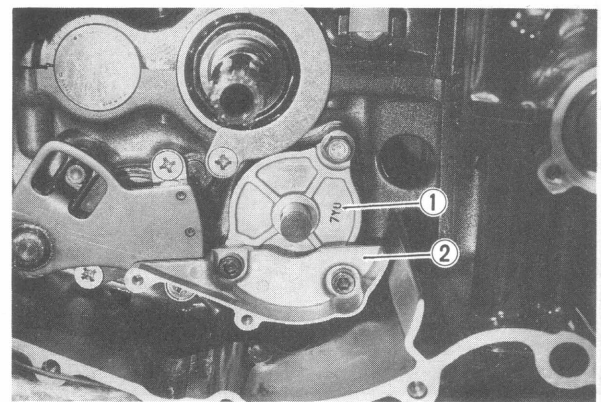


10. オイルポンプ関係

- オイルポンプ①及びセパレータケース②を組み立てる。
 - ・セパレータケース②は，オイルポンプ①と共締めです。

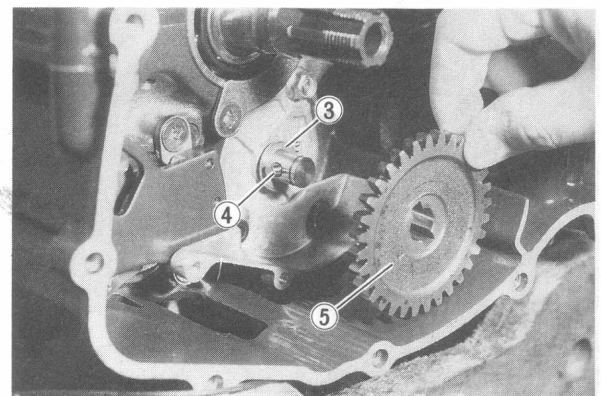
注 オイルポンプの凹とウォーターポンプの凸を合わせて組み立てる。(下イラスト参照)

締付トルク	オイルポンプ締付ボルト	80~120	kg・cm
-------	-------------	--------	-------



- オイルポンプシャフトにワッシ③，ピン④を取り付ける。
- オイルポンプドリブンギヤー⑤を組み立てる。
 - ・特殊工具のスナッピングプライヤを用いてサークリップを取り付ける。

特 工 スナッピングプライヤ：09900-06107



11. オイルフィルタ関係

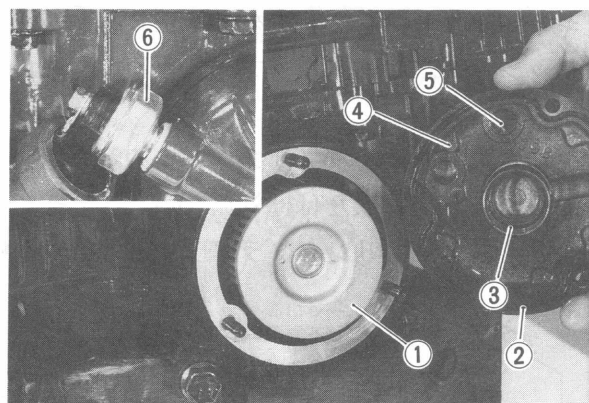
- オイルフィルタ①を組み立てる。
- Oリング②, スプリング③, フィルタキャップ④を組み立てる。

締付 トルク	オイルフィルタキャップ締付ナット	120~160 kg・cm
-----------	------------------	---------------

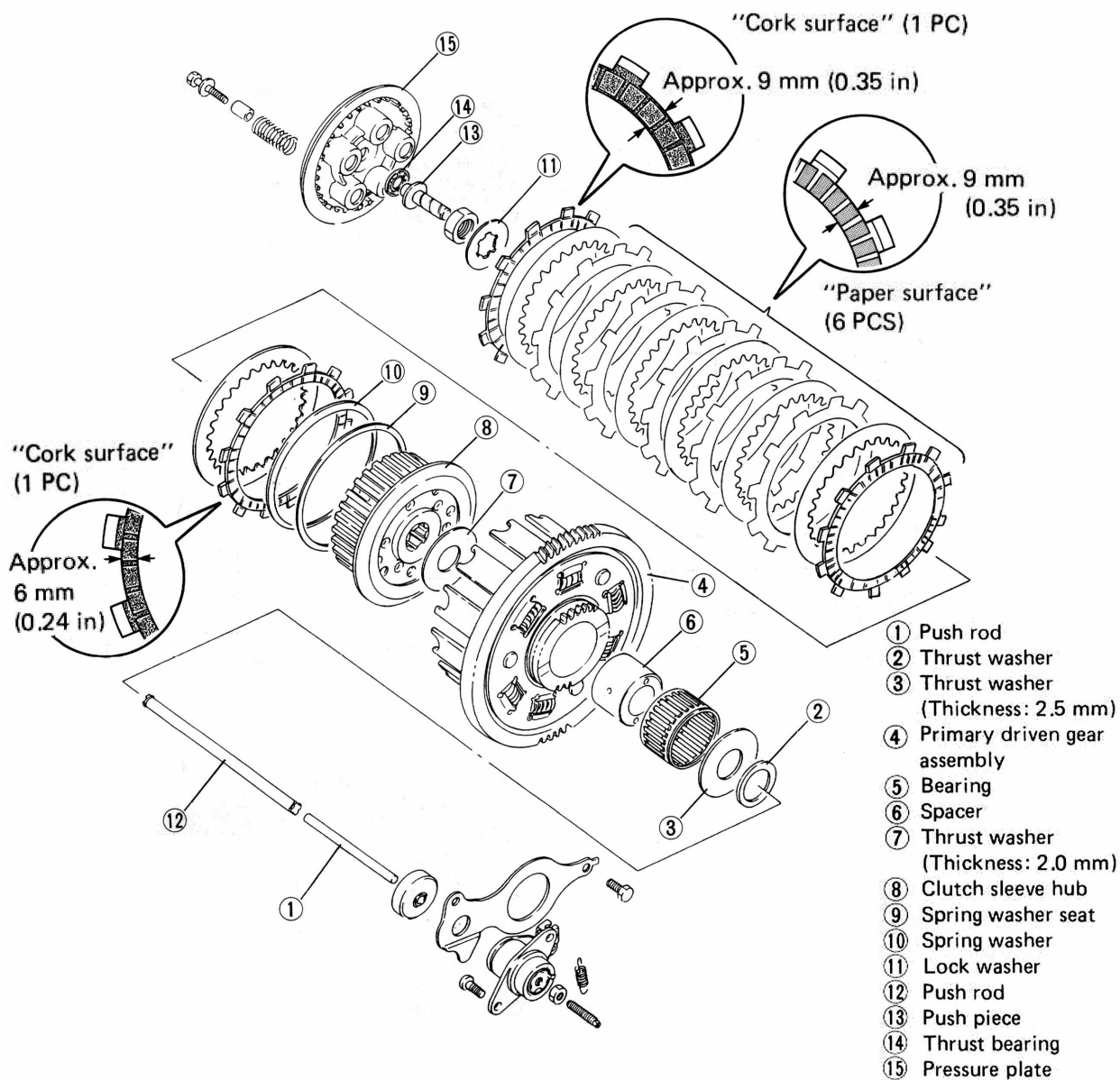
- 油圧測定用プラグ⑤を組み立てる。

締付 トルク	油圧測定用プラグ	250~300 kg・cm
-----------	----------	---------------

- オイルプレッシャスイッチ⑥のネジ部にシール剤1207Bを塗布して組み立てる。

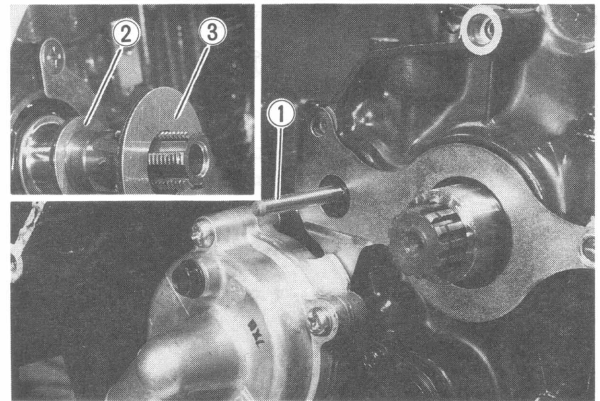


12. CLUTCH



クラッチ関係

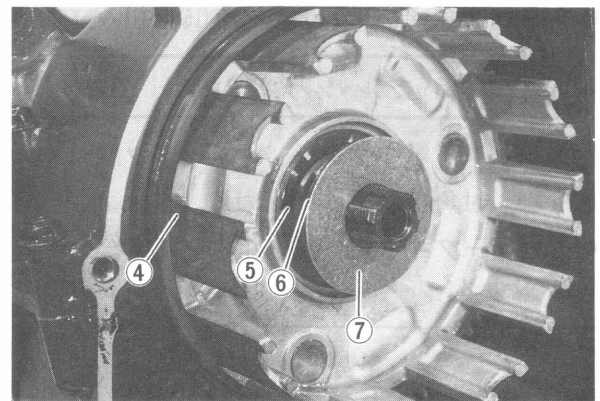
- プッシュロッドレフト①を組み立てる。
- ワッシャ②, ③ (厚さ→2.5mm) を取り付ける。



- プライマリドリブンギヤーアッシ④及びベアリング⑤, スペーサ⑥を組み立てる。

オイル ベアリング⑤に4〜オイルを塗布する。

- ワッシャ⑦ (厚さ→2.0mm) を組み立てる。



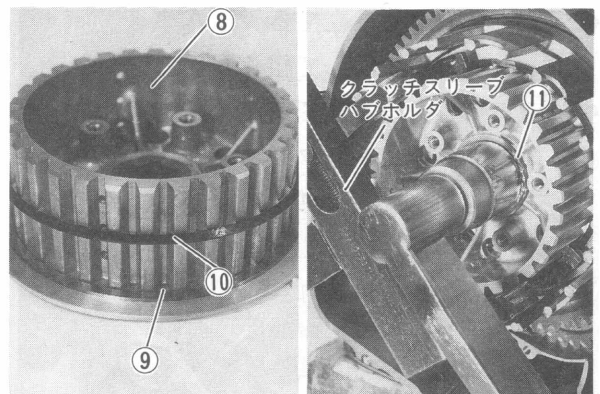
- クラッチスリーブハブ⑧にスペーサ⑨及びスプリングワッシャ⑩を取り付けて組み立てる。

- ワッシャ⑪を取り付ける。

- クラッチスリーブハブナットを締め付ける。
 - ・特殊工具のクラッチスリーブハブホルダを用いて回り止めをする。

特 工 クラッチスリーブハブホルダ: 09920-53710

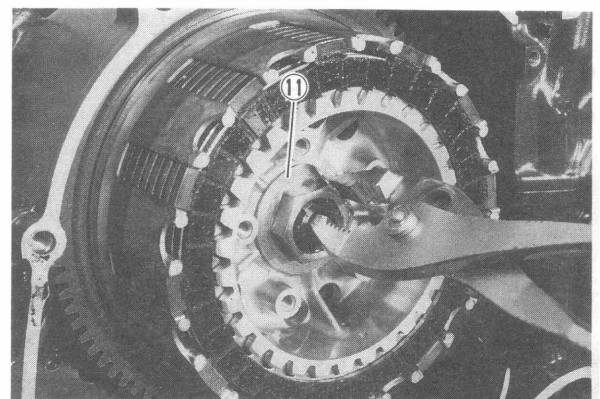
締付 トルク	クラッチスリーブハブナット	500~700	kg・cm
-----------	---------------	---------	-------



- ワッシャ⑪の爪を立てる。
- ドライブ／ドリブンクラッチプレートを交互に組み立てる。

注 ドライブプレートは、3種類ありますので4-4-30ページのイラストを参照して組み立ててください。

オイル クラッチプレートにオイルを塗布する。



- Install the clutch drive and driven plates one by one into the clutch sleeve hub in the prescribed order. (Refer to page 4-70.)
- Install the push rod (12), push piece (13) and thrust bearing (14).

CAUTION:

The bearing face of the thrust bearing (14) faces push piece side.

- Tighten the clutch spring set bolts in the order.

NOTE:

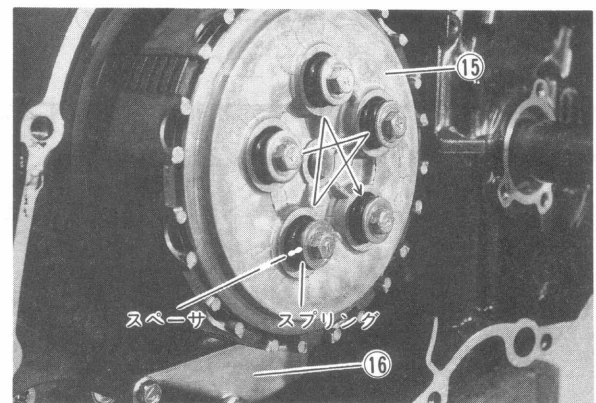
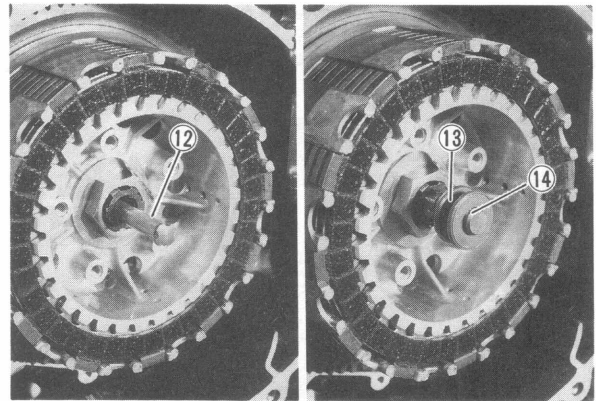
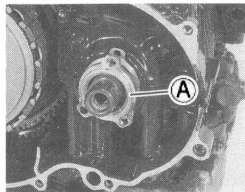
Tighten the clutch spring set bolts in the manner indicated, tightening them by degrees until they attain a uniform tightness.

Clutch spring set bolt: 7 – 11 N·m
(0.7 – 1.1 kg·m, 5.0 – 8.0 lb-ft)

- Install the oil separator outer cover (16).
- Fit the generator stator spacer to the crankcase.

NOTE:

The chamfered face (A) of the generator stator spacer faces outside.



13. GENERATOR STATOR

- Apply a small quantity of THREAD LOCK SUPER "1322"/ "1333B" to the generator stator mounting screws and lead wire clamp screw.

(For U.S.A. model)

99000-32020: THREAD LOCK SUPER "1333B"

(For the other models)

99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322"

- Degrease the tapered portion of the generator rotor and also the crankshaft. Use nonflammable cleaning solvent to wipe off the oily or greasy matter to make these surfaces completely dry.

NOTE:

Apply a small quantity of THREAD LOCK SUPER "1303"/ "1305" to the generator rotor bolt.

(For U.S.A. model)

99000-32030: THREAD LOCK SUPER "1303"

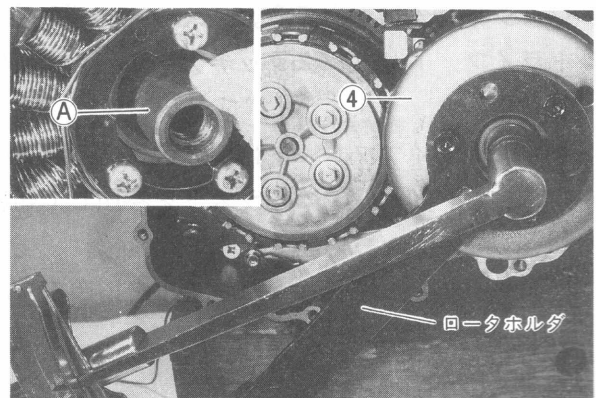
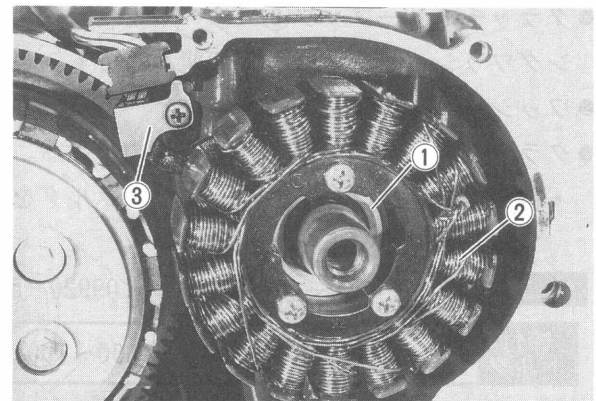
(For the other models)

99000-32100: THREAD LOCK SUPER "1305"

- Tighten the generator rotor bolt to the specified torque by using the special tool and torque wrench.

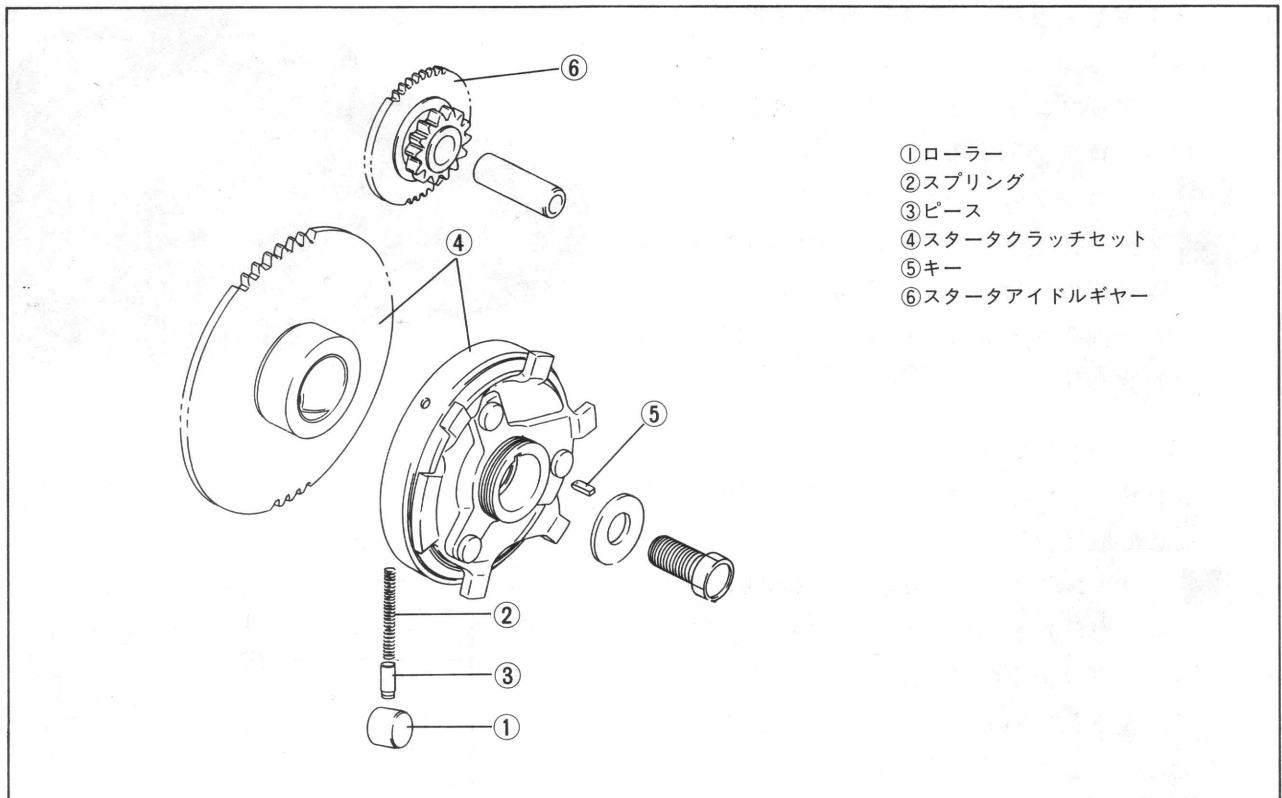
Tightening torque: 110 – 130 N·m
(11.0 – 13.0 kg·m, 79.5 – 94.0 lb-ft)

09930-32420: Rotor holder



スタータギヤ関係

14. スタータギヤ関係



- スタータクラッチにローラ①、スプリング②、ピース③を組み立てる。
- クランクシャフトテーパ部⑩及びネジ部のオイル分をトリクレン等できれいに除去する。
- オイル** スタータクラッチブッシュ部にオイルを塗布する。
- スタータクラッチセット④を組み立てる。
 - ・キー⑤を確実にセットしてください。
- 注** キーはカット部側を内側にする。
- スタータアイドルギヤ⑥を組み立てる。
- スタータモータを組み立てる。
- スタータクラッチ締付ボルトにネジロックを塗布し締め付ける。

- ・特殊工具のロータホルダにてゼネレータロータを固定し締め付ける。

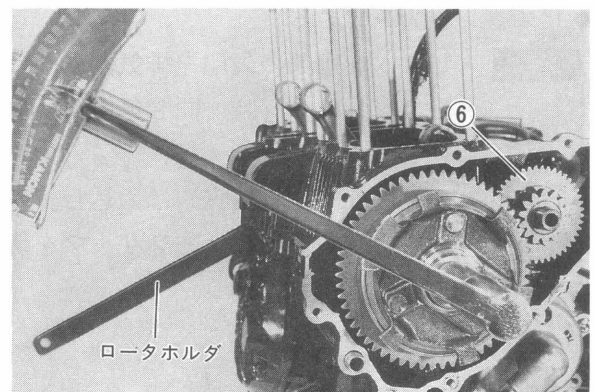
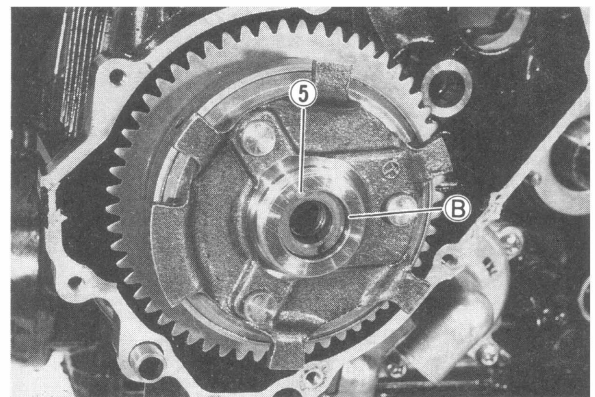
ネジロック ネジロックスリーボンド1305

特 工 ロータホルダ：09930-32420

締付トルク	スタータクラッチ締付ボルト	850～950 kg・cm
--------------	---------------	---------------

- クラッチカバーガasket及びカバーを組み立てる。

注 クランクケース合せ面の上下20～30mmの範囲にシール剤1207Bを塗布する。



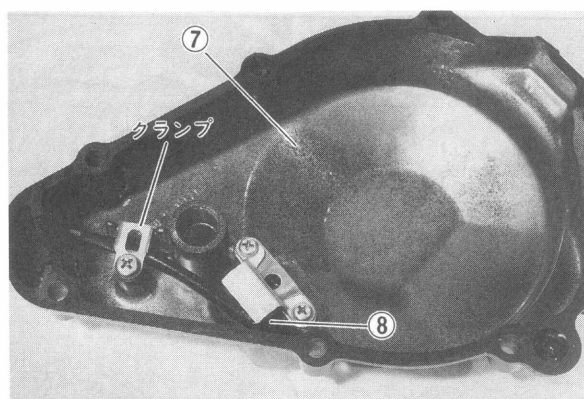
組立 スタータギヤ関係、ピストン関係

- スタータギヤカバー⑦にピックアップコイル⑧を組み立てる。

・ピックアップコイル及びクランプの締付スクリューにネジロックを塗布する。

ネジロック ネジロックスリーボンド1322

注 スタータギヤカバーはバルブクリアランス調整後取り付ける。この時クランクケース合せ面の20～30mmの範囲にシール剤1207Bを塗布する。



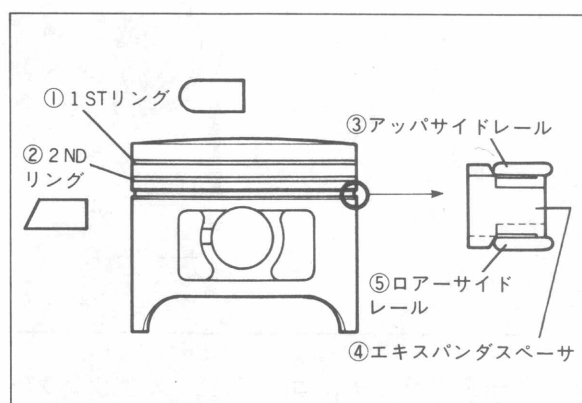
15. ピストン関係

- ピストンリングはメーカーやサイズを刻印した面を上にして取り付ける。

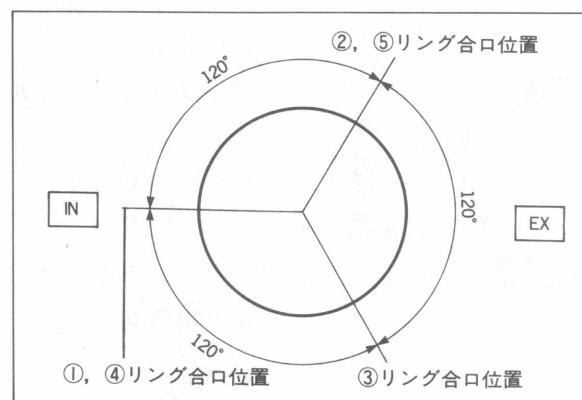
注 1stリング（バレル形状）と2ndリング（テーパー形状）をまちがわないよう注意する。

- 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 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。



- 各リングの合い口位置を合わせる。
(イラスト参照)

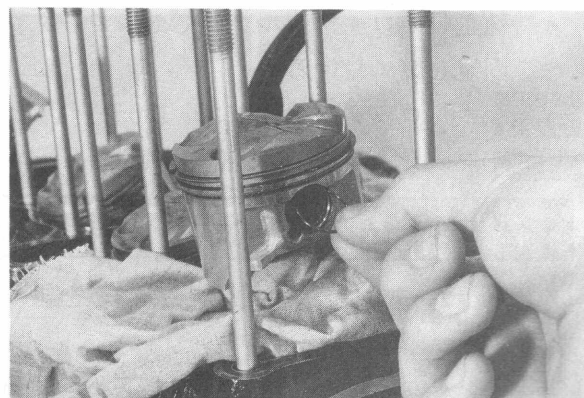


- ピストンを組み立てる。

注 ・ピストン頭部の矢印を排気側に向ける。
・ピストンは分解時と同じ気筒の所に組み立てる。

- ピストンサークリップを確実にはめ込む。

注 クランクケース内にサークリップを落さないように注意する。

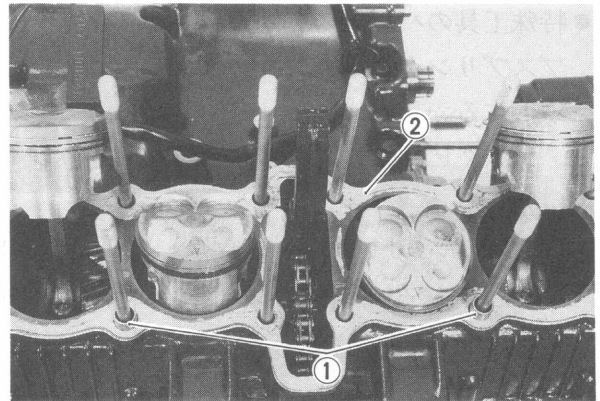


シリンダ関係, シリンダヘッド関係

16. シリンダ関係

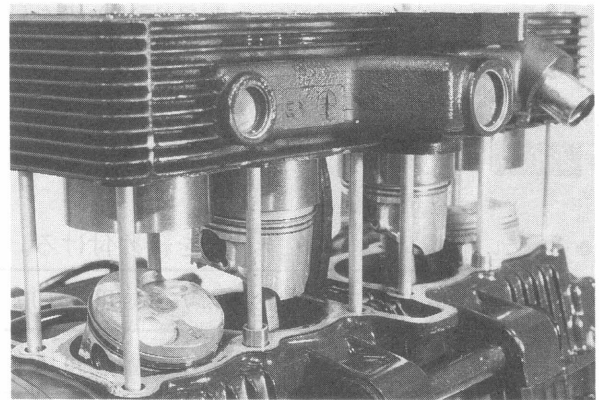
- シリンダスタッドボルト部 2 箇所にノックピン①を取り付ける。
- シリンダガスケット②を取り付ける。(UPマークが上面)

オイル シリンダ内面及びピストンリングにオイルを塗布する。



- シリンダを組み立てる。

注 ピストンリングを折らないように注意する。



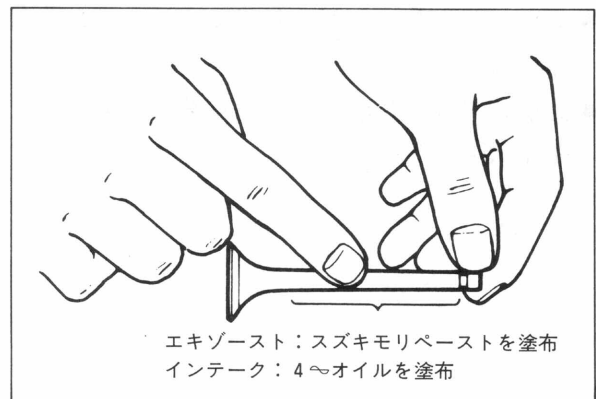
17. シリンダヘッド関係

- インレット／エキゾーストバルブをバルブガイドに挿入する。

グリス エキゾーストバルブステム部にスズキモリペーストを塗布する。

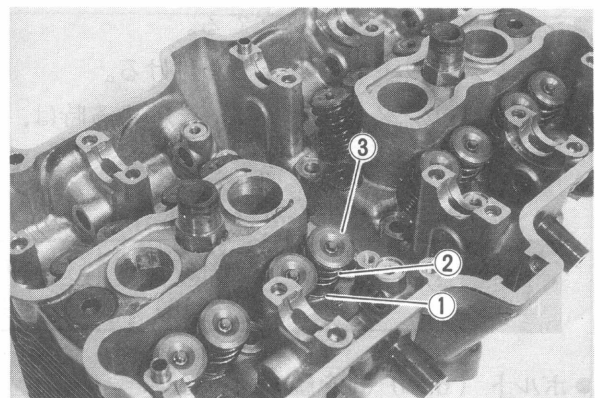
オイル インテークバルブステム部に 4 〜 オイルを塗布する。

注 バルブは分解時と同位置に組み立てる。



- バルブスプリングシート①，バルブスプリング②，リテーナ③の順に取り付ける。

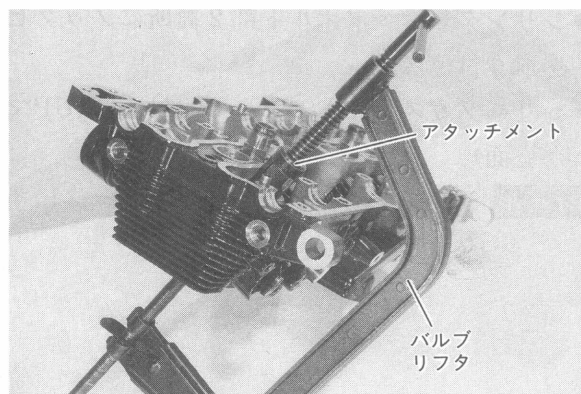
注 ・エキゾースト側のスプリングシート下側にワッシャを入れる。
・バルブスプリングはピッチの小さい方を下にして取り付ける。



- 特殊工具のバルブスプリングコンプレッサでバルブスプリングを締めコッタピンを入れバルブをセットする。

- ・コッタピンにスズキグリースAを塗布して組み立てる。

特 工 バルブリフタアタッチメント：09916-14910
バルブリフタ：09916-14510



- バルブロッカアームシャフトはネジ穴側を外側に挿入し、バルブロッカアーム④とスプリング⑤を同時に組み立てる。

オイル バルブロッカアームシャフトに4〜オイルを塗布する。

- オイル穴位置決めスクリュー⑥を締め付ける。

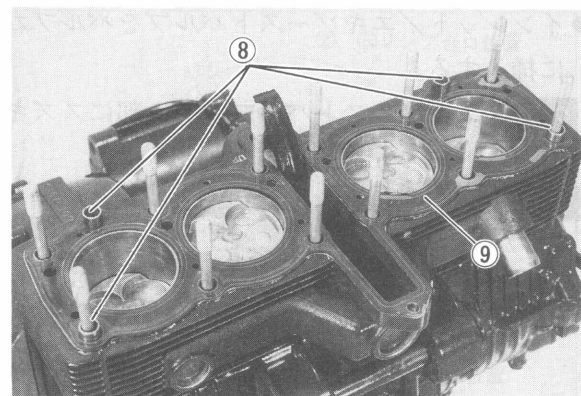
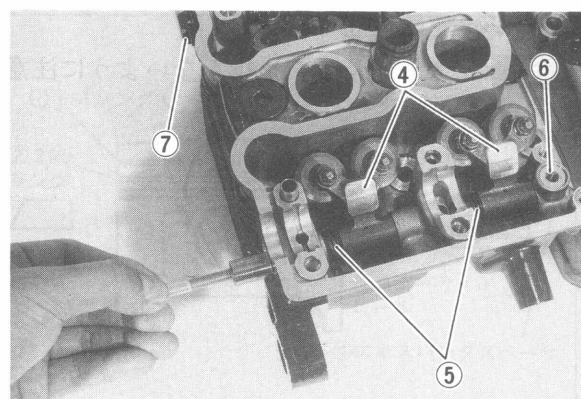
締付トルク	オイル穴位置決めスクリュー	80~100 kg・cm
-------	---------------	--------------

- シリンダヘッド側面のプラグ⑦を締め付ける。

締付トルク	シリンダヘッドプラグ	250~300 kg・cm
-------	------------	---------------

- シリンダスタッドボルト部にノックピン⑧を取り付ける。

- シリンダヘッドガスケット⑨を取り付ける。
(UP マークが上面)

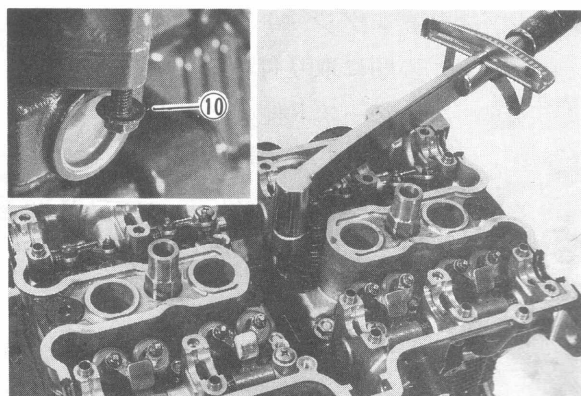


- シリンダヘッドを組み立てる。
- シリンダヘッドナットを締め付ける。

注 シリンダヘッドナットを締める時は、シリンダヘッドに刻印番号がありますので番号順に均等に締め付ける。

締付トルク	シリンダヘッドナット	仮締め	本締め
		100 kg・cm	250~290 kg・cm

- ボルト (6 mm) ⑩を締め付ける。



シリンダヘッド関係、カムシャフト関係

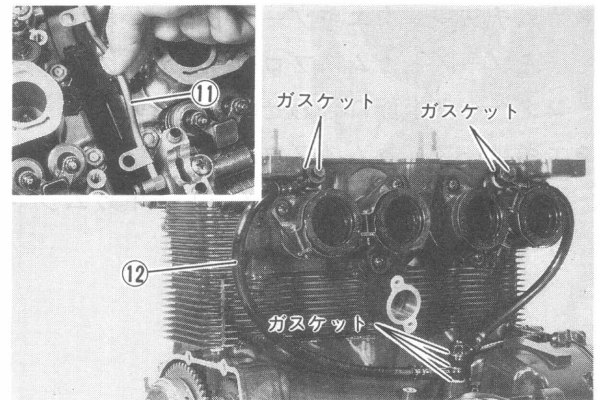
- オイルパイプ⑪をセットし、締付ボルトでパイプを固定する。

注 オイルパイプを曲げないように十分注意する。

- オイルホース⑫を組み立てる。

注 左右のホースの長さが異なっているので注意する。

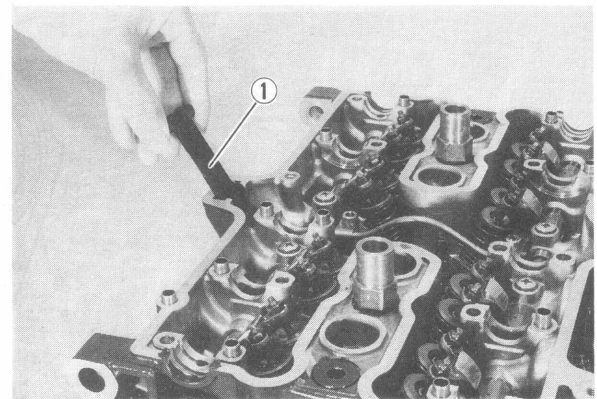
締付 トルク	オイルホース ボルト	上 側	下 側
		180~220 kg・cm	200~240 kg・cm



18. カムシャフト関係

- カムチェーンガイド①を組み立てる。

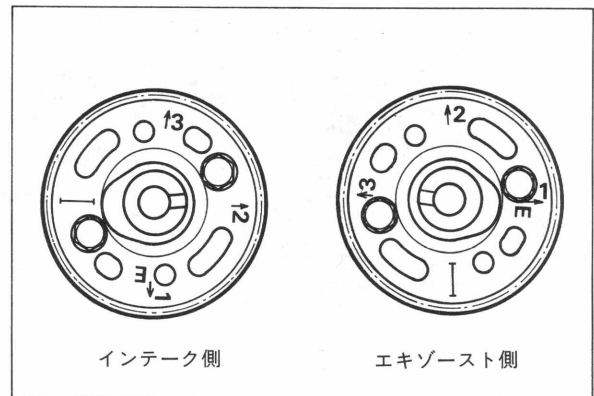
注 カムチェーンガイドは、先端をクランクケーススローアに確実にはめ、上端をシリンダヘッドにはめ込む。



- カムスプロケットを組み立てる。
 - ・ スプロケットの組み立て位置は、イラストを参照して組み立てる。
 - ・ スプロケット締付ボルトはネジロックを塗布する。

ネジロック ネジロックスリーボンド1303

締付 トルク	カムシャフトスプロケットボルト	240~260 kg・cm
-----------	-----------------	---------------

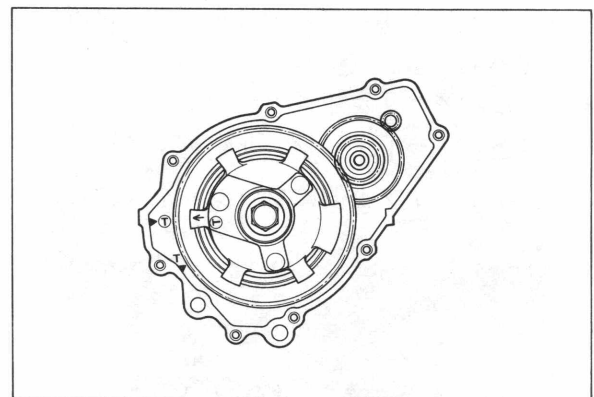


- 1・4番ピストンが上死点になるようにクランクを回す。

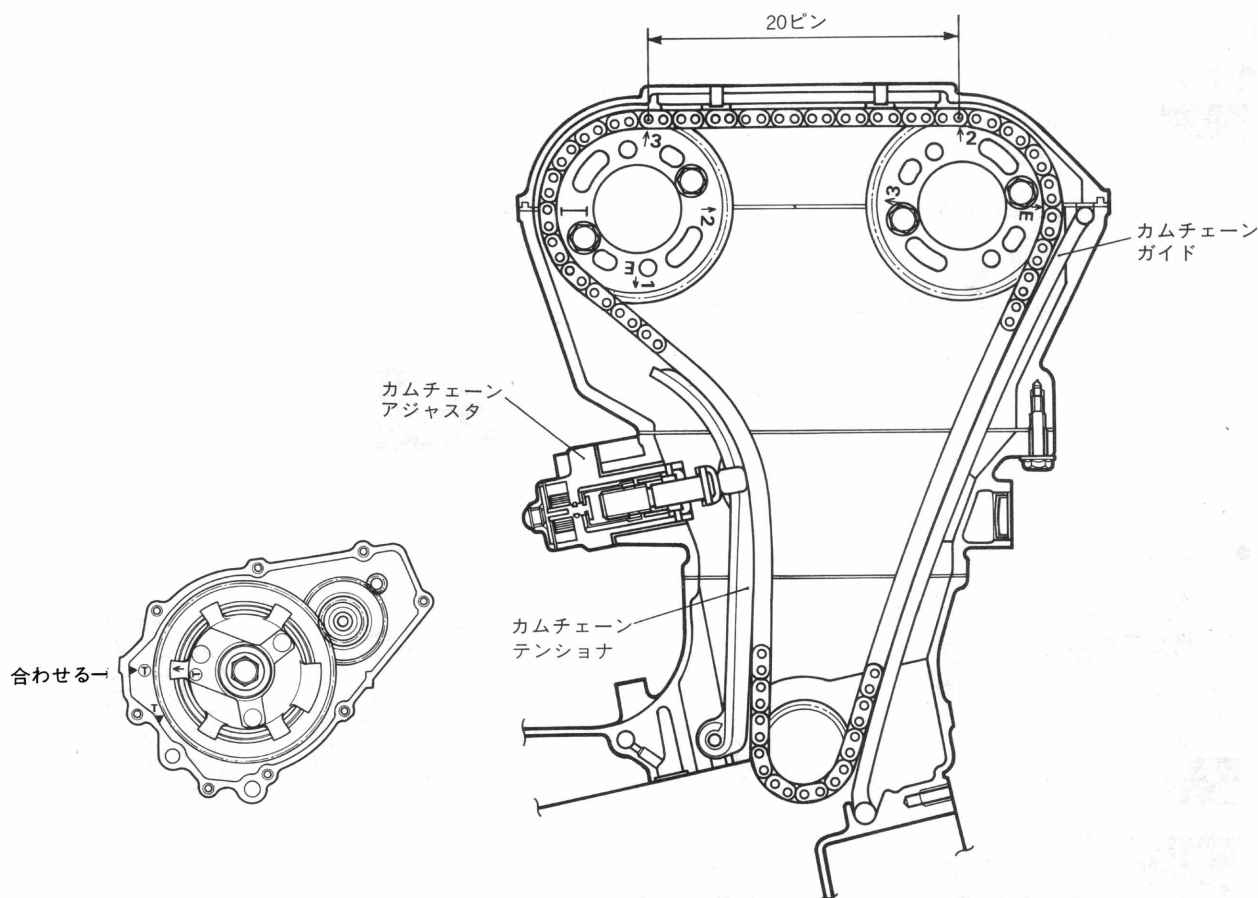
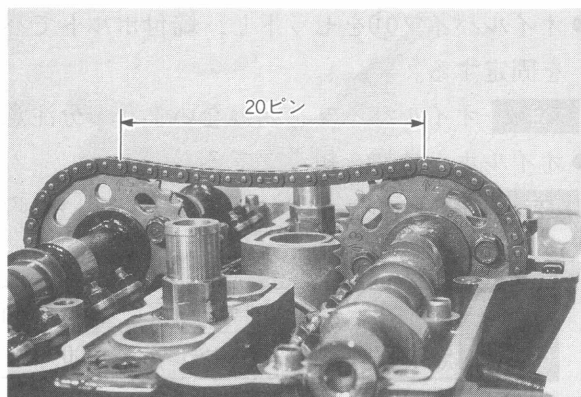
・ 上死点合せマーク①を合わせる。(イラスト参照)

オイル カムシャフトジャーナル部、シリンダヘッドの軸受部及びカムシャフトホルダの軸受部に4〜オイルを塗布する。

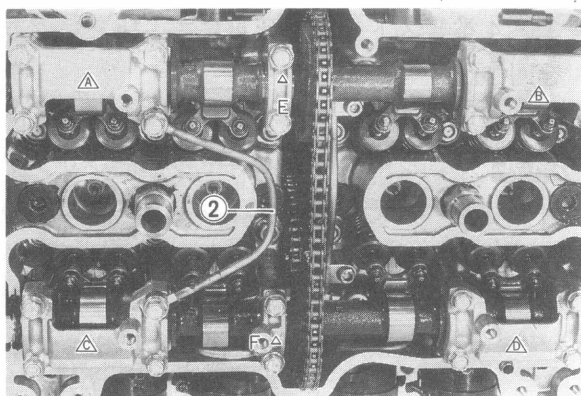
注 クランクケースには、Tマークと①マークがありますので注意してカムシャフトを組み立てる。(①マークに合わせる)



- カムチェーンをエキゾースト側に一杯に引張り、エキゾーストカムスプロケットの1の矢印をシリンダヘッド上面に合わせ組み立てる。
- エキゾーストカムスプロケットの2の矢印の位置から起算して20ピン目にインレットカムシャフト3の矢印を合せる。



- カムシャフトホルダの記号を写真の位置に合わせて組み立てる。
- オイルパイプ②を組み立てる。
 - ・カムシャフトホルダと共締めする。
 - ・オイルパイプ上側にワッシャを入れる。



カムチェーンテンショナアジャスタ, シリンダヘッドカバー

19. カムチェーンテンショナアジャスタ

- カムチェーンテンショナアジャスタ①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。
- カムチェーンテンショナアジャスタを組み立てプッシュロッドを出す。

締付 トルク	カムチェーンテンショナ アジャスタ締付ボルト	60～80	kg・cm
-----------	---------------------------	-------	-------

注 クランクを2回転回わしカムタイミングを確認する。

- バルブクリアランスを調整する。(3-3-2参照)

特 工 シックネスゲージ：09900-20806

タペットアジャストドライバ：09917-14920

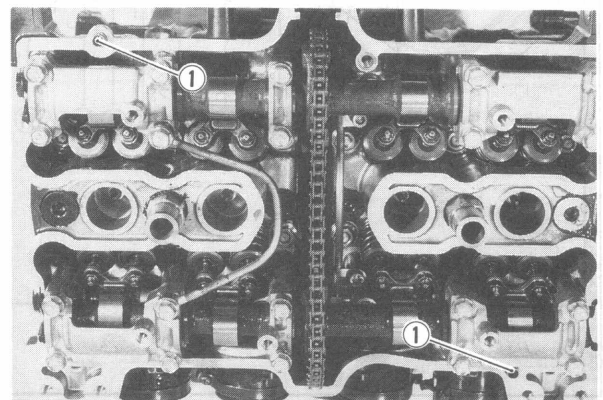
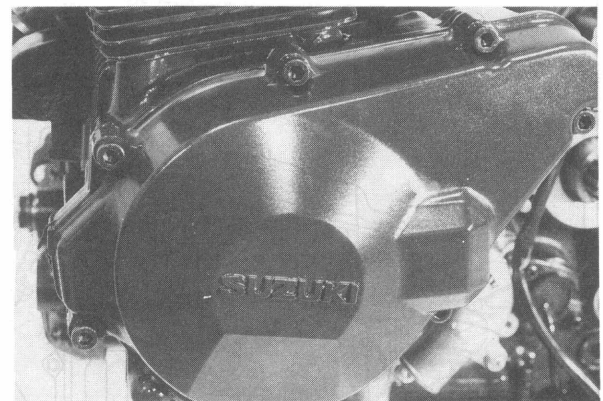
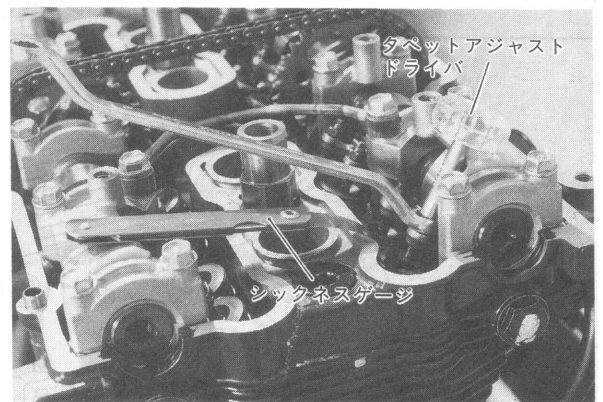
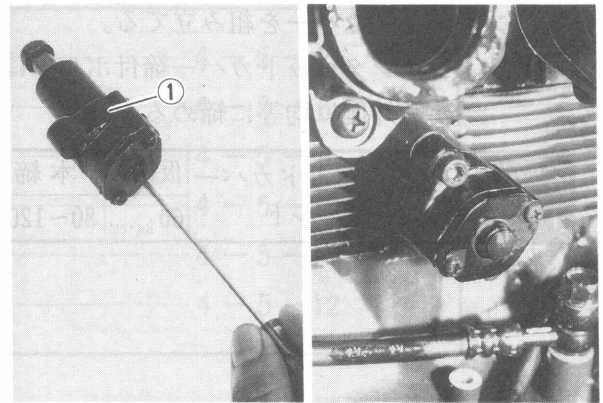
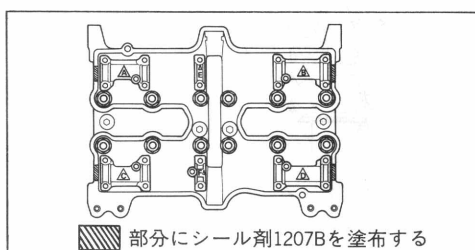
タペットクリアランス(冷機時)		
吸 気	0.13～0.18	mm
排 気	0.20～0.25	mm

- スタータギヤカバーガasket及びカバーを組み立てる。

注 クランクケース合せ面の上下20～30mmの範囲にシール剤1207Bを塗布する。

20. シリンダヘッドカバー

- シリンダヘッド部にロックピン①を取り付ける。
- シリンダヘッドカバーにガasketを取り付ける。
- イラストに示した部分にシール剤1207Bを塗布する。

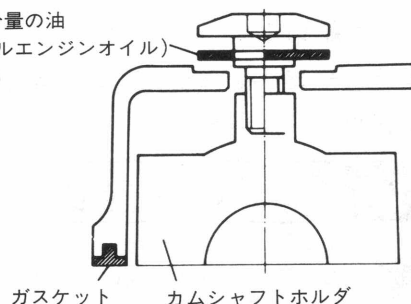


- シリンダヘッドカバーを組み立てる。

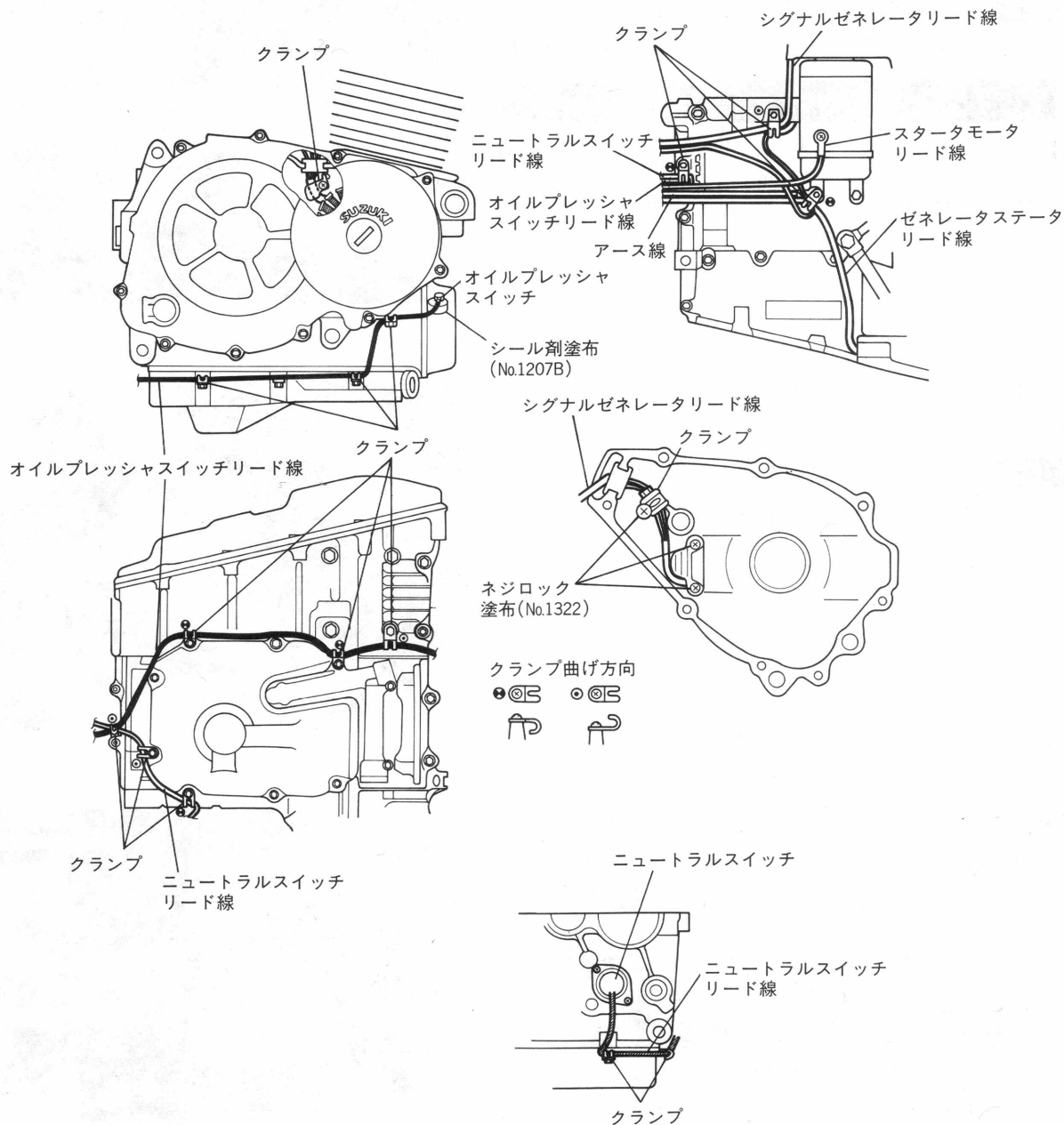
注 ・シリンダヘッドカバー締付ボルトは内側から外側に均等に締める。

締付トルク	シリンダヘッドカバー締付ボルト	仮締め	本締め
		60 kg・cm	80~120 kg・cm

締付前に少量の油
(4サイクルエンジンオイル)
を塗布する



エンジン電装リード線組立図



電装品配置箇所

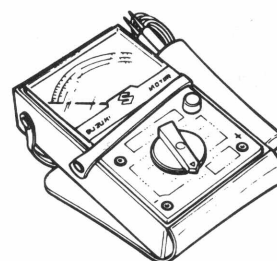
電装品単品の点検項目

● 点火及び充電関係の点検	4 - 5 - 2
● 始動装置関係の点検	4 - 5 - 6
● 電動モータファン関係の点検	4 - 5 - 9
● ウォータテンパレチャ関係の点検	4 - 5 - 10
● スイッチ関係の点検	4 - 5 - 11
● ランプ類の回路	4 - 5 - 12

点検時の注意と電装部品の配置

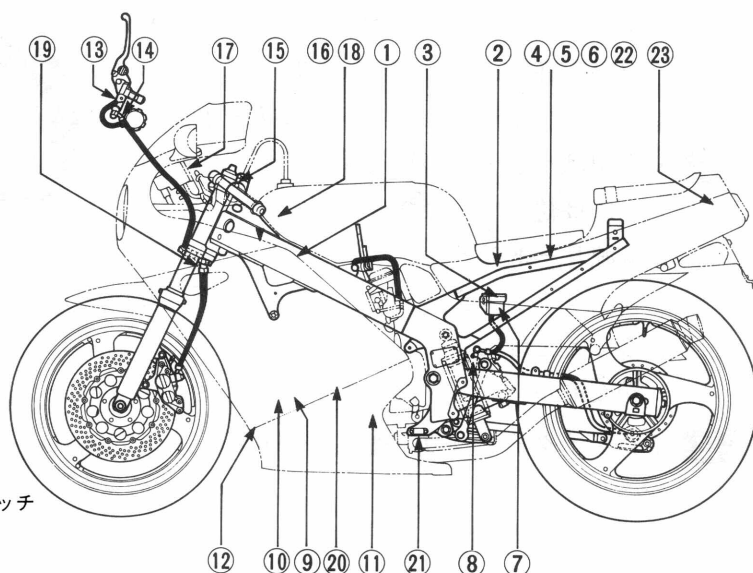
- 電装部品の点検，測定はスズキポケットテスタ 09900-25002を使用します。
- テスタのバッテリーは満充電のものを使用する。
- テスタレンジ位置を確実にセットする。
- 抵抗値はテスタ，気温により数値が異なりますので目安にとどめる。
- フレームカバーの取り外しは3-2-1ページを参照する。

ポケットテスター：09900-25002



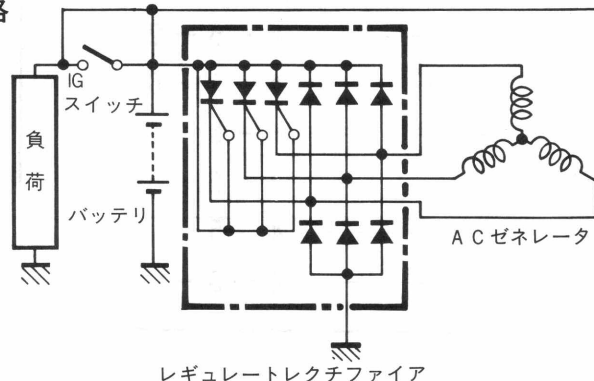
電装部品配置図

- ① イグニッションコイル
- ② バッテリー
- ③ イグナイタ
- ④ ターニングナルリレー
- ⑤ スタータリレー
- ⑥ ヒューズ
- ⑦ レギュレートレクチファイア
- ⑧ リヤブレーキスイッチ
- ⑨ ステータ
- ⑩ ピックアップコイル
- 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
スタータスイッチ
ライトスイッチ
- ⑮ デマースイッチ
ホーン，パッシングスイッチ，ウインカースイッチ
- ⑯ ウォータテンパレチャゲージ
- ⑰ ウォータテンパレチャメータ
- ⑱ サーマスイッチ
- ⑲ クーリングファン
- ⑳ スタータモータ
- ㉑ サイドスタンドスイッチ
- ㉒ サイドスタンドリレー
- ㉓ ダイオード



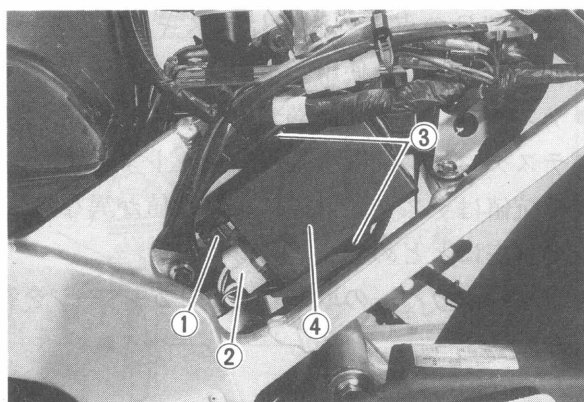
点火関係及び充電関係

点火回路



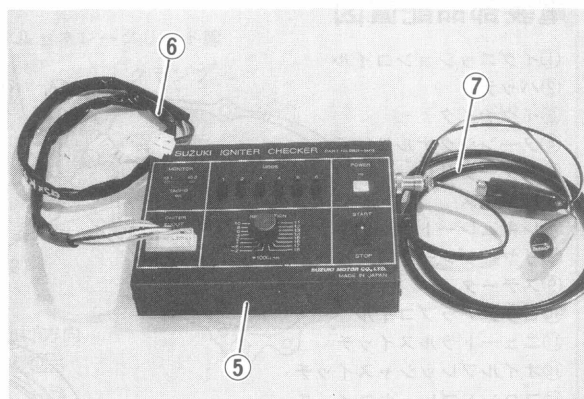
イグナイタユニットの点検

- イグナイタを外す。
 - ・カプラ①、②を外す。
 - ・イグナイタ締付スクリュー③を外す。
 - ・イグナイタ④を外す。



イグナイタチェッカを用いた点検

- 配線の仕方
 - ・イグナイタチェッカ⑤とイグナイタ④をリードワイヤ (MODE 2) ⑥で接続する。
 - ・電源用リードワイヤ⑦をバッテリーに接続する。
- 注**
- ・黒線はバッテリーの⊖端子に、赤線は⊕端子に接続してください。
 - ・電源リードワイヤを接続する前にパワースイッチとスタートスイッチがOFFであることを確認する。
 - ・満充電のバッテリーを使用する。



特 工 イグナイタチェッカ：09931-64410

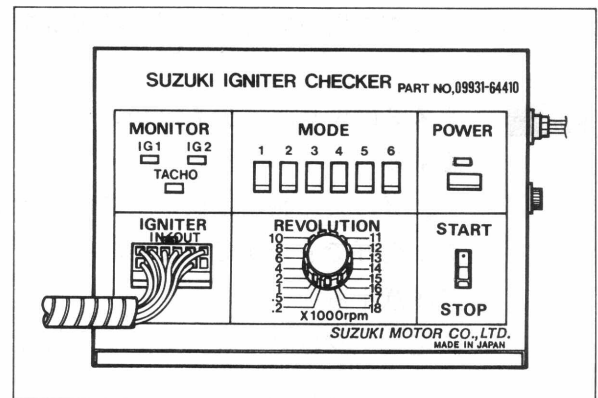


イグナイタユニット

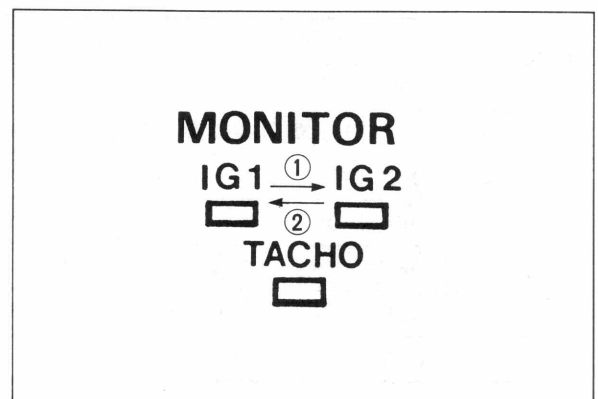
●点検方法

- ・イグナイタユニットは下記に述べる1～3の手順にて点検する。

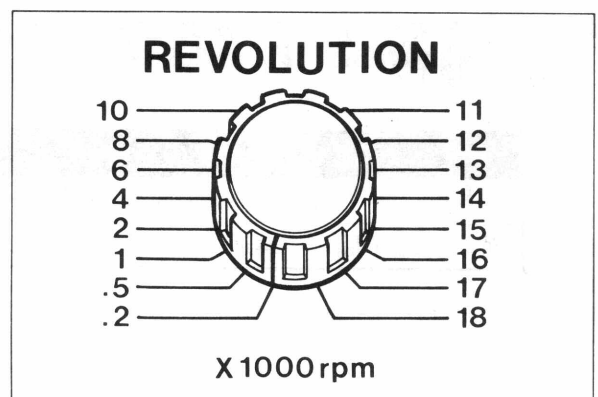
- 1) MODE 2スイッチを押し、次にパワースイッチをONにします。この時パワーランプが点灯しなければバッテリーの充電不足です。



- 2) レボリューションダイヤルを「11」にセットしてからスタートスイッチをONにする。次にレボリューションダイヤルを「.2」にセットします。このポジションではエンジン回転数で200rpmに相当する一次電流を発生しています。スタートスイッチをONにした時、2つのモニタランプが交互 (①⇄②) にゆっくり点滅するかチェックする。モニタランプが不規則に点滅する場合は、イグナイタの故障と判断します。



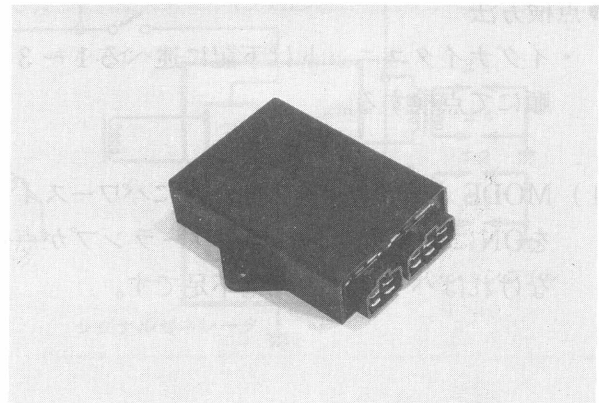
- 3) レボリューションダイヤルを順々に上げてゆきモニタランプの点滅が速くなることをチェックする。レボリューションダイヤルが「13」を越えると「IG 1」のランプが消えます。これは、14000 ± 50 rpmにて点火カットが働く為です。もしレボリューションダイヤルが「.2」～「13」の間で「IG 1」「IG 2」のランプが消える場合は、イグナイタの故障と判断します。



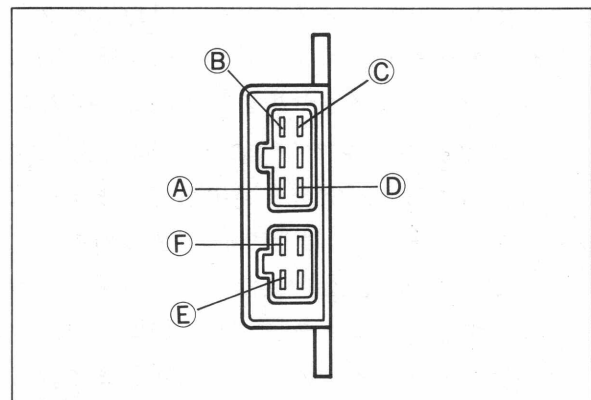
ポケットテストを用いた点検

- ポケットテストを用いて各端子間の抵抗値を測定する。

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



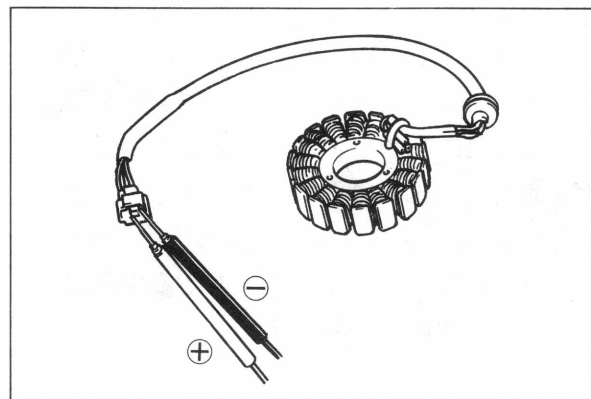
テ ス タ ⊖ 端 子	テ ス タ ⊕ 端 子					
	Ⓐ	Ⓑ	Ⓒ	Ⓓ	Ⓔ	Ⓕ
	Ⓐ	11 K Ω	11 K Ω	6.4 K Ω	50 K Ω	8.5 K Ω
	Ⓑ	OFF		OFF	OFF	OFF
	Ⓒ	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF
	Ⓓ	OFF	2.5 K Ω	2.5 K Ω	12.5 K Ω	1.65 K Ω
	Ⓔ	OFF	75 K Ω	75 K Ω	35 K Ω	35 K Ω
	Ⓕ	OFF	4.7 K Ω	4.7 K Ω	1.65 K Ω	16.5 K Ω



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。

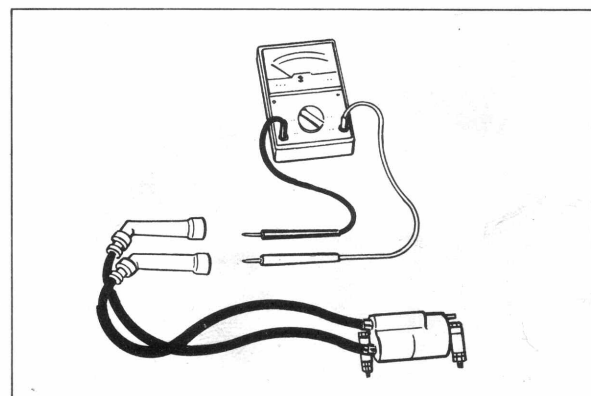
ACゼネレータの点検		
端 子	導通の有無	測定レンジ
黄の各端子間	導通あり	×1 Ω



イグニッションコイルの点検

- ハイテンションコード及びコイルボデーの劣化、亀裂等の損傷がないか点検する。
- スパークプラグキャップについても亀裂等の点検をする。
- ポケットテストを用いて1次、2次コイルの抵抗値を測る。

イグニッションコイル抵抗値		
1次側	3.2 Ω	測定レンジ×1 Ω
2次側	13~18 K Ω	測定レンジ×K Ω

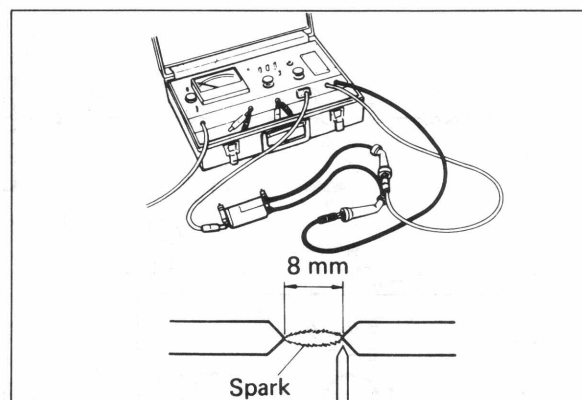


シグナルゼネレータ，レギュレートレクチファイア

- エレクトロテストと特殊工具（テストリード）を用いて飛火性能の点検を行なう。

特 工 エレクトロテスト：09900-28107

PEI テストリード：09900-28617

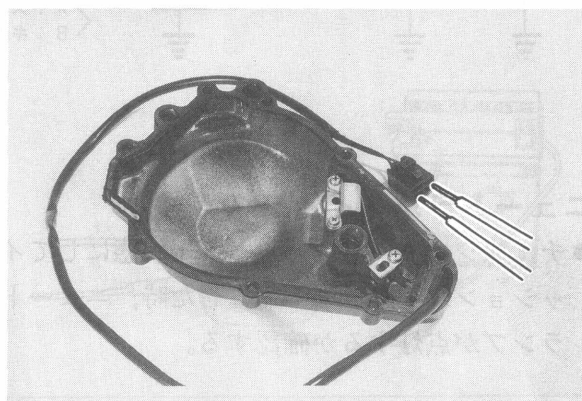


シグナルゼネレータの点検

- ポケットテストを用いて抵抗値を測定する。

注 テスタにより，多少数値が異なるので注意してください。

シグナルゼネレータの抵抗値		
端 子	抵 抗 値	測定レンジ
茶↔黒青	100 Ω ±20%	×10 Ω



レギュレートレクチファイアの点検

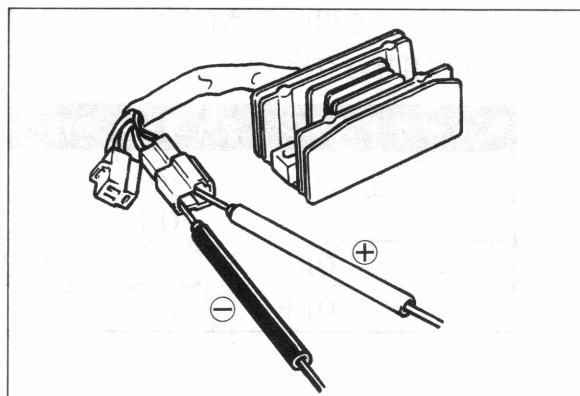
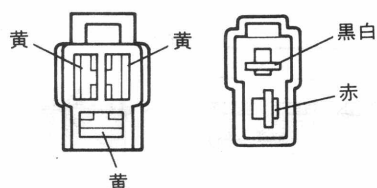
- ポケットテストを用いて，各リード線端子間の導通（抵抗）を測定する。

注 テスタにより，多少数値が異なるので注意してください。

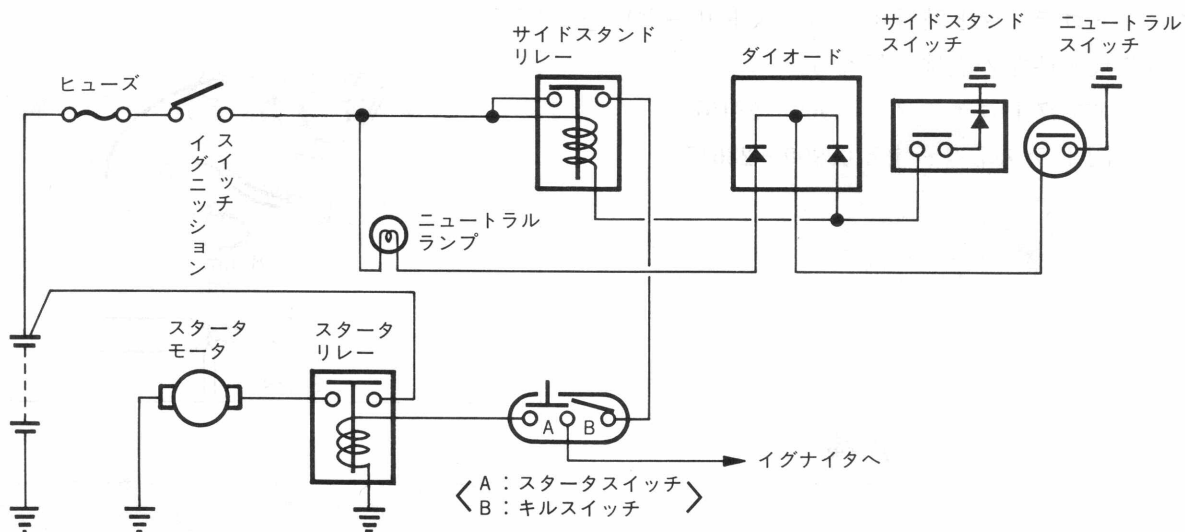
レギュレートレクチファイアの導通（抵抗）

テスト⊕ テスト⊖	黒白	黄	黄	黄	赤
黒白		6 Ω	6 Ω	6 Ω	30 Ω
黄	OFF		OFF	OFF	6 Ω
黄	OFF	OFF		OFF	6 Ω
黄	OFF	OFF	OFF		6 Ω
赤	OFF	OFF	OFF	OFF	

分解点検



始動関係



ニュートラルスイッチの点検

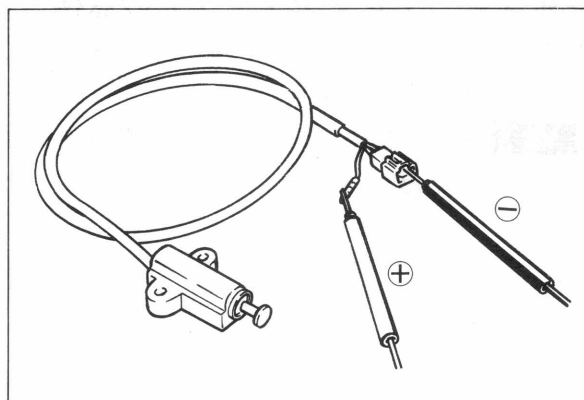
- チェンジレバーをニュートラル状態にしてイグニッションスイッチを ON にした時、ニュートラルランプが点灯するか確認する。

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導通の有無を点検する。

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

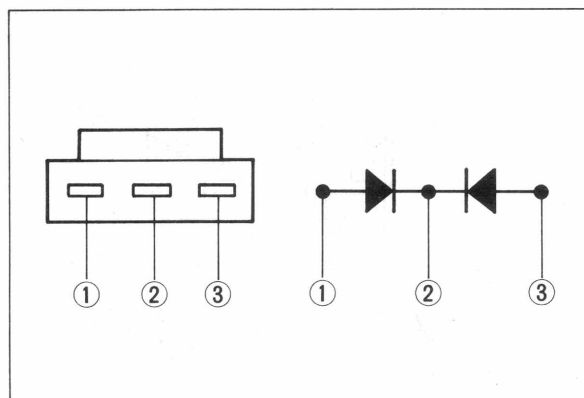
- ダイオードの点検は、スイッチを押した状態でテスト棒を接続する。
(一方向に導通があり、逆方向に導通がないか確認する。)



サイドスタンドダイオードの点検

- ポケットテスタを用いてサイドスタンドダイオードの導通の有無を点検する。

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



サイドスタンドインタロック関係，スタータリレー

サイドスタンドリレーの点検

●点検方法

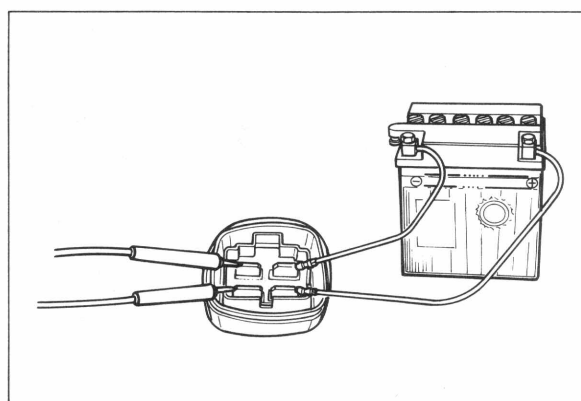
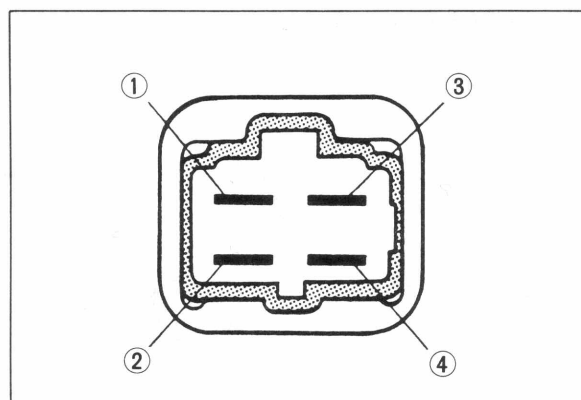
- ・サイドスタンドリレーは下記に述べる 1， 2 の手順にて点検する。

- 1) ポケットテストを用いて，①と②の導通の有無を点検する。

この時，導通していたら故障と判断します。

- 2) 次にコイル側（③と④）に12Vの電圧をかけ（この時「カチッ」と音が出る）ポケットテストで①，②の導通の有無を点検する。

この時，導通していなければ故障と判断します。

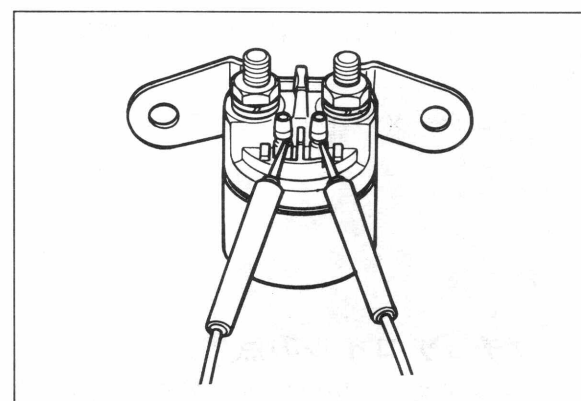


スタータリレーの点検

- ポケットテストを用いてコイルの抵抗値を測定する。

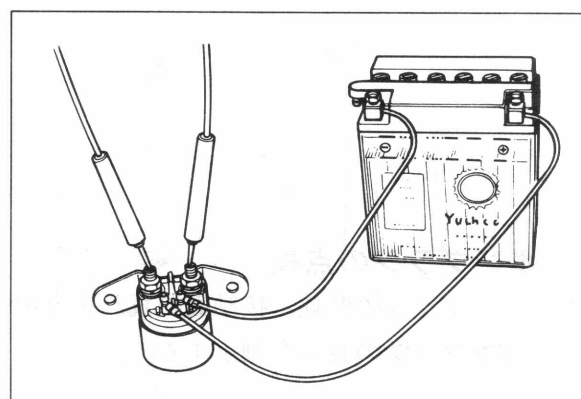
- 測定レンジ——×1Ω

スタータリレー抵抗値	
3.5～5	Ω



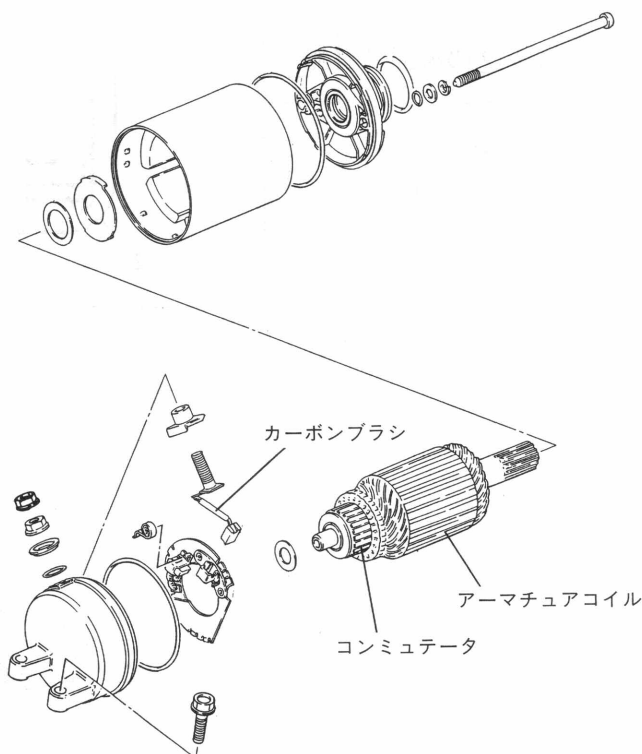
- 長時間の使用で，ポイント部が焼損して導通がなくなる事があるのでコイル側に12Vの電圧をかけ，ボデーをアースし（この時「カチッ」と音が出る）ポケットテストで導通の有無を点検する。

導 通 あ り



スタータモータの点検

- 落下させないように注意して取り扱ってください。



コミュテータの点検

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

コミュテータの外径			
標準	28	限度	27
	mm		mm以下交換

アーマチュアコイルの点検

- ポケットテストを用いて各セグメント間の導通の有無を点検する。

アーマチュアコイルの導通		
端子	導通の有無	測定レンジ
セグメント↔シャフト	無	$\times 1 \Omega$
各セグメント間	有	$\times 1 \Omega$

カーボンブラシの点検

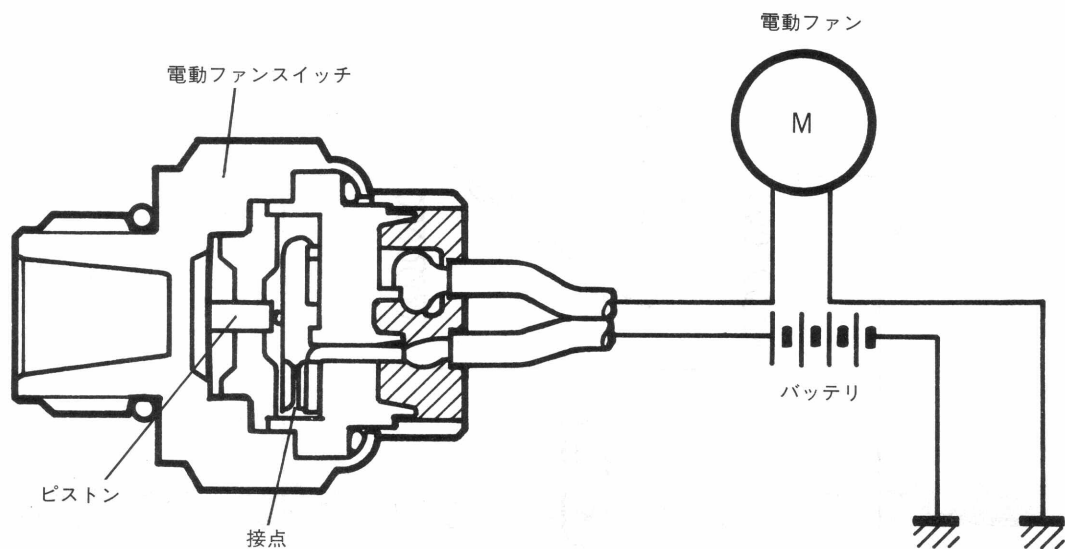
- カーボンブラシの摩耗，接触面の荒れを点検する。
- カーボンブラシの長さを測定する。

カーボンブラシの長さ			
標準	12.0	限度	8.5
	mm		mm以下交換

電動ファン関係

電動モータファン関係

電動モータファン回路



電動モータファンの点検

- ポケットテストを用いてコイルの抵抗値を測定する。

ファンモータ抵抗値	
3 ~ 4	Ω

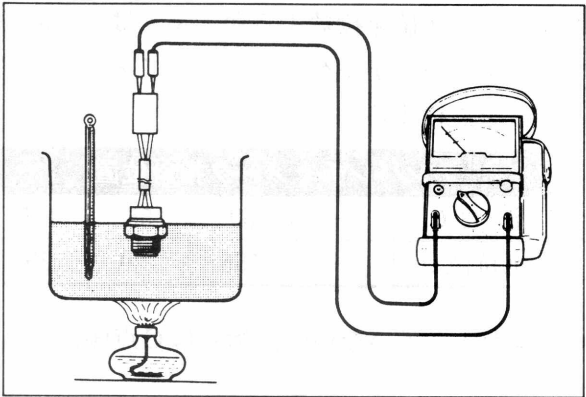


分解点検

サーモスイッチの点検

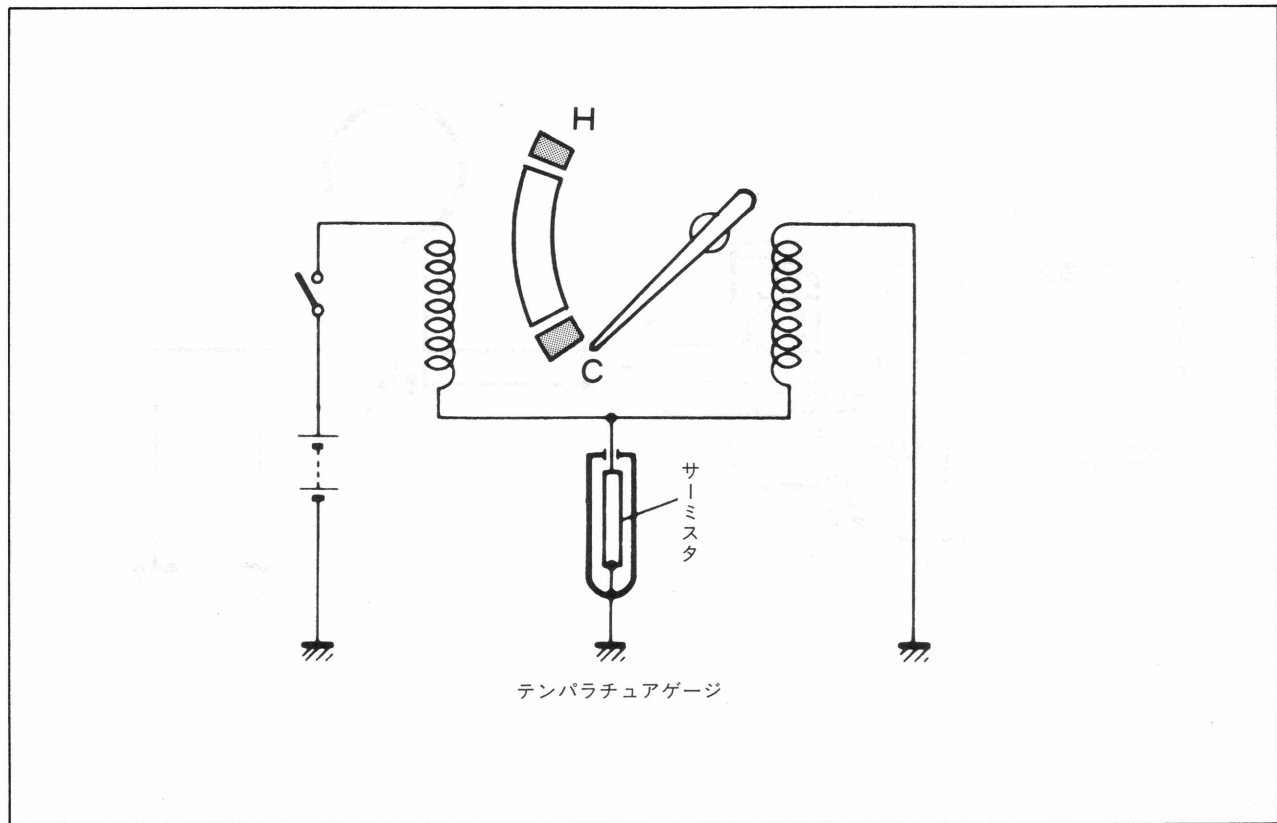
- サーモスイッチを油で暖め、規定の温度になったときに導通があるか確認をする。

サーモスイッチ導通温度	
導通有り	93 ~ 99℃ 以上
導通無し	86 ~ 92℃ 以下



ウォーターテンパレチャ関係

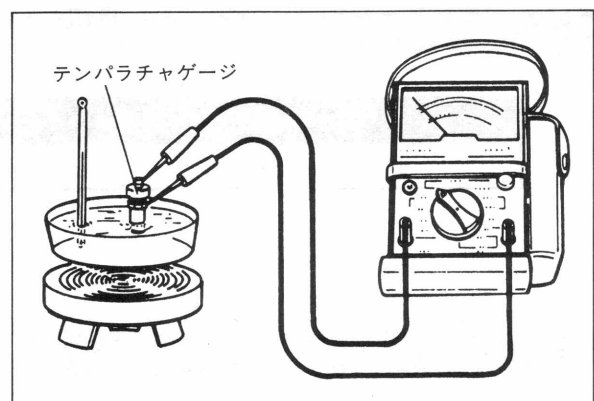
ウォーターテンパレチャゲージ（水温計）の回路



ウォーターテンパレチャゲージの点検

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

テンパレチャゲージの抵抗値				
温度℃	50	80	100	125
抵抗値Ω	156	53	28.3	14.7

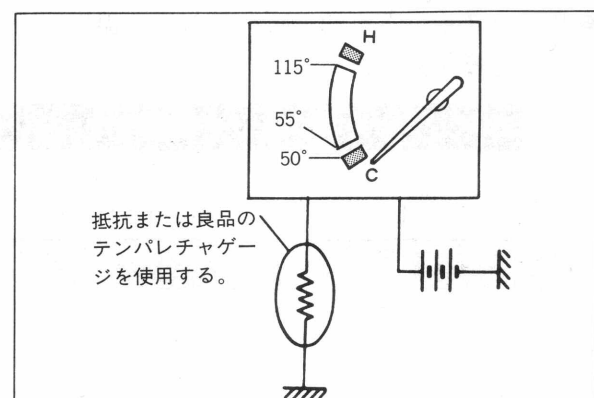


ウォーターテンパレチャメータの点検

- 規定の抵抗値を接続するか、または、良品のウォーターテンパレチャゲージ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℃	—	50	55	115
抵抗値Ω	—	156	120	20

- 電源が入っていない時、指針はC点側に戻る。

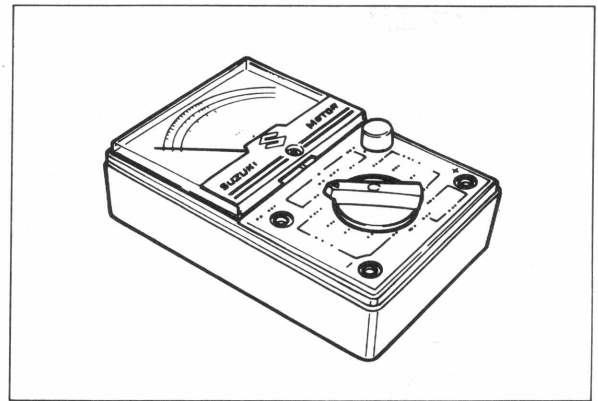


各種スイッチ類

スイッチ関係

各種スイッチ類の点検

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



イグニッションスイッチ				
	赤	橙	灰	茶
OFF				
ON	○—○		○—○	
P	○—○			○—○

ライティングスイッチ				
	灰	橙青	橙赤	黄白
ON	○—○		○—○	
・	○—○			
OFF				

ディマスイッチ			
	白	黄	黄白
HI		○—○	
LO	○—○		○—○

ターンシグナルスイッチ			
	黒	空	淡緑
R		○—○	
・			
L	○—○		

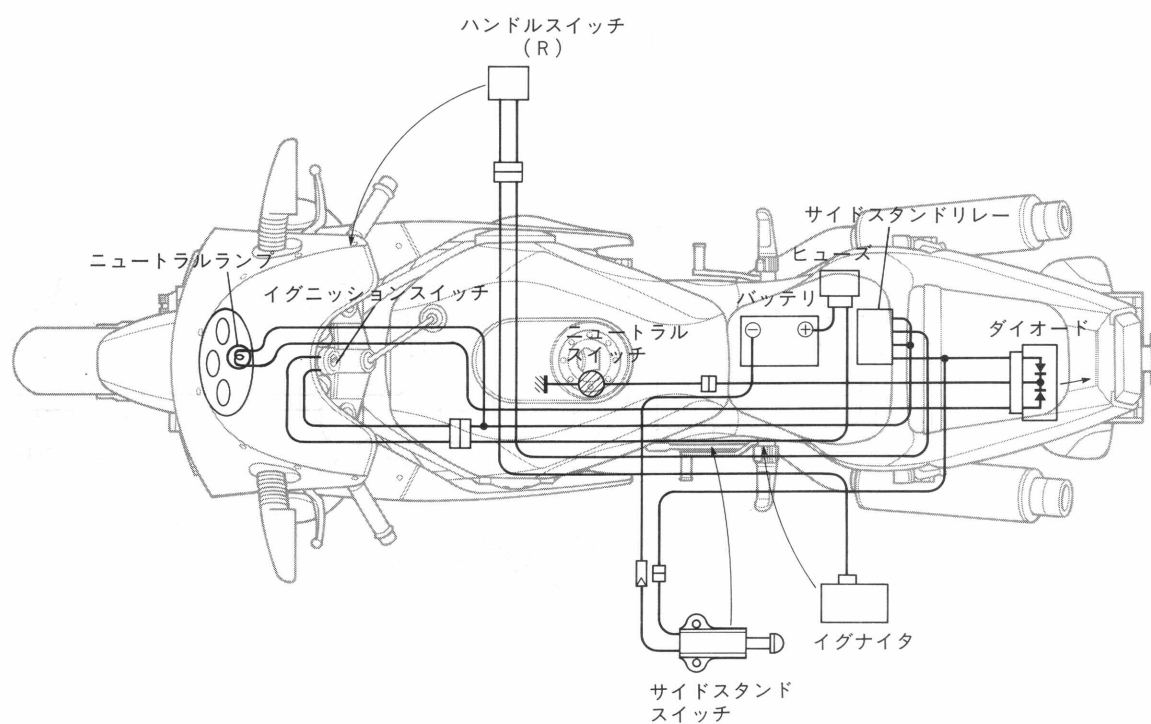
ホーンスイッチ		
	黒青	黒白
ON	○—○	
OFF		

パッシングスイッチ		
	黄	橙赤
OFF		
PASS	○—○	

エンジンストップスイッチ		
	橙白	橙黒
ON	○—○	
OFF		

スタータスイッチ		
	橙白	黄緑
ON (押す)	○—○	
OFF (放す)		

インタロック回路



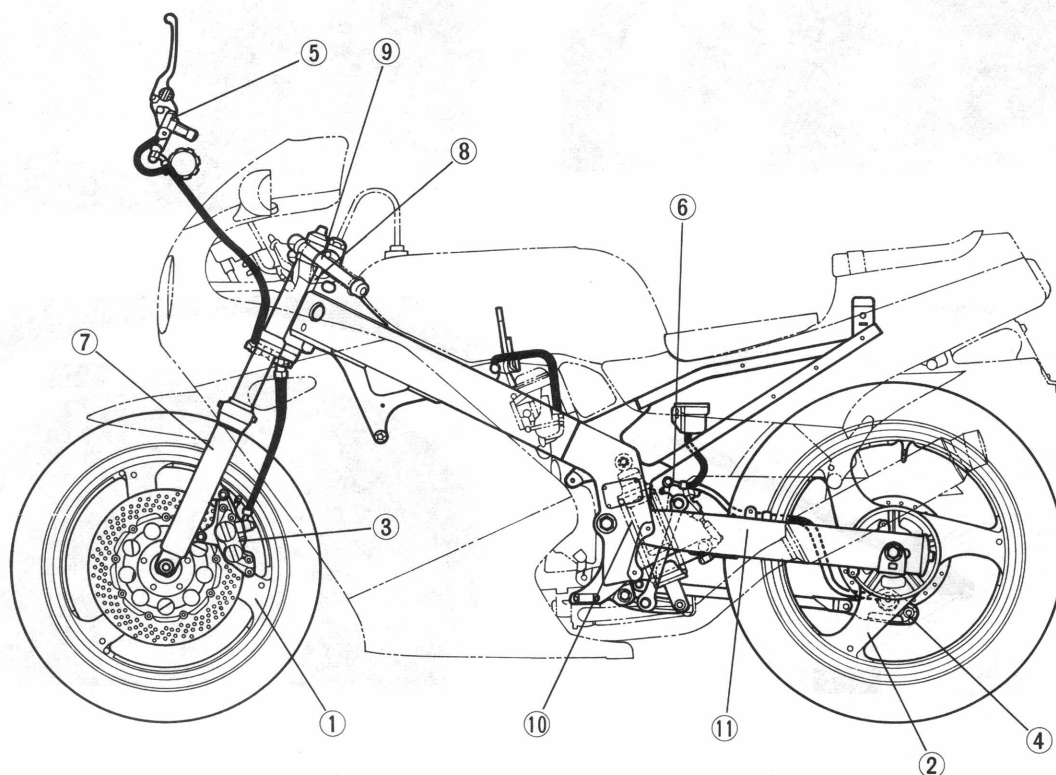
ボデーの分解・組立

ボデーの分解・組立

●ホイール	4-6-2
●ブレーキ	4-6-10
●フロントフォーク	4-6-22
●ステアリングシステム	4-6-27
●ハンドル	4-6-30
●リヤショックアブソーバ	4-6-33
●スイングアーム	4-6-33

注

- 車体を上げて行なわなければ出来ない作業は、ジャッキ等を用いて行なってください。
- 車体を上げて行なう作業は安全を確かめてから行なってください。



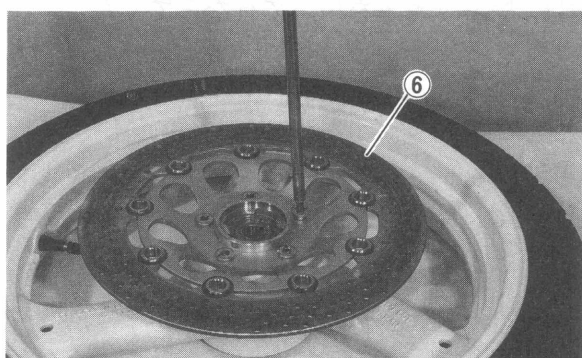
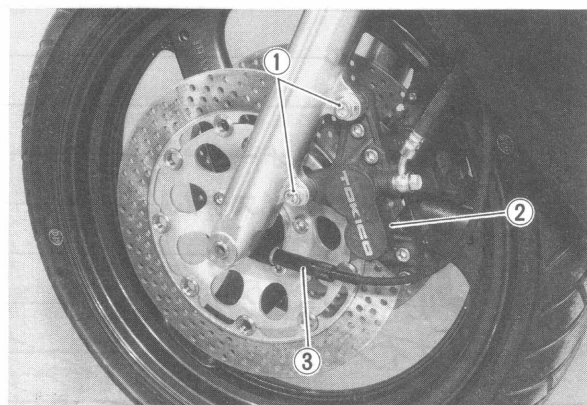
- ①フロントホイール
- ②リヤホイール
- ③フロントブレーキキャリパ
- ④リヤブレーキキャリパ
- ⑤フロントブレーキマスタシリンダ
- ⑥リヤブレーキマスタシリンダ
- ⑦フロントフォーク
- ⑧ステアリングシステム
- ⑨ハンドル
- ⑩リヤショックアブソーバ
- ⑪スイングアーム

フロントホイールの分解

- ブレーキキャリパマウントボルト①を外しキャリパ②を外す。

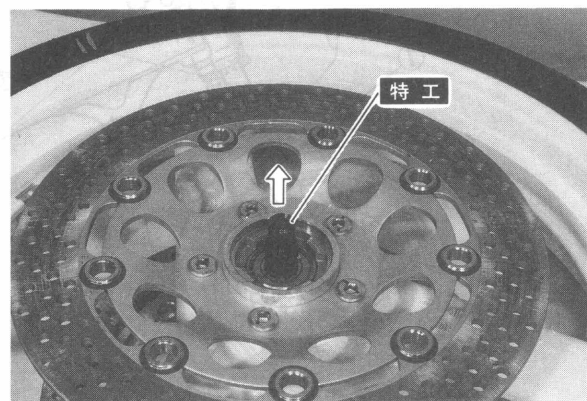
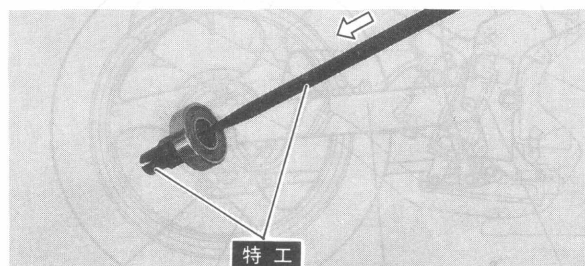
注 キャリパは、ブレーキホースで吊るさずに台の上に乗せておく。

- スピードメーターケーブル③を外す。
- クランプボルト④を外す。
- アクスルシャフト⑤を外す。
- フロントホイールを外す。
- ディスクプレート⑥を外す。

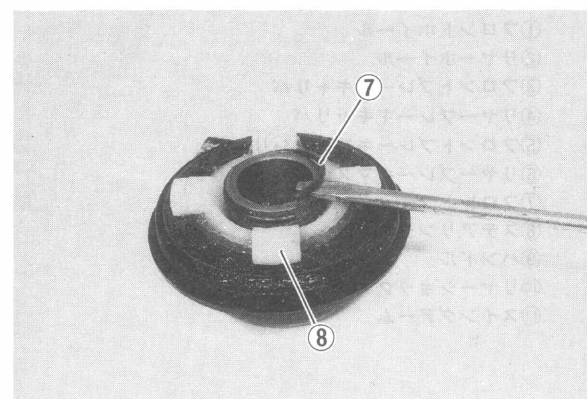


- ベアリングを外す。

特 工 ベアリングリムーバ：09941-50110



- スピードメーターギヤーリング⑦を外す。
- スピードメーターギヤー⑧を外す。



ディスクプレートの点検

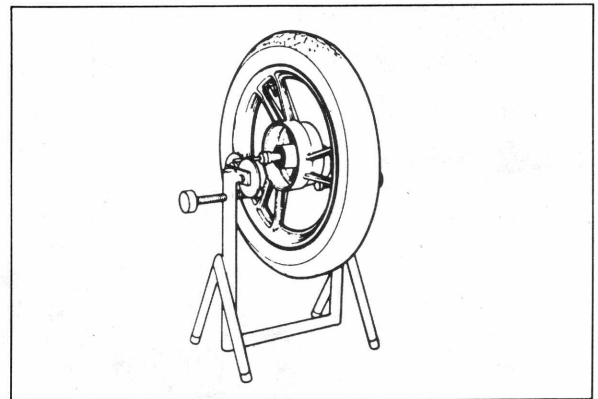
- 取付部をはじめディスクプレート各部に亀裂，異常な傷がないか点検する。
- ディスクプレートの摺動部分の摩耗具合をマイクロメータで測定する。

ディスクプレートの厚さ(mm)			
標準	前：4.5	限度	前：4.0
	後：5.0		後：4.3

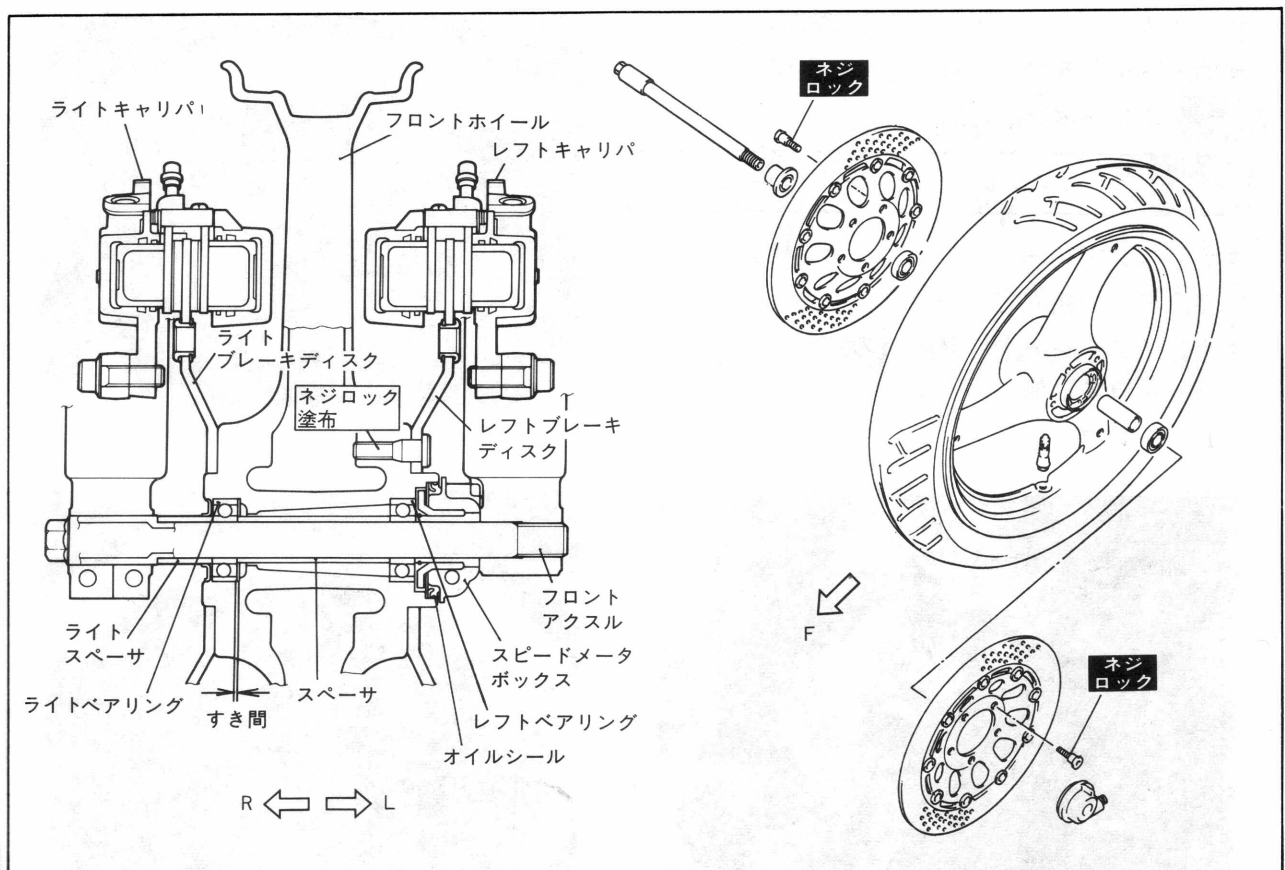
ホイールバランスの点検

- 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



フロントホイール組立図



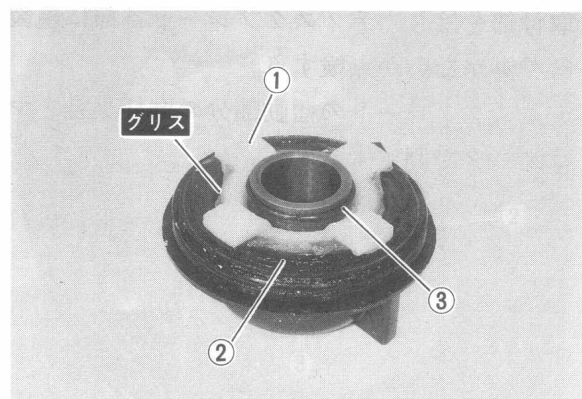
フロントホイールの組み立て

スピードメータギヤーを部組する

- スピードメータギヤー①, オイルシール②にグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス(A)

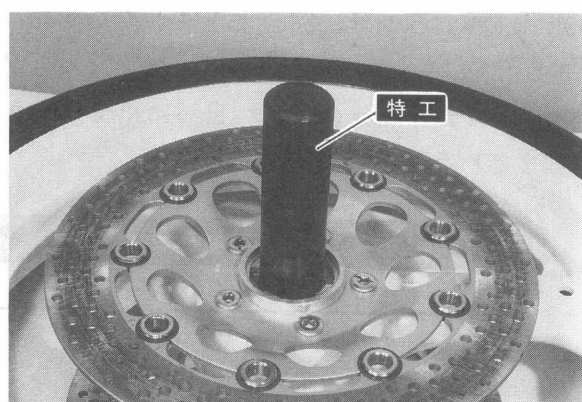
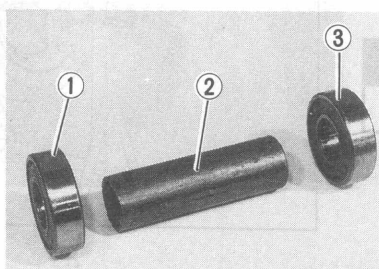
- オイルシール②, スピードメータギヤー①を組み立てる。
- ギヤーリング③をはめる。



ホイールを組み立てる

- レフトベアリング①, スペーサ②, ライトベアリング③を組み立てる。(レフトベアリングを先に組み立てる。)

特 工 ベアリングインストーラ: 09913-84510

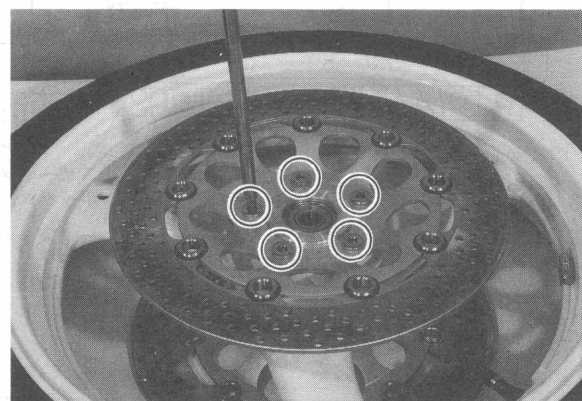
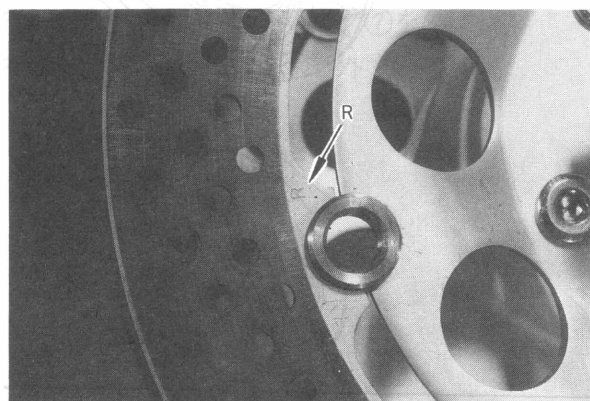
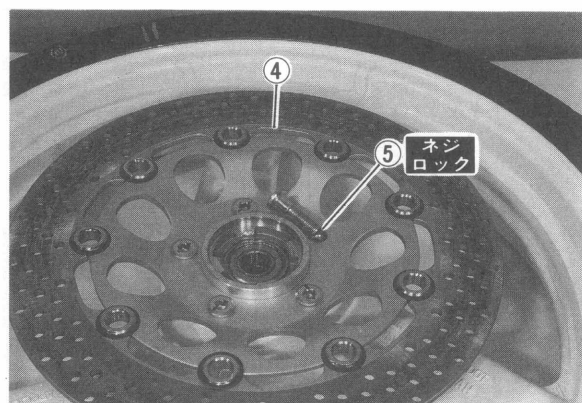


- ディスクプレート④を組み立てる。
- 締付ボルト⑤にネジロックを塗布する。

ネジロック スリーボンド1324

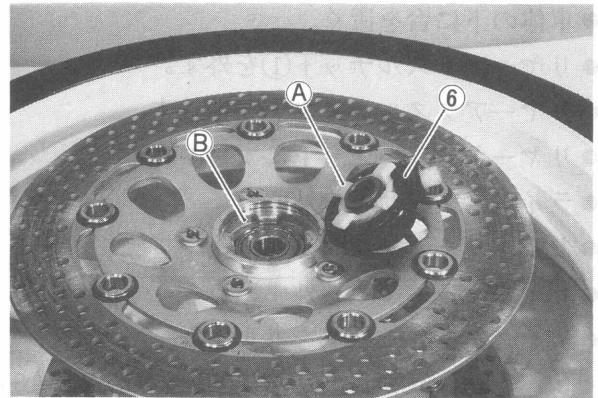
締付トルク	ディスクプレートボルト	150~250 kg・cm
--------------	-------------	---------------

- ディスクプレートはホイールの回転方向に対して, 左右の組立方向がある。
- ディスクプレートに R, L の刻印あり,
 R——ライト側 } に組み立てる。
 L——レフト側 }



フロントホイール

- スピードメーターギヤケース⑥を組み立てる。
- ギヤ側の爪④をホイール側の爪溝③にはめる。



- ホイールをフロントフォークに組み立てる。
- カラー⑦を入れる。
- スピードメーターギヤケースストッパ③にアウトチューブ⑧側のストッパ⑪にあてる。



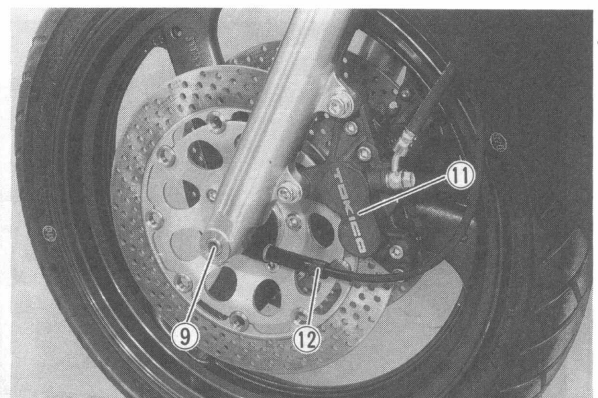
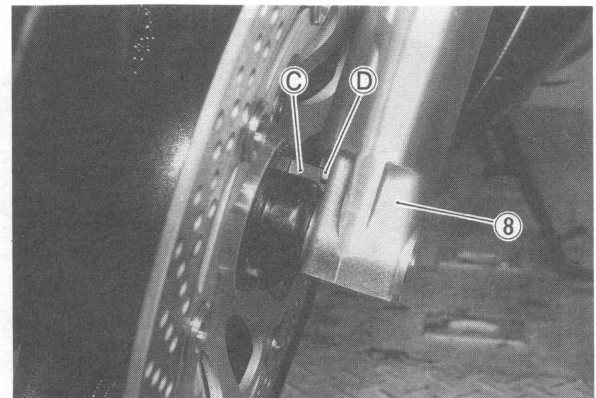
- アクスルシャフト⑨を締め付ける。
- クランプボルト⑩を締め付ける。

締付	フロントアクスル	500～800 kg・cm
トルク	フロントアクスルクランプボルト	150～250 kg・cm

- キャリパ⑪を組み立て締め付ける。

締付	キャリパマウントボルト	250～400 kg・cm
トルク		

- スピードメーターケーブル⑫を組み立てる。



リヤホイールの分解

- 車体の下に台を置く。
- リヤアクスルナット①を外す。
- リヤアクスルシャフト②を外す。
- リヤキャリパ③を下にずらす。
- ライトスペーサ④を外す。
- ドライブチェーン⑤を外す。
- リヤホイール⑥を外す。
- ディスクプレート⑦を外す。

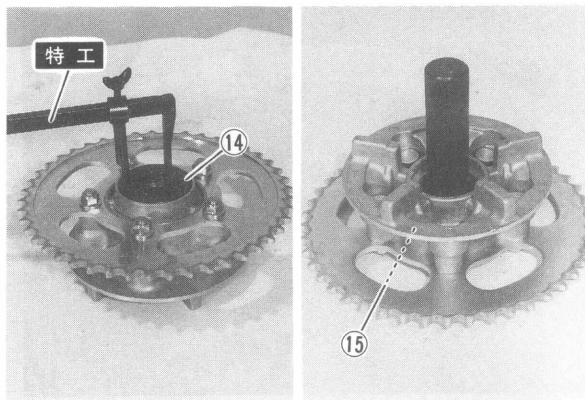
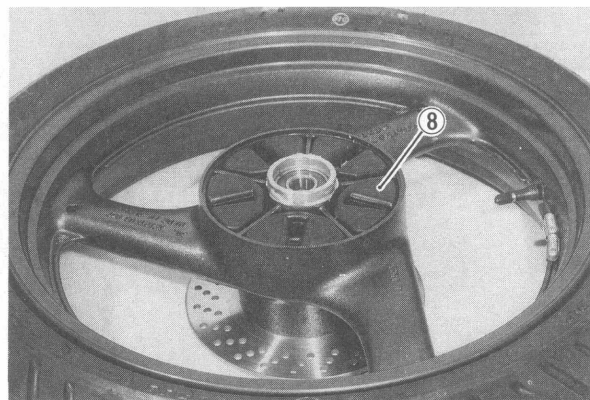
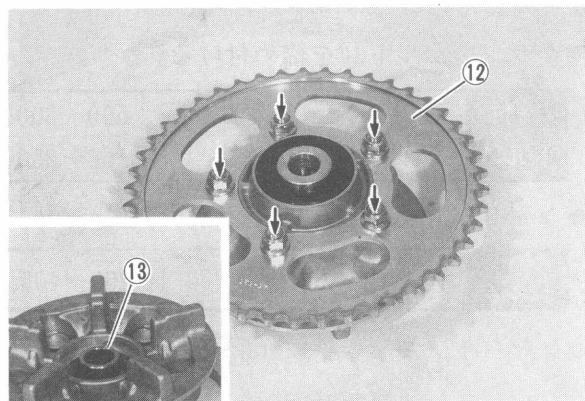
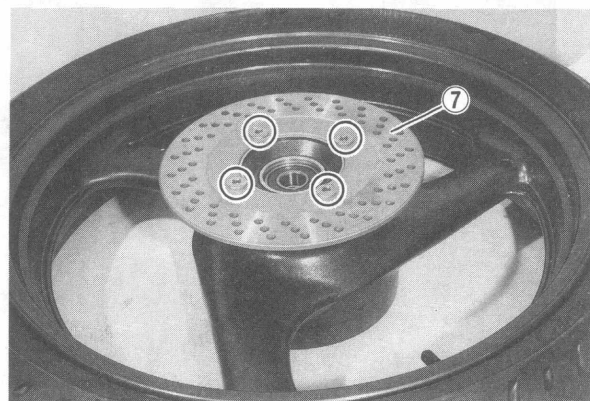
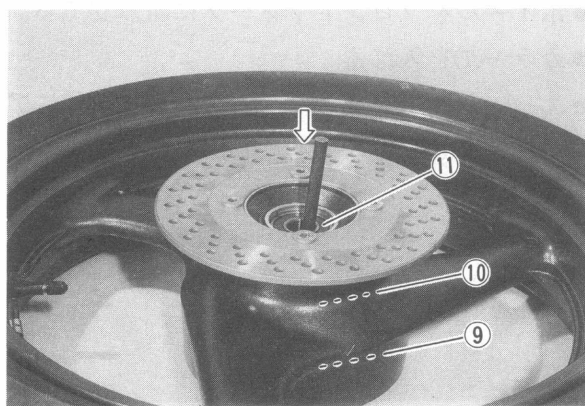
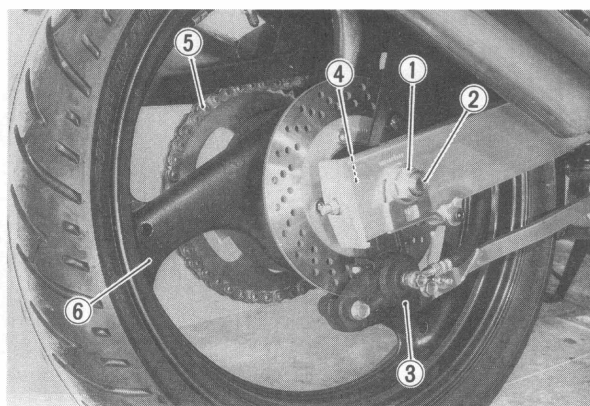
特 工 ヘキサゴンレンチ：09914-25811（6 mm）

- リヤハブショックアブソーバ⑧を外す。
- レフトベアリング⑨，スペーサ⑩，ライトベアリング⑪を外す。
- リヤスプロケット⑫を外す。
- スペーサ⑬を外す。
- オイルシール⑭を外す。

特 工 オイルシールリムーバ：09913-50121

- ベアリング⑮を外す。

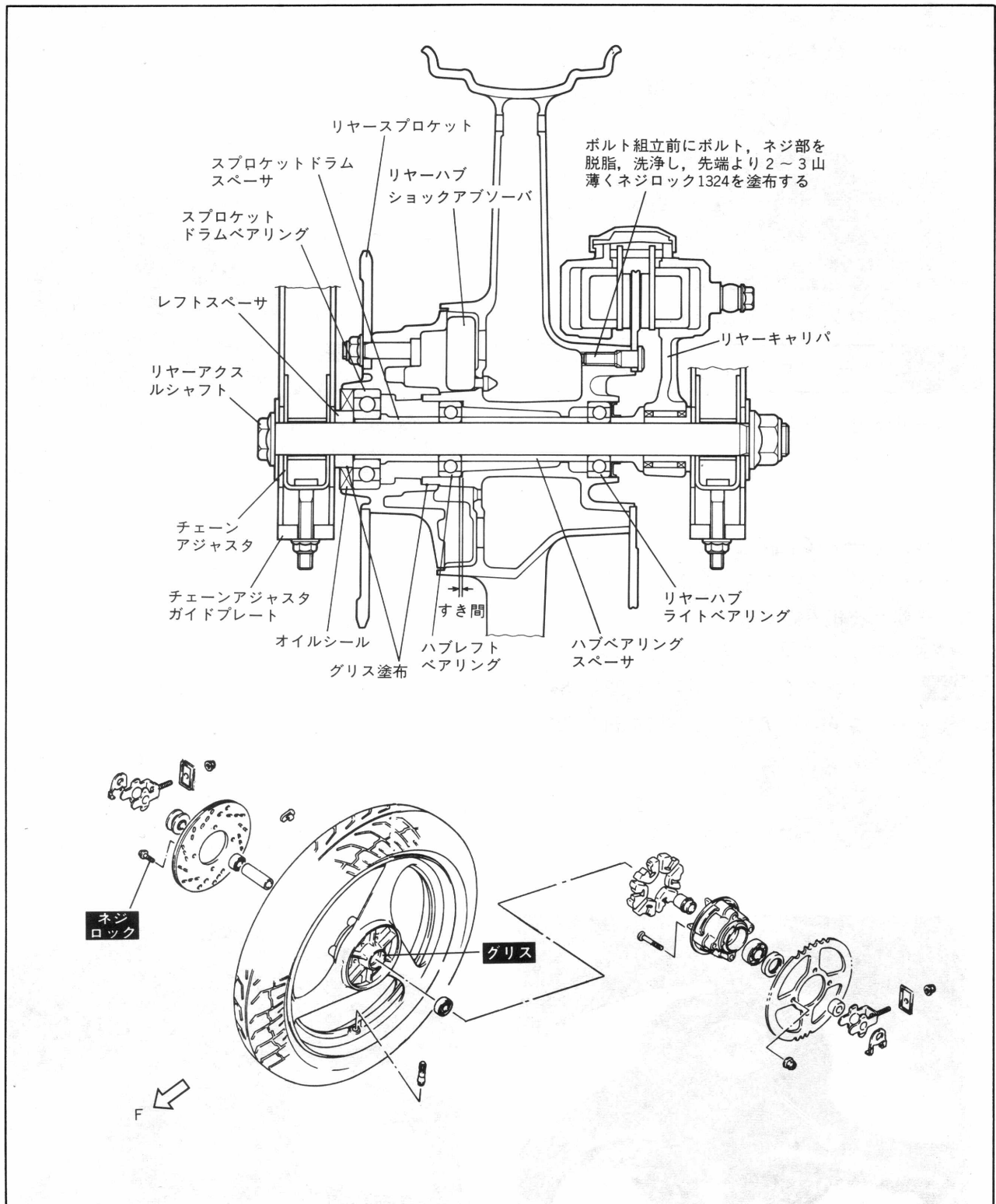
特 工 ベアリングインストーラ：09913-80112



点検

- ディスクプレートの点検は (4-6-3参照)
- ホイールバランスの点検は (4-6-3参照)

リヤホイールの組み立て



スプロケットハブの部組

- ベアリングにグリスを塗布する。

グリス スズキグリス(A)

- ベアリング①を圧入する。

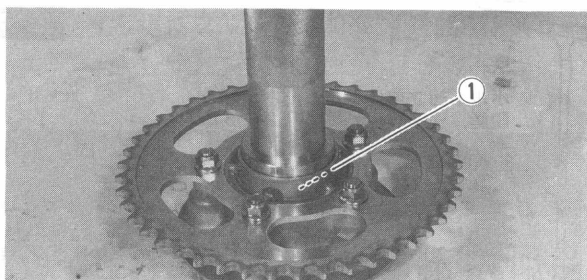
特 工 ベアリングインストーラ：09913-85210

- オイルシール②を圧入する。

- オイルシールのリップ部にグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス(C)

- スペーサ③を組み立てる。



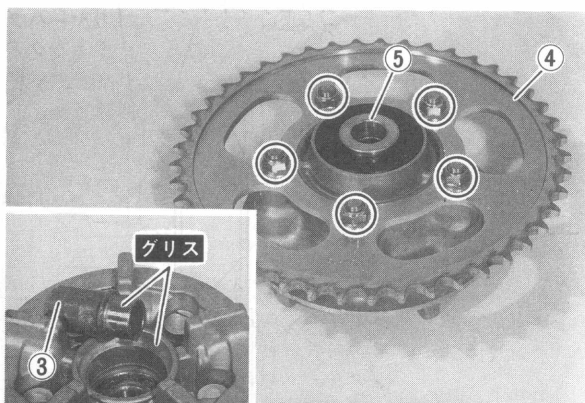
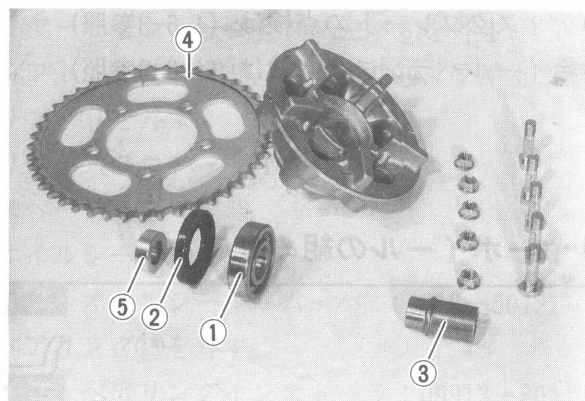
- リヤスプロケット④を組み立てる。

締付
トルク

リヤスプロケットナット

480~720 kg・cm

- スペーサ⑤を組み立てる。



リヤホイールの部組

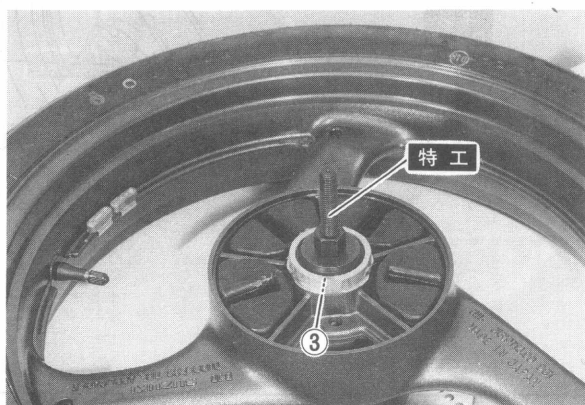
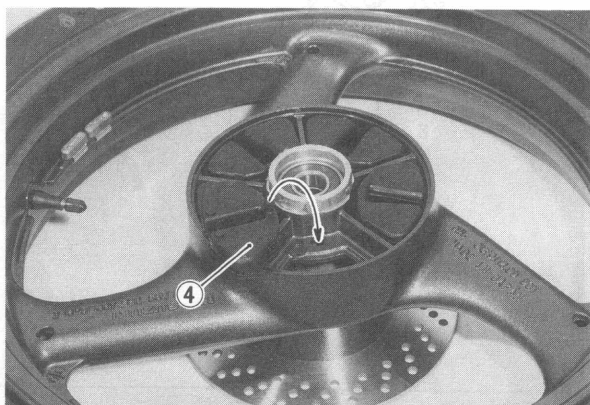
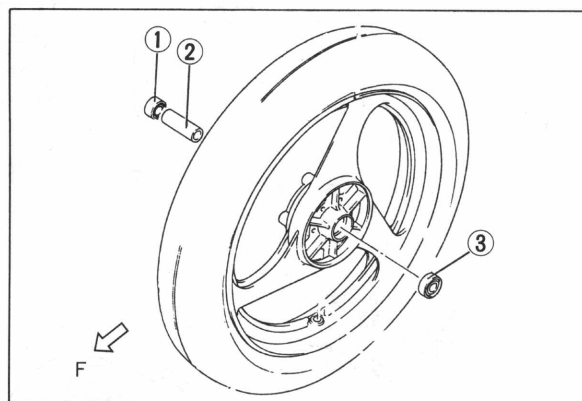
- ライトベアリング①を圧入する。

- スペーサ②を組み立てる。

- レフトベアリング③を圧入する。

特 工 ベアリングインストーラ：09924-84510

- リヤハブショックアブソーバ④を組み立てる。

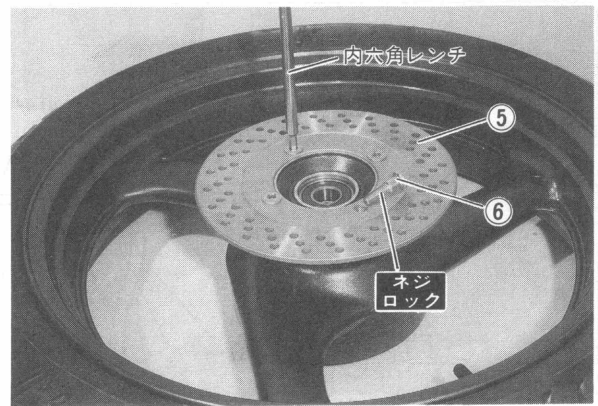


リヤホイール

- ディスクプレート⑤を組み立てる。
- 締付ボルト⑥にネジロックを塗布する。

ネジロック スリーボンンド1324

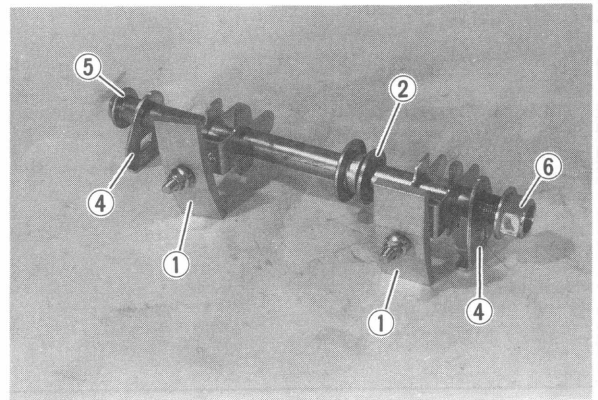
締付トルク	ディスクプレートボルト	150～250 kg・cm
--------------	-------------	---------------



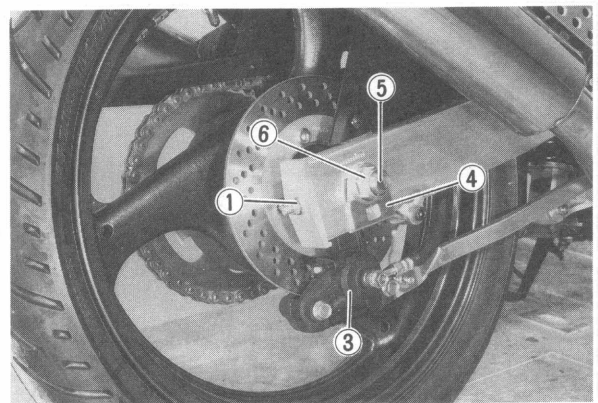
ホイールの組み立て

- チェーンアジャスタ①を組み立てる。
- スペーサ②を組み立てる。
- リヤキャリパ③, チェーンアジャストプレート④をセットし, リヤアクスルシャフト⑤を差し込む。
- 締付ナット⑥を締め付ける。

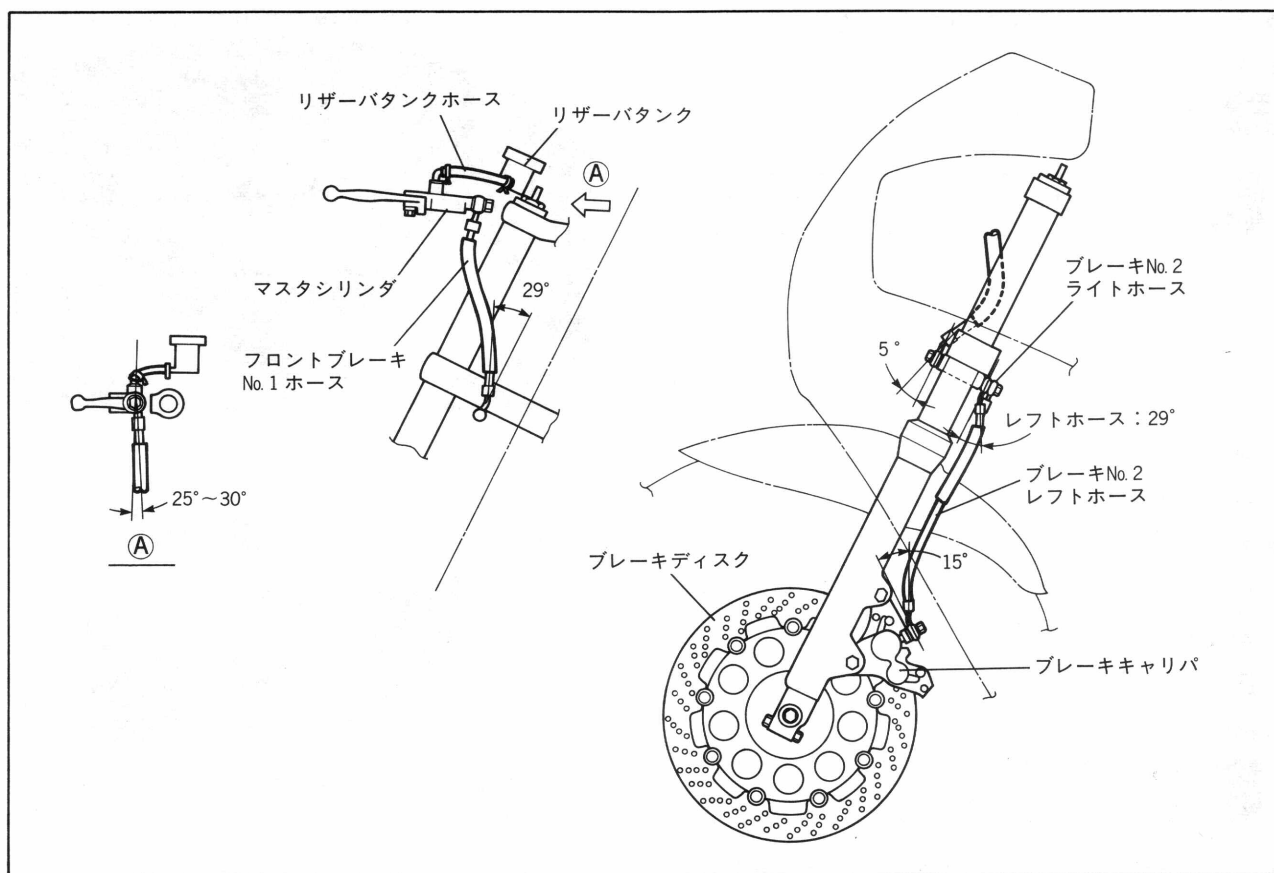
締付トルク	リヤアクスルナット	850～1150 kg・cm
--------------	-----------	----------------



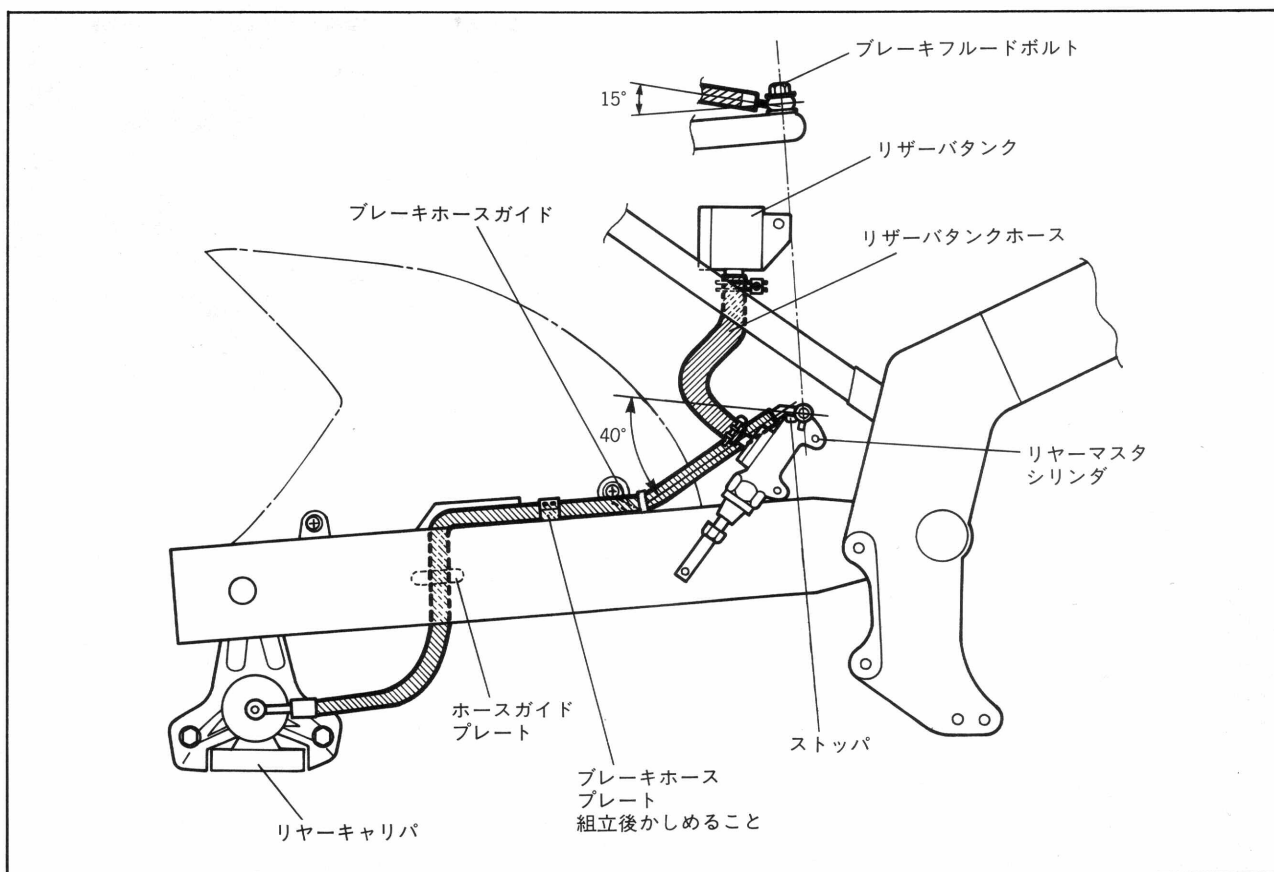
- ドライブチェーンの緩み調整は (3-6-3) ページ参照。



フロントブレーキホース組立図



リヤーブレーキホース組立図



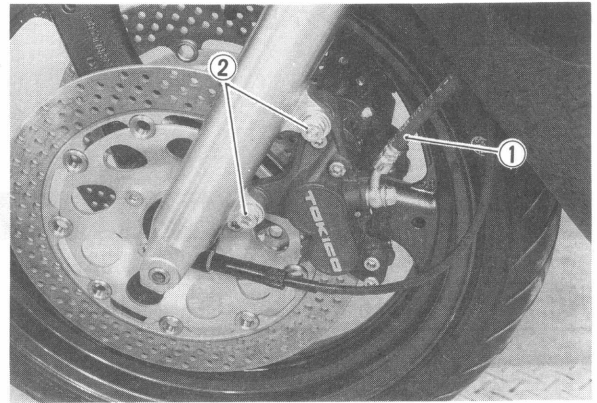
フロントキャリパ

フロントブレーキキャリパの分解

- ブレーキホース①を外す。

注 ブレーキオイルが流れ出ますので、ホイール、タイヤ等に付着しないよう十分注意し、オイル受の中に流し出す。

- キャリパマウントボルト②を外す。

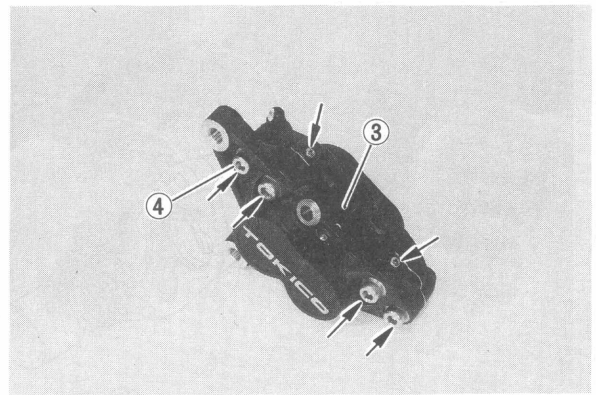


- パッドカバー③を外す。

- パッドを外す。

- キャリパボルト④を外す。

注 パッドにオイルが付着しないよう注意する。

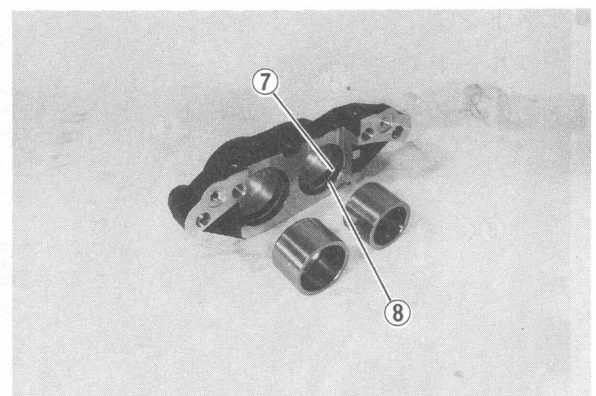
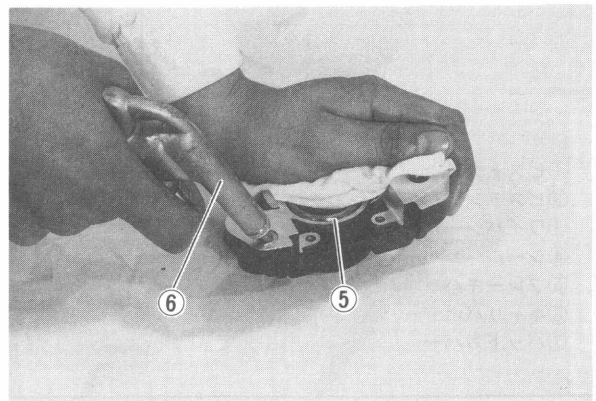


- ピストン⑤を外す。

・エアガン⑥を用い、片側通路をふさいでエア圧力を掛けて押し出す。

注 ピストンは強い力で飛び出しますのでピストンをしっかり押さえてエア圧力を掛ける。

- ピストンシール⑦、ワイパシール⑧を外す。



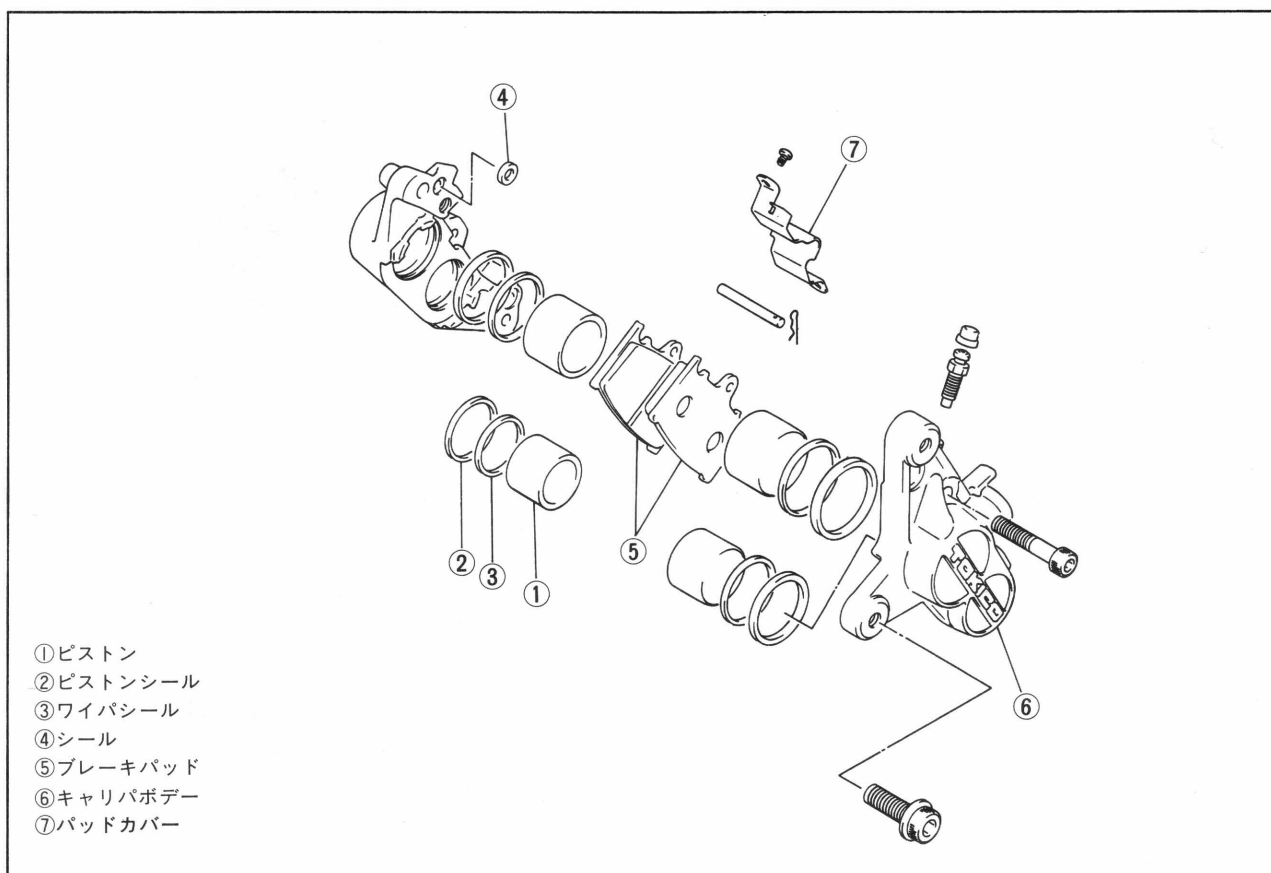
キャリパ、ピストンの点検

- 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。

ピストンの点検				
mm				
標準	大径	33.89～33.93	限度	33.87
	小径	30.16～30.20	限度	30.14

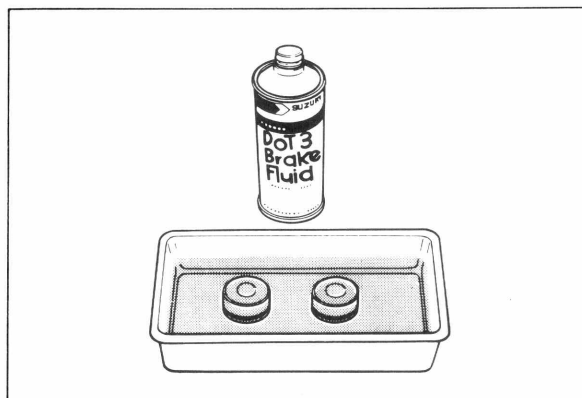
キャリパシリンダの点検				
mm				
標準	大径	33.96～34.03	限度	34.046
	小径	30.23～30.30	限度	30.314

キャリパの組み立て



- ピストン①、ピストンシール②は未使用のブレーキフルードで洗浄する。

オイル スズキブレーキフルード

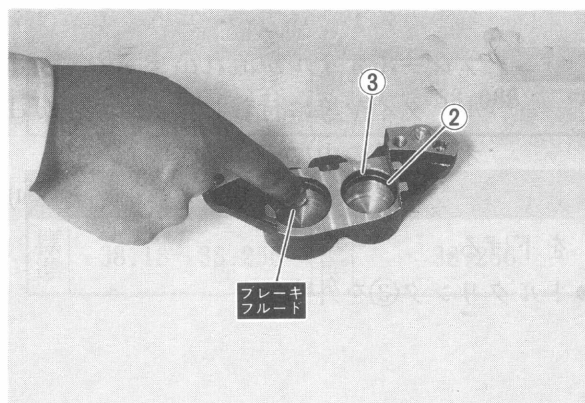


フロントキャリパ

- ピストンシール②, ワイパシール③を組み立てる。
- ピストン①を組み立てる。

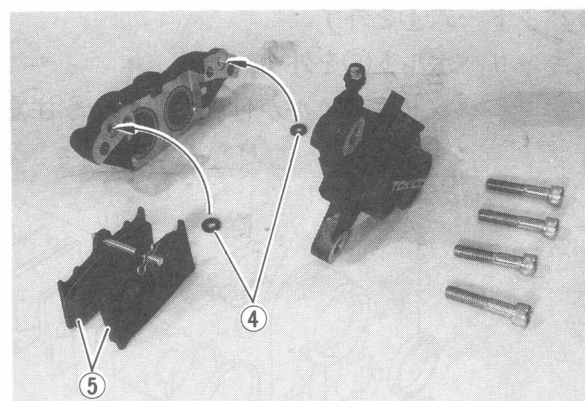
注 ピistonとキャリパの摺動部にブレーキフルードを塗布する。

オイル スズキブレーキフルード



- シール④を組み立てる。
- ブレーキパッド⑤を組み立てる。

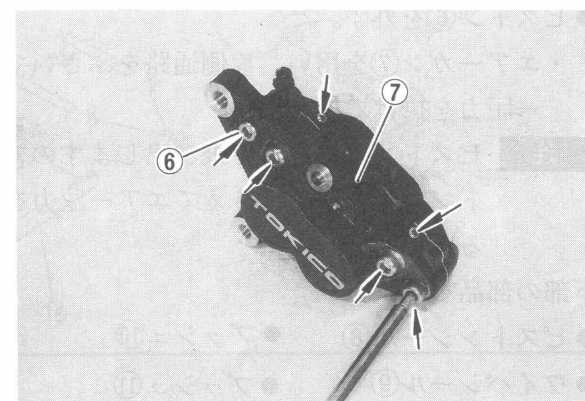
注 パッド及びディスクプレートにオイルが付着していないか確認する。



- キャリパボルト⑥を締め付ける。

締付 トルク	キャリパボルト	180～230 kg・cm
-----------	---------	---------------

- パッドカバー⑦を組み立てる。



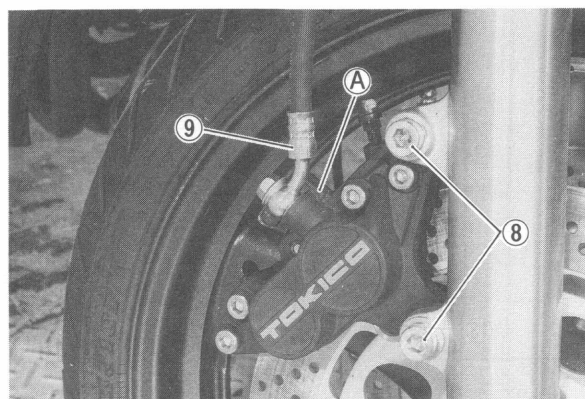
- キャリパアッシを組み立てる。
- キャリパマウントボルト⑧を締め付ける。

締付 トルク	キャリパマウントボルト	250～400 kg・cm
-----------	-------------	---------------

- オイルホースユニオン⑨をストッパ④にあてて締める。

締付 トルク	オイルホースユニオンボルト	150～200 kg・cm
-----------	---------------	---------------

- ワッシャは新品を使用する。
- エア抜きを行なう。

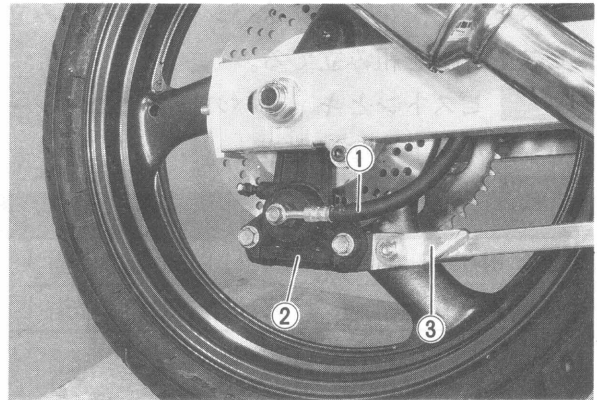


リヤーキャリパの分解

- ブレーキホース①を外す。

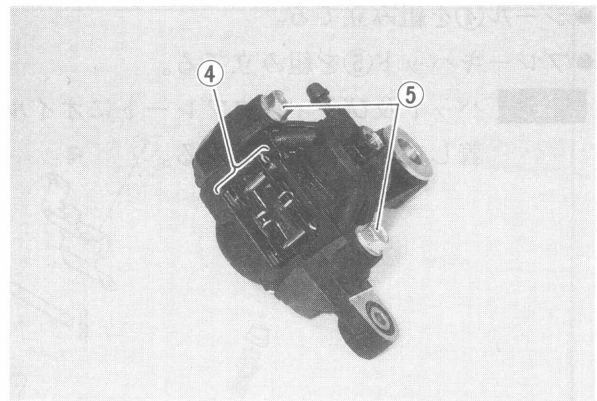
注 ブレーキオイルが流れ出ますので、ホイール、タイヤ等に付着しないよう十分注意し、オイル受の中に流し出す。

- リヤーアクスルシャフトを抜きリヤーキャリパ②を下げる。
- トルクリンク③を外す。



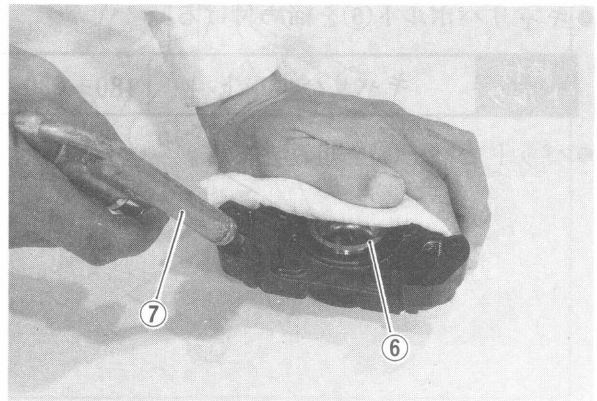
- パッド一式④を外す。
- キャリパボルト⑤を外す。

注 パッドにオイルが付着しないよう注意する。



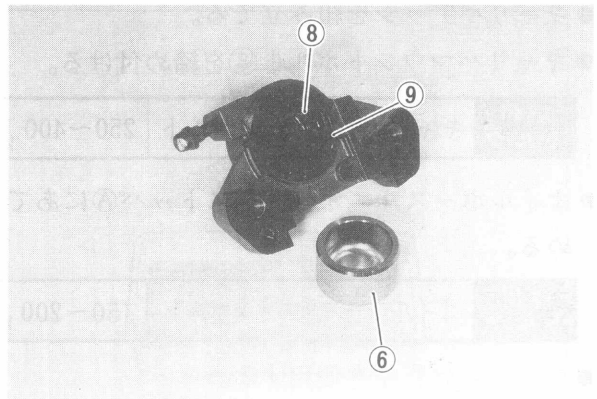
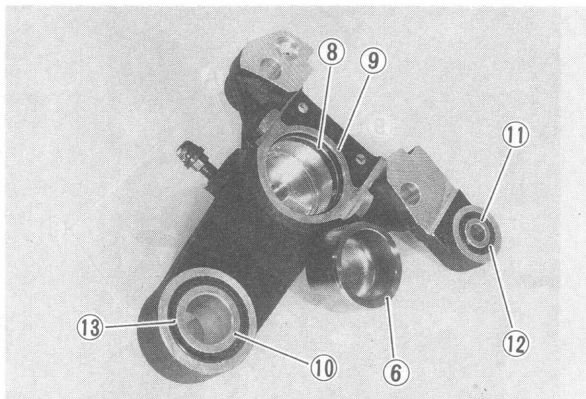
- ピストン⑥を外す。
 - ・エアガン⑦を用い、片側通路をふさいでエア圧力を掛けて押し出す。

注 ピストンは強い力で飛び出しますのでピストンをしっかり押さえてエア圧力を掛ける。



下部の部品を外す。

- ピストンシール⑧
- ブッシュ⑩
- ワイパシール⑨
- ブッシュ⑪
- オイルシール⑫⑬



リヤーキャリパ

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。

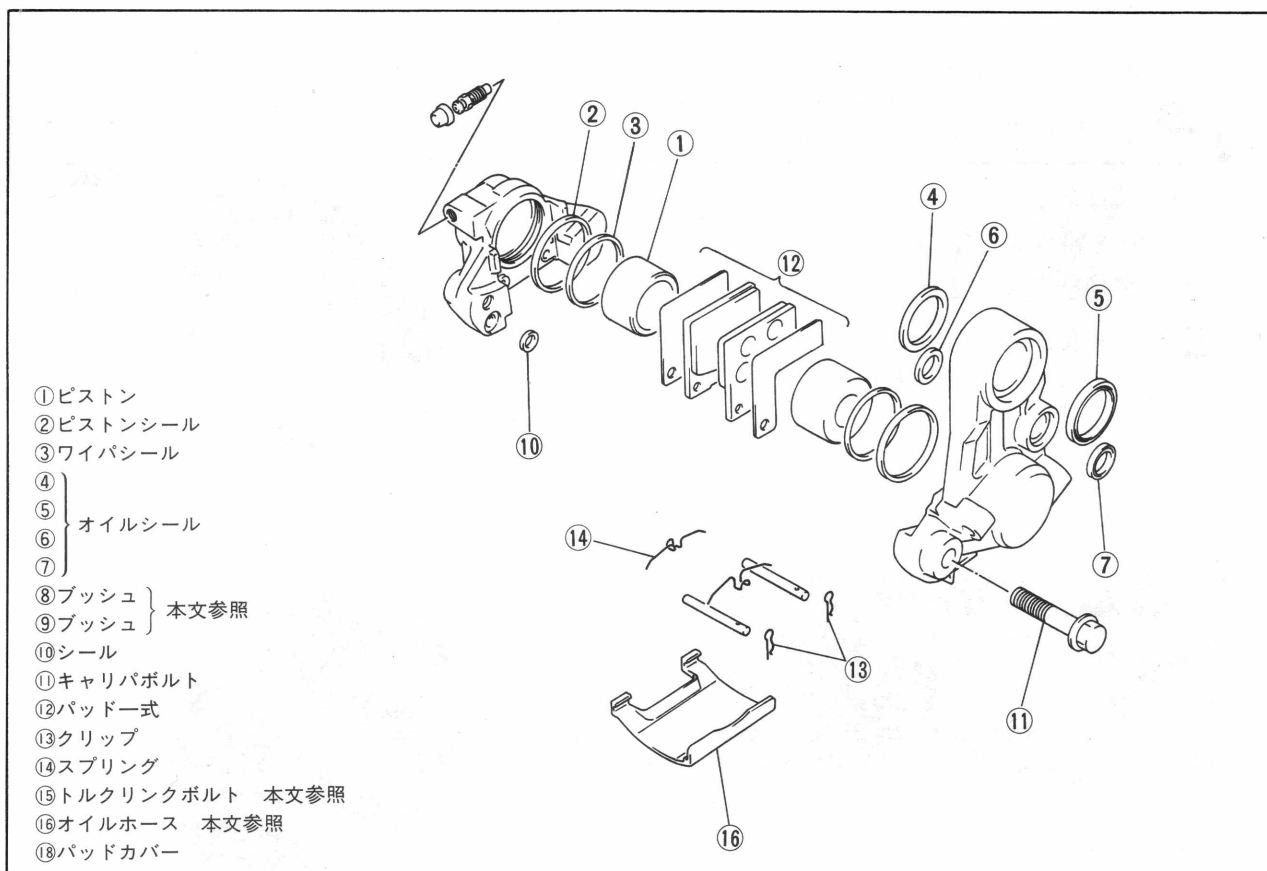
ピストンの点検

標準	38.098～38.148	限度	38.088
----	---------------	----	--------

シリンダの点検

標準	38.18～38.256	限度	38.266
----	--------------	----	--------

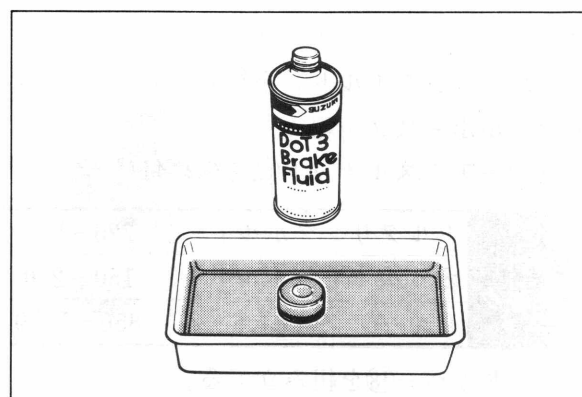
リヤーキャリパの組み立て



分解点検

- ピストン①ピストンシール②は未使用のブレーキフルードで洗浄する。

オイル スズキブレーキフルード



- ピストンシール②、ワイパシール③を組み立てる。
- ピストン①を組み立てる。

注 ピストンとキャリアパの摺動部にブレーキフルードを塗布する。

オイル スズキブレーキフルード

- オイルシール④⑤⑥⑦を組み立てる。
- ブッシュ⑧⑨を組み立てる。
- オイルシール、ブッシュにグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス(A)

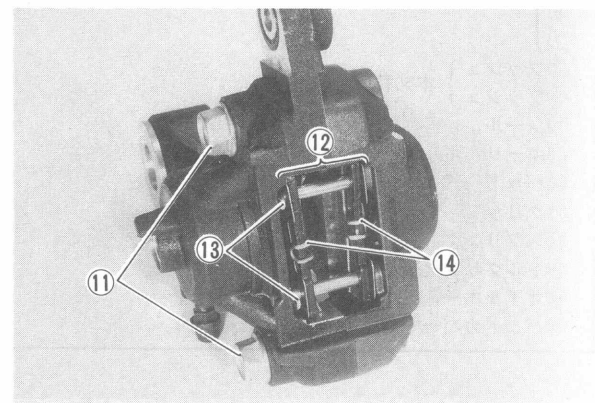
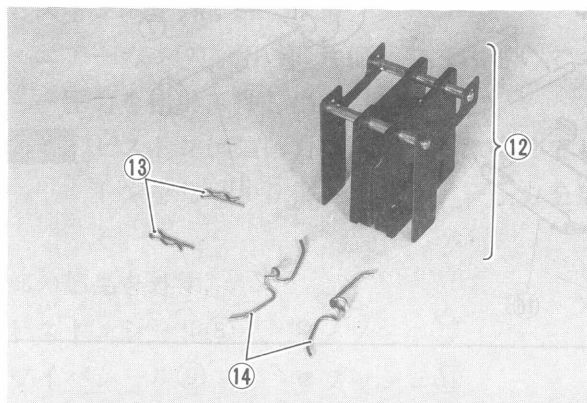
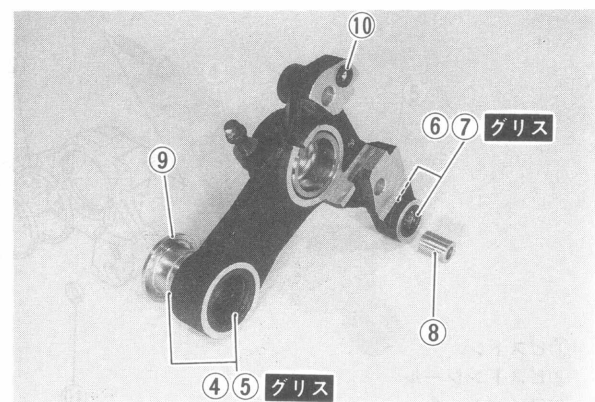
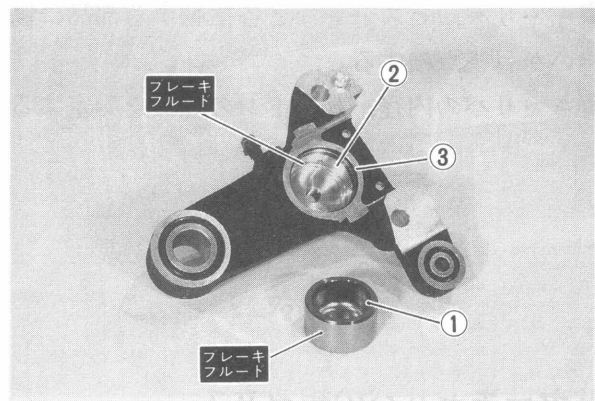
- シール⑩を組み立てる。

- キャリアパボルト⑪を締め付ける。

締付 トルク	キャリアパボルト	300～360 kg・cm
-----------	----------	---------------

- パッド一式⑫を組み立てる。
- クリップ⑬を組み立てる。
- スプリング⑭を組み立てる。

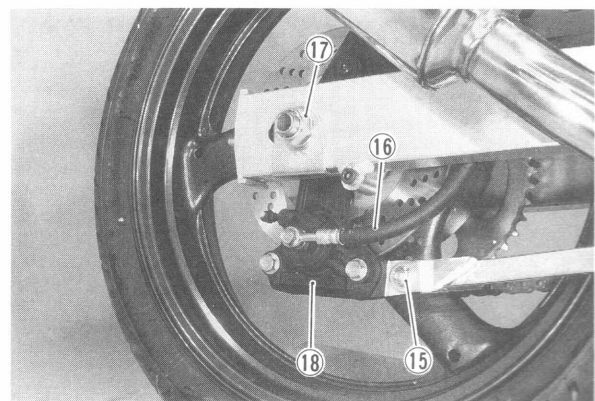
注 パッド及びディスクプレートにオイルが付着していないか確認する。



- キャリアパアッシを組み立てる。
- トルクリンクボルト⑮を組み立てる。
- オイルホース⑯を組み立てる。
- リヤアクスルナット⑰を締め付ける。

締付 トルク	トルクリンクボルト	220～340 kg・cm
	オイルホースボルト	150～200 kg・cm
	リヤアクスルナット	850～1150 kg・cm

- パッドカバー⑱を組み立てる。
- エア抜きを行なう。

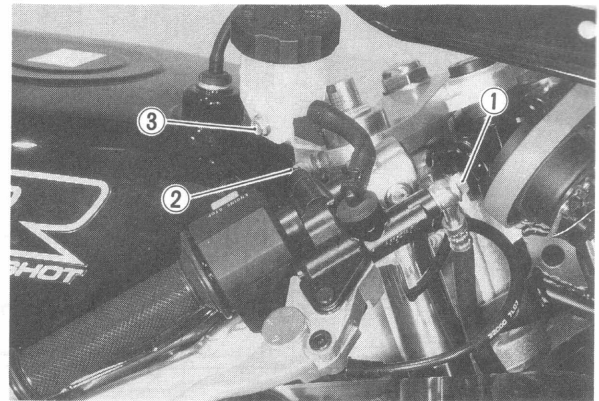


フロントマスタシリンダ

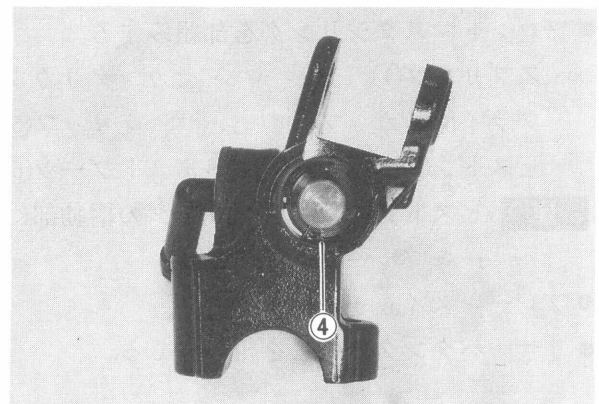
フロントマスタシリンダの分解

- オイルユニオンボルト①を外す。
- マスタシリンダボルト②を外す。
- リザーバタンクボルト③を外す。

注 ブレーキフルードは塗装面，樹脂製品に附着すると塗装面を損傷させたり，亀裂ができたりするので十分に注意してください。



- リザーバタンクホースを外す。
- ブーツを外す。
- サークリップ④を外す。
- ピストン一式を外す。



マスタシリンダ，ピストンの点検

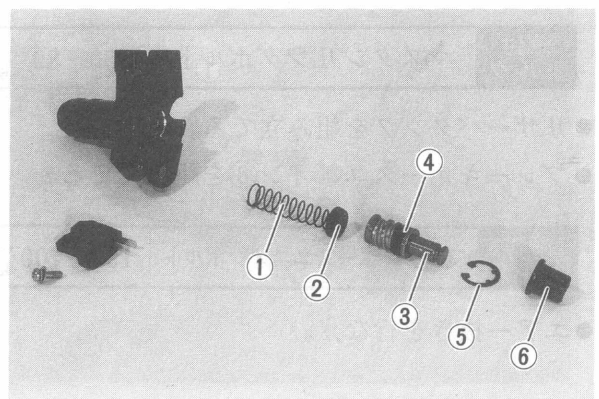
- マスタシリンダ，ピストンカップなど各摺動する部分に摺動キズがないか目視で点検する。
- マスタシリンダの内径，ピストンの外径を測定する。

フロントマスタシリンダの内径			
標準	15.87～15.913 mm	限度	15.925 mm

フロントピストン外径			
標準	15.827～15.854 mm	限度	15.815 mm

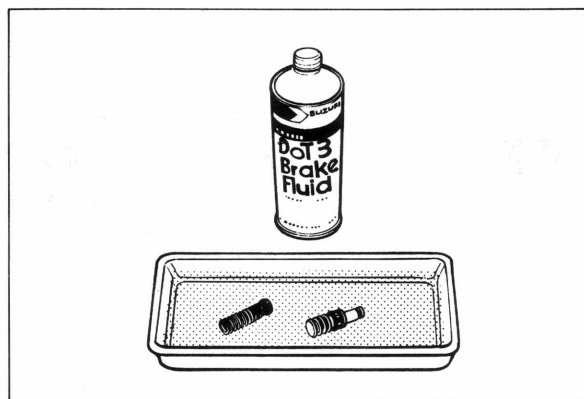
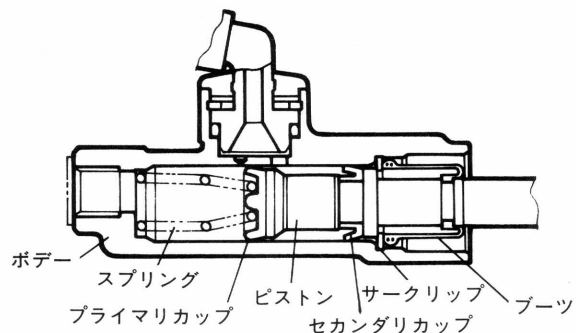
マスタシリンダの組み立て

- ① スプリング
- ② プライマリカップ
- ③ ピストン
- ④ セカンダリカップ
- ⑤ サークリップ
- ⑥ ダストブーツ



- スプリング①、プライマリカップ②、ピストン③は未使用のブレーキフルードで洗浄する。

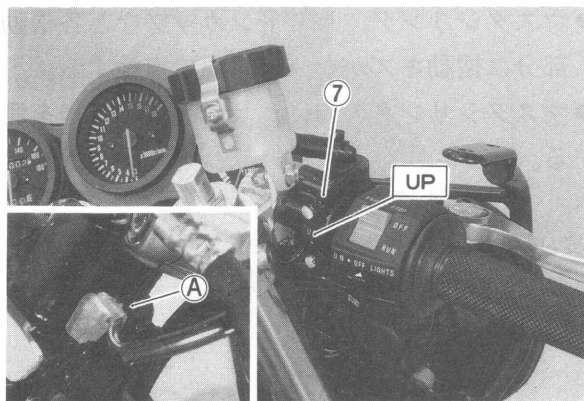
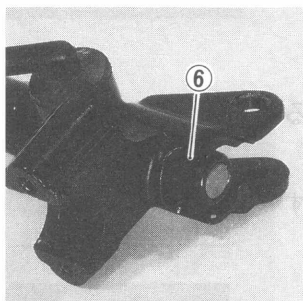
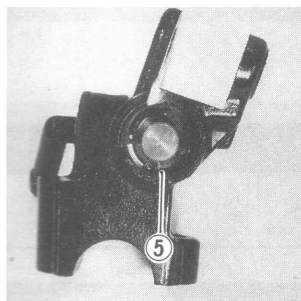
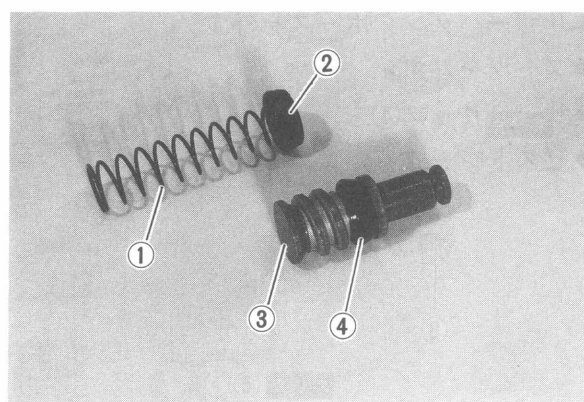
オイル スズキブレーキフルード



- フロントマスタシリンダを部組みする。
 - ・スプリング①
 - ・プライマリカップ②
 - ・ピストン③
 - ・セカンダリカップ④
 - ・サークリップ⑤
 - ・ダストブーツ⑥

注 ピストンとマスタシリンダの摺動部にブレーキフルードを塗布する。

- ブレーキスイッチを組み立てる。
- リザーバタンクホースを組み立てる。



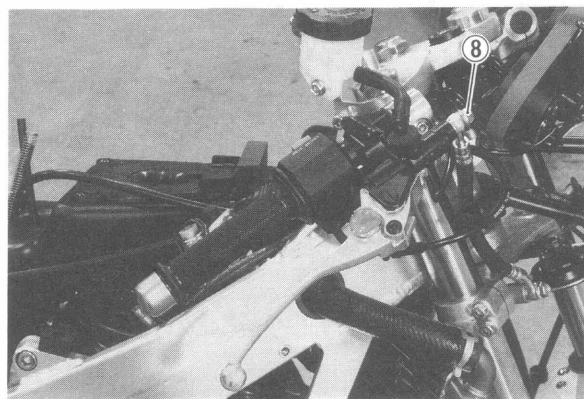
- マスタシリンダを組み立てる。
 - ・マスタシリンダホルダ⑦の(UP)マークを上にする。
 - ・ホルダ⑦の合わせ面をポンチマークAと合わせる。

締付 トルク	マスタシリンダボルト	50～80 kg・cm
-----------	------------	-------------

- リザーバタンクを組み立てる。
- ブレーキホースユニオン⑧を組み立てる。

締付 トルク	ブレーキホースユニオンボルト	150～200 kg・cm
-----------	----------------	---------------

- エア抜きを行なう。

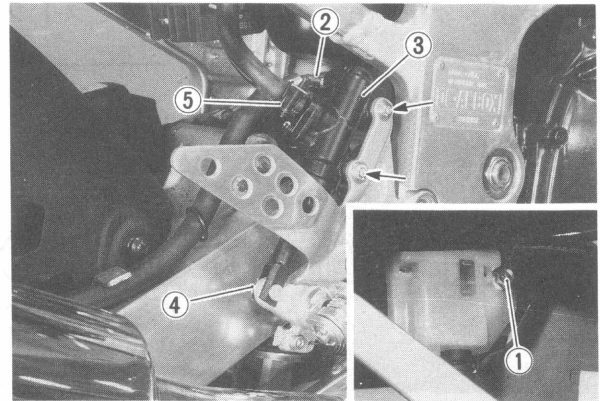


リヤーマスタシリンダ

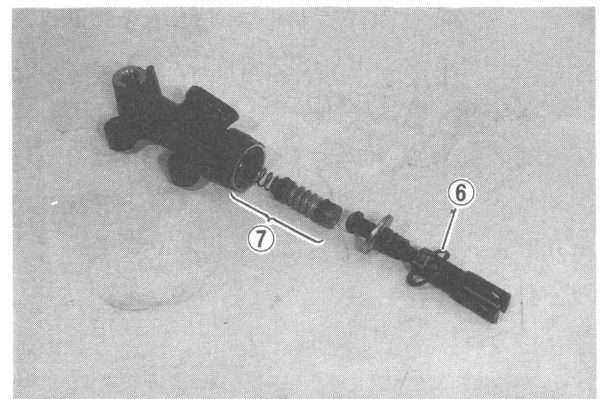
リヤーマスタシリンダの分解

- リザーバタンク①を外す。
- ブレーキホースユニオン②を外す。
- マスタシリンダ③を外す。
- 割りピン④を外す。

注 ブレーキフルードは塗装面、樹脂製品に付着すると塗装面を損傷させたり、亀裂ができたりするので付着しないように十分注意する。



- リザーバタンクホース⑤を外す。
- サークリップ⑥を外す。
- ピストン一式⑦を外す。



マスタシリンダ、ピストンの点検

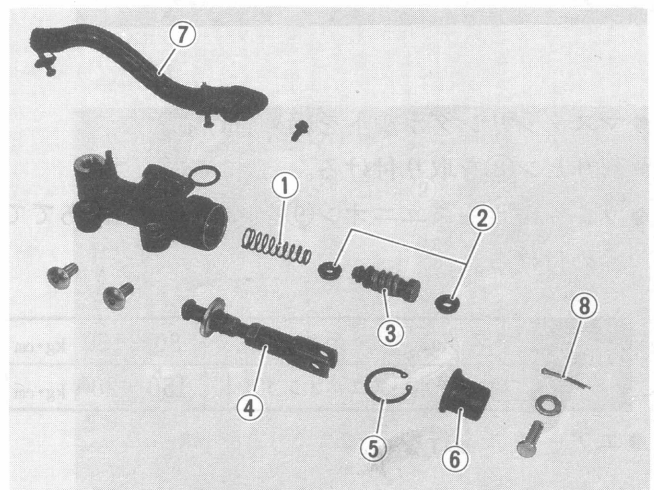
- マスタシリンダ、ピストンカップなど各摺動する部分に摺動キズがないか目視で点検する。
- マスタシリンダの内径、ピストンの外径を測定する。

リヤーマスタシリンダの内径			
標準	12.7～12.743 mm	限度	12.755 mm

リヤーピストンの外径			
標準	12.657～12.684 mm	限度	12.645 mm

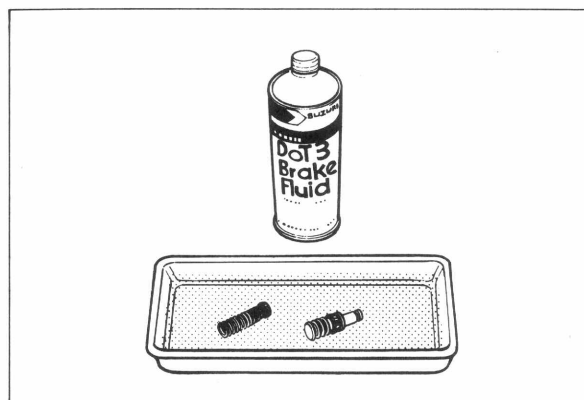
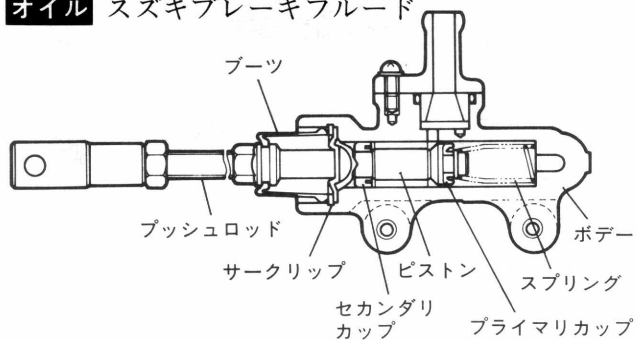
マスタシリンダの組み立て

- ①スプリング
- ②ピストンカップ
- ③ピストン
- ④ロッド
- ⑤サークリップ
- ⑥ダストブーツ
- ⑦リザーバタンクホース
- ⑧割りピン

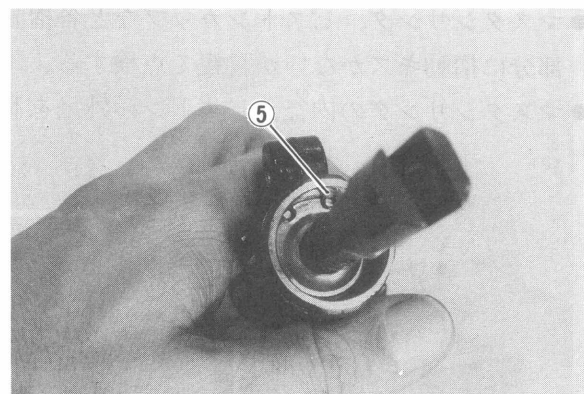
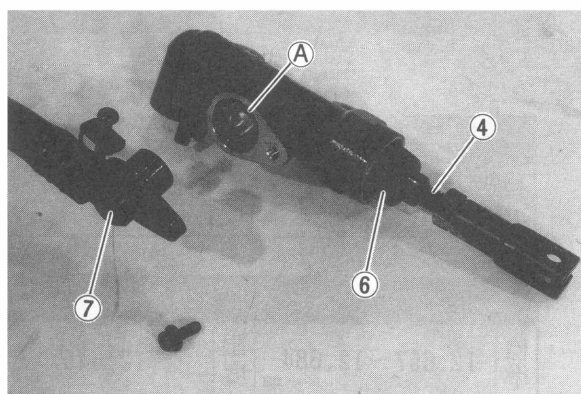
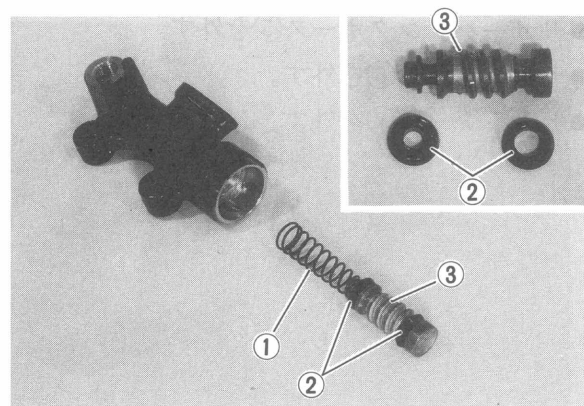


- スプリング①、ピストンカップ②、ピストン③は未使用のブレーキフルードで洗浄する。

オイル スズキブレーキフルード



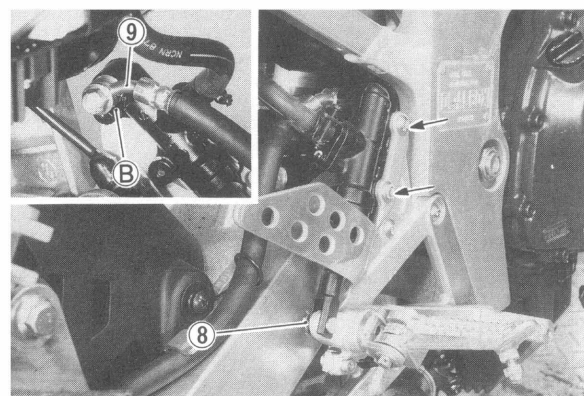
- ピストン摺動面にブレーキオイルを塗布する。
- リヤーマスタシリンダを部組みする。
 - ・ スプリング①
 - ・ ロッド④
 - ・ ピストンカップ②
 - ・ サークリップ⑤
 - ・ ピストン③
 - ・ ダストブーツ⑥
- リザーバタンクホース⑦を組み立てる。
 - ・ OリングA



- マスタシリンダボルトを締め付ける。
- 割りピン⑧を取り付ける。
- ブレーキホースユニオン⑨をストッパBにあてて締め付ける。

締付トルク	マスタシリンダボルト	80～120 kg・cm
	ブレーキホースユニオンボルト	150～200 kg・cm

- エアー抜きを行なう。



ブレーキエア抜き

ブレーキのエア抜き

- マスタシリンダのリザーバタンク①にブレーキフルードを入れキャップを取り付ける。

オイル スズキブレーキフルード

注 1 ブレーキフルードは必ずスズキ純正ブレーキフルードを使用してください。

注 2 ブレーキフルードを補給するときは、外に漏れないよう十分注意してください。

注 3 ブレーキフルードは塗装面、樹脂製品に付着すると塗装面を損傷させたり、亀裂ができたりするので十分注意してください。

- キャリパ側のブリーダ②へ細い透明のビニールホース③を取り付け、先端を受皿か空カンへ導いておく。
- ブレーキレバー④をあおるように操作し、ときどきブレーキレバーを強く握りながらブリーダを緩める作業を繰り返して、取り付けしたビニールホースから気泡が出なくなるまで行う。

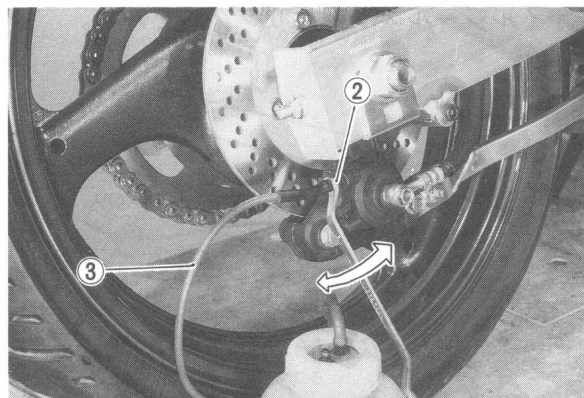
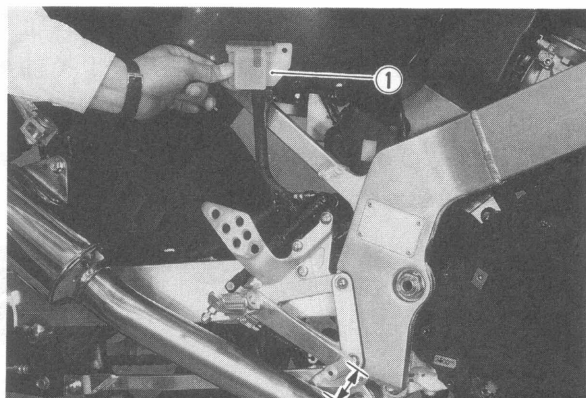
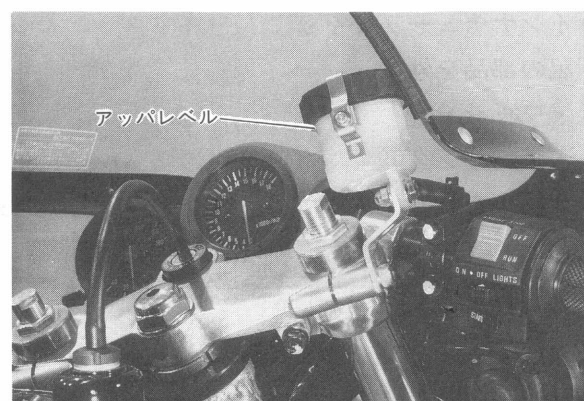
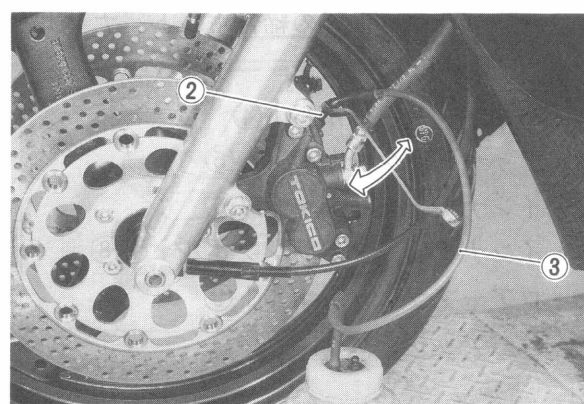
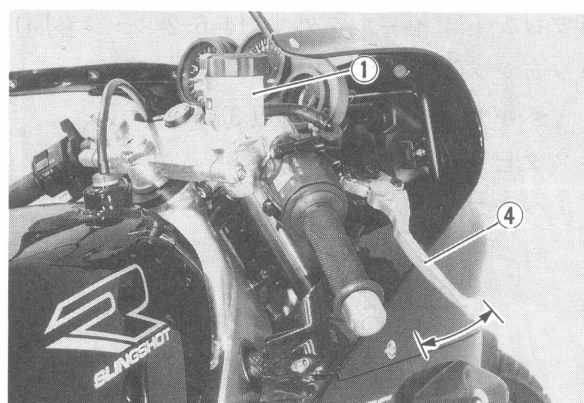
注 リザーバタンク内のブレーキオイルが減少したら補給してください。

- エア抜き終了後ブレーキフルードをリザーバタンクのアップレベルまで入れる。

注 1 1度使用したブレーキフルードは再使用しないでください。

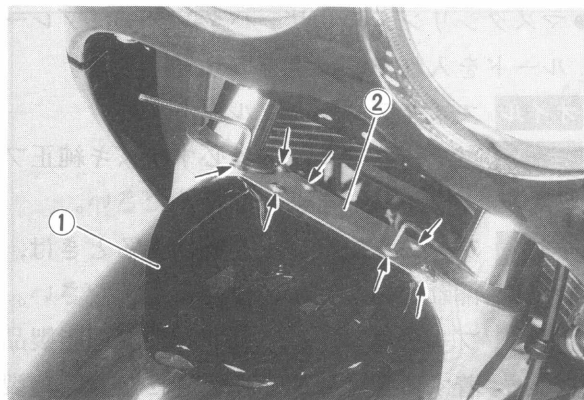
注 2 各部にブレーキフルードが附着していないか確認してください。

- リヤブレーキ側も上記と同様に行なう。

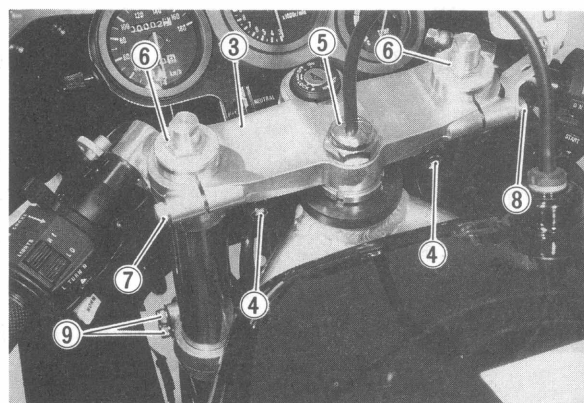


フロントフォークの分解

- フロントホイールを外す。(4-6-2ページ参照)
- フェンダ①を外す。
 - ・ヘキサゴンボルト(対辺 3 mm)
- スタビライザ②を外す。
 - ・ヘキゴンボルト(対辺 4 mm)



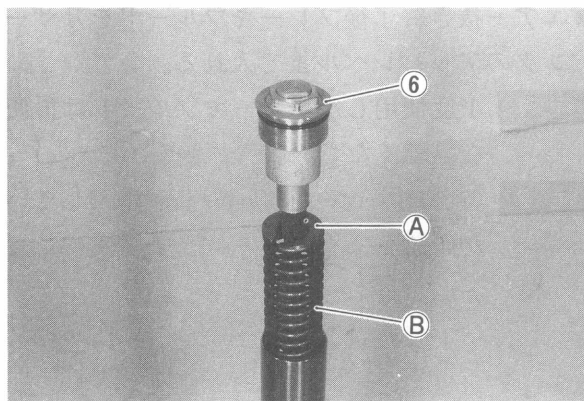
- アッパブラケット③の締付ボルト, ナットを緩める。
 - ・ハンドルセットボルト④
 - ・アッパブラケットナット⑤
 - ・インナチューブキャップ⑥
 - ・インナチューブクランプボルト⑦⑧
 - ・ロアーブラケットボルト⑨
- ダンパアッシを抜く。



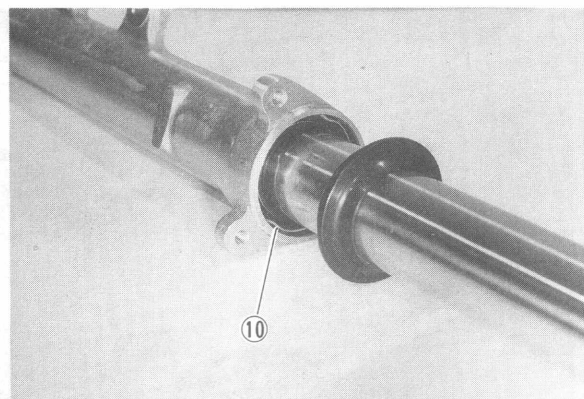
- インナチューブキャップ⑥を外す。

下記の部品を外す。

- ・ワッシャ①
- ・スプリング②
- オイルを抜く



- オイルシールストッパリング⑩を外す。

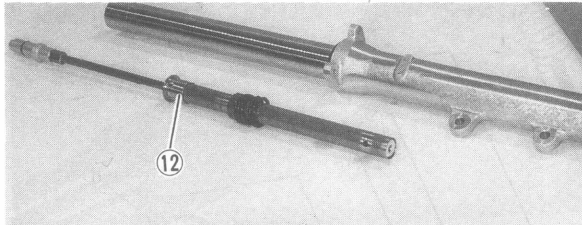


フロントフォーク

アウトチューブ底部のシリンダボルト⑪を外す。

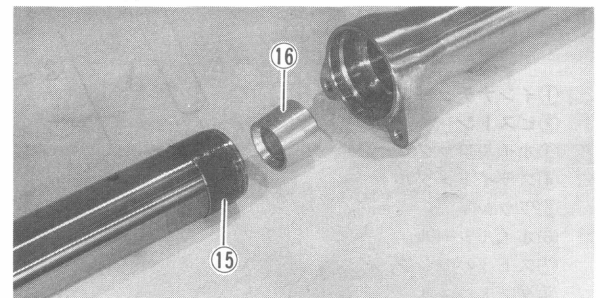
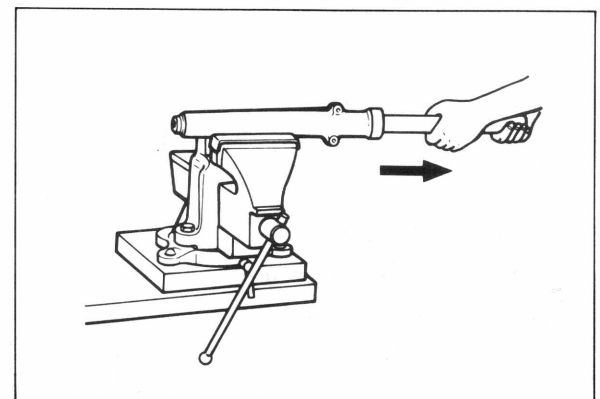
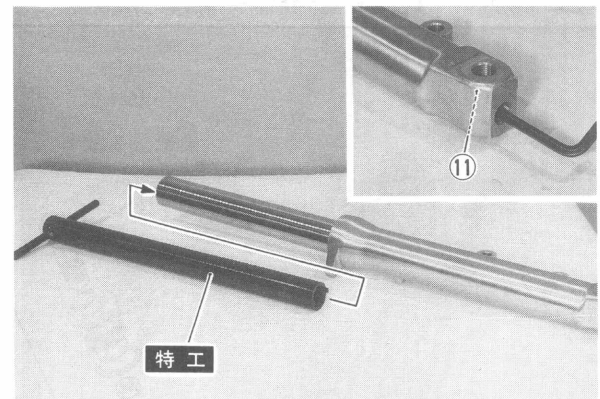
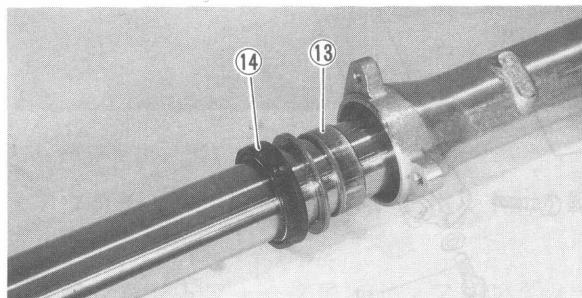
特 工 フロントフォークアッセンブリングツール
： 09940-31710

- シリンダ（インナロッド）⑫を外す。



- インナチューブを引っ張りスライドメタル⑬、オイルシール⑭を外す。
- インナチューブよりピストン⑮を外す。
- オイルロックピース⑯を外す。

注 組立時は、スライドメタル、ピストン、オイルシールは新品を使用すること。



フロントフォークスプリングの自由長の点検

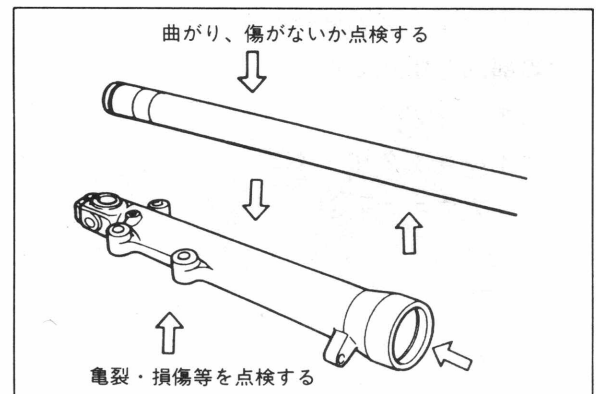
- フロントフォークスプリングを単体で取り出し、平らな面におき、その長さを測定する。

フロントフォークスプリングの自由長 (mm)

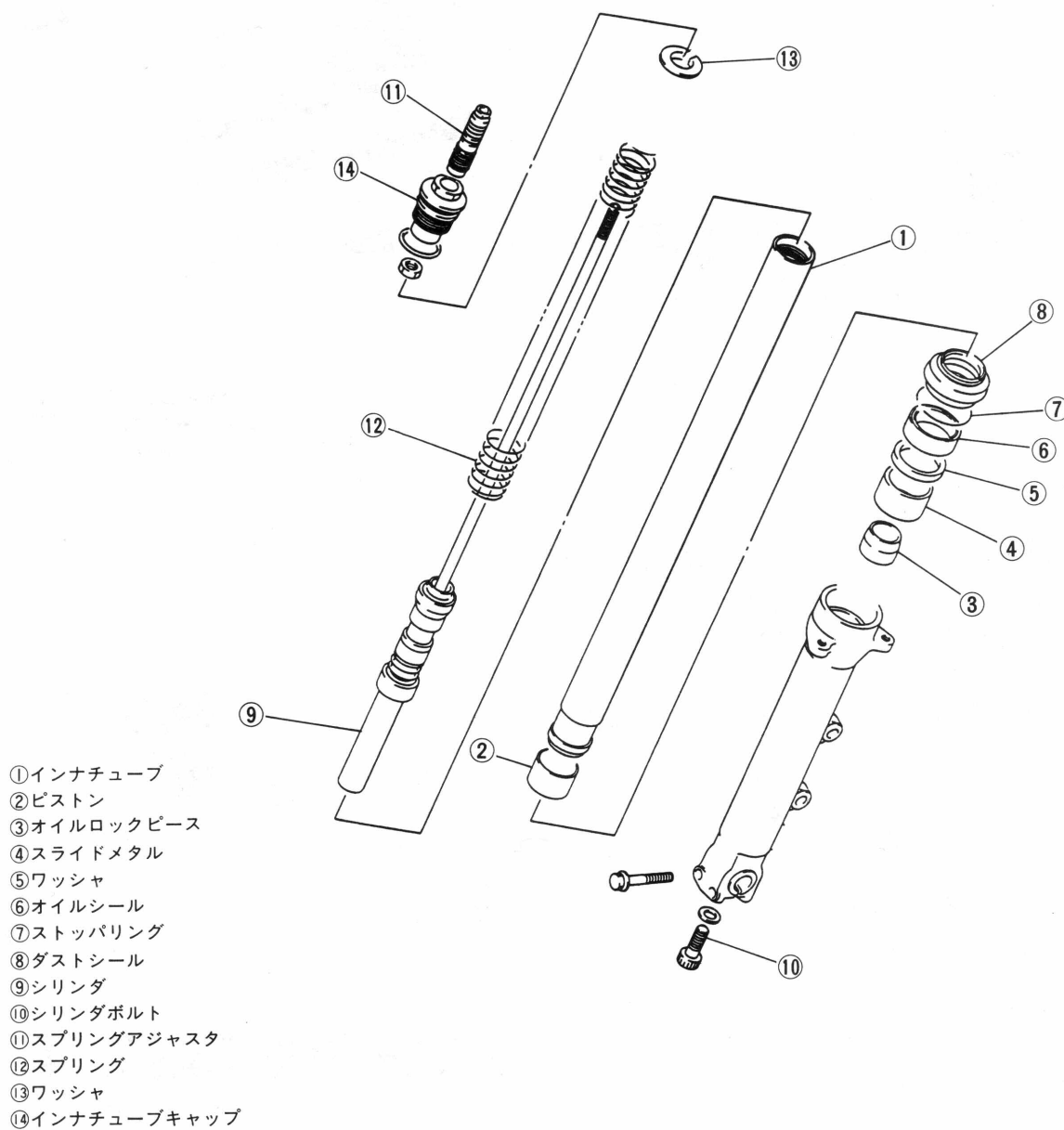
標準	312.2	限度	297.1 以上交換
----	-------	----	------------

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。
インナチューブの外径φ 41mm
- 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。
アウトチューブの内径φ 42mm



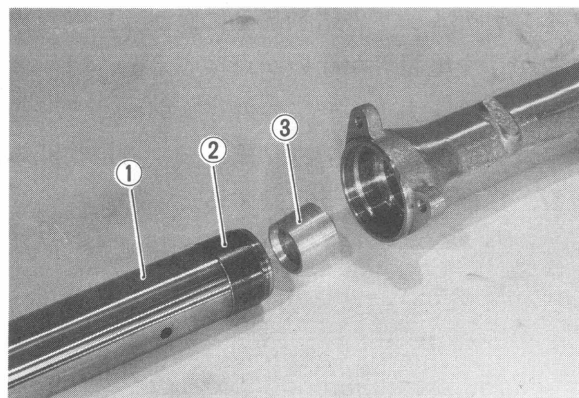
フロントフォークの組立て



● インナチューブ①を組み立てる。

下記の部品を組立てる。

- ・ ピストン②
- ・ オイルロックピース③
- ・ インナチューブ①

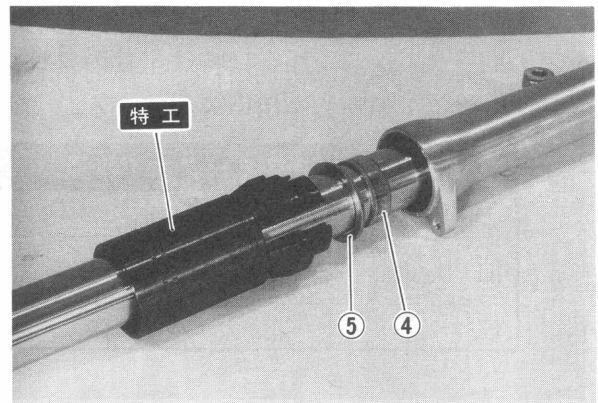
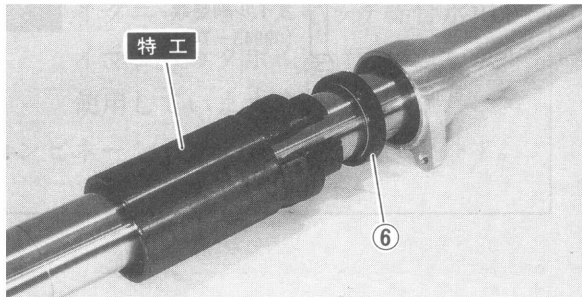


フロントフォーク

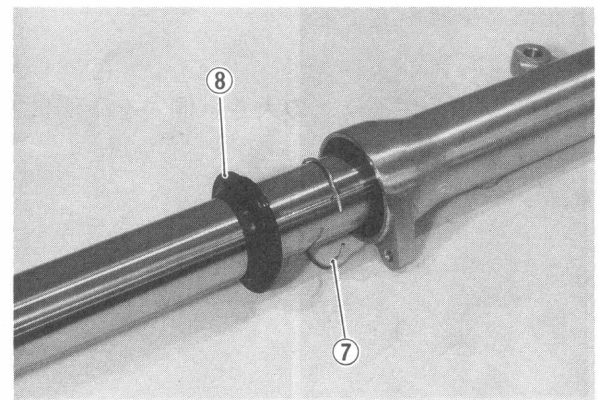
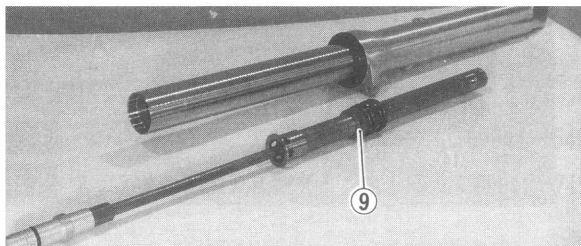
- スライドメタル④を打ち込む。
・ワッシャ⑤を同時に打ち込む。

特 工 オイルシールインストーラ：09940-50112

- オイルシール⑥を打ち込む。



- オイルシールストップリング⑦をはめ込む。
注 ストップリングは溝に確実にはめること。
- ダストシール⑧を取り付ける。
- シリンダ（インナロッド）⑨を組み立てる。



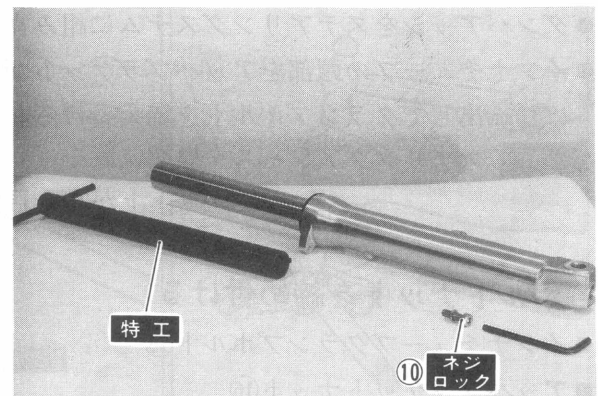
- ・アウトチューブ底部のシリンダボルト⑩を締める。

特 工 フロントフォークアッセンブリングツール
：09940-31710

- シリンダボルトにネジロックを塗布する。

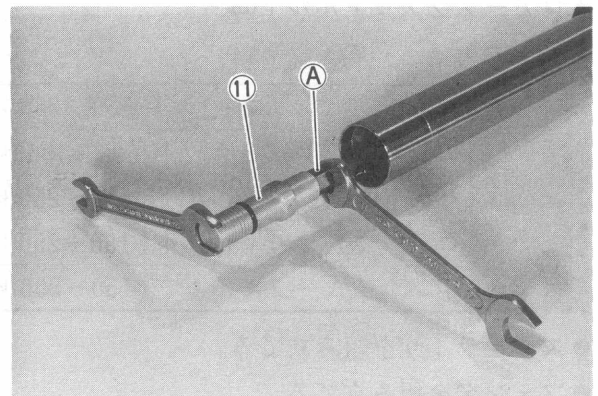
ネジロック スリーボンド1322

締付 トルク	シリンダボルト	300～400 kg・cm
-----------	---------	---------------



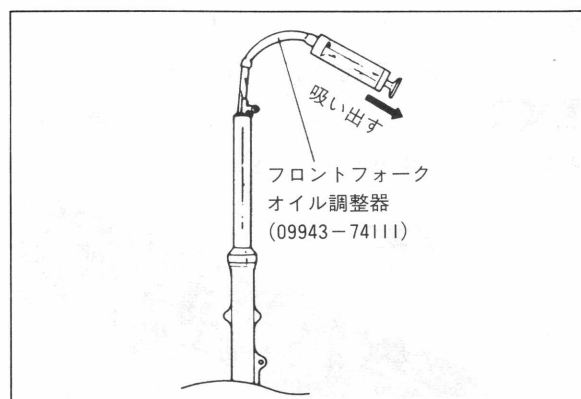
- スプリングアジャスタ⑪を組み立てる。
・ロックナット①を軽くいっぱい締める。
・スプリングアジャスタをロックナットに接触するまで締め込む。
・スプリングアジャスタを固定し、ロックナットを締め付ける。

締付 トルク	スプリングアジャスタロックナット	175～225 kg・cm
-----------	------------------	---------------



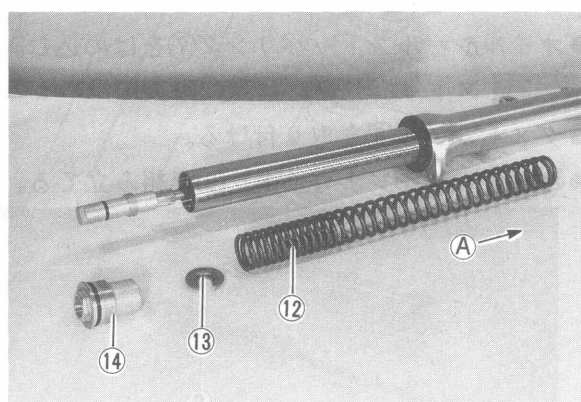
- フロントフォークオイルを注入する。
- オイル量が不適切な場合は特殊工具のフロントフォークオイル調整器を用いて調整する。

フロントフォークオイル量		
量	404.3	cc.
油面	フォーク上部より(最圧時スプリングなし) 113.1	mm
種類	SS8号	mm



下記部品を組み立てる。

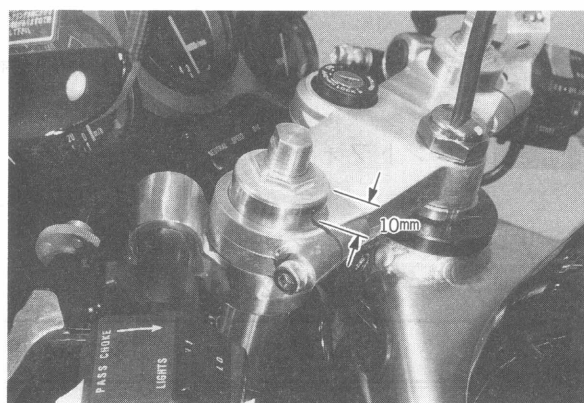
- スプリング⑫
 - ・スプリングピッチの大きい側Aを下側にする。
- ワッシャ⑬
- インナチューブキャップ⑭



- ダンパアッ시를ステアリングステムに組み立てる。
- インナチューブの頭部をアッパブラケットから上に10mm出してクランプボルトを締め付ける。

参 スプリングアジャスタ標準位置：

上から4目盛り

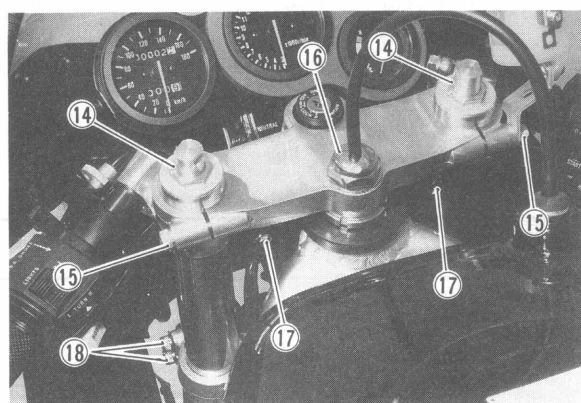


各ボルトナットを締め付ける

- インナチューブクランプボルト⑮
- アッパブラケットナット⑯
- ハンドルクランプボルト⑰
- ロアーブラケットボルト⑱
- インナチューブキャップ⑭

締付 トルク	インナチューブクランプボルト	150～250 kg・cm
	アッパブラケットナット	600～1000 kg・cm
	ハンドルクランプボルト	150～250 kg・cm
	ロアーブラケットボルト	150～250 kg・cm
	インナチューブキャップ	150～300 kg・cm

- スタビライザを組み立てる。
- フェンダを組み立てる。



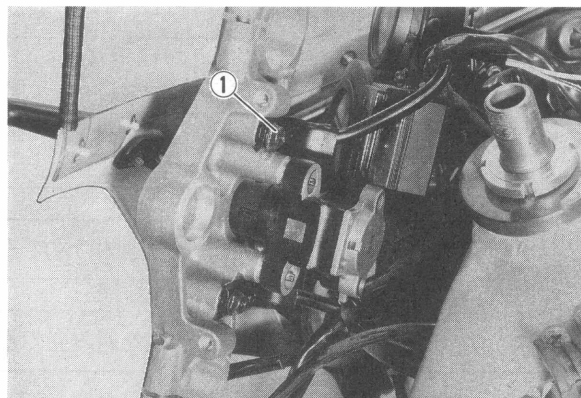
ステアリングシステム

ステアリングシステムの分解

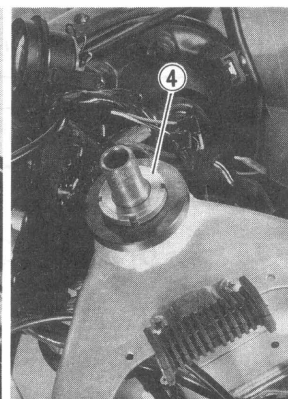
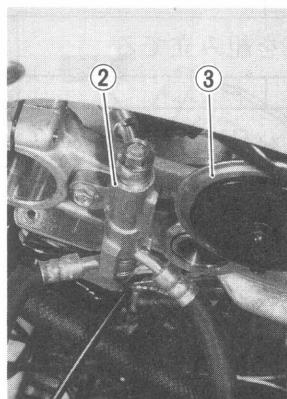
- フェアリングを外す。(3-2-1ページ参照)
- フロントホイールを外す。(4-6-2ページ参照)
- フロントフォークを外す。(4-6-22ページ参照)
- アップブラケットを外す。

参 イグニッションスイッチ締付ボルトは、ナイマンロックボルト（頭つぶしボルト）を使用しています。

- コンビネーションメータステー①を外す。

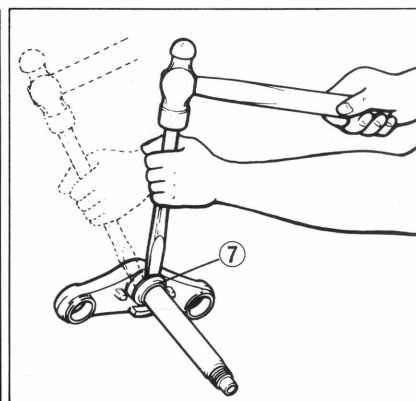
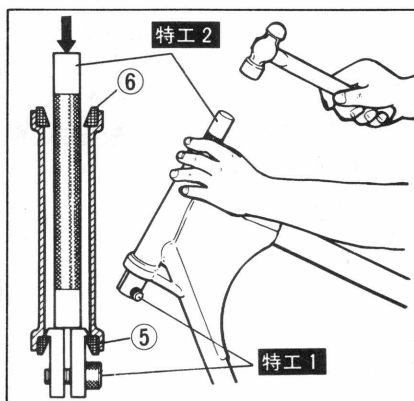
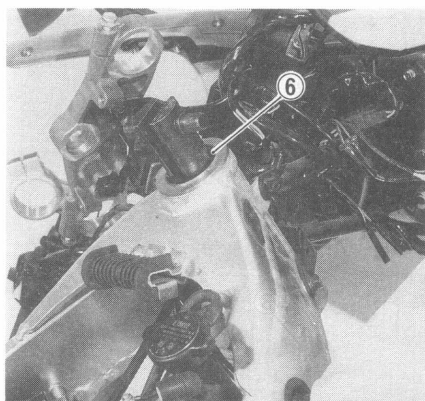


- ブレーキホースジョイント②を外す。
- ホーン③を外す。
- ステアリングシステムナット④を外す。
- ステアリングシステムを外す。
- ステアリングアウトローレス⑤を外す。
- ステアリングアウトアップレース⑥を外す。
- ステアリングインナローレス⑦を外す。



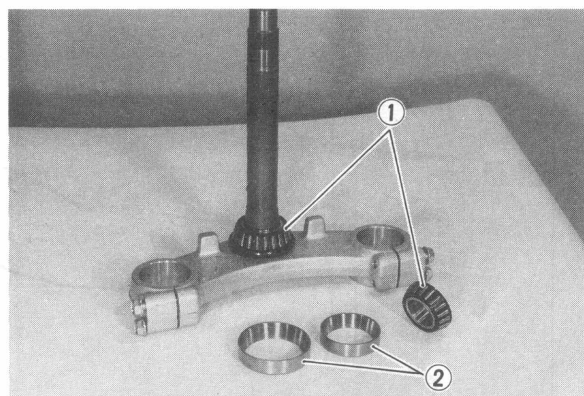
特工 1 ベアリングアウトレースリムーバ：09941-54911

特工 2 ステアリングベアリングインストーラ：09941-74910

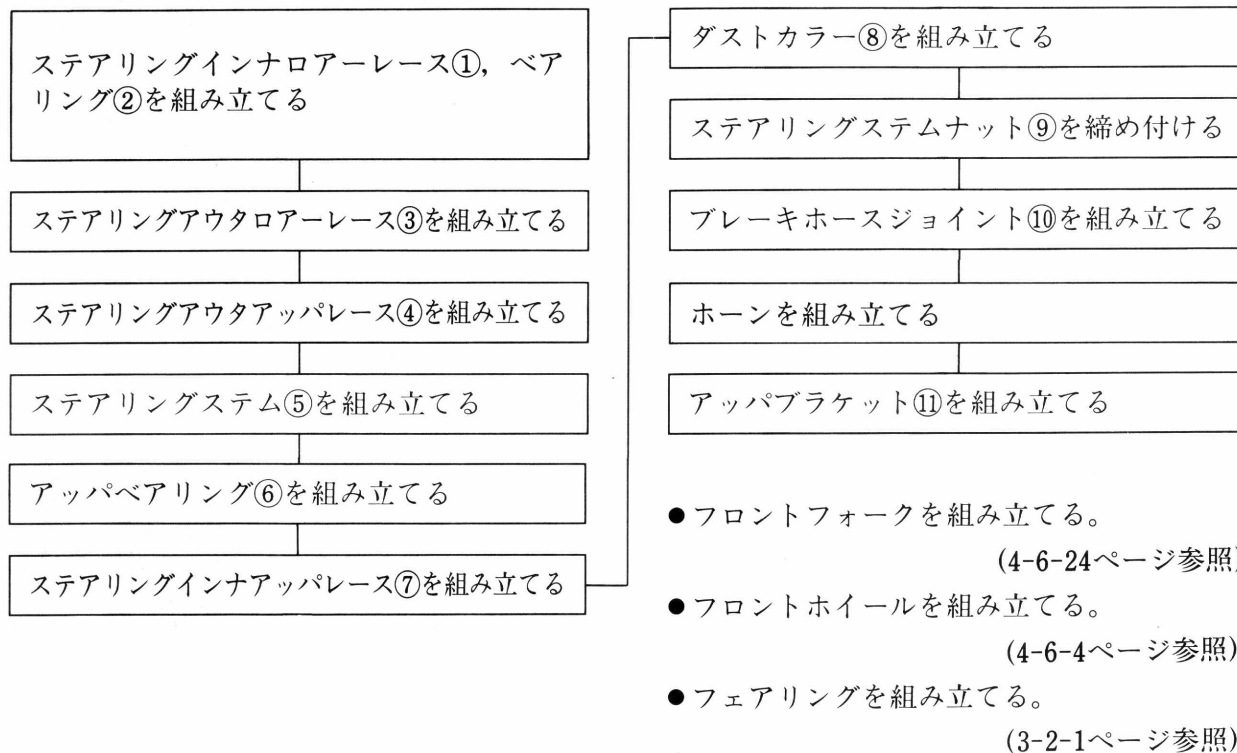


ステアリングベアリングの点検

- ベアリング①に錆や傷がないか点検する。
- レース②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。



ステアリングシステムの組み立て

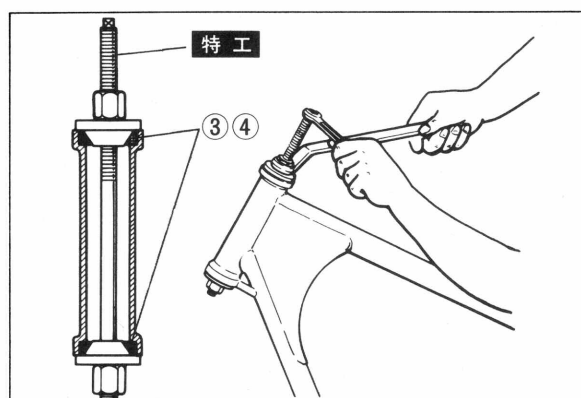
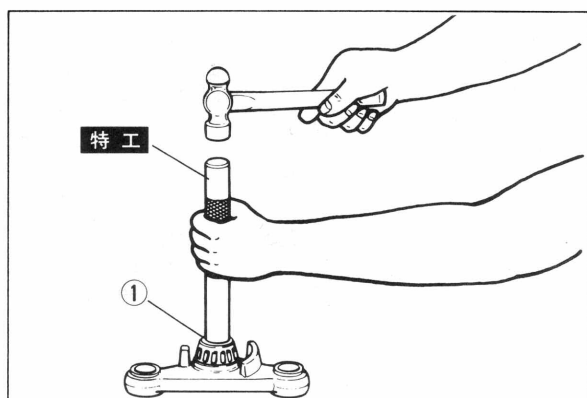
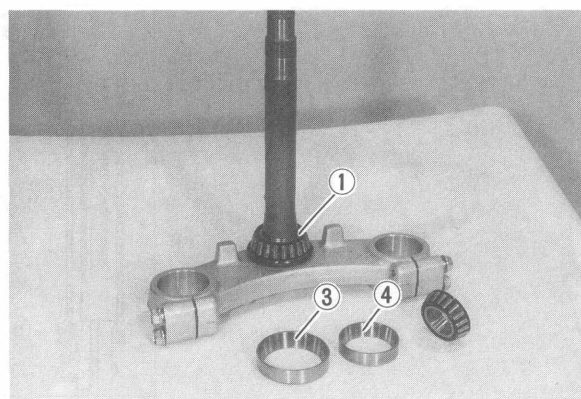


- ステアリングインナローレス①を組み立てる。

特 工 ステアリングベアリングインストーラ：09941-74910

- ステアリングアウトレス③，④を組み立てる。

特 工 ステアリングレスインストーラ：09941-34513

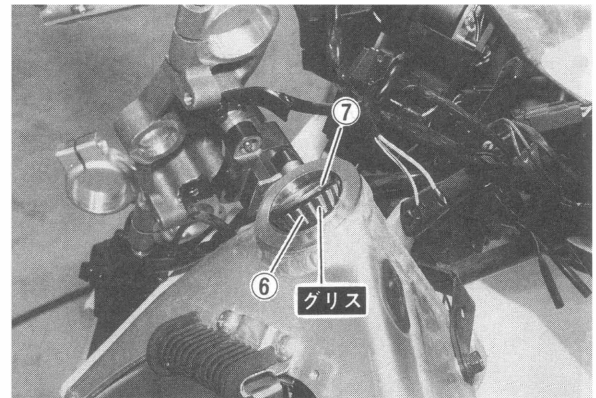
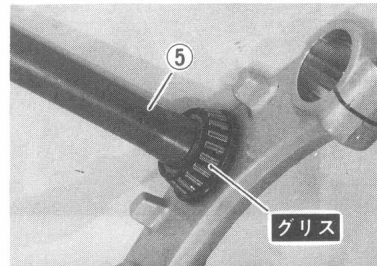


ステアリングシステム

- ベアリングレース、ベアリングにグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス(A)

- ダストカラーを組み立てる。

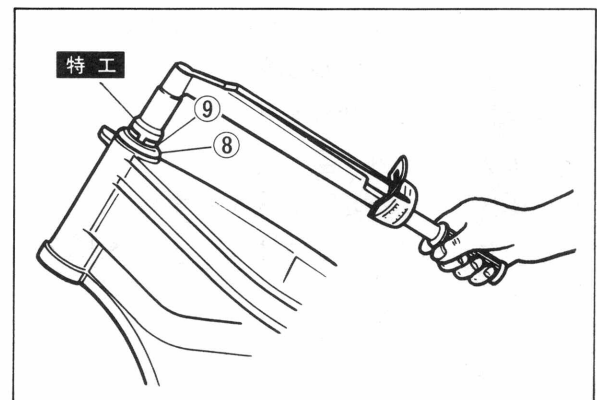


- ステアリングステムナット⑨は特殊工具を用いて規定トルクで締め付ける。

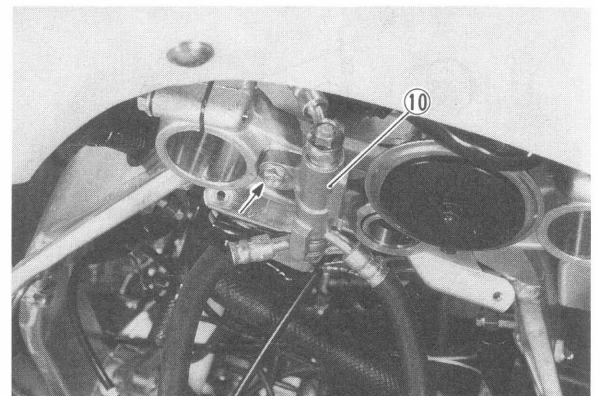
特 工 ステアリングステムソケットレンチ：09940-14911

- ステアリングステムにガタがなくスムーズに回転する位置に調整する。

締付 トルク	ステアリングステムナット	140～200 kg・cm
-----------	--------------	---------------

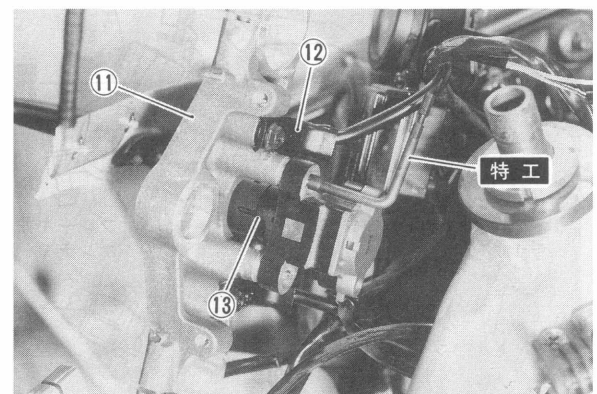


- ブレーキホースジョイント⑩を組み立てる。
- ホーンを組み立てる。



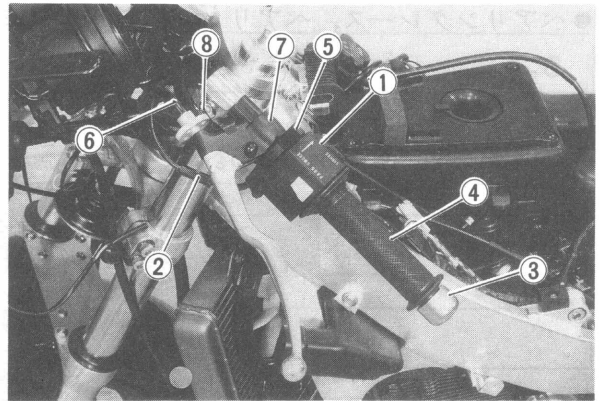
- アッパブラケット⑪を組み立てる。
 - コンビネーションメータステー⑫を組み立てる。
- 参** イグニッションスイッチ⑬の締付ボルト(ナイマンロックボルト)を締め付ける場合は特工を用いること。

特 工 トルクスレンチ：09930-11910



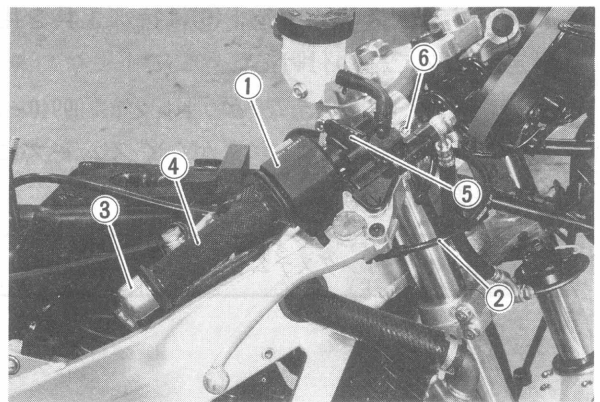
レフトハンドルバーの取り外し

- レフトハンドルスイッチ①を外す。
- チョークケーブル②を外す。
- ハンドルバランサ③を外す。
- グリップ④を外す。
- チョークレバー⑤を外す。
- クラッチケーブル⑥を外す。
- クラッチレバーホルダ⑦を外す。
- ハンドルバークランプボルト⑧を外す。

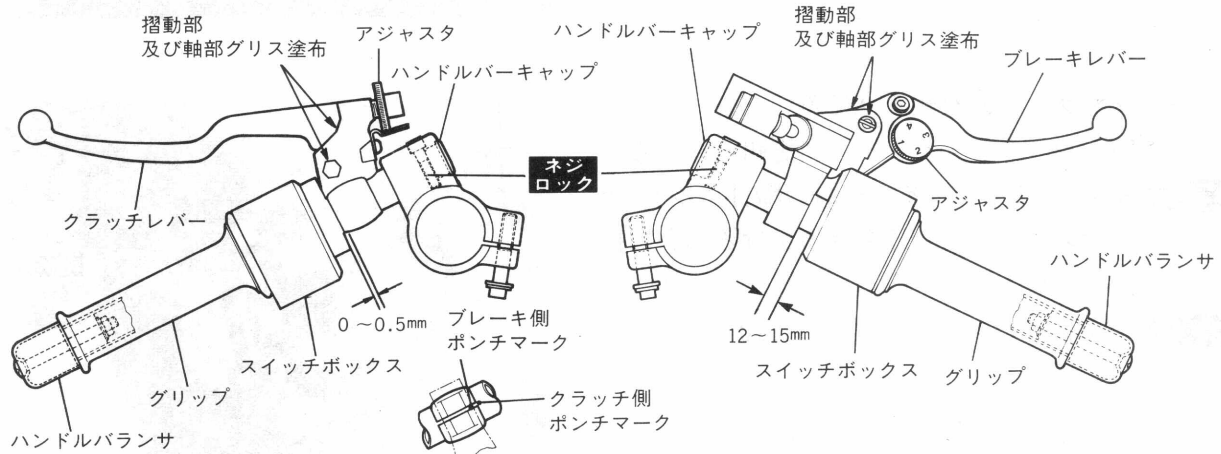
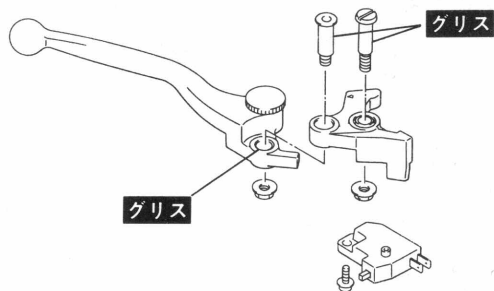
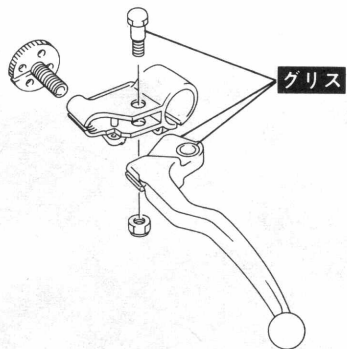


ライトハンドルバーの取り外し

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



ハンドルバーの組み立て



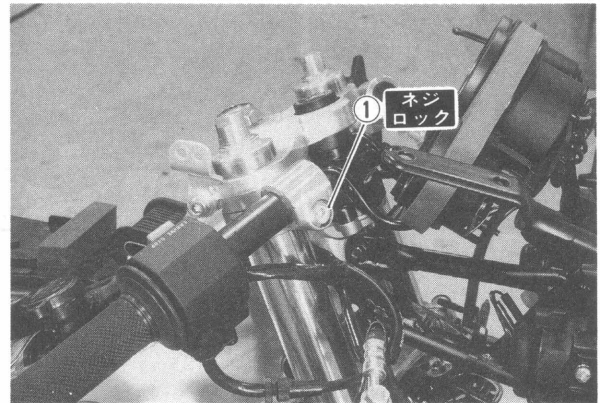
ハンドルバー

ハンドルバー組み立てのポイント
ライトハンドルバー

- ハンドルバーランプボルト①を組み立てる。
 - ・ボルトにネジロックを塗布する。

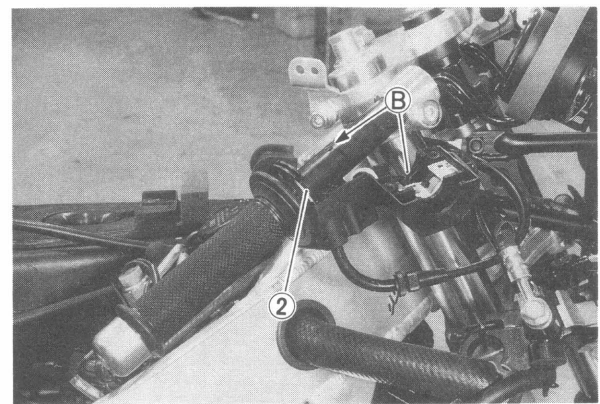
**ネジ
ロック** スリーボンド1303

締付 トルク	ハンドルバーランプボルト	350～450 kg・cm
-----------	--------------	---------------



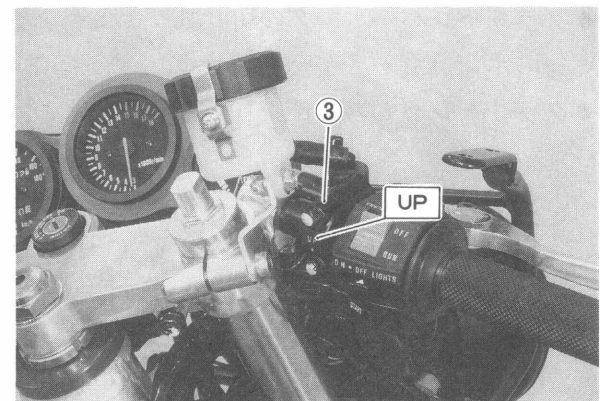
- スロットルケーブル②を組み立てる。
 - ・ケーブルエンドにグリスを塗布する。
- ライトスイッチボックス位置決めボスⒷをハンドルバーの穴に合わせる。

スロットルグリップの遊び：2～4 mm



- マスタシリンダホルダ③の **UP** マークを上側に
して組み立てる。

締付 トルク	マスタシリンダホルダボルト	50～80 kg・cm
-----------	---------------	-------------



- マスタシリンダホルダの合わせ面をポンチマーク
Ⓐに合わせる。

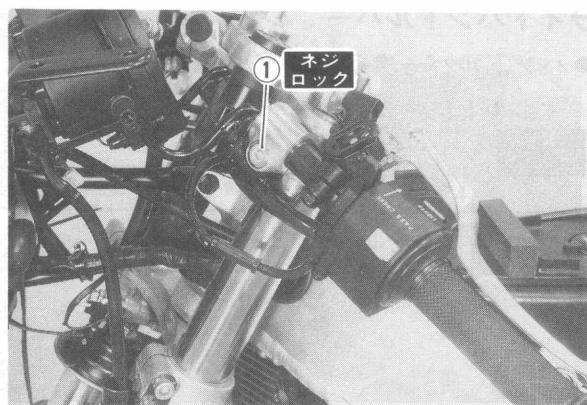


レフトハンドルバー

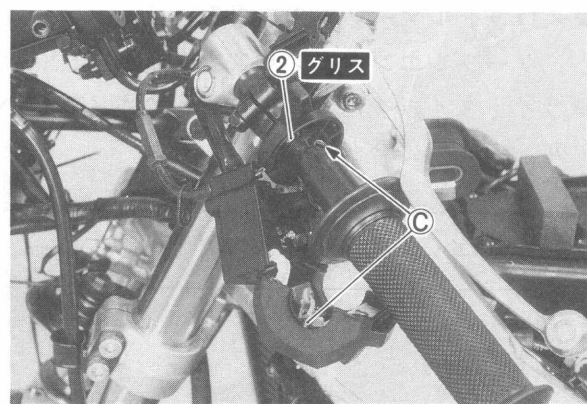
- ハンドルバークランプボルト①を組み立てる。
 - ・ボルトにネジロックを塗布する。

ネジロック スリーボンド1303

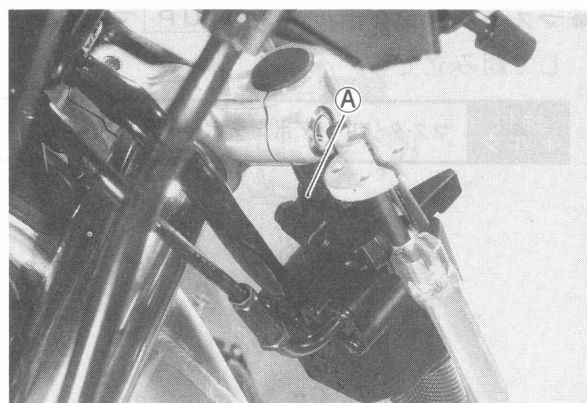
締付 トルク	ハンドルバークランプボルト	350～450 kg・cm
-----------	---------------	---------------



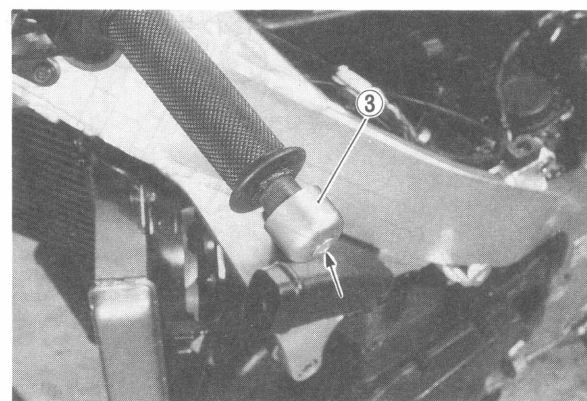
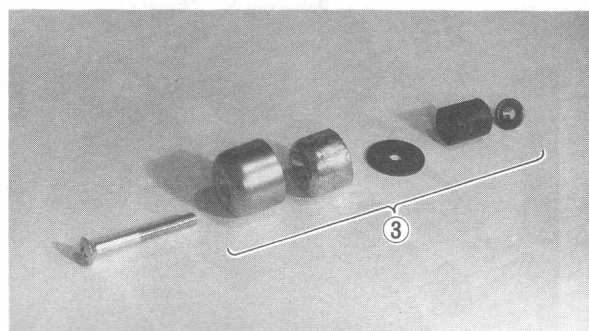
- チョークケーブル②を組み立てる。
 - ・ケーブルエンドにグリスを塗布する。
- チョークケーブルの遊び：1～2 mm
- レフトスイッチボックス位置決めボス③をハンドルバーの穴に合わせる。



- クラッチレバーホルダの切り割り部とハンドルバーのポンチマーク④を合わせる。
- クラッチレバーの遊び：10～15mm



- ハンドルバランス⑤を組み立てる。



リヤショックアブソーバ

リヤショックアブソーバの取り外し

車体の下に台を置き車体を安定させる

- バッテリ①を外す
- リヤブレーキリザーバタンク②を外す。
- 冷却水リザーバタンク③を外す。

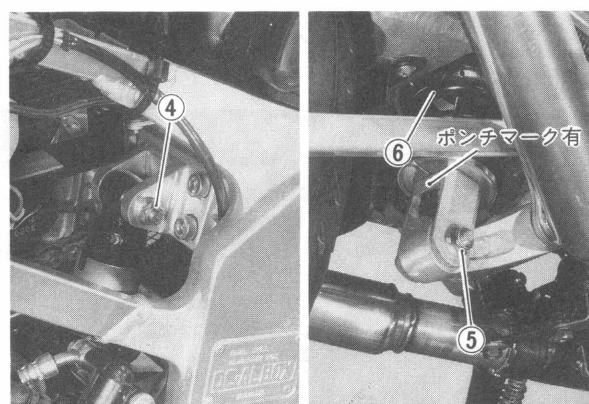
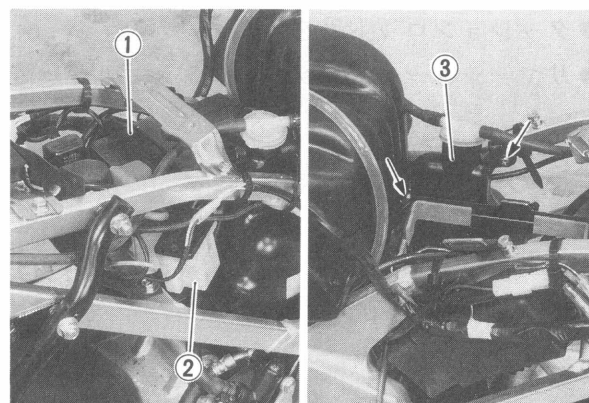
リヤショックアブソーバアッパナット④を外す

リヤショックアブソーバローアナット⑤を外す

リヤショックアブソーバ⑥を外す

締付 トルク	アブソーバアッパナット	400～600 kg・cm
	アブソーバローアナット	400～600 kg・cm

注 組立時は、ポンチマーク側を後部にする。

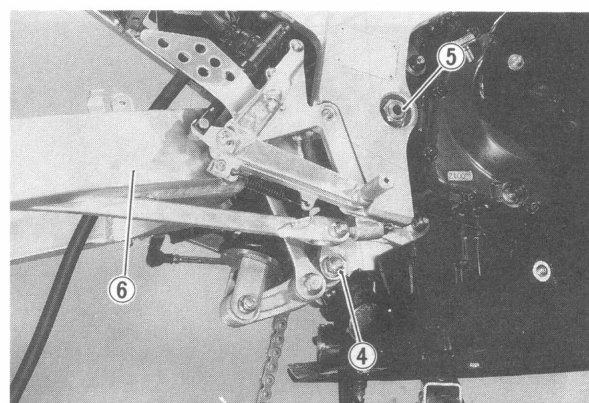
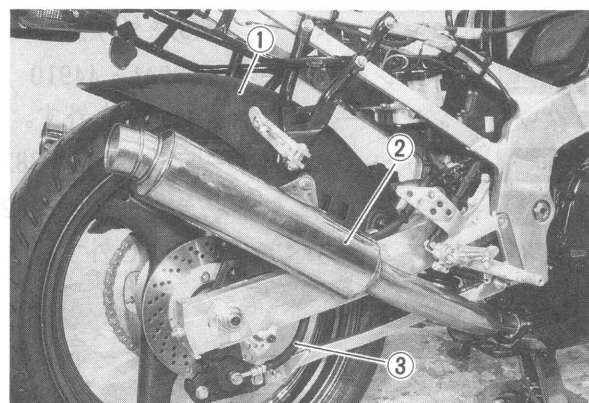


スイングアームの分解

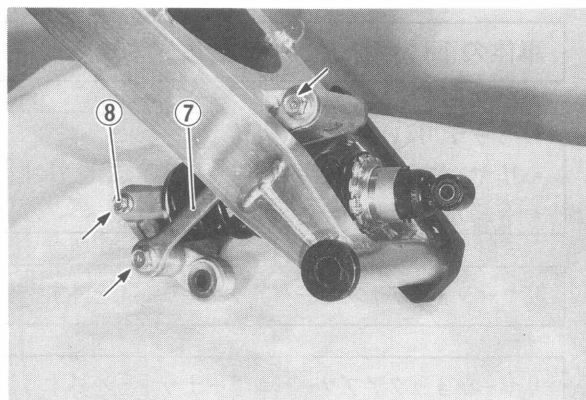
- アンダカウリングを外す。
- リヤホイールを外す。(4-6-6ページ参照)
- リヤフェンダ①を外す。
- マフラ②を外す。
- ブレーキホースユニオンボルト③を外す。
 - ・ ブレーキオイルが流れ出るので注意する。

注 ブレーキフルードは塗装面、樹脂製品に附着すると塗装面を損傷させたり、亀裂ができたりするので十分注意してください。

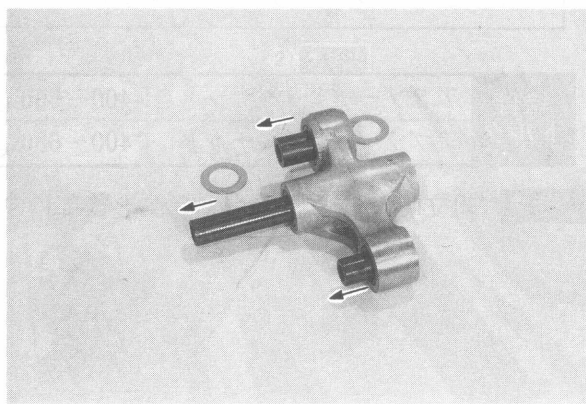
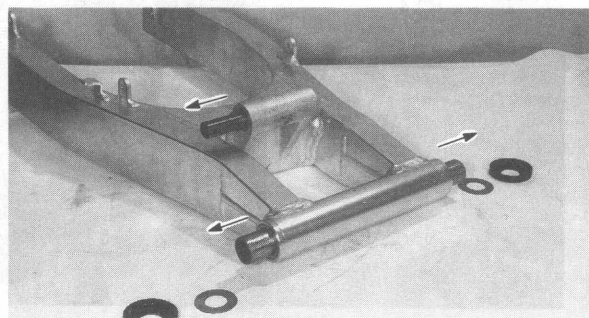
- リヤショックアブソーバアッパナットを外す。
- クッションレバーボルト④を外す。
- ピボットシャフト⑤を外す。
- スイングアーム⑥を引き抜く。



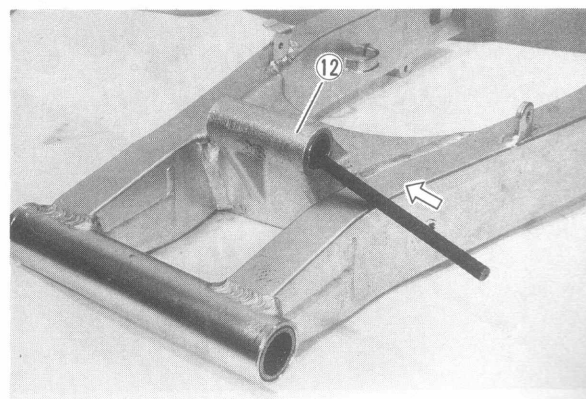
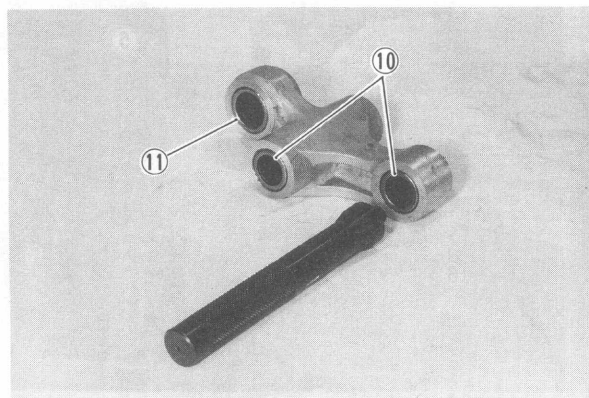
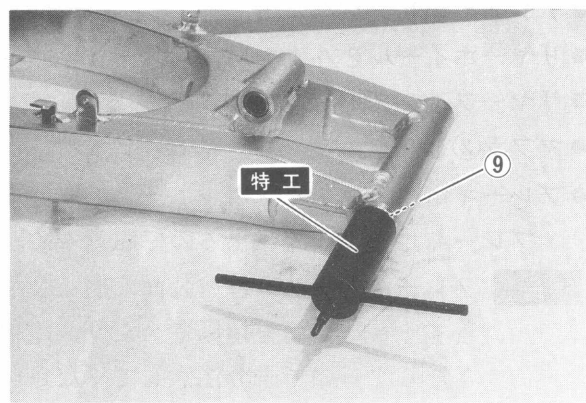
- クッションロッド⑦を外す。
- リヤーショックアブソーバローアーボルト⑧を外す。



- クッションレバー及びスイングアームからスペーサを外す。



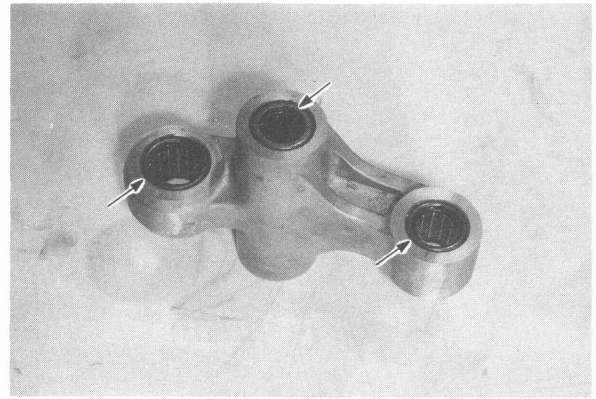
- ピボットシャフトベアリング⑨を外す。
特 工 ベアリングリムーバ：09941-44910
- クッションレバーベアリング⑩, ⑪, を外す。
特 工 1 ベアリングインストラー：09943-88210
特 工 2 ベアリングインストラー：09925-98220
- スイングアームからベアリング⑫を外す。



スイングアーム

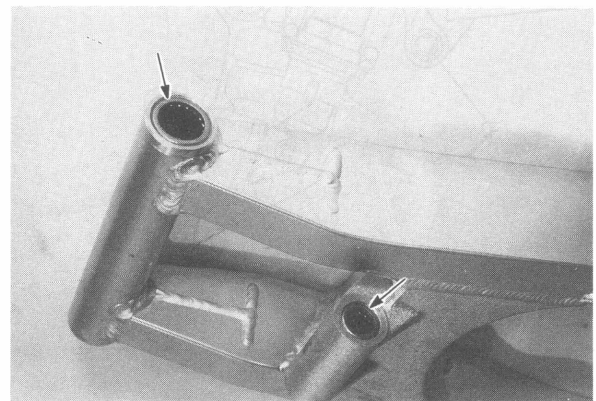
スイングアームの点検

- スイングアームピボットベアリング、スペーサの摩耗、損傷がないか点検する。

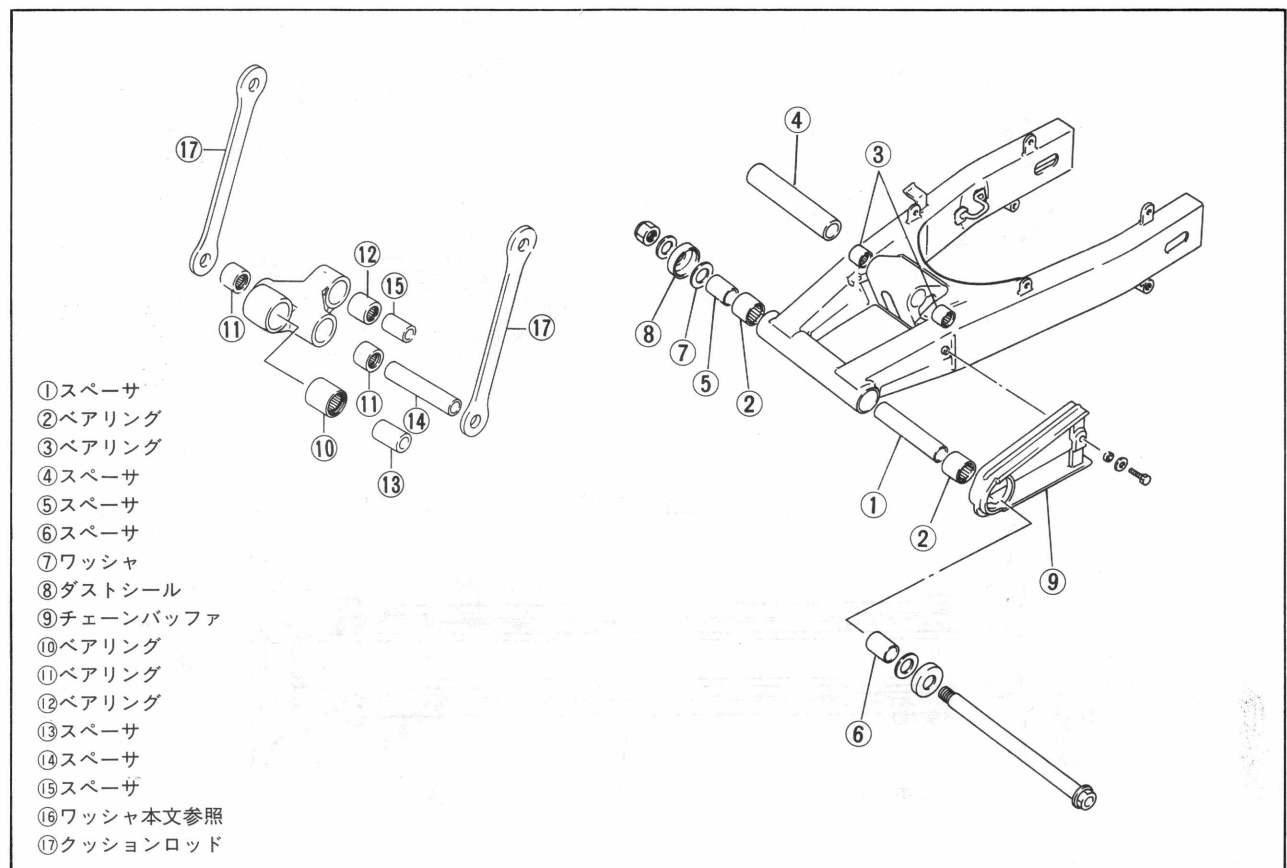


クッションレバーの点検

- クッションレバー及びロッドの変形、亀裂などがないか点検する。
- クッションレバーの各スペーサ、ベアリングの摩耗、損傷などがないか点検する。

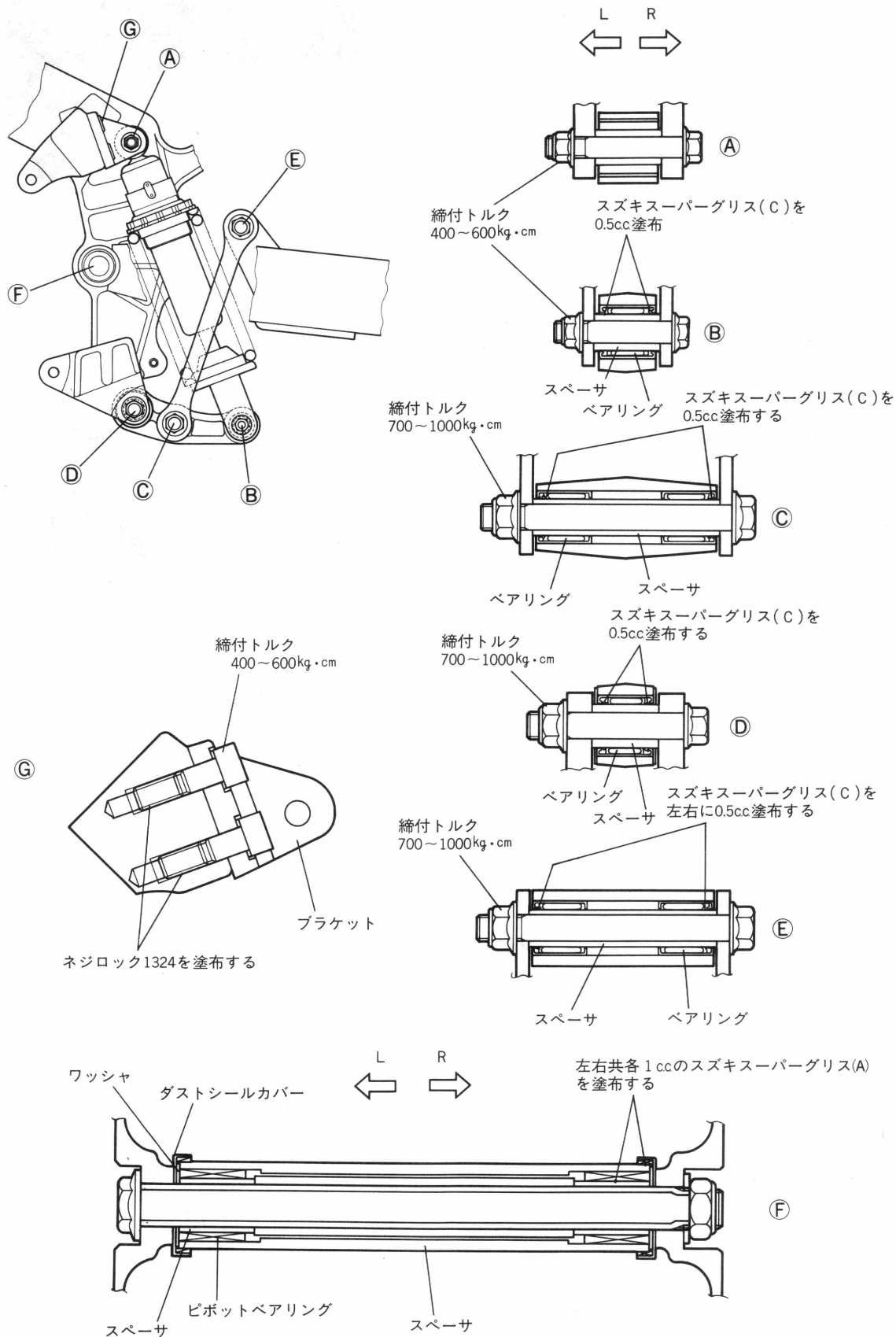


スイングアームの組み立て



スイングアームの組み立て

締付トルク & グリス塗布位置



スイングアーム

- スイングアームピボット部にスペーサ①を組み立てる。

- ニードルベアリング②を圧入する。

特工 1 ステアリングレース&スイングアームベアリングインストーラ：09941-34513

- ニードルベアリング③を圧入する。

特工 2 ベアリングインストーラ：09943-88210

- スペーサ④を組み立てる。

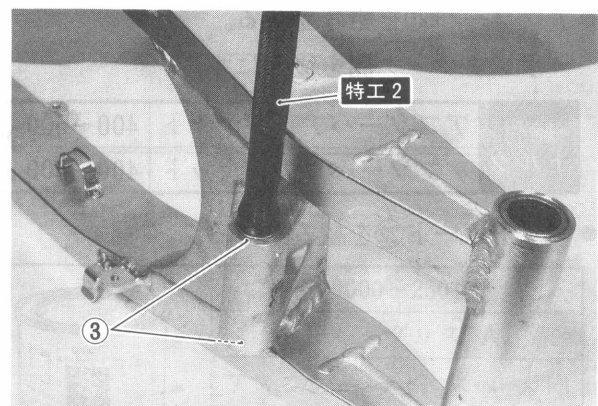
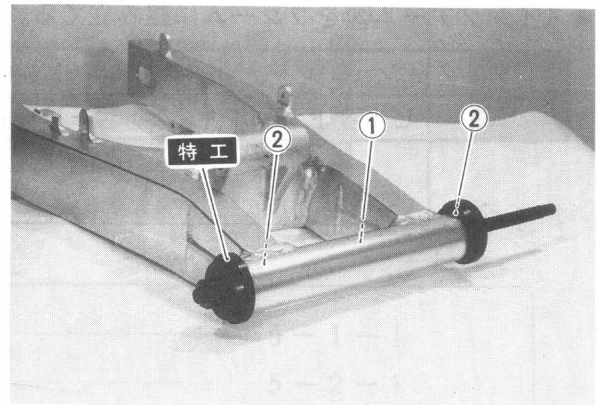
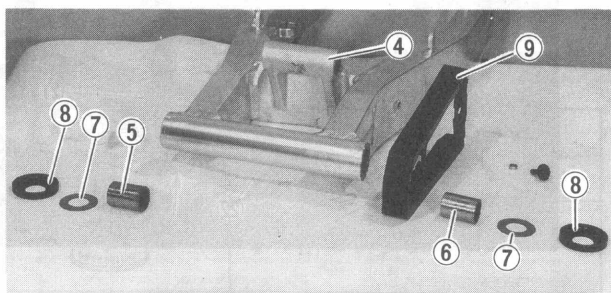
- スペーサ⑤、⑥を組み立てる。

- ワッシャ⑦、ダストシール⑧を組み立てる。

- ベアリング、スペーサ、ダストシールにグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス(A)

- チェーンバッファ⑨を組み立てる。



- クッションレバーニードルベアリング⑩、⑪、⑫を圧入する。

特工 1 ベアリングインストーラ：09924-84510

特工 2 ベアリングインストーラ：09943-88210

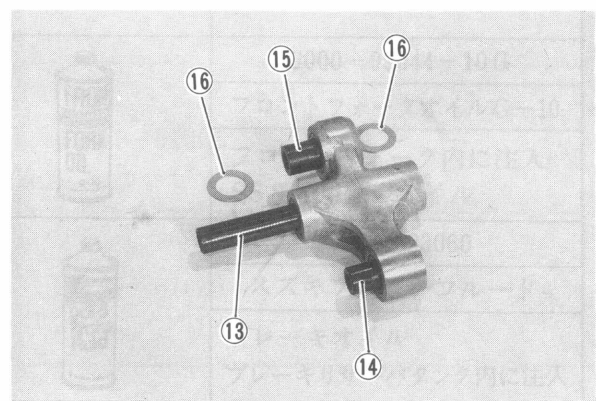
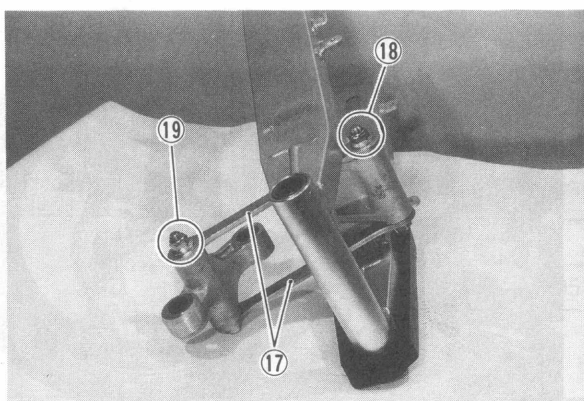
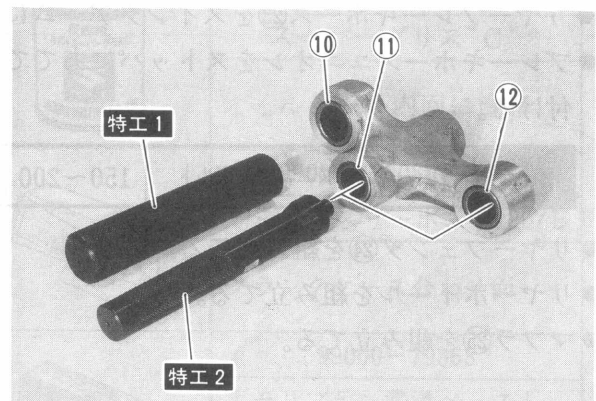
- ベアリング、スペーサにグリスを塗布する。

グリス スズキスーパーグリス(A)

- スペーサ⑬、⑭、⑮を組み立てる。

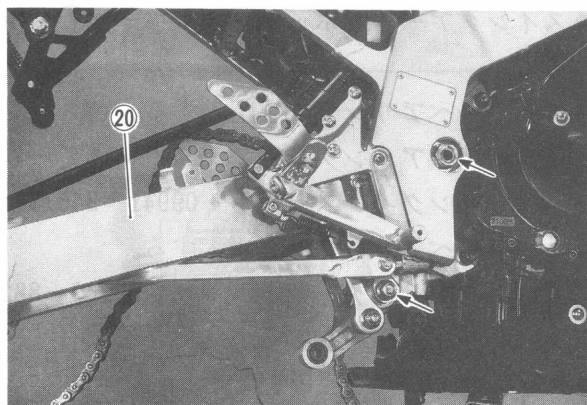
- スペーサ⑮の両サイドにワッシャ⑯を組み立てる。

- クッションレバーロッド⑰を組み立て、ボルト⑱、⑲を締め付ける。



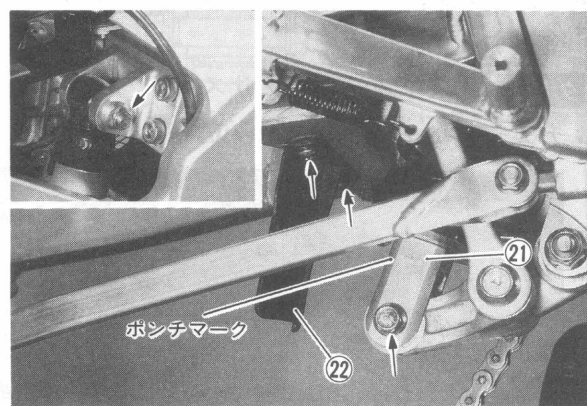
- スイングアーム⑳をフレームに組み立てる。

締付 トルク	クッションレバーボルト	700～1000 kg・cm
	ピボットシャフト	850～1150 kg・cm



- アブソーバ㉑を組み立てる。
・ ポンチマーク側を後部にする。

締付 トルク	アブソーバアップナット	400～600 kg・cm
	アブソーバローアーナット	400～600 kg・cm

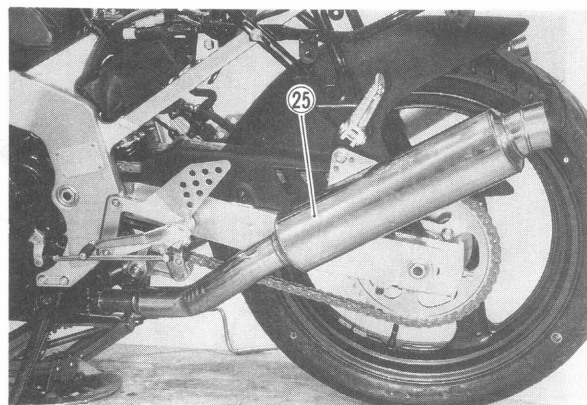
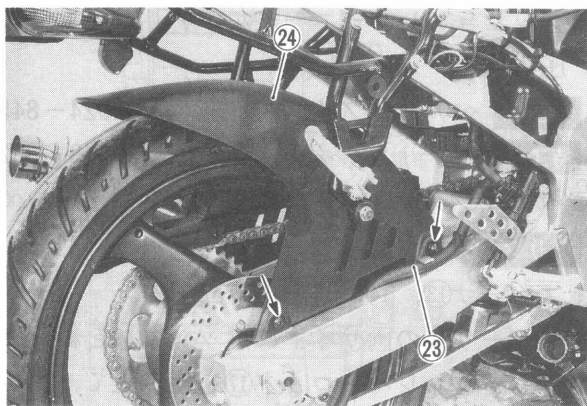


- マッドカード㉒を組み立てる。

- リヤブレーキホース㉓をスイングアームに通す。
- ブレーキホースユニオンをストッパにあてて締め付ける。

締付 トルク	ブレーキホースユニオンボルト	150～200 kg・cm
-----------	----------------	---------------

- リヤフェンダ㉔を組み立てる。
- リヤホイールを組み立てる。
- マフラ㉕を組み立てる。



5

整備資料

目次

油脂類	5-1-1
特殊工具	5-2-1
締付トルク	5-3-1
組付要領図	5-4-1
整備データ	5-5-1
トラブルシューティング	5-6-1


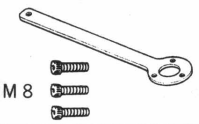
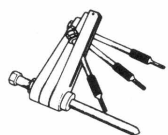
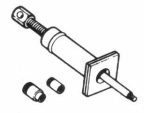
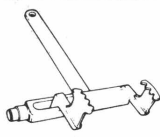
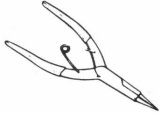

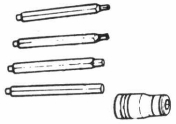
使用油脂一覧

	99000-22630-006		99000-25010
	エクスタオイルスーパーデラックス		スーパーグリス“A”
	4用エンジンオイル		アクスルシャフト, スペーサ内面・オイルシール内面に塗布
	99000-24140		99000-25030
	スズキクーラント		スーパーグリス“C”
	冷却水と混合		オイルシール内面に塗布
	99000-32080-03A		99000-31080-07B
	ネジロックスリーボンド1303		シール剤スリーボンド1207B
	M10ネジ以下(高固着用)		クランクケース合わせ面
	99000-32080-42A		99000-79568
	ネジロックスリーボンド1342		モリブデン潤滑ペースト
	M10ネジ以下(中固着用)		バルブステム部に塗布
	99000-32080-04A		99000-99044-10G
	ネジロックスリーボンド1324		フロントフォークオイルG-10
	M12ネジ以上(高固着用)		フロントフォーク内に注入 SS 8号用類以オイル
	99000-32080-05A		99000-23060
	ネジロックスリーボンド1305		スズキブレーキフルード
	M12ネジ以上(高固着用)		ブレーキオイル ブレーキリザーバタンク内に注入




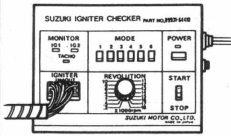
特殊工具

特殊工具一覧 エンジン


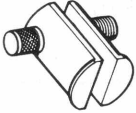
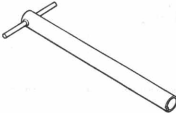
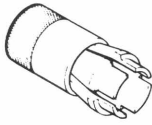
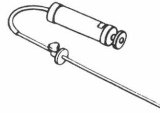
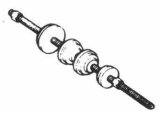
品名	品番		用途
シクネスゲージ	09900-20803		タペットクリアランス測定
タペットアジャスト ドライバ	09917-14920		タペットクリアランスアジャスタ を回す
コンプレッションゲージ	09915-64510		燃焼室の圧縮圧力を測定
コンプレッションゲージ アダプタ	09915-64520		コンプレッションゲージと共に使 用（Cサイズ用）
オイルプレッシャゲージ	09915-77330		潤滑オイルの圧力測定(10kg/cm ² 用)
オイルプレッシャゲージ ホース	09915-74520		オイルプレッシャゲージと共に使 用
スパークプラグレンチ セット	09930-10120		スパークプラグネジ径 10, 12, 14mm用
バキュームテスト	09913-14420		キャブレタバランスに使用
バルブリフト	09916-14510		バルブスプリング圧縮用
バルブリフトアタッチ メント	09916-14910		バルブリフトと共に使用
ピンセット	09916-84510		バルブコッタの脱着

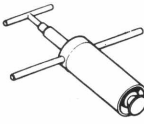
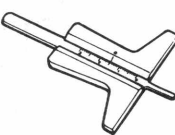
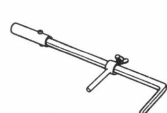

品名	品番	工具	用途
ロータリムーバ	09930-34912		スタータクラッチの取り外し (35φ 用)
ロータホルダ	09930-32420		ジェネレータロータの回り止め用
クランクケース & シャフトリムーバ	09920-13120		ジェネレータロータの取り外し
ピストンピンプーラ	09910-34510		ピストンピンの抜き取り
クラッチスリーブハブホルダ	09920-53710		クラッチスリーブハブ回り止め
スナップリングプライヤ	09900-06107		サークリップ取り外し用
バルブラッパセット	09916-10910		バルブシートのあたりの調整用
ヘキサゴンビット レンチセット	09900-00410		ヘキサゴンボルトに使用する

エレクトリック

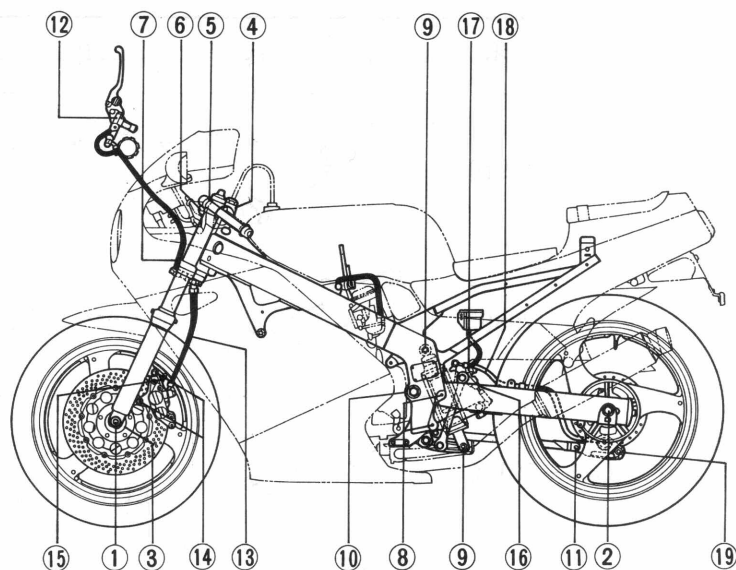
品名	品番	工具	用途
ポケットテスタ	09900-25002		電装品の電圧，電流，抵抗値を測定（指針式）
シクネスゲージ	09900-20804		プラグギャップ点検に使用
エレクトロテスタ	09900-28107		コイルテスタ，PEIユニットテスト 電圧，電流，抵抗値測定
イグナイタチェッカ	09931-64410		イグナイタの点検用

ボデー

ユニバーサルランプ 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 アウトレースリムーバ	09941-54911		ステアリングステムのアウトレースの取り外し
フロントフォーク アッセンブリングツール	09940-31710		フロントフォークを分解・組立する時に使用 (オイルシリンダの回り止め用)
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		フロントフォークオイル量測定用
ステアリングレース インストーラ	09941-34513		ベアリングレースの埋め込み用

品名	品番	工具	用途
スイングアーム ベアリングリムーバ	09941-44910		スイングアームベアリングの取り外し
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	09940-14911		ステアリングナットの締め付け
"T" タイプ ヘキサゴンレンチ	09914-25811		ヘキサゴンボルトの脱着 (6 mm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
ステアリングベアリング インストーラ	09941-74910		ステアリングベアリングレースの 組み立て
トルクスレンチ	09930-11910		イグニッションスイッチの組み立て

車体関係締付トルク



単位：kg・cm



番号	名 称	締付トルク	番号	名 称	締付トルク
①	フロントアクスルシャフト (16 φ)	500～ 800	⑪	リヤトルクリンク ナット (8 φ)	前 220～340 後
②	リヤアクスルナット (20 φ)	850～1150	⑫	フロントブレーキ マスタシリンダボルト (6 φ)	上 50～ 80 下
③	フロントアクスル ストッパナット (8 φ)	右 150～ 250 左	⑬	フロントブレーキ オイルボルト (10 φ)	シリンダ側 150～200 ホース 前 ジョイント部 後 キャリパ側 右 左
④	フロントフォーク アッパブラケット	右(8 φ) 150～ 250 左(8 φ) 中(22 φ) 600～1000	⑭	フロントブレーキ キャリパボルト (10 φ)	右 上 250～400 下 左 上 下
⑤	ハンドルバーボルト (8 φ)	右 150～ 250 左	⑮	フロントブレーキ キャリパブリーダ(7 φ)	右 60～ 90 左
⑥	ハンドルバーセット ボルト (6 φ)	右 350～450 左	⑯	リヤブレーキロッドロックナット (8 φ)	150～250
⑦	フロントフォーク ローアブラケットボルト (8 φ)	右 上 150～ 250 下 左 上 下	⑰	リヤブレーキ マスタシリンダボルト (6 φ)	上 80～120 下
⑧	フロントフットレスト ボルト (8 φ)	右 上 150～ 250 下 左 上 下	⑱	リヤブレーキ オイルボルト (10 φ)	シリンダ側 150～200 キャリパ側 150～200
⑨	リヤショックアブソー バナット (10 φ)	上 400～600 下	⑲	リヤブレーキ キャリパブリーダ(7 φ)	右 60～ 90 左
⑩	リヤスイングアームピボットナット (18 φ)	850～1150			

エンジン関係

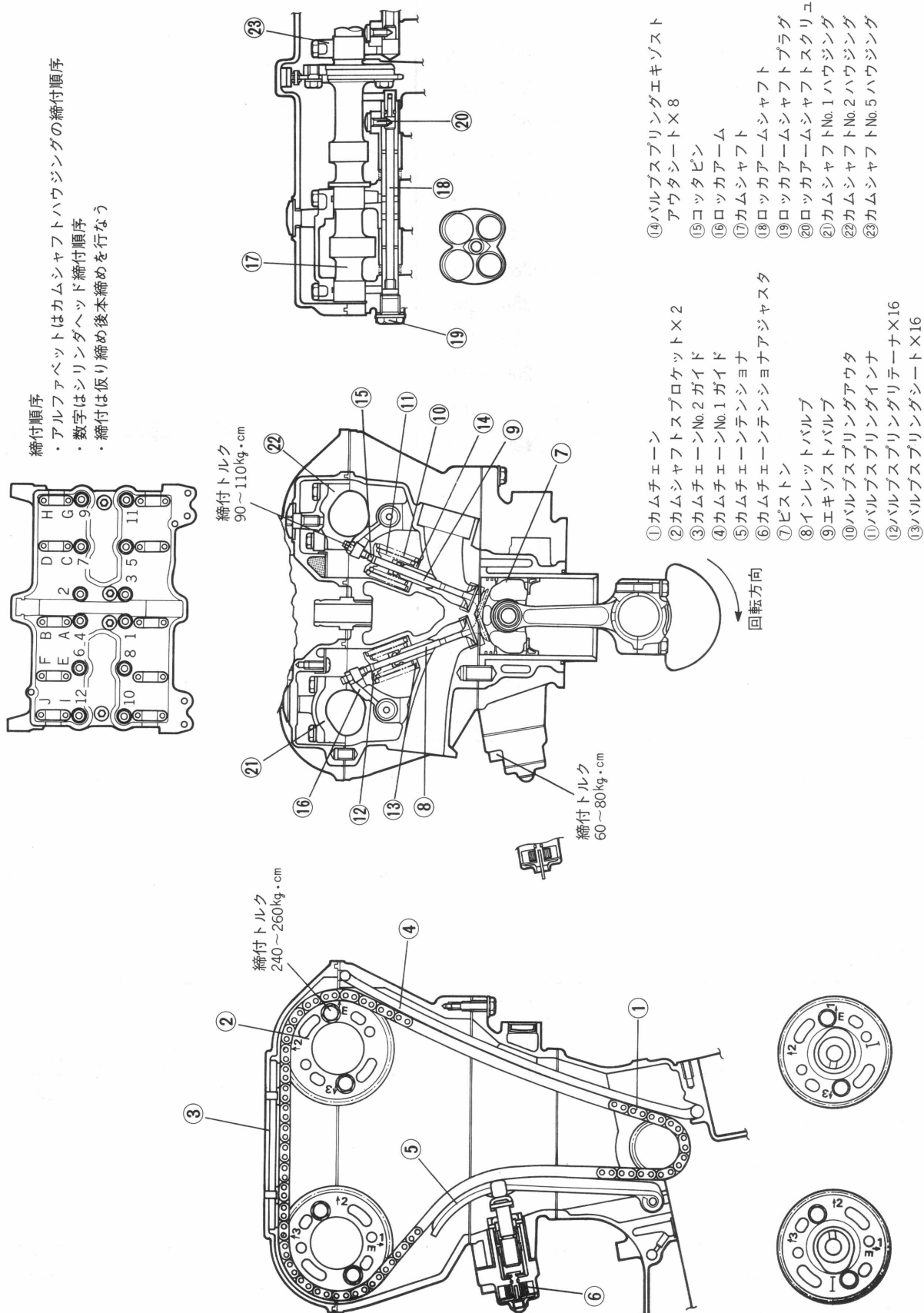
エンジン関係締付トルク

締付箇所	締付トルク kg・cm
エンジンマウンティング	
・ シリンダヘッド (前)	600～720
・ シリンダヘッド (後)	220～300
・ エンジンケース (後上)	600～720
・ エンジンケース (後下)	600～720
コンロッドキャップ	330～370
クランクケースボルト 6 mm	90～130
クランクケースボルト 8 mm	280～320
リリーフバルブ	250～300
オイルパンボルト	60～100
オールドレンボルト	200～250
油圧測定用プラグ	250～300
オイルフィルタキャップナット	120～160
クラッチスリーブハブナット	500～700
クラッチプレッシャディスクボルト	110～130
ゼネレータロータボルト	1100～1300
クラッチスタータボルト	850～950
オイルホースボルト (上)	180～220
(下)	200～240
カムシャフトスプロケットボルト	240～260
シリンダヘッドカバーボルト	80～120

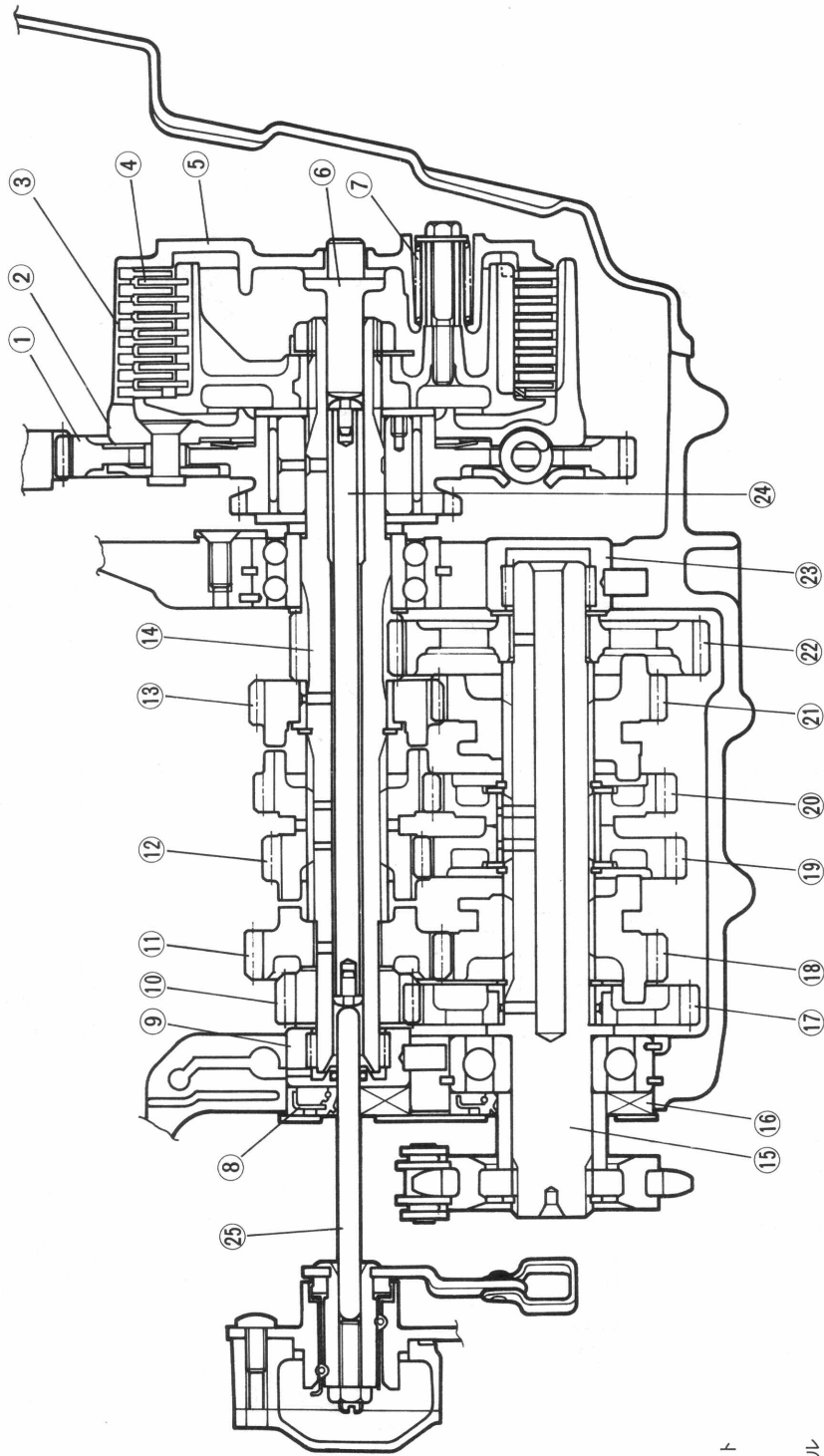
一般的な締付トルク

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

シリンダヘッド、カムチェーン組立図



トランスミッション組立図



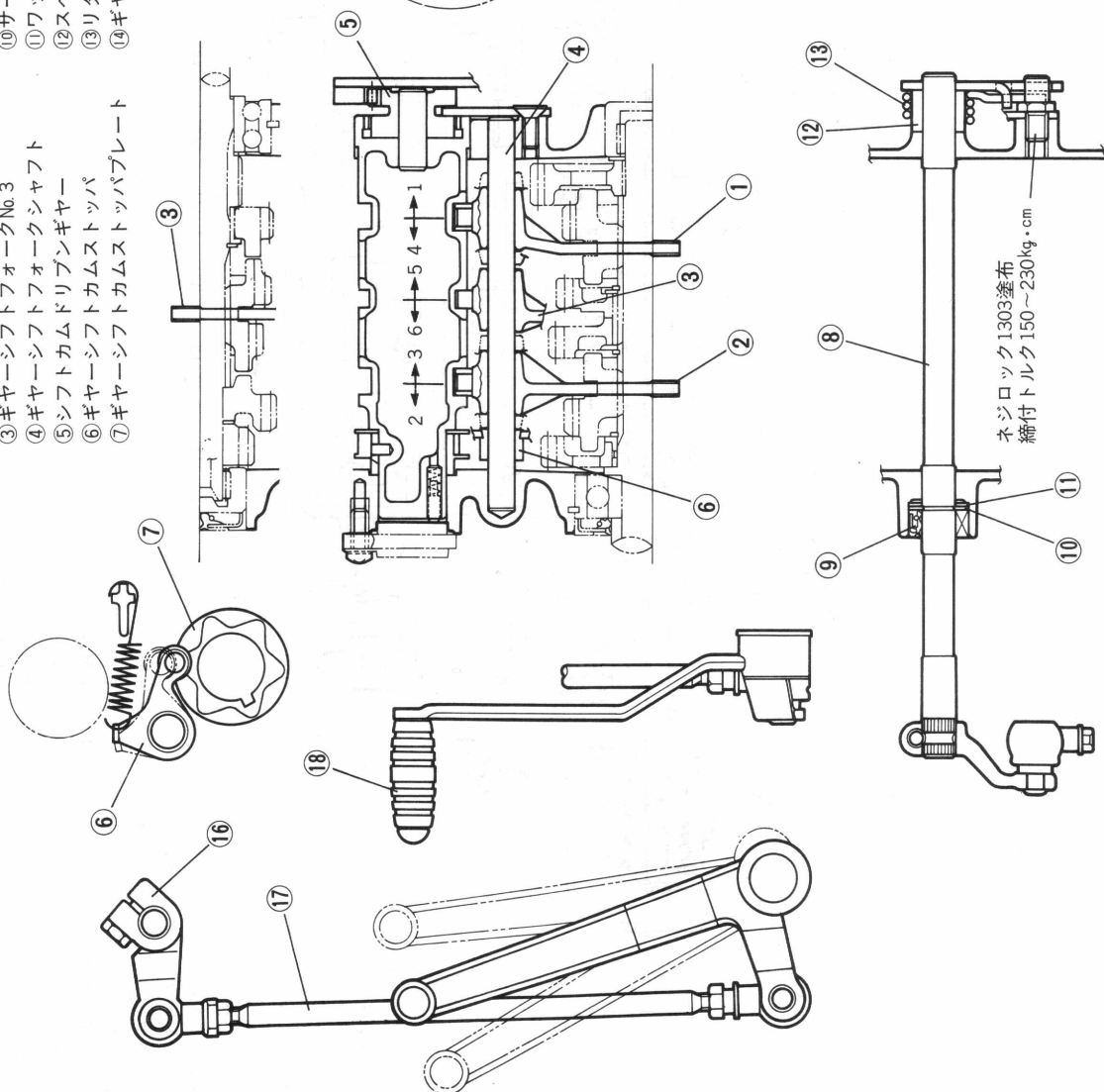
- | | | |
|--------------------|-------------------|--------------------|
| ① プライマリドリブングヤ- | ⑩ 2NDドライブギヤ- | ⑮ 6THドリブングヤ- |
| ② クラッチハウジング | ⑪ 6THドライブギヤ- | ⑯ 3RDドリブングヤ- |
| ③ クラッチドライブプレート | ⑫ 3RD, 4THドライブギヤ- | ⑰ 4THドリブングヤ- |
| ④ クラッチドリブンプレート | ⑬ 5THドライブギヤ- | ⑱ 5THドリブングヤ- |
| ⑤ クラッチプレッシャプレート | ⑭ カウンタシャフト | ⑲ 1STドリブングヤ- |
| ⑥ クラッチプレッシャベース | ⑮ ドライブシャフト | ⑳ ドライブシャフトライトベアリング |
| ⑦ クラッチスプリング | ⑯ ドライブシャフトオイルシール | ㉑ クラッチシュロッド |
| ⑧ プッシュロッドオイルシール | ⑰ 2NDドリブングヤ- | ㉒ クラッチシュロッドフットロッド |
| ⑨ カウンタシャフトレフトベアリング | | |

ギヤースhift組立図

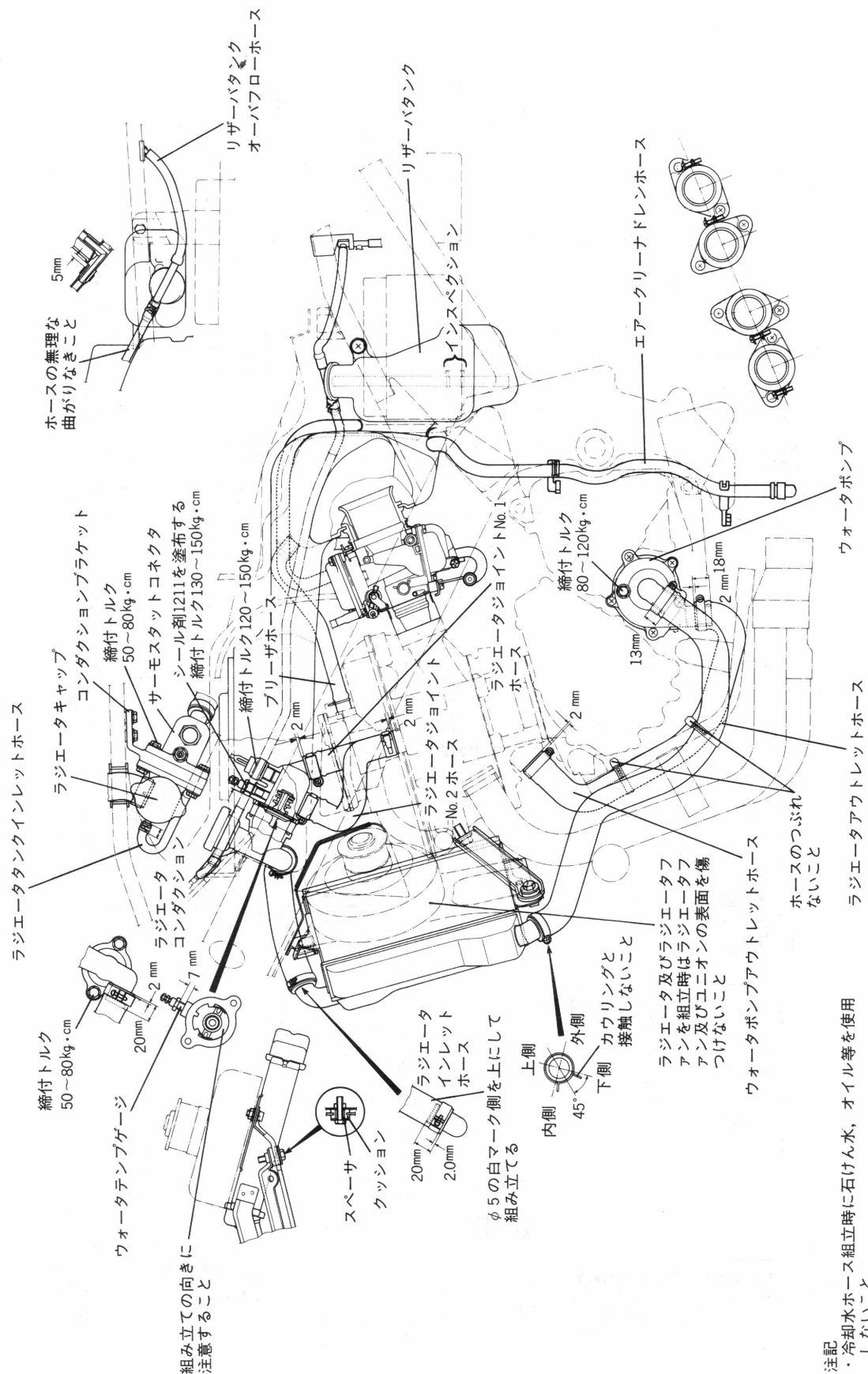
- ⑮ギヤースhiftボールリフタ
- ⑯リンクアーム
- ⑰リンクロッド
- ⑱ギヤースhiftレバー

- ⑧ギヤースhiftシヤフト
- ⑨オイルシール
- ⑩サークリップ
- ⑪ワッシャ
- ⑫スペーサ
- ⑬リターンスプリング
- ⑭ギヤースhiftカムガイド

- ①ギヤースhiftフオークNo.1
- ②ギヤースhiftフオークNo.2
- ③ギヤースhiftフオークNo.3
- ④ギヤースhiftフオークシヤフト
- ⑤シフトカムドリブングヤ
- ⑥ギヤースhiftカムストッパ
- ⑦ギヤースhiftカムストッパプレート



冷却ホース組立図

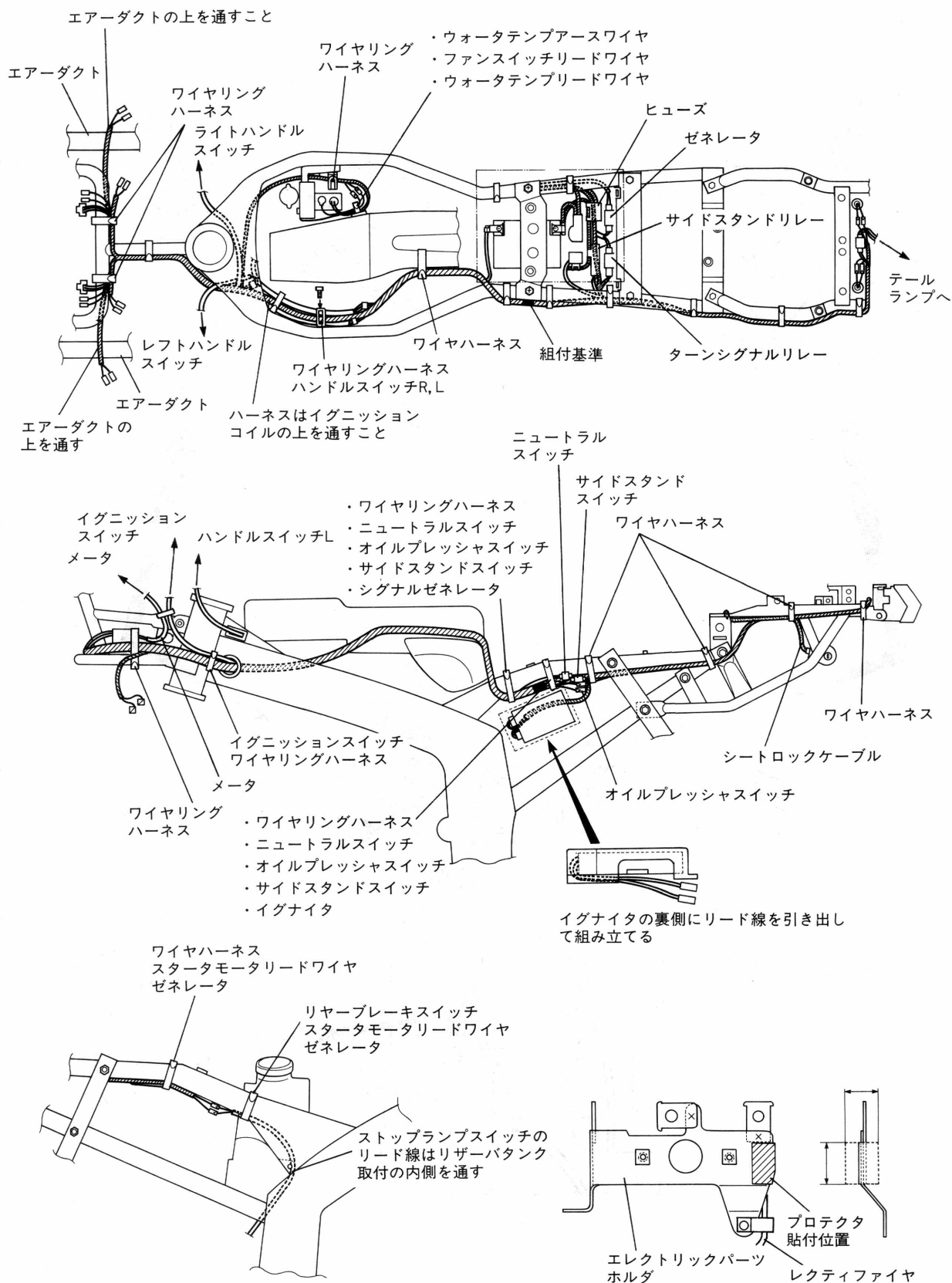


注記
・冷却水ホース組立時に石けん水、オイル等を使用しないこと。

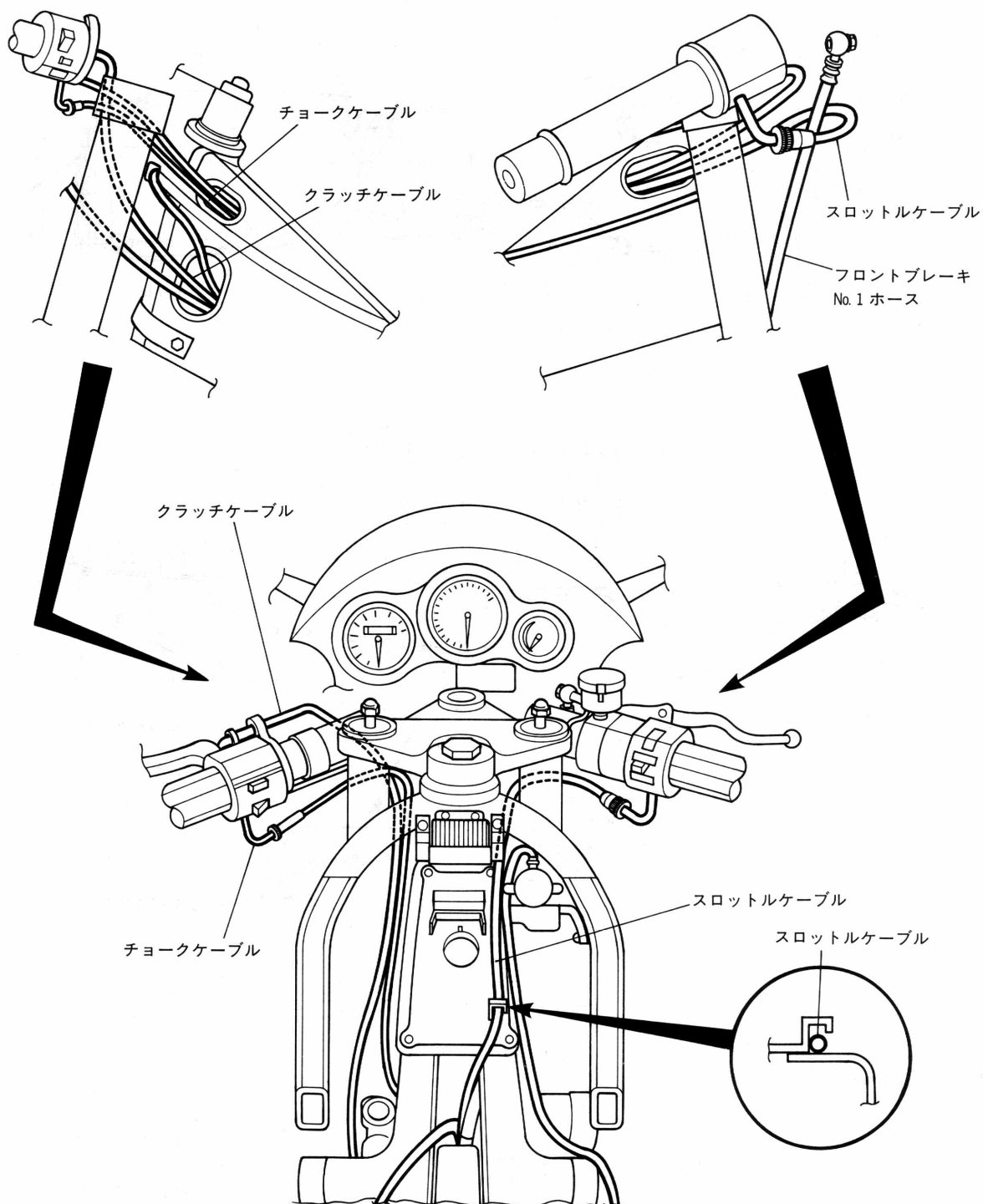
整備資料

ワイヤハーネス

ワイヤハーネス組立図



ケーブル組立図



容 量

●フューエル

フューエルタンク容量	15.0 ℓ
RES (予備) からの残量	1.6 ℓ

●冷却水

エンジン側冷却水	1.8 ℓ
リザーバタンク Fライン	0.25 ℓ

エンジン

●オイルプレッシャ

オイル油圧	2.5~6kg・cm ²
エンジン回転数(3000rpm), 測定温度(60℃)	

●エンジンオイル

エンジンオイル 容量	オイル 交換時	2,500cc
	オイルフィルタ 交換時	3,000cc
	エンジン 分解時	3,100cc
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		

●スロットル

スロットルケーブルの遊び	2 ~ 4 mm
--------------	----------

●クラッチ

クラッチレバーの遊び(レバー先端で)	10~15mm
--------------------	---------

●アイドリング

アイドリング回転数	1300rpm
-----------	---------

●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
タペットクリアランス (冷機時)		IN: 0.13~0.18 EX: 0.20~0.25	標準値以外修正
バルブとバルブガイドのガタ (IN)		0.025~0.052	0.35以上交換
〃 (EX)		0.040~0.067	0.35以上交換
バルブガイドの内径 (IN)		4.500~4.512	―――
〃 (EX)		4.500~4.512	―――
バルブステムの外径 (IN)		4.460~4.475	―――
〃 (EX)		4.445~4.460	―――
バルブの振れ (IN・EX)		―――	0.05以上交換
バルブシート面の幅 (IN・EX)		0.7~1.5	標準値以外修正
バルブスプリングの自由長		―――	インナ: 32.6以下交換 アウト: 37.3以下交換
カムの高さ (IN)		33.223~33.263	32.930以下交換
カムの高さ (EX)		32.839~32.879	32.540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		21.959~21.980	―――
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		―――	0.10以上交換
ロッカーアームシャフトの外径		11.973~11.984	―――
ロッカーアームの穴の内径		12.000~12.018	―――

●ピストン・シリンダ関係

単位の表示なきものは全てmm

項 目	標 準 値	使 用 限 度
ピストンシリンダクリアランス	0.045～0.055	0.12 以上修正
シリンダの内径 (シリンダ上面より20mm下)	56.000～56.015	56.085 以上交換
ピストンの外径 (ピストン下端より10mm上)	55.945～55.960	55.880 以下交換
シリンダヘッドの平面度	—————	0.20 以上修正
ピストンリングの自由合い口すき間 (1st)	5.6	4.5 以下交換
” (2nd)	5.7	4.6 以下交換
ピストンリングの組立合い口すき間 (1st)	0.15～0.30	0.7 以上交換
” (2nd)	0.10～0.30	0.7 以上交換
ピストンリングとリング溝のすき間 (1st)	—————	0.18 以上交換
” (2nd)	—————	0.15 以上交換
ピストンピン穴の内径	16.002～16.008	16.030 以上交換
圧縮圧力 (kg/cm ²)	約14.2(450rpm)	8kg/cm ² 以下点検
圧縮圧力気筒間差 (kg/cm ²)	—————	1kg/cm ² 以上修正

●クランクシャフト関係

単位の表示なきものは全てmm

項 目	標 準 値	使 用 限 度
ピストンピンの外径	15.995～16.000	15.980 以下交換
コンロッド小端の内径	16.010～16.018	16.040 以上交換
コンロッド小端の振れ	—————	—————
コンロッド大端のスラストすき間	0.10～0.20	0.30 以上交換
クランクシャフトの振れ	—————	0.08 以上交換
コンロッド大端のオイルクリアランス	0.024～0.048	—————
クランクシャフトジャーナルのオイルクリアランス	0.012～0.036	—————
バランスシャフトジャーナルのオイルクリアランス	—————	—————
クランクシャフトスラストクリアランス	0.045～0.100	—————

●クラッチ・プライマリギヤー関係

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(インナワイヤの遊び)	2～4	標準値以外修正
ドライブプレートの厚さ	2.9～3.1	2.6 以下交換
ドリブンプレートの厚さ	1.6	————— 以下交換
ドリブンプレートの歪み	—————	0.10 以上交換
クラッチスプリングの自由長	—————	30.97 以下交換

●トランスミッション関係

単位：mm

項 目	標 準 値	使 用 限 度
ギヤーシフトフォークの爪の厚さ (1)	5.3～5.4	——— 以下交換
〃 (2)	5.3～5.4	——— 以下交換
〃 (3)	5.3～5.4	——— 以下交換
ギヤーシフトフォークの溝の巾 (1)	5.5～5.6	——— 以上交換
〃 (2)	5.5～5.6	——— 以上交換
〃 (3)	5.5～5.6	——— 以上交換
ギヤーシフトフォークと溝のすき間 (1)	0.1～0.3	0.5 以上交換
〃 (2)	0.1～0.3	0.5 以上交換
〃 (3)	0.1～0.3	0.5 以上交換
シフトフォークシャフトの曲がり	0～0.03	——— 以上交換
カウンタシャフトギヤー圧入寸法	———	———
ドライブチェーンの緩み(空車時サイドスタンド使用)	15～25	標準値以外修正
ドライブチェーンの20ピン間寸法	317.5	319.4 以上交換
ドライブチェーンの種類	DID525V9	RK525SMOZ2
ドライブチェーンのリンク数	108リンク	———
フロントスプロケット歯数	14枚	———
リヤースプロケット歯数	45枚	———

●キャブレータ

項 目	諸 元	刻印	備考
キャブレータ型式	BST32		
メインボア (mm)	32		
キャブレータ判別刻印	32C00		
フューエルレベル (mm)	———		
油面基準(フロートレベル) (mm)	14.6		
メインジェット (M. J)	97.5	97.5	N100.604
ジェットニードル (J. N)	5DH07-3	5DH7	J8-5DH7
ニードルジェット (N. J)	O-9	O-9 (602)	784-231522 O-9
スロットルバルブ (C. A)	130	130	N140092-130
パイロットジェット (P. J)	35	35	N151067-35
エアースクリュー (A. S)	マスタ合わせ(1 $\frac{3}{4}$ 回転戻し)		
バルブシート (V. S)	2.0		
スタータジェット (G. S)	37.5		

整備データ

エレクトリック, フロントフォーク

エレクトリック

点火時期	BTDC°/rpm	15/1650
飛火性能	mm	6 ~ 8
スパークプラグギャップ	mm	0.6~0.7
スパークプラグ内部低抗値 3 ~ 7.5kΩ		
	焼けるとき	標準
ND	—	U27ETR
NGK	—	CR 9 EK
	くすぶるとき	U24ETR
		CR8EK

バッテリー型式	(V Ah)	12V-8AH
湯浅	YTH9-12B	古河
バッテリー電解液比重		1.32
充電電圧		13~16
ヒューズ		20A

ヘッドランプバルブ	(45/45) × 2(W)
ポジションランプバルブ	4 × 2 (W)
テール・ストップランプバルブ	5/21 (W)
ターンシグナルランプバルブ	21 (W)
スピードメータランプバルブ	(3) × 2 (W)

ウォータレパラチュアメータバルブ	1.7 (W)
ハイビームパイロットランプバルブ	1.7 (W)
ニュートラルランプバルブ	3 (W)
オイルプレッシャランプバルブ	1.7 (W)
ターンシグナルパイロットランプバルブ	1.7 (W)
速度警告灯	3 (W)

車体

●ブレーキ

フロントブレーキレバーの遊び	5 ~ 20 mm
リヤブレーキペダルの遊び	5 ~ 15 mm
フロントブレーキレバーアジャスタ	2 目盛り
リヤブレーキペダル取付高さ	55~65(下) mm

●フロントフォーク

スプリングアジャスタ	上から 4 目盛り
------------	-----------

●リヤショックアブソーバ

スプリングアジャスタ	22 mm
減衰力アジャスタ	2

●タイヤ・サイズ

前 輪	110/70 R17 53H	
後 輪	140/60 R18 64H	
種 類	前 輪	後 輪
ダンロップ	K510F	K510

●タイヤ空気圧 3-6-4ページ参照

	前 輪	後 輪
一般道路 1 名乗車	2.00	2.25
高速道路	2.00	2.25
一般道路 2 名乗車	2.00	2.50

●フロントフォーク

項 目	標 準 値	使 用 限 度
フロントフォークオイルの種類	SS8号	—
フロントフォークオイル量 (インナーチューブ上端からの油面mm)	404.3(最圧時113.1)	—
フロントフォークスプリング自由長	312.2	297.1 以下交換
フロントフォーク空気圧 (kg/cm ²)	—	—
フロントフォークインナーチューブの外径	41	— 以下交換
フロントフォークアウターチューブの内径	42	— 以下交換

ブレーキ, タイヤ

●シャフト

項 目	標準値	使用限度
アクスルシャフトの振れ	前 輪 0 ~ 0.15	0.25 以上交換
	後 輪 0 ~ 0.15	0.25 — 以上交換
スイングアームピボットシャフトの振れ	0 ~ 0.15	0.60 以上交換

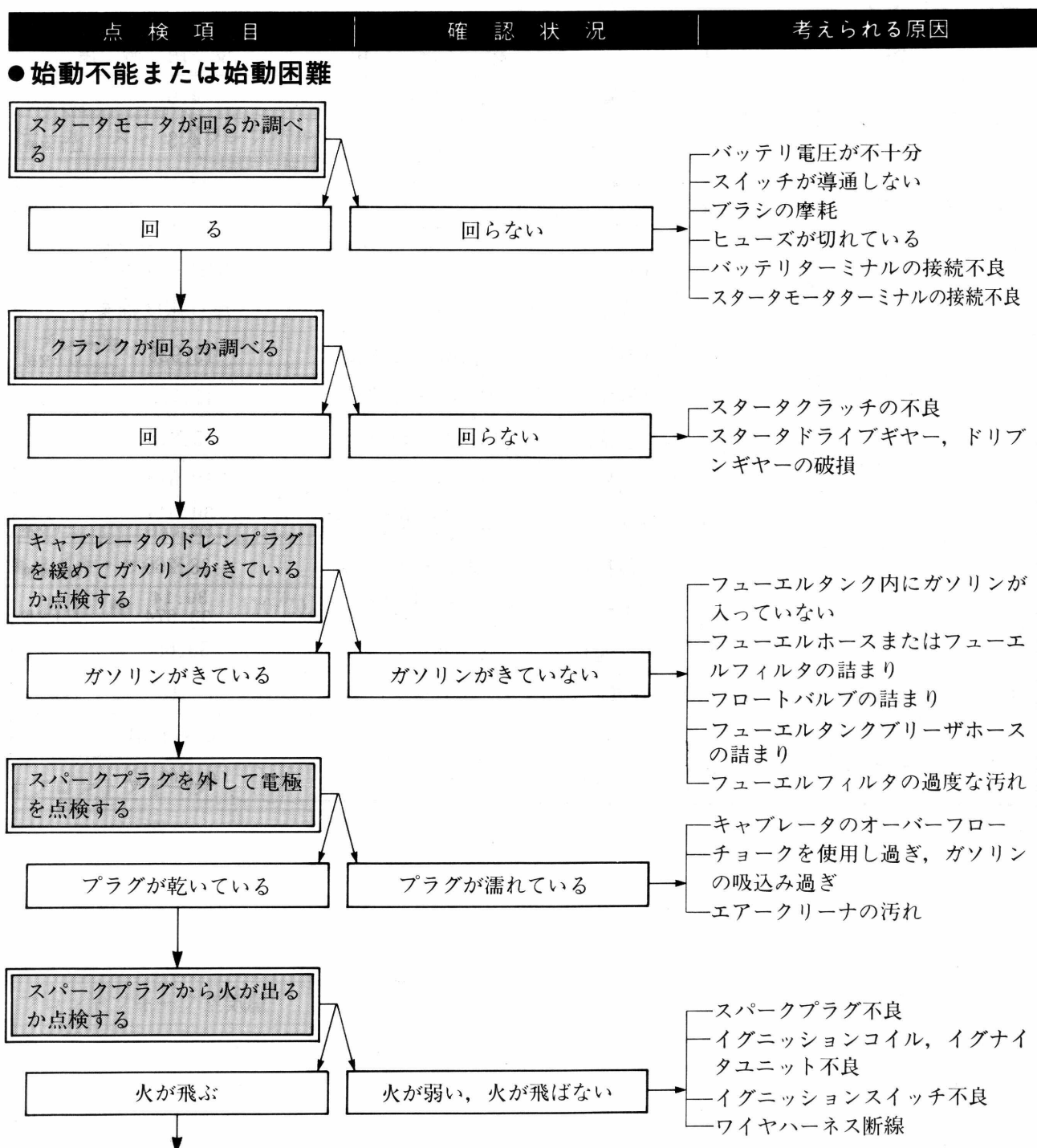
●ブレーキ, ホイール

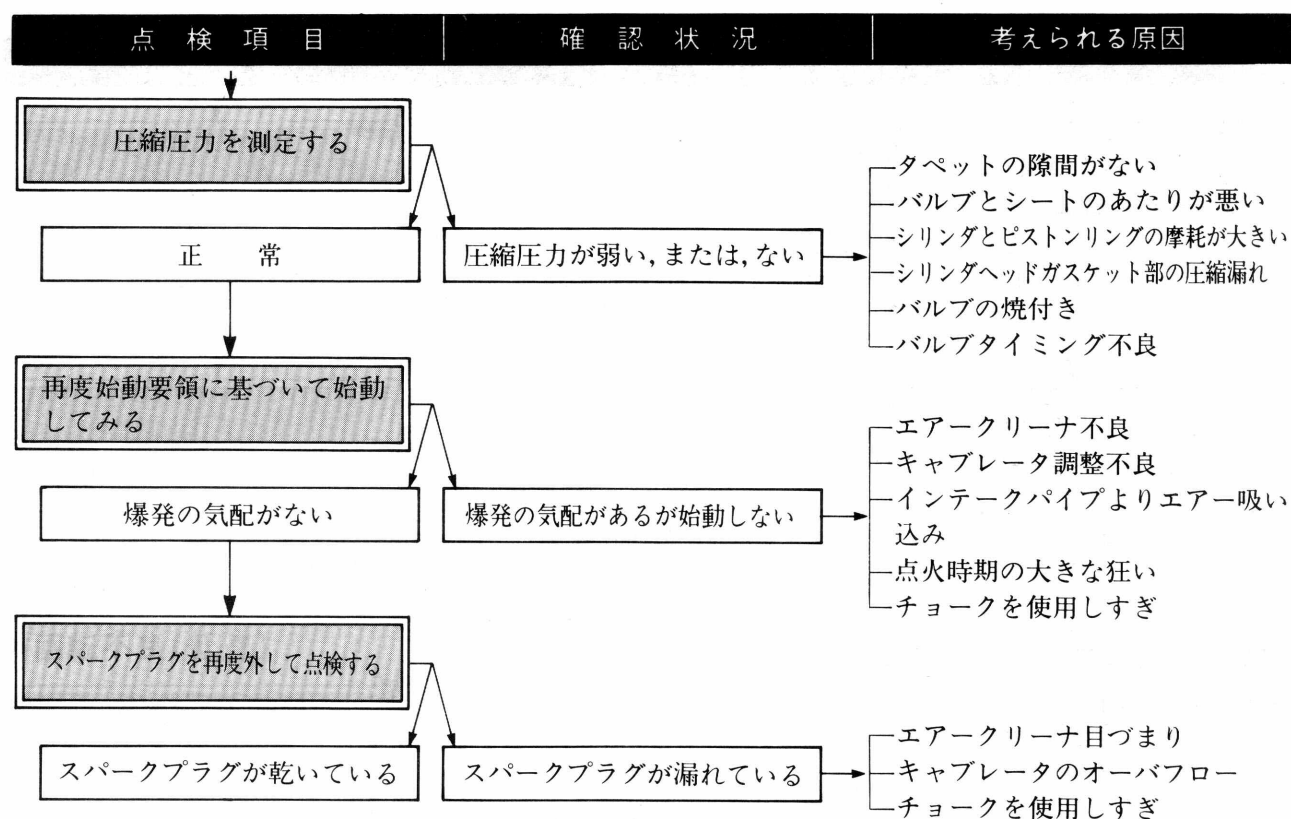
項 目	標準値	使用限度
ブレーキディスクプレートの厚さ	(前輪) 4.5	4.0 以下交換
	(後輪) 5.0	4.3 以下交換
ブレーキディスクプレートの振れ	(前輪) —	— 以上交換
	(後輪) —	— 以上交換
ブレーキパッドの厚さ	(前輪) —	摩耗限度線まで
	(後輪) —	摩耗限度線まで
マスタシリンダの内径	(前輪) 15.87 ~ 15.913	15.925 以上交換
	(後輪) 12.700 ~ 12.743	12.755 以上交換
マスタシリンダピストンの外径 日信	(前輪) 15.827 ~ 15.854	15.815 以下交換
	(後輪) 12.657 ~ 12.684	12.645 以下交換
ブレーキキャリパの内径 トキコ	(前輪) 小径 30.23 ~ 30.30 大径 33.96 ~ 34.03	30.314 34.046 以上交換
	(後輪) 38.18 ~ 38.256	38.266 以上交換
ブレーキキャリパピストンの外径	(前輪) 小径 30.16 ~ 30.20 大径 33.897 ~ 33.93	30.14 33.874 以下交換
	(後輪) 38.098 ~ 38.148	38.088 以下交換
ホイールリムの振れ：縦横とも(前・後輪)	0 ~ 2	2 以上交換
タイヤの摩耗限度 ()内は推奨値	(前輪) —	0.8(1.6)
	(後輪) —	0.8(2.0)

トラブルシューティング

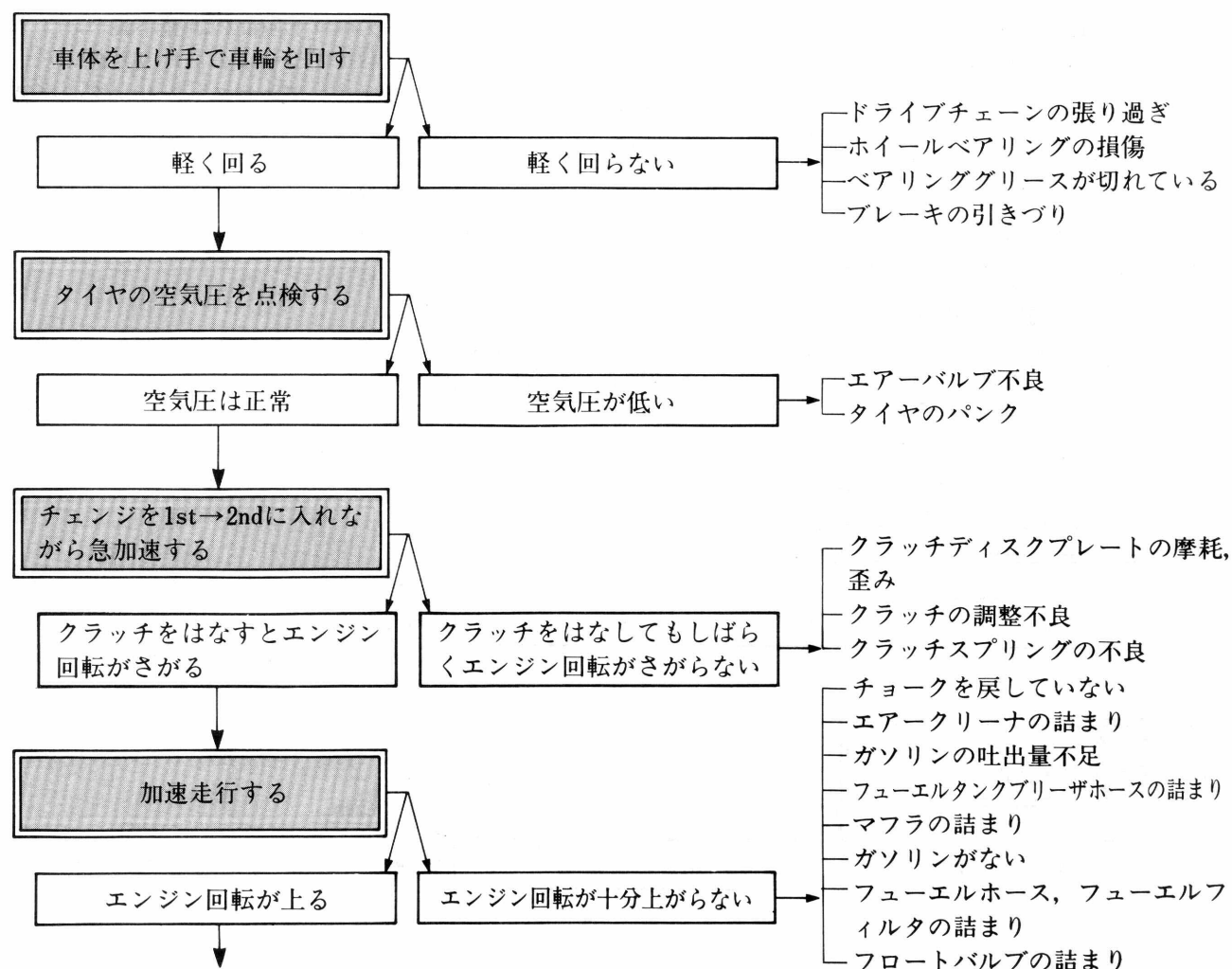
不調項目

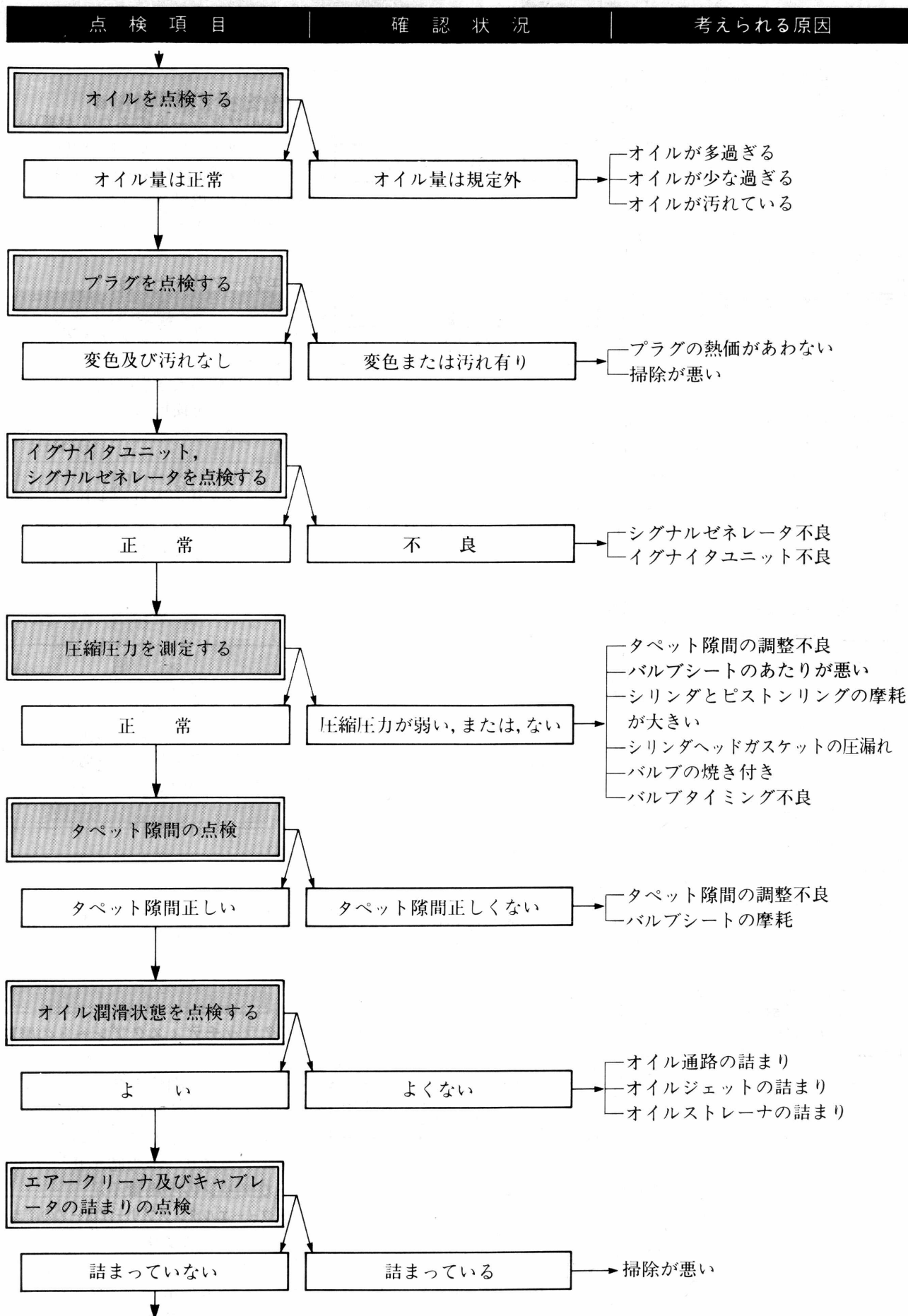
- 始動不能または始動困難 ————— 5 - 6 - 1
- 速度が出ない, 力が出ない ————— 5 - 6 - 2
- 回転不良(低速) ————— 5 - 6 - 4
- 回転不調(高速) ————— 5 - 6 - 5



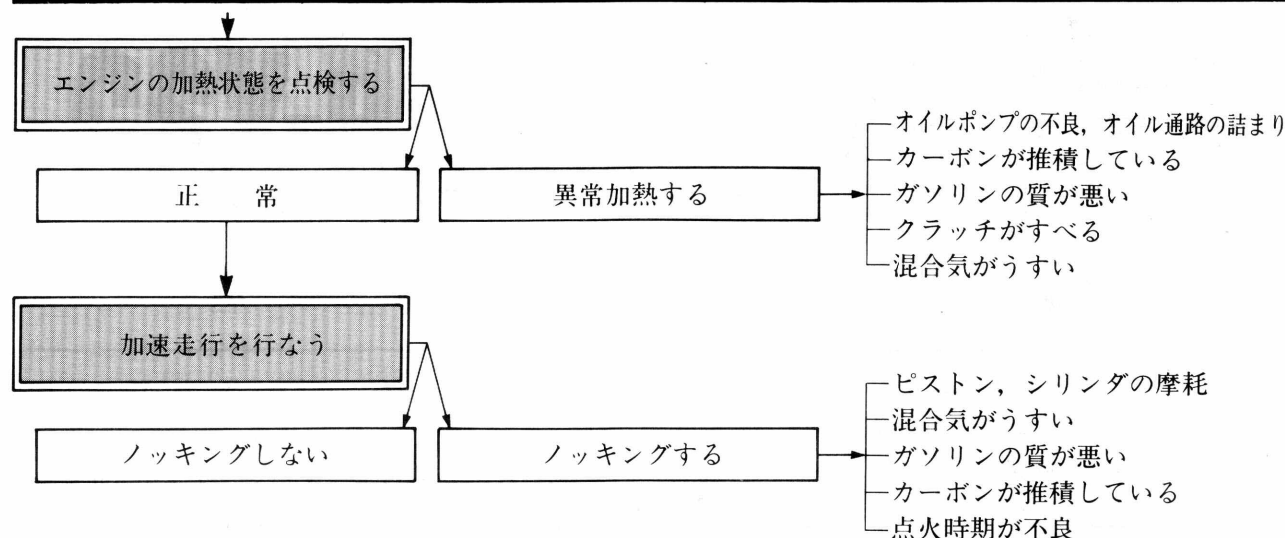


●速度が出ない, 力が出ない

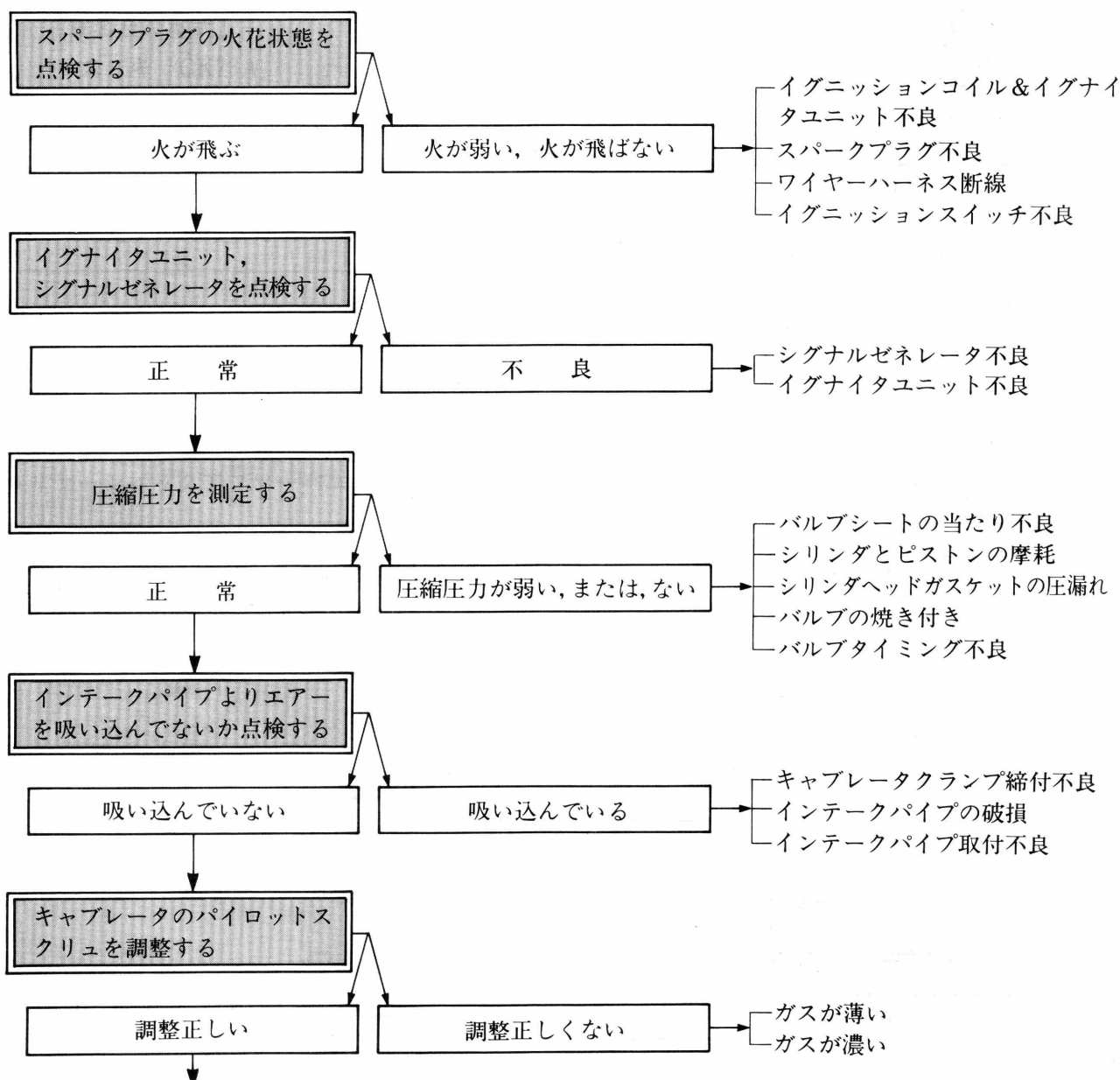




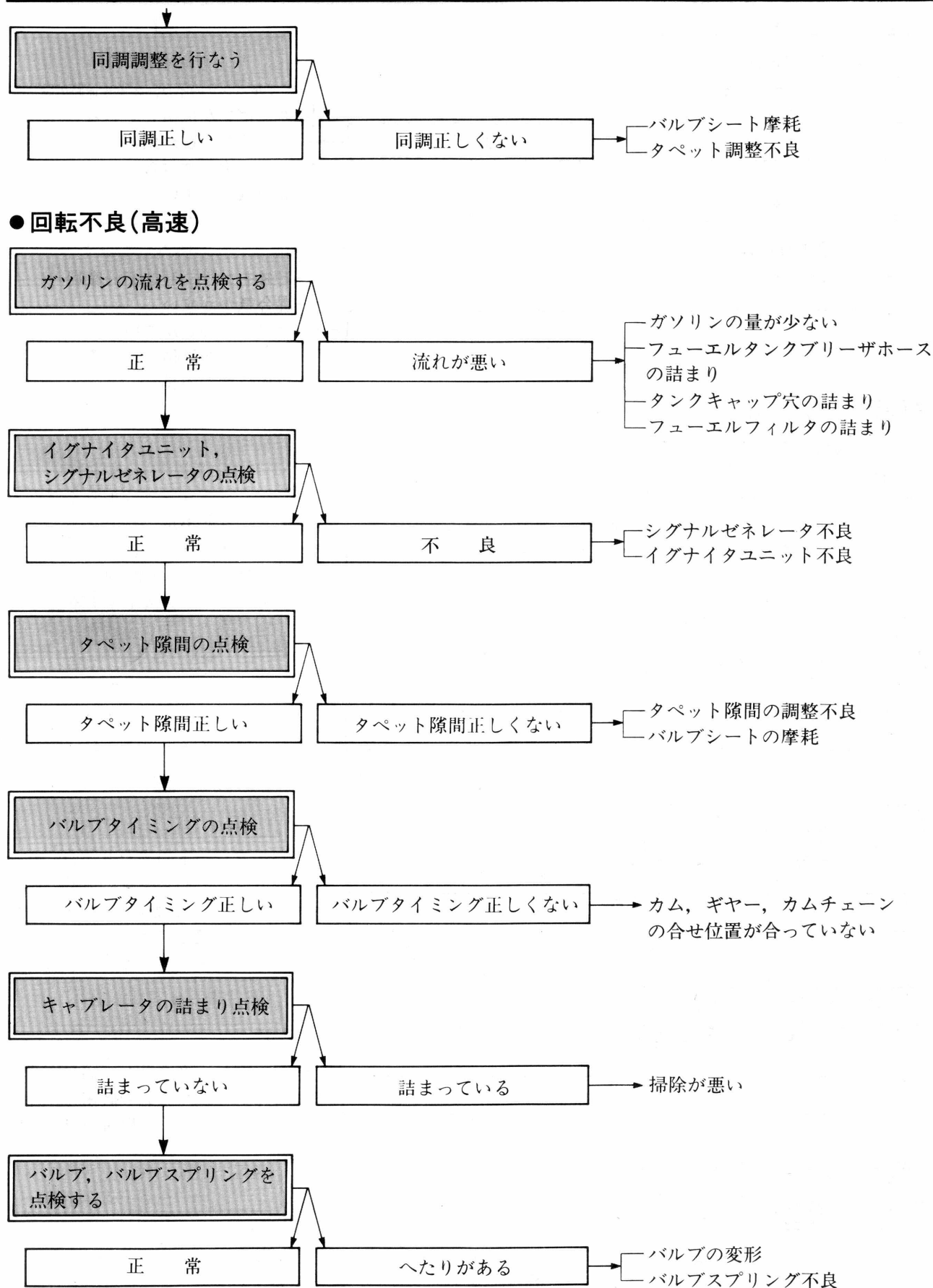
点検項目	確認状況	考えられる原因
------	------	---------



●回転不良(低速)



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



SUZUKI

追補版

サービスガイド

GSX-R400

SP仕様

スポーツ プロダクション

概要：車歴

〔商品呼称〕

スズキ GSX-R400FJ

〔通称名〕

スズキ GSX-R400

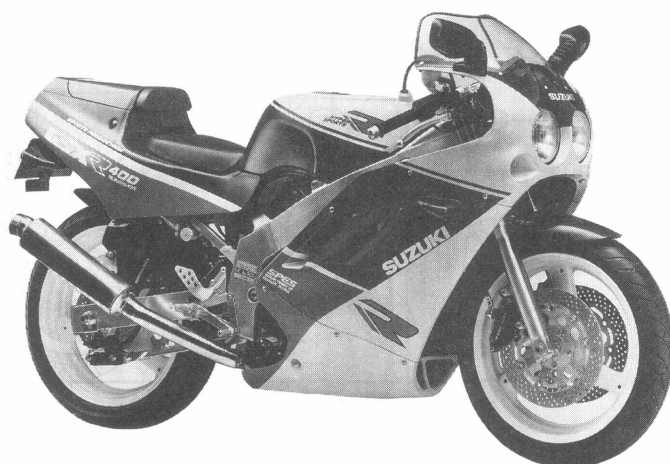
〔車名及び型式〕

スズキ GK73A

〔開始車台番号〕

GK73A-100058～

発売：1988年3月



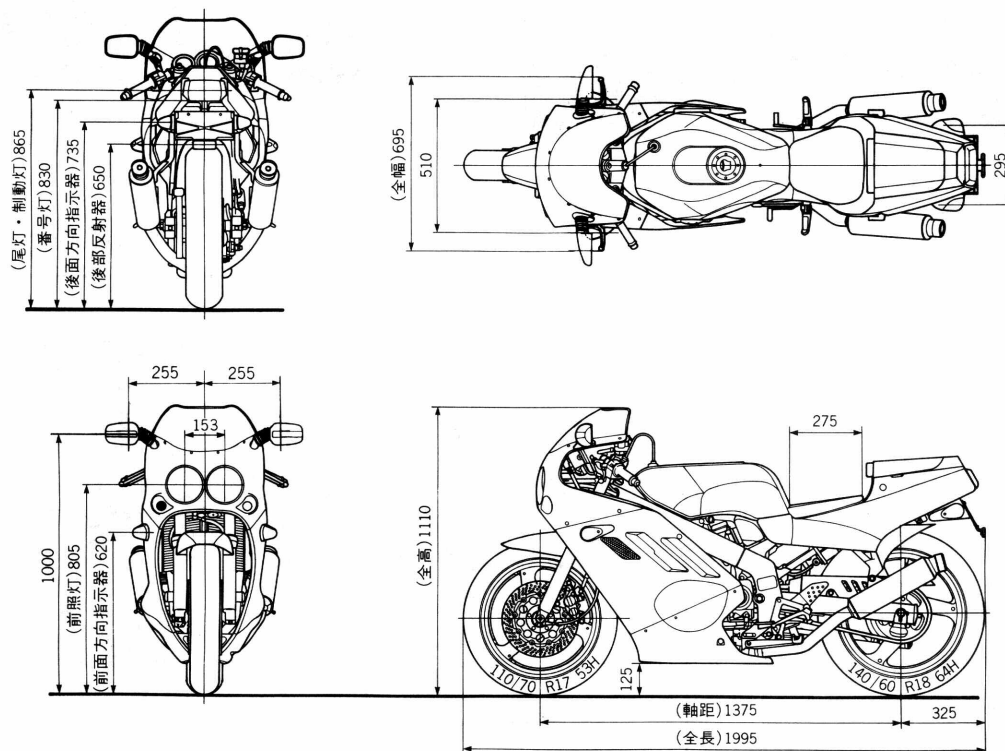
GSX-R400・SP仕様の主な特長

- トランスミッションはクロスミッションを採用しました。
- フロントフォークは減衰機構にインナロード方式を採用すると共に減衰力調整式としました。
- リヤショックアブソーバユニットにリザーバタンクを設けると共に減衰力調整式としました。

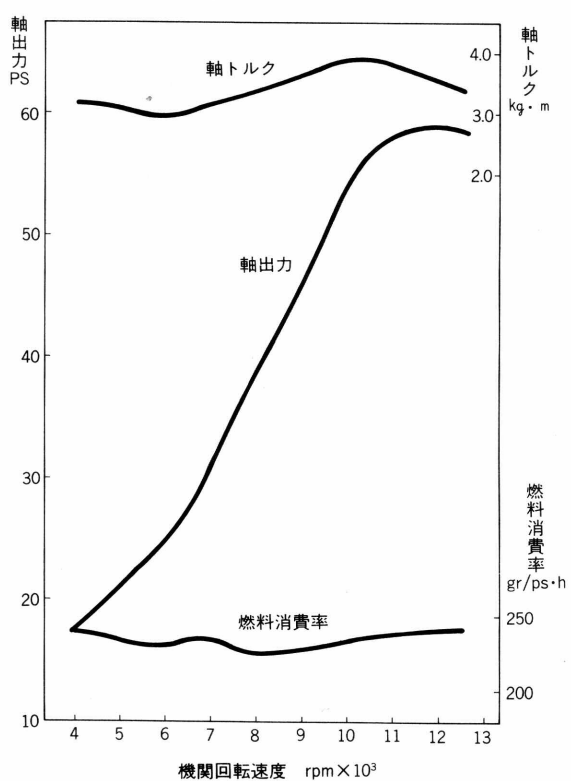
この追補版はGSX-R400Jとの主な相違点を記載しました。これ以外の部分についてはGSX-R400Jのサービスガイドを参照してください。

概要：外観四面図，性能曲線図

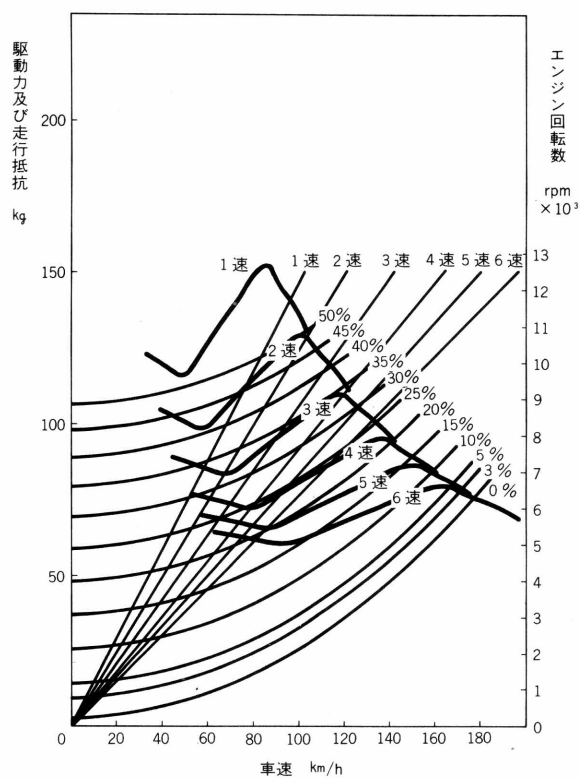
スズキGK73A型 SP仕様 外観四面図



エンジン性能曲線図



走行性能曲線図 SP仕様

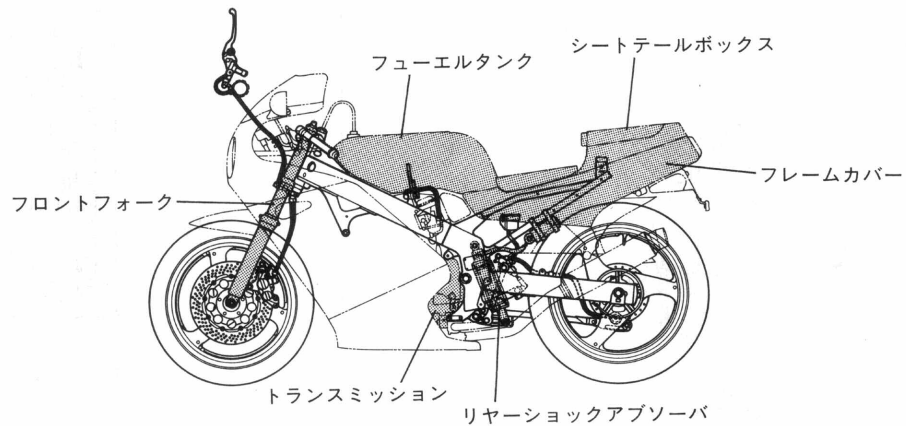


諸元表（GSX-R400Jとの変更箇所）

営業機種記号		GSX-R400FJ	
類	別	0 0 2	
乗	車 定 員	1	人
車 両	後 軸 重	122	kg
総重量	計	232	kg
変速機	変速比	1 速	2.200
	変速比	2 速	1.866

変速機	変速比	3 速	1.588
	変速比	4 速	1.375

主な変更箇所

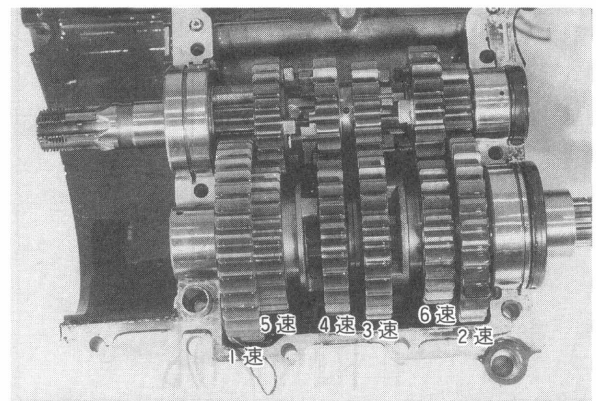


トランスミッション

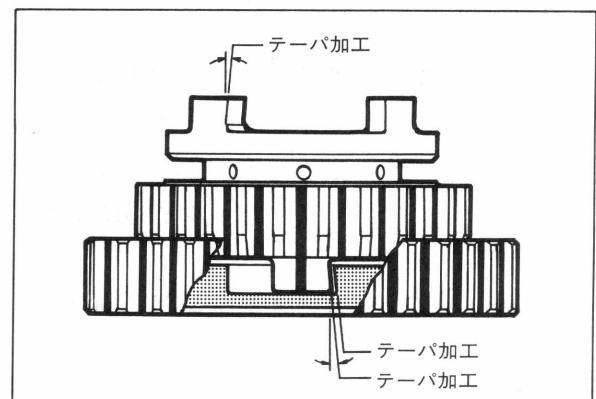
●クロスミッション式

- ・1速から4速までのギヤ比を小さくしている。

	ギヤ比	カウンタシャフト側 歯 数	ドライブシャフト側 歯 数
1 速	2.200	15	33
2 速	1.866	15	28
3 速	1.588	17	27
4 速	1.375	16	22



- 3速から6速までのギヤドック部にテーパ加工を行ない噛み合いを深めている。



フロントフォーク

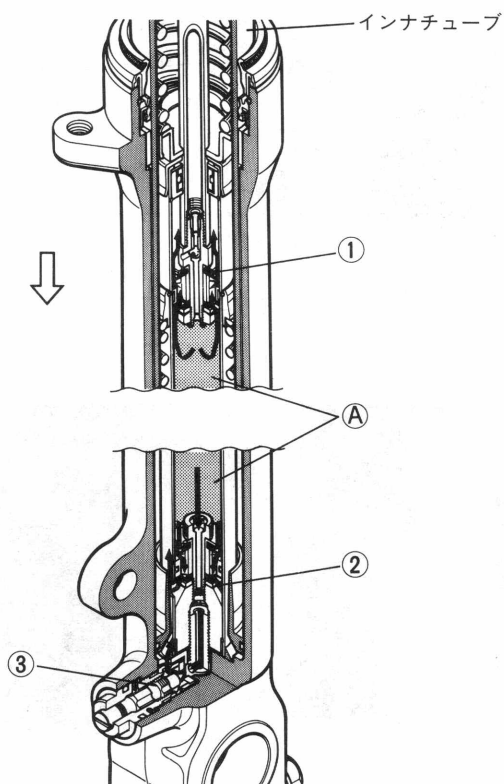
- インナロッド方式
- フロントフォークスプリング初圧調整式
- 伸び側及び圧縮側ともに減衰力調整式

フロントフォークの作動

圧縮側

- インナチューブに圧縮力が働くとオイル室④のオイルは、逃がし弁①と圧側バルブ②及びアジャスタ③通路からオイルを逃がします。

減衰は、アジャスタ③部及び圧側バルブ②により行われます。

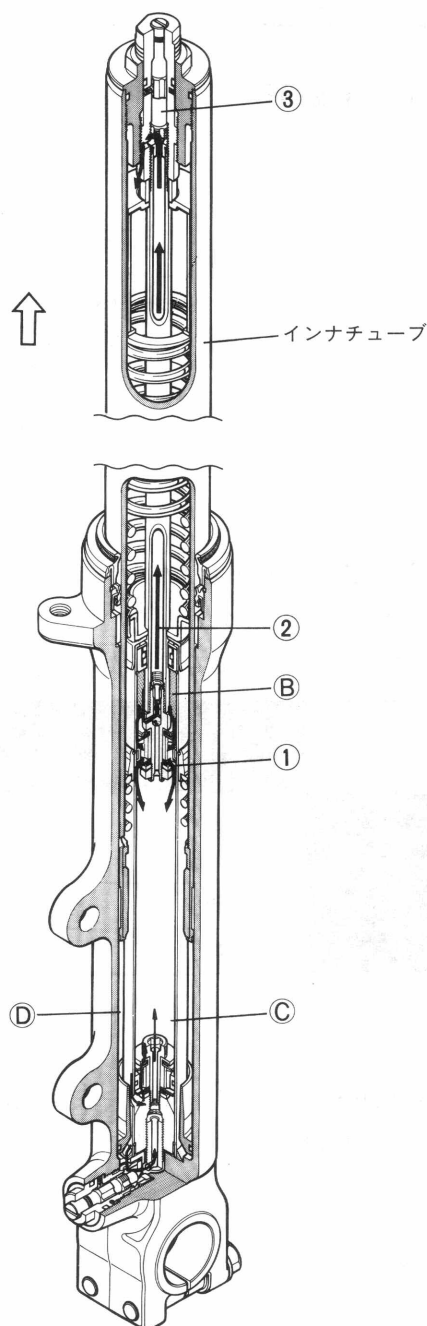


伸び側

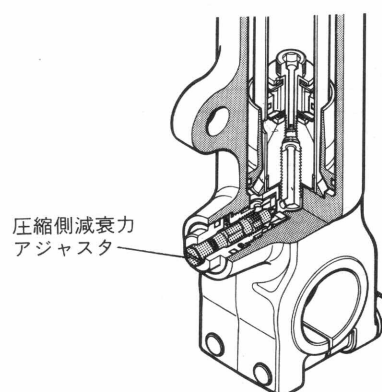
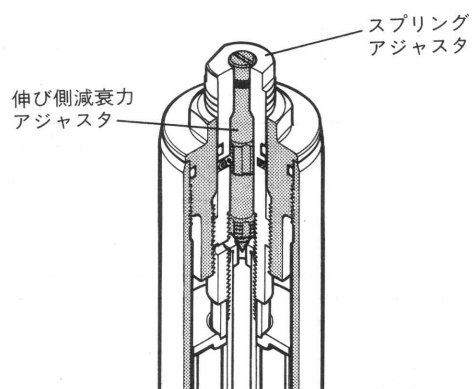
- インナチューブが伸びることにより、オイル室⑥に圧力がかかり伸び側バルブ①を通してオイルを逃がすとともにインナロッド②の中を登ってアジャスタ③通路から、オイルを逃がします。

また、オイル室⑥よりオイル室③にオイルが流入されます。

減衰は、アジャスタ③部及び伸び側バルブ①により行われます。



フロントフォーク調整箇所



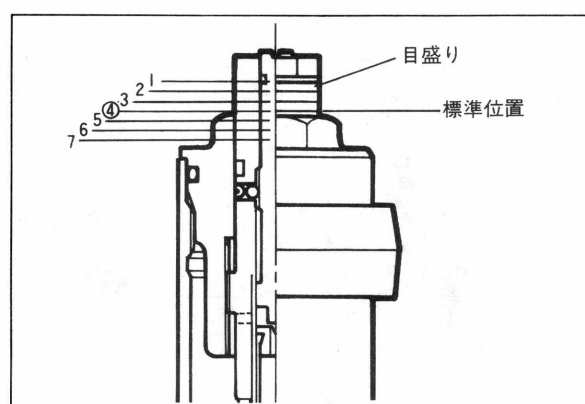
フロントフォークの調整

フロントフォークスプリングの調整

- スプリングアジャスタの側面の目盛を見ながらアジャスタを回してスプリング初圧を調整する。
- アジャスタは7段切替えです。
右に回す——スプリング初圧が高くなる。
左に回す——スプリング初圧が低くなる。

標準位置	上側から4目盛り
------	----------

注 調整位置は必ず左右同位置にしてください。



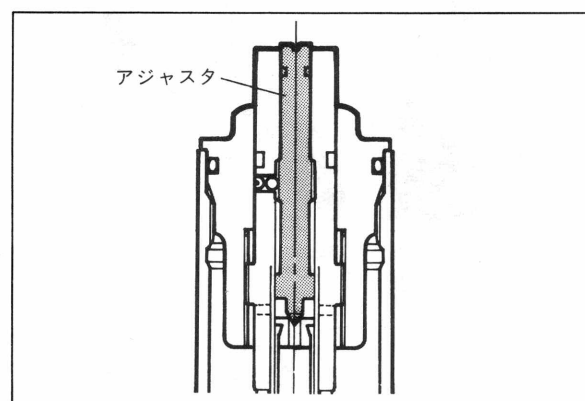
減衰力の調整

●伸び側減衰力の調整

- ・スプリングアジャスタ中央部のアジャスタを回して行う。
- ・右に回す——減衰力が高くなる。
- ・左に回す——減衰力が低くなる。

標準位置	右へ軽く一杯に締め込んだ所から徐々に戻していき、最初のクリックを0として6クリック目が標準です。
------	--

注 調整位置は必ず左右同位置にしてください。

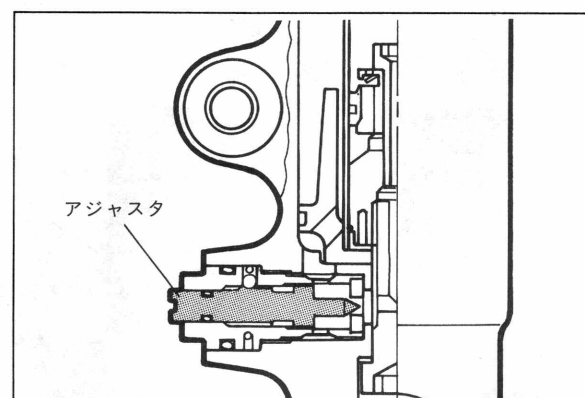


●圧縮側減衰力の調整

- ・フロントフォーク下部のアジャスタを回して行う。
- ・右に回す——減衰力が高くなる。
- ・左に回す——減衰力が低くなる。

標準位置	右へ軽く一杯に締め込んだ所から徐々に戻していき、最初のクリックを0として5クリック目が標準です。
------	--

注 調整位置は必ず左右同位置にしてください。



分解点検：ボデー

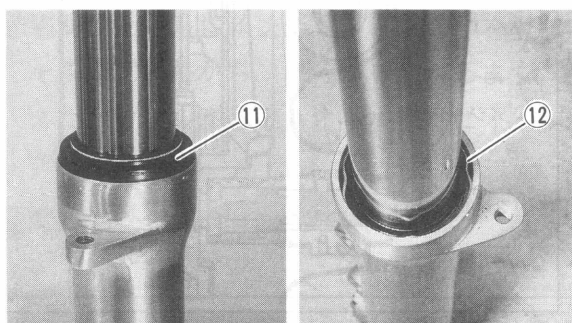
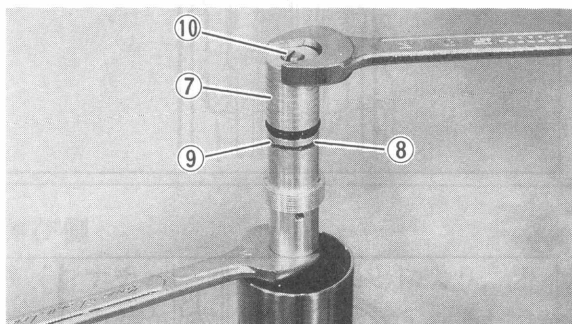
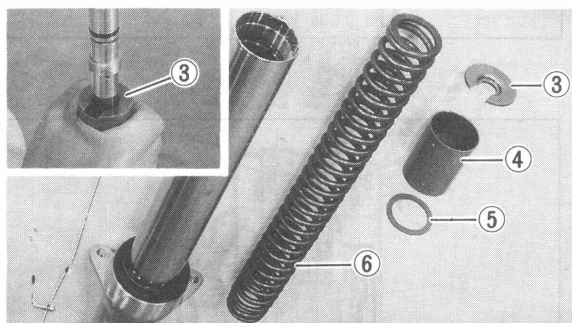
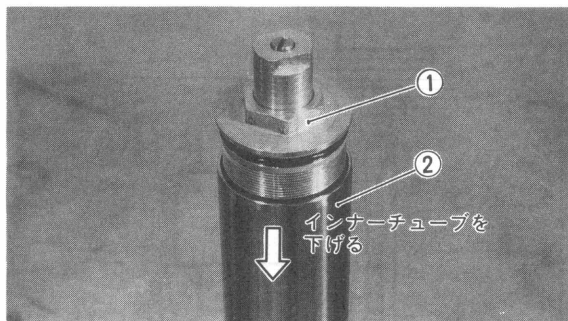
フロントフォークの分解

インナチューブキャップ①を緩めインナチューブ②をさげる。

インナチューブキャップを外す。

スプリングリテーナ③を外しスペーサ④、ワッシャ⑤、スプリング⑥を外す。

スプリングアジャスタを分解する。
・スプリングアジャスタ⑦を外す。
・スプリング⑧及びボール⑨を外す。
・減衰力アジャスタ⑩を外す。



ダストシール⑪を外す。

ストッパリング⑫を外す。

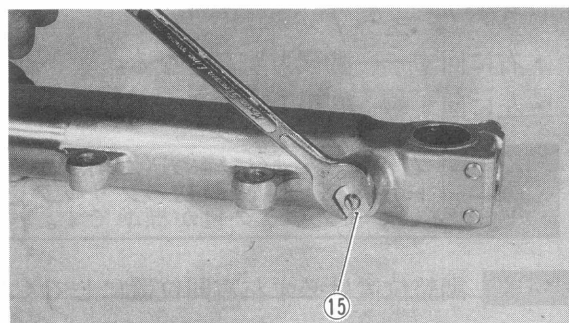
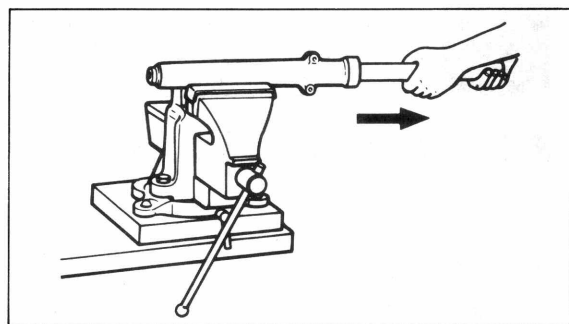
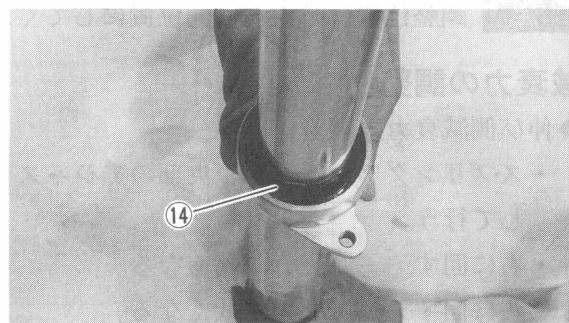
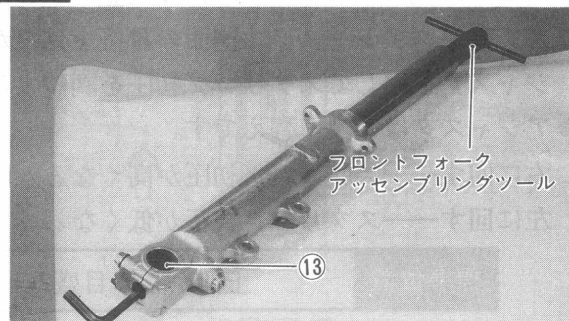
特 インナチューブシリンダボルト⑬を外す。

インナチューブロッドアッシを外す。

インナチューブを引き抜き、オイルシール⑭、スライドメタルを外す。

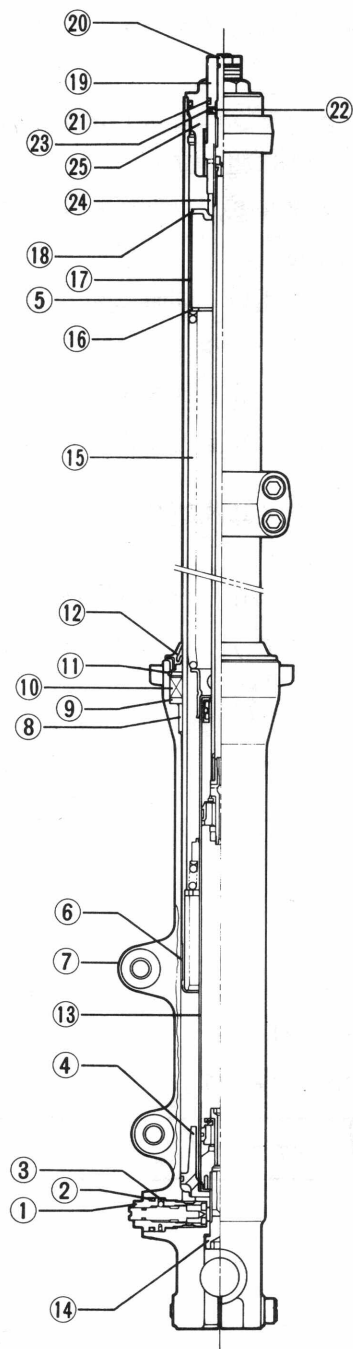
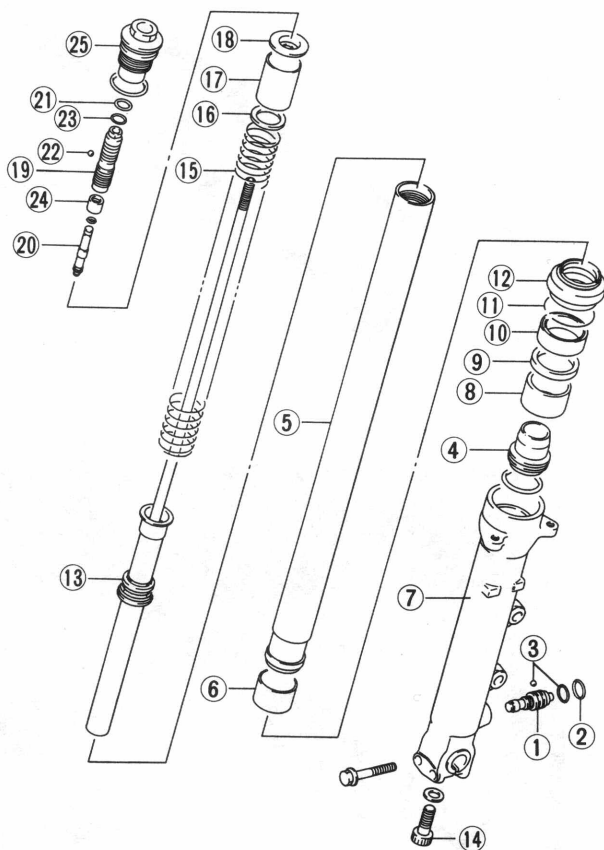
圧側減衰力アジャスタ⑮を外す。

特 工 フロントフォークアセンブリングツール：09940-31710



分解図と組立図

- | | |
|-------------|--------------|
| ①アジャスタ | ⑩オイルシール |
| ②Oリング | ⑪ストッパリング |
| ③ボール, スプリング | ⑫ダストシール |
| ④オイルロックピース | ⑬インナロッド |
| ⑤インナチューブ | ⑭ボルト |
| ⑥ピストン | ⑮スプリング |
| ⑦アウトチューブ | ⑯スプリングアジャスタ |
| ⑧スライドメタル | ⑰スプリングスベサ |
| ⑨ワッシャ | ⑱スプリングリテーナ |
| | ⑲アジャスタ |
| | ⑳Oリング |
| | ㉑ボール |
| | ㉒スプリング |
| | ㉓ロックナット |
| | ㉔インナチューブキャップ |



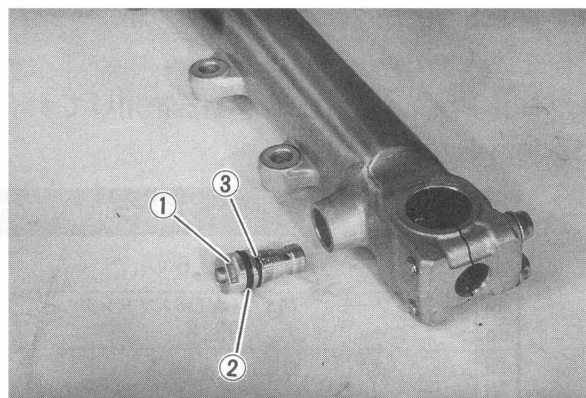
フロントフォークの組み立て

- 圧側減衰アジャスタ①にOリング②, ボール, スプリング③を取り付ける。

注 スプリング合せ部をボールと反対側になるように取り付ける。

- 圧側減衰アジャスタ①を組み立てる。

締付 トルク	圧側減衰アジャスタ	150～200 kg・cm
-----------	-----------	---------------



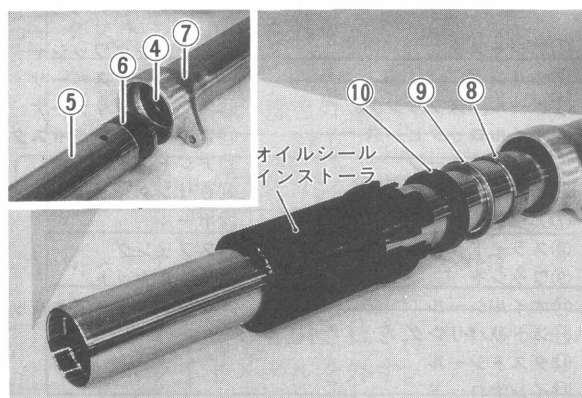
分解点検：ボデー

- オイルロックピース④をアウトチューブ⑦に組み立てる。
- インナチューブ⑤にピストン⑥を取り付けてアウトチューブ⑦に組み立てる。
- スライドメタル⑧、ワッシャ⑨、オイルシール⑩を組み立てる。

・特殊工具を用いて同時に組み立てる。

特 工 オイルシールインストーラ：09940-50112

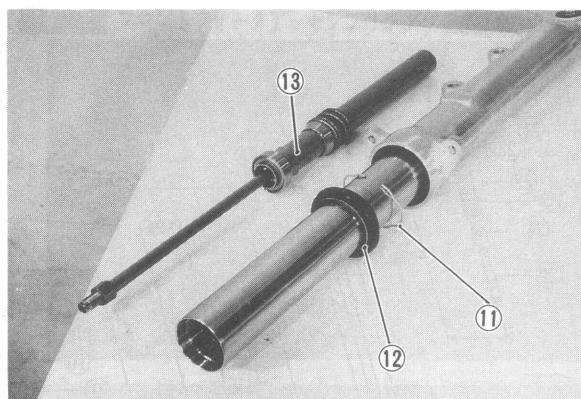
注 ピストン⑥、スライドメタル⑧、オイルシール⑩は新品と交換する。



- ストップリング⑪及びダストシール⑫を組み立てる。

注 ストップリングを溝に確実に組み立てる。

- インナロッドアッシ⑬を組み立てる。

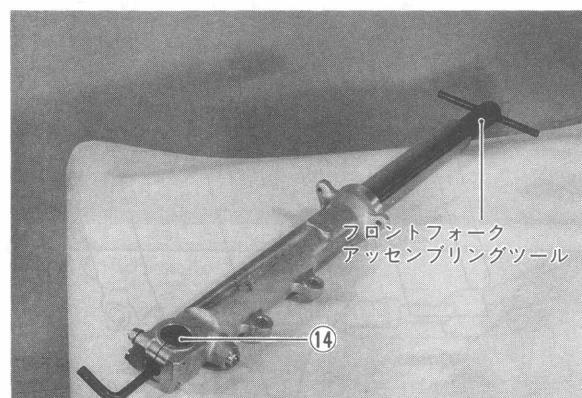


- インナチューブシリンダボルト⑭を組み立てる。

・特殊工具を用いてインナロッドの回り止めを行う。

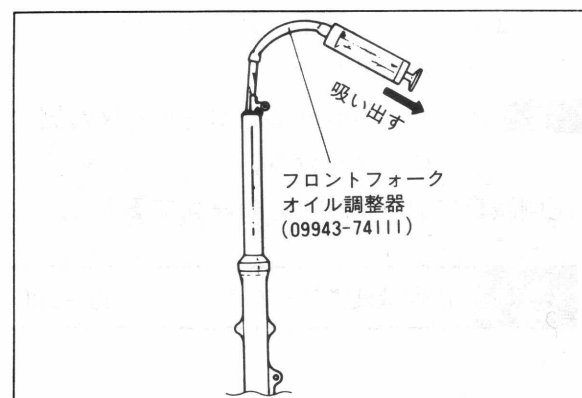
特 工 フロントフォークアッセンブリングツール：09940-31710

締付 トルク	インナチューブシリンダボルト	300～400 kg・cm
-----------	----------------	---------------



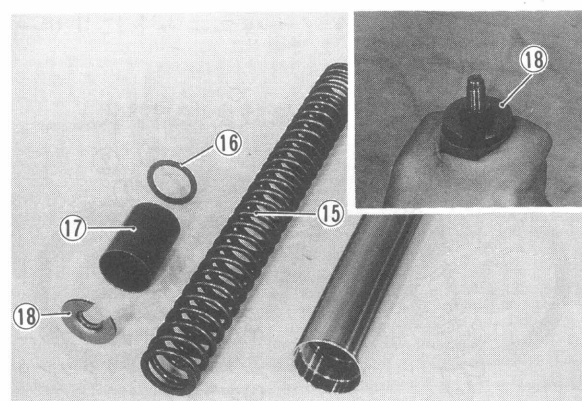
- フロントフォーク上端よりフロントフォークオイルを注入する。
- フロントフォークオイル調整器を用いてオイル量を調整する。

フロントフォークオイル量		
量	431.6	cc
油面	フォーク上部より(最圧時スプリングなし) 93.6	mm
種類	SS 8 号	



- スプリング⑮, ワッシャ⑯, スペーサ⑰, スプリングリテーナ⑱を組み立てる。

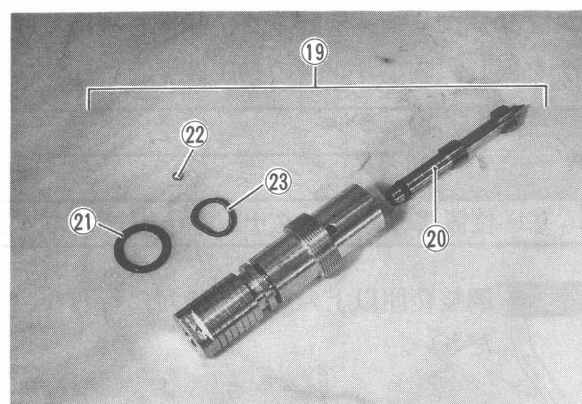
注 スプリングは外径の小さい方を下側にして組み立ててください。



- スプリングアジャスタ⑲を組み立てる。

- ・アジャスタ⑳を組み立てる。
- ・Oリング㉑を組み立てる。
- ・ボール㉒及びスプリング㉓を組み立てる。

注 ・スプリング合せ部をボールと反対側になるように組み立てる。
・スプリングを変形させないように注意してください。

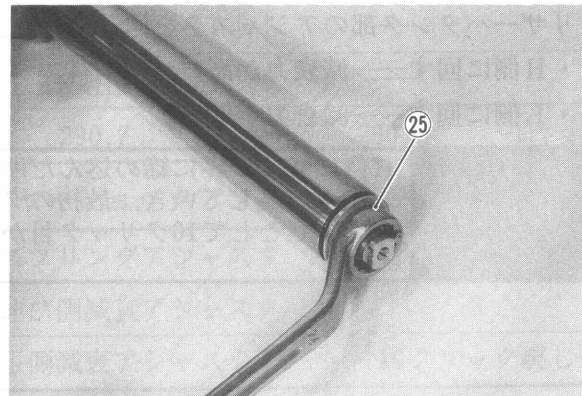
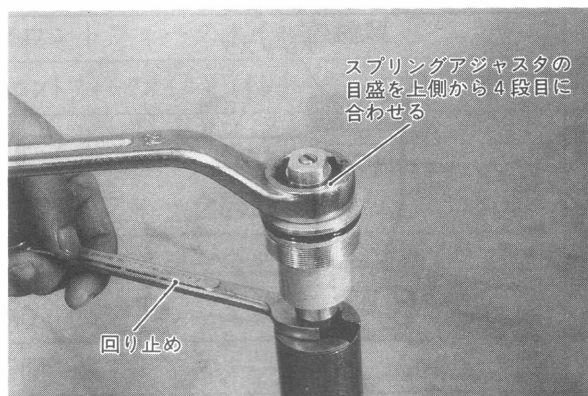
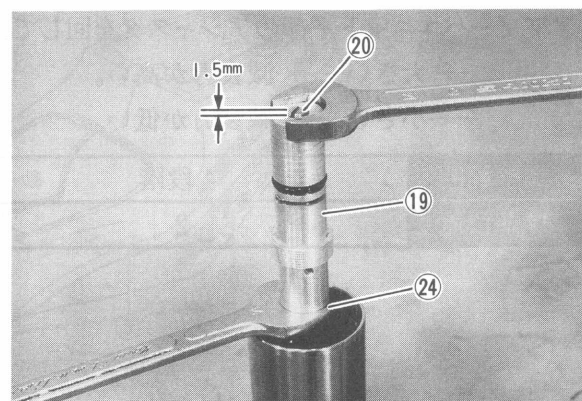


- ロックナット㉔を軽く一杯まで締め込んでおく。
- アジャスタ㉑上部を1.5mm出します。
- スプリングアジャスタ⑲を軽く一杯まで締め込む。
- スプリングアジャスタ⑲が絶対に回らないように固定し、ロックナット㉔を締める。

締付トルク	ロックナット	175～225 kg・cm
-------	--------	---------------

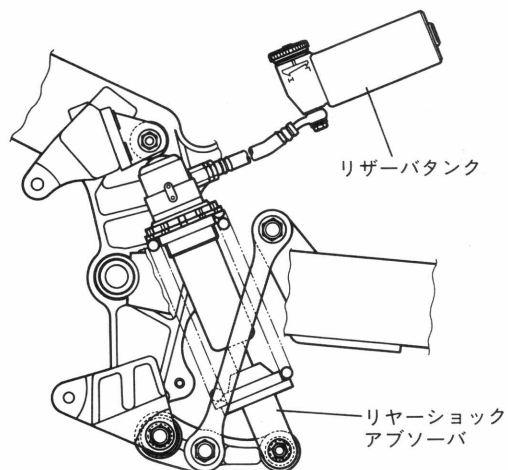
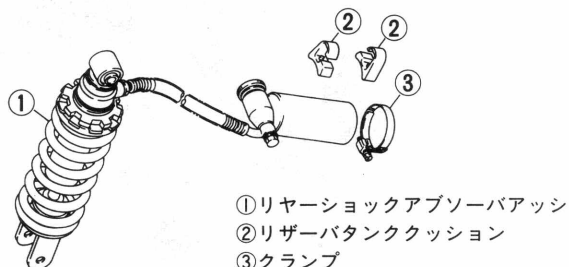
- インナチューブキャップ㉕を取り付ける。

締付トルク	インナチューブキャップ	150～300 kg・cm
-------	-------------	---------------



リヤショックアブソーバ

- リヤショックアブソーバユニットにリザーバタンクを設けている。
- 伸び側及び圧縮側ともに減衰力調整式。

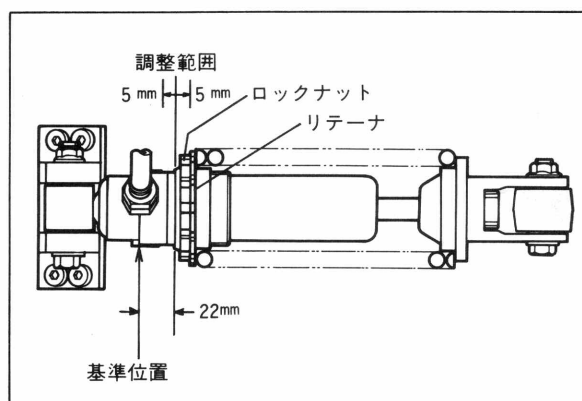


リヤショックアブソーバスプリングの調整

- スプリングリテーナロックナットを緩めてリテーナを回し、スプリングの初圧調整を行う。

調整範囲	17～27	mm
標準位置	22	mm
基準位置より、ロックナット上端までの寸法		

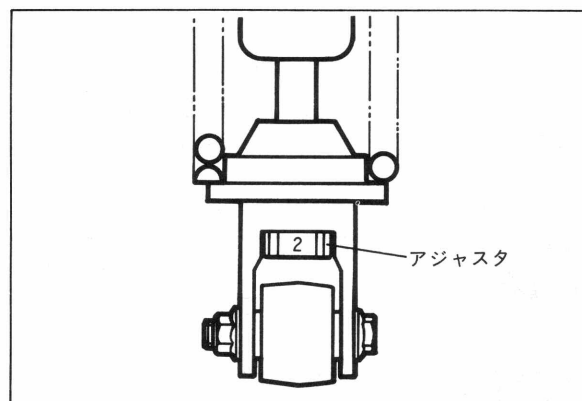
注 調整範囲以上の調整は絶対に行わないでください。



伸び側減衰力の調整

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

調整範囲	4 段階
標準位置	2

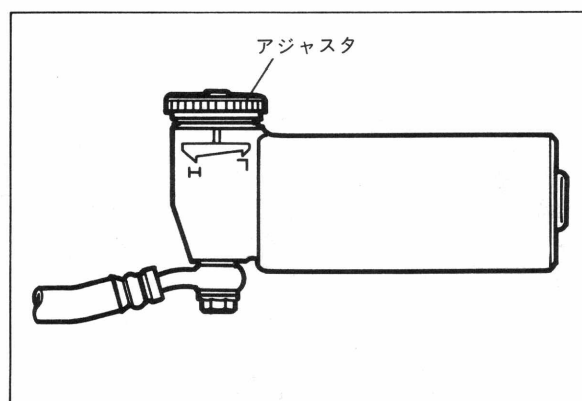


圧縮側減衰力の調整

- リザーバタンク部のアジャスタを回して行う。
 - ・ H側に回す——減衰力が高い。
 - ・ L側に回す——減衰力が低い。

標準位置

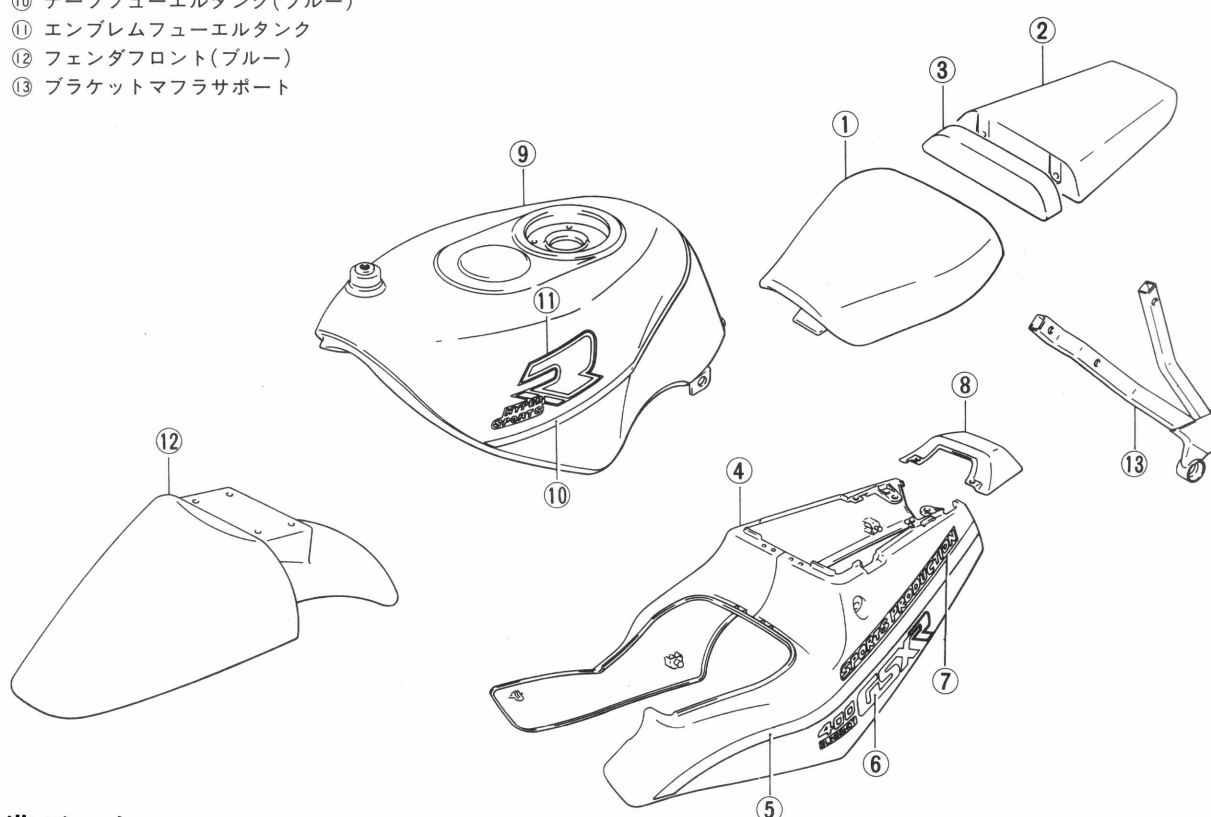
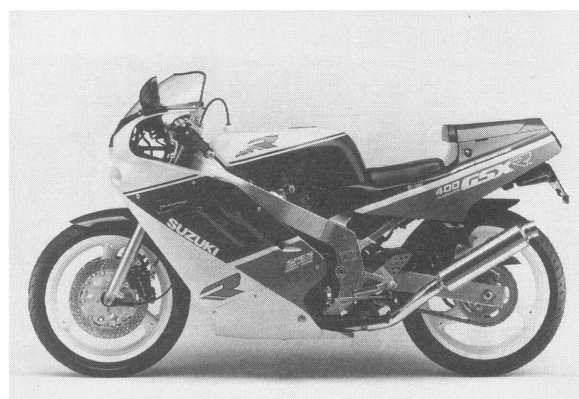
H側に軽く一杯に締め込んだ所から徐々に戻していき、最初のクリックを0として10クリック目が標準です。



シングルシート及びフレームカバー

- 1人乗り用としてピリオンライダシート部をテールボックスとしました。
- フューエルタンク、フレームカバー、フェンダの色及びテープをS P仕様用としました。

- ① シート(ブルー)
- ② ボックスシートテール(ブルー)
- ③ バックレストシート(ブルー)
- ④ カバーアッシフレーム(ブルー/ブルー)
- ⑤ テープフレームカバー(ホワイト)
- ⑥ エンブレムフレームカバー
- ⑦ エンブレムフレームカバー
- ⑧ カバーフレームセンタ(ブルー)
- ⑨ タンクアッシフューエル(ホワイト/ブルー)
- ⑩ テープフューエルタンク(ブルー)
- ⑪ エンブレムフューエルタンク
- ⑫ フェンダフロント(ブルー)
- ⑬ ブラケットマフラサポート



整備データ

フロントフォーク

項 目	標 準 値	使 用 限 度
フロントフォークオイルの種類	SS8号	—
フロントフォークオイル量 (インナーチューブ上端からの油面mm)	431.6(最圧時93.6)	—
フロントフォークスプリング自由長 mm	290.7	260.1 以下交換

フロントフォーク調整

スプリングアジャスタ	上から4目盛り
伸び側減衰アジャスタ	6クリック戻し
圧側減衰アジャスタ	5クリック戻し

リヤショックアブソーバ調整

スプリングアジャスタ	基準位置から22mm下
伸び側減衰アジャスタ	2
圧側減衰アジャスタ	10クリック戻し

SUZUKI

追補版

サービスガイド

GSX-R400

概要：車歴

〔商品呼称〕

スズキ GSX-R400RK

〔通称名〕

スズキ GSX-R400

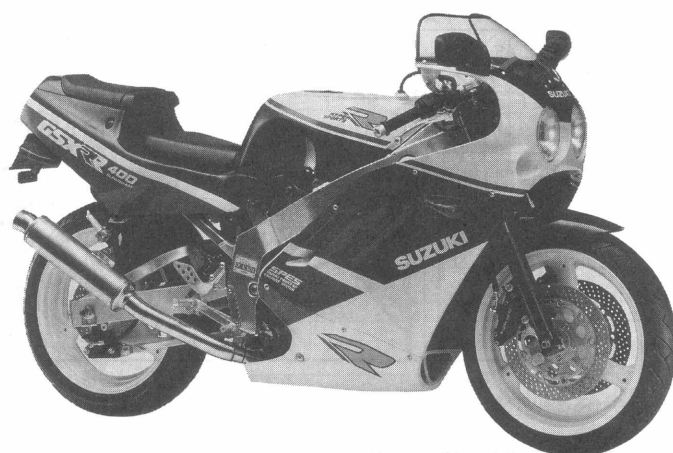
〔車名及び型式〕

スズキ GK73A

〔開始車台番号〕

GK73A-106582～

発売：1989年1月



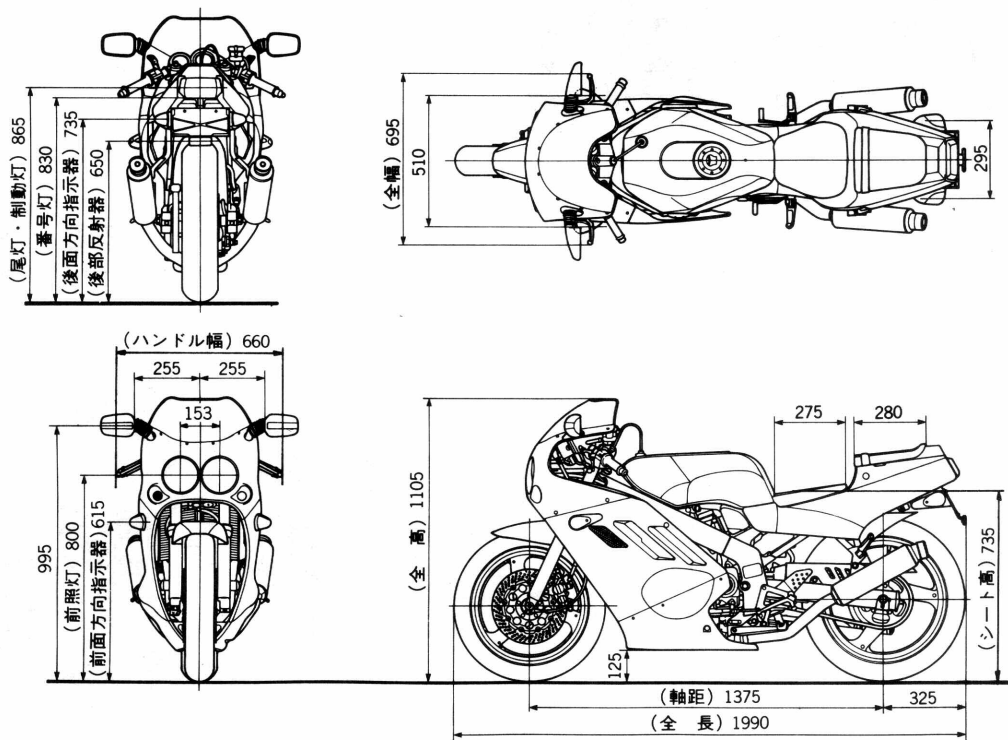
GSX-R400RK 仕様の主な特長

- リヤスイングアームをサブフレーム付きとしました。
- フロント、リヤタイヤサイズ変更に伴ない、フロント、リヤのリムサイズを変更しました。

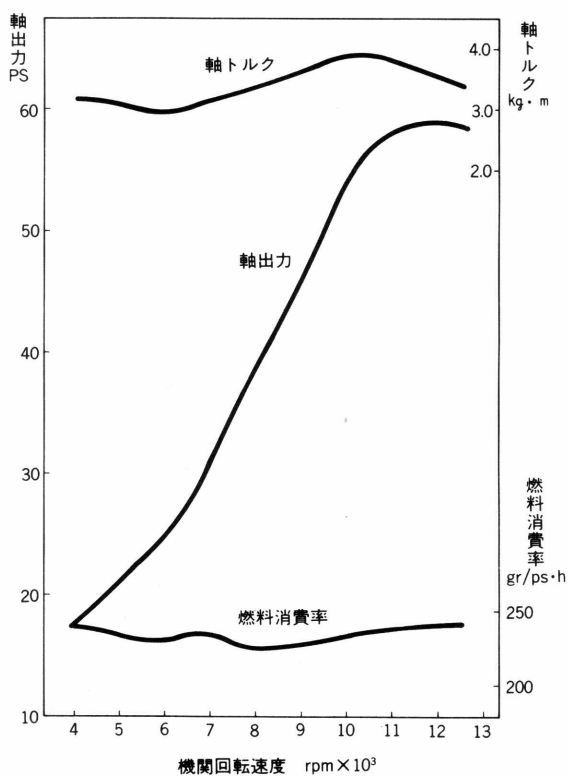
この追補版はGSX-R400Jとの主な相違点を記載しました。これ以外の部分についてはGSX-R400Jのサービスガイドを参照してください。

概要：外観四面図，性能曲線図

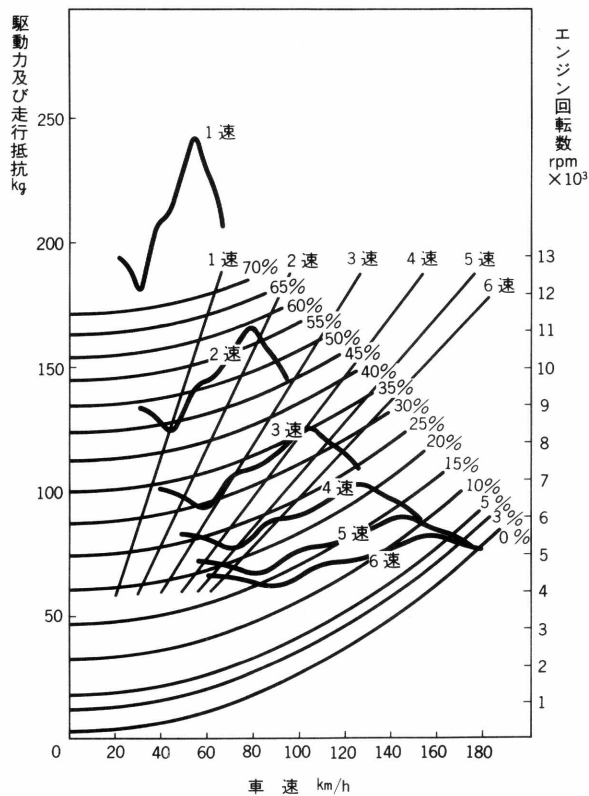
スズキGK73A型 外観四面図



エンジン性能曲線図



走行性能曲線図



Specification

主要諸元

営業機種記号		GSX-R400RK	
通称名		スズキGSX-R400	
指定番号		5841	
車名及び型式		スズキGK73A	
自動車等の種別又は範囲		小型	
軸距		1.375m	
原動機の型式		K707	
総排気量		0.398ℓ	
類別		* 011	
長さ		* 1.990m	
幅		0.695m	
高さ		* 1.105m	
車両重量	前軸重	* 91kg	
	後軸重	* 92kg	
	計	* 183kg	
乗車定員		* 2人	
車両総重量	前軸重	* 113kg	
	後軸重	* 180kg	
	計	* 293kg	
タイヤ	前輪	* 120／60R17 55H	
	後輪	* 150／60R17 66H	

営業機種記号		GSX-R400RK		
最低地上高		0.125m		
性能	燃料消費率	* 44.0 (60km/h) _{km/ℓ}		
	制動停止距離	14.0 (初速50km/h) _m		
	最小回転半径	3.1m		
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	
	内径×行程		56.0×40.4mm	
	圧縮比		11.8	
	圧縮圧力		14.2kg/cm ² —450rpm	
	最高出力		59PS／12000rpm	
	最大トルク		3.9kg・m／10500rpm	
	寸法		変速機を含む 長さ455×幅436×高さ554 _{mm}	
	重量 (整備)		変速機を含む 57kg	
	弁又はポート開閉時期	吸気	開き	46° BTDC
			閉じ	66° ABDC
		排気	開き	64° BBDC
閉じ			24° ATDC	
掃気		開き	—	
		閉じ	—	
弁すきま	吸気	0.13～0.18 (冷間)		
	排気	0.20～0.25 (冷間)		
無負荷回転速度		1300rpm		
潤滑装置	潤滑方式	圧送式		
	油ポンプ形式	トロコイド式		
	油冷却器形式	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)		
	水ポンプ形式	軸流式・ギヤー駆動式		
	サーモスタット形式	ワックス式		

* はGSX-R400RJとの違いを示す

Specification

営業機種記号			GSX-R400RK	
燃 料 装 置	空気清浄器	形式	不織布式	
		数	1	
	燃料タンク	材質	銅	
		容量	15 ℓ	
	燃料ろ過器形式		樹脂製網式	
気 化 器	形式	ガス弁径	32 mm	
		ベンチュリ径	可変(最大リフト25)	
		形式	BST32	
電 気 装 置	電 圧		12V(－)アース	
	点 火 装 置	形式	フルトランジスタ式	
		点火時期	15/1650 BTDC%/rpm	
		断続器形式	無接点式	
		点火早め装置の形式及び性能	電子式 15-45° (クランク軸角相当)	
	点 火 プ ラ グ	形式	CR9EK (NGK) U27ETR (ND)	
		点 火 す き ま	0.6~0.7 mm	
	蓄電池容量		8 (10) Ah	
	充 電 発 電 機	形式	交流式	
		出力	12-16 V-A	
		電圧電流調整器形式	サイリスタ式	
動 力 伝 達 装 置	始動電動機	形式	フリーホイール式	
		出力	12V-0.6kW	
	機関から変速機までの機構		機関-減速機-クラッチ-変速機	
	機関から変速機までの減速比		1.954	
	ク ラ ッ チ	形式	湿式・多板・コイルスプリング	
		操作方式	機械式	
		フシ ン グ 寸 法	長さ 幅 厚さ 112×98×3.0 mm	
	形式		不織布式	
	数		1	
	材質		銅	

営業機種記号			GSX-R400RK	
動 力 伝 達 装 置	変 速 機	形 式	常時噛合式	
		操 作 方 式	足動式	
		一 速 二 速 三 速 四 速 五 速 六 速	3.363	
			2.307	
			1.750	
			1.437	
			1.250	
			1.150	
	減 速 機	形 式	普通式	
		第一	歯車形式	スプロケットホイール
			減速比	3.214
		第二	歯車形式	—
			減速比	—
走 行 装 置	前車軸	キャスト	25°00'	
		トレール	95 mm	
	タイヤの リ ム	前 輪	* 軽合金 17×MT3.50	
		後 輪	* 軽合金 17×MT4.50	
	タイヤの 形 式	前 輪	チューブ無	
		後 輪	チューブ無	
	タイヤの 空気圧	前 輪	2.00 kg/cm ²	
		後 輪	2.50kg/cm ² (2名乗車時) 2.25kg/cm ² (1名乗車時)	
	形 式		バー	
	ハ ン ド ル 幅		660 mm	
か じ 取 り 装 置	か じ 取 り 角 度	右側	30°	
		左側	30°	
	形 式		油圧式 前：ダブルディスク 後：シングルディスク	
	作 動 系 統 及 び 作 動 車 輪		2 - 前1輪 制動 後1輪	
	ライニング 又はパッドの 寸法	前輪	68.5×33.0×5.0 mm	
		後輪	51.5×34.5×5.6 mm	

Specification

営 業 機 種 記 号				GSX-R400RK	
制 動 装 置	ライニング 又はパッド の面積		前輪	22×4 枚 cm ²	
			後輪	17×2 枚 cm ²	
	ブレーキの 胴径又はディ スクの有効径		前輪	255 mm	
			後輪	176 mm	
	マスタシリンダ又は ブレーキ弁の形式			シングル形	
	マスタシリンダ内径			前：15.9mm 後：12.7mm	
	ホイール・シリ ングの内径		前輪	30.0×34.0 mm	
			後輪	38.1 mm	
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	
		ば ね 寸 法		4.2×31.4×320.1－25.4 mm	
	後 輪	懸 架 方 式		スイングアーム式	
		ば ね 形 式		コイルばね・ガス併用	
		ば ね 寸 法		10.2×62.2×197－8.9 mm	
	シ ョ ッ ク ア ブ ソ ー バ 形 式		前輪	筒形複動式	
			後輪	筒形複動式	
	車 わ く	形 式		ダイヤモンド	
断 面 形 状		箱			
寸 法		80×20×2.5 mm			
消 音 器			個数	2	
灯 火 装 置 等	前照灯		個数・色 及び性能	2 淡黄色 45／45W	
	番号灯		個数・色 及び性能	1・5 W (尾灯・制動灯と兼用)	
	尾 灯		個数・色 及び性能	1・5 W・104cm ² (番号灯・制動灯と兼用)	
	制動灯		個数・色 及び性能	1・21W・104cm ² (番号灯・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	

営 業 機 種 記 号			GSX-R400RK	
灯 火 装 置 等	方 向 指 示 器	前 面	個数・色 及び性能	2・21W・19cm ² 85回/分
		後 面	個数・色 及び性能	2・21W・21cm ² 85回/分
	後部反射器		個 数 及び性能	1・21 cm ²
警 報 装 置	警 音 器		個数及び 性 能	1・平型・電気式 95ホン
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	角70×120-R1200 mm
	右		形 式	ガラス・固定式
			寸法及び 曲率半径	角70×120-R1200 mm
計 器	速 度 計	形 式	フロントハブ 渦電流式	
		性 能	40 ^{+5.0} _{-2.0} km/h 0~180km/h	
	走行距離計の形式		フロントハブギヤ式	

点検調整：総説，点検整備項目

点検整備項目			点検整備時期			判定基準	備考	
			運行前	1か月目	自家用 6か月毎 12か月毎			
かじ取り装置	ハンドル	遊び、緩み及びがた			●			
		操作具合			●			
	かじ車取輪	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	
制動装置	ブレーキペダル	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間			●	●	遊び ペダル式 5～15mm レバー式 レバー先端で 5～20mm	
		踏みしろ及びきき具合	●					
		ブレーキのきき具合			●	●		
		ローケッドアップ及び類	緩み、がた及び損傷	—	—	—	—	—
		ブレーキケーブルの交換	—	—	—	—	—	
	ホビースイッチ	漏れ、損傷及び取付状態			●	●		
		ブレーキホースの交換					☆4年毎	
	リザーバ・タンク	液量	●		●	●	液面レベル LOWER以上 にあること	
		ブレーキ液の交換					1年毎	
	装	リンダ及びディスク・キャリパー	機能、摩耗及び損傷			●		
マスターシリンダカップの交換 キャリパーピストンシールの交換							☆ 2年毎	
ブレーキ・シュー及びドラム		ドラムとライニングとのすき間	—	—	—	—	—	
	シューの摺動部分及びライニングの摩耗	—	—	—	—	—		
	ドラムの摩耗及び損傷	—	—	—	—	—		
クランク・パッド	ディスクパッドとのすき間			●				
	パッドの摩耗			○	●		「インジケータ式」	

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			
制動装置	ブレーキ・パッド・ディスク	ディスクの摩耗及び損傷			●		標準厚さ 前輪 4.5mm 後輪 5.0mm 使用限度 前輪 4.0mm 後輪 4.3mm	
		タイヤ空気圧	●		●	●	タイヤサイズ 前輪 120/60R17 55H 後輪 150/60R17 66H (単位kg・cm ²) 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	
走行装置	ホイール	タイヤの亀裂及び損傷	●		●	●		
		タイヤの溝の深さ及び異状な摩耗	●		●	●	残溝 前輪 0.8mmまで 後輪 0.8mmまで	
		タイヤの金属片、石その他の異物	●		●	●		
	ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み	フロントアクスルシャフトの締付トルク 5.0～8.0kg・m フロントアクスルホルダの締付トルク 1.5～2.5kg・m リヤアクスルナットの締付トルク 8.5～11.5kg・m		○	●	●	アクスル・ナット・アクスル・ホルダを示す	
		リム、サイド・リング及びホイール・ディスクの損傷			●		ホイール・リムの振れ、リムの端で 前輪 縦振れ 3mm以下 横振れ 3mm以下 後輪 縦振れ 3mm以下 横振れ 3mm以下	
	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			●			
		リヤ・ホイール・ベアリングのがた			●			
	緩衝装置	シ・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			●		
	動力伝達装置	クランク・シャフト	油漏れ及び損傷			●		
			取付部のがた			●		
クランク・シャフト	レバーの遊び			●	●	レバー式 レバー先端で 10～15mm		
	作用			●	●			

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

点検調整：総説，点検整備項目

点検整備項目			点検整備時期			判定基準	備考
			運行前	1か月目	自家用6か月毎 12か月毎		
動力	トランスミッション	油漏れ及び油量	○	●	●	油量のぞき窓式 F～L間にあること	
		トランスミッションオイルの交換	—	—	—	—	
		操作機構のがた			●		
	ドライブシャフト及び	連結部の緩み	—	—	—	—	
伝達装置	スプライン部	スプライン部のがた	—	—	—	—	
		自在継手部のがた	—	—	—	—	
		ファイナルベベルギヤオイル交換	—	—	—	—	
	チェーン及びスプロケット	チェーンの緩み	○	●	●	サイドスタンド使用時 前後スプロケットの中央で最大振幅 15～25mm	
電気装置	点火	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			●		「無調整式」
	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				●		「密閉式」
		液の比重			●		「密閉式」
		ターミナル部の接続状態			●		
	電配気線	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 1300r.p.m	
		排気の状態			●		
	エアークリーナ・エレメントの状態				●		
潤滑装置	弁すき間		○		●	冷間 吸気 0.13～0.18mm 排気 0.20～0.25mm	
		油漏れ	○	●	●		
		油の汚れ及び量			●	油量のぞき窓式 F～L間にあること	

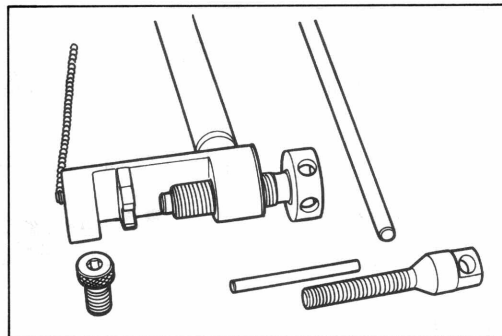
点検整備項目			点検整備時期			判定基準	備考
			運行前	1か月目	自家用6か月毎 12か月毎		
原動機	潤滑装置	オイルの量	●				
		オイル・クリーナの詰まり			●		
		オイル・クリーナ・エレメントの交換	○			12000km 毎	
		エンジンオイルの交換	○			6000km 毎	
燃料装置	燃料漏れ				●		
		フューエルホースの交換				☆ 4 年 毎	
		キャブレターのリンク機構の状態			●		
	スロットル・バルブ及びチョーク・バルブの状態				●		
冷却装置	燃料フィルタの詰まり				●		
		燃料の量	●				
		水量	●		●	リザーバタンク F～L間にあること	
	水漏れ		●		●		
灯及び方向指示器	ラジエータ・キャップの機能				●	開弁圧 0.95～1.25kg/cm ²	
		冷却水の交換				2 年 毎	
		冷却水ホースの交換				☆ 2 年 毎	
	点滅具合、汚れ及び損傷		●				
警音器	作用				●		
		作用			●		
		写影の状態	●				
	後写鏡						
反動機	又は車内番号標						
		汚れ及び損傷	●				
		作用			●		
	エキゾーストパイプ	マフラの機能			●		
車体	緩み及び損傷		○		●		
		当該箇所に異状がない事を確認	●				
		シャシ各部の給油脂状態			●		
	その他						

点検調整：車体

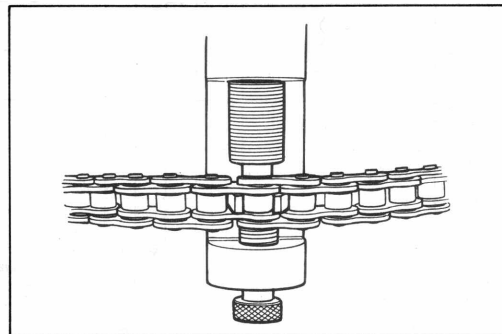
ドライブチェーンの切断

ジョイントピンの抜き取り

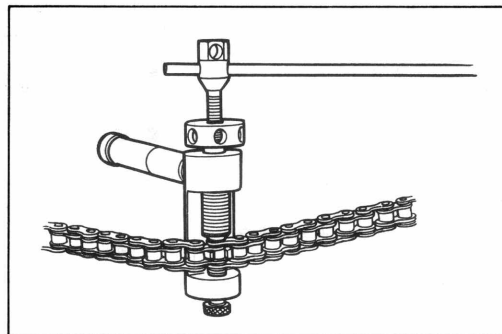
- 抜き取り工具



- ジョイントピンの両サイドをホールドしてジョイントが動かないようにする。



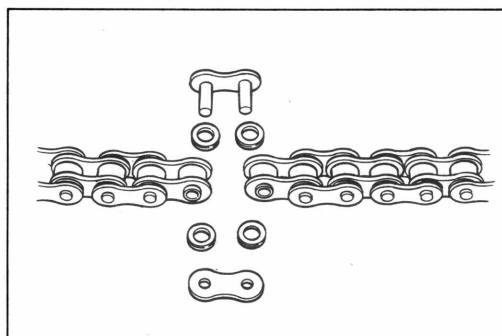
- 圧入ボルトをレバーハンドルで回しジョイントピンを抜く。



ジョイントプレートの圧入

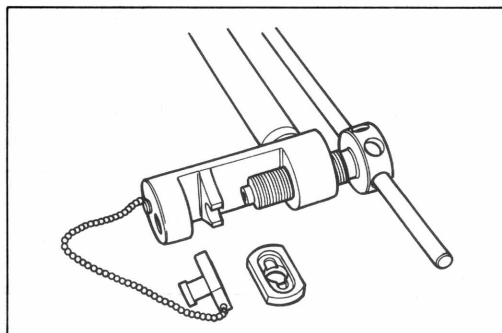
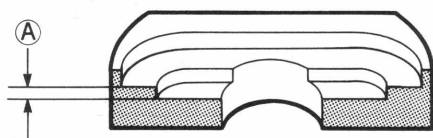
- 切断した部分にジョイント，Oリングを組み立てる。

注 意 グリスが十分塗布されているか確認する。



- 組立工具

注 意 ジョイントピンの飛び出し部④の形状のプレッシャホルダ①(刻印：F520)を使用すること。

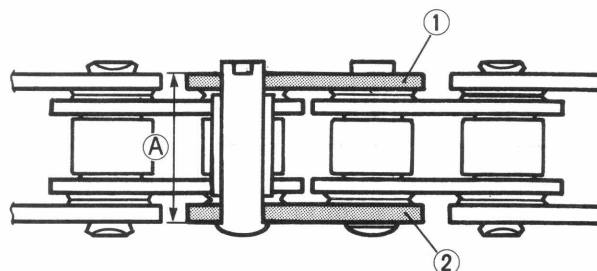
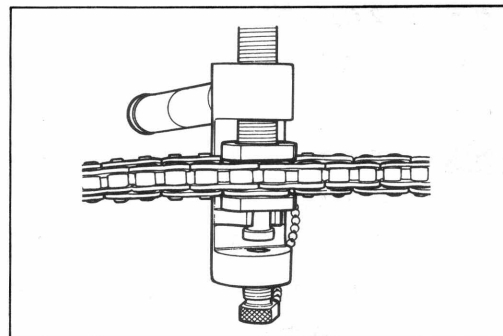


用品扱い品番：99000-99007-500

- ジョイントプレートを圧入する。
- ジョイントプレート①、②が平行であること。

注 意 圧入寸法が規定値になるように圧入すること。

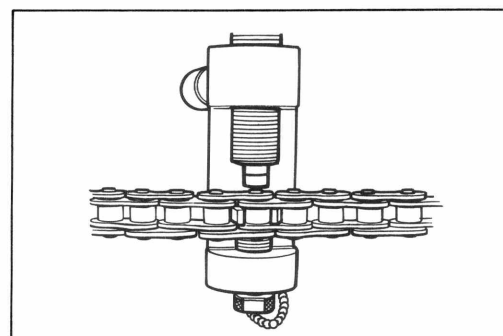
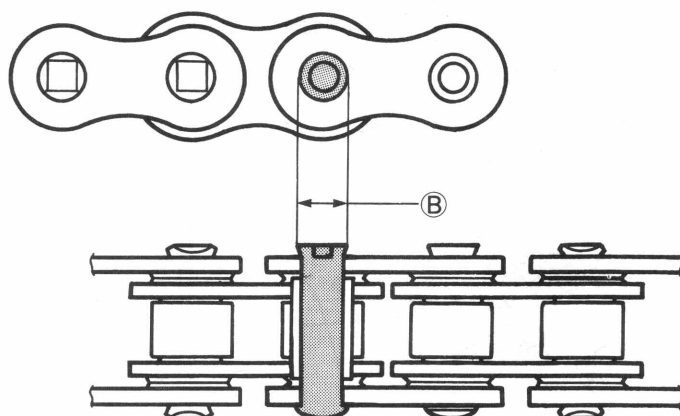
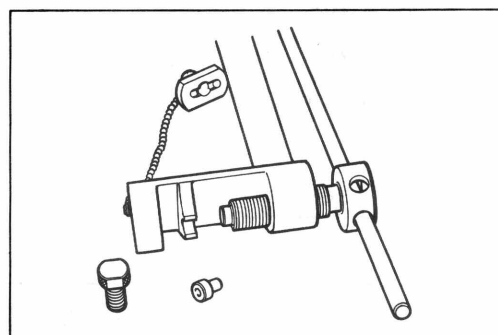
ジョイントプレート圧入寸法(外幅) A		
DID	18.70～18.90	mm
R K	18.60～18.90	mm



ジョイントのカシメ

- カシメ工具①を使用する。
- ジョイントピンの片側を抜けないようにホルドし、反対側から圧力ボルトでピンをカシメる。
- カシメ幅を測定し、規定値になったらカシメを終了します。

ピンのカシメ幅 B		
DID	5.40～5.80	mm
R K	5.50～5.70	mm



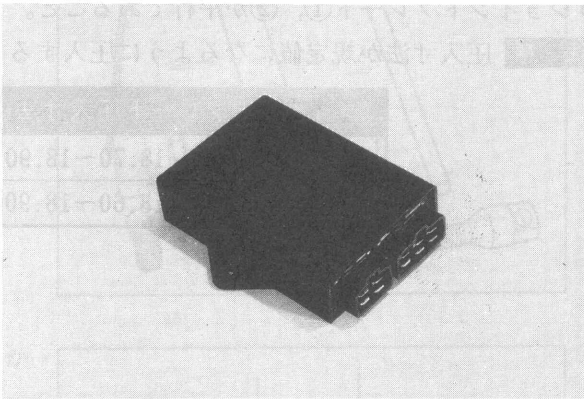
組立後の確認

- ジョイントプレートにクラックが発生していないか。
- Oリングに損傷がないか。
- ジョイント部の回転が重くないか、また、異状がないか。
- 異状がある場合は新部品を用いて再度やり直すこと。

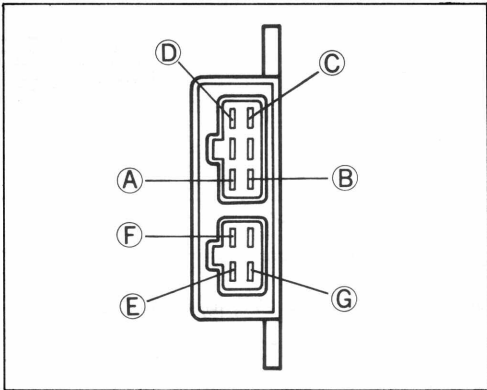
イグナイタの点検

● ポケットテストを用いて各端子間の抵抗値を測定する。

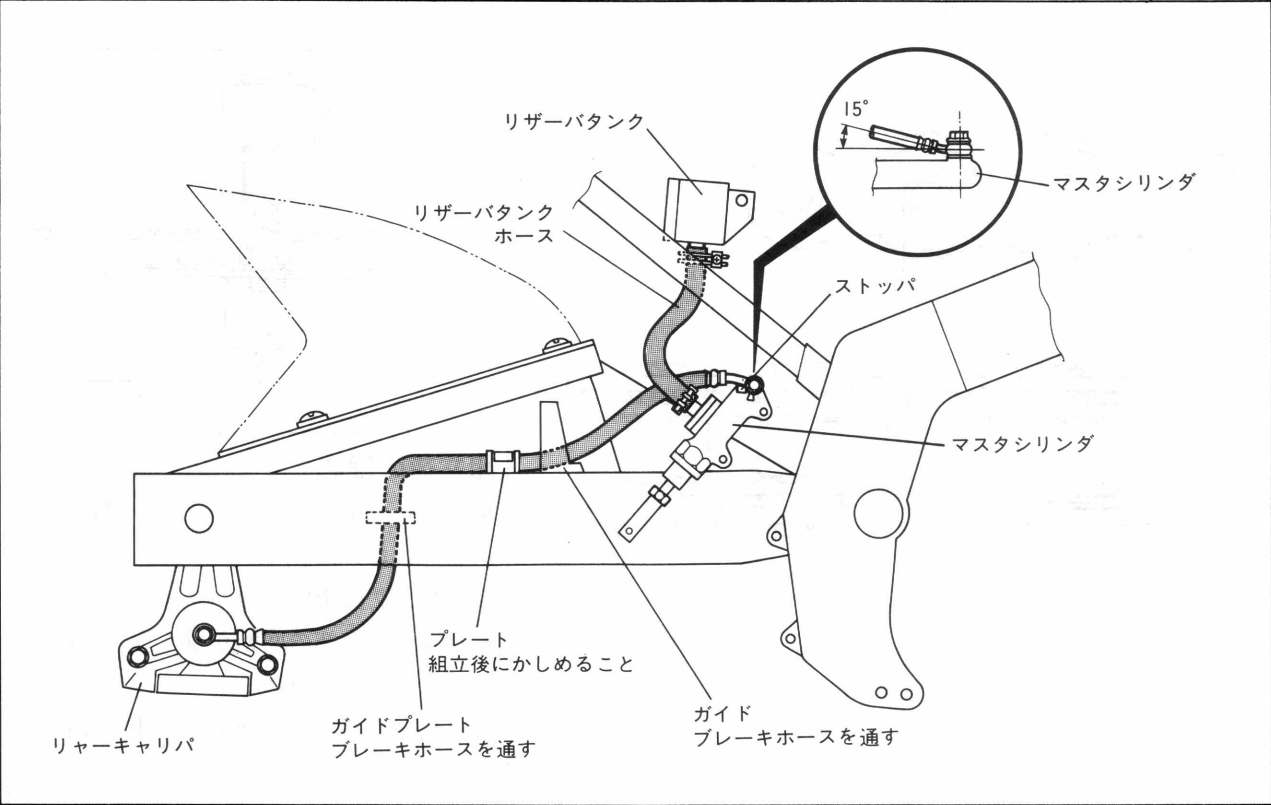
- 注
- ・ テスタにより、多少数値が異なるので注意する。
 - ・ テスタによる測定は低電圧のためチェックが良好でも判断できない故障もあるので注意する。
 - ・ 測定レンジは×1 KΩレンジで行なう。



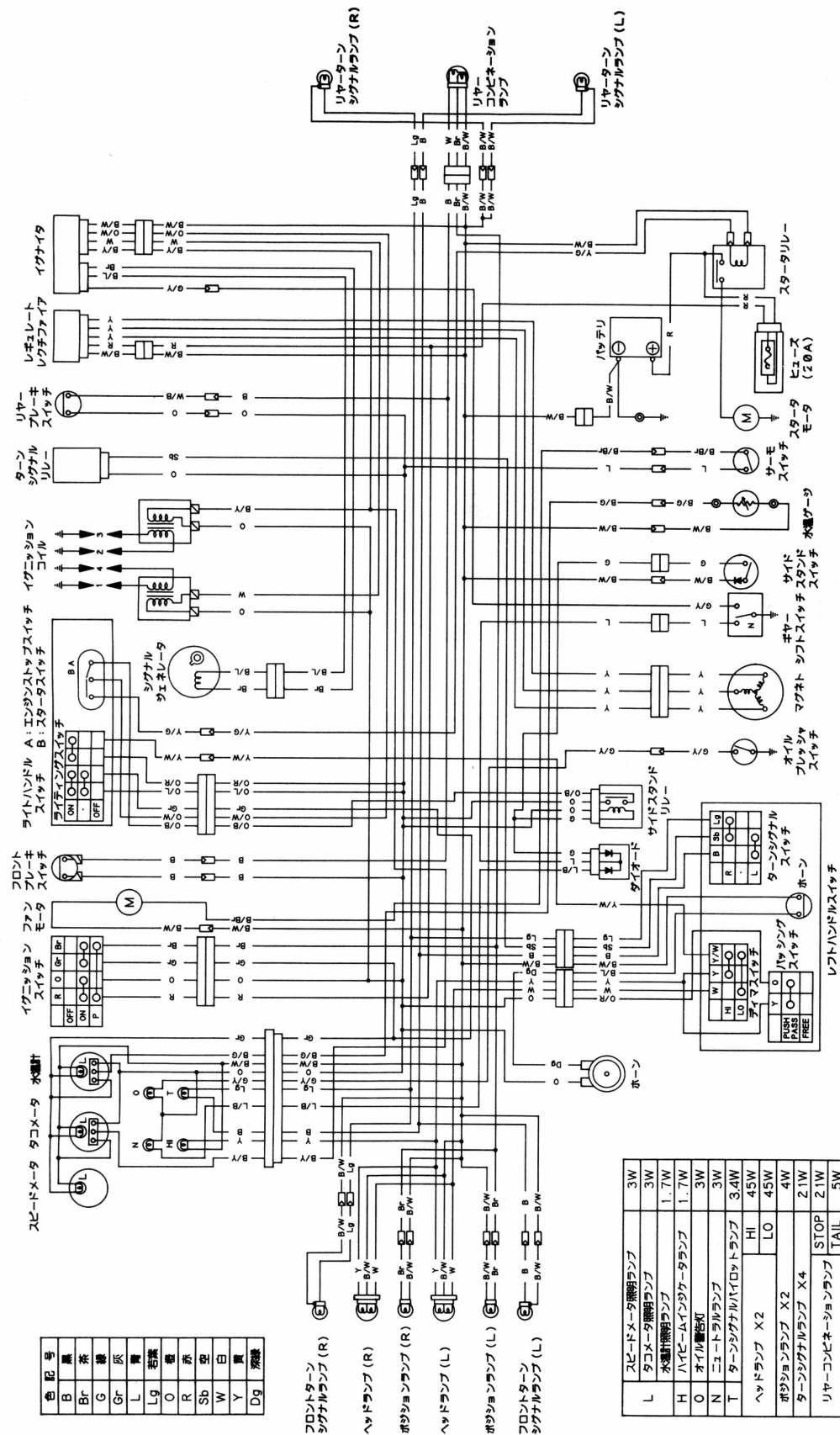
		テ ス タ ⊕ 端 子						
テ ス タ ⊖ 端 子		Ⓐ	Ⓑ	Ⓒ	Ⓓ	Ⓔ	Ⓕ	Ⓖ
	Ⓐ		5.6 KΩ	12 KΩ	12 KΩ	100 KΩ	7.6 KΩ	9.2 KΩ
	Ⓑ	OFF		2.8 Ω	2.8 Ω	35 KΩ	1.6 KΩ	2.7 KΩ
	Ⓒ	OFF	OFF		OFF	OFF	OFF	OFF
	Ⓓ	OFF	OFF	OFF		OFF	OFF	OFF
	Ⓔ	OFF	37 KΩ	85 KΩ	85 KΩ		40 KΩ	42 KΩ
	Ⓕ	OFF	1.6 KΩ	4.7 KΩ	4.7 KΩ	40 KΩ		3.6 KΩ
	Ⓖ	OFF	2.5 KΩ	6.2 KΩ	6.2 KΩ	42 KΩ	3.6 KΩ	



リヤブレーキホース組立図



電気配線図



L	スピードメーターランプ	3W
	タコメーター照明ランプ	3W
H	水温計照明ランプ	1.7W
H	ハイビームランプ・タコランプ	1.7W
O	オイル圧警告灯	3W
N	ニュートラルランプ	3W
T	ターニングシフトバルブランプ	3.4W
	ヘッドランプ X2	HI 45W LO 45W
	ポジションランプ X2	4W
	ターニングバルブランプ X4	21W
	リヤ・コンビネーションランプ	STOP 21W TAIL 5W

(標準仕様車)

SUZUKI

追補版

サービスガイド

GSX-R400

SP仕様

スポーツ プロダクション

概要：車歴

〔商品呼称〕

スズキ GSX-R400RFK

〔通称名〕

スズキ GSX-R400

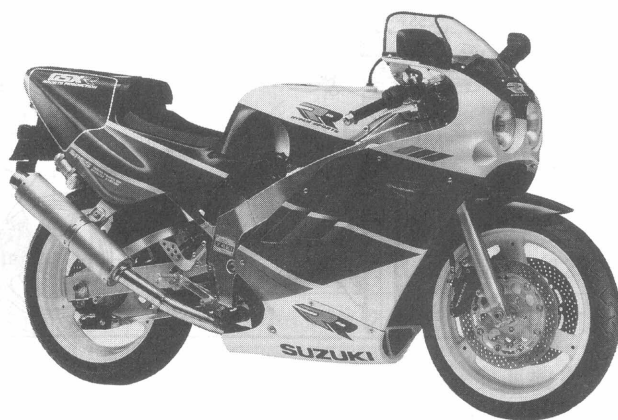
〔車名及び型式〕

スズキ GK73A

〔開始車台番号〕

GK73A-107598～

発売：1989年1月



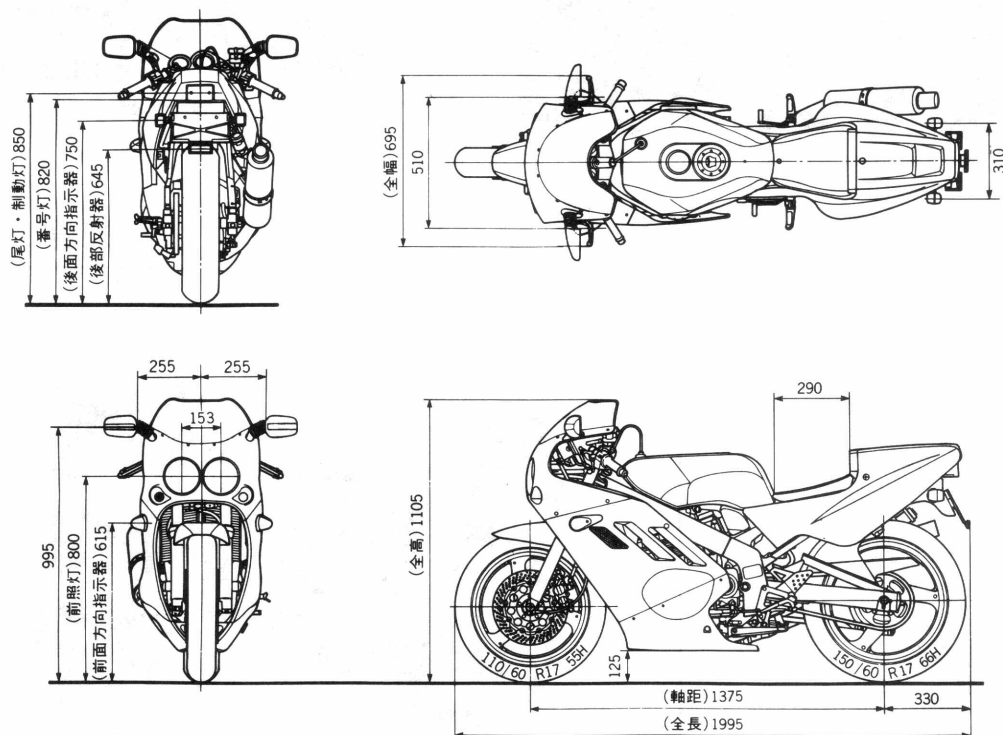
GSX-R400RFK仕様の主な特長

- キャブレータのメインボア径変更に伴ないエアークリーナも変更しました。
- 4 int 1 マフラを採用しました。
- ゴールドチェーンを採用しました。
- 小型のリヤターンシグナルランプ、テールランプを採用しました。
- リヤスイングアームをサブフレーム付きとしました。
- フロント、リヤタイヤサイズ変更に伴ない、フロント、リヤのリムサイズを変更しました。

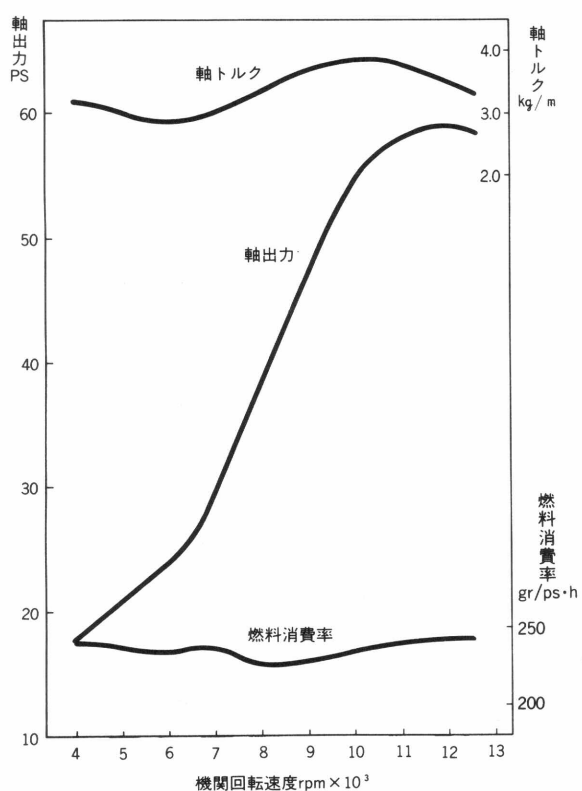
この追補版はGSX-R400FJとの主な相違点を記載しました。これ以外の部分についてはGSX-R400FJのサービスガイドを参照してください。

概要：外観四面図，性能曲線図

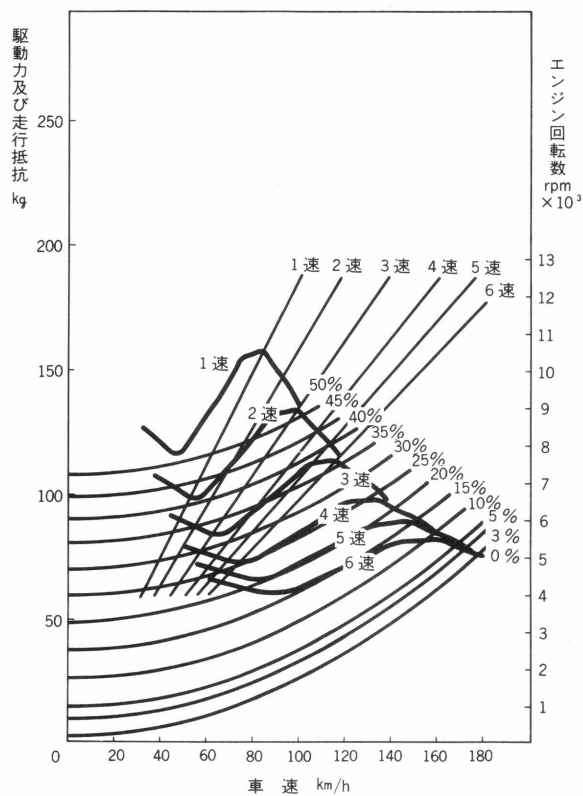
スズキGK73A型 SP仕様 外観四面図



エンジン性能曲線図



走行性能曲線図 SP仕様



Specification

主要諸元

営業機種記号		GSX-R400RFK	
通称名		スズキGSX-R400	
指定番号		5841	
車名及び型式		スズキGK73A	
自動車等の種別又は範囲		小型	
軸距		1.375 m	
原動機の型式		K707	
総排気量		0.398 ℓ	
類別		* 003	
長さ		* 1.995 m	
幅		0.695 m	
高さ		1.105 m	
車両重量	前軸重	91 kg	
	後軸重	* 89 kg	
	計	* 180 kg	
乗車定員		1 人	
車両総重量	前軸重	113 kg	
	後軸重	* 122 kg	
	計	* 235 kg	
タイヤ	前輪	* 120/60R17 55H	
	後輪	* 150/60R17 66H	

営業機種記号		GSX-R400RFK	
最低地上高		0.125 m	
性能	燃料消費率	* 44.0 (60km/h) km/ℓ	
	制動停止距離	14.0 (初速50km/h) m	
	最小回転半径	3.1 m	
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	
	内径×行程	56.0×40.4 mm	
	圧縮比	11.8	
	圧縮圧力	14.2kg/cm ² —450rpm	
	最高出力	59PS/12000rpm	
	最大トルク	3.9kg・m/10500rpm	
	寸法	変速機を含む 長さ455×幅436×高さ554 mm	
	重量(整備)	変速機を含む 57 kg	
	弁又はポート開閉時期	吸気	開き 46° BTDC
			閉じ 66° ABDC
		排気	開き 64° BBDC
			閉じ 24° ATDC
		掃気	開き —
			閉じ —
機	弁すきま	吸気	0.13～0.18 (冷間)
		排気	0.20～0.25 (冷間)
	無負荷回転速度		1300 rpm
	潤滑装置	潤滑方式	圧送式
		油ポンプ形式	トロコイド式
		油冷却器形式	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)
		水ポンプ形式	軸流式・ギヤー駆動式
		サーモスタット形式	ワックス式

*はGSX400RFJとの違いを示す

Specification

営業機種記号			GSX-R400RFK	
燃料装置	空気清浄器	形式	不織布式	
		数	1	
	燃料タンク	材質	銅	
		容量	15 ℓ	
	燃料ろ過器形式		樹脂製網式	
気化器	形式	ガス弁径	33 mm	
		ベンチュリ径	可変(最大リフト25)	
		電圧	12V(-)アース	
電気装置	点火装置	形式	フルトランジスタ式	
		点火時期	15/1650 BTDC %rpm	
		断続器形式	無接点式	
		点火早め装置の形式及び性能	電子式 15-45° (クランク軸角相当)	
	点火プラグ	形式	CR9EK (NGK) U27ETR (ND)	
		点火すきま	0.6~0.7 mm	
装置	蓄電池容量		8 (10) Ah	
	充電発電機	形式	交流式	
		出力	12-16 V-A	
		電圧電流調整器形式	サイリスタ式	
	始動電動機	形式	フリーホイール式	
		出力	12V-0.6kW	
動力伝達装置	機関から変速機までの機構		機関-減速機-クラッチ-変速機	
	機関から変速機までの減速比		1.954	
	クラッチ	形式	湿式・多板・コイルスプリング	
		操作方式	機械式	
		フシエンゲル寸法	112×98×3.0 mm	

営業機種記号				GSX-R400RFK		
動力伝達装置	変速機	形式		常時噛合式		
		操作方式		足動式		
		変速比	一速		2.220	
			二速		1.866	
			三速		1.588	
			四速		1.375	
			五速		1.250	
			六速		1.150	
	減速機	形式		普通式		
		第一	歯車形式	スプロケットホイール		
			減速比	3.214		
		第二	歯車形式	――		
減速比	――					
走行装置	前車軸	キャスト		25°00'		
		トレール		95 mm		
	タイヤのリム	前輪	* 軽合金 17×MT3.50			
		後輪	* 軽合金 17×MT4.50			
	タイヤの形式	前輪	チューブ無			
		後輪	チューブ無			
	タイヤの空気圧	前輪	2.00 kg/cm ²			
		後輪	2.25kg/cm ² （1名乗車時）			
かじ取り装置	形式		バー			
	ハンドル幅		660 mm			
	かじ取り角	右側	30°			
		左側	30°			
制動装置	形式		油圧式 前：ダブルディスク 後：シングルディスク			
	作動系統及び作動車輪		2 - 前1輪制動 後1輪			
	ライニング又はパッドの寸法	前輪	68.5×33.0×5.0 mm			
		後輪	51.5×34.5×5.6 mm			

Specification

営業機種記号			GSX-R400RFK	
制 動 装 置	ライニング 又はパッド の面積	前輪	22×4枚	cm ²
		後輪	17×2枚	cm ²
	ブレーキの 胴径又はディ スクの有効径	前輪	255	mm
		後輪	176	mm
	マスタシリンダ又は ブレーキ弁の形式		シングル形	
	マスタシリンダ内径		前：15.9mm 後：12.7mm	
緩 衝 装 置	前 輪	懸架方式 ばね形式 ばね寸法	テレスコピックオレオ式	
			コイルばね	
			4.2×31.4×320.1-25.4 mm	
	後 輪	懸架方式 ばね形式 ばね寸法	スイングアーム式	
			コイルばね・ガス併用	
			10.2×62.2×197-8.9 mm	
車 わ く	ショック アブソーバ 形式	前輪	筒形複動式	
		後輪	筒形複動式	
消 音 器	形 式		ダイヤモンド	
	断 面 形 状		箱	
	寸 法		80×20×2.5 mm	
灯 火 装 置 等	個数		2	
	前照灯	個数・色 及び性能	2 淡黄色 45/45W	
			1・5W (尾灯・制動灯と兼用)	
	番号灯	個数・色 及び性能	* 1・5W・42cm ² (番号灯・制動灯と兼用)	
			* 1・21W・42cm ² (番号灯・尾灯と兼用)	
	制動灯	個数・色 及び性能	コンデンサ式 点滅回数の変化有 パイロットランプ式	
			フラッシュ 形 式	

営業機種記号			GSX-R400RFK	
灯 火 装 置 等	方向 指示 器	前面	個数・色 及び性能	2・16W・19cm ² 85回/分
		後面	個数・色 及び性能	* 2・15W・9 cm ² 85回/分
	後部反射器		個 数 及び性能	1・21 cm ²
警 報 装 置	警 音 器		個数及び 性 能	1・平型・電気式 95ホン
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	角70×120-R1200 mm
	右		形 式	ガラス・固定式
			寸法及び 曲率半径	角70×120-R1200 mm
計 器	速 度 計	形 式	フロントハブ 渦電流式	
		性 能	40 ^{+5.0} _{-2.0} km/h 0~180km/h	
	走行距離計の形式		フロントハブギヤ式	

点検調整：総説，点検整備項目

点検整備項目			点検整備時期			判定基準	備考
			運行前	1か月目	自家用 6か月毎 12か月毎		
かし取り装置	ハンドル	遊び、緩み及びがた			●		
		操作具合			●		
	かり車取輪	左右の回転角度			●		
	かし取り装置	損傷		●	●		
制動装置		フォーク・スピンドルの取付状態			●	●	ステアリングシステムを示す
		フォーク・スピンドルの軸受部のがた	○		●		ステアリングシステムを示す
	ブレーキペダル	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間			●	●	遊び ペダル式 5～15mm レバー式 レバー先端で 5～20mm
		踏みしろ及びきき具合	●				
制動装置		ブレーキのきき具合			●	●	
	ロケットブールび類	緩み、がた及び損傷	—	—	—	—	
		ブレーキケーブルの交換	—	—	—	—	
	ホビパイプ	漏れ、損傷及び取付状態			●	●	
制動装置		ブレーキホースの交換					☆4年毎
	リザーバ・タンク	液量	●		●	●	液面レベル LOWER以上 にあること
		ブレーキ液の交換					1年毎
	マスタシリンダ・ホイール・シ	機能、摩耗及び損傷				●	
制動装置		マスタシリンダカップの交換 キャリパーピストンシールの交換					☆ 2年毎
	ブレーキ・ドラム及び	ドラムとライニングとのすき間	—	—	—	—	
		シューの摺動部分及びライニングの摩耗	—	—	—	—	
		ドラムの摩耗及び損傷	—	—	—	—	
制動装置	ブレーキ・パッド	ディスクパッドとのすき間				●	
		パッドの摩耗		○	●		「インジェータ式」

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		
制動装置	ブレーキ・ディスク	ディスクの摩耗及び損傷				●	標準厚さ 前輪 4.5mm 後輪 5.0mm 使用限度 前輪 4.0mm 後輪 4.3mm
		タイヤ空気圧	●		●	●	タイヤサイズ 前輪 120/60R17 55H 後輪 150/60R17 66H (単位kg・cm ²) 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
走行装置		タイヤの亀裂及び損傷	●		●	●	
		タイヤの溝の深さ及び異状な摩耗	●		●	●	残溝 前輪 0.8mmまで 後輪 0.8mmまで
		タイヤの金属片、石その他の異物	●		●	●	
		ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み		○		●	フロントアクスルシャフトの締付トルク 5.0～8.0kg・m フロントアクスルホルダの締付トルク 1.5～2.5kg・m リヤアクスルナットの締付トルク 8.5～11.5kg・m
制動装置		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、リムの端で 前輪 縦振れ 3mm以下 横振れ 3mm以下 後輪 縦振れ 3mm以下 横振れ 3mm以下
		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				●	
		シ・ヤバシネ	損傷				●
制動装置	サン・アーム	連結部のがた及びアームの損傷				●	
	アブソーバ	油漏れ及び損傷				●	
		取付部のがた				●	
動力伝達装置	クラッチ	レバーの遊び				●	レバー式 レバー先端で 10～15mm
		作 用				●	

●「○」印はメーカーで推奨することを示す。

●「☆」印は保安部品の定期交換を示す。その交換時期は一般走行する不特定多数の車を対象に定めてある。従って著しく走行条件の異なるものは、これに準拠して交換する。

点検調整：総説，点検整備項目

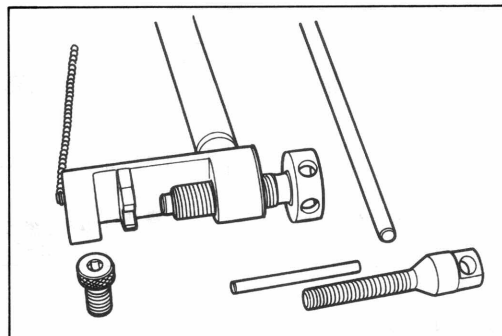
点検整備項目			点検整備時期			判定基準	備考
			運行前	1か月	自家用 6か月毎 12か月毎		
動力伝達装置	トランスミッション	油漏れ及び油量	○	●	●	油量のぞき窓式 F~L間にあること	
		トランスミッションオイルの交換	—	—	—	—	
		操作機構のがた			●		
	ドライブシャフト及びブレイク	連結部の緩み	—	—	—	—	
		スプライン部のがた	—	—	—	—	
		自在継手部のがた	—	—	—	—	
		ファイナルベベルギヤオイル交換	—	—	—	—	
	チェーン及びスプロケット	チェーンの緩み	○	●	●	サイドスタンド使用時 前後スプロケットの中央で最大振幅 15~25mm	
		スプロケットの取付状態及び摩耗			●		
		ドライブVベルトの点検	—	—	—	—	
電気装置	点火装置	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		●	●		「無調整式」
		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		●	●		「密閉式」
		液の比重			●		「密閉式」
		ターミナル部の接続状態			●		
	電配線	接続部の緩み及び損傷			●		
原動機	本体	かかり具合及び異音	○	●	●		
		低速及び加速の状態	○	●	●	アイドリング回転数 1300r.p.m	
		排気の状態		●	●		
		エアー・クリーナ・エレメントの状態		●	●		
		弁すき間	○		●	冷間 吸気 0.13~0.18mm 排気 0.20~0.25mm	
	潤滑装置	油漏れ	○	●	●		
		油の汚れ及び量		●	●	油量のぞき窓式 F~L間にあること	
	その他						
機動装置	潤滑装置	オイルの量	●				
		オイル・クリーナの詰まり			●		
		オイル・クリーナ・エレメントの交換	○			12000km毎	
		エンジンオイルの交換	○			6000km毎	
	燃料装置	燃料漏れ		●	●		
		フューエルホースの交換				☆ 4年毎	
		キャブレターのリンク機構の状態			●		
		スロットル・バルブ及びチョーク・バルブの状態			●		
	冷却装置	燃料フィルタの詰まり			●		
		燃料の量	●				
		水量	●	●	●	リザーバタンク F~L間にあること	
		水漏れ	●		●		
機動装置	冷却装置	ラジエータ・キャップの機能			●	開弁圧 0.95~1.25kg/cm ²	
		冷却水の交換				2年毎	
		冷却水ホースの交換				☆2年毎	
	灯及び方向指示器	作用		●	●		
		点滅具合、汚れ及び損傷	●				
	後视镜	作用			●		
		写影の状態	●				
機動装置	反射器	又は車両番号標					
		汚れ及び損傷	●				
	計器	作用			●		
		取付部の緩み及び損傷			●		
		マフラの機能			●		
	車体	緩み及び損傷	○		●		
		当該箇所に異状がない事を確認	●				

点検調整：車体

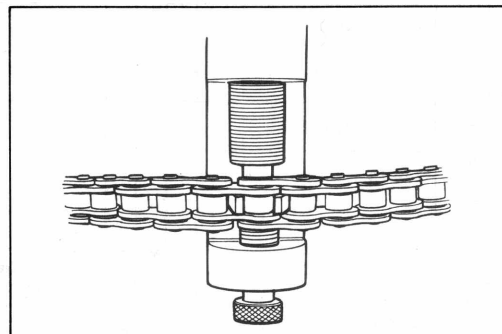
ドライブチェーンの切断

ジョイントピンの抜き取り

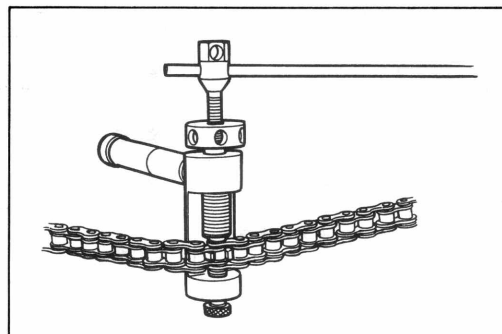
- 抜き取り工具



- ジョイントピンの両サイドをホールドしてジョイントが動かないようにする。



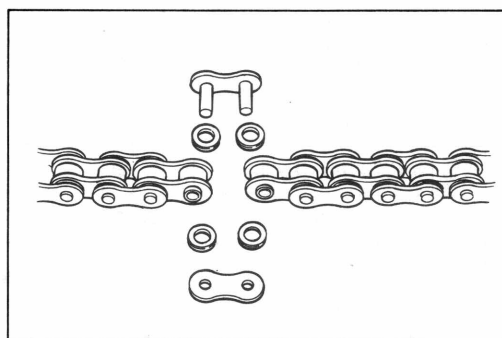
- 圧入ボルトをレバーハンドルで回しジョイントピンを抜く。



ジョイントプレートの圧入

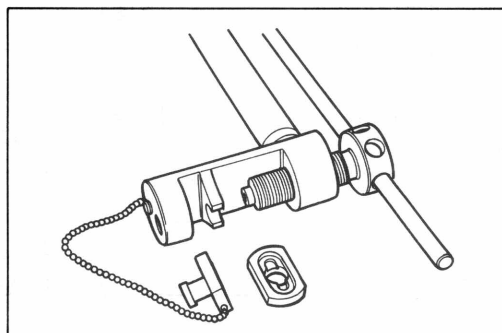
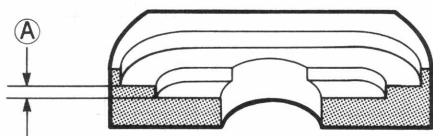
- 切断した部分にジョイント，Oリングを組み立てる。

注意 グリスが十分塗布されているか確認する。



- 組立工具

注意 ジョイントピンの飛び出し部①の形状のプレッシャホルダ①(刻印：F520)を使用すること。

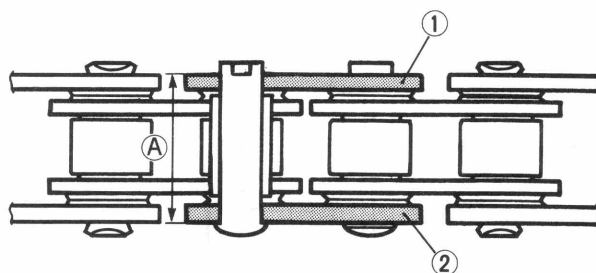
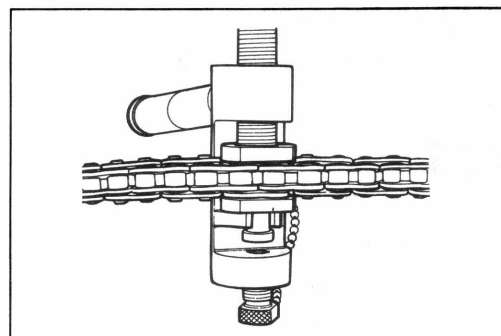


用品扱い品番：99000-99007-500

- ジョイントプレートを圧入する。
- ジョイントプレート①、②が平行であること。

注 意 圧入寸法が規定値になるように圧入すること。

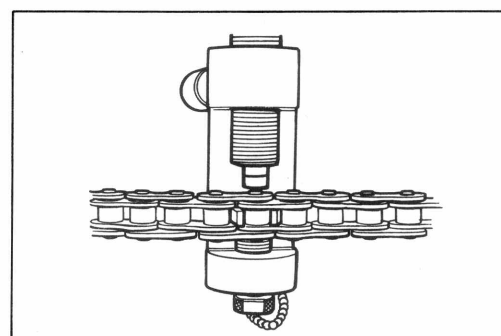
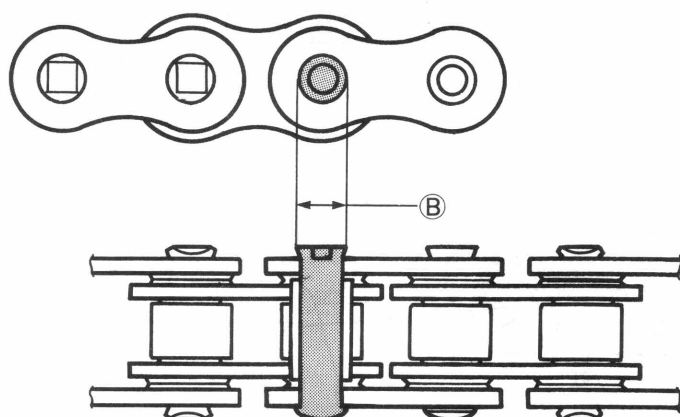
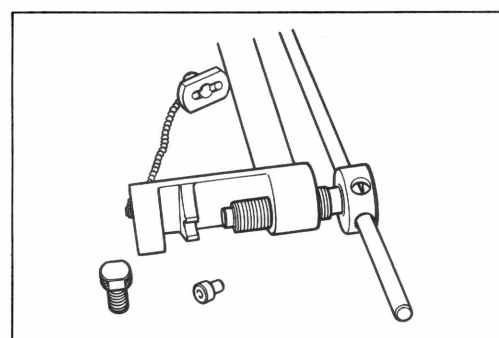
ジョイントプレート圧入寸法(外幅) A		
R K	18.60～18.90	mm



ジョイントのカシメ

- カシメ工具①を使用する。
- ジョイントピンの片側を抜けないようにホルドし、反対側から圧力ボルトでピンをカシメる。
- カシメ幅を測定し、規定値になったらカシメを終了します。

ピンのカシメ幅 B		
R K	5.50～5.70	mm



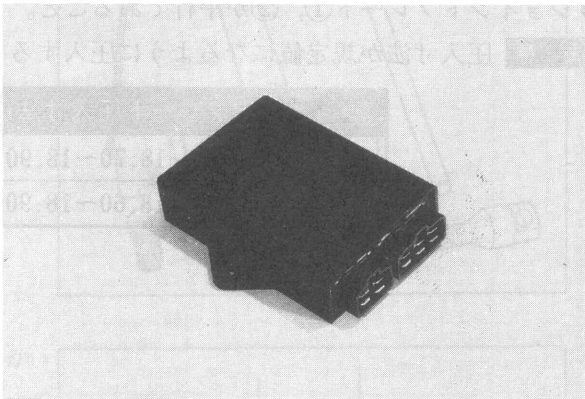
組立後の確認

- ジョイントプレートにクラックが発生していないか。
- Oリングに損傷がないか。
- ジョイント部の回転が重くないか、また、異状がないか。
- 異状がある場合は新部品を用いて再度やり直すこと。

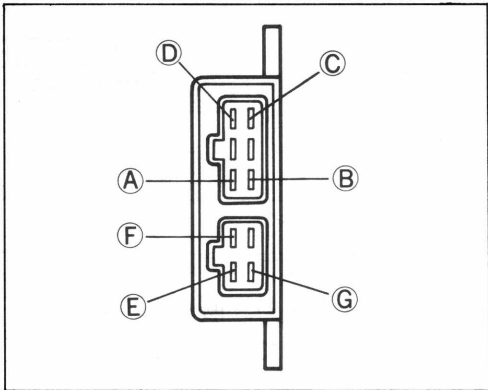
イグナイタの点検

● ポケットテストを用いて各端子間の抵抗値を測定する。

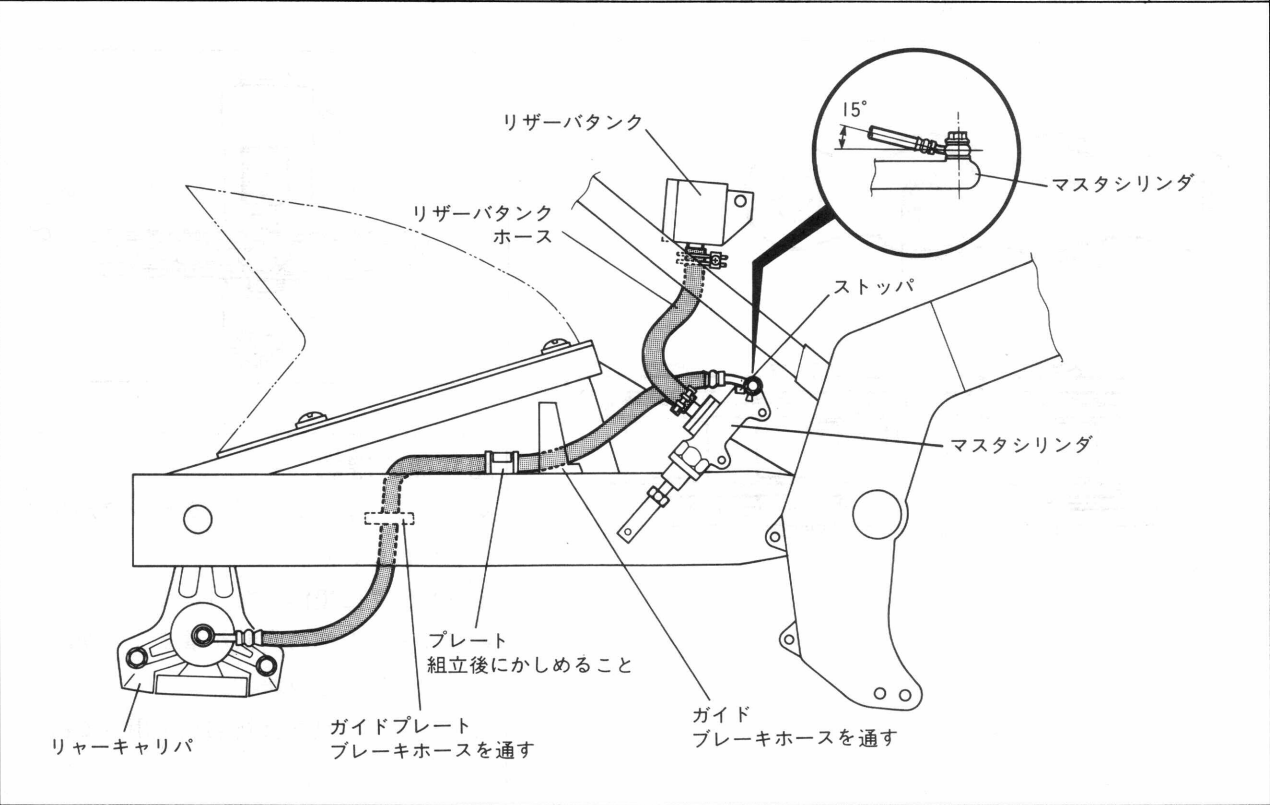
- 注
- ・ テスタにより、多少数値が異なるので注意する。
 - ・ テスタによる測定は低電圧のためチェックが良好でも判断できない故障もあるので注意する。
 - ・ 測定レンジは×1 K Ωレンジで行なう。



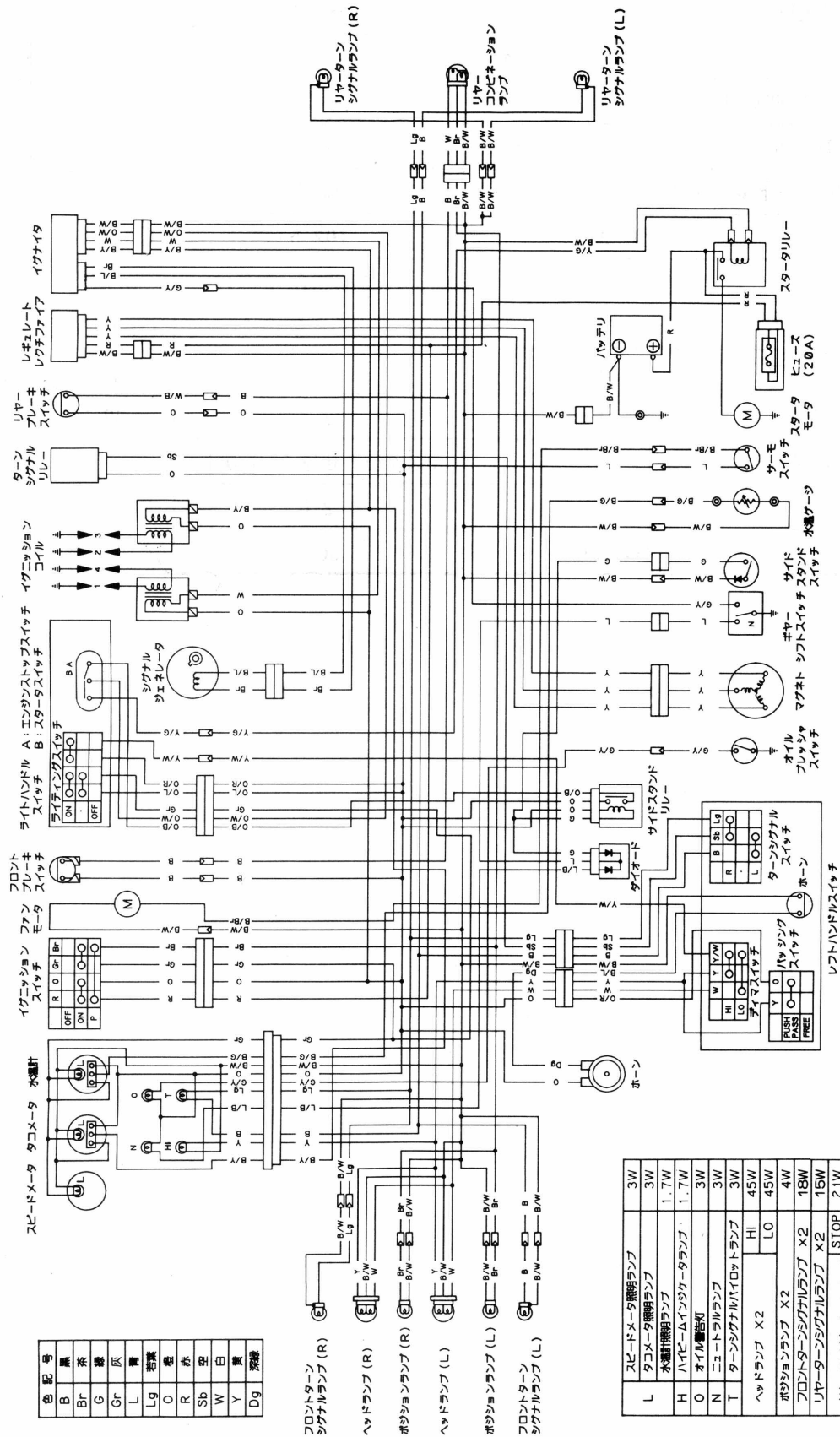
		テ ス タ ⊕ 端 子						
テ ス タ ⊖ 端 子		Ⓐ	Ⓑ	Ⓒ	Ⓓ	Ⓔ	Ⓕ	Ⓖ
	Ⓐ		5.6 K Ω	12 K Ω	12 K Ω	100 K Ω	7.6 K Ω	9.2 K Ω
	Ⓑ	OFF		2.8 Ω	2.8 Ω	35 K Ω	1.6 K Ω	2.7 K Ω
	Ⓒ	OFF	OFF		OFF	OFF	OFF	OFF
	Ⓓ	OFF	OFF	OFF		OFF	OFF	OFF
	Ⓔ	OFF	37 K Ω	85 K Ω	85 K Ω		40 K Ω	42 K Ω
	Ⓕ	OFF	1.6 K Ω	4.7 K Ω	4.7 K Ω	40 K Ω		3.6 K Ω
	Ⓖ	OFF	2.5 K Ω	6.2 K Ω	6.2 K Ω	42 K Ω	3.6 K Ω	



リヤブレーキホース組立図



電気配線図



整備資料：整備データ, キャブレータ

● キャブレータ

項 目	諸 元	刻印	備考
キャブレータ型式	BST33		
メインボア (mm)	33		
キャブレータ判別刻印	32 C 10		
フューエルレベル (mm)	—		
油面基準(フロートレベル) (mm)	14.6		
メインジェット (M. J)	102.5	102.5	N100.604
ジェットニードル (J. N)	5EZ54-2	5EZ54	J8-5EZ54
ニードルジェット (N. J)	O-9	O-9 (602)	784-231522 O-9
スロットルバルブ (C. A)	130	130	N140092-130
パイロットジェット (P. J)	32.5	32.5	N151067-32.5
パイロットスクリュ (P. S)	マスタ合わせ(2.0回転戻し)		
バルブシート (V. S)	2.0		
スタータジェット (G. S)	30.0		