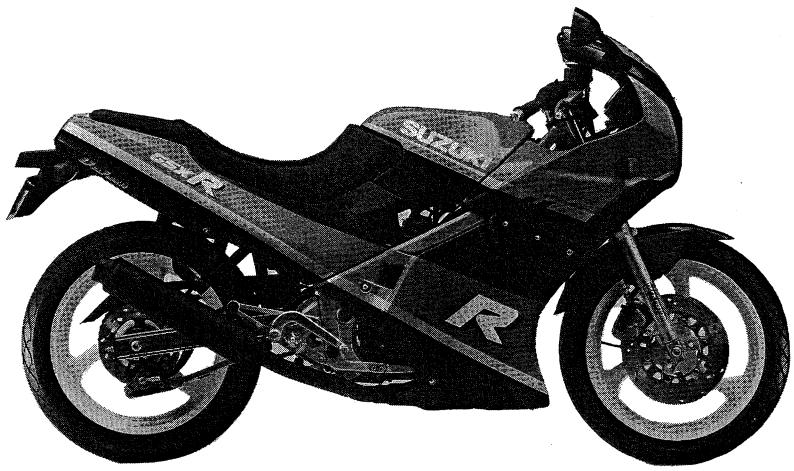
SUZUKI

# GSX-R250

# サービスガイド



GJ72A

GSX250RH・RCH
GSX-R250CJ
GSX-R250CK

# 目　　次


**概　　要**
- ●あらまし…… 2
- ●外観四面図…… 3
- ●性能曲線図…… 5
- ●車歴・型式打刻位置…… 7
- ●主要諸元…… 8

**解　　説**

製品の構造や特長の説明
- ●エンジン…… 16
- ●クラッチ・ミッション…… 22
- ●エレクトリック…… 23
- ●ボデー…… 27

**点 検 調 整**

点検整備方式及び完成車状態での点検・調整要領…… 32
- ●エンジン…… 41
- ●クラッチ・ミッション…… 48
- ●エレクトリック…… 49
- ●ボデー…… 52

**分 解 点 検**

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

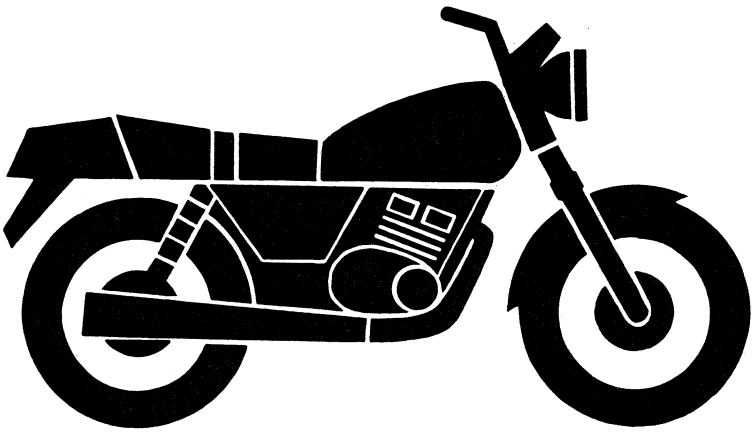
**整 備 資 料**

各種のサービスデータ及び関連資料……120

GSX-R250CJ

GSX-R250CK

# 概　　要



P1 ⟶ P14

スズキ GSX250R は，４サイクル，水冷，直列４気筒，４バルブ，ＤＯＨＣのコンパクトなエンジンに４ into １マフラを装着した新設計エンジンを，軽量角パイプ(スチール製)フレームに搭載しています。また，Ｅフルフロータサスペンションの採用により，走行安定性の向上を図ると共に車両重量の総合的な軽量化を図った新設計のレーサレプリカタイプのロードスポーツバイクです。

★エンジン関係

- ●エンジンは，４サイクル，水冷，直列４気筒，４バルブ，ＤＯＨＣ，総排気量248㎤，最高出力45 PS/14500rpm の新たに設計したＪ703型です。
- ●動弁機構は，ＤＯＨＣ方式で，カムシャフトのリフト部でバルブを直接動かす直打式です。バルブ数は１気筒に吸入弁２個，排気弁２個の４バルブ式，４気筒で16バルブを備えています。
- ●潤滑方式は，トロコイド式オイルポンプによるウェットサンプ方式で，オイルのろ過はフルフロー式です。
- ●マフラは，４ into １方式で，エキゾーストパイプ部にスズキパワーアップエキゾーストシステムを採用しています。

★クラッチ・ミッション関係

- ●クラッチは，プッシュロッド方式でミッションは，リターン式の前進６段の常時噛合式です。

★電装関係及び計器類

- ●点火装置は，無接点点火方式及び電気進角方式を用いて，メンテナンスフリー化を図ると共に灯火系の前照灯は２灯式で淡黄色のハロゲン電球を用いています。
- ●コンビネーションメータは，ハンドル中央部左側から速度計，回転計を配置すると共に水温計及び燃料計を装備しています。また，パイロットランプはメータパネル内に設けています。

★車体関係

- ●タイヤは，前輪，後輪共チューブレスのワイドタイヤで，ホイールは，前輪，後輪共軽合金製で回転抵抗・走行騒音の低減を追求したニューデザインの翼断面中空キャストホイールです。
- ●制動方式は，前輪，後輪共油圧式で，前輪はダブルディスク，後輪はシングルディスクです。
- ●緩衝装置は，フロントにテレスコピックオレオ方式を，リヤーには，Ｅフルフロータサスペンション方式のピボットスイング式を採用しています。

パクトな
)フレー
性の向
)ロード

48 cm³,

打式で
ブを備

ろ過は

ースト

歯合式

図る

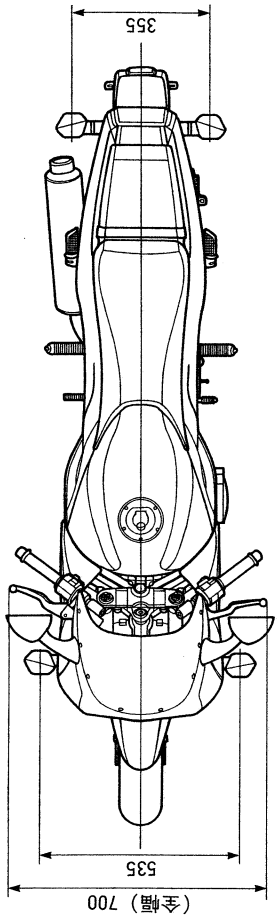
共に
設け

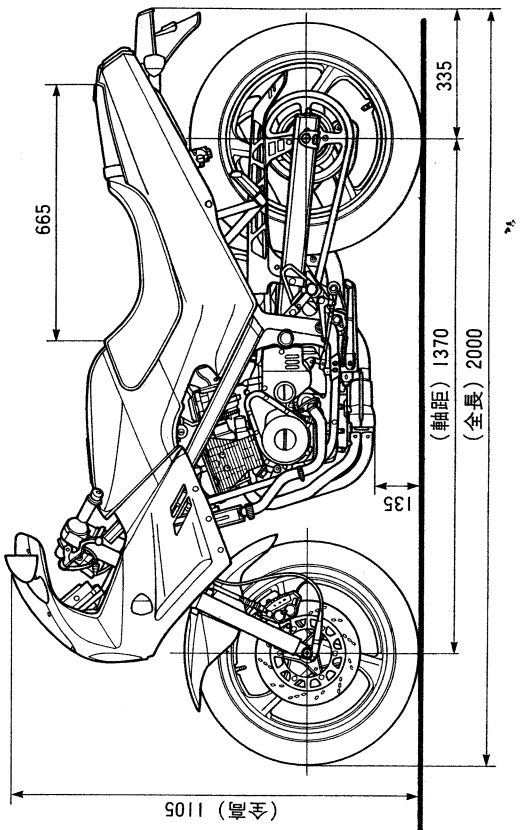
共軽
トホ

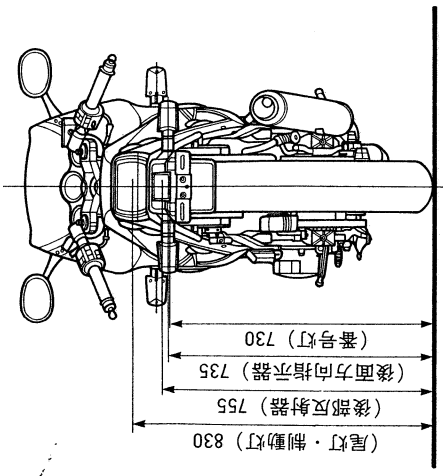
スク

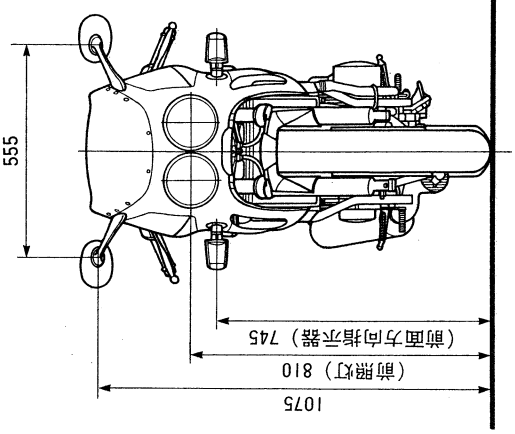
タサ

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



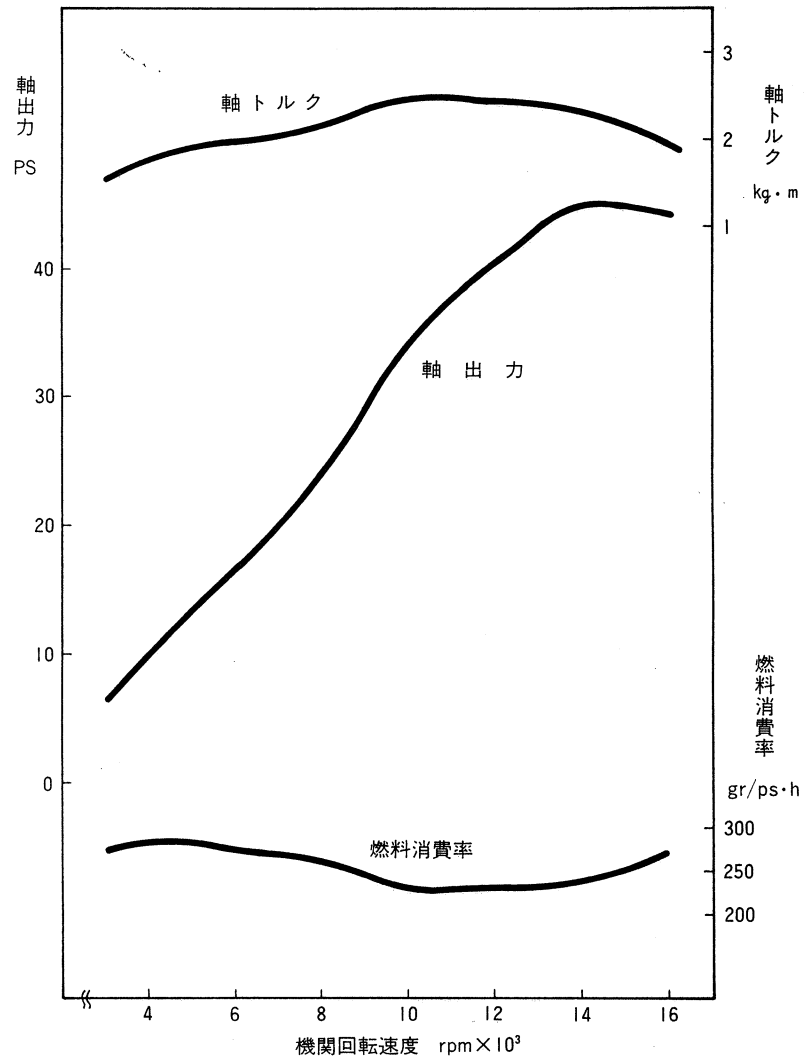



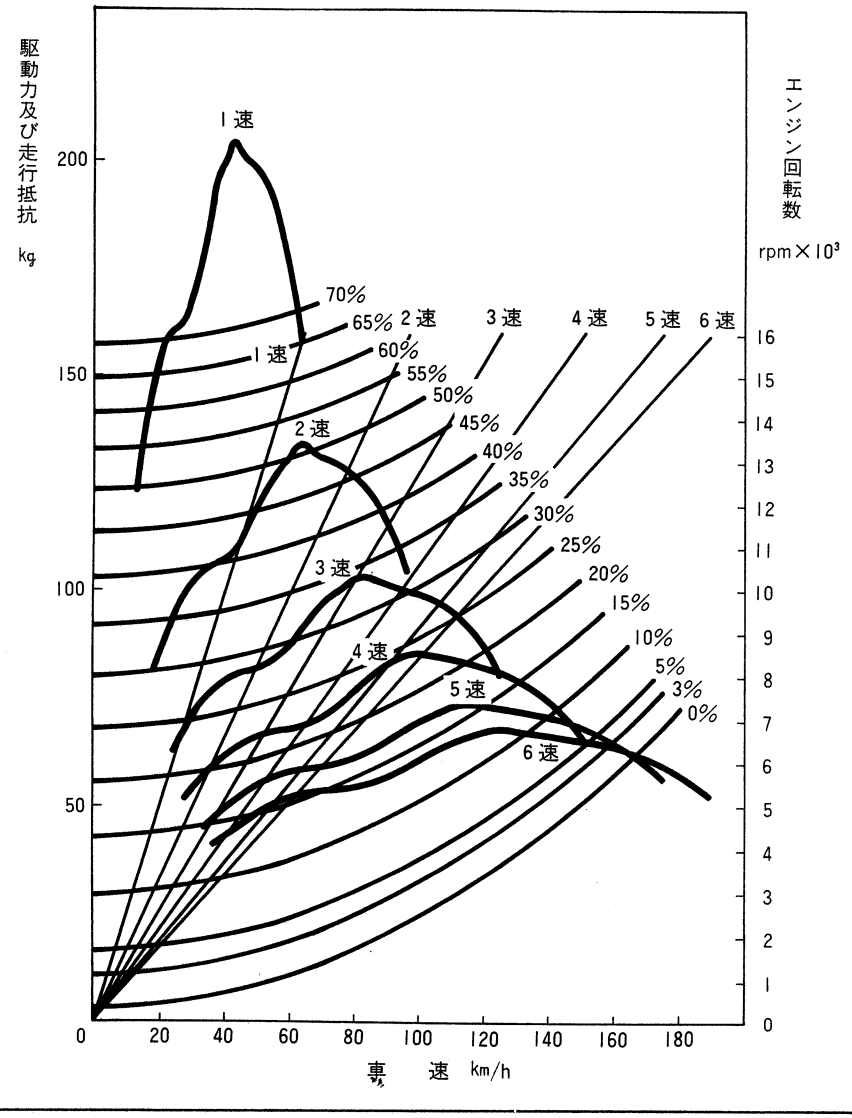



## スズキGJ72A型　外観四面図（営業機種記号GSX250RCH）
## 類別004　フルフェアリング仕様

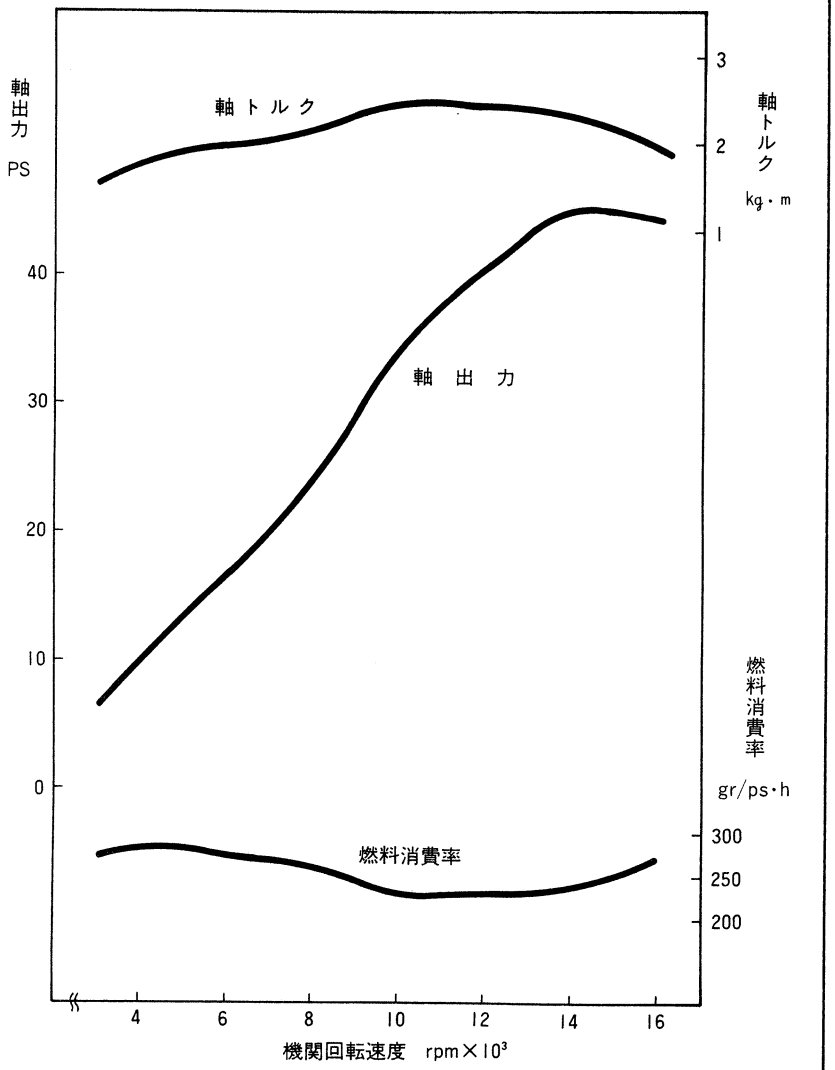
## エンジン性能　〈スズキJ703型〉



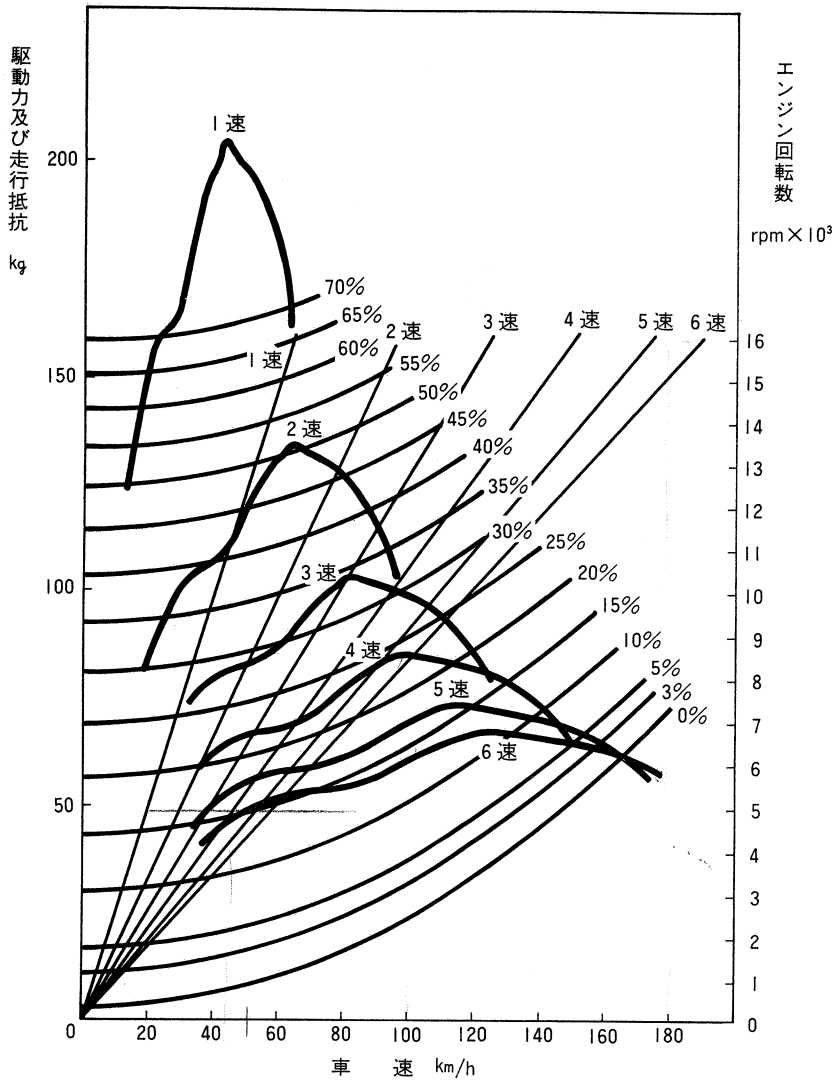

## 走行性能曲線図　〈スズキGJ72A型〉
## 類別 003　ハーフフェアリング仕様



## エンジン性能 〈スズキJ703型〉




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



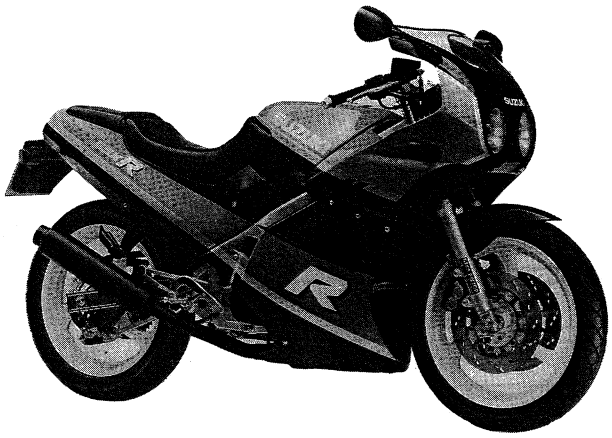
〔商 品 呼 称〕
スズキGSX250R

〔通　称　名〕
スズキGSX-R250

〔車名及び型式〕
スズキGJ72A

〔開始車台番号〕
GJ72A-100001～

発売：87年3月

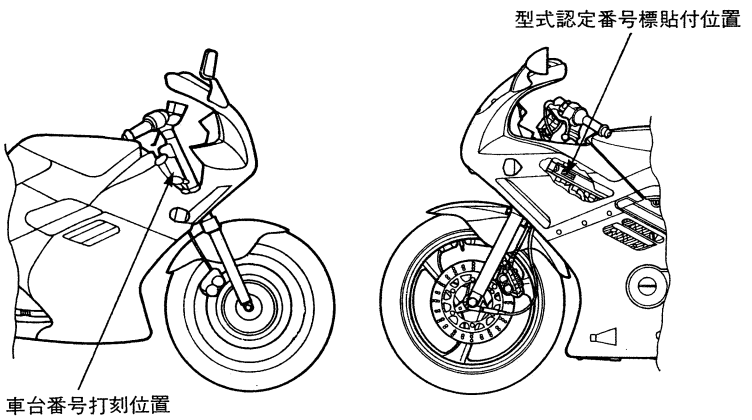


## 車台番号打刻位置

フレームヘッドパイプ
右斜め前

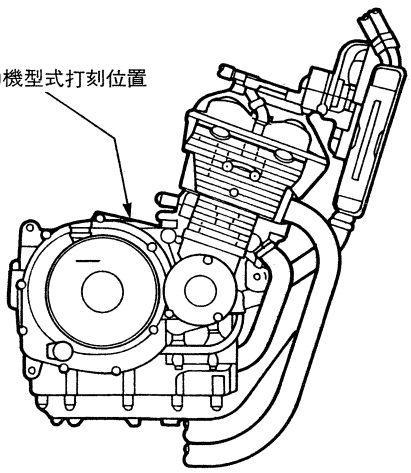
## 型式認定番号標貼付位置

左タンクレールフレーム
前側面




## 原動機型式打刻位置

アッパクランクケース
右上部




車速 km/h　0 20 40 60 80 100 120 140 160 180

機関回転速度 rpm×10³

| 主要諸元一覧 | | 通称名(商品呼称)：スズキGSX-R250(GSX250R) | |
|---|---|---|---|
| 営業機種記号 | | GSX250RH<br>ハーフフェアリング仕様 | GSX250RCH<br>フルフェアリング仕様 |
| 認定番号 | | II-137 | ← |
| 類別 | | 003 | 004 |
| 車名及び型式 | | スズキGJ72A | ← |
| 長さ (m) | | 2.000 | ← |
| 幅 (m) | | 0.700 | ← |
| 高さ (m) | | 1.105 | ← |
| 軸距 (m) | | 1.370 | ← |
| 原動機の型式 | | J703 | ← |
| 総排気量 (ℓ) | | 0.248 | ← |
| 車両重量 | 前軸 (kg) | 80 | 82 |
| | 後軸 (kg) | 78 | ← |
| | 計 (kg) | 158 | 160 |
| 乗車定員 (人) | | 2 | ← |
| 車両総重量 | 前軸 (kg) | 101 | 103 |
| | 後軸 (kg) | 167 | ← |
| | 計 (kg) | 268 | 270 |
| タイヤ | 前輪 | 100/80－17　52H | ← |
| | 後輪 | 130/70－17　62H | ← |
| 最低地上高 (m) | | 0.135 | 0.125 |
| 性能 | 燃料消費率 (km/ℓ)〔速度(km/h)〕 | 49.1(50km/h) | ← |
| | 制動停止距離 (m)〔初速(km/h)〕 | 14.0(50km/h) | ← |
| | 最小回転半径 (m) | 2.8 | ← |
| 原動機 | 始動方式 | セルフ式 | ← |
| | 種類 | ガソリン・4サイクル | ← |
| | シリンダ数及び配置 | 直4横置 | ← |
| | 燃焼室形式 | 2半球形 | ← |
| | 弁機構 | DOHC チェーン駆動<br>吸気2　排気2 | ← |
| | 内径×行程 (mm) | 49.0×33.0 | ← |
| | 圧縮比 | 12.5 | ← |

## 主要諸元一覧　通称名(商品呼称)：スズキGSX-R250(GSX250R)

| 営業機種記号 | | | | GSX250RH ハーフフェアリング仕様 | GSX250RCH フルフェアリング仕様 |
|---|---|---|---|---|---|
| 原動機 | 圧縮圧力 (kg/cm²・rpm) | | | 13.0－450 | ← |
| | 最高出力 (ps/rpm) | | | 45/14500 | ← |
| | 最大トルク (kgm/rpm) | | | 2.5/10500 | ← |
| | 寸法 (長×幅×高mm) | | | 変速機を含む 418×441×491 | ← |
| | 重量(整備) (kg) | | | 変速機を含む 48 | ← |
| | 弁又はポート開閉時期 | 吸気 | 開き | 38° BTDC | ← |
| | | | 閉じ | 72° ABDC | ← |
| | | 排気 | 開き | 58° BBDC | ← |
| | | | 閉じ | 38° ATDC | ← |
| | | 掃気 | 開き | —— | —— |
| | | | 閉じ | —— | —— |
| | 弁すきま (mm) | 吸気 | | 0.17～0.27(冷間) | ← |
| | | 排気 | | 0.20～0.30(冷間) | ← |
| | 無負荷回転速度 (rpm) | | | 1600 | ← |
| | 潤滑装置 | 潤滑方式 | | 圧送式 | ← |
| | | 油ポンプ形式 | | トロコイド式 | ← |
| | | 油ろ過器形式 | | 全流ろ過式　金網・ろ紙併用 | ← |
| | | 潤滑油容量 (ℓ) | | 2.6 | ← |
| | | 油冷却器形式 | | 内蔵式・空冷 | ← |
| | 冷却装置 | 冷却方式 | | 水冷　電動式 | ← |
| | | 放熱器形式 | | コルゲート形(密封式) | ← |
| | | 冷却水容量 (ℓ) | | 約1.6 | ← |
| | | 水ポンプ形式 | | ギヤー駆動式 | ← |
| | | サーモスタット形式 | | ワックス式 | —— |
| | 過給器形式 | | | —— | —— |
| | 給気冷却器形式 | | | —— | —— |
| 燃料装置 | 空気清浄器 | 形式 | | ウレタンフォーム | ← |
| | | 数 | | 1 | ← |
| | 燃料タンク | 材質 | | 鋼 | ← |
| | | 容量 (ℓ) | | 14 | ← |

## 主要諸元一覧　通称名(商品呼称)：スズキGSX-R250(GSX250R)

| 営業機種記号 | | | | GSX250RH ハーフフェアリング仕様 | GSX250RCH フルフェアリング仕様 |
|---|---|---|---|---|---|
| 燃料装置 | 燃料ろ過器形式 | | | 樹脂製網式 | ← |
| | 気化器 | 型式 | | BSW27 | ← |
| | | ガス弁径 (mm) | | 27 | ← |
| | | ベンチュリ径 (mm) | | 24相当 | ← |
| | | 空気弁形式 | | 手動式・バタフライ式 | ← |
| 電気装置 | 電圧 (V) | | | 12(−)アース | ← |
| | 点火装置 | 型式 | | フル・トランジスタ式　バッテリ点火 | ← |
| | | 点火時期 | | 25/1800　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　25−45°(クランク軸角相当) | ← |
| | | 点火プラグ | 型式 | C6HA, C7HA, L8A(日特)<br>U20FS-U, U22FS-U, U24FS-C (デンソー) | ← |
| | | | 点火すきま(mm) | 0.6〜0.7 | ← |
| | 蓄電池容量 (Ah) | | | 9 (10) | ← |
| | 充電発電機 | 形式 | | 交流式 | ← |
| | | 出力 (V−A) | | 12−15 | ← |
| | | 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 (kW) | | 12−0.6 | ← |
| 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 | | | 2.257 | ← |
| | 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 | ← |
| | | フシエーング | 寸法 (mm) | 112×98×3.0 | ← |
| | | | 面積㎠及び枚数 | 20×6 | ← |
| | 変速機 | 形式 | | 常時噛合式 | ← |
| | | 操作方式 | | 足動式 | ← |
| | | 変速比 | 一速 | 3.454 | ← |
| | | | 二速 | 2.266 | ← |
| | | | 三速 | 1.750 | ← |

## 主要諸元一覧　通称名(商品呼称)：スズキGSX-R250(GSX250R)

| 営業機種記号 | | | | GSX250RH ハーフフェアリング仕様 | GSX250RCH フルフェアリング仕様 |
|---|---|---|---|---|---|
| 動力伝達装置 | 変速機 | 変速比 | 四速 | 1.450 | ← |
| | | | 五速 | 1.250 | ← |
| | | | 六速 | 1.150 | ← |
| | 副変速機 | 形式 | | ——— | ——— |
| | | 操作方式 | | ——— | ——— |
| | | 変速比 | 高 | ——— | ——— |
| | | | 低 | ——— | ——— |
| | 減速機 | 形式 | | 普通形 | ← |
| | | 第一 | 歯車形式 | スプロケットホイール | ← |
| | | | 減速比 | 3.615 | ← |
| | | 第二 | 歯車形式 | ——— | ——— |
| | | | 減速比 | ——— | ——— |
| 走行装置 | 前車軸 | キャスタ度 | | 26°00′ | ← |
| | | トレール (mm) | | 103 | ← |
| | タイヤのリム | | 前輪 | 深底リム　MT2.50×17〔軽合金製〕 | ← |
| | | | 後輪 | 深底リム　MT3.00×17〔軽合金製〕 | ← |
| | タイヤの形式 | | 前輪 | チューブ無 | ← |
| | | | 後輪 | チューブ無 | ← |
| | タイヤの空気圧 (kg/cm²) | | 前輪 | 2.00 | ← |
| | | | 後輪 | 2.50 | ← |
| かじ取り装置 | 形式 | | | バー | ← |
| | ハンドル幅 (mm) | | | 640 | ← |
| | かじ取り角度 | | 右側 | 35° | ← |
| | | | 左側 | 35° | ← |
| 制動装置 | 形式 | | 前 | 油圧式　ダブルディスク | ← |
| | | | 後 | 油圧式　シングルディスク | ← |
| | 作動系統及び制動車輪 | | | 2－前1輪　後1輪制動 | ← |
| | ライニング又はパッドの寸法 (mm) | | 前輪 | 56.8×35.0×5.6 | ← |
| | | | 後輪 | 51.5×34.5×4.2 | ← |

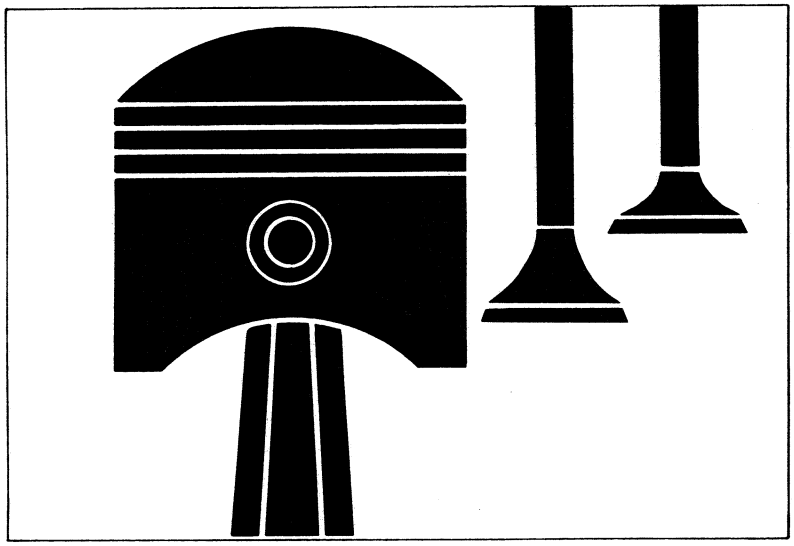
## 主要諸元一覧　通称名(商品呼称)：スズキGSX-R250(GSX250R)

| 営業機種記号 | | | | GSX250RH ハーフフェアリング仕様 | GSX250RCH フルフェアリング仕様 |
|---|---|---|---|---|---|
| 制動装置 | ライニング又はパッドの面積(cm²) | | 前輪 | 19×4枚 | ← |
| | ライニング又はパッドの面積(cm²) | | 後輪 | 17×2枚 | ← |
| | ブレーキの胴径又はディスクの有効径(mm) | | 前輪 | 246 | ← |
| | | | 後輪 | 176 | ← |
| | マスタ・シリンダ又はブレーキ弁の形式 | | | シングル形 | ← |
| | マスタ・シリンダ内径(mm) | | 前輪 | 14.0 | ← |
| | | | 後輪 | 12.7 | ← |
| | ホイール・シリンダの内径(mm) | | 前輪 | 27.0×2 | ← |
| | | | 後輪 | 38.1 | ← |
| 緩衝装置 | 前輪 | 懸架方式 | | テレスコピックオレオ式 | ← |
| | | ばね形式 | | コイルばね・空気ばね併用 | ← |
| | 後輪 | 懸架方式 | | スイングアーム式 | ← |
| | | ばね形式 | | コイルばね | ← |
| | ショック・アブソーバ形式 | | 前輪 | 筒形単動式 | ← |
| | | | 後輪 | 筒形複動式 | ← |
| 車わく | 形式 | | | ダブルクレードル | ← |
| | 断面形状 | | | 角 | ← |
| | 寸法(mm) | | | 41×26×1.4 | ← |
| 騒音防止装置 | 消音器 | 個数 | | 1 | ← |
| 灯火装置等 | 前照灯 | 個数及び性能 | | 2　淡黄色　35/35W | ← |
| | 薄暮灯 | 個数及び性能 | | 有り | ← |
| | 番号灯 | 個数及び性能 | | 1　8W | ← |
| | 尾灯 | 個数及び性能 | | 1　5W　75cm²(制動灯と兼用) | ← |
| | 制動灯 | 個数及び性能 | | 1　21W　75cm²(尾灯と兼用) | ← |
| | 方向指示器 | フラッシャ形式 | | コンデンサ式・点滅回数の変化有パイロットランプ式 | ← |
| | | 前面 | 個数及び性能 | 2　23W　18cm²　85回/分 | ← |
| | | 後面 | 個数及び性能 | 2　23W　18cm²　85回/分 | ← |
| | 後部反射器 | | 個数及び性能 | 1　21cm² | ← |
| 警報装置 | 警音器 | | 個数及び性能 | 1　平型　電気式　95ホン | ← |

## 主要諸元一覧　通称名(商品呼称)：スズキGSX-R250(GSX250R)

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

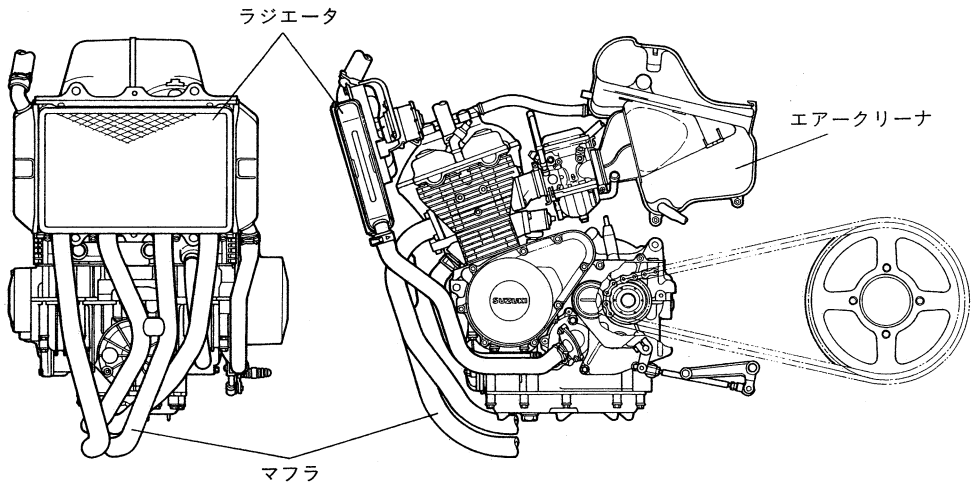
# 解　説



P15 → P30

## 原動機

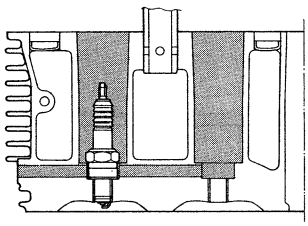
エンジン型式　J703

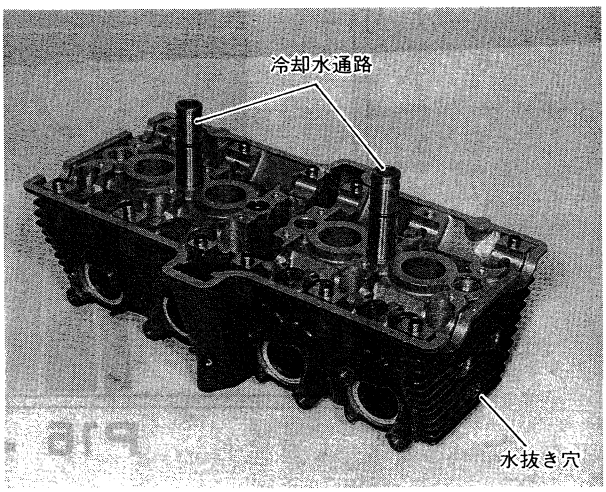





## シリンダヘッド

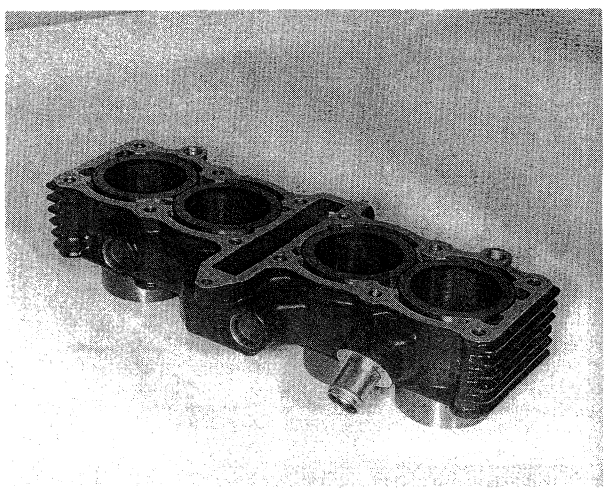
★アルミ合金製――ウォータジャケット有り
★バルブシートに特殊焼結合金を圧入
★燃焼室容積――5.1～5.5cm³
(IN・EXバルブ及びNGK-L8A装着時)
★スパークプラグ取付箇所から外側に向けて水抜き穴を設けている。





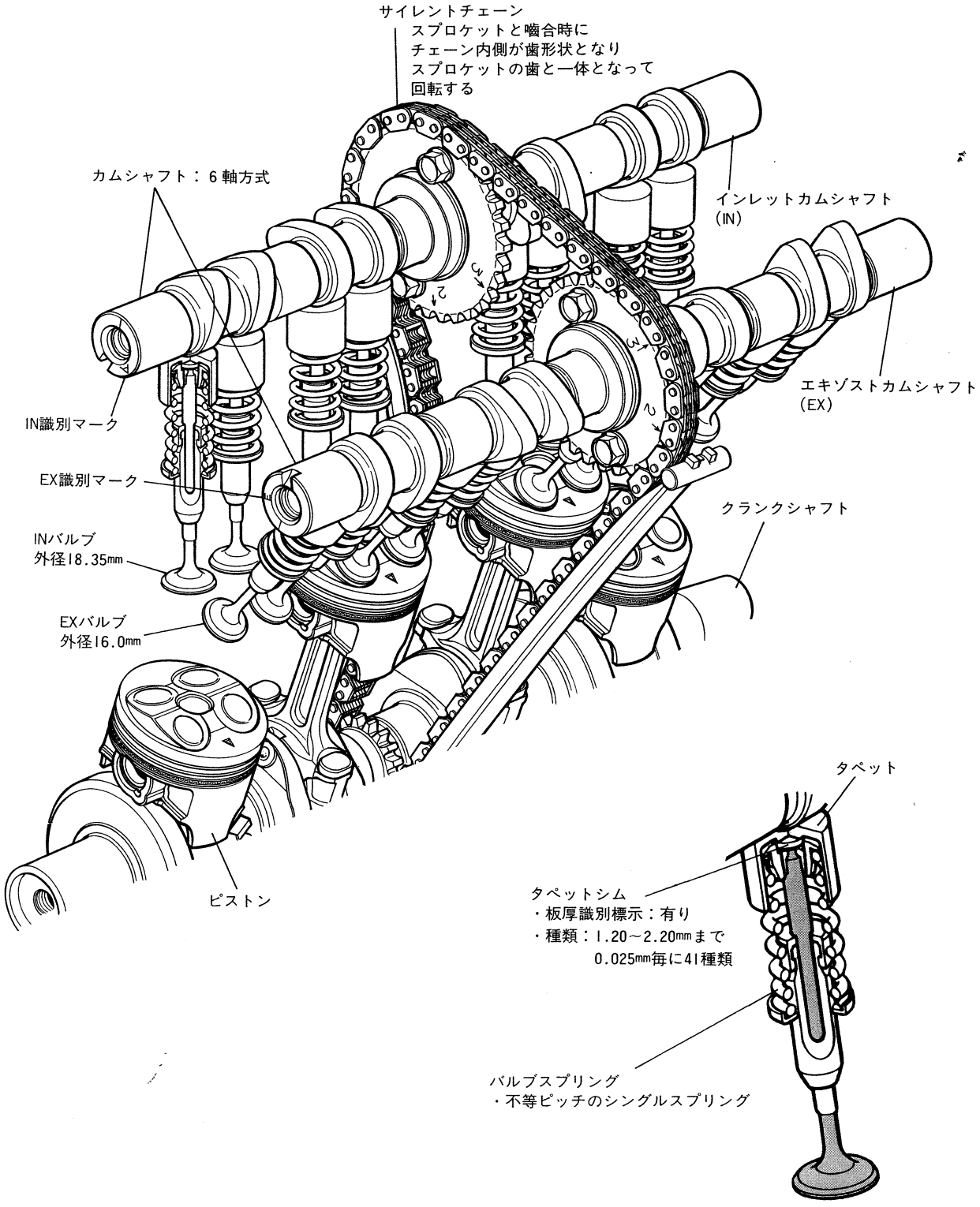

## シリンダ

★アルミ合金製――軽量
　　└ウォータジャケット有り
★4気筒一体式
★後部にカムチェンテンショナアジャスタ取り付けホール有り。



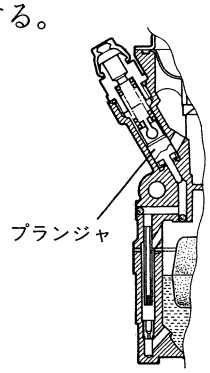
## 動弁機構

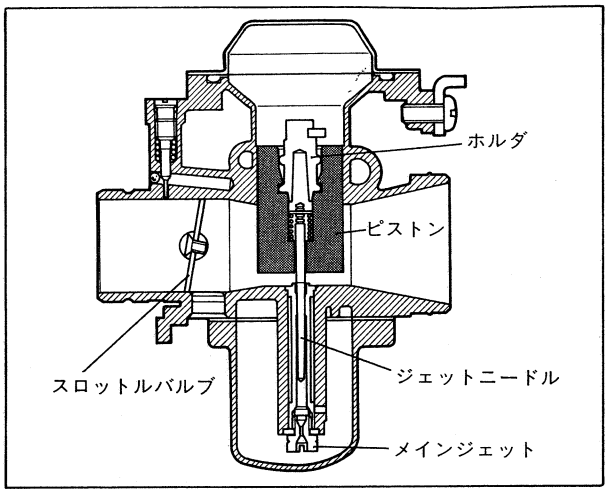
動弁機構はＤＯＨＣ方式でバルブ数は１気筒に吸入弁２箇，排気弁２個の４バルブです。
駆動はクランクシャフト中央部よりサイレントチェーンで２本(IN・EX)のカムシャフトを回転させ，カムシャフトのカム部でタペットを介してバルブの開閉を行ないます。



## キャブレータ

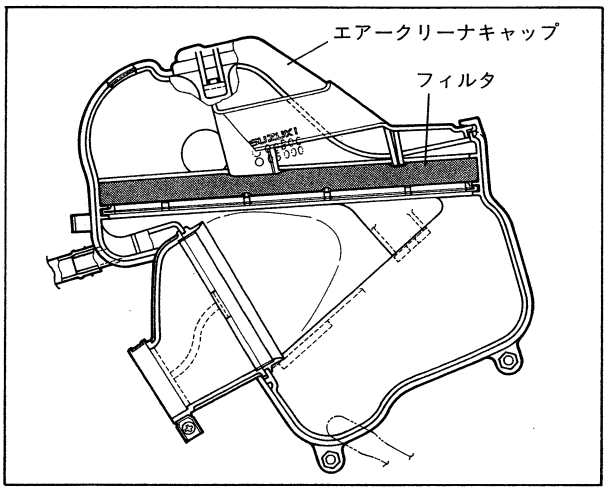
★2バレル2キャブレータ方式
★1個のダイヤフラムで2個のピストンを連動する。
★チョーク——左ハンドルスイッチ部でリモート操作する。
★型式——BSW27
★メーンボア——27



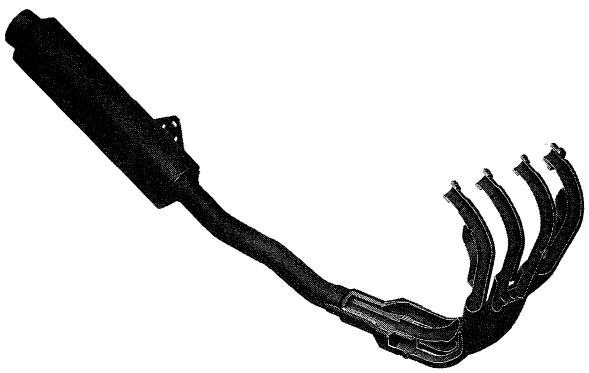

## エアークリーナ

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




## エキゾーストパイプ・マフラ

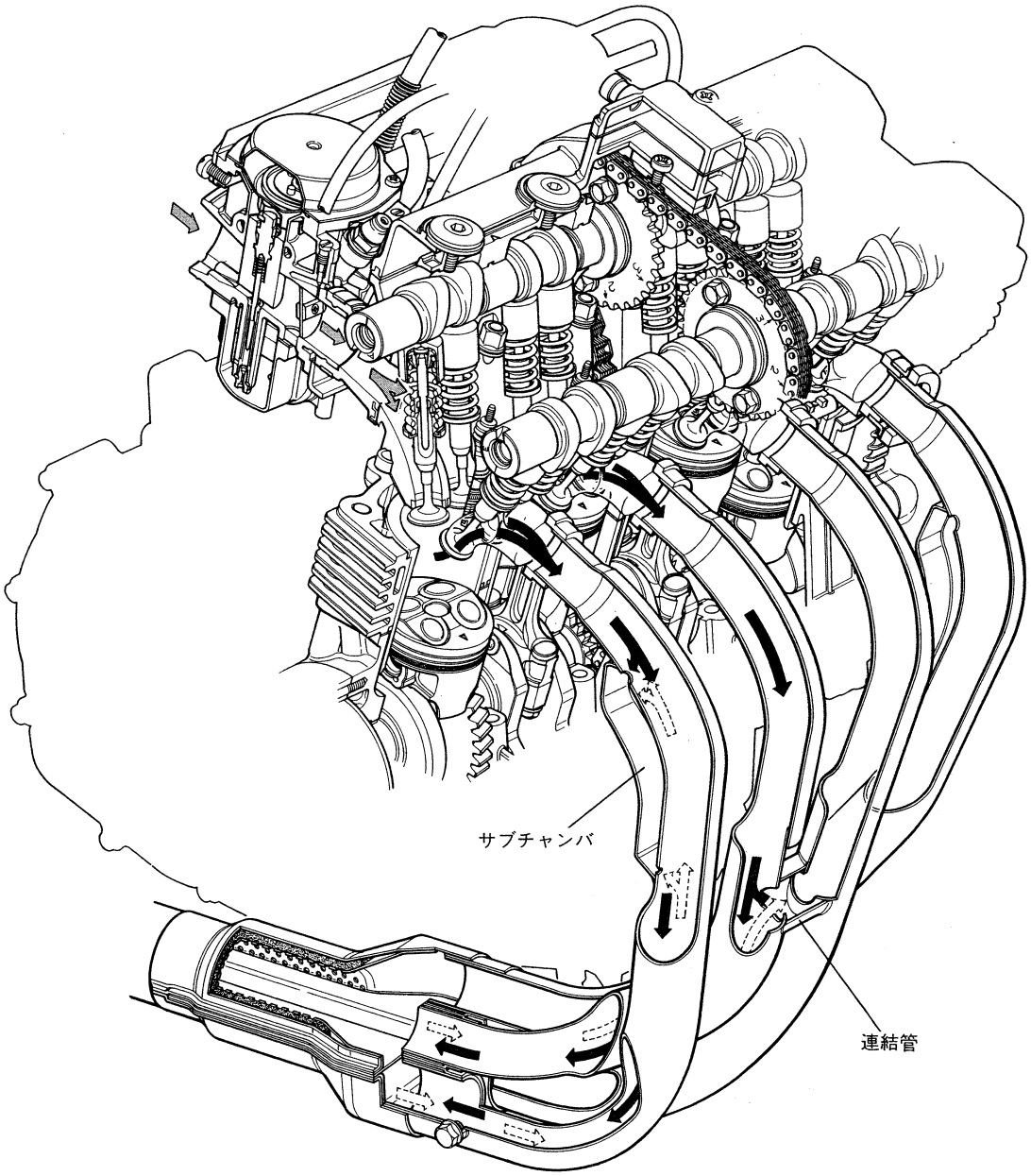
★4本の排気管をエンジン下側で1本にまとめ，車体右側に取り出した4 into 1方式。
★スズキパワーアップエキゾーストシステム採用。
・吸入効果を高め低回転から高回転域迄ハイパワーを出すシステムです。



## スズキパワーアップエキゾーストシステム(SPES)——

★1番・4番はサブチャンバを，2番・3番は連結管をエキゾーストパイプ途中に設けています。

★オーバ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スに行なう装置です。

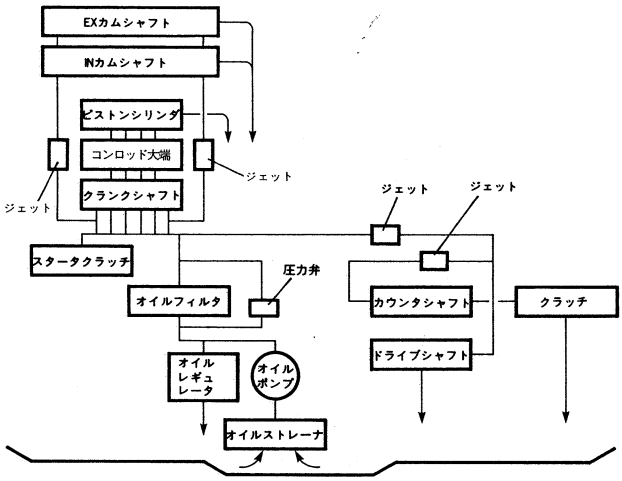


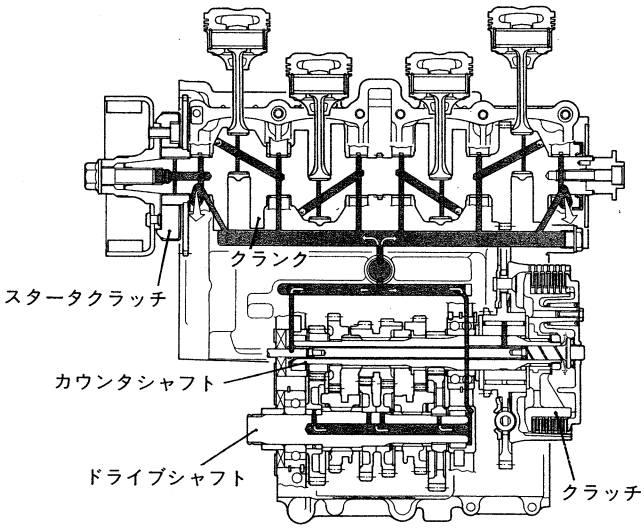

吸気　排気　脈動波

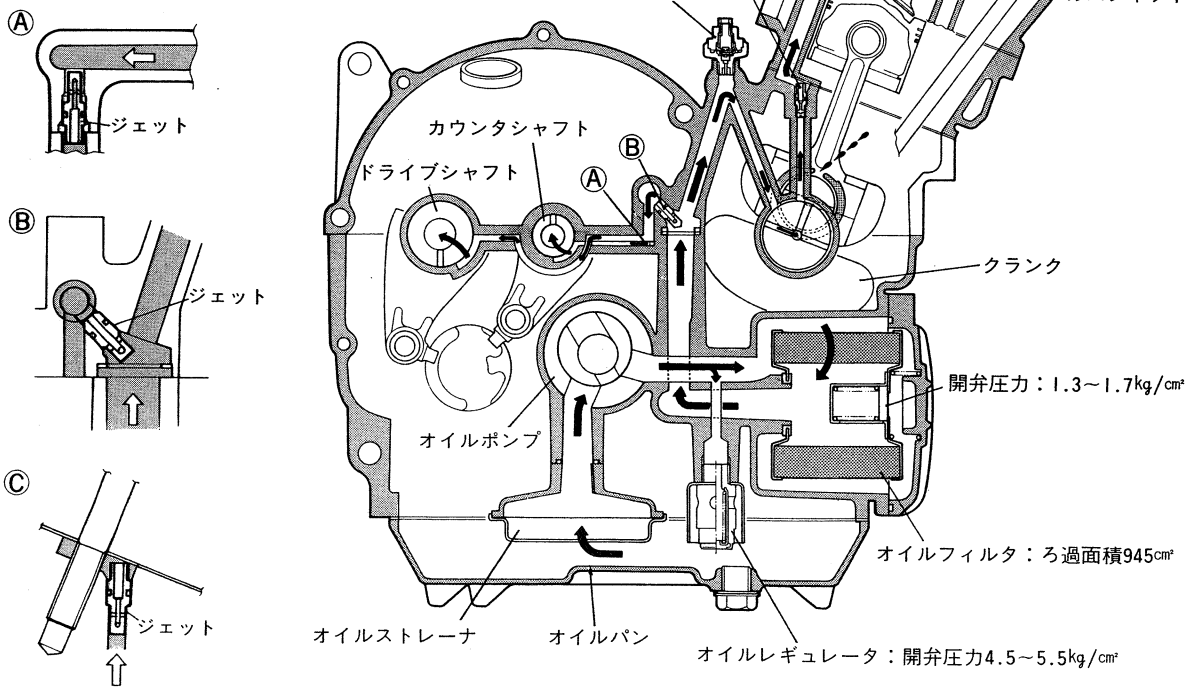
## 潤滑関係

★潤滑はクランクケース下部にオイルを溜めておき，これをオイルポンプによってくみ上げ各部に圧送して潤滑するウェットサンプ方式。

★オイルのろ過――フルフロー式（全流式）。

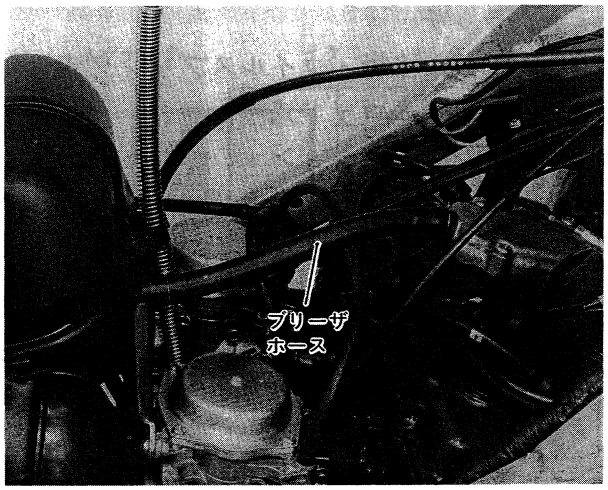


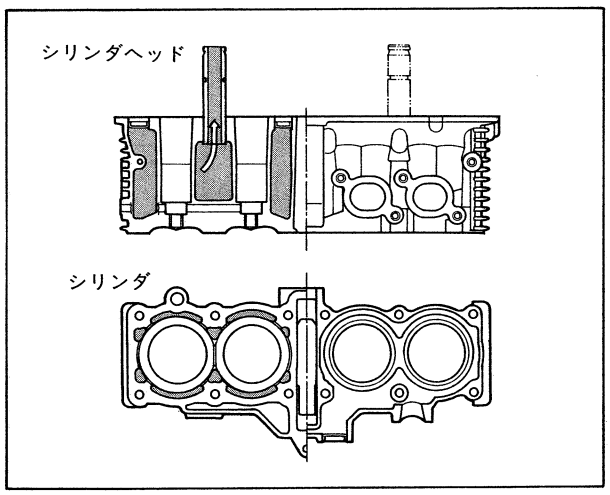
## ブローバイガス

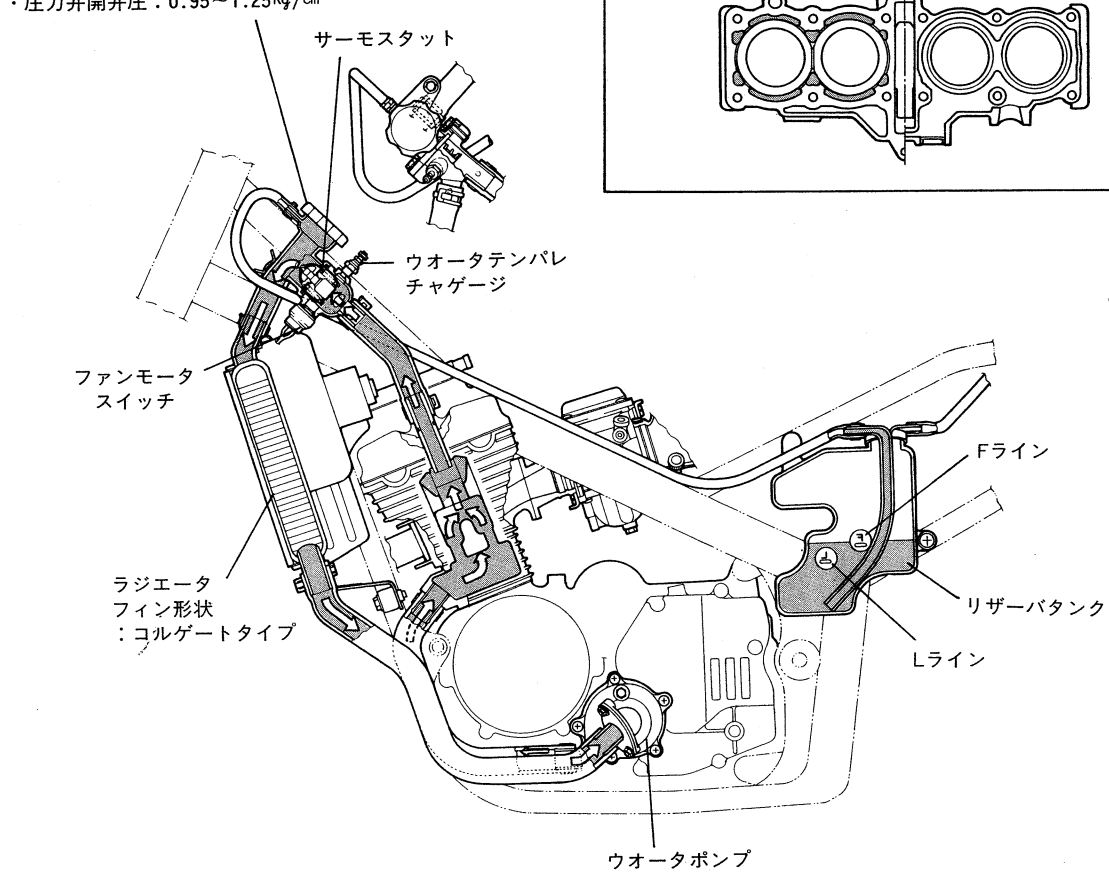
★シールドタイプ——大気への放出を防止
シリンダヘッドカバーとエアークリーナをホースで結び，クランクケース内のブローバイガスを吸入させる方法で，このブローバイガスはシリンダのカムチェーン室などをとおりシリンダヘッドカバー中央部のオイルセパレータで，オイル分とガス分とを分離させ，ガス分のみをエアークリーナへ導き再吸入させている。




## 冷却関係

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



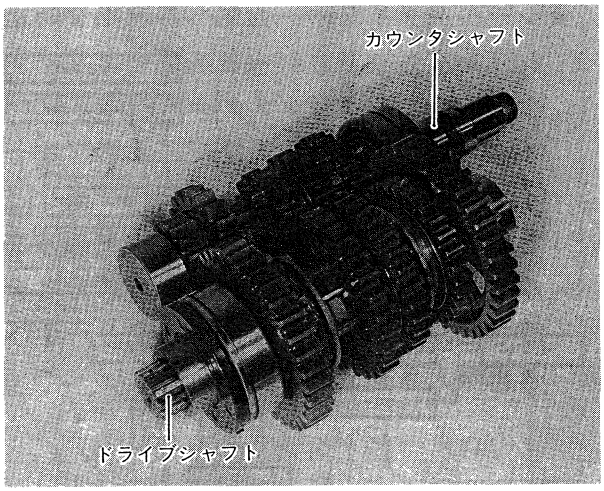
## クラッチ，トランスミッション

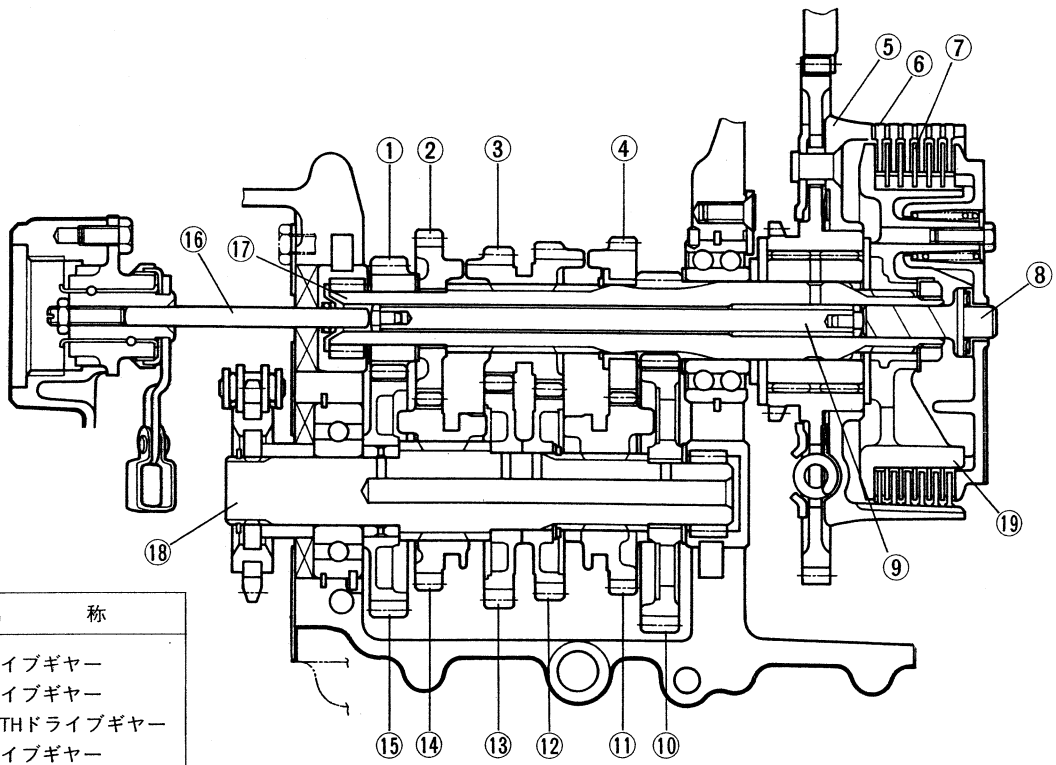
★クラッチ
- 湿式・多板・コイルスプリング式
- プッシュロッド式

★トランスミッション
- リターン式6段変速
- ギヤー比

| | |
|---|---|
| 1速：3.454 | 4速：1.450 |
| 2速：2.266 | 5速：1.250 |
| 3速：1.750 | 6速：1.150 |

機関から変速機　：2.257
スプロケットホイール：3.615

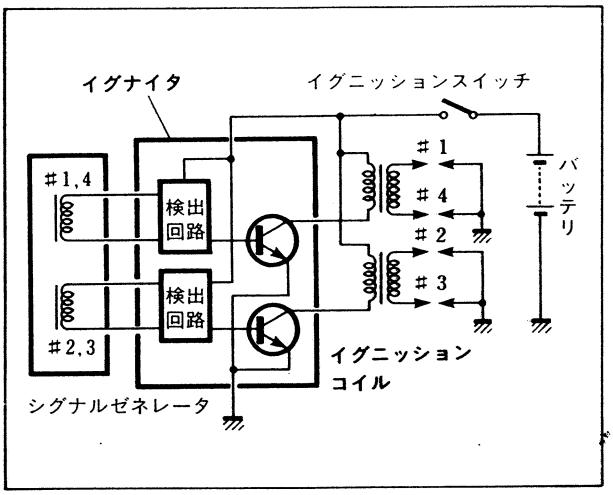



| | 名　称 |
|---|---|
| ① | 2NDドライブギヤー |
| ② | 6THドライブギヤー |
| ③ | 3RD，4THドライブギヤー |
| ④ | 5THドライブギヤー |
| ⑤ | クラッチハウジング |
| ⑥ | クラッチドライブプレート |
| ⑦ | クラッチドリブンプレート |
| ⑧ | クラッチプッシュピース |
| ⑨ | クラッチプッシュロッド |
| ⑩ | 1STドリブンギヤー |
| ⑪ | 5THドリブンギヤー |
| ⑫ | 4THドリブンギヤー |
| ⑬ | 3RDドリブンギヤー |
| ⑭ | 6THドリブンギヤー |
| ⑮ |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

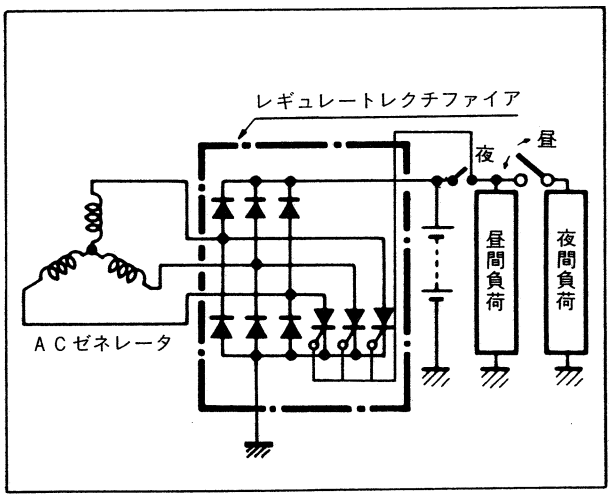
## 点火装置

★フルトランジスタ点火方式
・無接点式
★点火時期——BTDC25°/1800rpm
★進角装置——電気式25°～45°
★スパークプラグ
・標準——NGK：L8A
ND ：U24FS-C
★構成——シグナルゼネレータ
(点火信号発生部)
—イグナイタ
(コントロール部)
—イグニッションコイル
—スパークプラグ



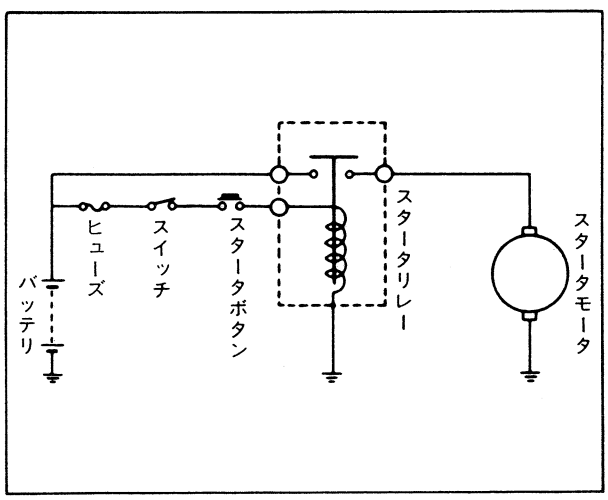

## 充電装置

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



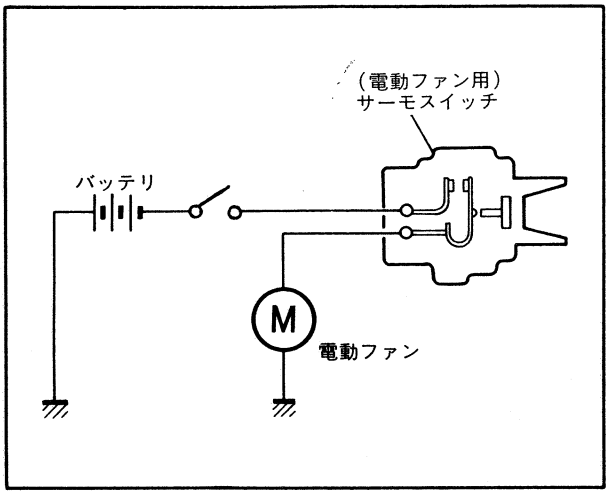

## 始動装置

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



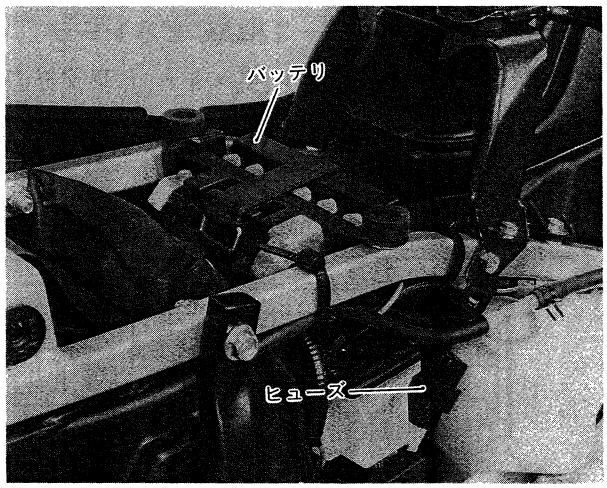
## 電動ファン装置

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



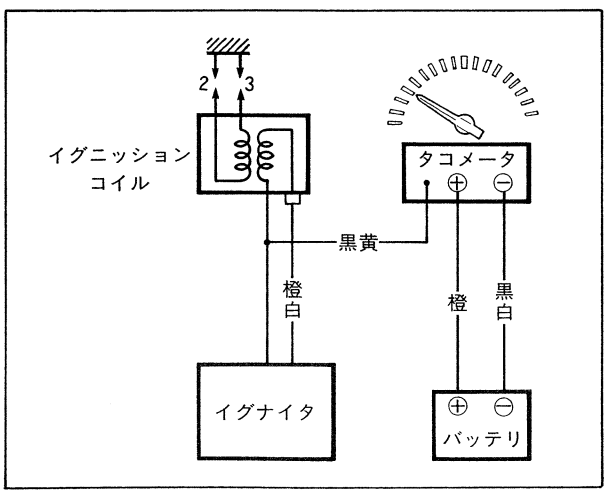

## バッテリ，ヒューズ

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




## タコメータ

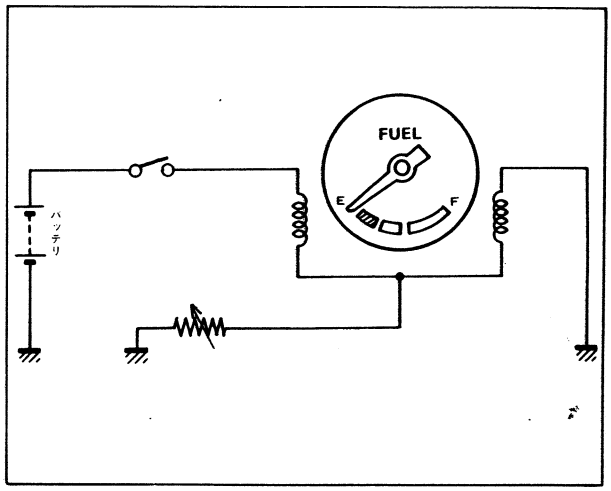
★電気式
★2番3番気筒の一次コイル側に発生する一次電流を感知している。
★作動――エンジン回転が3000rpmから指針が動き始めます。
★レッドゾーン――17000rpmより



## フューエルメータ（燃料計）装置

★交差コイル式

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




## ウォータテンパレチャメータ（水温計）装置



★ウォータテンパレチャゲージ

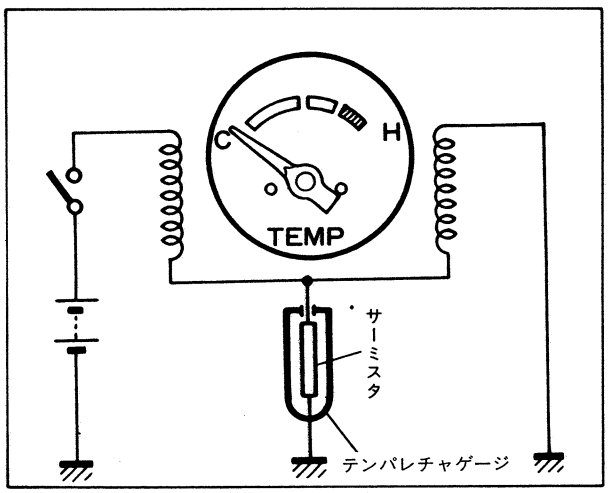
・取付位置——ラジエータコンダクション上部

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

★ウォータテンパレチャメータ

・取付位置——コンビネーションメータ内

・交差コイル式

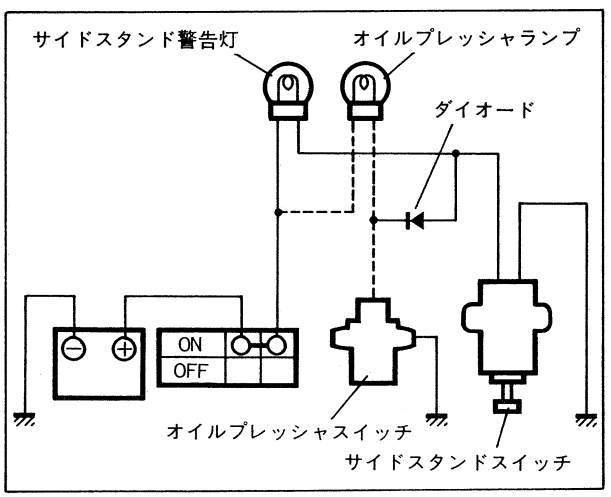



## オイルプレッシャランプ

★表示——コンビネーションメータ内

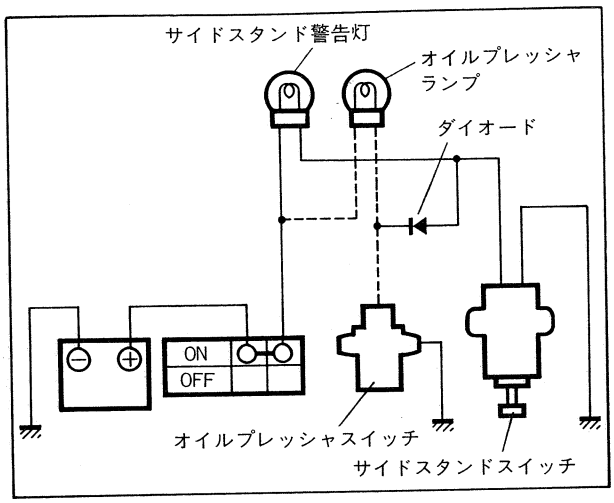
★作動——エンジンオイル圧が低くなるとオイルプレッシャスイッチがＯＮになり，パイロットランプが点灯する。また，同時にサイドスタンドパイロットランプも点灯します。

★オイルプレッシャ取付位置——クランクケース中央上部



## サイドスタンド警告灯

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




## ランプ類

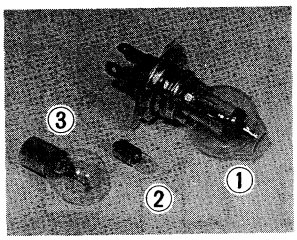
★ヘッドランプ
・デュアルランプ式
・ワット数――35/35W×2
(ハロゲン電球：色－淡黄色)

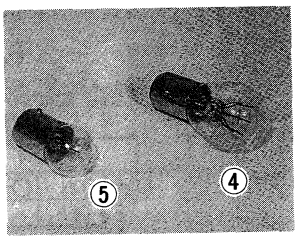
★薄暮灯
・ワット数――4W

★ターンシグナルランプ
・ワット数――23W
・点滅回数――85回/1分
・もどし忘れ防止警告灯――有
・ターンシグナルリレー――コンデンサ式

★・テールランプ
・ブレーキランプ――5W/21W
・ライセンスプレートランプ――8W
(番号灯)



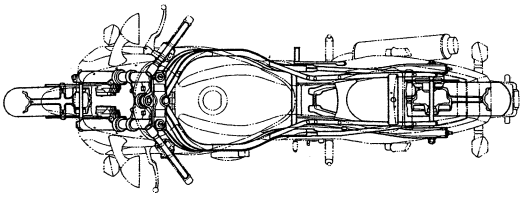



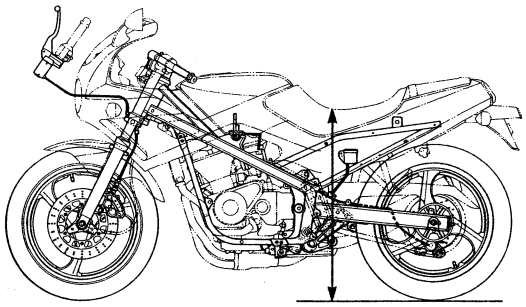

①ヘッドランプバルブ
②薄暮灯バルブ
③ターンシグナルランプバルブ
④テール／ストップランプバルブ
⑤ライセンスランプバルブ



## 車体

車名及び型式　スズキ GJ72A

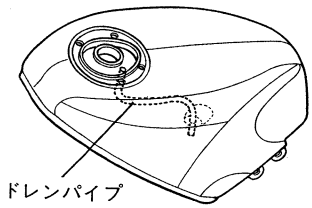


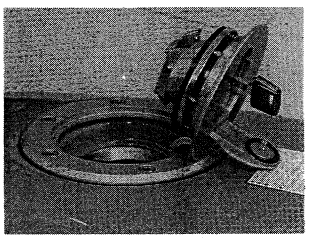





## フューエルタンク

★容量——14ℓ
　　予備量：約2.4ℓ
　　RESからの残量
　　(静止・垂直状態)
★キャップ——ヒンジ付：キーロック式

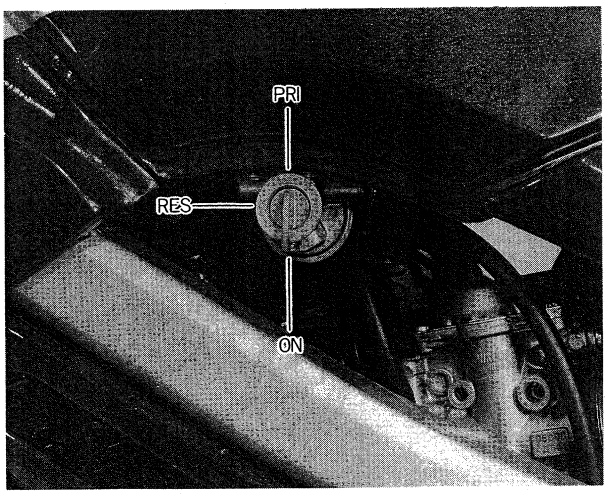




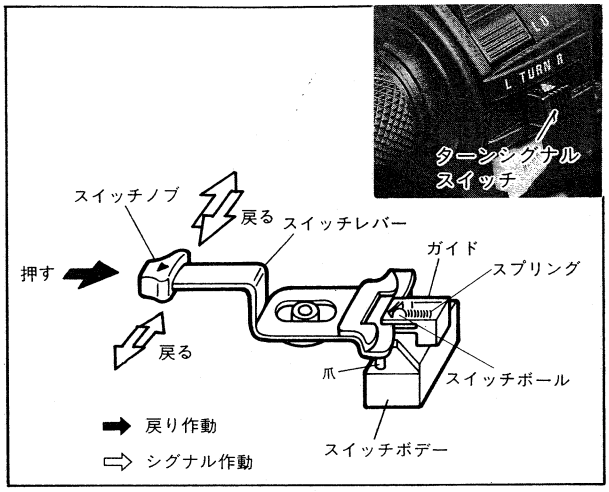

## フューエルコック

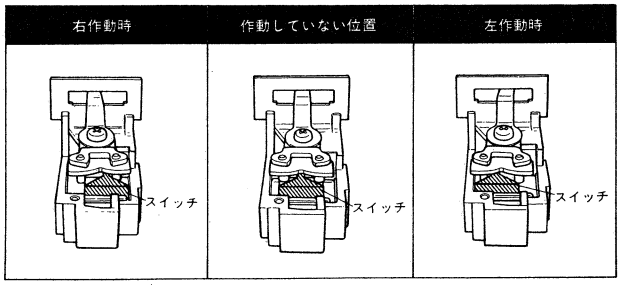
★負圧式オートコック
★3ポジション——ON　(通常)
　　RES (予備)
　　PRI (直通)
★取付位置——フューエルタンク左下側



## プッシュキャンセル式ターンシグナルスイッチ

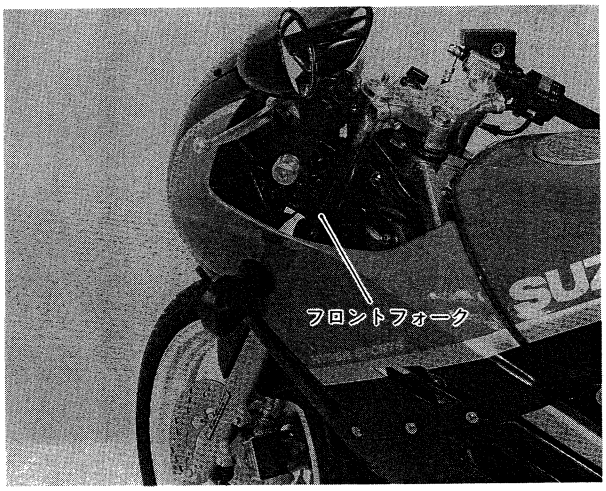
★スイッチレバーノブを押し込むことにより作動していたシグナルが解除します。
作動――スイッチレバーの爪によりスイッチを左又は右に移動させる。キャンセル時はノブを押しこむことにより爪がデルタ斜面を押し中間位置に戻す。



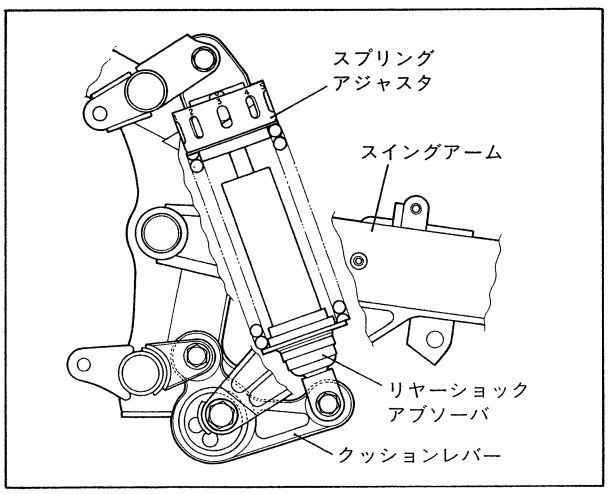

## フロントフォーク

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




## リヤーショックアブソーバ

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

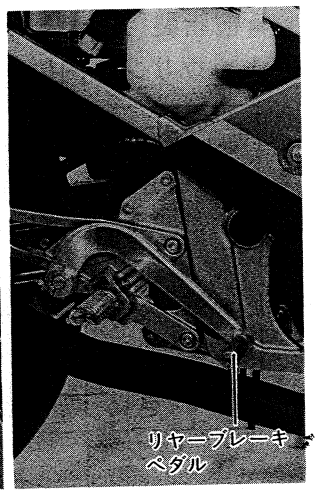


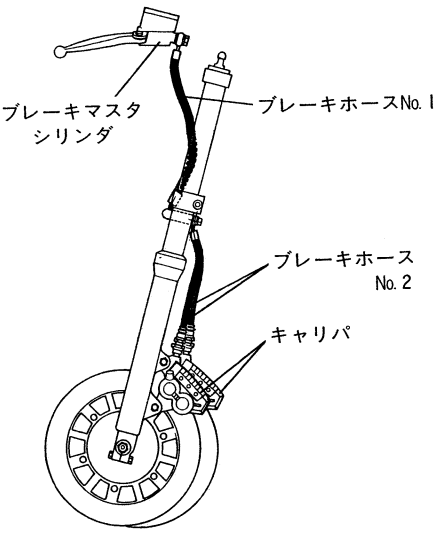
## ブレーキ

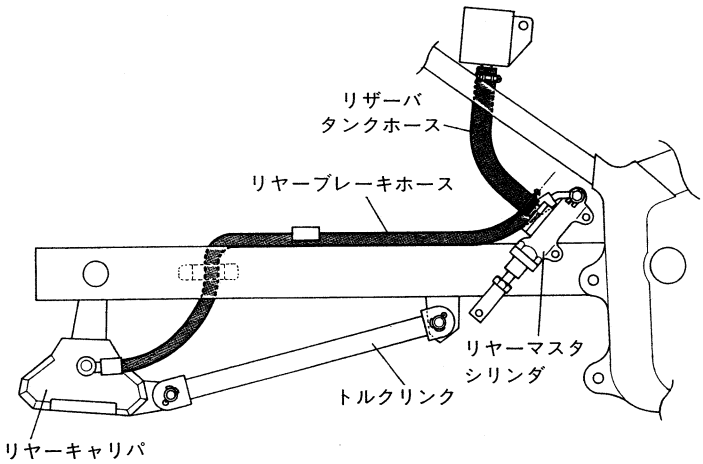
★フロントブレーキ
- 油圧式ダブルディスクブレーキ
- 4ポット対向ピストン式
- リザーバタンク——マスタシリンダボデーと一体式
- リザーバタンク内に液の飛び出し防止プレートを設けている。

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



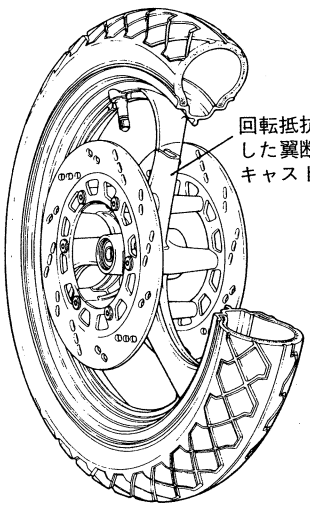

## ホイール，タイヤ

★フロントホイール
- タイヤ——100/80－17　52H　チューブレス
- リム——MT2.50×17

★リヤーホイール
- タイヤ——130/70－17　62H　チューブレス
- リム——MT3.00×17

★出荷時取付銘柄

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

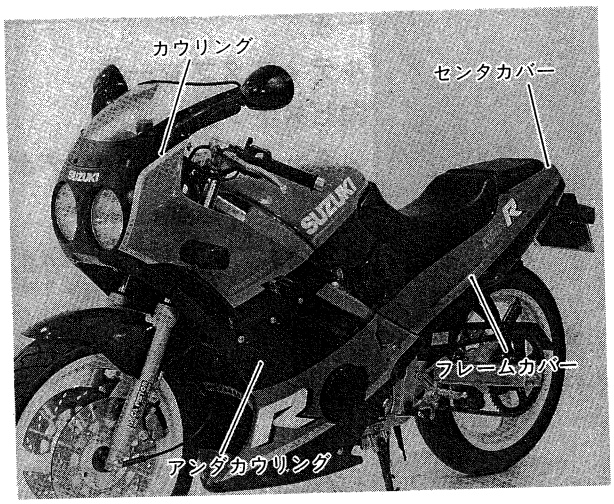


回転抵抗，走行騒音の抵減を追求した翼断面中空3スポークタイプキャストホイールを採用。

## フェアリング

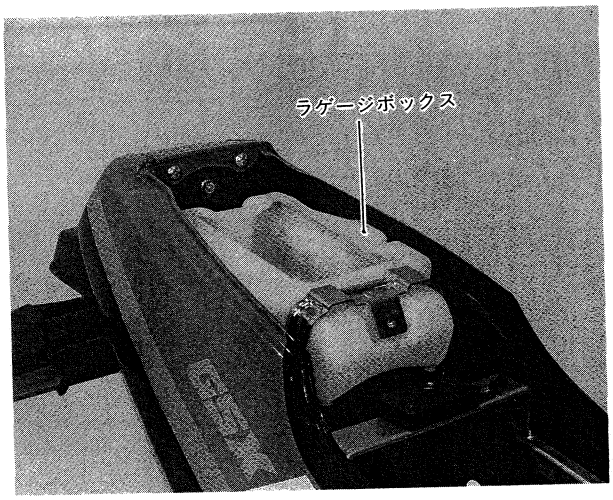
★樹脂製
★カウリング内にヘッドランプを収納。

> 注意 フェアリングのスクリーンは中性洗剤もしくは，石けん水で洗い，水洗いした後にやわらかい布でふきとってください。
> ベンゼン，ガソリン，コンパンド入りクリームなどは使用しないでください。




## ラゲージボックス

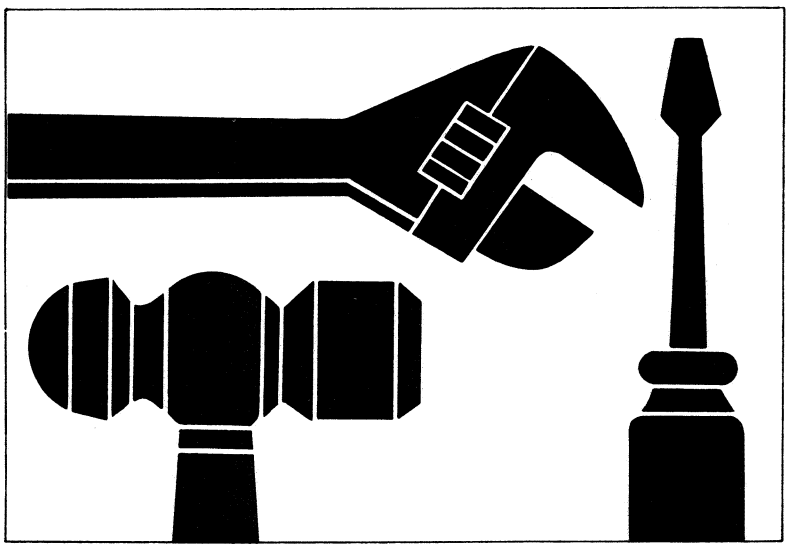
★取付位置――リヤーシート下部
★小物等が収納できる内装式ラゲージボックスを設けています。







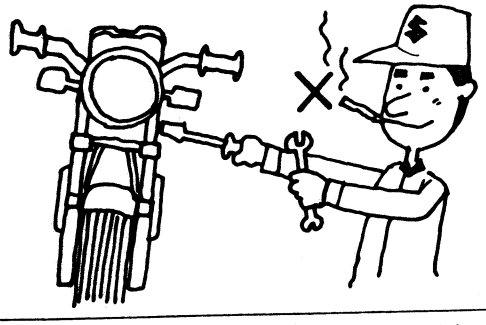

# 点検調整



P31 ➡ P56

## 点検整備についてのご注意

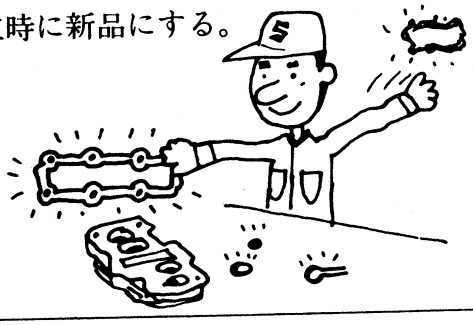
整備にあたっては火気に十分注意すること。



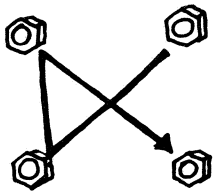
整備前に車をよく清掃して，分解部品に埃りや泥が付着しないようにする。




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，対角線に除々に行い，最後には規定トルクで締めつける。
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。



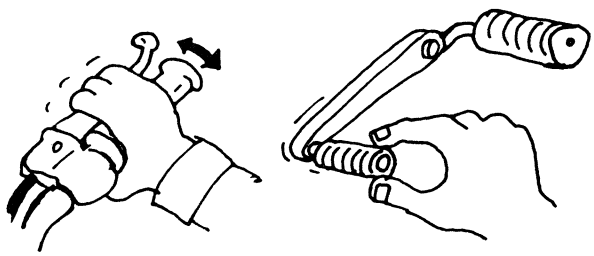

特殊工具を必要とする作業には必ず使用すること。



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。



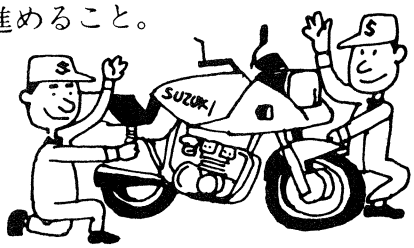
組立後は，各機能ごとに作動を確認し，再整備の防止を図る。



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，声をかけるなど，常に互いの安全を確認し合って作業を進めること。



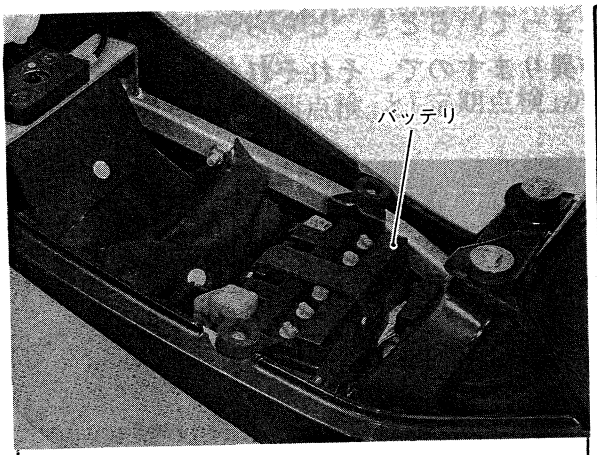
## 納車整備について

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。

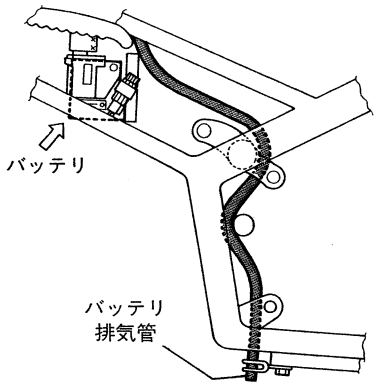
**★納車整備のポイント**

●バッテリの取付

即用式バッテリ ― 電解液(比重1.28の希硫酸)を規定の量だけ注入する。
― バッテリ容量の1/10の電流で電解液の比重が1.28になるまで補充電する。




バッテリは正しく取付けてください。
(標準バッテリ：FB9L-B2)




バッテリ排気管の通しかた
(折れ曲がったりしていないか注意)

●重要締付箇所のチェック
安全上，重要な箇所は再チェックしてから納車しましょう。



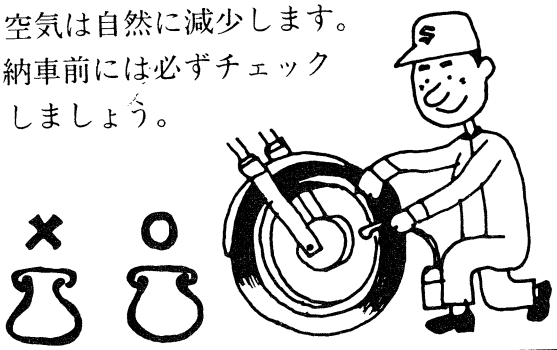
〔重要締付箇所一覧：120ページ参照〕

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

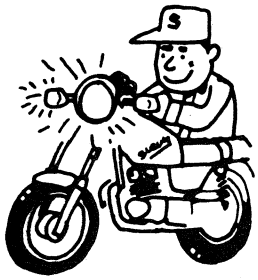



〔スズキ純正油脂類を使用してください。〕

●タイヤ空気圧のチェック
空気は自然に減少します。納車前には必ずチェックしましょう。



●灯火類，その他の機能確認
納車直後のつまらないトラブルをさけるため，一通りの機能確認をしてから納車しましょう。



## 納車にあたってお願い

お客様には，初心者からベテランまで，いろいろな人があります。又，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ありますので，新車を納めるにあたっては，その取り扱いなど，親切に指導してください。

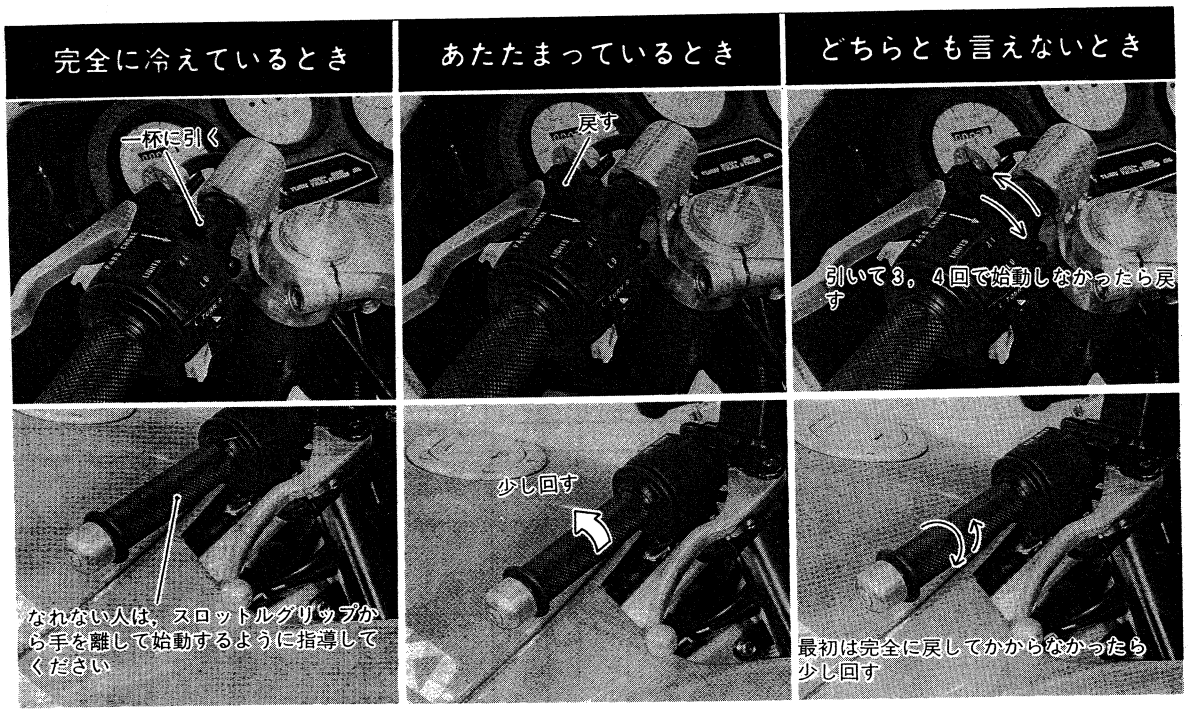
### ★クルマの正しい取扱いについての説明

「取扱説明書」に基づいて，正しい取り扱い方法を実車で確認しながら説明して下さい。
又，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。

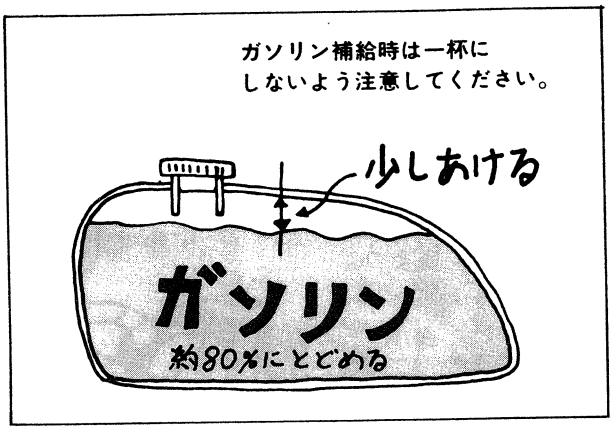
**・始動要領**

エンジンが冷えているとき，あたたまっているとき，どちらとも言えないとき，など，そのときの状況によって始動要領が異りますので，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**

ガソリンの注入は，全体容量の80%程度(インレットパイプ下端まで)にとどめるよう，お客様を指導してください。



**・使用オイルについて**

オートバイに使用するオイルは

1．エンジンオイル(2サイクル用)
2．エンジンオイル(4サイクル用)
3．トランスミッションオイル

} の3種類があります。

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

**4サイクルエンジンに使用するオイル**

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

エンジンオイル……スズキエクスタオイルスーパーデラックス

★定期点検整備について

オートバイには「運行前点検」と「定期点検」があり，この制度と点検の重要性について十分な説明をしてください。

●運行前点検……クルマを使用する人が自分自身で，毎日運行前に行う点検です。

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

★保証制度についての説明

整備手帳内にある保証書に基づいて，内容をよく説明してください。

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

} 

★整備手帳の取扱いについて

定期点検，保証修理で来店のときは必ず持参するように説明してください。

また，点検整備をしたときは，その旨を手帳に記入し，手帳がない場合は購入をすすめてください。

整備手帳はスズキ代理店で取り扱っています。

## 運行前点検とその実施に対する指導

クルマの使用者による「運行前点検」の実施が定められていることは既にご承知のところですが実態としては，必ずしも励行されているとは言えません。
下の表は運行前点検で，お客様が実施する項目ですから，参考にしていただき，お客様の指導にあたってください。

運行前点検項目一覧

| 点検箇所 | 点検内容 | 作業要領 |
|---|---|---|
| 1．ブレーキ | 1．ブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で，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，ブレーキがき始めるところまでの移動量により遊びを点検する。<br>(2) ペダルの下に床板を有するものにあっては，ペダルを一杯に踏み込んで床板とのすき間を点検する。<br>(3) 低速走行によるブレーキテスト等を行い，フロント・ブレーキ及びリヤー・ブレーキのききが十分であるかを点検する。 |
| 2．ブレーキオイル | 1．規定量保たれていること。 | (1) リザーバタンク内のオイルが規定量あるか点検する。 |
| 3．タイヤ | 1．タイヤの空気圧が適当であること。 | (1) 点検ハンマ又は視認等によりタイヤの空気圧が不足していないかを点検する。 |
| | 2．亀裂及び損傷がないこと。 | (1) タイヤのトレッド及びサイド・ウォールに著しい亀裂及び損傷がないかを点検する。 |
| | 3．異常な摩耗がないこと。 | (1) タイヤのトレッドが異常に摩耗していないかを点検する。 |
| | 4．溝の深さが十分であること。 | (1) タイヤの全幅について，全周にわたり溝の深さが十分であるかを点検する。 |
| | 5．金属片，石その他の異物がないこと。 | (1) タイヤに金属片，石その他の異物がかみ込んだり，ささったりしていないかを点検する。 |
| 4．原動機 | 1．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かを点検する。(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かを点検する。 |
| 6．冷却装置 | 1．水漏れがないこと。 | (1) ラジエータホース，ラジエータから冷却水が漏れていないか点検する。 |
| | 2．冷却水量が規定量保たれていること。 | (1) 冷却水リザーバタンク内の冷却水が規定量あるか点検する。 |
| 7．灯火装置 | 1．点滅具合が不良でなく，かつ，汚れ及び損傷がないこと。 | (1) 前照灯，尾灯，番号灯，制動灯及びその他の灯火装置の点滅具合が不良でないかを点検する。ただし，連動して点滅する構造のものにあっては連動している状態でも点検する。<br>(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。<br>(2) 車両番号標に汚れ及び損傷がないか，確実に取り付けられているか等を点検する。なお，明瞭に文字が表示されているかも点検する。 |
| 10．前日の運行において異常が認められた箇所 | 1．当該箇所に異常がないこと。 | (1) 前日の運行中に異常を認めた箇所について，完全に修理されているか，運行に支障がないかを点検する。 |

## 点検整備方式

1）「●」印は法規で義務付けられた点検時期を示し，「○」印はその外メーカーで推奨することを示す。

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

| 点検整備項目 | | | 点検整備時期 | | | | 判定基準 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 運行前 | 1か月目 | 自家用 6か月毎 | 自家用 12か月毎 | | |
| かじ取り装置 | ハンドル | 遊び，緩み及びがた | | | | ● | | |
| | | 操作具合 | | | | ● | | |
| | 車かじ取り輪 | 左右の回転角度 | | | | ● | | |
| | かじ取りフォーク | 損傷 | | | ● | ● | | |
| | | フォーク，スピンドルの取付状態 | | | ● | ● | | ステアリングステムを示す |
| | | フォーク，スピンドルの軸受部のがた | | ○ | | ● | | ステアリングステムを示す |
| 制動装置 | ブレーキ・ペダル | 遊び及び踏込んだときの床板とのすき間 | | | ● | ● | 遊び<br>フロントブレーキ(レバー式) 5～20mm<br>リヤーブレーキ(ペダル式) 5～15mm | |
| | | 踏みしろ及びきき具合 | ● | | | | | |
| | | ブレーキのきき具合 | | | ● | ● | | |
| | パイプ及びホース | 漏れ，損傷及び取付状態 | | | ● | ● | | |
| | | ブレーキホースの交換 | | | | | ☆4年毎 | |
| | | アンチノーズダイブホースの交換 | — | — | — | — | —— | |
| | リザーバ・タンク | 液量 | ● | | ● | ● | 液面レベル LOWER以上あること | |
| | | ブレーキ液の交換 | | | | | 1年毎 | |
| | マスタシリンダ・ホイールシリンダ及びディスクキャリパ | 機能・摩耗及び損傷 | | | | ● | | |
| | | マスタシリンダカップの交換 | | | | | ☆2年毎 | |
| | | キャリパ・ピストンシールの交換 | | | | | ☆2年毎 | |
| | | アンチノーズダイブピストンシールの交換 | — | — | — | — | —— | |
| | ブレーキ・ディスク及びパッド | ディスクとパッドのすき間 | | | | ● | | |
| | | パッドの摩耗 | | | ○ | ● | | 「インジケータ式」 |
| | | ディスクの摩耗及び損傷 | | | | ● | 前輪・標準厚さ：4.5mm<br>使用限度：4.0mm<br>後輪・標準厚さ：6.0mm<br>使用限度：5.3mm | |

| 点検整備項目 | | | 点検整備時期 運行前 | 1か月目 | 自家用 6か月毎 | 自家用 12か月毎 | 判定基準 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 走行装置 | ホイール | タイヤの空気圧 | ● | | ● | ● | タイヤサイズ<br>前輪 100/80－17 52H<br>後輪 130/70－17 62H<br>空気圧 kg/cm²<br>1名乗車 一般 前輪2.00 後輪2.25<br>1名乗車 高速 前輪2.00 後輪2.25<br>2名乗車 一般 前輪2.00 後輪2.50 | |
| | | タイヤの亀裂及び損傷 | ● | | ● | ● | | |
| | | タイヤの溝の深さ及び異常な摩耗 | ● | | ● | ● | 残溝 前輪：0.8mmまで<br>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 | | ○ | ● | ● | フロントアクスルナットの締付トルク：4.4～6.3kg・m<br>フロントアクスルホルダの締付トルク：1.5～2.5kg・m<br>リヤーアクスルナットの締付トルク：5.5～8.8kg・m | アクスルナット、アクスルホルダを示す |
| | | リム、サイドリング及びホイールディスクの損傷 | | | | ● | ホイールリムの振れ、リム端で<br>フロントホイールリムの<br>横振れ：3.0mm以下<br>縦振れ：3.0mm以下<br>リヤーホイールリムの<br>横振れ：3.0mm以下<br>縦振れ：3.0mm以下 | |
| | | フロント ホイール ベアリングのがた | | | | ● | | |
| | | リヤー ホイール ベアリングのがた | | | | ● | | |
| 緩衝装置 | シャシ・バネ | 損傷 | | | | ● | | クッションスプリングを示す |
| | サスペンションアーム | 連結部のがた及びアームの損傷 | | | | ● | | |
| | ショックアブソーバー | 油漏れ及び損傷 | | | | ● | 空気封入式 空気圧：0 kg/cm² | |
| | | 取付部のがた | | | | ● | | |
| 動力伝達装置 | クラッチ | クラッチの作用 | | | ● | ● | | |
| | | レバーの遊び | | | ● | ● | レバー式<br>レバー先端で10～15mm | |
| | ミッショントランス | 油漏れ及び油量 | | ○ | ● | ● | 油量 のぞき窓式<br>F～L間にあること | |
| | | 操作機構のがた | | | | ● | | |
| | スプロケット及びチェーン | チェーンの緩み | | ○ | ● | ● | ◇サイドスタンド使用時<br>最大振幅：15～25mm前後スプロケットの中央で | |
| | | スプロケットの取付状態及び摩耗 | | | | ● | | |

| 点検整備項目 | | | 点検整備時期 | | | | 判定基準 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 運行前 | 1か月目 | 自家用 6か月毎 | 自家用 12か月毎 | | |
| 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 | | | ● | ● | | 無接点式 |
| | | 進角装置(遅角機構を含む)の機能 | | | | ● | | 無調整式 |
| | バッテリ | 液　量 | | ○ | ● | ● | 液面レベル<br>MAX～MIN間にあること | |
| | | 液の比重 | | | | ● | 温度20℃のとき<br>比重：1.28 | |
| | | ターミナル部の接続状態 | | | | ● | | |
| | 電気配線 | 接続部の緩み及び損傷 | | | | ● | | |
| 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：1600rpm | |
| | | 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<br>吸気　0.17～0.27mm<br>排気　0.20～0.30mm | |
| | 潤滑装置 | 油漏れ | | ○ | ● | ● | | |
| | | 油の汚れ及び量 | | | ● | ● | 油量　のぞき窓式<br>F～L間にあること | |
| | | オイルの量 | ● | | | | | |
| | | オイル・クリーナの詰まり | | | | ● | | |
| | | エンジンオイルの交換 | | ○ | | | 初回1か月(1000km)目以降6000km毎 | |
| | | オイルクリーナエレメント | | ○ | | | 初回1か月(1000km)目以降12000km毎 | |
| | | クランクケースオイルホースの交換 | — | — | — | — | ———— | |
| | 燃料装置 | 燃料の量 | ● | | | | | |
| | | 燃料漏れ | | | ● | ● | | |
| | | キャブレータのリンク機構の状態 | | | | ● | | |
| | | スロットルバルブ及びチョークバルブの状態 | | | | ● | | |
| | | 燃料フィルタの詰まり | | | | ● | | |
| | | 燃料ホースの交換 | | | | | ☆4年毎 | |
| | 冷却装置 | 水漏れ | ● | | | ● | | |
| | | 水　量 | ● | | ● | ● | リザーバタンク<br>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 | 自家用 12か月毎 | | |
| 原動機 | 冷却装置 | ラジエータキャップの機能 | | | | ● | 開弁圧：0.95～1.25kg/cm² | |
| | | 冷却水の交換 | | | | | 2年毎 | |
| | | ホースの交換 | | | | | ☆2年毎 | |
| 灯火装置 | 指示器及び方向 | 作用 | | | ● | ● | | |
| | | 点滅具合・汚れ及び損傷 | ● | | | | | |
| 警音器 | 施錠装置及び | 作用 | | | | ● | | |
| 後写鏡及び反射鏡 | | 写影の状態 | ● | | | | | |
| 反射器及び自動車 | 両番号標登録番号標又は車 | 汚れ及び損傷 | ● | | | | | |
| 計器 | | 作用 | | | | ● | | |
| エキゾースト | マフラ及びパイプ | 取り付けの緩み及び損傷 | | | | ● | | |
| | | マフラの機能 | | | | ● | | |
| 車枠及び車体 | | 緩み及び損傷 | | ○ | | ● | | |
| 前日の運行に於いて異常が認められた箇所 | | 当該箇所に異常がない事を確認 | ● | | | | | |
| その他 | | シャシ各部の給油脂状態 | | | ● | ● | | |

## タペットクリアランスの点検

シートを外す

フューエルタンクを外す

カウリングを外す

スパークプラグキャップを外す

冷却水を抜く

冷却水ホースを外す

ラジエータを外す

イグニッションコイル及びブラケットを外す

シリンダヘッドカバーを外す

コンタクトブレーカカバーを外す

タペットクリアランスを点検する

タペットクリアランスを調整する場合

⇩

タンクブラケットを外す

⇩

エアークリーナとキャブレータを外す

⇩

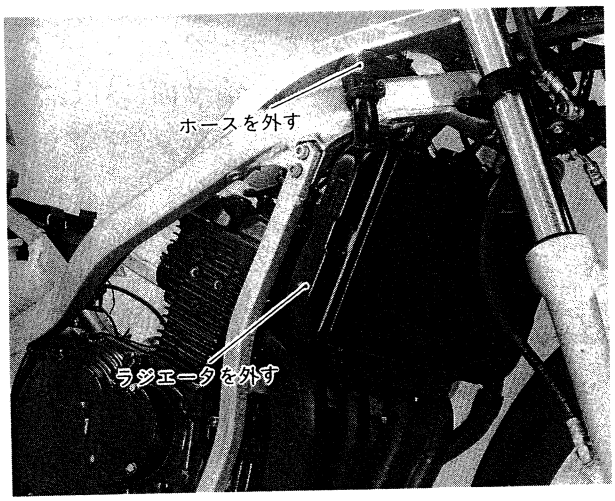
カムチェーンテンショナアジャスタを外す

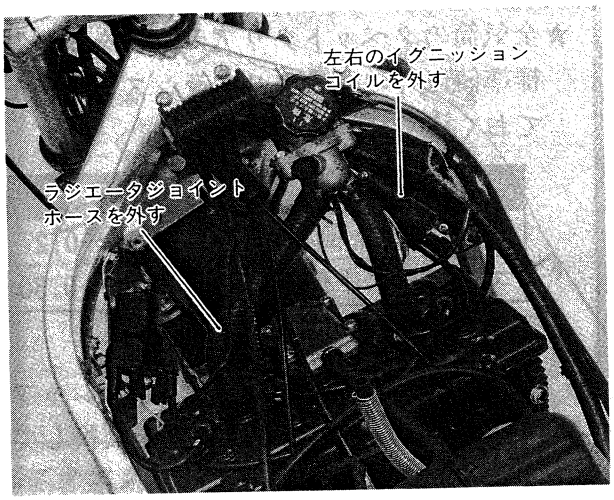
⇩

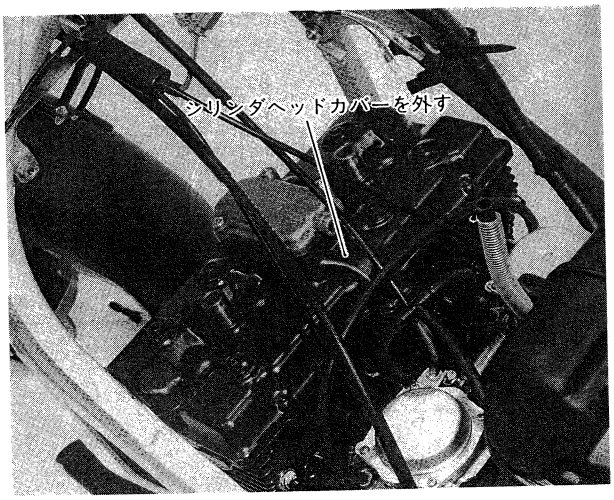
インレット及びエキゾーストカムシャフトを外す

⇩

タペット及びシムは標準値を外れている所のみ取り外す



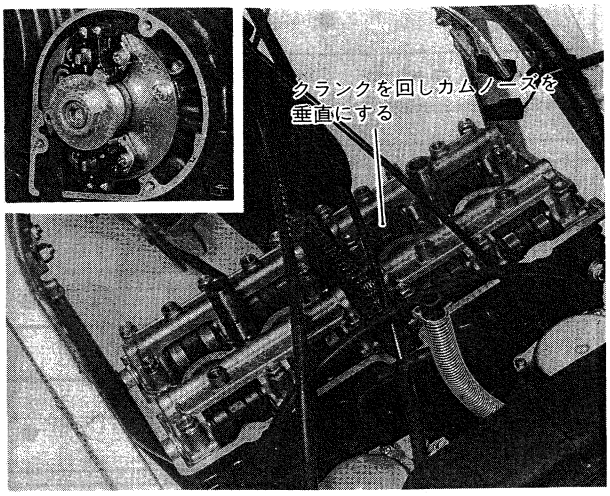
## タペットクリアランスの測定要領

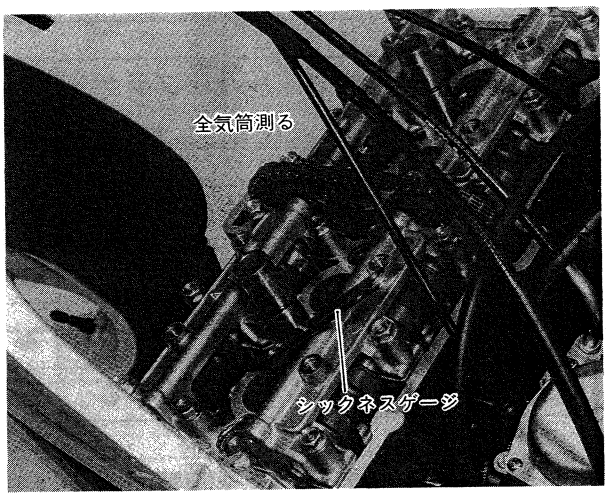
★インテーク側タペットクリアランスの測定
- 1番気筒側のインテークカムノーズをシリンダヘッドカバー合せ面に対して垂直にした状態で1番・2番気筒のタペットクリアランスを測定する。
- 4番気筒側のインテークカムノーズをシリンダヘッドカバー合せ面に対して垂直にした状態で3番・4番気筒のタペットクリアランスを測定する。

★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ト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る。

★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。



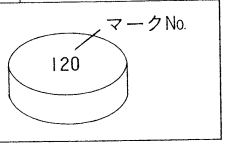




| タペットクリアランス(冷機時) | |
|---|---|
| インレット側(IN) | 0.17～0.27 |
| エキゾースト側(EX) | 0.20～0.30 |

・標準値にする時は
インレット，エキゾーストカムシャフトを取り外し，タペットシムを交換して標準値にする。

注意 カムシャフトの脱着についてはエンジンの分解組立覧を参照してください

| マークNo. | シムの厚さ | マークNo. | シムの厚さ | マークNo. | シムの厚さ | マークNo. | シムの厚さ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 120 | 1.20 | 148 | 1.475 | 175 | 1.750 | 202 | 2.025 |
| 122 | 1.225 | 150 | 1.50 | 178 | 1.775 | 205 | 2.050 |
| 125 | 1.25 | 152 | 1.525 | 180 | 1.80 | 208 | 2.075 |
| 128 | 1.275 | 155 | 1.55 | 182 | 1.825 | 210 | 2.10 |
| 130 | 1.30 | 158 | 1.575 | 185 | 1.850 | 212 | 2.125 |
| 132 | 1.325 | 160 | 1.60 | 188 | 1.875 | 215 | 2.150 |
| 135 | 1.350 | 162 | 1.625 | 190 | 1.90 | 218 | 2.175 |
| 138 | 1.375 | 165 | 1.650 | 192 | 1.925 | 220 | 2.20 |
| 140 | 1.40 | 168 | 1.675 | 195 | 1.950 | | |
| 142 | 1.425 | 170 | 1.70 | 198 | 1.975 | | |
| 145 | 1.450 | 172 | 1.725 | 200 | 2.00 | | |



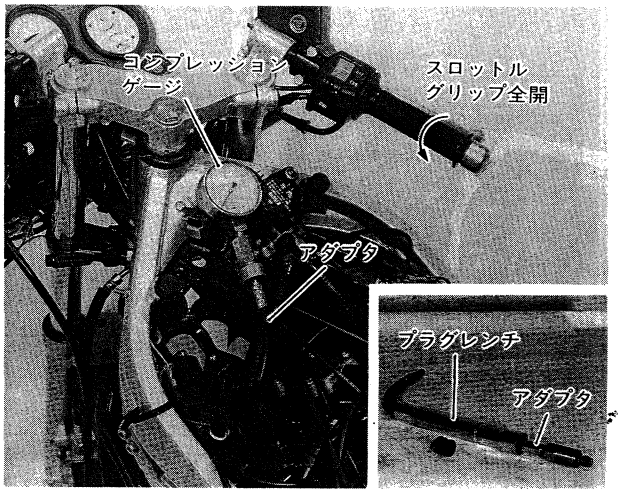
## 圧縮圧力の測定

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

注意 タペットクリアランスが正常か確認してください。

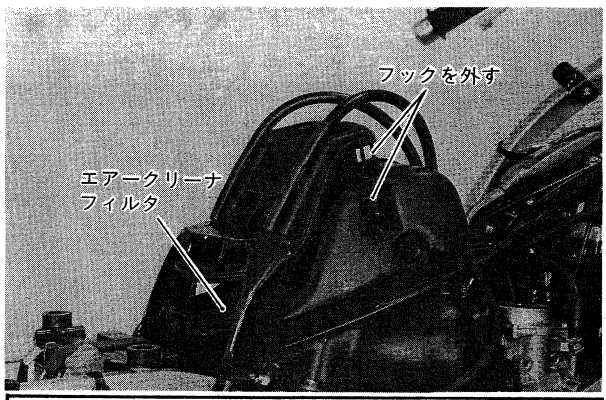
| 圧縮圧力 |
| --- |
| 13.0kg/cm² (450rpm) |

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

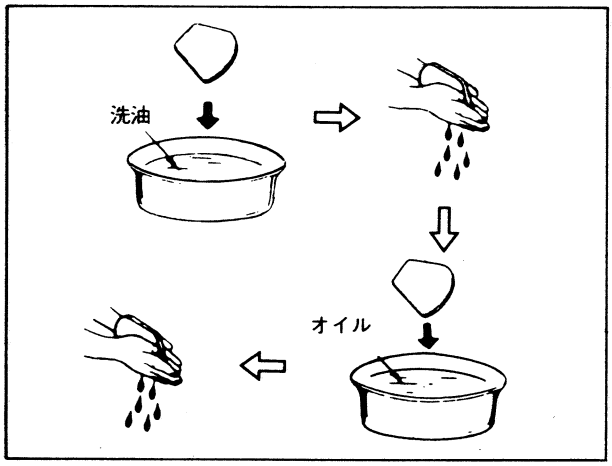



コンプレッションゲージ：09915-64510
アダプタ　　：09915-63310

## エアークリーナの清掃




標準オイル塗布量：17～21 g (約20～25cc)




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

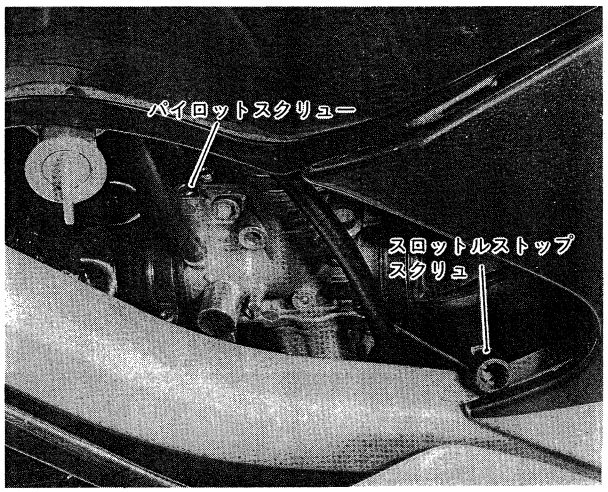
## アイドリング回転数の調整，パイロットスクリュの調整

★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 |
| --- |
| 1600rpm |

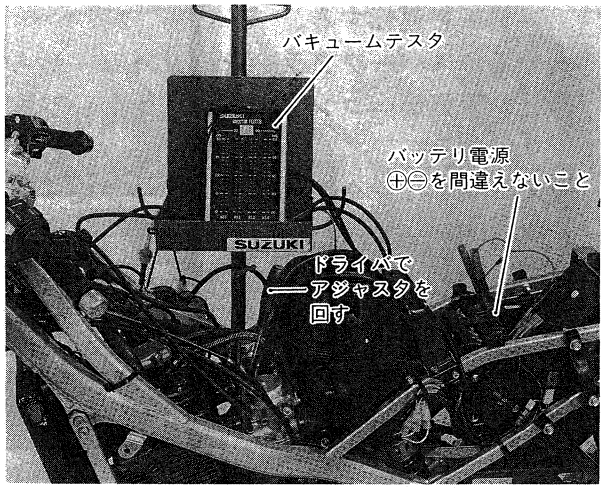
★パイロットスクリュの調整
・パイロットスクリュを軽くいっぱいまで締め込んでから規定量戻す。

| パイロットスクリュ戻し量 |
| --- |
| マスタ合わせ（ 1½ ） |

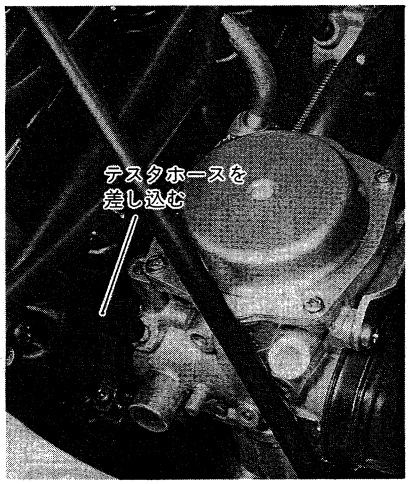


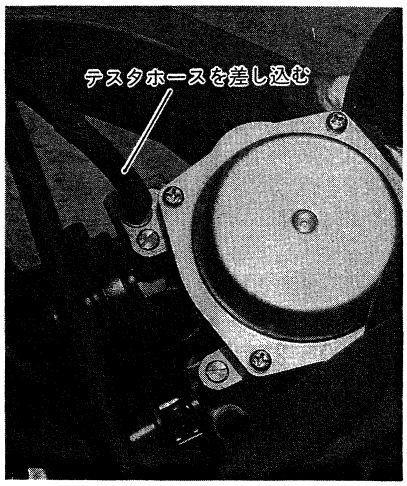
## キャブレータスロットル開度の同調調整

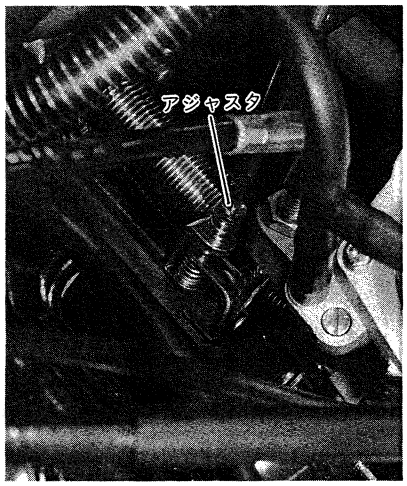
★バキュームテスタを用いて各気筒の吸入負圧を測定しながらスロットルバルブの開度を合わせる。
★キャブレータ部の1番，4番の干渉ホースとバキュームテスタホースを差し替へてエンジンを始動する。
★キャブレータのスロットルシャフトにある同調アジャスタを回して，左右の吸入負圧が同じ値になるように調整する。




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

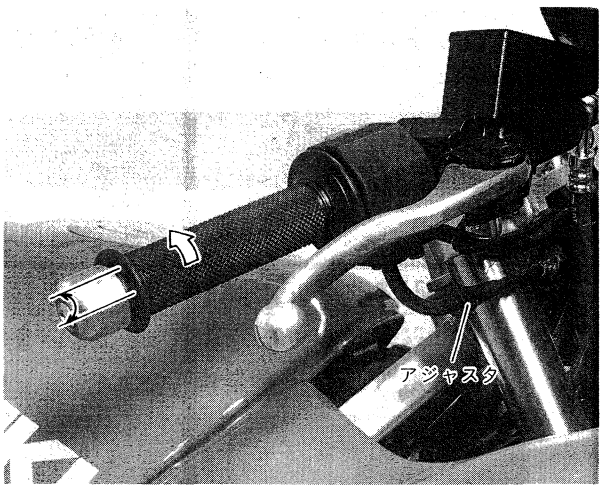



## スロットルケーブルの遊びの調整

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

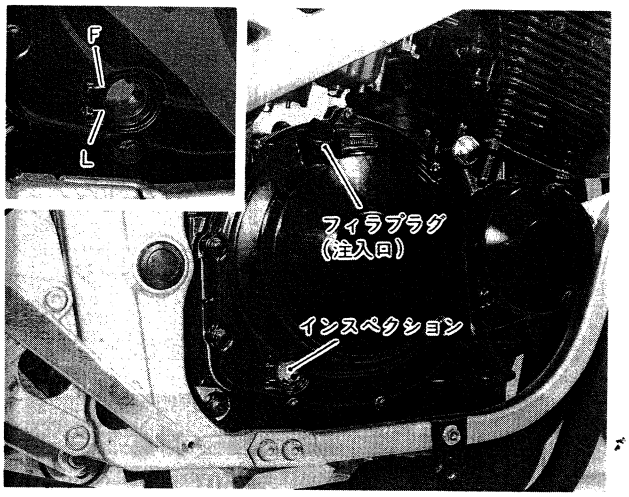



| スロットルグリップ回転量 |
| --- |
| 2 ～ 4 mm |

## エンジンオイル量の点検

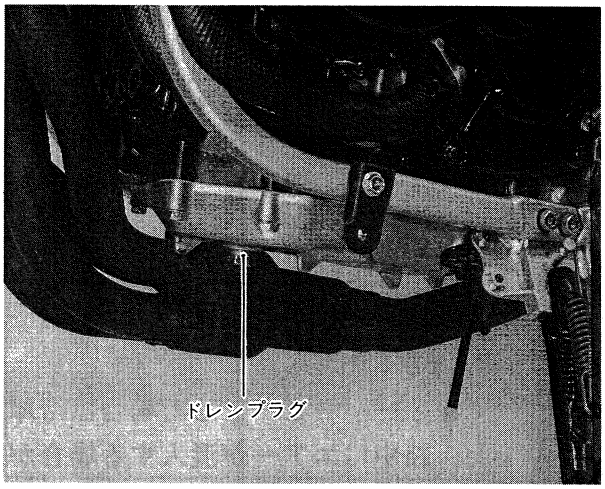
★暖機運転後，10～20秒間位アイドリング運転してエンジンを止める。
★約1分後にオイルインスペクション部を見て油面がF，Lの範囲内にあるか点検する。

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




## エンジンオイルの交換

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

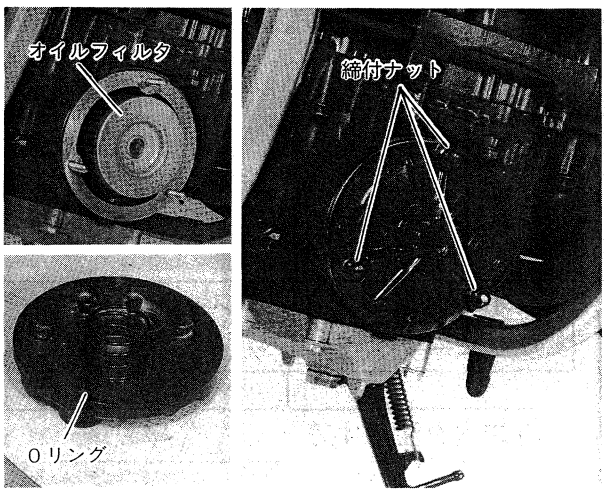



| | |
|---|---|
| エンジンオイル交換時期 | 初期1か月(1000km)目以後6000km走行毎 |
| エンジンオイル量 | 交換時 |
| | 約2000c.c. |

## エンジンオイルフィルタの交換

★オイルフィルタキャップ締付ナットを外す。
★オイルフィルタを取り出す。

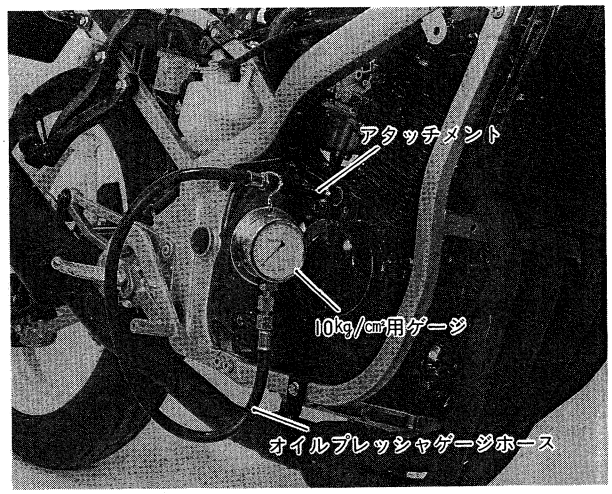
注意 ➡ エンジンオイルがマフラ等に付着した場合は，洗浄してオイル分を拭き取る。
➡ Oリングは新品を取り付ける。




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

## 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2000 rpm に保ち，約15分間運転。（油温—約60°C）
★測定位置—クラッチカバー前上部のメーンギャラリ部
★計　　器—オイルプレッシャゲージ



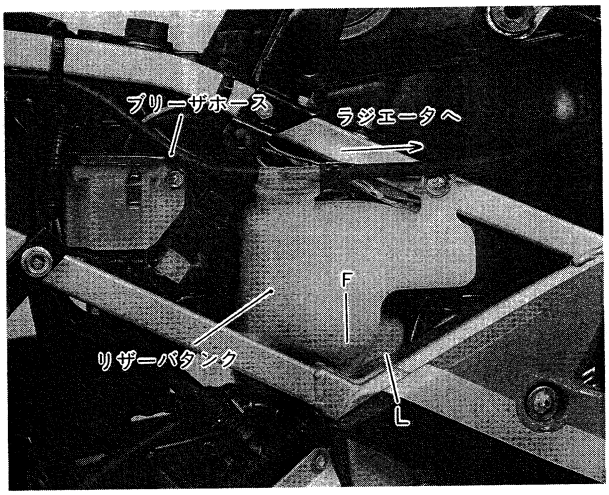

| オイルプレッシャ値 | |
|---|---|
| 油　温 | 約60℃ |
| 回転数 | 3000rpm |
| 油　圧 | 3.5～6.0 kg/cm² |

オイルプレッシャゲージ(10kg/cm²)：09915-77330
オイルプレッシャゲージホース：09915-74520
オイルプレッシャアタッチメント：09915-72410

## 冷却水の点検

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

注意 ➡ 点検は車体を垂直に立てて行なってください。
➡ オーバーヒートした場合は冷却水路中にエアー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ー抜きをしてください。




## 冷却水交換要領

シートを外す
↓
フューエルタンクを外す
↓
ラジエータキャップを外す
↓
ウオータポンプアウトレットホース，ラジエータアウトレットホースを外す
↓
冷却水を注入する
↓
ドレンプラグを緩める
↓
ドレンプラグよりエアー抜きを行ってドレンプラグを締める
↓
ラジエータキャップ上端まで一杯になるまで冷却水を注入する
↓
ラジエータキャップを締める
↓
リザーバタンク(F)レベルまで冷却水を注入する

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

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

★ラジエータキャップを外しておきウォータポンプアウトレットホース，ラジエータアウトレットホースを外して冷却水を抜く。
- 車体下部に水受け容器を用意する。

★ラジエータキャップ部より冷却水を注入する。

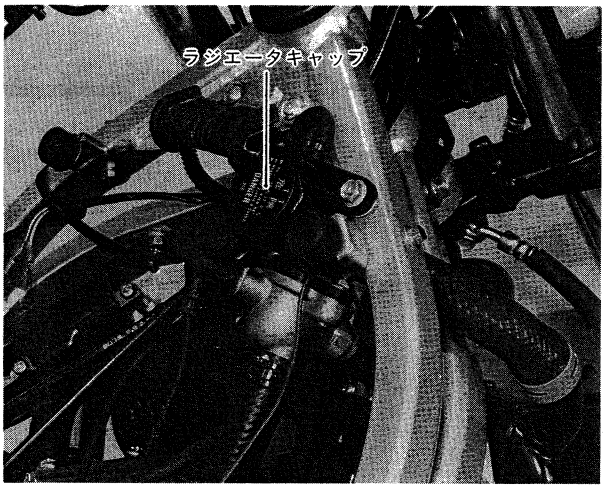
★ウオータポンプ部のドレンプラグよりエアー抜きを行なう。
- ドレンプラグ締付トルク
  ：80～120kg･cm

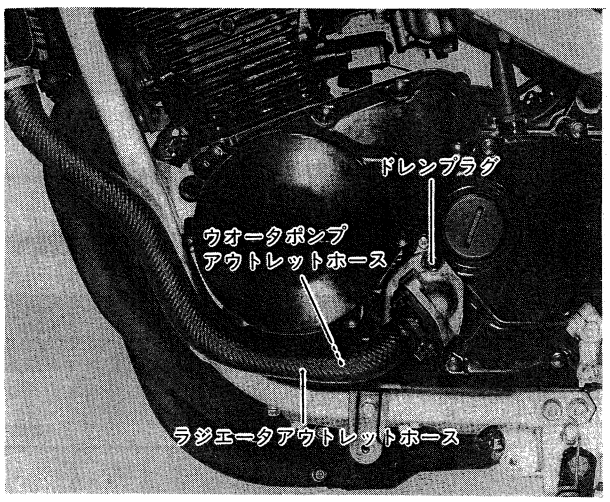
★ラジエータキャップ一杯まで冷却水を注入する。
- 車体を垂直状態から左右に少し傾けて，気泡を完全に出す。

★エンジンを始動させ，2000～4000rpm の間で空吹かしを行ない冷却水量の有無を確認する。減少する場合は冷却水を補給する。

★リザーバタンク(F)レベルまで冷却水を注入する。

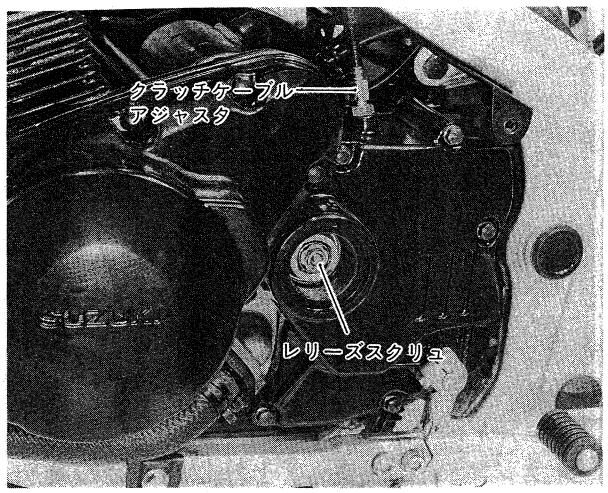
★リザーバタンクのキャップを確実に締める。



## クラッチプッシュロッドの遊び調整

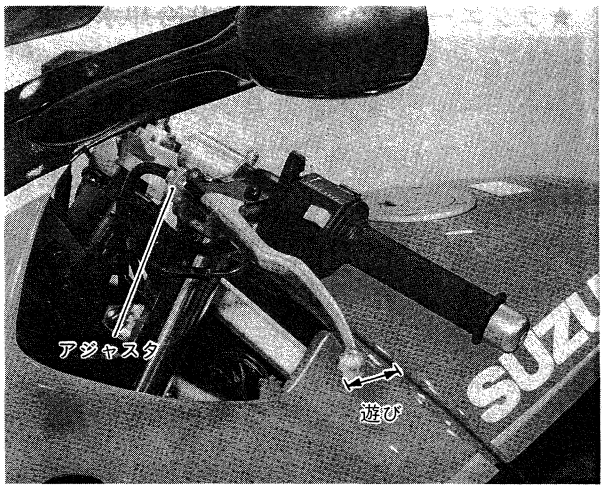
★クラッチケーブルアジャスタを緩め，レバーの遊びを大きくする。
★レリーズスクリュのロックナットを緩め，レリーズスクリュを軽く締め込んでゆく。
★レリーズスクリュがプッシュロッドにあたった位置から1/4回転もどす。
★ドライバを用いてレリーズスクリュが回らないようにし，ロックナットを確実に締め付ける。




## 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 |

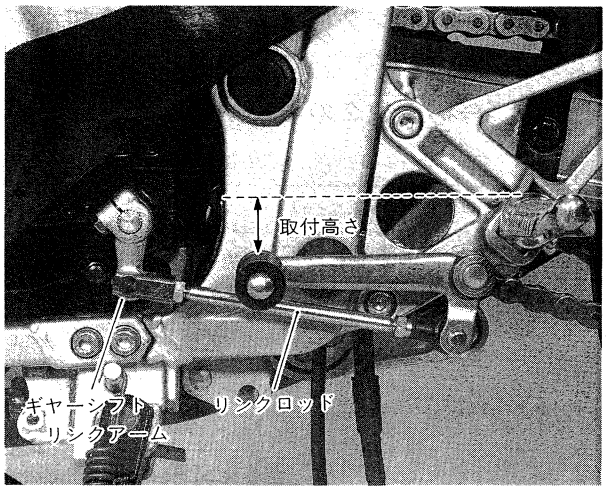



## チェンジペダル取付高さの点検

★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 |
| --- |
| 30～40 (下) mm |

★調整はリンクロッドを回して行なう。

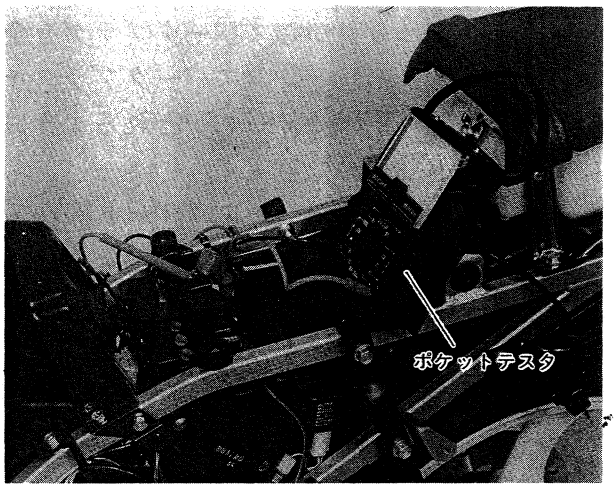


## 充電電圧の点検

★バッテリの⊕，⊖の両端子へテスタのリード線を接続する。
テスタ：直流電圧計またはポケットテスタのDC・Vレンジを用いる。
★ヘッドランプ点灯時及び消灯時の充電電圧を所定のエンジン回転数で測定する。

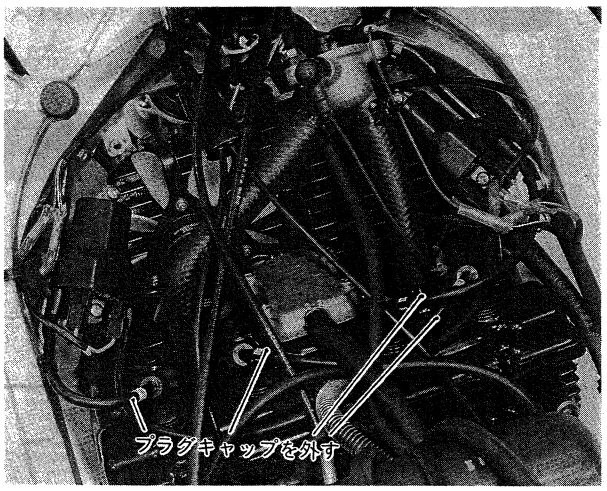
注意 テスタの⊕，⊖の方向を間違わないように注意してください。

| 充電電圧 | |
|---|---|
| エンジン回転 | |
| 5000rpm | 13.5v~15.5v |

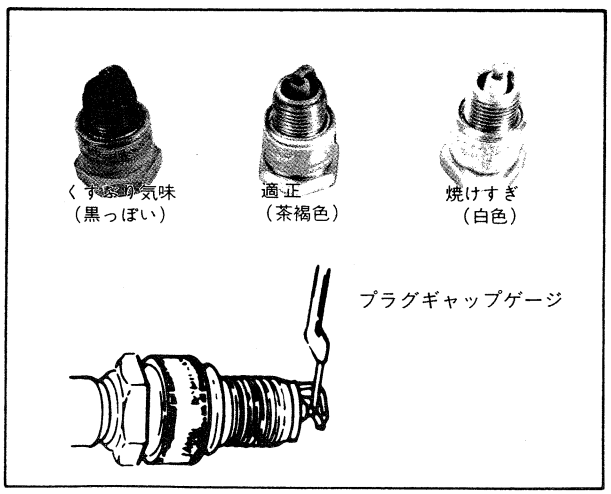



## スパークプラグの点検

★フレームカバーを外す。(103ページ参照)
★フューエルタンクを外す。
・ホース類、リード線を外す。
・ホースを外した時、ガソリンが洩れる場合がありますので，火気には十分注意してください。
★スパークプラグを外す。
★電極・絶縁碍子などの汚れ，破損，変形などを目視で点検し，汚れている場合は，プラグクリーナや，ワイヤブラシで清掃する。また，汚れがひどいなど，完全な修復ができないときは交換する。
★中心電極と接地電極のすき間をプラグギャップゲージで測定し，正しいすき間に調整する。

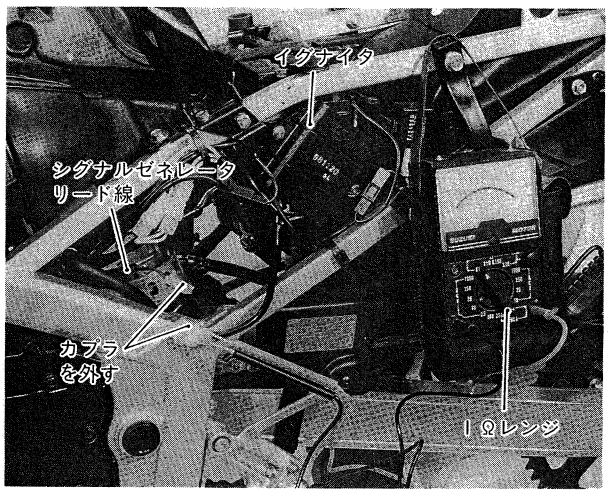



| スパークプラク適応表 | | |
|---|---|---|
| | NGK | 日本電装 |
| 標準 | L8A | U24FS-C |
| 焼け型 | C7HA | U22FS-U |
| 冷え型 | —— | —— |
| プラグギャップ | | 0.6~0.7mm |



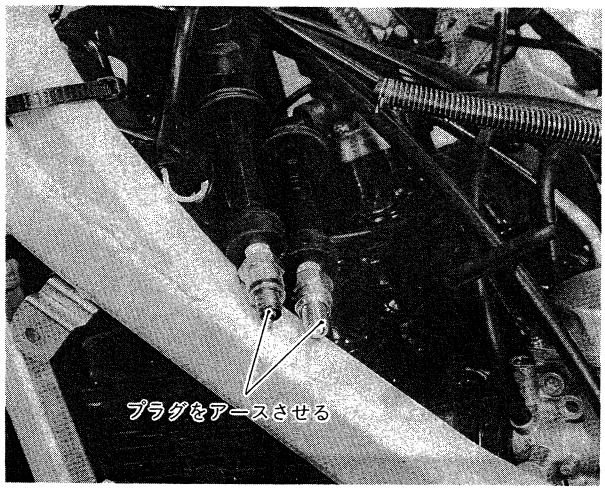
## イグナイタユニットの点検

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




注意 火花は接続した瞬間に１度のみスパークしますので注意してください。

| スパーク確認の結線 | | |
|---|---|---|
| 結　線 | テスタ | スパーク気筒 |
| 黒青－茶 | ⊖ － ⊕ | 2，3 |
| 黒青－緑白 | ⊖ － ⊕ | 1，4 |

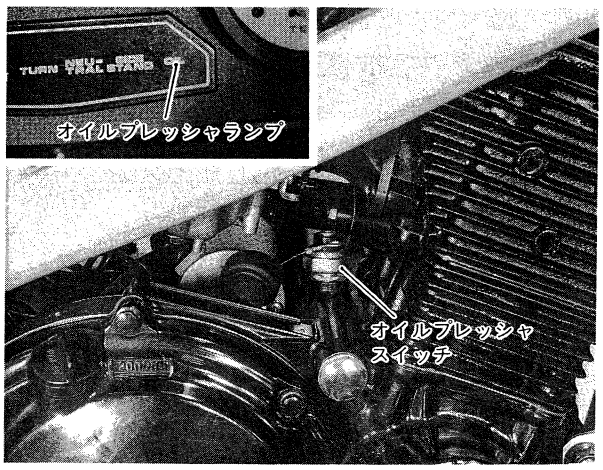



## オイルプレッシャスイッチの点検

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

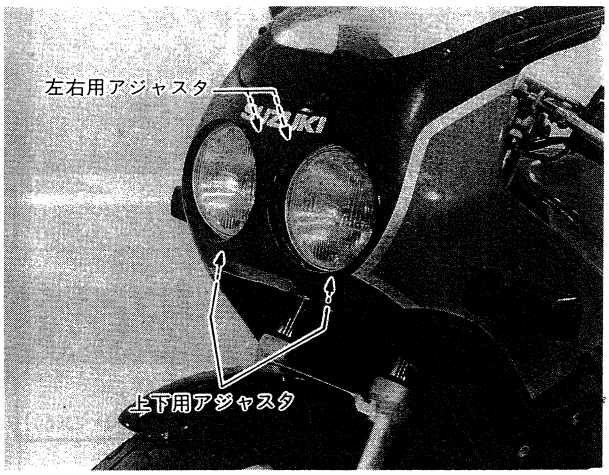
| オイルプレッシャスイッチの導通の有無 | |
|---|---|
| エンジン停止時 | 有り |
| エンジン始動時 | 無し |

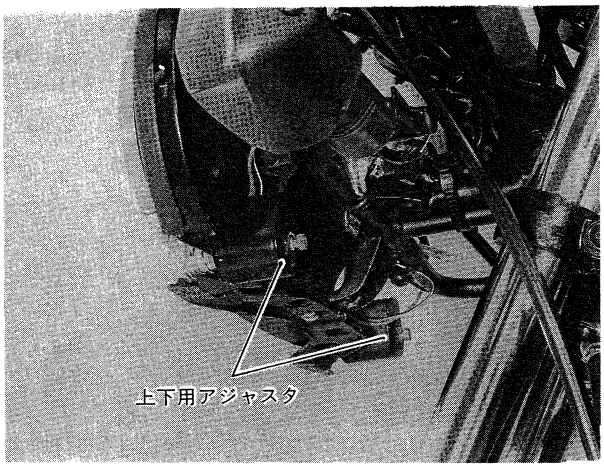
★オイルプレッシャリード線を直接エンジンにアースした時オイルプレッシャパイロットランプ及びサイドスタンド警告灯が点灯するか確認する。

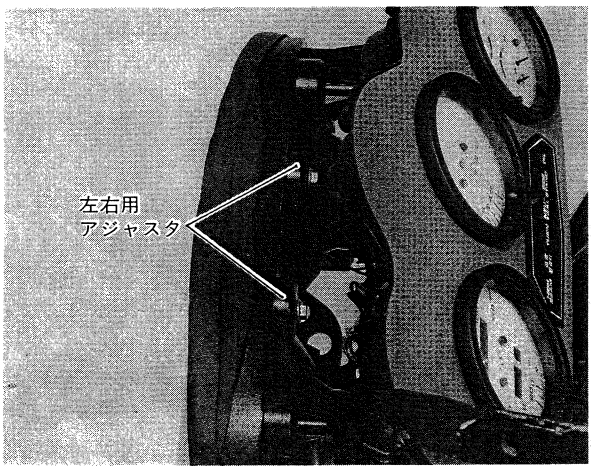


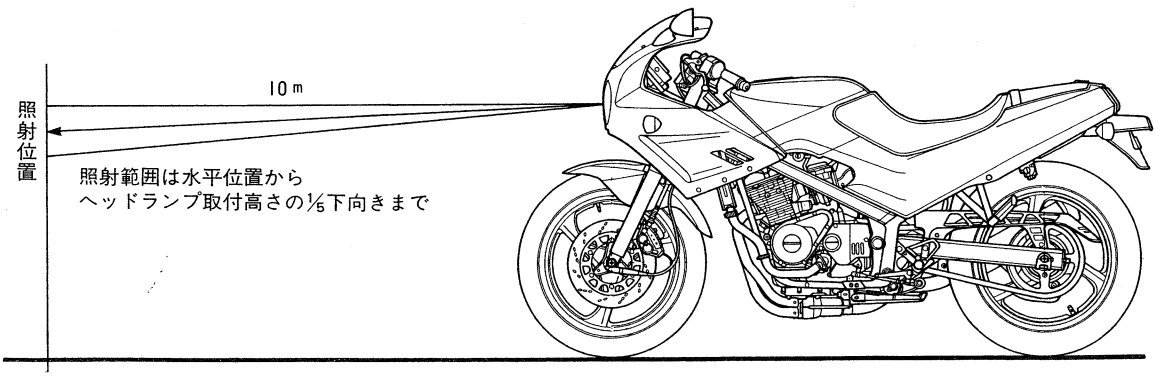
## ヘッドランプの照射位置調整

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



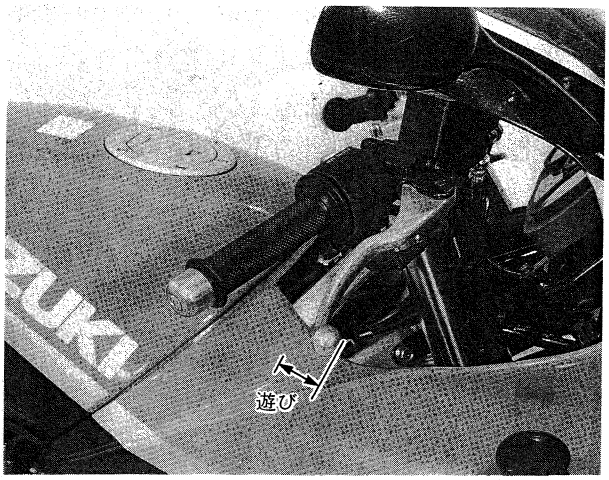



## フロントブレーキの点検

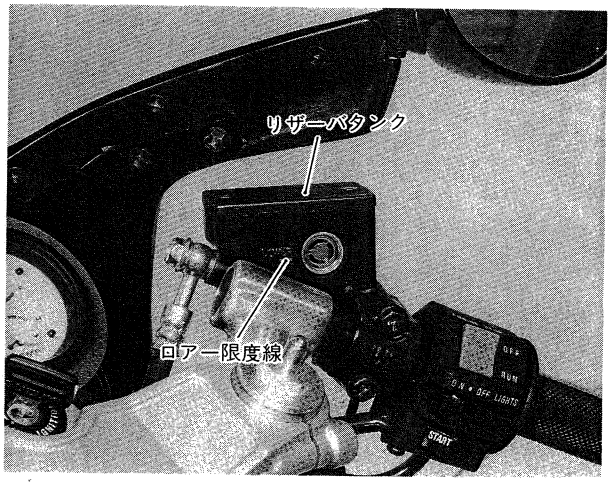
★レバー先端の遊びを点検する。

| フロントブレーキレバーの遊び |
| --- |
| レバー先端で5～20mm |

| ブレーキオイル |
| --- |
| スズキブレーキフルード(99000－23060) |

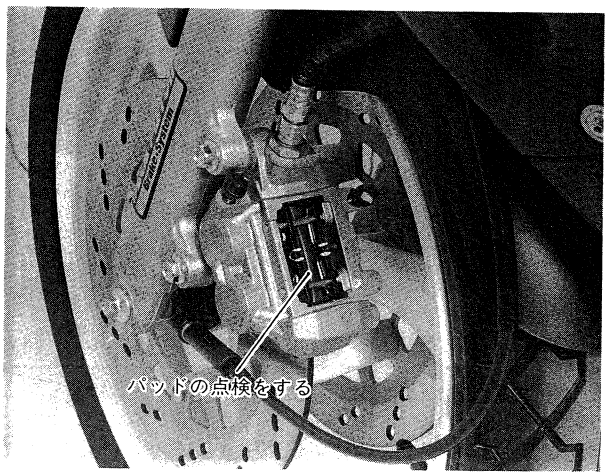



★リザーバタンク内のブレーキフルードの液面が限度線以上あるか点検する。
（ハンドルは直進位置で車体は垂直状態）
★ブレーキフルードがホースや接続部分から漏れていないか点検する。
★ブレーキレバーやホルダに亀裂や損傷がないか点検する。




## ブレーキパッドの点検

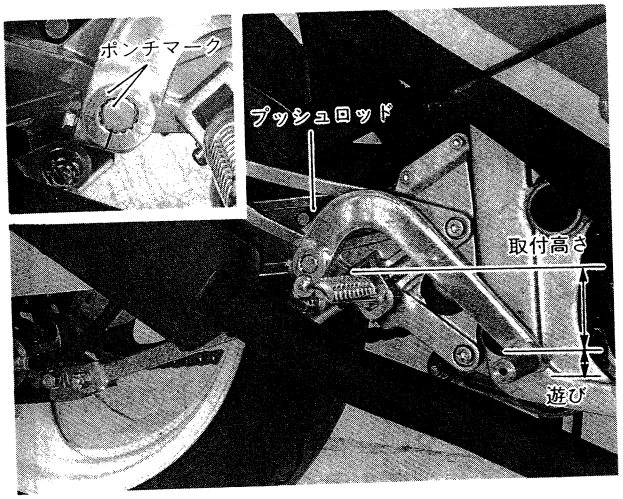
★キャリパプロテクタを外して，摩耗限度線まで摩耗していないか点検する。



## リヤーブレーキの点検

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

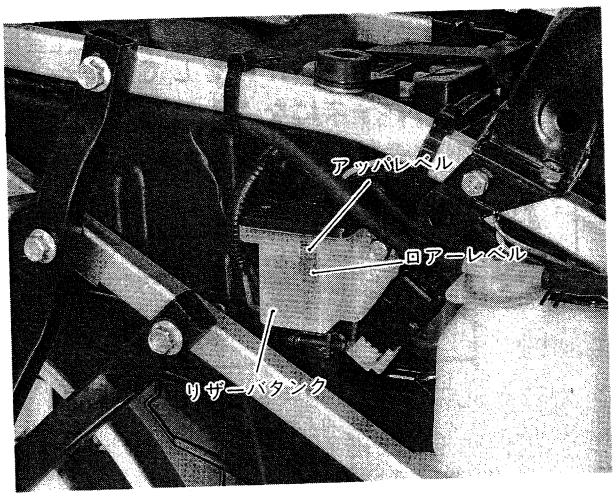
| ブレーキペダルの遊び |
| --- |
| 5～15 mm |




★ブレーキペダルの高さが正常か点検する。

| リヤーブレーキペダルの高さ |
| --- |
| フートレスト上面より 40～50 mm 下 |

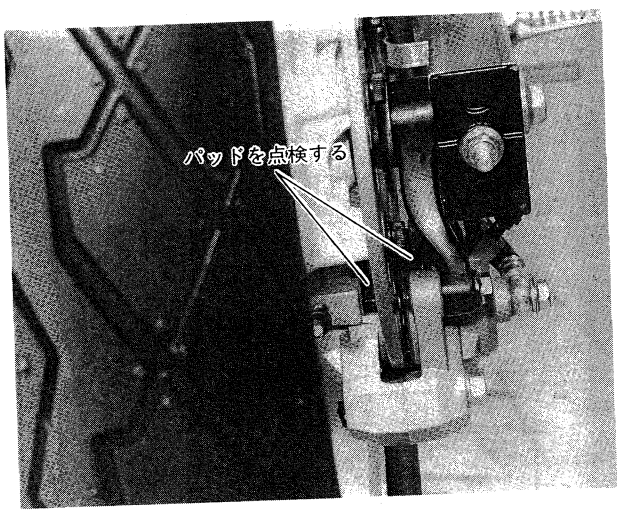
★ペダルの高さ調整は，マスタシリンダプッシュロッド下部のロックナットを緩め，プッシュロッドを回して行う。
★リザーバタンク内のブレーキフルードの液面がアッパレベルとロアーレベルの範囲内にあるか点検する。
★ブレーキフルードがホースや接続部分から漏れていないか点検する。




| ブレーキオイル |
| --- |
| スズキブレーキフルード |

## ブレーキパッドの点検

★摩耗限度線まで摩耗していないか点検する。

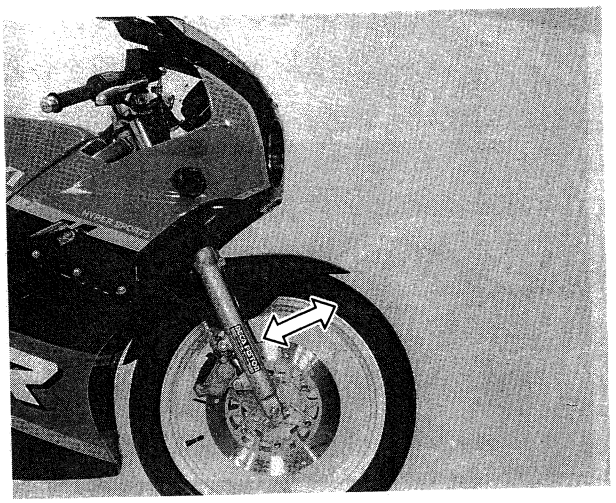


## ステアリングヘッドの点検

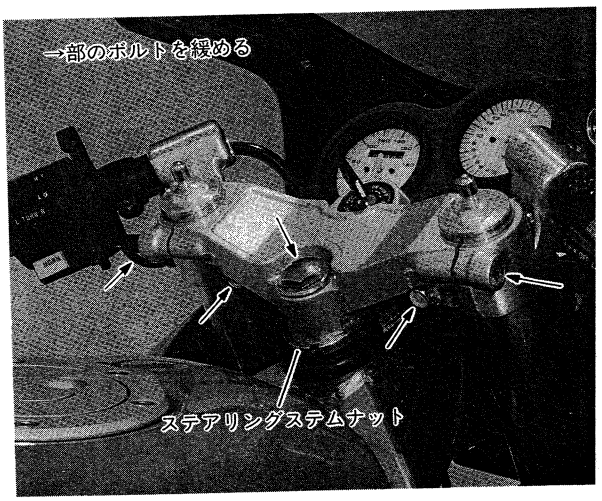
★ガタがないか，締めすぎてないかの点検をする。
- フロントフォーク先端を持って前後に振りガタの有無を点検する。
- ハンドルを左右に切り，円滑に動くか点検する。

★ハンドルが重かったり，ガタがあるときはステアリングステムナットで調整する。
- ステアリングステムヘッドの締付ボルトを緩める。

★ステアリングステムナット
右へ回す……ハンドルが重くなる。
左へ回す……ハンドルが軽くなる。
- 調整後，各部を確実に締め付ける。



注意 ➡ ナットの調整作業をしてもハンドルがスムースにならないときは，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。



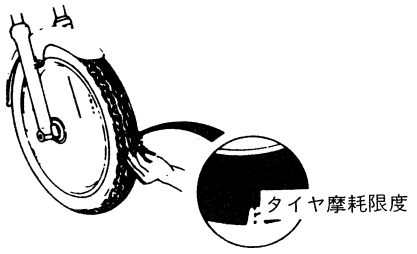

ユニバーサルクランプレンチ：09910-60611

## タイヤの点検

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

タイヤの空気圧

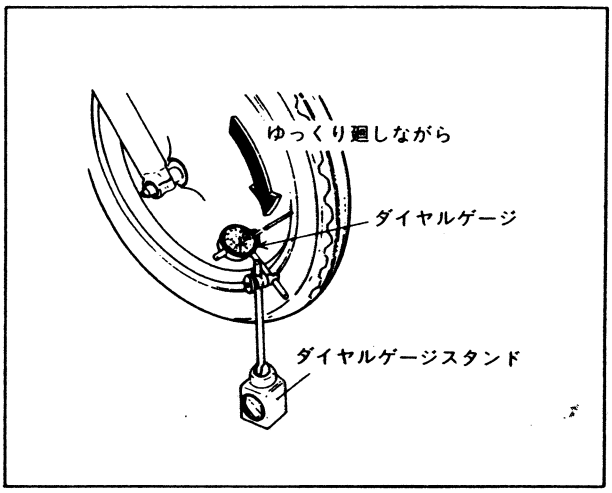
| | | 前輪 | 後輪 |
|---|---|---|---|
| 1名乗車 | 一般 | 2.00 | 2.25 |
| | 高速 | 2.00 | 2.25 |
| 2名乗車 | 一般 | 2.00 | 2.50 |




タイヤ摩耗限度　前輪 0.8mm(1.6)
後輪 0.8mm(2.0)

## ホイールの点検

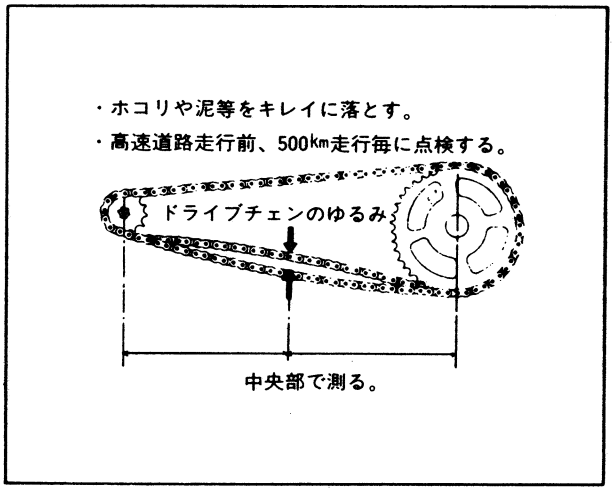
★ホイールをゆっくり回し，振れを測定する。
★振れの点検の他，ホイールベアリングにガタがないかの点検もする。




| リムの振れ |
| --- |
| 縦・横とも 3.0mm以内 |

## ドライブチェーンの緩みの点検

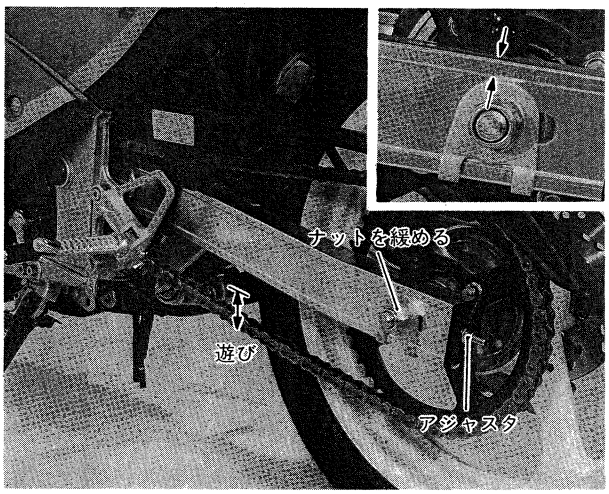
★空車状態でエンジンスプロケットとリヤースプロケットの中間を上下に振って点検する。
★リヤーアクスルシャフトの締め付け部を緩めチェーンアジャスタを回して適正な緩みに調整する。




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

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

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

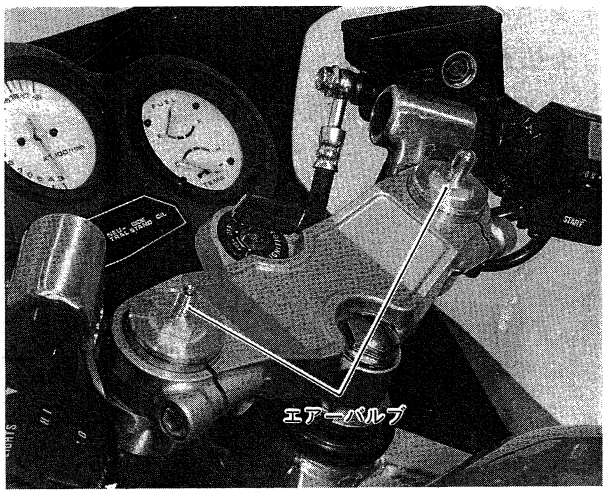



| ドライブチェーンの緩み |
| --- |
| 15～25mm（空車状態）<br>（サイドスタンド使用） |

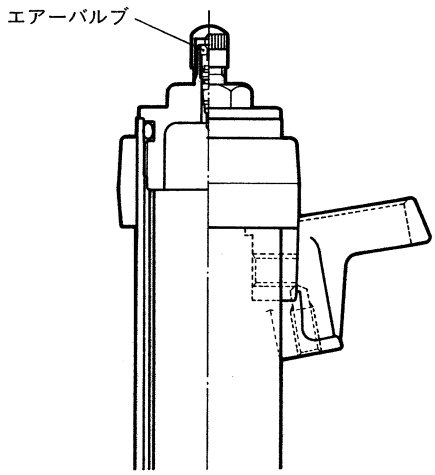
## フロントフォーク内の空気圧調整

★インナチューブ上端にあるエアーバルブキャップを外す。
★フロントフォークを最伸状態でエアーバルブを押し，フロントフォーク内の空気圧と大気と圧力差を0にする。

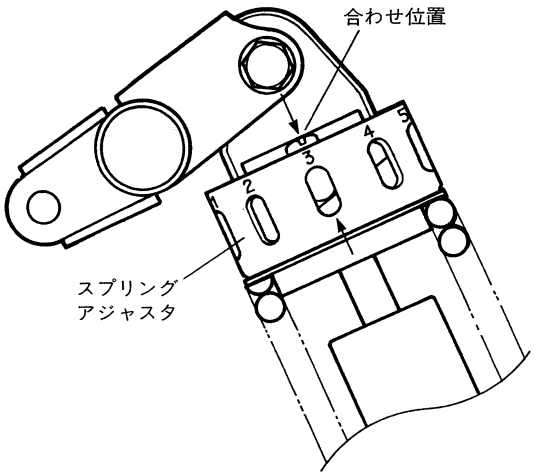
| 標準空気圧 | 大気との圧力差　0 kg/cm² |
|---|---|




**フロントフォーク**




**リヤーショックアブソーバ**

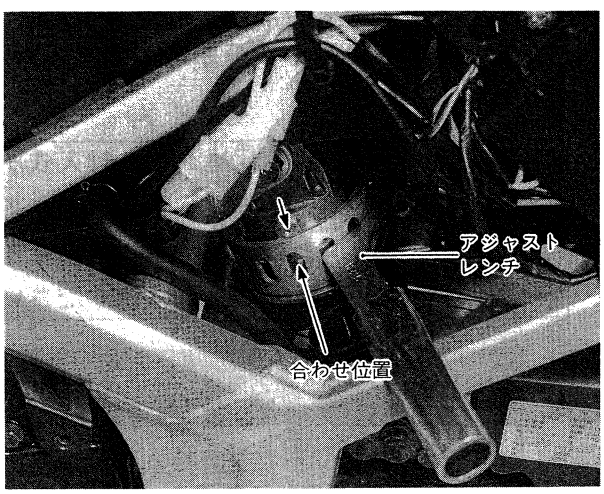



## リヤーショックアブソーバスプリングの調整

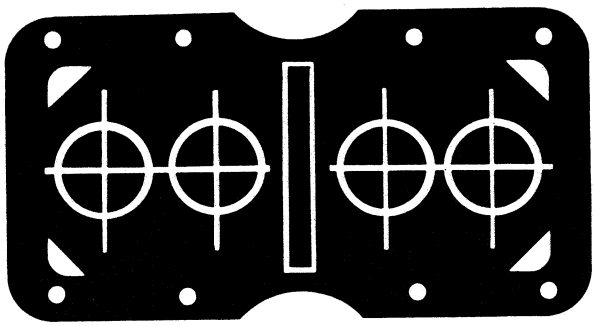
★スプリングアジャスタを回してスプリングの初圧を調整する。
★アジャスタは7段階
・数字が大きいほどばね初圧が高くなる。

| 標準位置 | 3段目(ストッパ部で確認) |
|---|---|

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



# 分解点検



P57 ～ P118



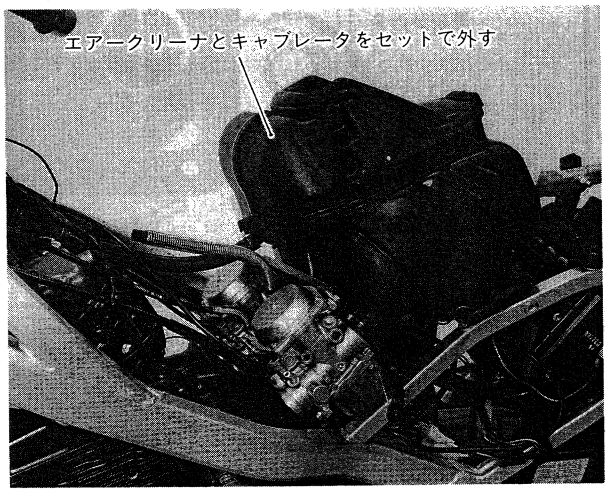
## 分解・組立作業の注意と心得え

○分解・組立作業は安全・清潔・正確に行なう為に32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，クランクメタル等の主要回転，往復運動する部品を交換した場合は，いきなりレーシングをせずに，ならし運転を行なう様にする。

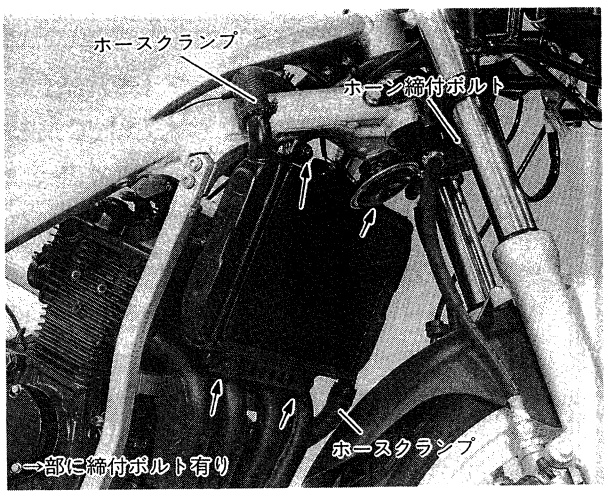
## エンジンの脱着

- エンジンオイルを抜く
- アンダカウリングを外す
- シートを外す
- フレームカバーを外す
- フューエルタンクを外す
- フロントウインカを外す
- フェアリングを外す
- フューエルタンクブラケットを外す
- ① エアークリーナとキャブレータを共に外す
- 冷却水を抜く
- ② ラジエータを外す
- ③ マフラを外す
- ラジエータホースを外す
- スプロケットカバーを外す
- ④ フロントスプロケットを外す
- ⑤ エンジン電装品のカプラを外す
  - ・プラグキャップ
  - ・セルモータ
  - ・オイルプレッシャ
  - ・ゼネレータ
  - ・ニュートラルスイッチ
  - ・ピックアップコイル
- ダウンチューブを外す
- ⑥ マウンティングシャフトを外す
  - ・ジャッキを掛ける
- ⑦ エンジンを降す

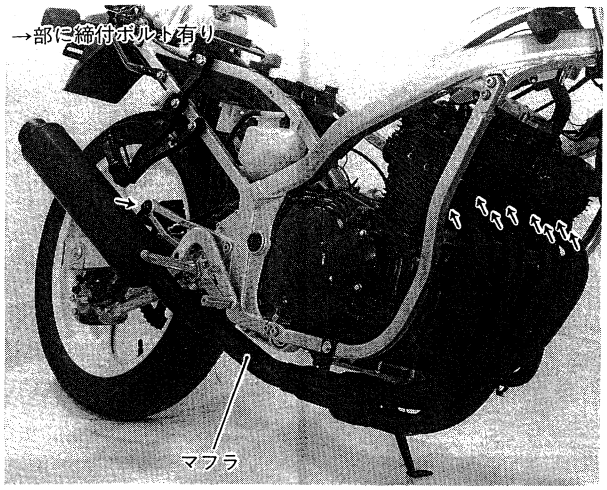
①キャブレータの取外し



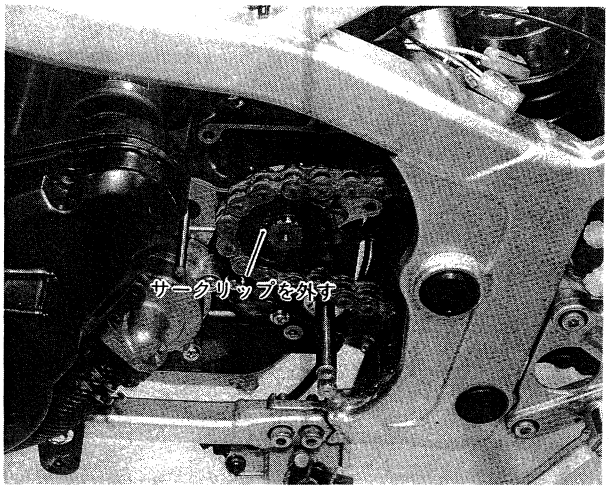

②ラジエータの取外し



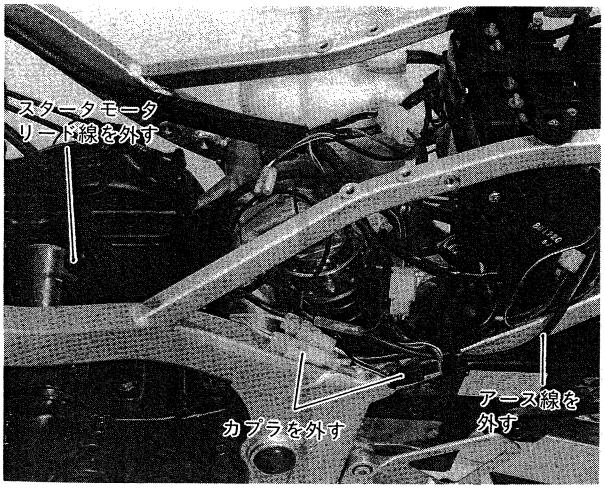
③マフラの取外し



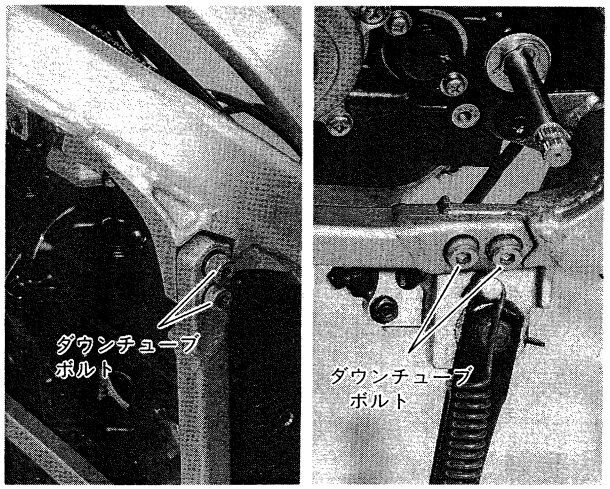

④フロントスプロケットの取外し



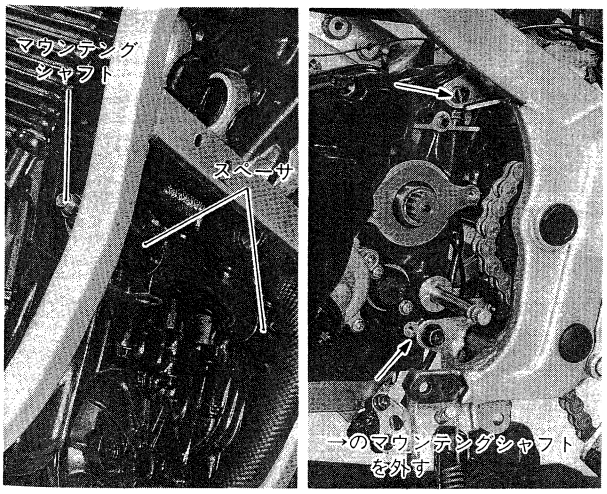

⑤電装品の取外し



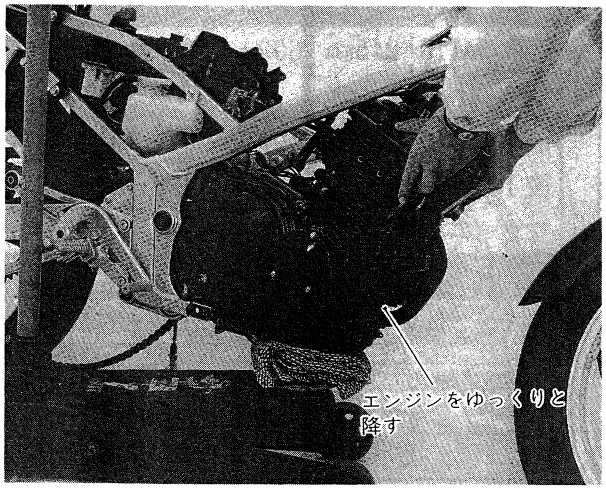

⑥マウンティングシャフトの取外し



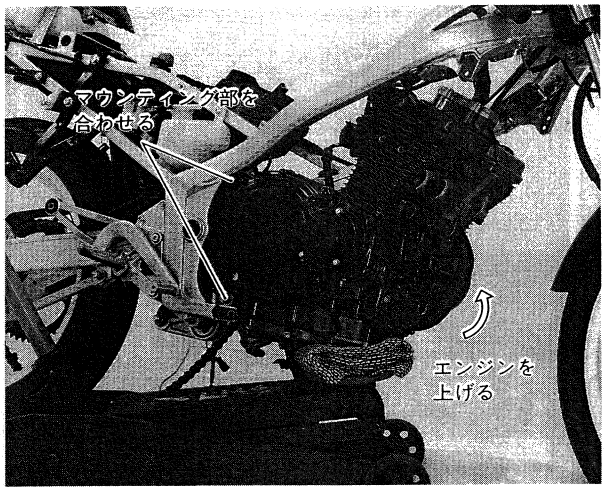

マウンティングシャフトの取外し

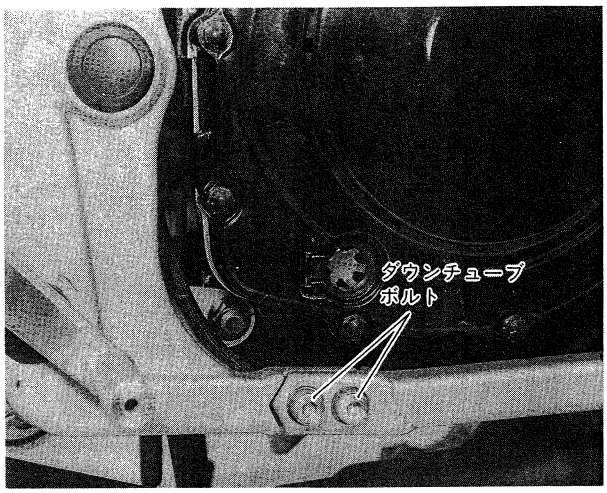


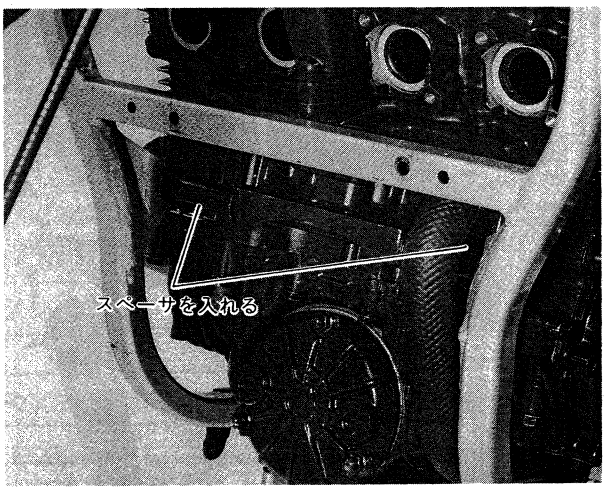

⑦エンジンの降し

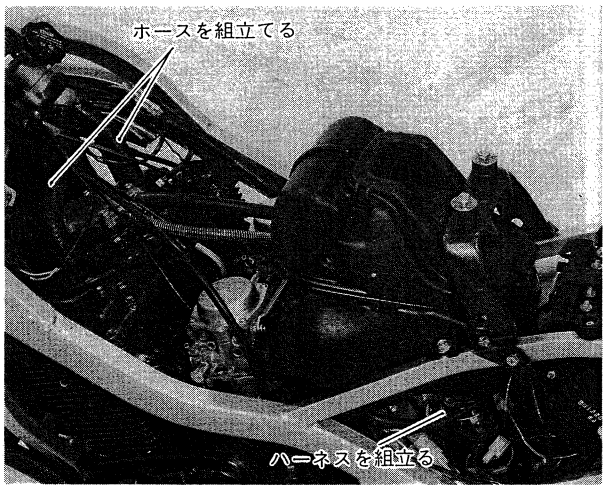


## エンジンの搭載



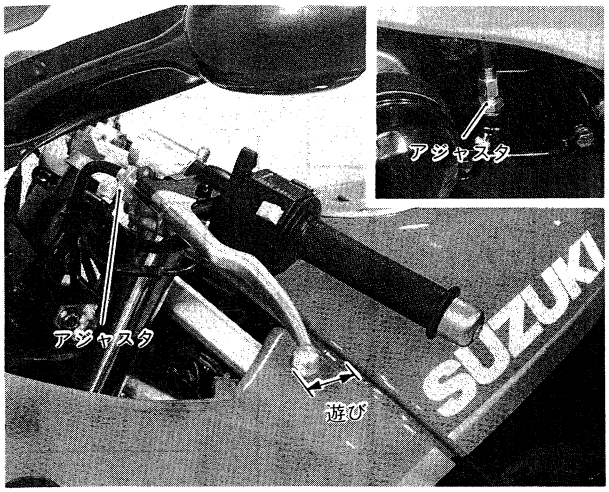




| マウンティングシャフト締付トルク | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 前 | M10 | 245mm | 600～720kg・cm | スペーサ 60mm－(L) 50mm－(R) |
| 後下 | M10 | 165mm | 600～720kg・cm | |
| 後上 | M10 | 125mm | 600～720kg・cm | 両サイドにワッシャを入れる。 |
| フレームダウンチューブ | | 8箇所 | 180～280kg・cm | |

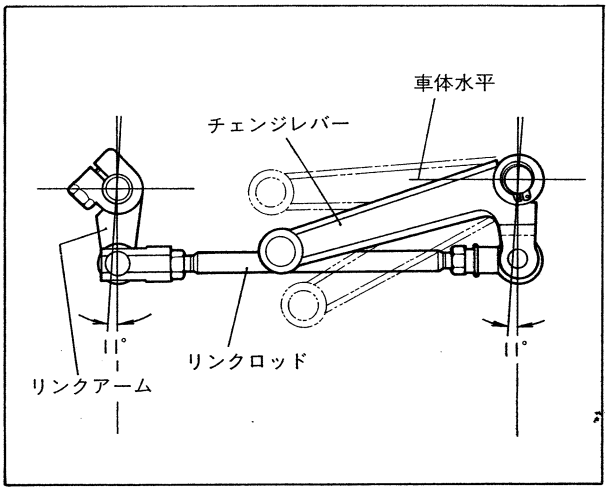
| マフラ締付トルク | |
|---|---|
| エキゾストパイプ締付トルク | 80～120kg・cm |
| | |
| リヤーアクスルシャフト締付トルク | 550～880kg・cm |
| | |

| | | |
|---|---|---|
| スロットルケーブルの遊び | | 2～4 mm |
| ドライブチェーンの遊び | | 15～25 mm |
| クラッチワイヤの遊び | | 10～15 mm |
| 冷却水量 | ラジエータ側 | 約1370 c.c. |
| | リザーバタンク | (F) 約250 c.c. |
| エンジンオイル量 | | 約2600 c.c. |
| | | インスペクションで確認 |

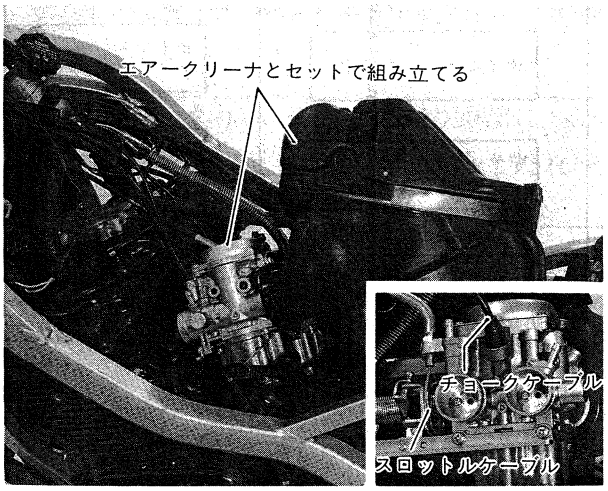
## クラッチワイヤの組立て



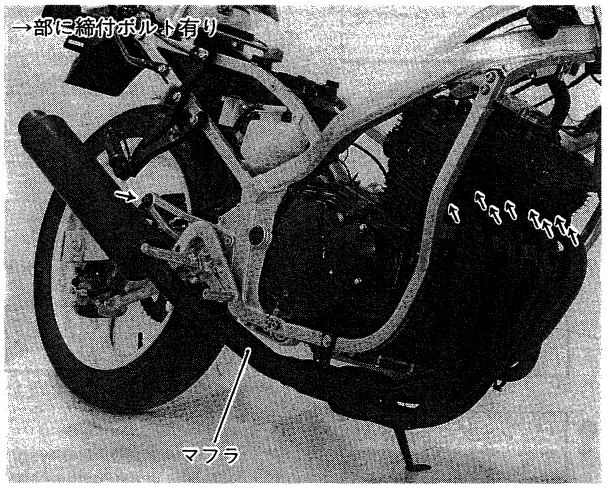

## チェンジレバーの組立て



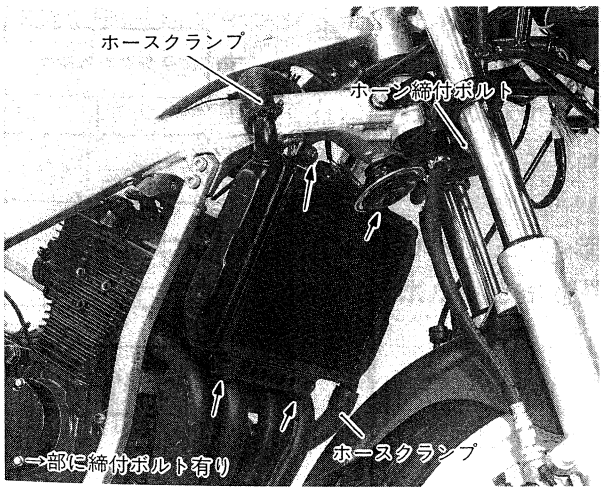

## キャブレータの組立て



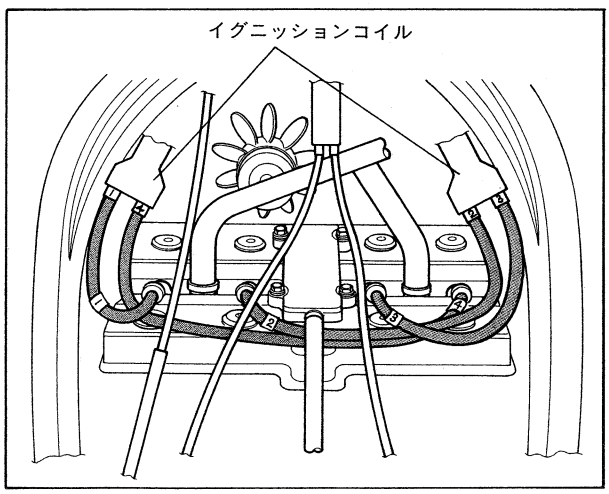

## マフラの組立て




## ラジエータの組立て




## スパークプラグキャップの組立て



## エンジンの分解

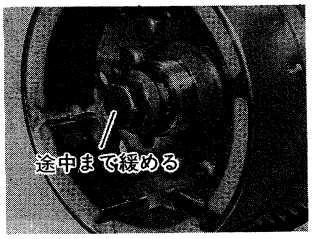
**エンジン Ass'y**

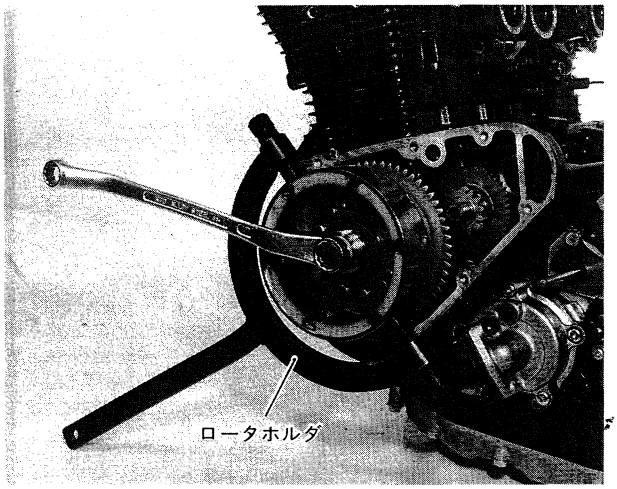
- セルモータを外す
- ウォータポンプを外す
- ウォータホースを外す
- コンタクトブレーカカバーを外す
- シグナルロータを外す
- シグナルゼネレータを外す
- ゼネレータカバーを外す
- ゼネレータステータを外す
- スタータアイドルギヤーを外す
- ● (特) ゼネレータロータを外す
- スタータギヤー及びワンウェイクラッチボールを外す
- ブリーザカバーを外す
- シリンダヘッドカバーを外す
- ❷ カムチェーンテンショナアジャスタを外す
- カムホルダを外す
- ❸ IN・EXカムシャフトを外す
- カムスプロケットを外す
- カムチェーンガイドを外す
- ❹ シリンダヘッドを外す
- ❺ タペット，シムを外す
- (特) バルブ，バルブスプリングを外す
- シリンダを外す
- ❻ (特) ピストンを外す
- クラッチカバーを外す
- プレッシャプレート，クラッチプレートを外す
- ❼ (特) クラッチハウジングを外す
- オイルポンプギヤーを外す
- ギヤーシフトシャフトを外す
- オイルポンプを外す
- ギヤーシフトカムギヤーを外す
- ドライブシャフトベアリングリテーナを外す
- ドライブシャフトオイルシールリテーナを外す
- オイルフィルタカバーを外す
- オイルフィルタを外す
- オイルパンを外す
- オイルストレーナを外す
- オイルストレーナプロテクタを外す
- オイルレギュレータを外す
- ❽ クランクケースを分割する
- ギヤーシフトフォークを外す
- ギヤーシフトカムシャフトを外す
- ❾ クランクを外す
- カムチェーンを外す
- ❿ トランスミッションを外す
- オイルジェットを外す

■ は部組部品
(特) は特殊工具使用

## ❶ゼネレータロータの取外し

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



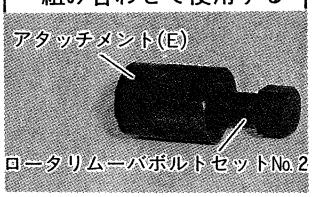



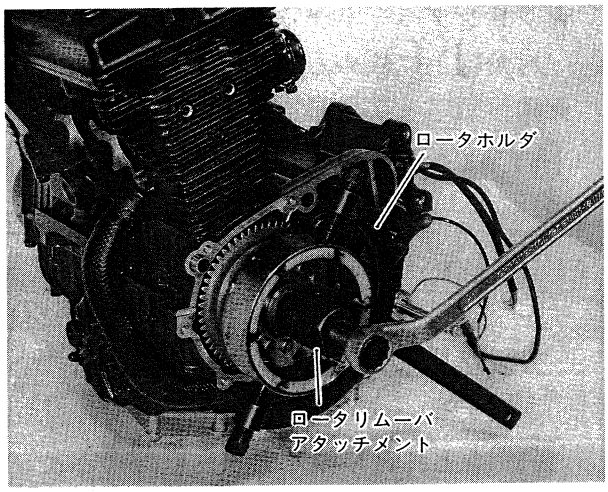

ロータホルダ：09930-44912

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

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

組み合わせて使用する

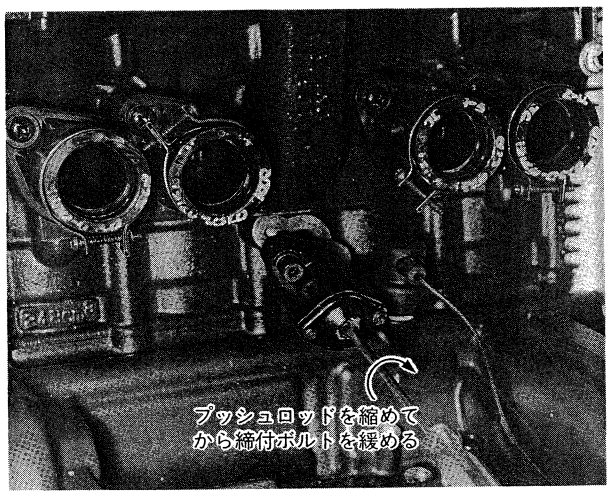



ロータリムーバアタッチメント(E)：09930-30180
ロータリムーバボルトセットNo.2 ：09930-30420

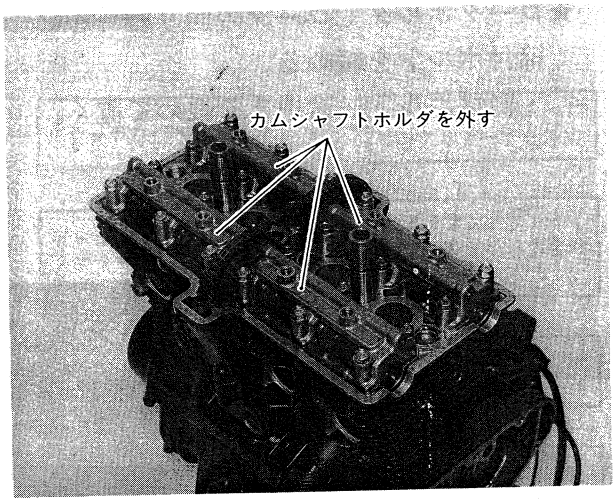
## ❷カムチェーンテンショナアジャスタの取外し

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



## ❸カムシャフトの取外し

★カムシャフトホルダ締付ボルトを外側から内側へ対角線上に，均等に少しづつ緩める。
★カムシャフトホルダを外す。
★カムシャフトを外す。



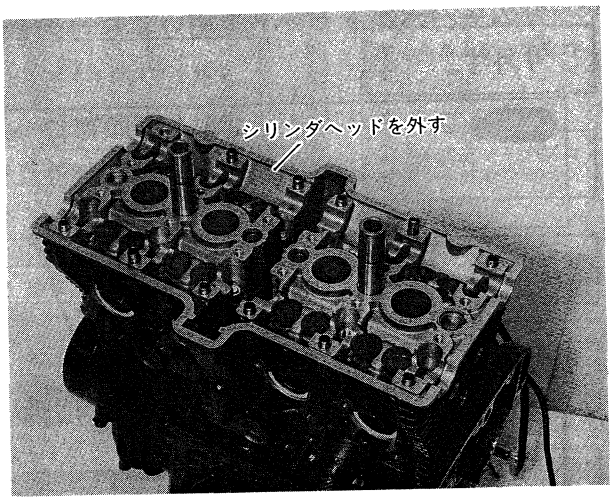

## ❹シリンダヘッドの取外し

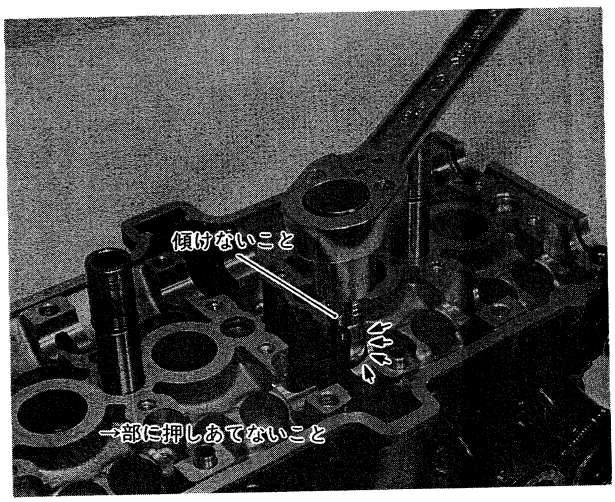
★シリンダヘッドナットは，外側から内側へ対角線上に緩める。
★締付順序と逆の順番に緩める。

注意➡全てのナットは少しづつ均等に緩めてください。

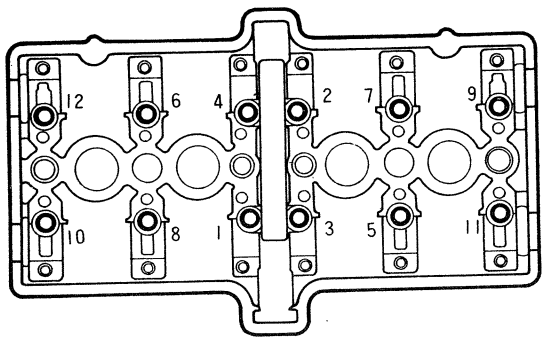
★シリンダヘッドナットはカムシャフトジャーナル部にある為ナットの取り外しには十分注意し，ジャーナル部に傷を付けないようにする。

注意➡工具を傾けてナットを緩めるとジャーナルの角にカエリが発生する場合がありますので十分注意してください。




締　付　順　序

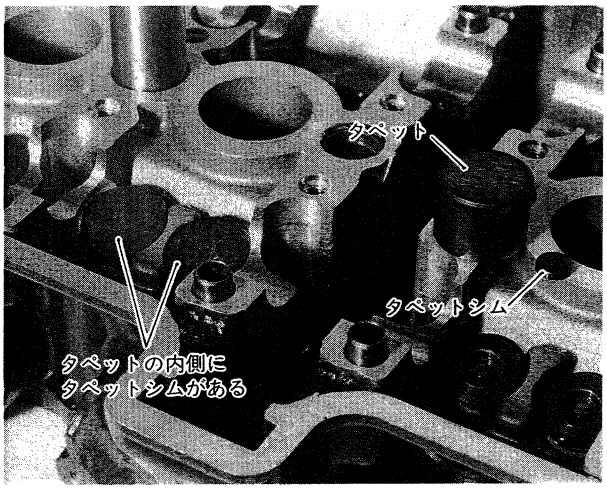



分解点検

## ❺タペット及びバルブの取外し

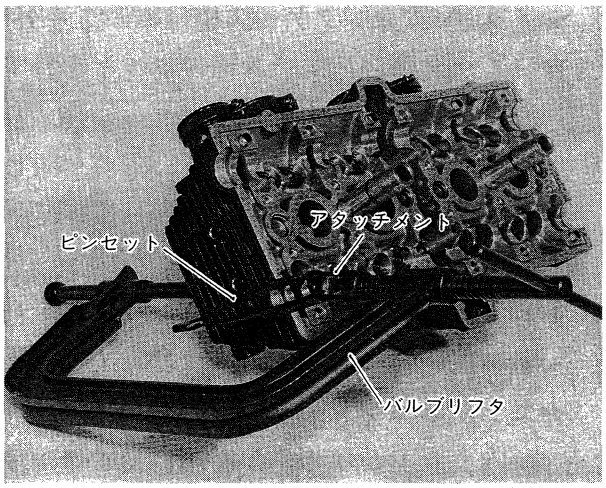
★タペット及びシム共に磁石を用いると取り外しが容易です。

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




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

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

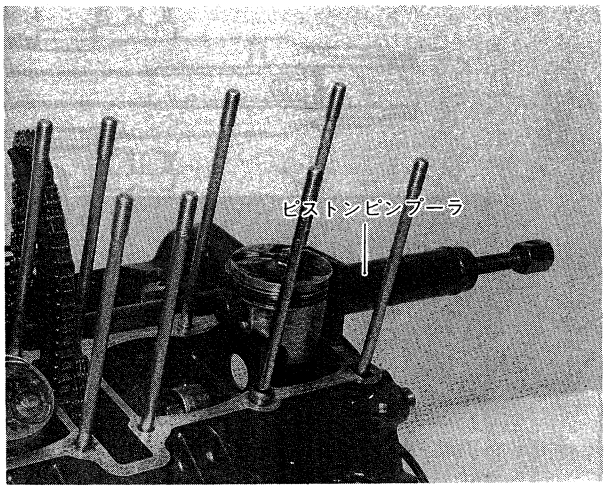



バルブリフタ　　：09916-14510
アタッチメント16φ：09916-14530

## ❻ピストンの取外し

★サークリップを外す。
★ピストンピンの取り外しは特殊工具のピストンピンプーラを用いて取り外す。

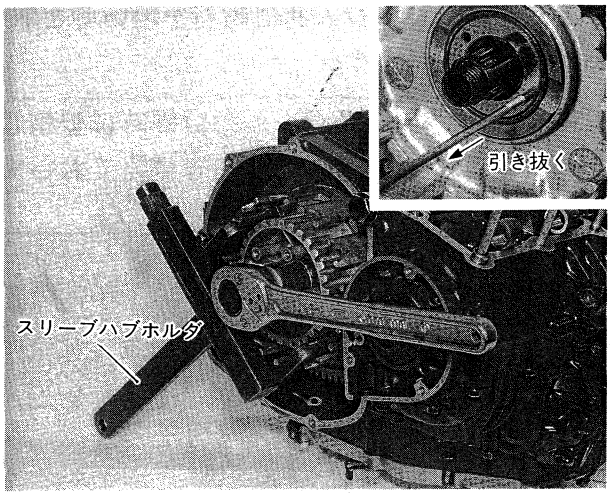
注意➡ピストンを取り外した時はピストン頭部に気筒番号を記入しておいてください。




ピストンピンプーラ：09910-34510

## ❼クラッチスリーブハブの取外し

★ハブナットワッシャの折り曲げ部を伸ばす。
★クラッチスリーブハブが回らないように特殊工具のクラッチスリーブハブホルダを用いてハブナットを外す。
★プライマリドリブンギヤースペーサのねじ部にねじ径4㎜のスクリュをねじ込み，プライマリドリブンギヤーからスペーサを引き出す。



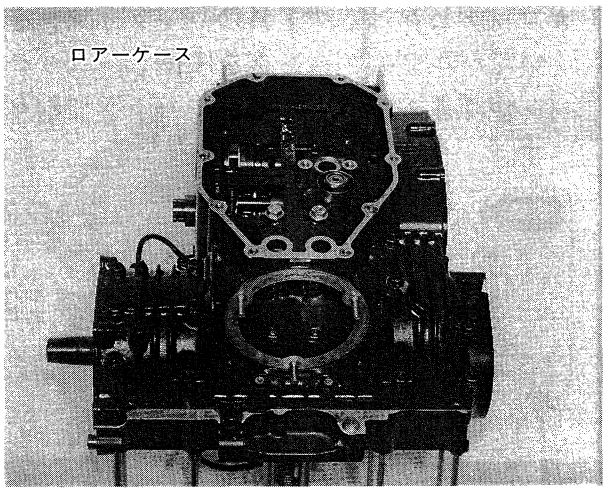

クラッチスリーブハブホルダ：09920-53710

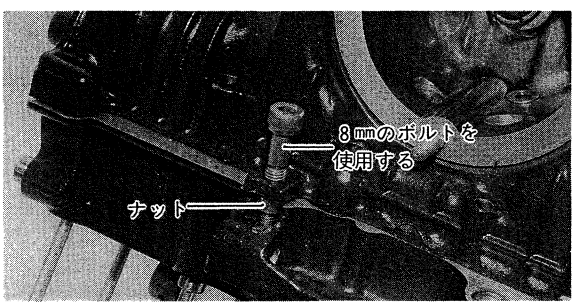
## ❽クランクケースの分割

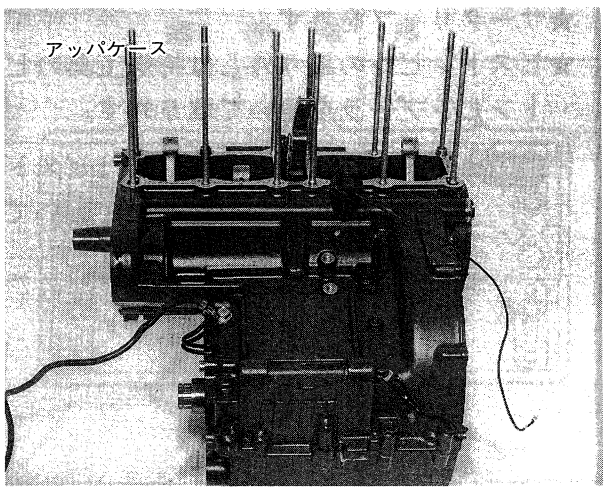
★アッパークランクケース締付ボルトを外す。
★ロアークランクケース締付ボルトを外す。

> 注意 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，同じ径のものは外側から順次対角線に緩めてください。

★数字の浮き出し文字のある所のボルトは数字の大きい順に緩める。
★エンジン後部と前部にある分割用の穴へ8㎜のナット及びボルトを用いてクランクケースを分割する。



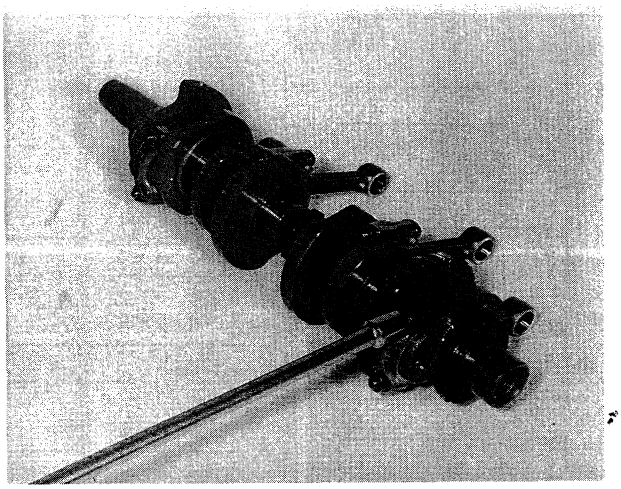



## ❾コンロッドの取外し

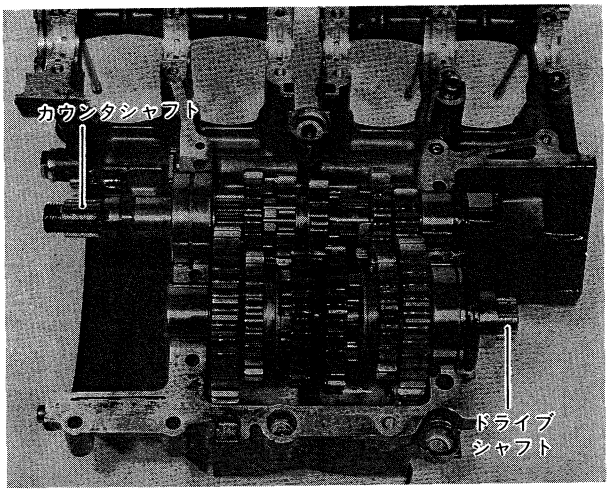
★コンロッドキャップのナット2個を均等に緩める。
★プラスチックハンマを用いてボルトに少しずつショックを与えながら分解する。

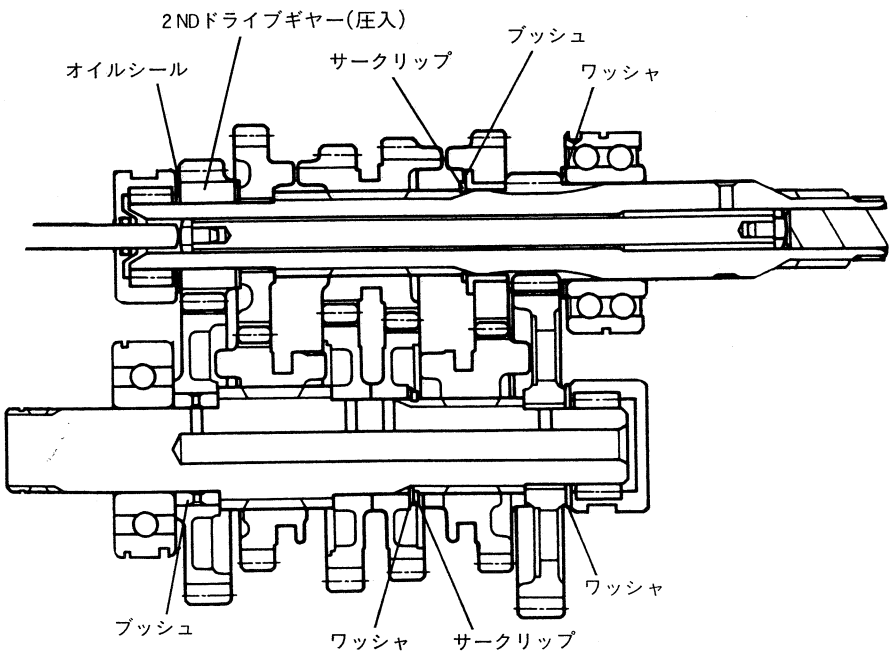
注意 コンロッド本体をたたいたり，こじたりしないでください。



## ❿カウンタシャフト，ドライブシャフトの取外し

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



## エンジンの組立て

❶ オイルジェットを組立てる
❷ ギヤーシフトカムシャフトを組立てる
ギヤーシフトフォークを組立てる
❸ コンロッドを組立てる
❹ クランクシャフトを組立てる
❺ カムチェーンテンショナクッションを組立てる
❻ トランスミッションを組立てる
❼ クランクケースを組立てる
❽ オイルレギュレータを組立てる
オイルストレーナプロテクタを組立てる
オイルストレーナを組立てる
❾ オイルパンを組立てる
オイルフィルタを組立てる
オイルフィルタカバーを組立てる

ドライブシャフトオイルシールリテーナを組立てる
ドライブシャフトベアリングリテーナを組立てる
ギヤーシフトカムギヤーを組立てる
❿ ギヤーシフトシャフトを組立てる
オイルポンプを組立る
⓫ オイルポンプギヤーを組立てる
⓬ ㊖ クラッチハウジングを組立てる
クラッチプレート，プレッシャプレートを組立てる
クラッチカバーを組立てる
⓭ スタータギヤー，ワンウェイクラッチボールを組立てる
⓮ ㊖ ゼネレータロータを組立てる
スタータアイドルギヤーを組立てる

ゼネレータステータを組立てる
ゼネレータカバーを組立てる
⓯ ウォータポンプを組立てる
⓰ シグナルゼネレータを組立てる
シグナルロータを組立てる
⓱ ピストンを組立てる
⓲ シリンダを組立てる
⓳ ㊖ バルブ，バルブスプリングを組立てる
タペット，シムを組立てる
⓴ シリンダヘッドを組立てる
カムチェーンガイドを組立てる
カムスプロケットを組立てる
㉑ IN・EXカムシャフトを組立てる
㉒ バルブタイミングを合わせる
カムホルダを組立てる
㉓ カムチェーンテンショナアジャスタを組立てる

㉔ シリンダヘッドカバーを組立てる
ブリーザカバーを組立てる
ウォータホースを組立てる
㉕ スタータモータを組立てる
シグナルゼネレータカバーを組立てる
㉖ ギヤーシフトスイッチを組立てる
㉗ エンジン電装リード線を通す

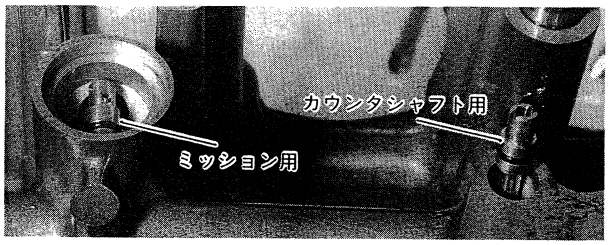
エンジン Ass'y

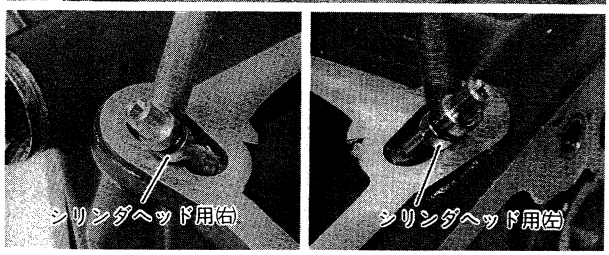
□ は部組部品
㊖ は特殊工具使用

分解点検

## ❶オイルジェットの組立て

★アッパケース
- シリンダヘッドへのオイル通路：左右2箇
- ミッションへのオイル通路　：1箇
- カウンタシャフトへのオイル通路：1箇

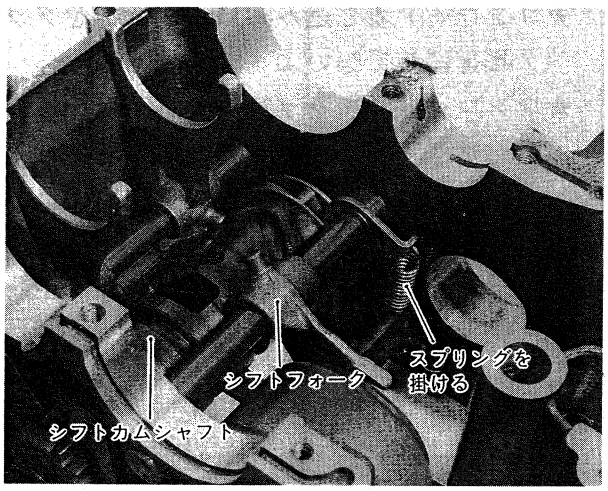


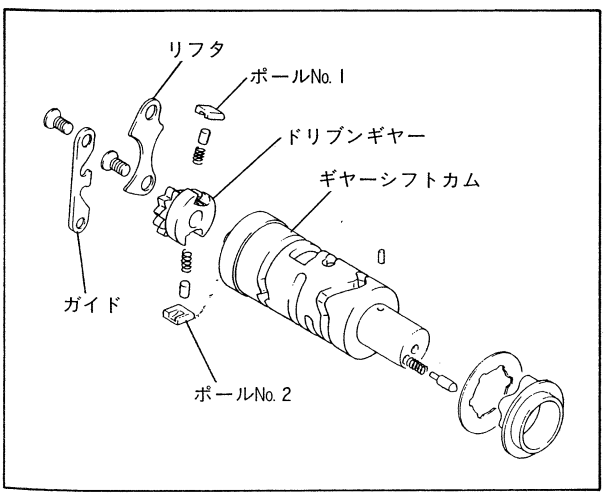



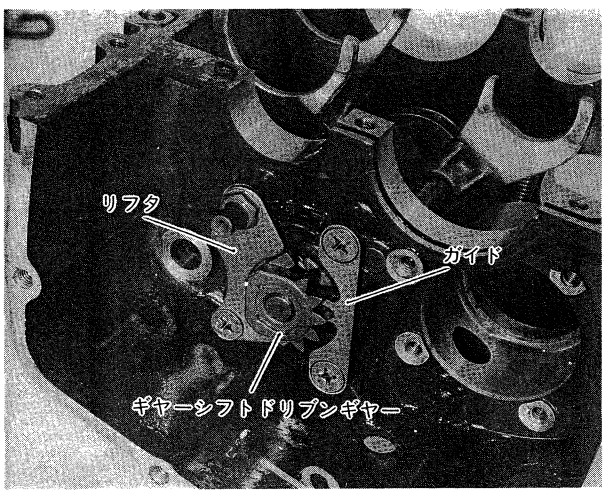

**注意** ジェットのOリング部にスズキスーパーグリス〝A〟を少量塗布し，ジェット挿入時にOリングの切損，まくれ等がないように注意する。

## ❷ギヤーシフトカムシャフトの組立て

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



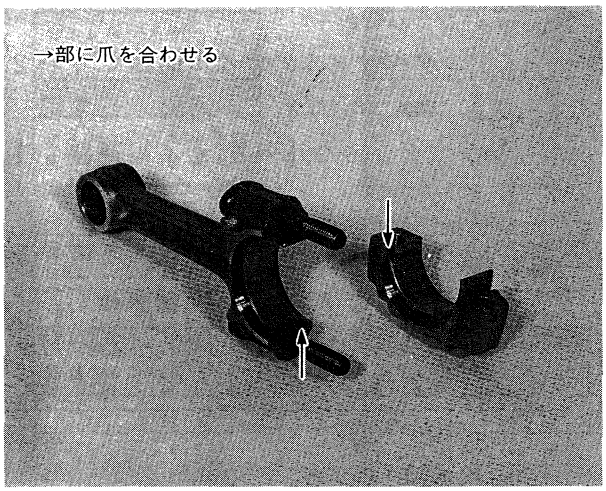
## ❸コンロッドの組立て

★ベアリング（メタル）は爪先を爪溝に入れ，コンロッド及びキャップの内面に密着させる。

注意➡密着面に異物が入らないようにしてください。

★一対のコンロッドとキャップには必ず同色のベアリング（メタル）を使用する。

注意➡ベアリングを交換する場合は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（90ページを参照）してください。

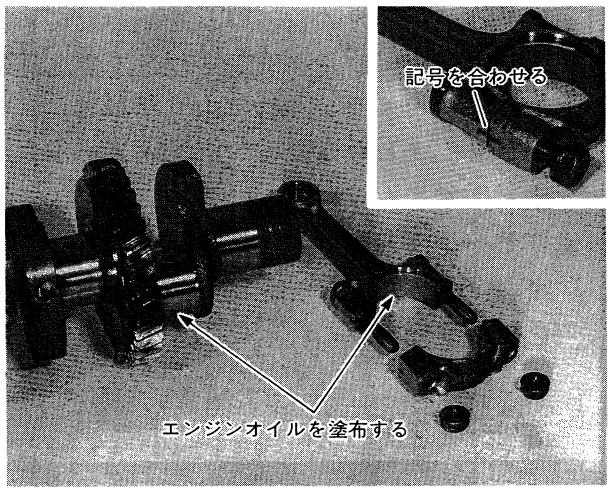



★コンロッド差し込み時にボルト部をクランクピンにあてないように注意する。

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

★ベアリング内面，クランクピン表面にエンジンオイルを塗布する。

注意➡組立面に異物が入らないよう十分注意してください。

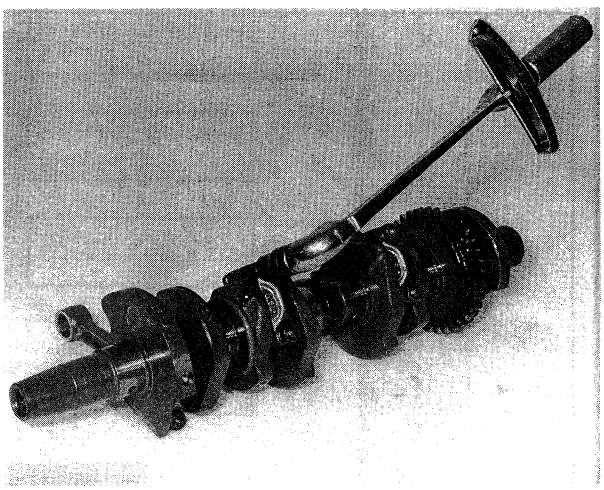



★コンロッドナットの締め付けは仮締め，本締めの2段階で締め付ける。

| コンロッドナット締付トルク kg・cm | | | |
|---|---|---|---|
| 仮締め | 90 | 本締め | 160～175 |

★組立後クランクピンベアリング両サイドにエンジンオイルを注入する。

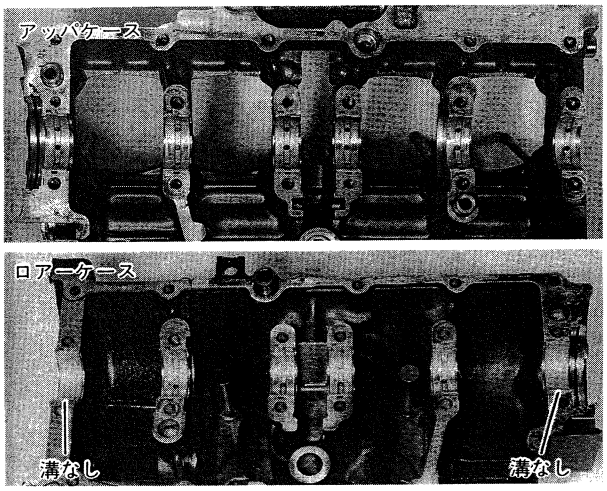
★コンロッドがスムーズに回るか確認する。



## ❹クランクシャフトの組立て

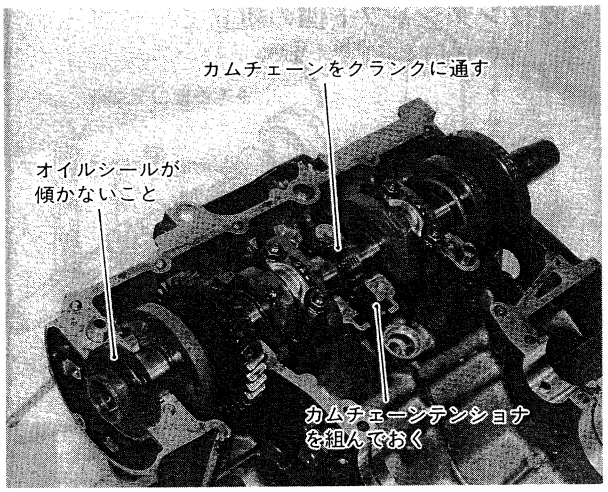
★ベアリング（メタル）は爪を先に爪溝に入れハウジング内面に密着させる。
★上下同色のベアリング(メタル)を使用する。

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




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

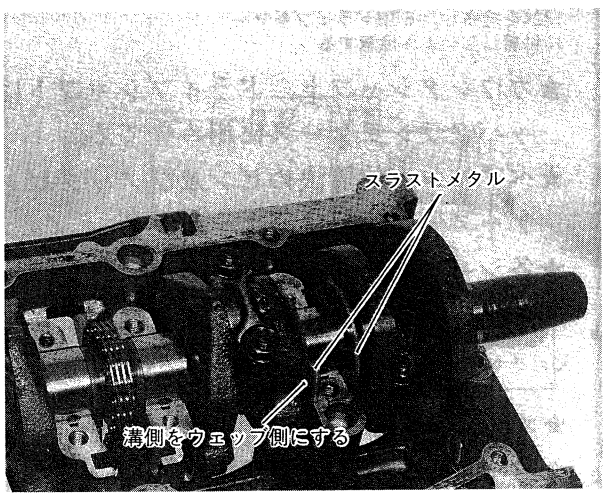
注意➡クランクシャフトを取り付ける前に，カムチェンテンショナを取り付けておいてください。
➡ゴミや異物が入らないよう十分注意してください。




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

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

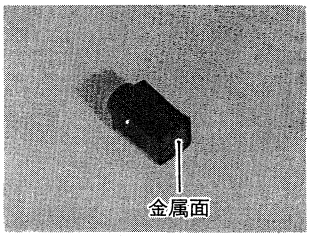
★スラストメタルの溝部をクランクウェッブ側に向ける。

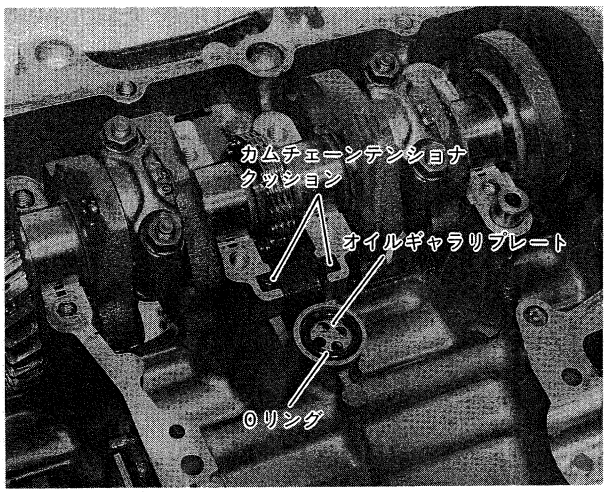


## ❺カムチェーンテンショナクッションの組立

★カムチェーンテンショナクッションは金属面がテンショナ側，丸い突起面がケース側になるよう取り付ける。

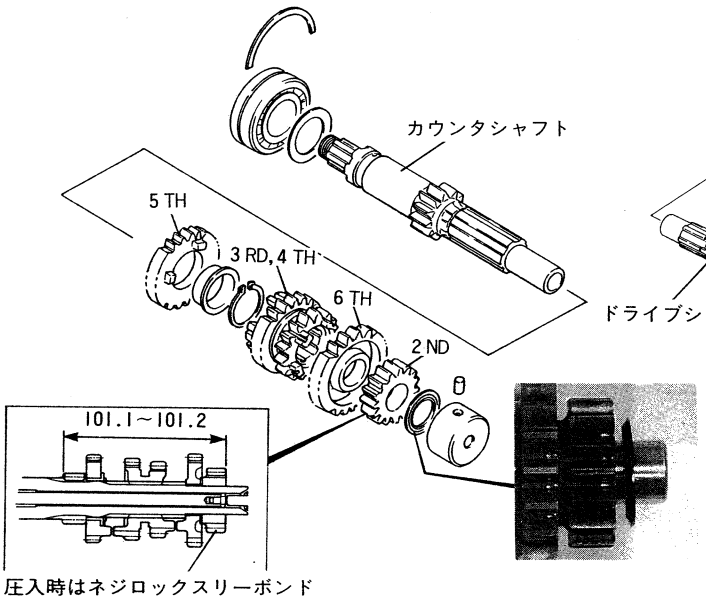
★アッパケース側にOリング及びノックピンを取り付ける。



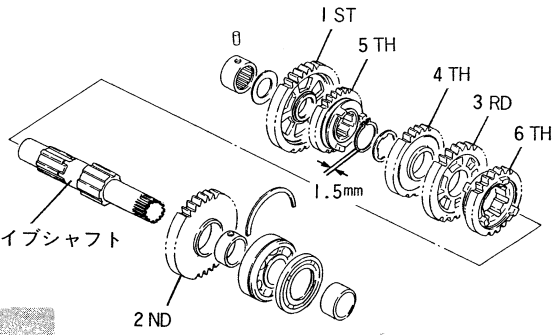

## ❻トランスミッションの組立

カウンタシャフト側の組立て




圧入時はネジロックスリーボンド1324を塗布し，6THドライブギヤーに付着しないよう注意する

ドライブシャフト側の組立て

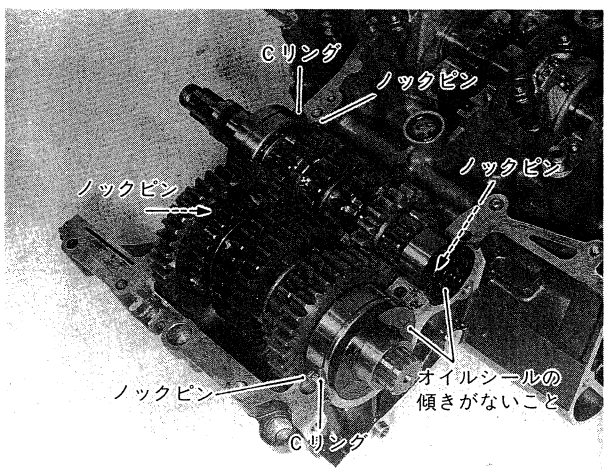



★カウンタシャフト，ドライブシャフトはアッパクランクケースに組み立てる。

★ベアリング位置決めピン及びノックピンをケース側の位置決めに合わせる。

★各シャフト組立後Cリングを挿入する。

注意 組立後エンジンオイルを塗布してください。




★オイルシールが傾いていないか確認する。

★各ギヤーをニュートラル位置にする。

★各ギヤーにエンジンオイルを塗布する。

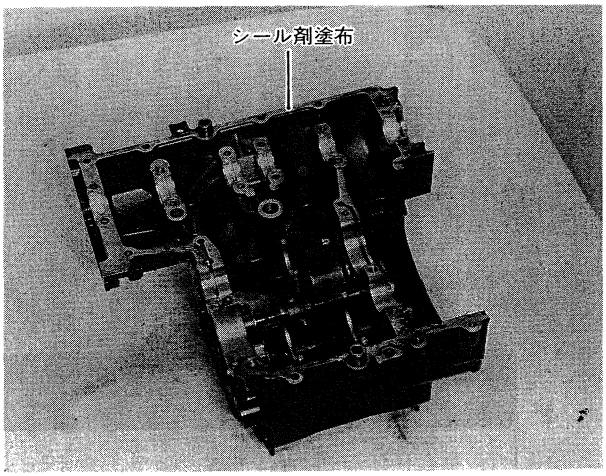
## ❼クランクケースの組立て

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

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

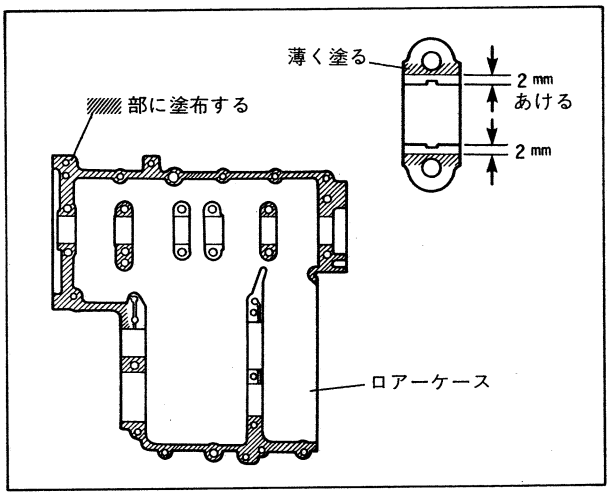
注意 ➡シール剤を必要以上厚く塗ると，シール剤がベアリング部やオイル通路を塞いでしまう恐れがあるので，十分注意してください。

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

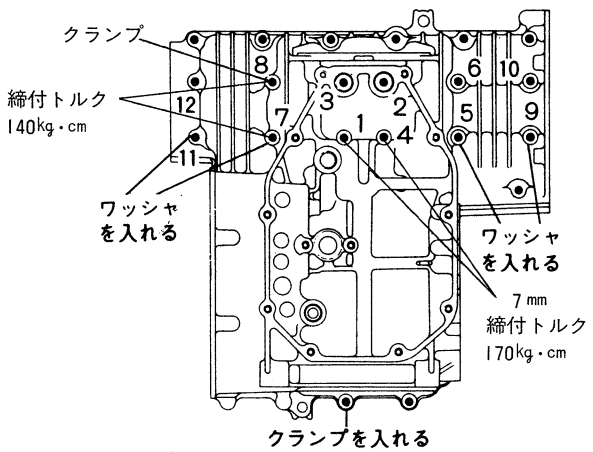


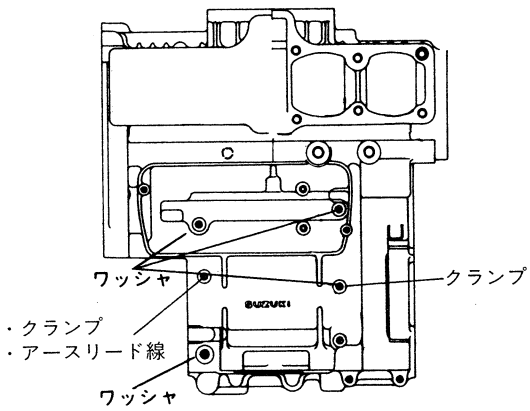

★クランクケースの締付けは指定番号順に締め付け，番号がない所は内から外へ対角線に均等に締め付ける。

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



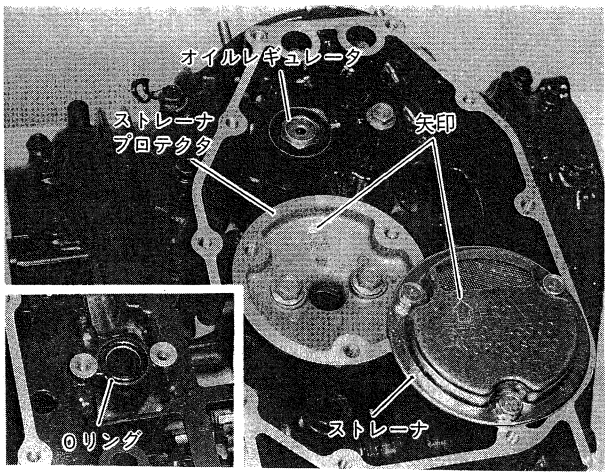

| クランクケース締付トルク | | |
|---|---|---|
| 仮締め | 6・7 mm | 60 kg・cm |
| | 8 mm | 130 kg・cm |
| 本締め | 6 mm | 140:No. 8・7 90～130kg・cm |
| | 7 mm | 170 kg・cm |
| | 8 mm | 200～240kg・cm |



## ❽オイルストレーナ，オイルレギュレータの組立て

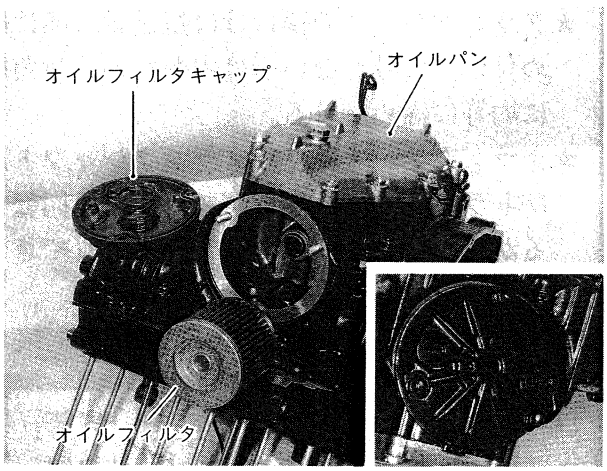
★クランクケースにOリングを取り付けてストレーナプロテクタを組み立てる。
★ストレーナは➡印方向をエンジン前側に向ける。
★オイルレギュレータはレギュレータガイドと共にクランクケースに締め付ける。




| オイルレギュレータ締付トルク | |
|---|---|
| 250～300 | kg・cm |

## ❾オイルパン，オイルフィルタの組立て

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

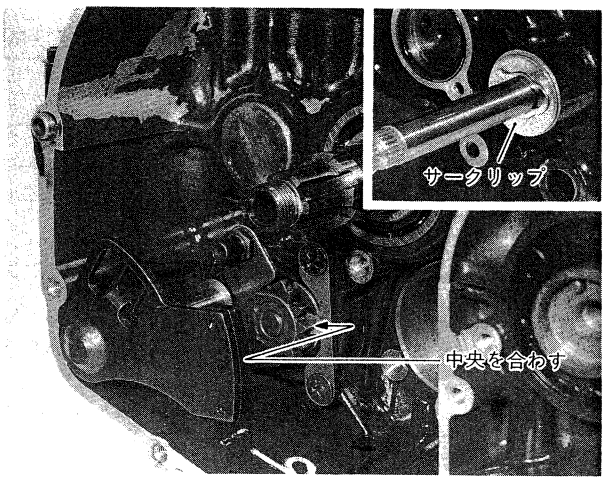



| オイルドレンプラグ締付トルク | |
|---|---|
| 200～250 | kg・cm |

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

## ❿ギヤーシフトシャフトの取付け

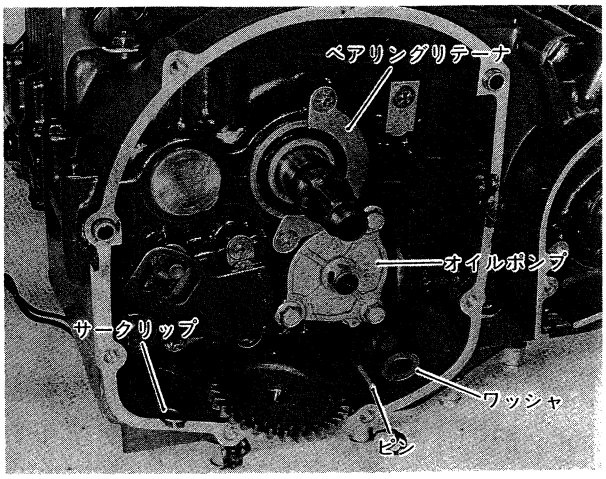
★スプリングをギヤーシフトシャフトにはめる。
★ギヤーシフトシャフトのギヤーとカムドリブンギヤーの中央を合わせて取り付ける。



## ⓫オイルポンプ，ドリブンギヤーの組立て

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

| オイルポンプボルト締付トルク | |
|---|---|
| 80～120 | kg・cm |



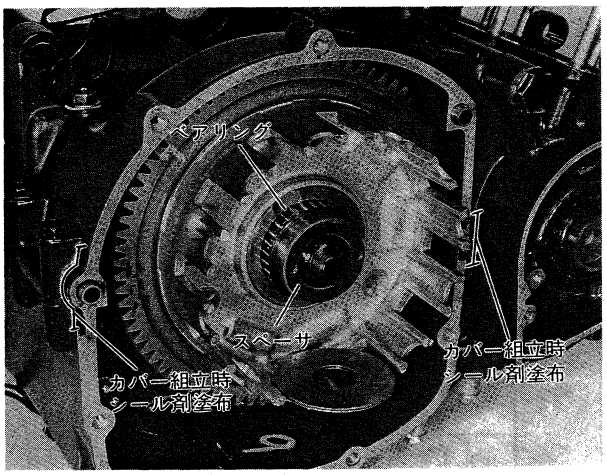

★オイルポンプシャフトのピンとオイルポンプドリブンギヤーのピン溝と合わせて組み立てる。

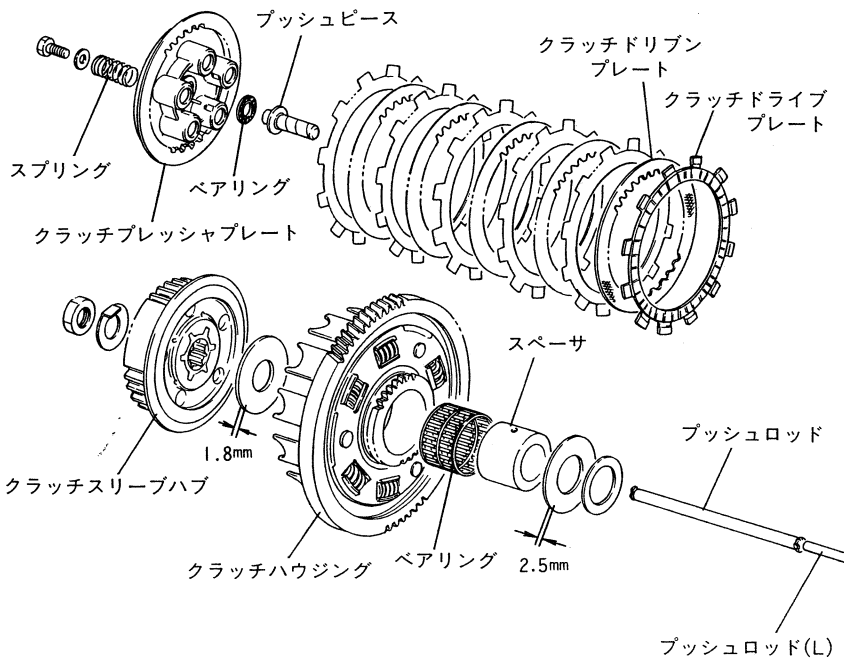
## ⓬クラッチ関係の組立て

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

注意➡クラッチハウジングの内側，外側のワッシャを確実に取り付けてください。

★各プレート，ギヤーにエンジンオイルを塗布する。



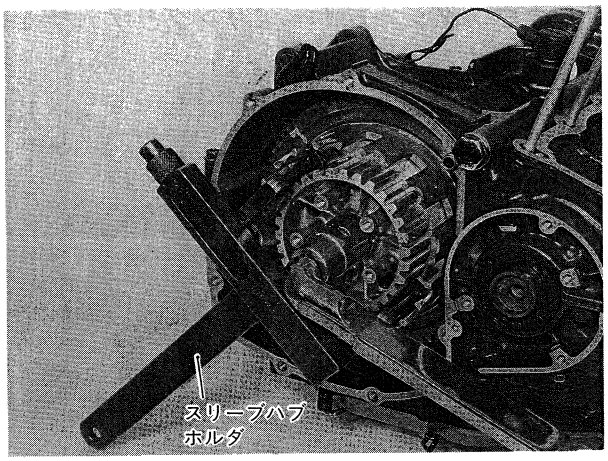






★クラッチスリーブハブホルダでクラッチスリーブハブを回り止めし，締付ナットを締め付ける。
★回り止めワッシャを折り曲げる。

| クラッチスリーブハブ締付トルク | | |
|---|---|---|
| 500～700 | kg・cm | |

★クラッチカバー組立時はロアークランクケースとアッパクランクケースの合わせ面部(上下20mm程度)にシール剤1215を塗布する。
★クラッチカバー前上下の締付ボルトにシールガスケットを入れる。



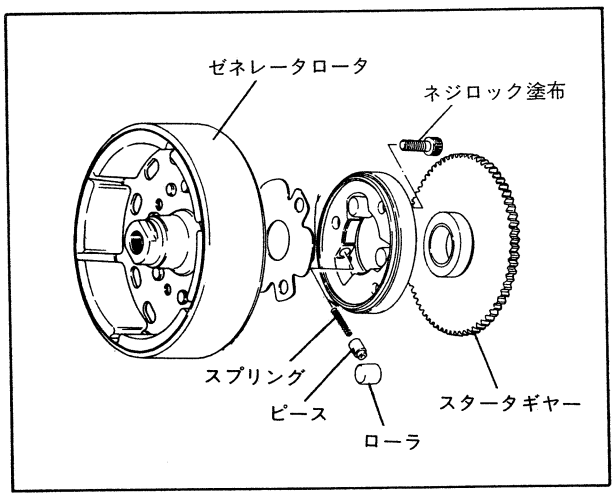

クラッチスリーブハブホルダ：09920－53710

## ⑬スタータクラッチの組立て

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

注意 組立後はエンジンオイルを塗布してください。

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

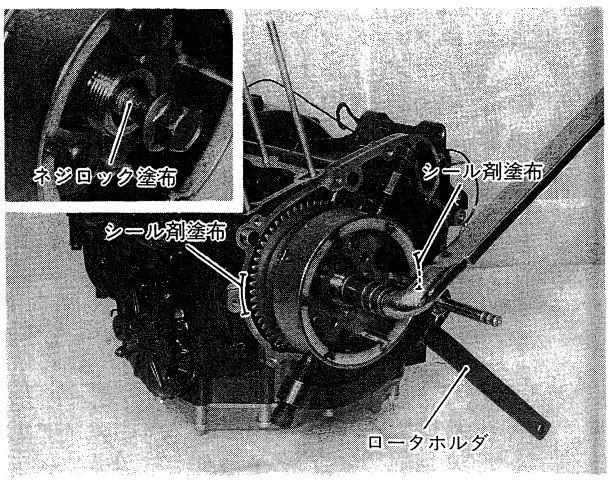



## ⑭ゼネレータロータの締付け

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

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

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



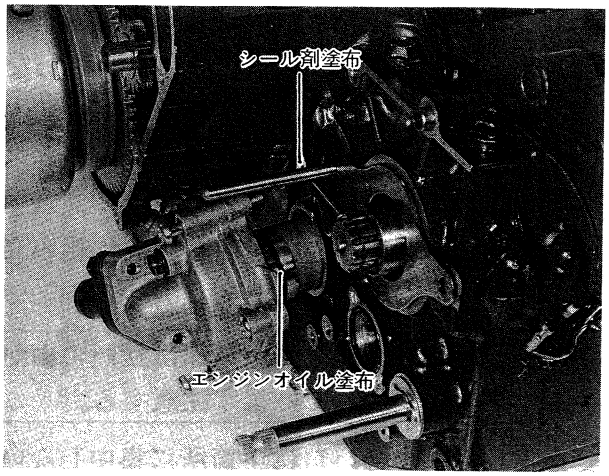

ロータホルダ：09930－44912

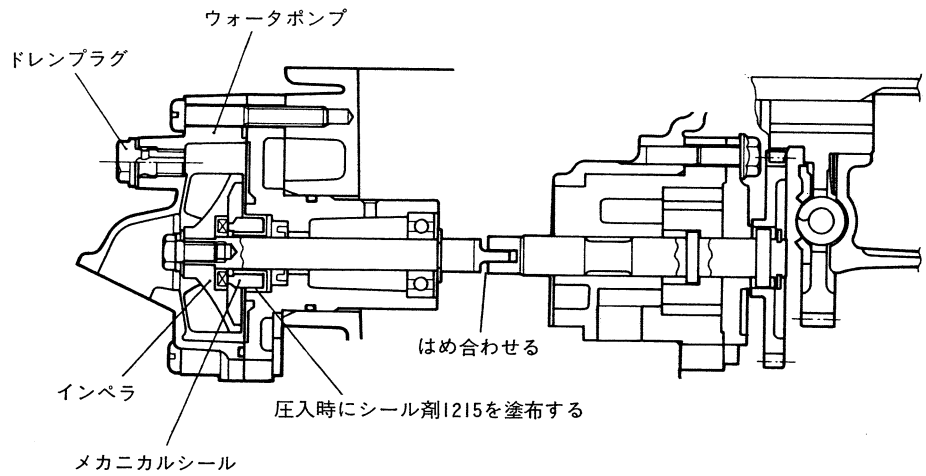
## ⑮ウォータポンプの組立て

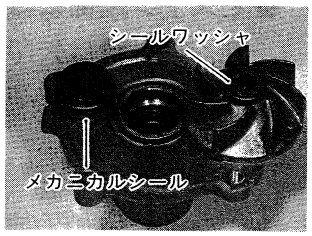
★ウォータポンプをクランクケースにはめ込む。

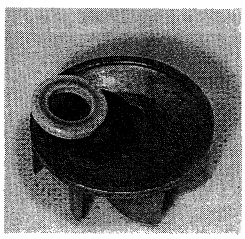
★ウオータポンプ締付ビスにシール剤1211を塗布する。

> 注意 Oリングにエンジンオイルを薄く塗布し，挿入時に傷を付けないよう注意してください。



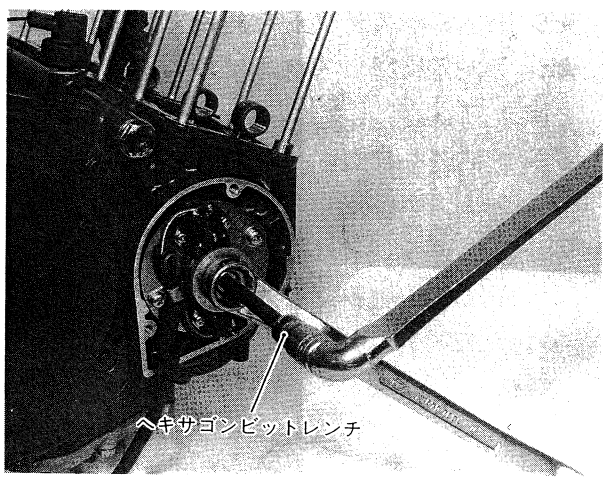



## ⑯シグナルゼネレータロータの組立

★シグナルロータの凹部とクランクシャフトのピンを合わせる。

★メガネレンチで回り止めをして，シグナルロータボルトを締める。



## ⑰ピストンリング・ピストンの組立て

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

★オイルリングは上下のサイドレールとスペーサの3つで構成されているので，スペーサをサイドレールではさむように組み立てる。

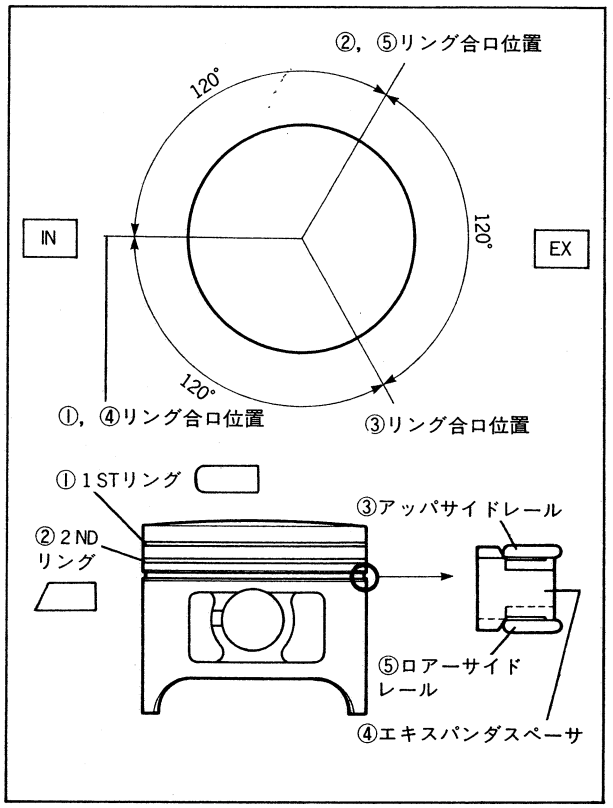
注意 スペーサの合い口部は互いの山が重なり合わないよう注意する。

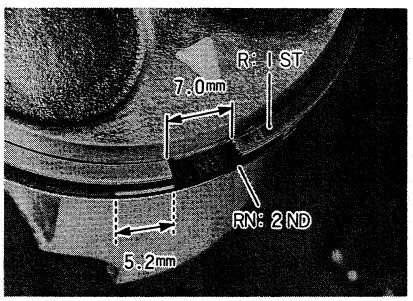
★各リングの合い口は1箇所に集中しないように取り付ける。

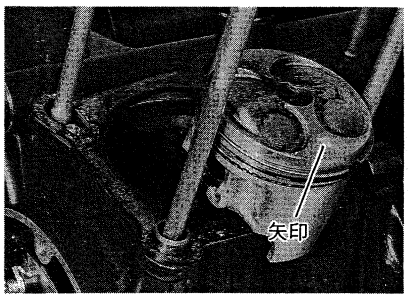
★ピストン頭部には向きを表示する矢印があり，取付時は矢印を排気側に向ける。

注意 ピストンは分解時と同じ気筒の所に組み立ててください。

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







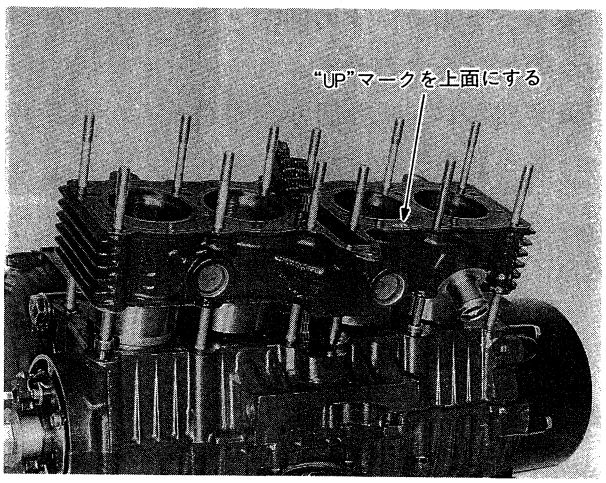
## ⑱シリンダの組立て

★シリンダガスケットを組み立てる。

★シリンダ及びピストンにエンジンオイルを塗布する。

★シリンダをピストンに差し込むときはピストンリングを折らないよう十分注意する。

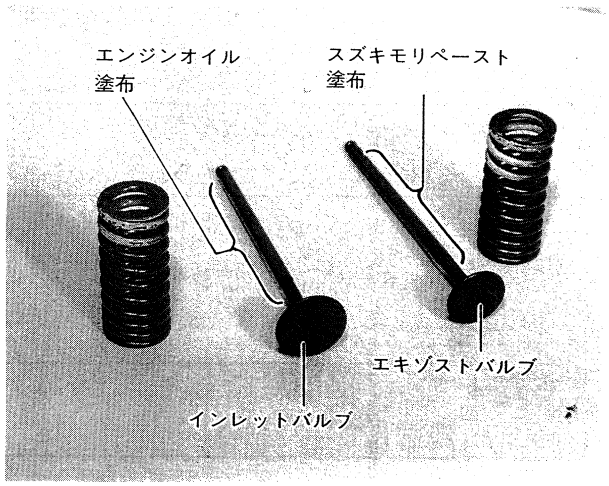
★シリンダヘッドガスケットはＵＰマークを上面にして組み立てる。



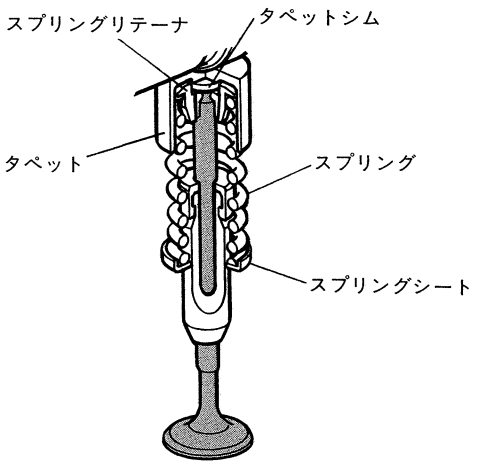
## ⑲バルブ関係の組立て

★インレットバルブステム部にエンジンオイルを十分に塗布（約0.2～0.5cc）しバルブガイドに挿入する。
★エキゾストバルブステム部にスズキモリペーストを十分に塗布（約0.2～0.5cc）しバルブガイドに挿入する。

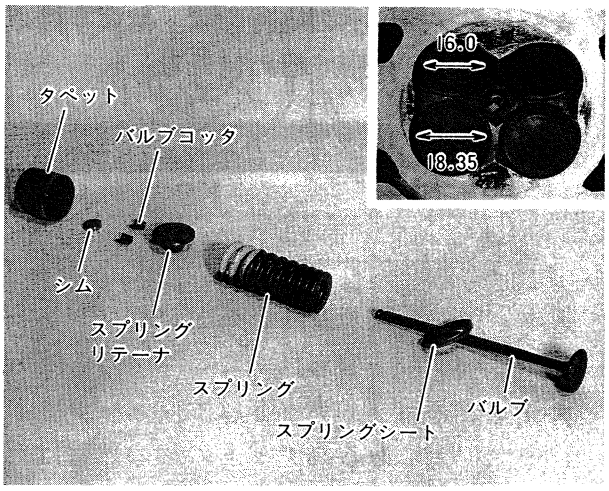
> 注意 バルブは分解時と同位置に組み立ててください。




★バルブスプリングはコイルピッチの密部が下側になるようにスプリングシート上に組み立てる。
・白ペイント側を上側にする。

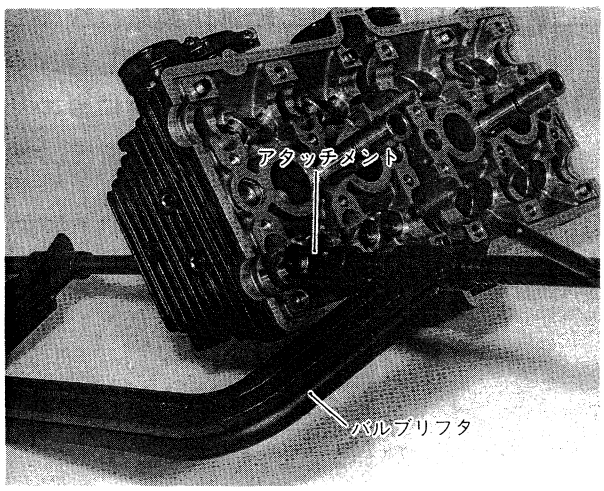



・エキゾース側のスプリングシート下側にシムワッシャを入れる。




★バルブリフタでスプリングを圧縮して，ピンセットでコッタピンを入れ，バルブをセットする。
・バルブコッタ内面にスズキグリース〝A〟を塗布すると組み立てやすい。

> 注意 バルブリフタでタペット摺動部に傷を付けないようにしてください。



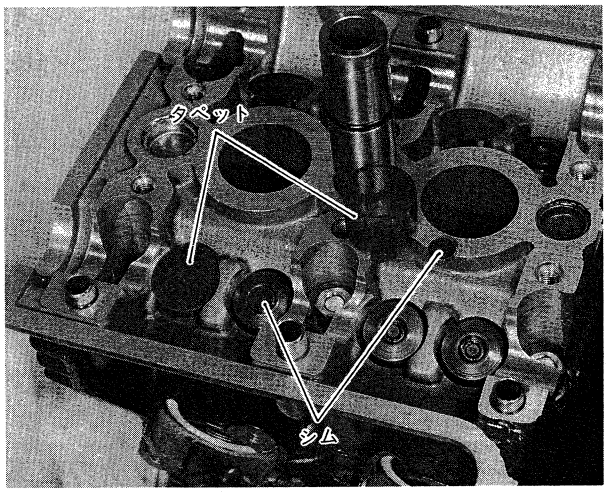

バルブリフタ：09916－14510
ピンセット　：09916－84510
アタッチメント(16φ)：09916－14530

★タペットシムをスプリングリテーナの凹部へ確実にはめ込む。

注意➡ タペット，シムは分解時と同位置に組み立ててください。

★タペット室内及び外周にエンジンオイルを塗布（約0.2～0.5cc）しシリンダヘッドに組み立てる。

注意➡ タペット摺動部に傷を付けないよう注意してください。




## ⑳シリンダヘッドの組立て

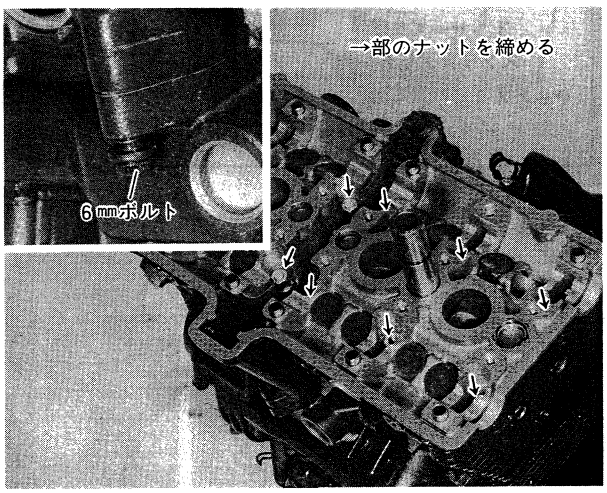
★シリンダヘッドの締付ナットは仮り締め，本締めの2段階で締め付ける。

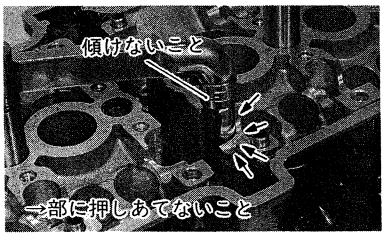
| シリンダヘッド締付トルク | | |
|---|---|---|
| 仮締め | 100 | kg・cm |
| 本締め | 150～190 | kg・cm |

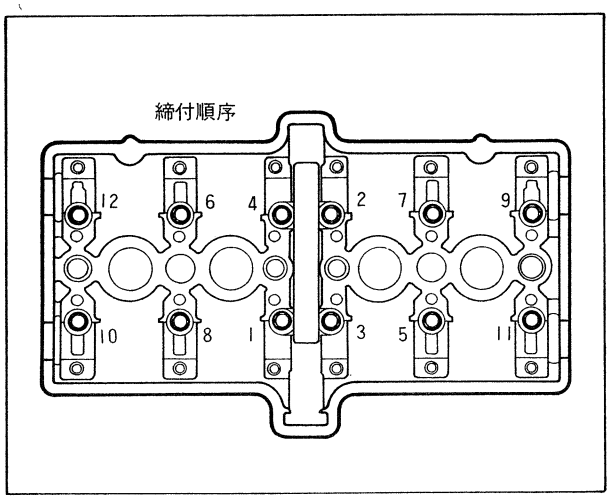
★エンジン前側のシリンダとシリンダヘッドの6㎜ボルトも忘れずに締め付ける。

★シリンダヘッドナットはカムシャフトジャーナル部にある為ナットの締め付けはディープソケットレンチを使用する。
・工具を傾けないこと。

注意➡ 工具を傾けて締付作業を行なうと，工具がジャーナル部を押し付ける状態となりジャーナルの角にカエリが出来る場合がありますので十分注意してください。



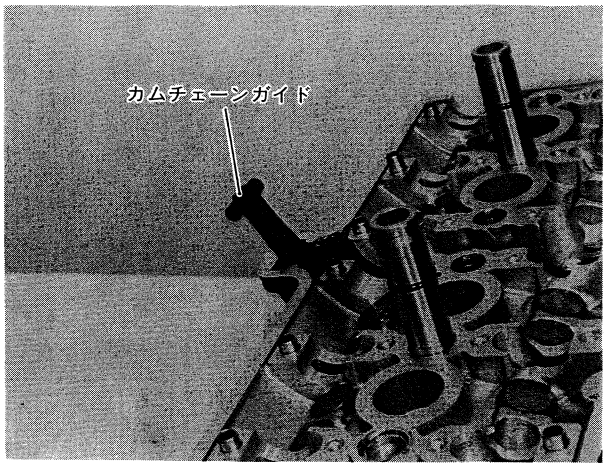



## ㉑カムシャフトの組立て

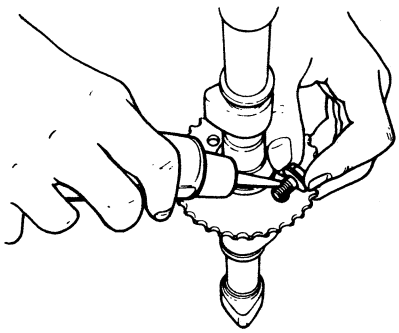
★カムチェーンを軽く引っ張ってカムチェーンガイドNo.1を挿入し，先端をクランクロアーケースに確実にはめ，上端をシリンダヘッドにはめ込む。

★インレット及びエキゾーストカムシャフトにスプロケットを取り付ける。

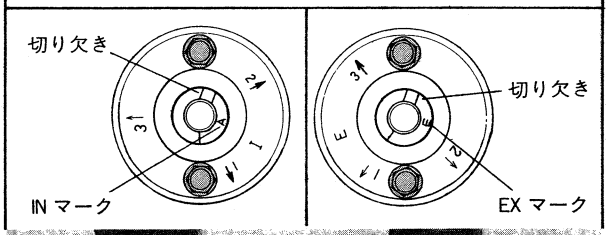
注意 カムシャフトの端面にＩＮ(Aマーク)，ＥＸ(Eマーク)が刻印してありますので確認してください。

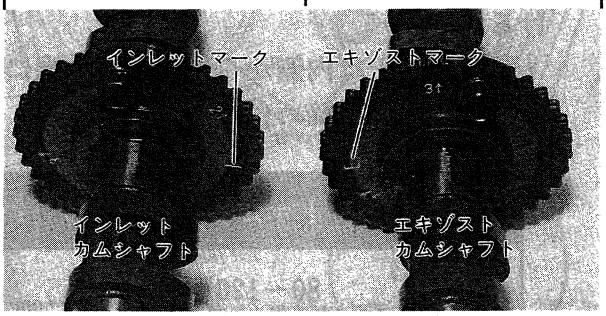



| カムシャフトスプロケット締付トルク | |
|---|---|
| 240～260 | kg・cm |
| ネジロックスリーボンド1303を塗布 | |



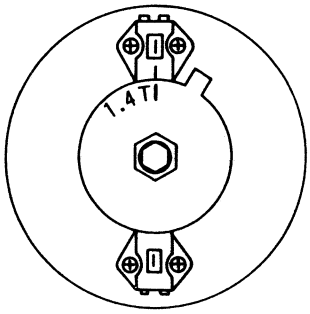
**カムスプロケット組立位置**




## ㉒バルブタイミングの合わせ方

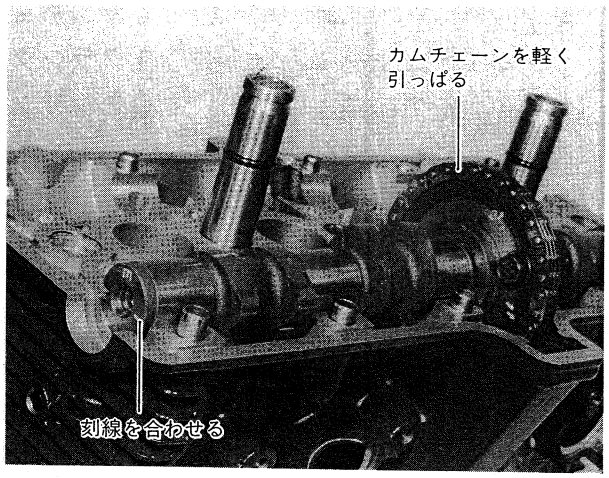
★1．4番のピストンが上死点になるようクランクシャフトを回す。




1、4番の上死点時を示す

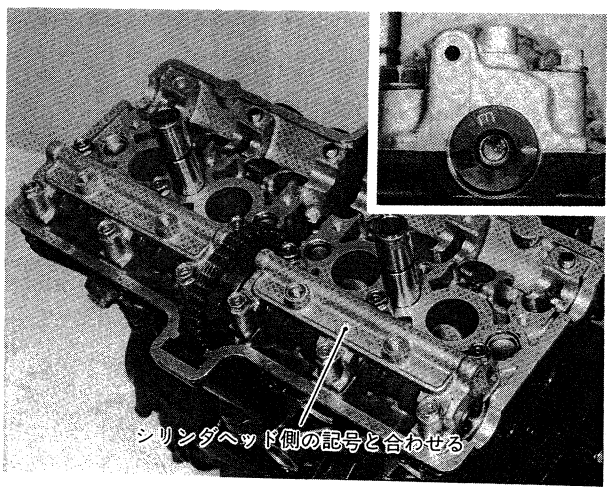
★シリンダヘッドのカムジャーナルへエンジンオイルを塗布（約3～5cc）する。
★エキゾーストカムシャフト端面の刻線をエンジン前方に向けて，シリンダヘッドカバー合せ面に平行になるよう組み立てる。
★カムチェーンをエキゾスト側に一杯に引っ張り，エキゾーストカムスプロケットに噛み合わせる。

注意 クランクが回らないようにしてください。



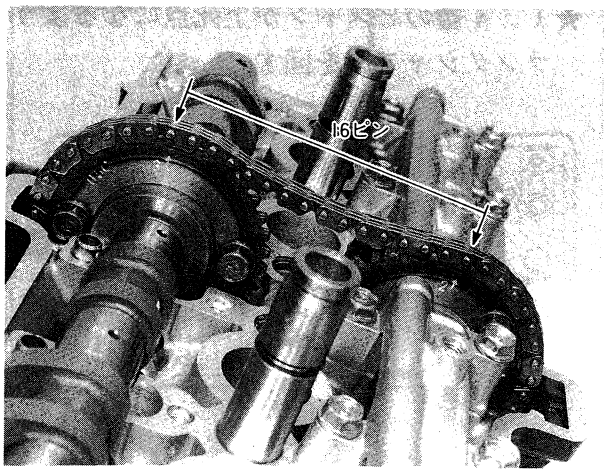

★エキゾーストカムシャフトのジャーナル部及びカムシャフトハウジング軸受部にエンジンオイルを塗布（約3～5cc）する。
★カムシャフトホルダ記号とシリンダヘッド側記号を合わせてカムシャフトホルダを取り付ける。
★カムシャフトホルダを規定トルクで締め付ける。
・締付ボルトは内側から外側に対角線に均等に少しづつ締め付ける。

| カムシャフトホルダ締付トルク | |
|---|---|
| 80～120 | kg・cm |




★エキゾストカムシャフトスプロケットの2の矢印の位置から起算して16ピン目にインレットカムシャフトスプロケット3の矢印を合わせる。
★エキゾストカムシャフトと同じ要領でエンジンオイルを塗布する。
★エキゾストカムシャフトと同じ要領でインレットカムシャフトホルダを締め付ける。

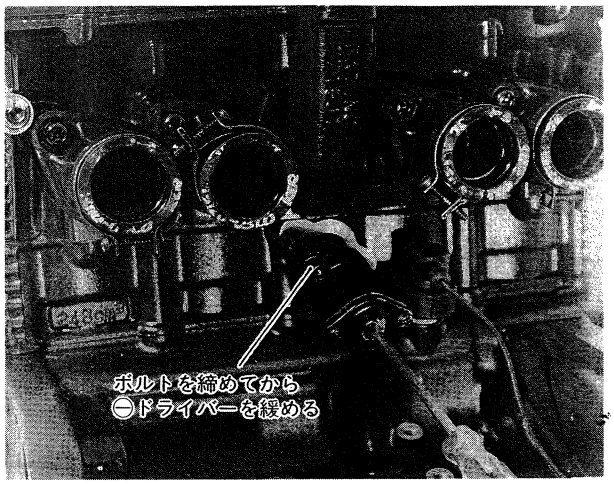
注意 クランク及びエキゾストカムシャフトが回らないようにしてください。



## ㉓カムチェーンテンショナアジャスタの取付け

★カムチェーンテンショナアジャスタのキャップを外し，⊖ドライバを用いて右に回してプッシュロッドを縮める。
★シリンダに取り付ける。

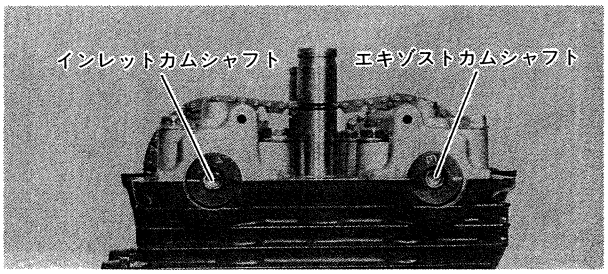
| カムチェーンテンショナアジャスタ締付トルク | |
|---|---|
| 60～80 | kg・cm |

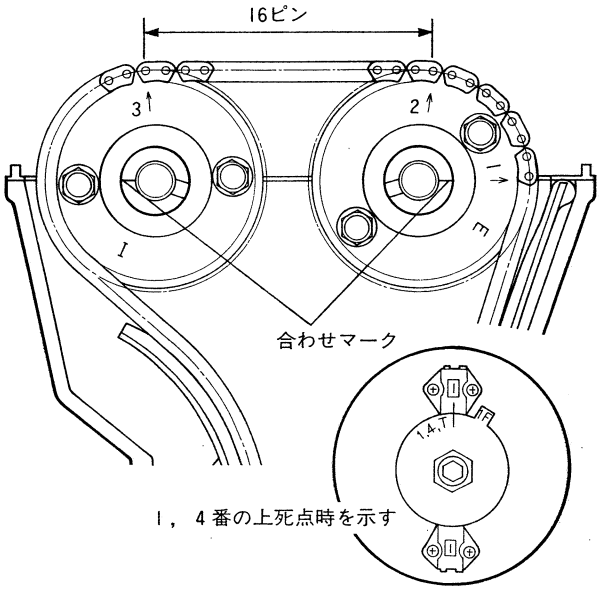



★⊖ドライバでプッシュロッドを戻す。

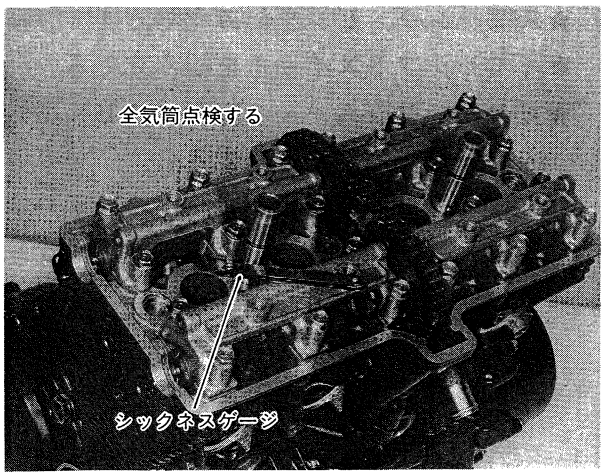
### バルブタイミングの確認

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



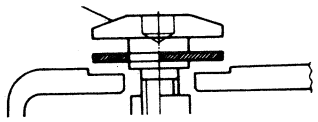



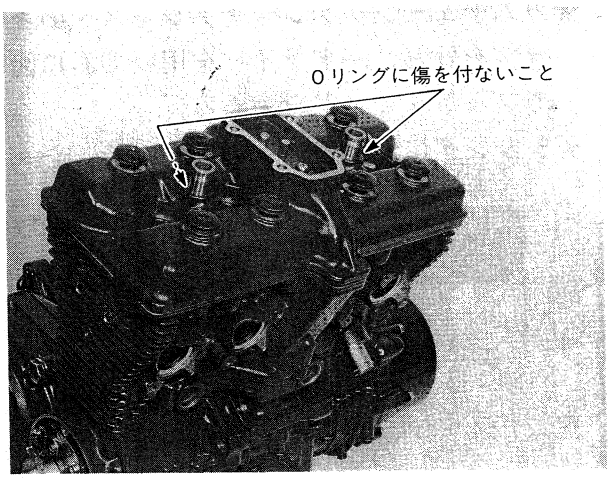

★タペットクリアランスの確認をする。
・タペットクリアランスが標準値以外の場合は点検調整の「タペットリアランスの調整」欄を参照して標準値にする。



## ㉔シリンダヘッドカバーの組立て

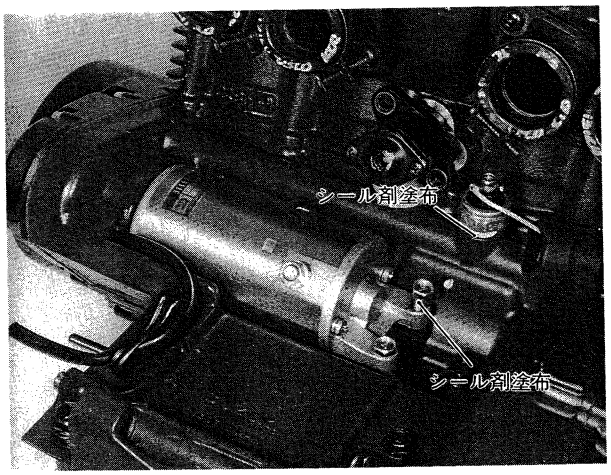
★シリンダヘッドカバーを組み立てる前にシリンダヘッド上面よりオーバフローしない範囲でエンジンオイルをタペット室に注入する。
★ウォータユニオンパイプのOリングに傷を付けないよう注意してシリンダヘッドカバーを組み立てる。
★締付ボルトは内側から外側に均等に締め付ける。




## ㉕スタータモータ及びオイルプレッシャスイッチの組立て

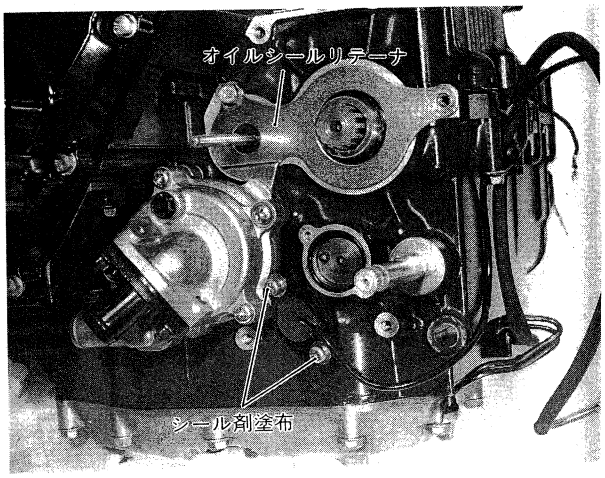
★スタータモータをクランクケースにセットすると同時にスタータアイドルギヤーに噛み合わせる。
★スタータモータ締付ボルト(前側)にスズキシール剤1211を塗布する。
★オイルプレッシャスイッチにシール剤1211を塗布して組み立てる。



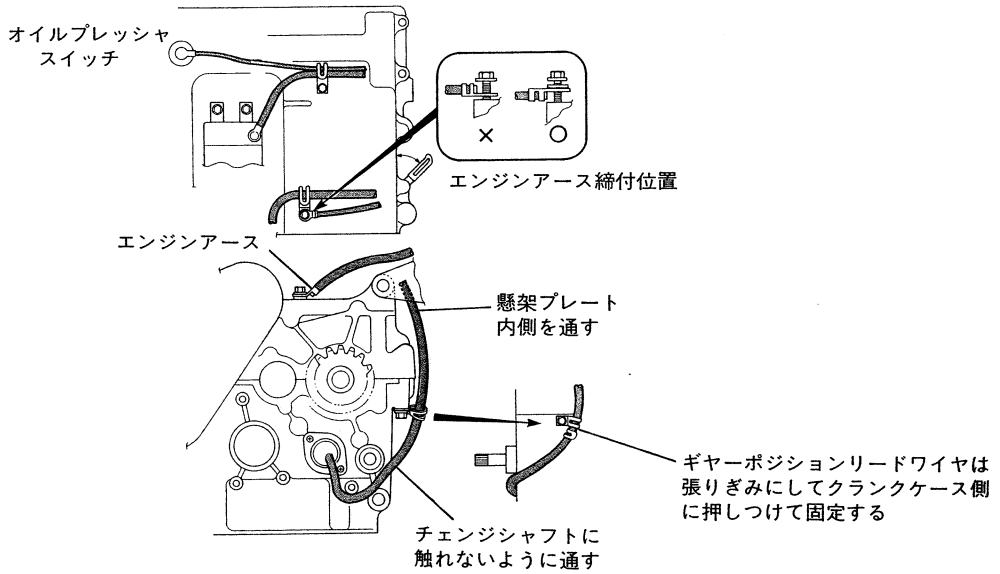

分解点検

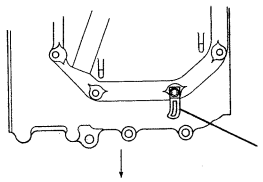
## ㉖ギヤーシフトスイッチの組立て

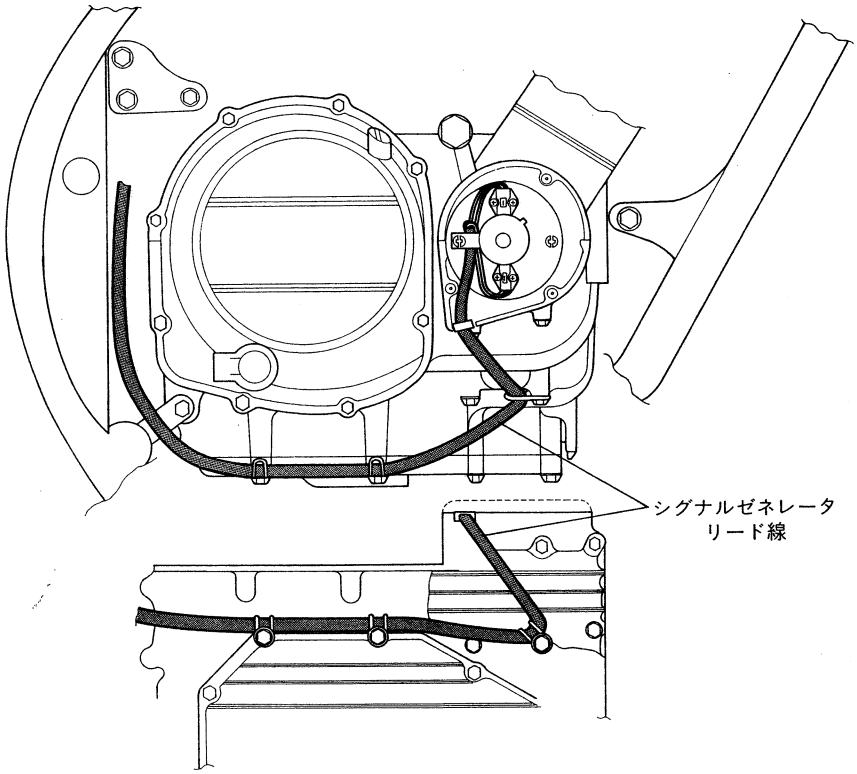
★スプリング，ピンを組み立てる。
★ギヤーシフトスイッチを組み立てる。
★ギヤーシフトスイッチ締付スクリュにスズキシール剤1211を塗布する。
★ドライブシャフトオイルシールリテーナを組み立て，締付後ボルト1箇所にリテーナを折り曲げ回り止めをする。



## ㉗エンジン電装リード線通し方



## カムシャフトの振れの点検

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

| カムシャフトの振れ（mm） | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 0～0.02 | 限度 | 0.10 |

## カムの高さの点検

★摺動面に異常な傷や摩耗がないか点検する。
★カムリフト部の径を測定する。

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

## カムシャフトジャーナル径の点検

★摺動面に異常な傷や摩耗がないか点検する。
★各ジャーナル部を十字方向に測定する。

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

## カムシャフトホルダの内径の点検

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

| カムシャフトホルダの内径(mm) |
|---|
| 22.012～22.025 |

## カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス点検

★カムシャフトとカムシャフトホルダの間にプラスチゲージを入れ，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ゲージの幅でクリアランスを測定する。

| カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス(mm) |
|---|
| 0.032～0.066 |

## バルブガイドの内径の点検

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

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

## バルブステムの外径の点検

★バルブステム摺動部分の上・中・下部を十字方向に計6箇所測定する。

| バルブステムの外径（mm） | | |
|---|---|---|
| 標準 | IN： | 3.965～3.98 |
| | EX： | 3.95～3.965 |

## バルブの振れの点検

★Vブロックを用いて，ゆっくり回しながら測定する。

| バルブの振れ（mm） | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 0.045 | 限度 | 0.05 以上交換 |

## バルブシート面の幅の点検

★バルブとシートあたり面に光明丹を塗り，あたり面が全周に渡って均一で中央にあるかを点検する。
★シートのあたり面幅を測り，限度を越えていたら修正する。

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

## バルブスプリングの自由長の点検

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

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

## ピストンリング自由合い口すき間の点検

★ピストンリングがピストンリング溝上で自由に動くか確認する。
★ピストンリングの合い口に余分な力がかからないようにして測定する。
★2～3度測ってみる。

| ピストンリングの自由合い口隙間(mm) | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 1st： 約7<br>2nd： 約5.2 | 限度 | 1st：5.6<br>2nd：4.16以下交換 |

## ピストンリングとリング溝のすき間の点検

★ピストンリング溝及びピストンリングのカーボンを除去する。
★ピストンリングを取り付け，ピストンへリングを押し付けながら上へあげ，リング下側ですき間を測定する。

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

## 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付合い口隙間（mm） | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 1st：0.1～0.25<br>2nd：0.25～0.45 | 限度 | 1st：0.75<br>2nd：0.8 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（mm） | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 48.955～48.97 | 限度 | 48.88 以下交換 |

## ピスト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（mm） | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 14.002～14.008 | 限度 | 14.035 以上交換 |

## 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（mm） | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 13.995～14.0 | 限度 | 13.98 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（mm） | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 14.01～14.019 | 限度 | 14.05 以上交換 |

## 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（mm） | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 49～49.015 | 限度 | 49.09 以上交換 |

## シリンダの平面度の点検

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

| シリンダの平面度(mm) | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 0.03 | 限度 | 0.2 以上交換 |

## クランクシャフトの振れの点検

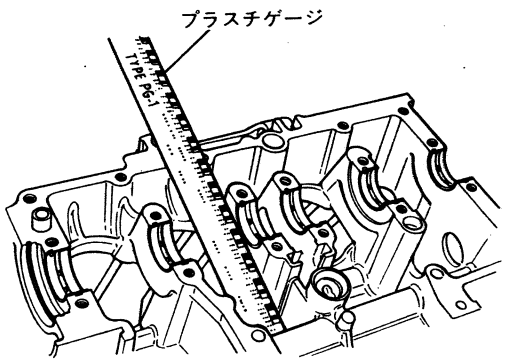
★摺動面に異常な傷，摩耗がないか点検する。
★Vブロックを用いゆっくり回しながら振れを測定する。

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

## クランクシャフトジャーナルのオイルクリアランス

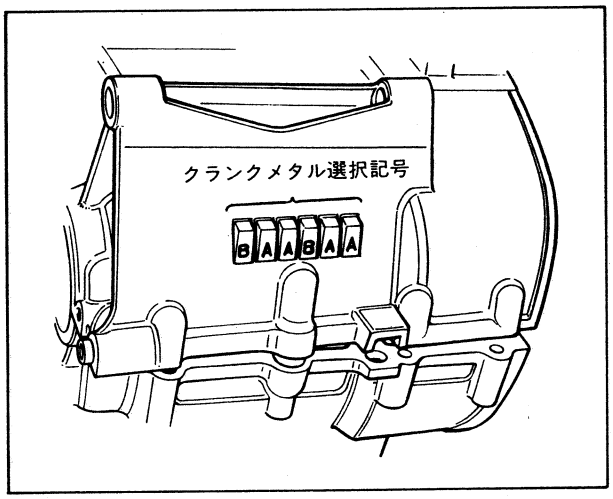
★クランクケースを分割してクランクシャフトジャーナル部へプラスチゲージを入れてクランクケースを規定トルクで締め付ける。
★再びクランクケースを分割し，押しつぶされたプラスチゲージ幅でオイルクリアランスを測定する。

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



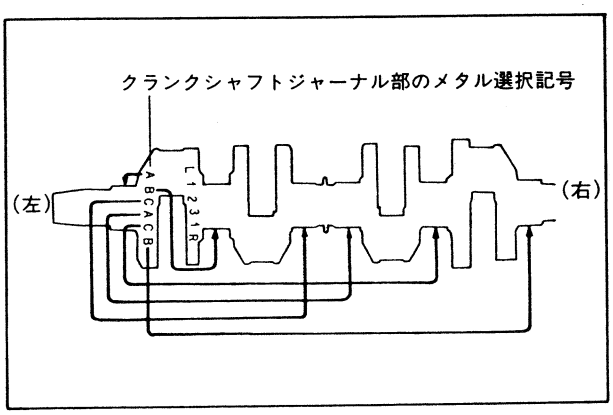

★測定結果が規定オイルクリアランスを外れていたら，1番左側クランクウェッブとクランクケース後面に記した記号から下記のクランクメタル選択表でベアリングを選択し，交換する。

注意 1対のクランクメタルには同色のベアリングを使用してください。




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

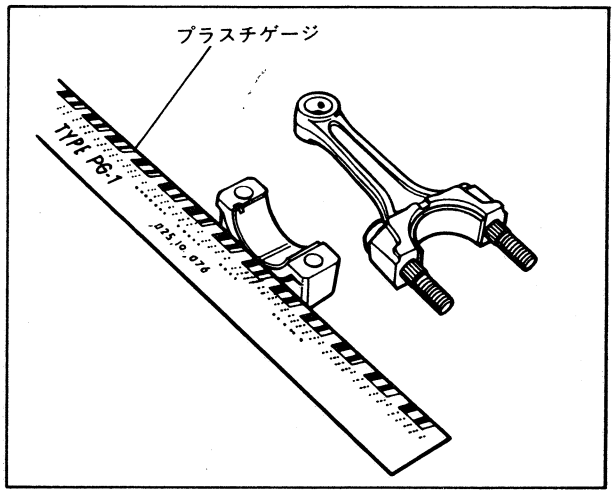
| クランクメタル選択表 | | | |
|---|---|---|---|
| ケース側記号 ＼ クランク側記号 | A | B | C |
| A | 緑色 | 黒色 | 茶色 |
| B | 黒色 | 茶色 | 黄色 |



## コンロッド大端のオイルクリアランス

★コンロッドキャップを外してコンロッドとクランクピンの間へプラスチ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ゲージ幅でオイルクリアランスを測定する。

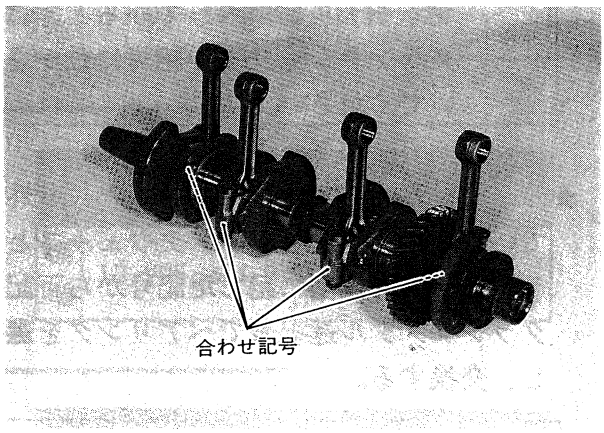
注意 プラスチゲージがコンロッド大端部に入っているときは，コンロッドを絶対に動かさないでください。



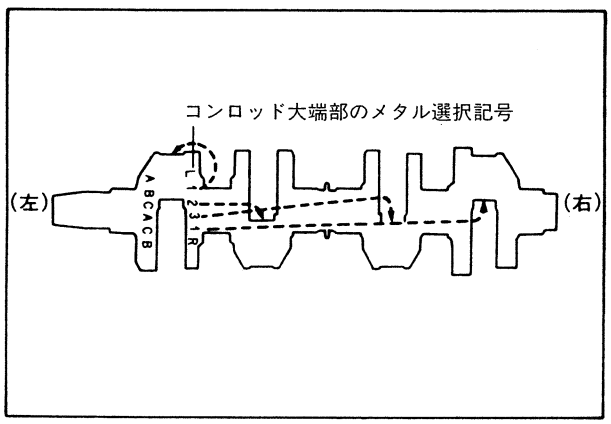

| コンロッド大端部のオイルクリアランス |
|---|
| 0.024～0.048mm |

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

注意 1対のコンロッド大端部には同色のベアリングを使用してください。

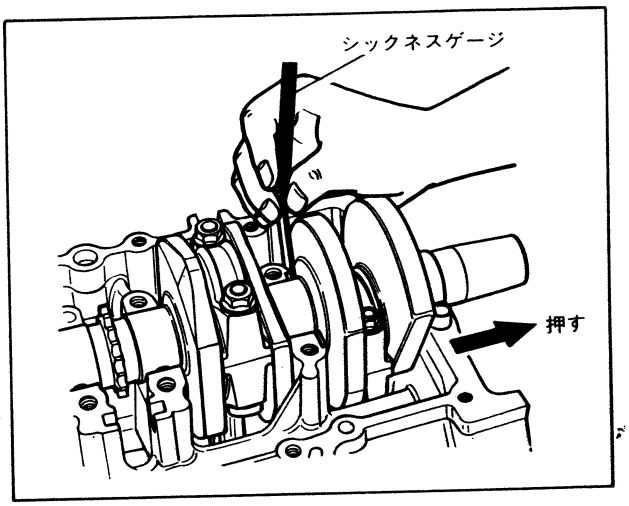



| コンロッド大端メタル選択表 | | | |
|---|---|---|---|
| コンロッド内径記号 ＼ クランクピン外径記号 | 1 | 2 | 3 |
| 1 | 緑色 | 黒色 | 茶色 |
| 2 | 黒色 | 茶色 | 黄色 |



## クランクシャフトスラストクリアランス

★アッパクランクケースにクランクシャフトを入れ，ライトスラストメタルをセットし，クランクシャフトを手でスタータクラッチ側に押す。
**ライトスラストメタルにすき間が無い状態**にし，クランクウェッブとベアリングホルダ間をシックネスゲージでクリアランスを測定する。







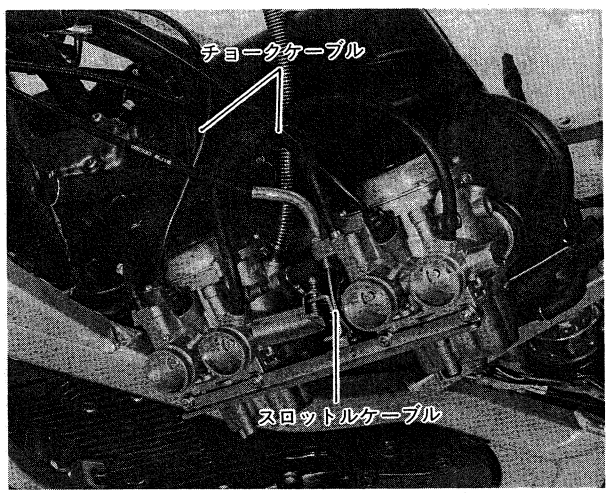
| ライトスラストメタル | |
|---|---|
| 厚　さ | 色 |
| 2.425～2.45 | 緑 |

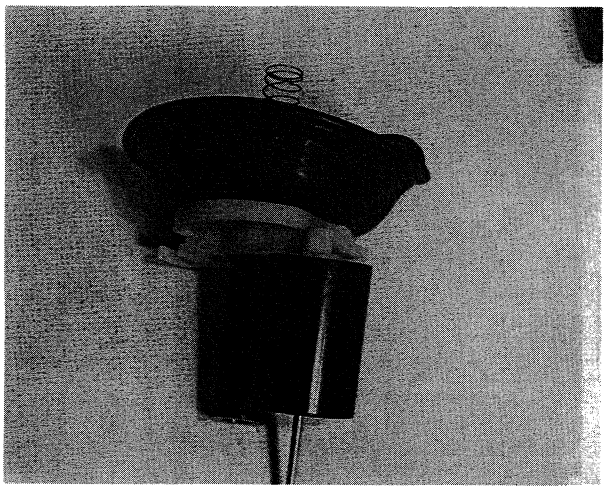
| レフトスラストメタル選択表 | | |
|---|---|---|
| レフトスラストメタル そう入前のクリアランス | レフトスラストメタルの色 | レフトスラストメタル そう入後のクリアランス |
| 2.420～2.445mm | 赤 | 0.045～0.095mm |
| 2.445～2.470mm | 黒 | |
| 2.470～2.495mm | 青 | |
| 2.495～2.520mm | 緑 | |
| 2.520～2.545mm | 黄 | |
| 2.545～2.575mm | 白 | 0.045～0.100mm |

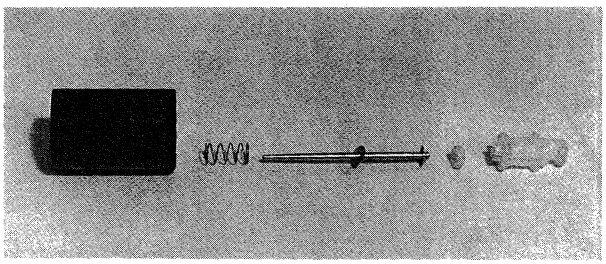
上記の要領でスラストクリアランスが標準値以内に入らない場合は，ライトスラストメタルを新品と交換して，再調整してください。

## キャブレータの取外し

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



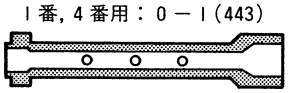





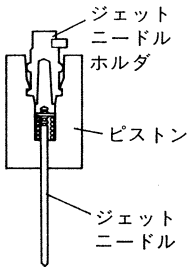
2番，3番用：0－I(570)

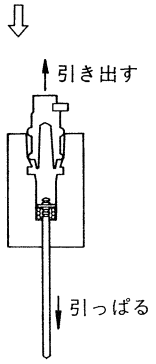


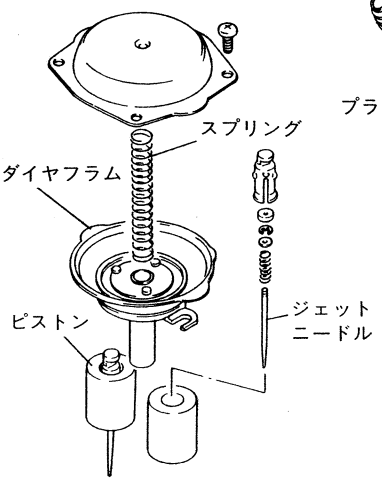
I番，4番用：0－I(443)

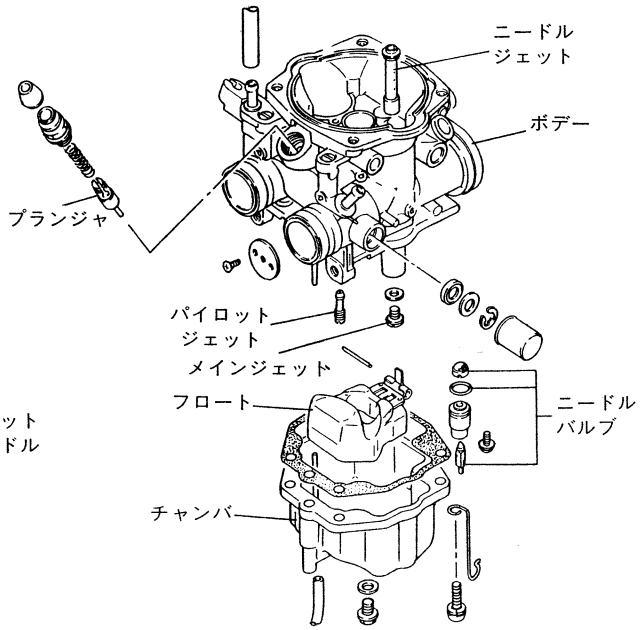


ジェットニードルホルダ取り外し方



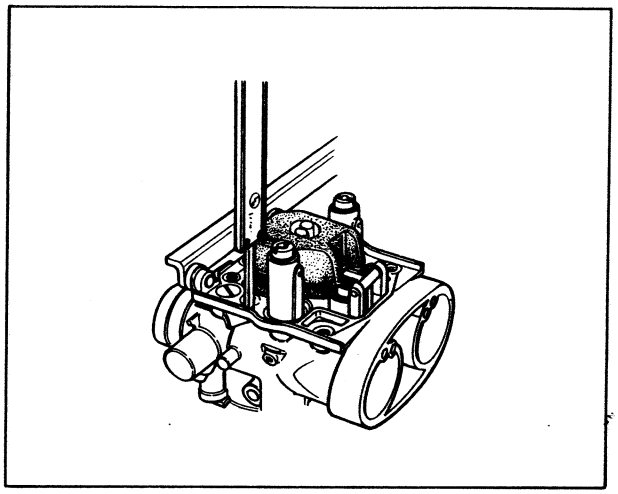



## 油面調整基準の点検

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

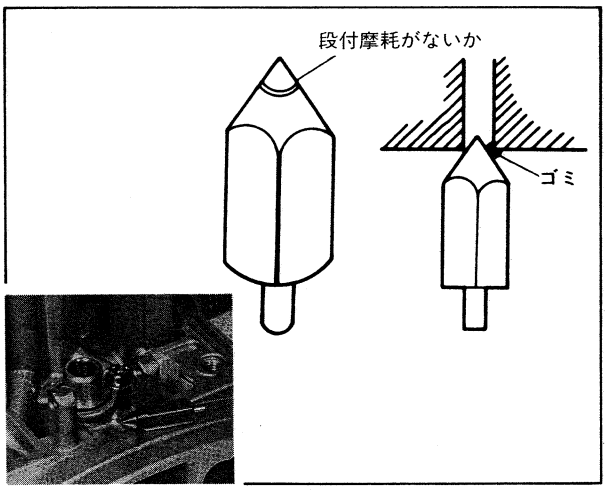


| 油面調整基準（mm） |
| --- |
| 20.5 |

## フロートバルブの点検

★バルブに摩耗や傷がないか。
★ゴミなどのつまりがないか。

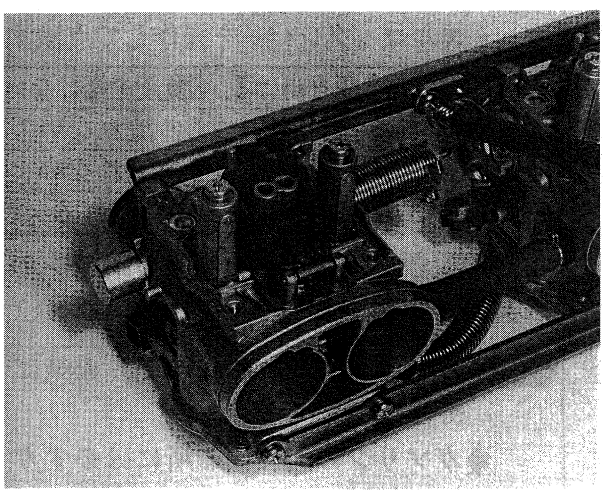
注意 汚れたりつまっているときはエアーガンで吹き飛ばすようにして掃除する。




## エアー通路，ジェット類のつまり点検

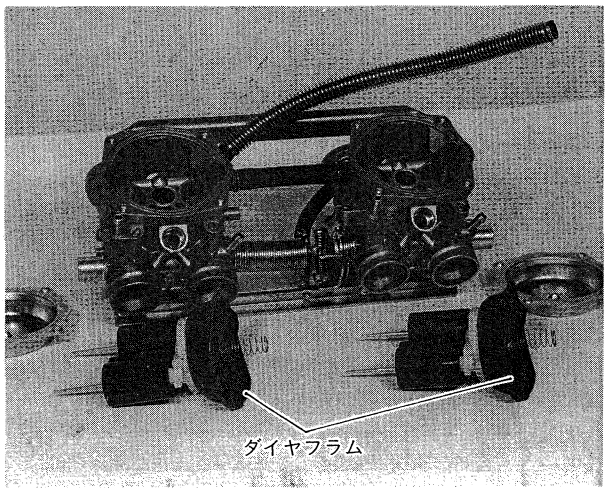
★キャブレータのジェット類や各部通路は，非常に精密にできているため，エアーを通して掃除する。

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



## ダイヤフラムの点検

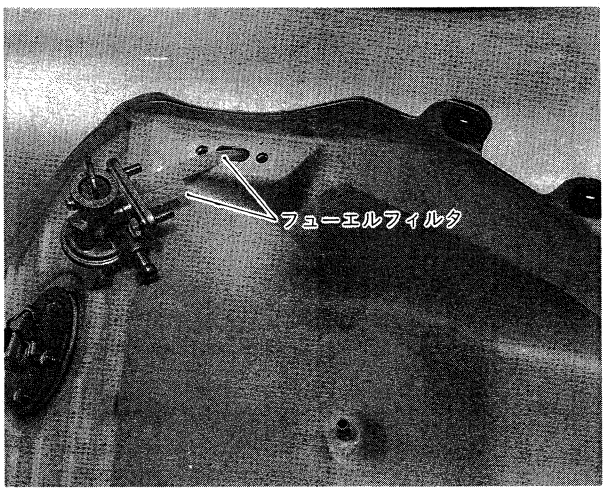
★ダイヤフラムのゴム部が破れていないか細かく目視点検する。
★ダイヤフラムの作動点検
負圧取り出し口から
● 負圧をかけたとき：ピストンが上がる。
● 放したとき：ピストンが下がる。




## フューエルフィルタの点検

★ガソリンを抜く。
★ガソリンタンク下側に取り付けてあるフューエルコックを外す。
★フューエルフィルタにゴミなどのつまりがないか点検する。

注意 ガソリンが出るので，火気に十分注意して作業してください。



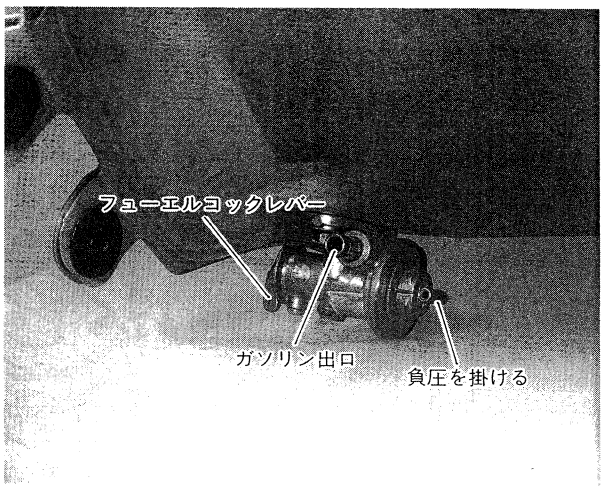

## フューエルコックの点検

★フューエルコックレバーを操作して点検する。

| レバー位置 | 負圧を掛ける | 負圧を掛けない |
|---|---|---|
| ON | 流れる | 流れない |
| RES(予備) | 流れる | 流れない |
| PRI | 流れる | 流れる |

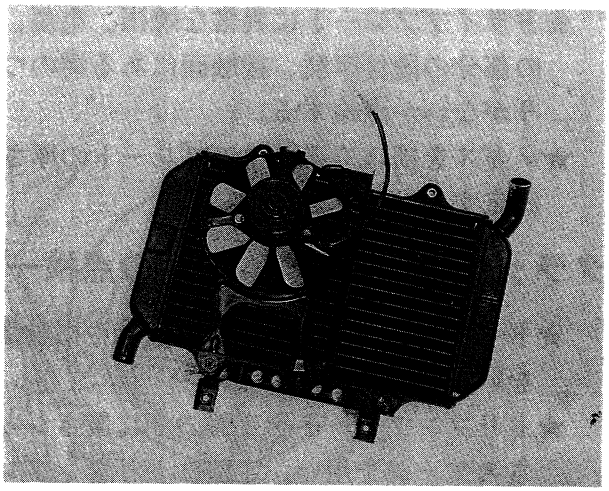
★上記の要領で，レバー位置とガソリンの流れ具合を点検する。

注意 ガソリンが流れ出るので，火気に十分注意してください。
➧ガソリンの流れ出る所には必ずガソリン受けを用意してください。



## ラジエータの点検

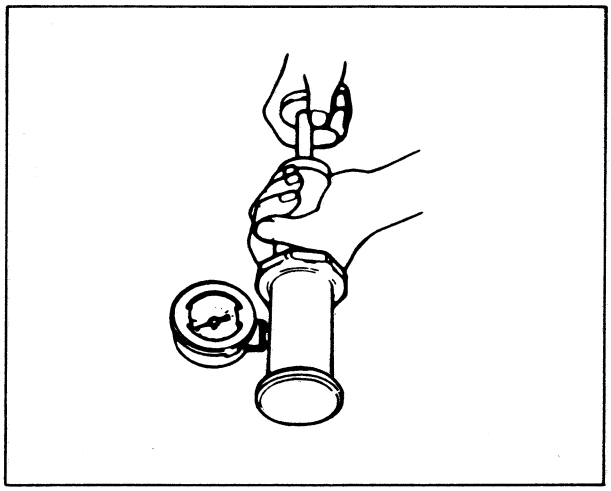
★フィンの変形や泥，虫等による汚れがないか点検する。
★冷却水の漏れがないか点検する。
★水路に湯あか，錆等のつまりがないか点検する。



## ラジエータキャップの点検

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

| ラジエータキャップの開弁圧 |
| --- |
| 0.95～1.25kg/cm² |



## クラッチドライブプレートの点検

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

| ドライブプレートの厚さ(mm) | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 2.9～3.1 | 限度 | 2.6 以下交換 |

## クラッチドリブンプレートの点検

★ドリブンプレートに異常な焼けや摺動傷がないか目視で点検する。
★ドリブンプレートを定盤の上に置きシッ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(mm) | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 0～0.1 | 限度 | 0.6 以上交換 |

## クラッチスプリングの自由長点検

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

| クラッチスプリングの自由長(mm) | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 38.1 | 限度 | 36.29 以下交換 |

## ギヤーシフトフォークとフォーク溝のすき間の点検

★トランスミッションギヤ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(mm) | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 0.1～0.3 | 限度 | 0.32 以上交換 |

## ギヤーシフティングフォークの爪の厚さの点検

★ギヤーシフティング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ティングフォークの爪の部分の厚さを測定する。

| ギヤーシフティングフォークの爪の厚さ(mm) | | |
|---|---|---|
| 標準 | No.1<br>No.2<br>No.3 | 4.8～4.9 |

## シフトフォークシャフトの曲がりの点検

★シフトフォークシャフトの摺動部の傷の有無を点検する。
★シッ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。

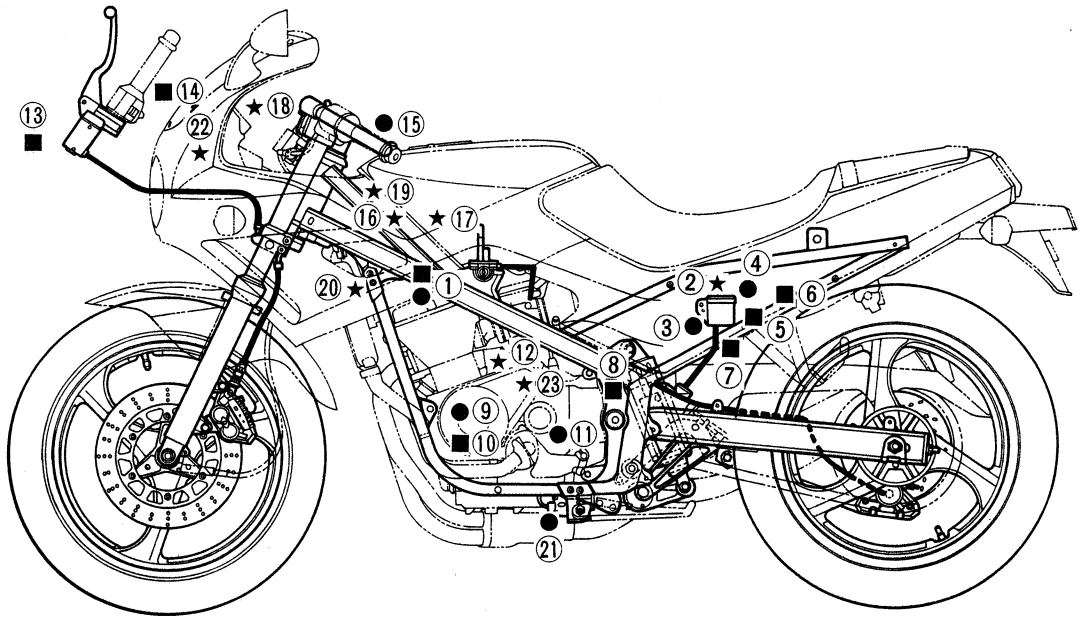
| シフトフォークシャフトの曲がり (mm) | |
|---|---|
| 標準 | 0～0.03 |

# 電装部品配置図

| 番号 | | 名称 |
|---|---|---|
| ① | ■● | イグニッションコイル |
| ② | ★ | バッテリ |
| ③ | ● | イグナイタ |
| ④ | ● | ターンシグナルリレー |
| ⑤ | ■ | スタータリレー |
| ⑥ | ■ | フューズ |
| ⑦ | ■ | レギュレートレクチファイア |
| ⑧ | ■ | リヤーブレーキスイッチ |
| ⑨ | ● | ステータ（ゼネレータ） |
| ⑩ | ■ | シグナルゼネレータ |
| ⑪ | ● | ニュートラルスイッチ |
| ⑫ | ★ | オイルプレッシャスイッチ |
| ⑬ | ■ | フロントブレーキスイッチ |
| ⑭ | ■ | エンジンストップスイッチ |
| | | スタータスイッチ |
| | | ライトスイッチ |
| ⑮ | ● | デマースイッチ |
| | | パッシングスイッチホーン |
| ⑯ | ★ | ウォータテンパレチャゲージ |
| ⑰ | ★ | フューエルゲージ |
| ⑱ | ★ | ウォータテンパレチャメータ |
| | | フューエルメータ |
| ⑲ | ★ | サーモスイッチ(電動ファン用) |
| ⑳ | ★ | クーリングファン |
| ㉑ | ● | サイドスタンドスイッチ |
| ㉒ | ★ | ダイオード（サイドスタンド用） |
| ㉓ | ★ | スタータモータ |

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

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



## ACゼネレータの点検

★ポケットテスタを用いて，各リード線間の導通の有無を点検する。

| ACゼネレータの導通 | | |
|---|---|---|
| 端　子 | 導通の有無 | 測定レンジ |
| 黄の各端子↔アース | 導通なし | ×1Ω |
| 黄の各端子間 | 導通あり (0.4~0.6Ω) | ×1Ω |

( ) 内は参考値

## レギュレートレクチファイアの点検

★ポケットテスタを用いて，各リード線端子間の導通（抵抗）を測定する。

★測定レンジ——1KΩ

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

★数値は参考値です。

単位：KΩ

| テスタ⊖ ＼ テスタ⊕ | 赤 | 橙黒 | 黒白 | 黄 | 黄 | 黄 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 赤 | | OFF | OFF | OFF | OFF | OFF |
| 橙黒 | 6~20 | | 0.1~1 | 2~7 | 2~7 | 2~7 |
| 黒白 | 6~20 | 0.1~1 | | 1~6 | 1~6 | 1~6 |
| 黄 | 1~6 | OFF | OFF | | OFF | OFF |
| 黄 | 1~6 | OFF | OFF | OFF | | OFF |
| 黄 | 1~6 | OFF | OFF | OFF | OFF | |

## イグナイタの点検

★ポケットテスタを用いて各々の導通の有無を点検する。

★テスタレンジ1KΩ

| テスタ⊖ ＼ テスタ⊕ | 橙白 | 白 | 黒黄 | 黒白 | 緑白 | 黒青 | 茶 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 橙白 | | ON | ON | ON | ON | ON | ON |
| 白 | OFF | | OFF | OFF | OFF | OFF | OFF |
| 黒黄 | OFF | OFF | | OFF | OFF | OFF | OFF |
| 黒白 | OFF | ON | ON | | ON | ON | ON |
| 緑白 | OFF | ON | ON | ON | | ON | ON |
| 黒青 | OFF | ON | ON | ON | ON | | ON |
| 茶 | OFF | ON | ON | ON | ON | ON | |

## シグナルゼネレータの点検

★ポケットテスタを用いて各リード線間の抵抗値を測定する。

注意 テスタにより，多少数値が異なるので注意してください。

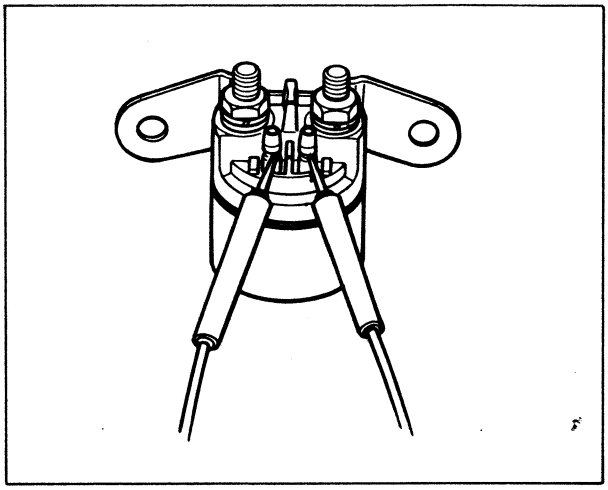
★数値は参考値です。

| 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 | 350Ω±20% | ×10Ω |
| 緑白↔黒青 | 350Ω±20% | ×10Ω |

## スタータリレーの点検

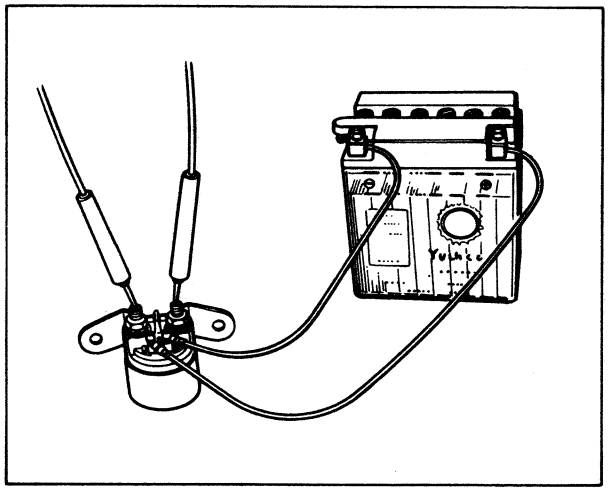
★ポケットテスタを用いてコイルの抵抗値を測定する。

| スタータリレー抵抗値 |
| --- |
| 3～5Ω |



★長時間の使用で，ポイント部が焼損して導通がなくなる事がある。
★コイル側に12Vの電圧をかけ，ボデーをアースし（この時「カチッ」と音がする）ポケットテスタで導通があるか確認する。

| 導　通　あ　り |
| --- |



## コンミュテータの点検

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

| コンミュテータの外径 | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| 標準 | 28 mm | 限度 | 27 mm 以下交換 |

## アーマチュアコイルの点検

★ポケットテスタを用いて各セグメイ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 | ×1Ω |
| 各セグメント間 | 有 | ×1Ω |

## カーボンブラシの点検

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

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

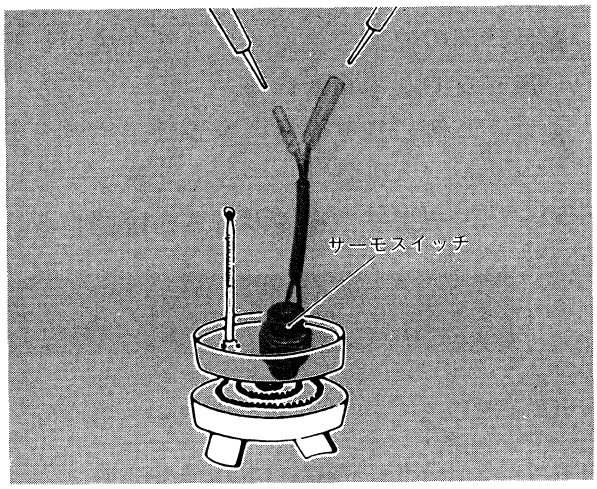
## 電動ファンモータの点検

★ポケットテスタを用いてコイルの抵抗値を測定する。

| ファンモータ抵抗値 |
|---|
| 3～4 Ω |

## サーモスイッチの点検

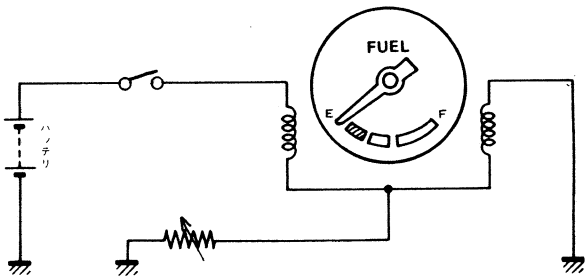
★サーモスイッチを油で暖め，規定の温度になったときに導通があるか確認をする。




| サーモスイッチ導通温度 | |
|---|---|
| 導通有り | 102°～108°C以上 |
| 導通無し | 92°～101°C以下 |

## フューエルメータ(燃料計)点検

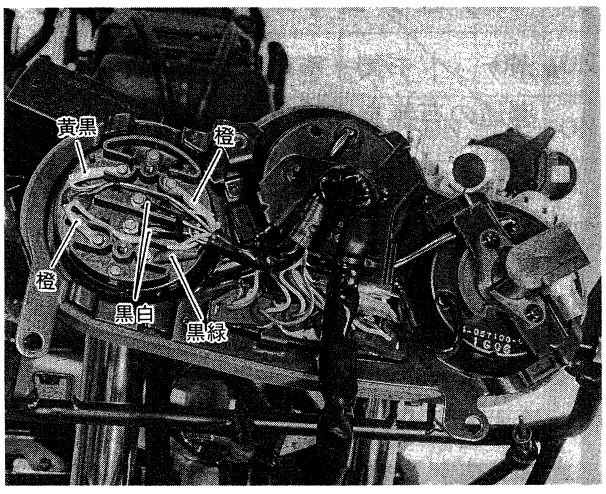
★図のようにフューエルメータの黄黒線に抵抗，又はフューエルレベルゲージを接続しフューエルメータ指針位置を確認する。

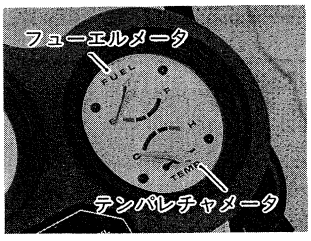



| フューエルメータ特性 | | | |
|---|---|---|---|
| 抵抗値 | 7Ω | (32.5)Ω | 95Ω |
| メータ指示 | F(満) | 1/2 | E(空) |

( )内は参考値

★フューエルレベルゲージを用いる場合はポケットテスタで所定の抵抗値になるところを探してフロートアームを固定し，フューエルメータに接続する。

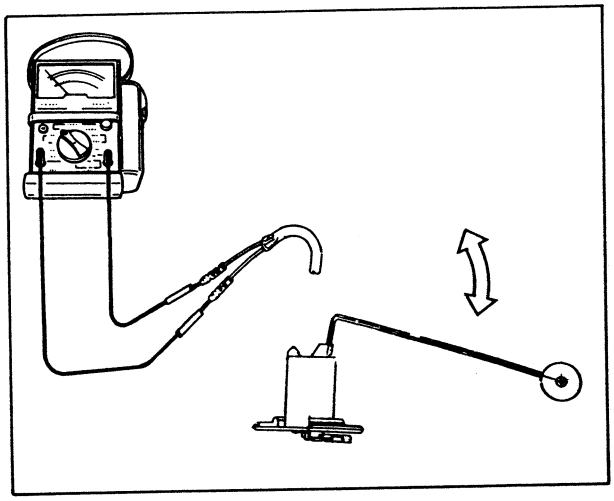



分解点検

## フューエルレベルゲージの点検

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

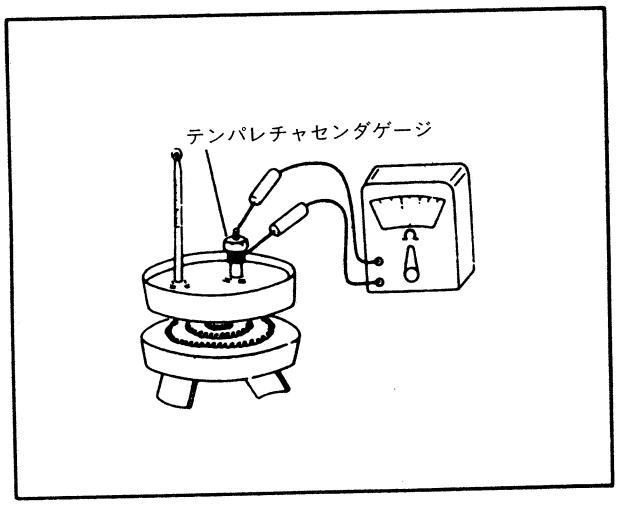


| フューエルレベルゲージの抵抗値 | |
|---|---|
| E(空) | 103～117Ω |
| F(満) | 1～5Ω |

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

## ウォータテンパレチャセンダゲージの点検

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

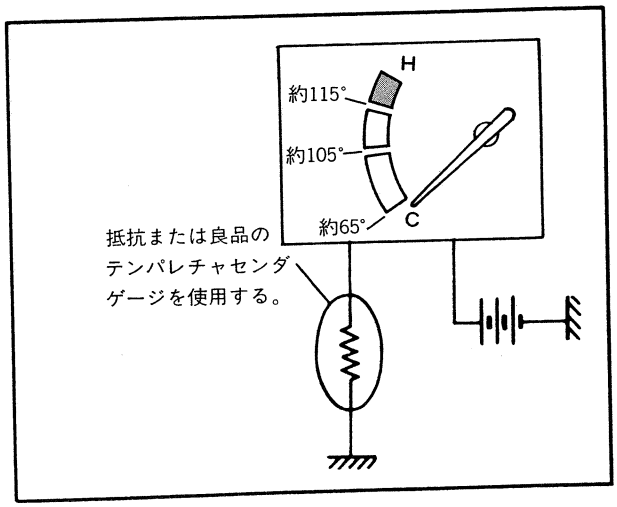



| テンパレチャセンダゲージの抵抗値 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 温　度℃ | 50 | 80 | 100 | 120 |
| 抵抗値Ω | (220.9) | (76.0) | (40.6) | (23.2) |

(　)内は参考値

## ウォータテンパレチャメータの点検

★規定の抵抗値を接続するか，または，良品のウォータテンパレチャゲージを用いてメータ内の指針位置を点検する。



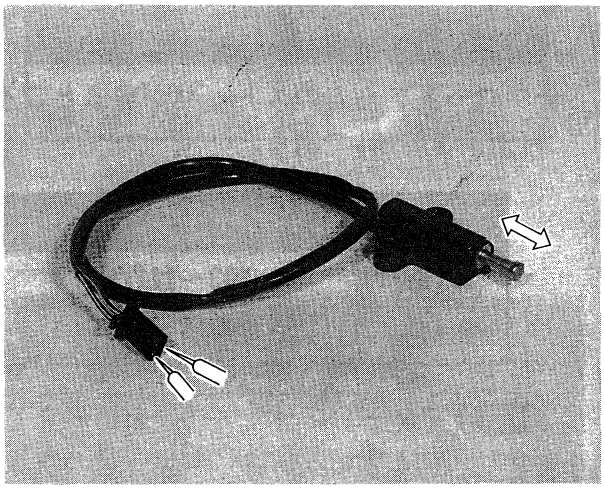

| テンパレチャメータ指針位置 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 温　度℃ | － | 約50 | 約105 | 約115 |
| 抵抗値Ω | － | 220.9 | 35.0 | 27.0Ω |

★電源が入っていない時，指針はC点側に戻る。

## サイドスタンドスイッチの点検

★サイドスタンドスイッチのリード線にポケットテスタのリード線を接続する。

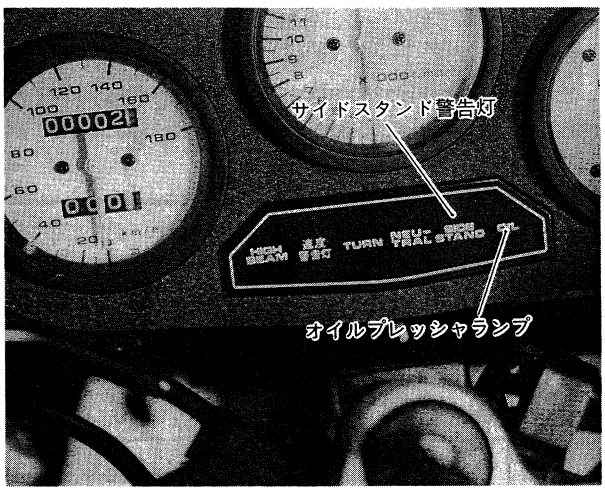
| | |
|---|---|
| スイッチを押し込む | 導通しない |
| スイッチを放す | 導通する |



★サイドスタンドスイッチリード線のカプラ部を外しワイヤハーネス側のリード線（黒白と緑白）を接続し，パイロットランプが点灯するか確認する。

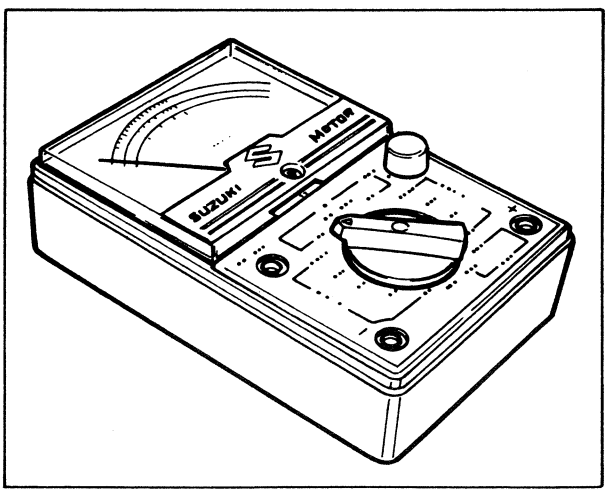
注意 オイルプレッシャスイッチが正常であるか確認しておいてください。

★パイロットランプの点灯
・サイドスタンド使用時又はエンジンを始動していない状態。
★パイロットランプ消灯
・サイドスタンドを収納し，エンジンを始動した状態。




## 各種スイッチ類の点検

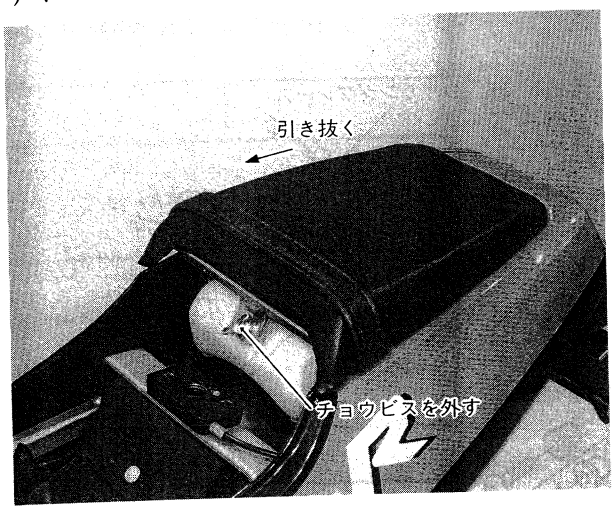
★各スイッチごとに，リード線間の導通の有無を測定する。
★作業にはポケットテスタを用いる。
★電気配線図内のスイッチ図の中で○—○を表示した端子間に導通があり，他の端子間には導通がなければ正常。
★外部損傷やリード線の損傷についても，目視で点検する。
★特に指定のない限りテスタは×１Ωのレンジを用いる。



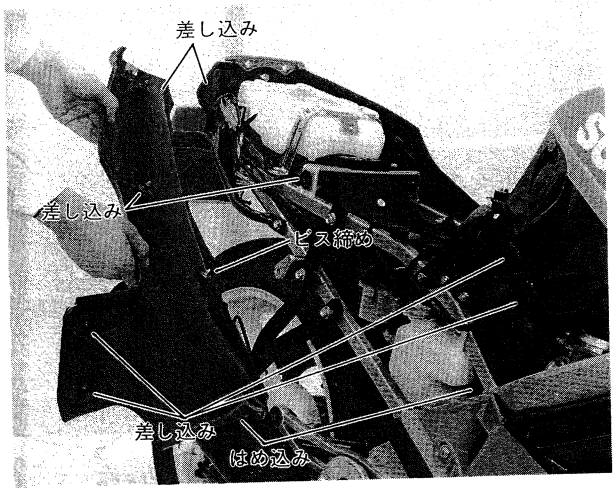

ポケットテスタ：09900－25002

## カバー類の取外し

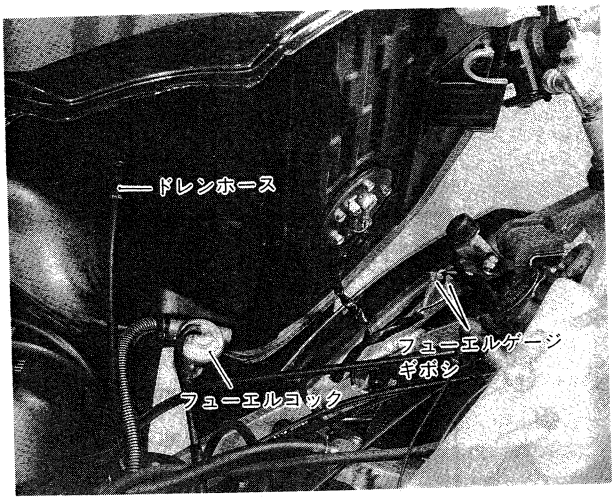
### リヤーシートの取外し



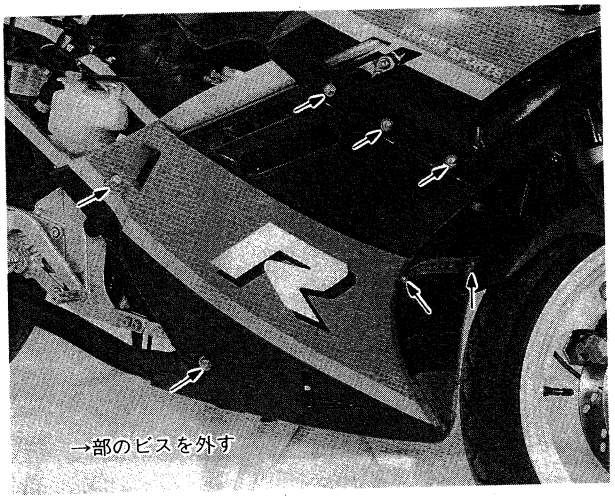

### フレームカバーの取外し



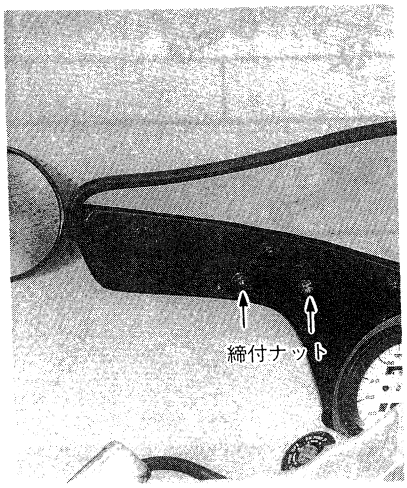

### フューエルタンクの取外し




### アンダカウリングの取外し

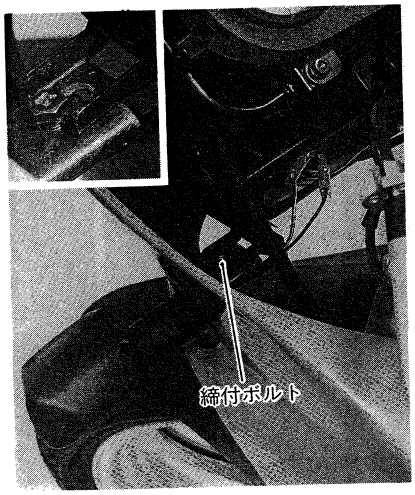



### カウリングの取外し

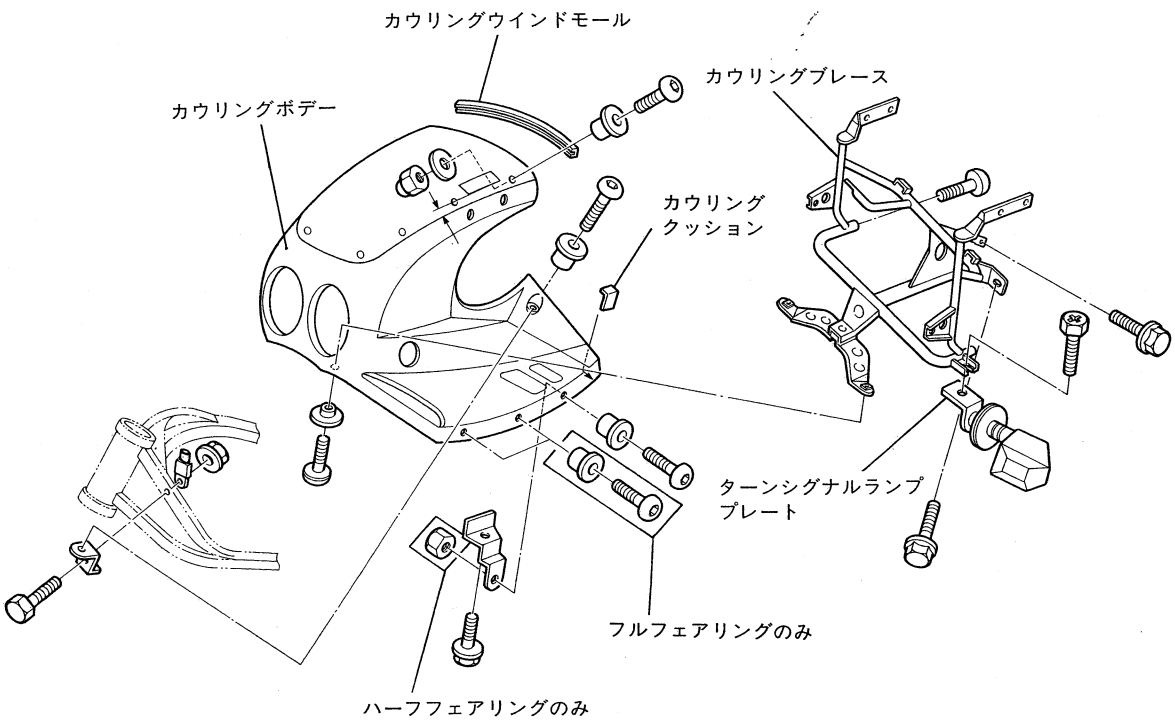


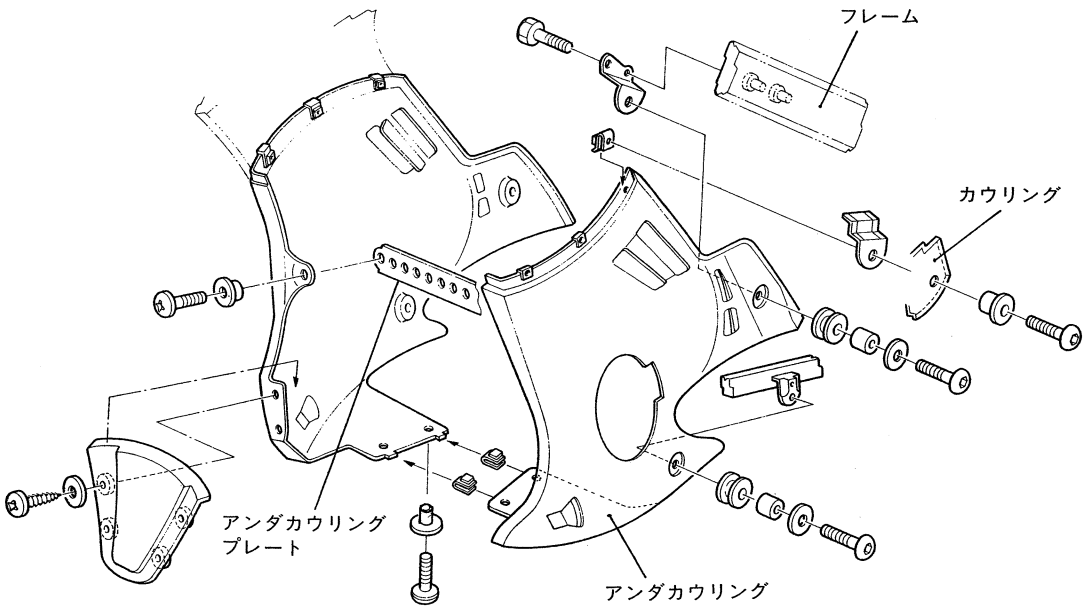






## フェアリング類組立図


カウリングウインドモール
カウリングブレース
カウリングボデー
カウリング
クッション
ターンシグナルランプ
プレート
フルフェアリングのみ
ハーフフェアリングのみ


フレーム
カウリング
アンダカウリング
プレート
アンダカウリング

## フロントフォークの分解

車体下部に台を置く

ブレーキキャリパを外す

フロントタイヤを外す

スタビライザを外す

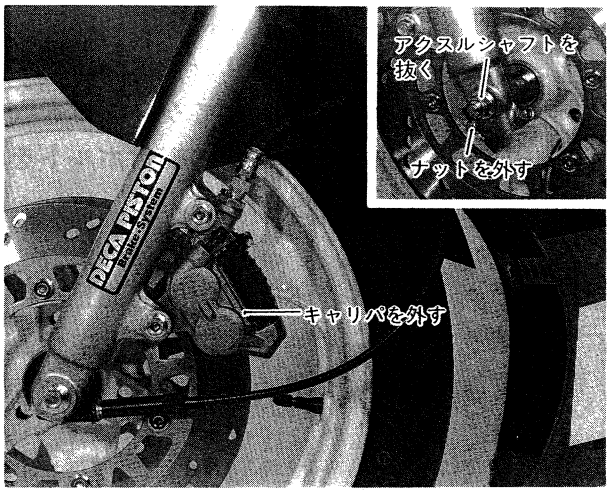
ハンドル締付ボルトを外す

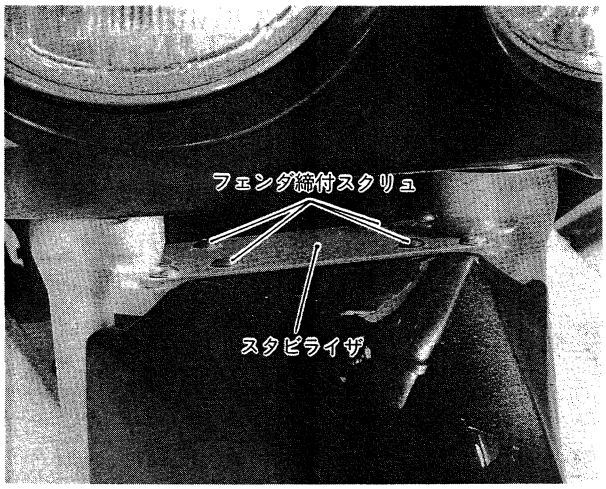
ステアリングブラケット締付ボルトを外す

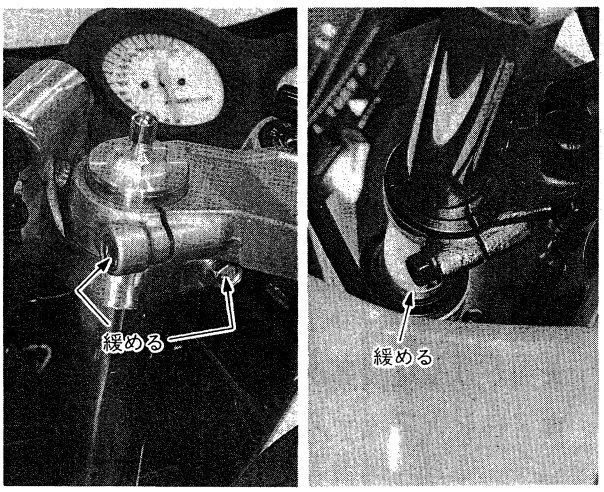
左右のダンパAss'yを抜く

インナスプリング及びオイルを抜く(フロントフォークを数回圧縮する)

インナチューブを外す



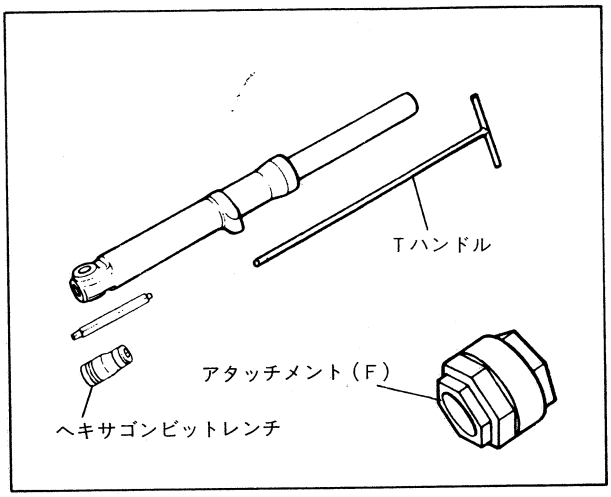



## インナチューブの取外し

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

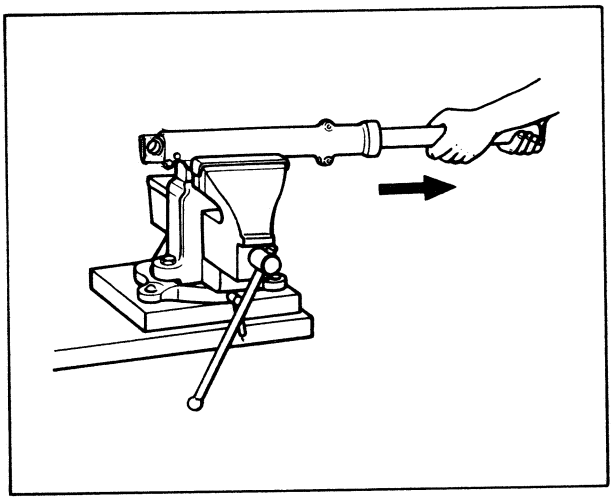
Tハンドル　　：09940-34520
アタッチメントF：09940-34581

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




ヘキサゴンビットレンチセット：09900-00410

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



分解点検

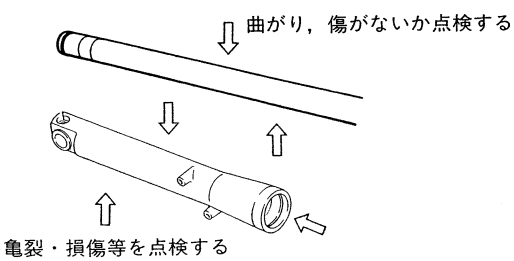
## フロントフォークスプリングの自由長の点検

★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。

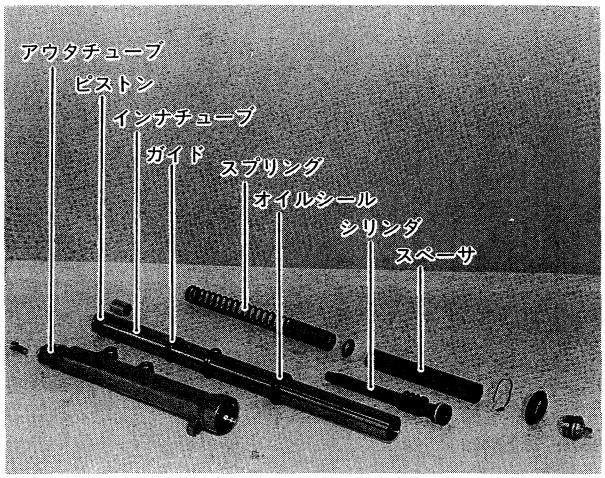
| フロントフォークスプリングの自由長 (mm) | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 302.5 | 限度 | 297.5 以下交換 |

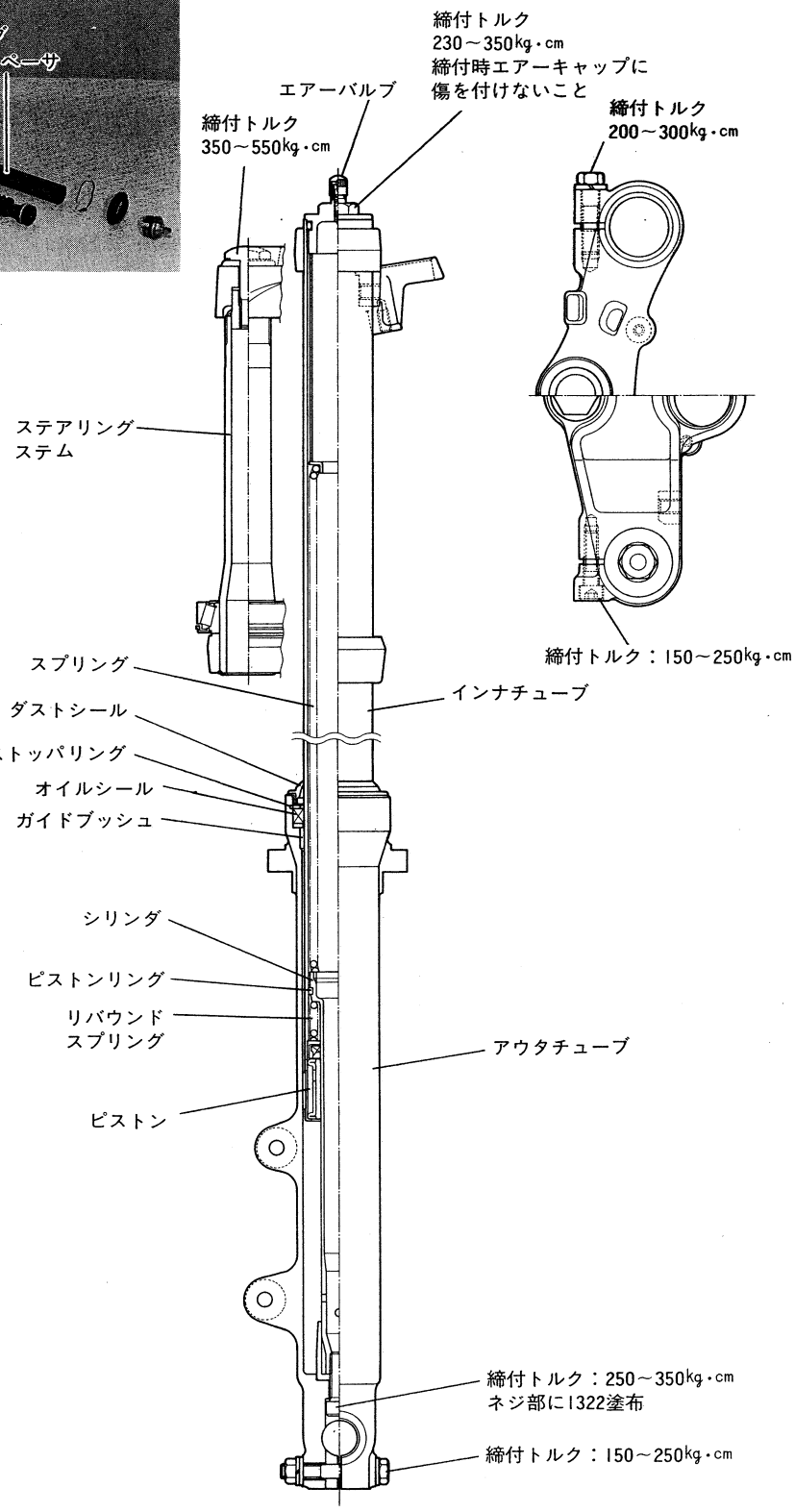
## フロントフォークインナ及びアウタチューブの点検

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



## フロントフォーク構造図



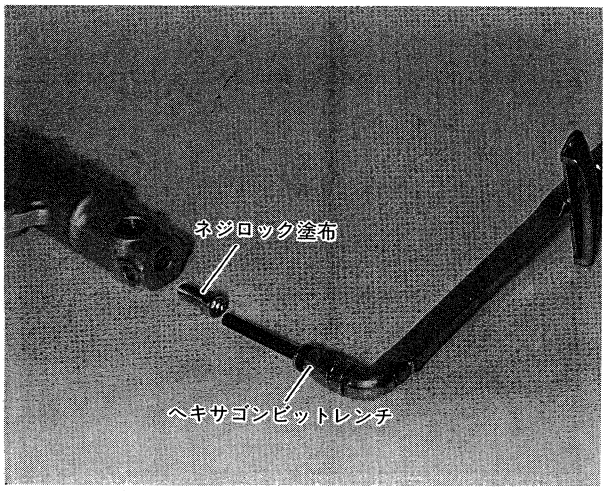



## フロントフォークの組立て

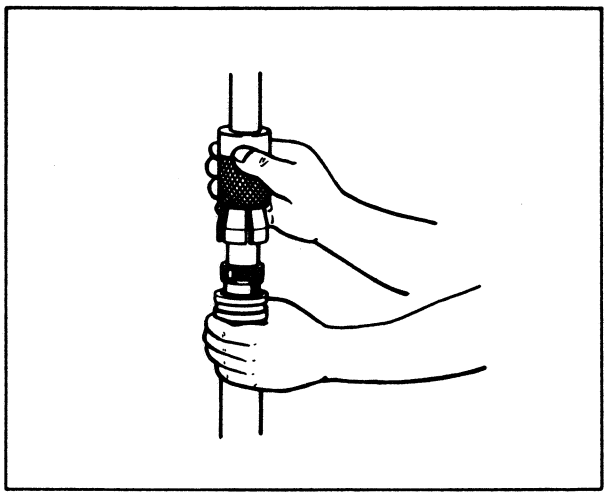
★インナチューブ内へリバウンドスプリング，シリンダを入れ，先端にオイルロックピースをはめアウタチューブへ入れる。
★分解時と同様の特殊工具を用い，ボルトを締め付ける。

注意 ボルトには必ずネジロックスーパー1322を塗布してください。

★インナチューブピストン及びアウタチューブガイドに傷等が付いていたら新部品と交換してください。




★アウタチューブガイドは，カラー，オイルシールと同時に打ち込む。
★オイルシールは，リップ部にオイルを塗布する。
★オイルシールをインナチューブ上部から通し，特殊工具のオイルシールインストーラを用いてストッパリング溝が見えるまで打ち込む。
★オイルシールストッパリングをはめる。
★インナチューブを摺動させ，作動を確認する。



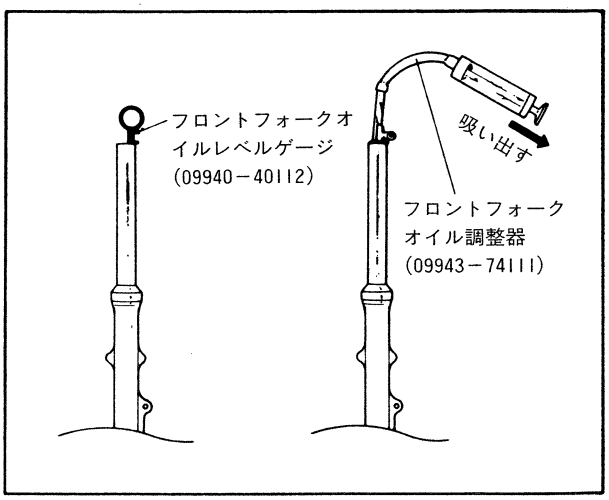
フロントフォークオイルシールインストーラ：09940-50112

分解点検

## フロントフォークオイルの点検

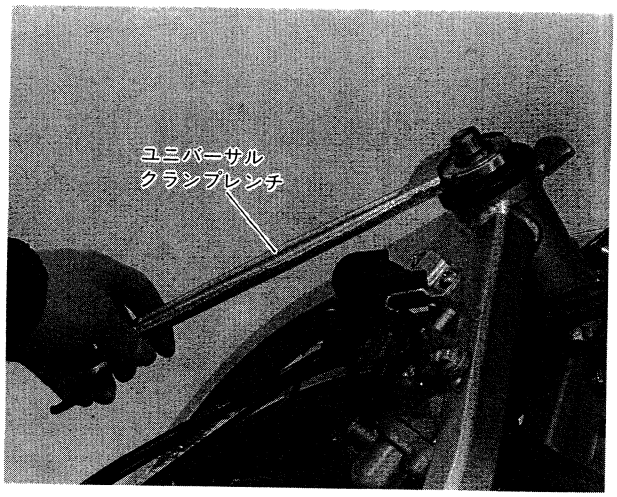
★スプリングを外した状態でインナチューブを一杯に圧縮し，指定オイルを入れる。
★油面を測るときはフォークを数回ゆっくりとストロークし，内部にオイルを充満させる。
★インナチューブを一杯に押し込んだ状態で油面を測る。
★フロントフォーク上端よりフロントフォークオイルレベルゲージを差し込み，規定量の油面にする。
★左右のフォークの油面を合わせること。

| | | | |
|---|---|---|---|
| フォークオイル量 | 量 | 417 | cc |
| | 油面 | 84 | mm |
| | 種類 | G－10 | |



## ステアリングステムの取外し

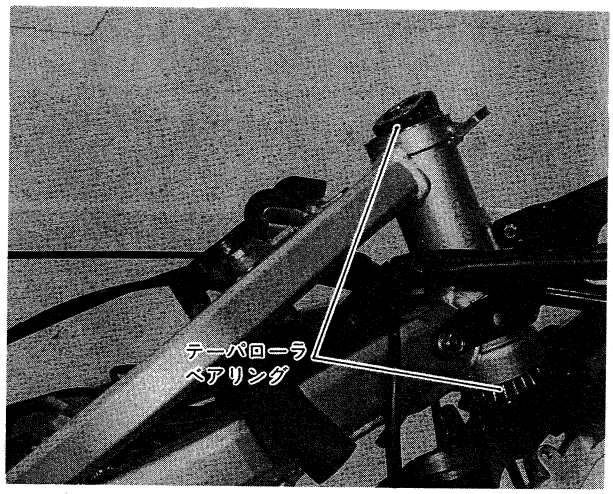
★特殊工具のユニバーサルクランプレンチを用いてステアリングステムナットを外す。




ユニバーサルクランプレンチ：09910-60611

## ステアリングベアリングの点検

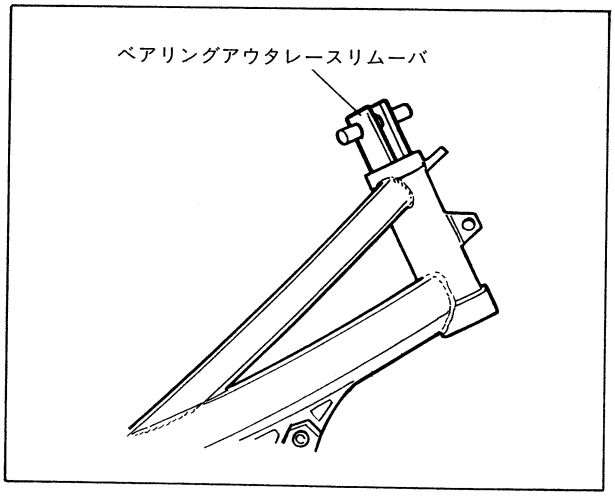
★テーパローラベアリングに錆や傷がないか点検する。
★レースに打痕，摺動傷がないか点検する。
★グリースが十分充塡されているか点検する。




50112

## ステアリングレースの取外し

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

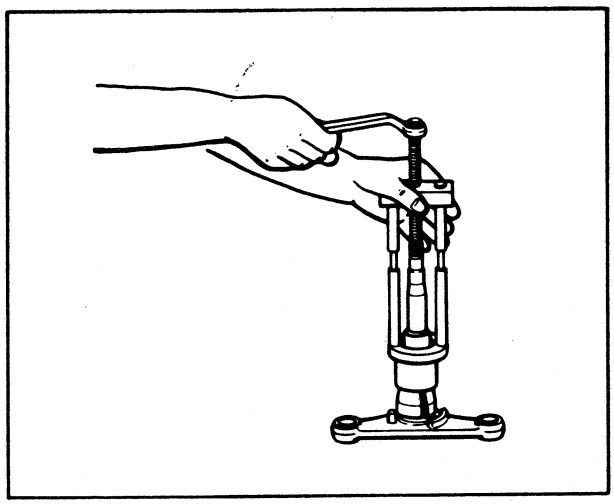



ベアリングアウタレースリムーバ：09941-54911

## ステアリングステムベアリングの取外し

★特殊工具のベアリングインナレースリムーバを用いてベアリングを外す。

注意 タガネ等で外すと，ステム及びステムシャフトに傷が付くので必ず特殊工具を用いること。

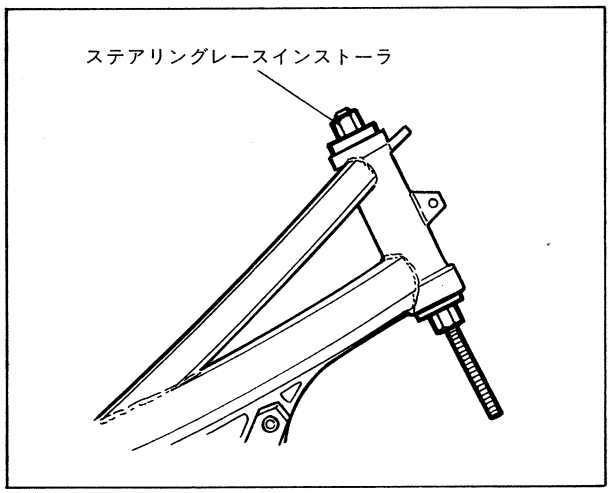


ベアリングインナレースリムーバ：09941-84510

## ステアリングレースの組立て

★特殊工具のステアリングレースインストーラを用いて正しく組み立てる。

注意 ステアリング部分はハンドル操作の重要な箇所ですから，ステアリングレースなどは特殊工具を用いて正しく組み立ててください。

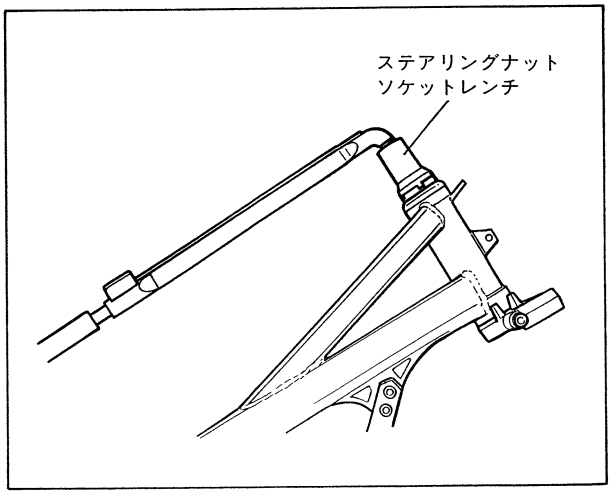



ステアリングレースインストーラ：09941-34513

分解点検

★ステアリングステムナットは特殊工具のステアリングナットソケットレンチを用いトルクレンチで規定トルクに締め付ける。
★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。

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




ステアリングナットソケットレンチ：09940-14920

## リヤーサスペンションの分解

車体の下部に台を置く

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

リヤーキャリパを外す

リヤーアクスルを抜く

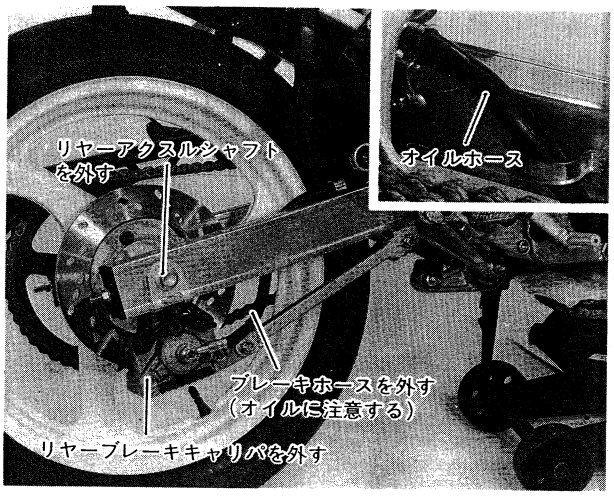
リヤータイヤを外す

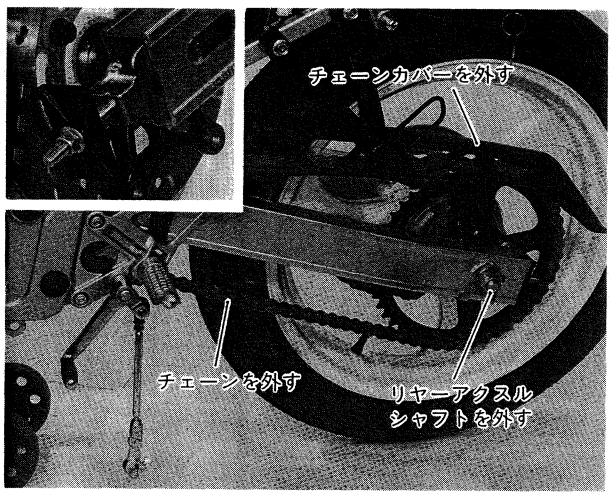
フートレストブラケットを外す

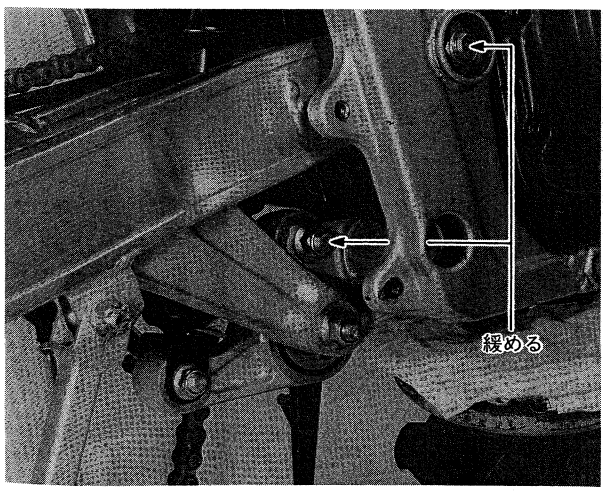
リヤーショックアブソーバ上側の締付ボルトを外してスイングアームを下に降す

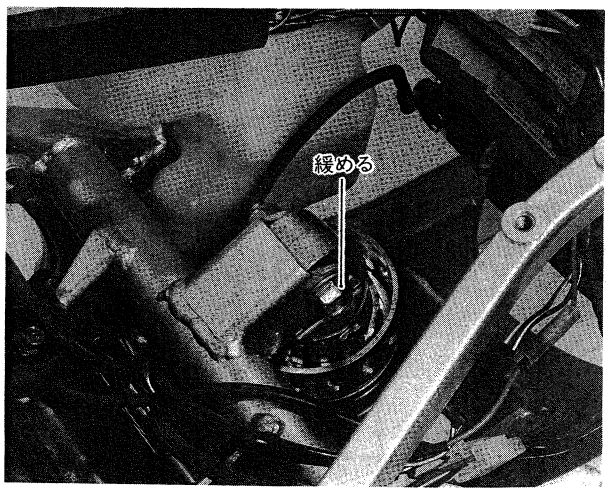
クッションレバーボルトを外す

ピボットシャフトを抜き取りスイングアームを取り外す



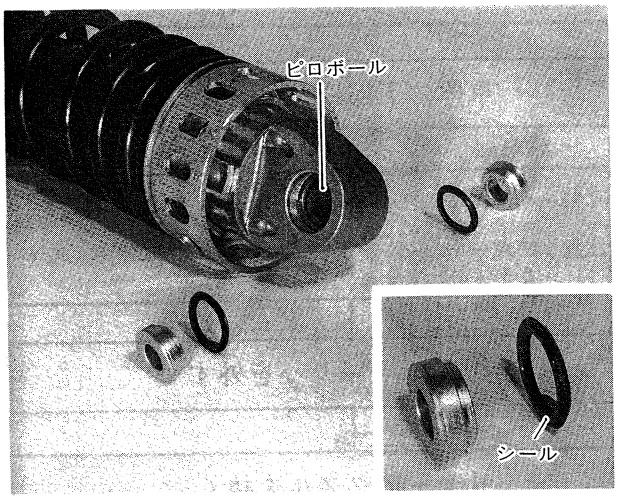



## ピロボールの点検

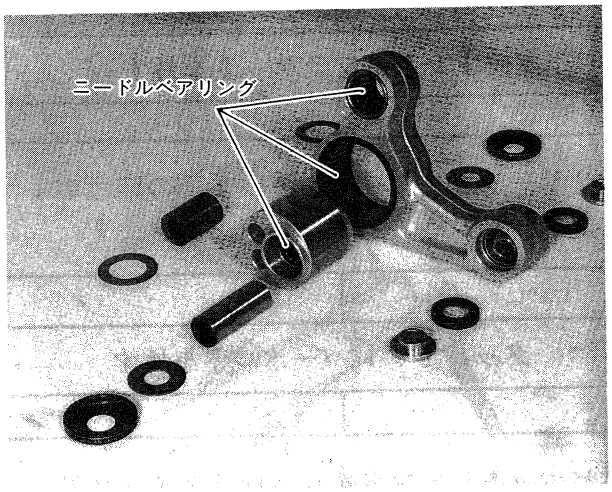
★ピロボールの摺動面に損傷，異状摩耗がないか，また，スムースに回転するか確認をする。
★点検後はスズキモリブデングリスを塗布する。




ピロボール：球状軸受ベアリング

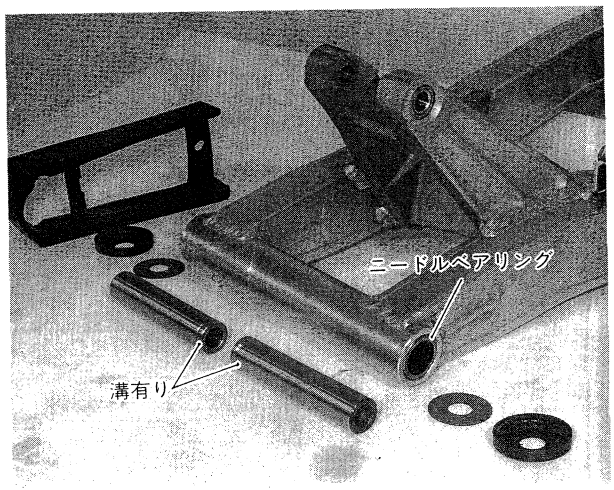
## クッションレバーの点検

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



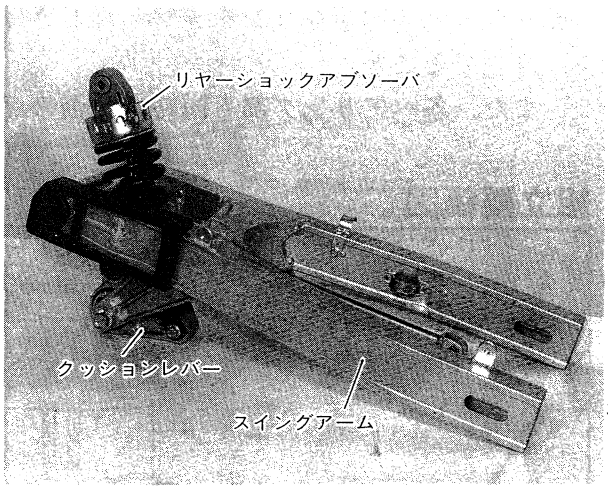

## リヤースイングアームの点検

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

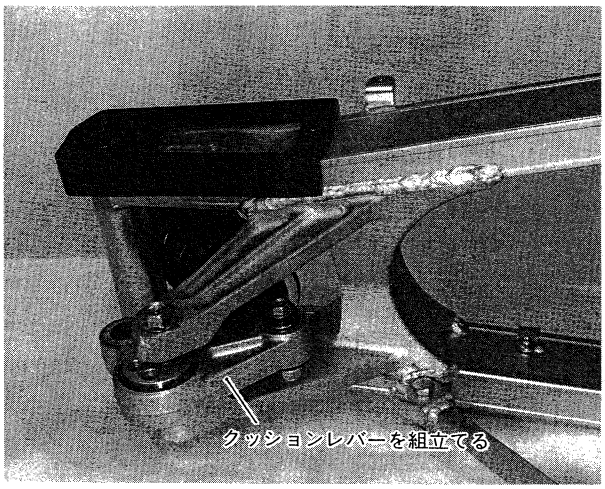


## サスペンションの組立て

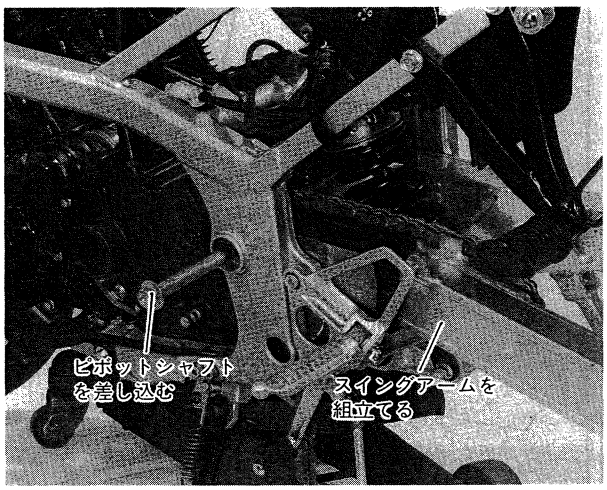
①スイングアームのブラケットにクッションレバーの偏芯カムを取り付ける。
②リヤーショックアブソーバ下側をクッションレバーに取り付ける。
③スイングアームをフレームに取り付ける。
④リヤーショックアブソーバ上側をフレームに取り付ける。
⑤クッションレバーをフレームに取り付ける。




①②



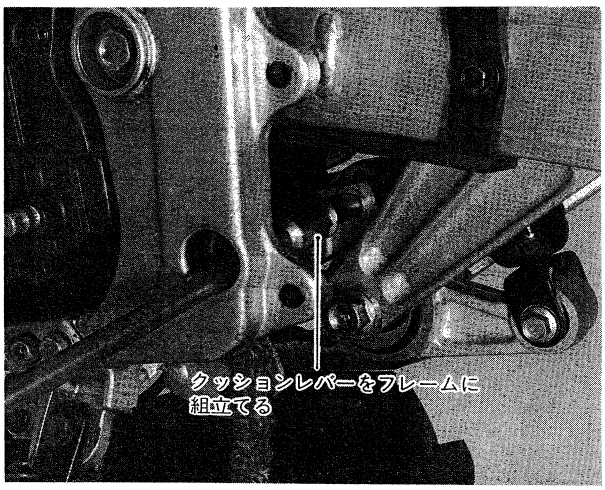

③




④



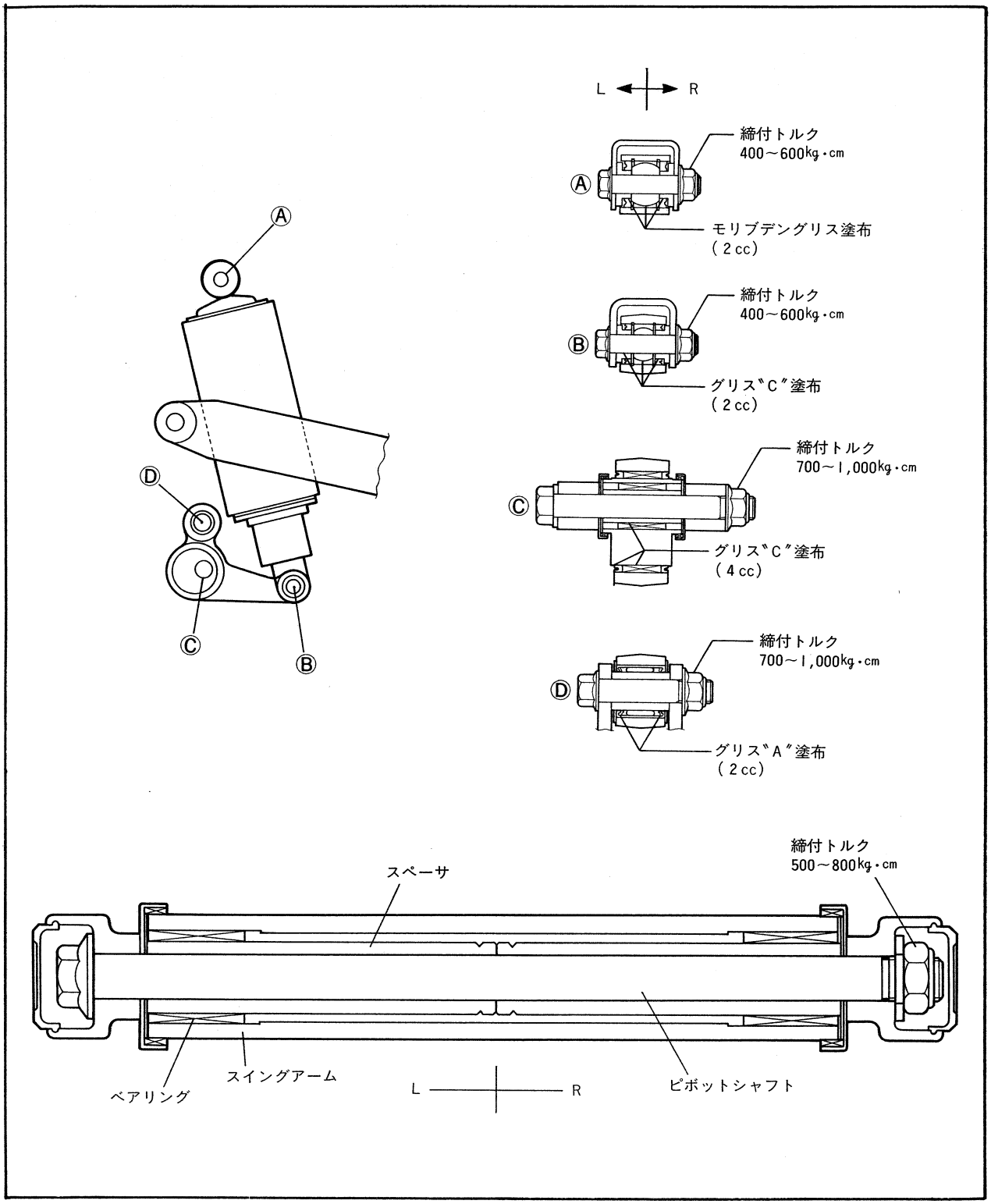

⑤



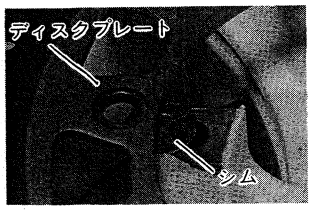
## リヤーサスペンション関係の組立図

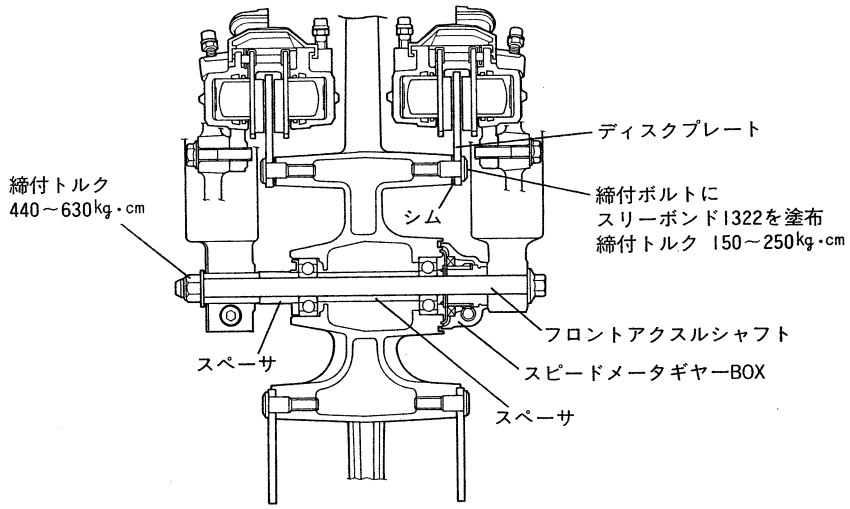
★リヤーサスペンションを分解したときはかならず各連結部に指定グリスを塗布してから組み立てること。
また，各ベアリング部も同時に良否の点検をする。

## 組立要領図

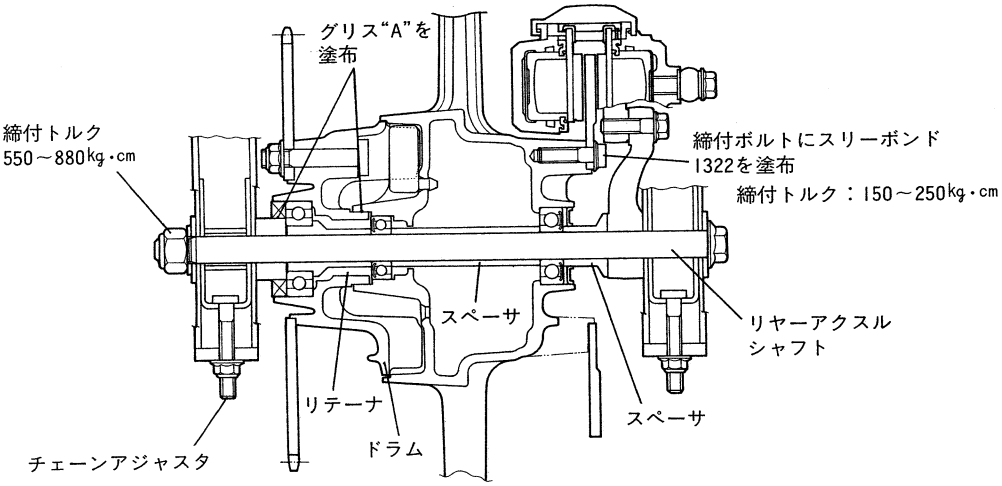


## フロントホイール



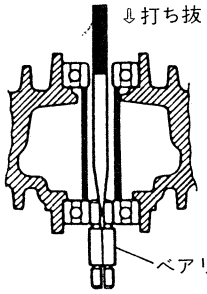

## リヤーホイール

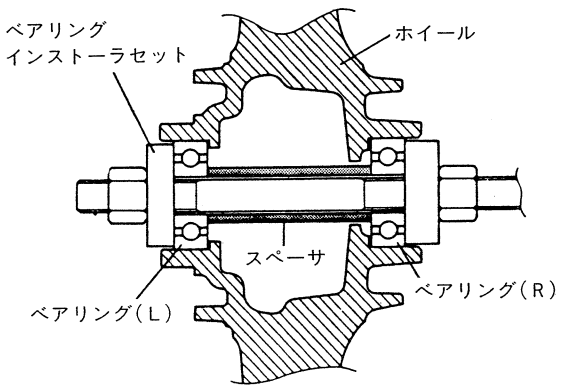



## ホイールベアリングの分解と組立て

★ホイールベアリングにベアリングリムーバをセットしてハンマにより打ち抜きます。
・ホイールベアリングリムーバ：09941-50110

★ベアリングを圧入するときは特殊工具ベアリングインストーラセットを用いる。
・ベアリングインストーラセット：09924-84510



## 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<br>後：6.0 | 限度 | 前：4.0<br>後：5.3 |

## ホイールバランスの点検

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

| ホイールのアンバランス量 |
|---|
| 5 g以内 |

## マスタシリンダ，ピストンの点検

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

| シリンダの内径 | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 前：14.000~14.043<br>後：12.700~12.743<br>mm | 限度 | 前：14.055<br>後：12.755<br>mm以上交換 |

| ピストンの外径 | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 前：13.957~13.984<br>後：12.657~12.684<br>mm | 限度 | 前：13.945<br>後：12.645<br>mm以下交換 |

## キャリパ，ピストンの点検

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

| ピストンの外径（mm） | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 前：26.92~26.97<br>後：38.098~38.148 | 限度 | 前：26.91<br>後：38.088 |

| シリンダの内径（mm） | | | |
|---|---|---|---|
| 標準 | 前：27.000~27.076<br>後：38.18~38.256 | 限度 | 前：27.086<br>後：38.266 |

## ブレーキのエアー抜き

★マスタシリンダのリザーバタンクにブレーキフルードを入れる。

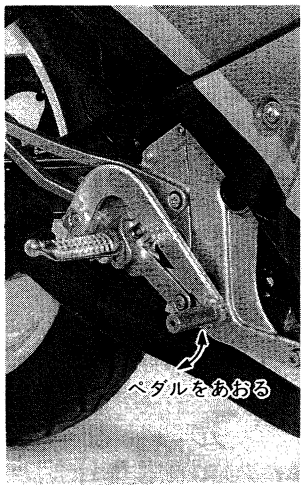
★フロント側のリザーバタンク内にある液飛び出し防止プレートは取り外さないでください。

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

➡ ブレーキフルードを補給する時はリザーバタンクを水平にしてください。

➡ 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，亀裂ができたりしますので十分注意してください。

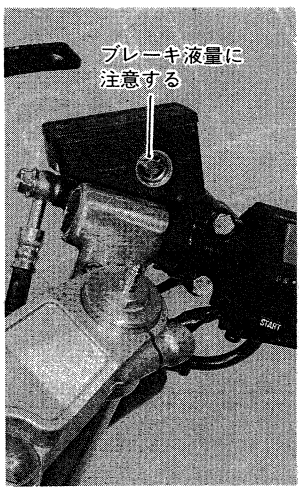



★キャリパ側のブリーダへ細い透明のビニールホースを取り付け先端を受皿か空カンへ導いておく。

★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ゆるめる作業を繰り返して，取りつけたビニールホースから空気の泡が出なくなるまで行う。

注意 ➡ リザーバタンク内のブレーキオイルが減ってきたら補給してください。





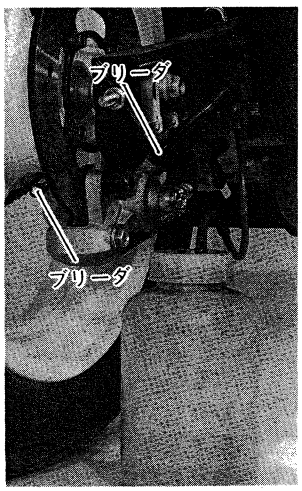


★エアー抜きが終ったらブレーキフルードをリザーバタンクのインスペクション上端まで入れる。

注意 ➡ 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。

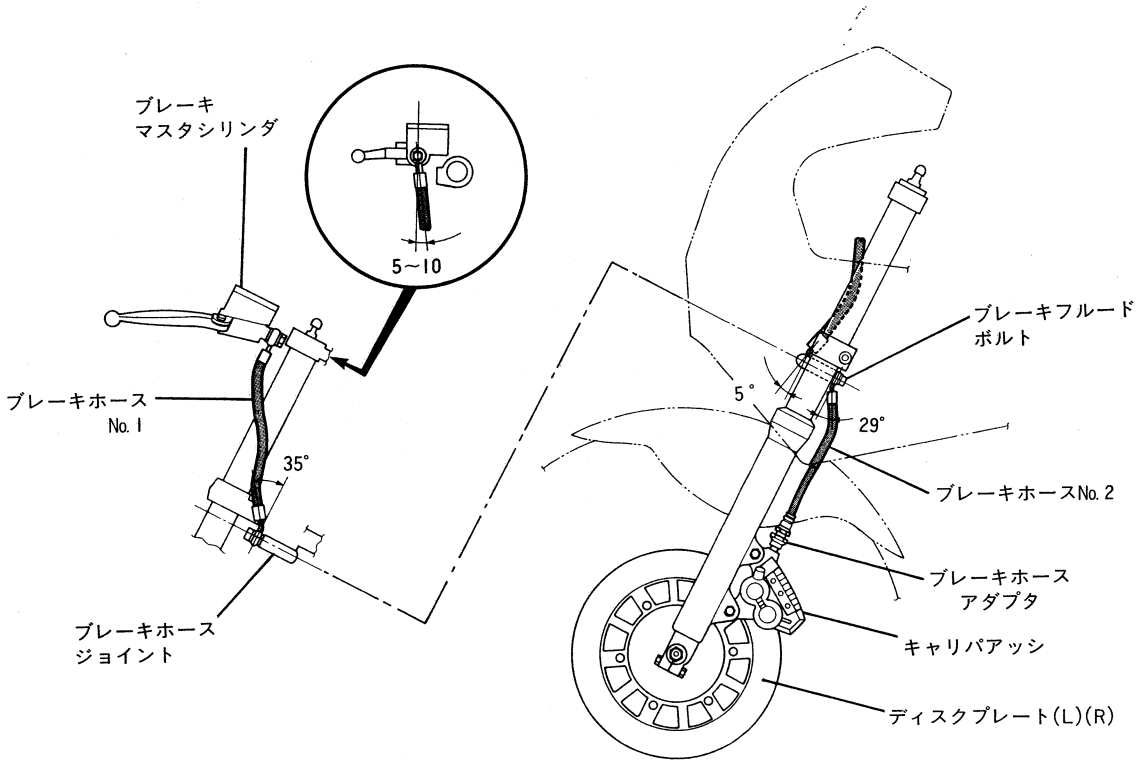
➡ 各部にブレーキフルードが附着していないか確認してください。



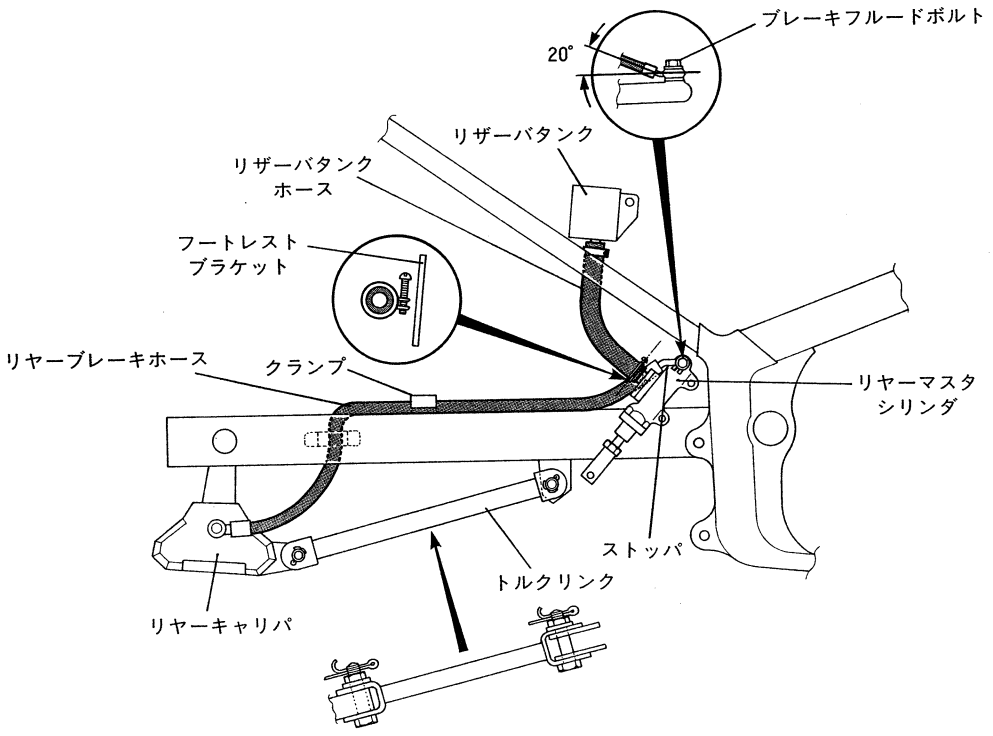



## ブレーキホース組立図

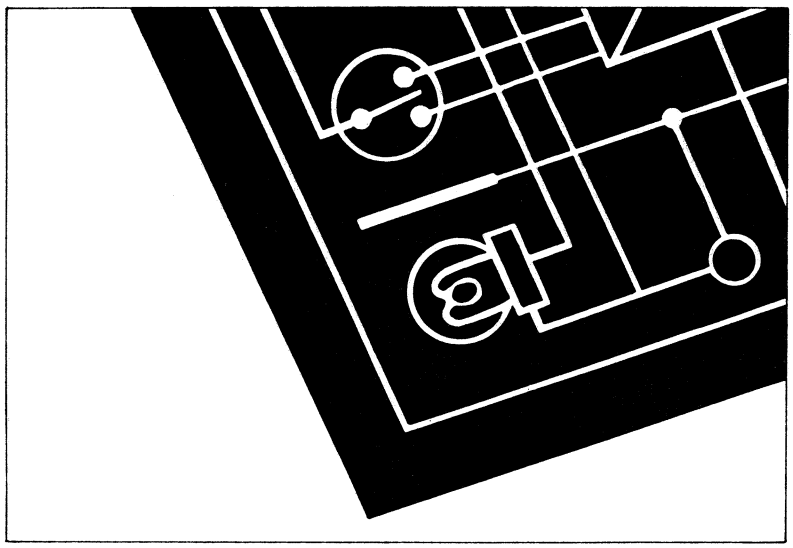
### フロントブレーキ




### リヤーブレーキ

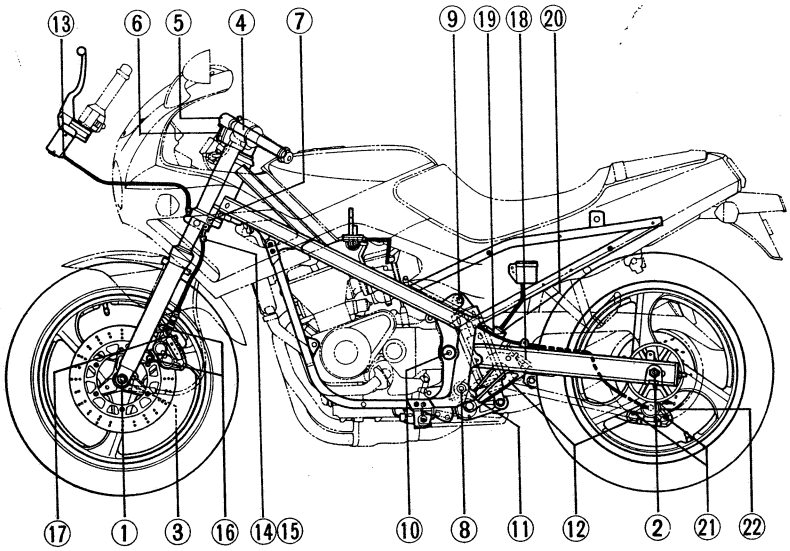


# 整備資料



P119 → P137

## 車体関係締付トルク




単位：kg・cm

| 番号 | 名称 | | | 締付トルク |
|---|---|---|---|---|
| ① | フロントアクスルナット (12φ) | | | 440～630 |
| ② | リヤーアクスルナット (14φ) | | | 550～880 |
| ③ | フロントアクスルストッパナット (8φ) | | | 150～250 |
| ④ | フロントフォーク アッパブラケット | 右(8φ) | | 150～250 |
| | | 左(8φ) | | |
| | | 中(10φ) | | 350～550 |
| ⑤ | ハンドルバーボルト (8φ) | 右 | | 150～250 |
| | | 左 | | |
| ⑥ | ハンドルバーセットボルト (6φ) | 右 | 内 | 60～100 |
| | | | 外 | |
| | | 左 | 内 | |
| | | | 外 | |
| ⑦ | フロントフォーク ロアーブラケットボルト (10φ) | 右 | | 200～300 |
| | | 左 | | |
| ⑧ | フロントフートレストボルト (8φ) | 右 | 上 | 150～250 |
| | | | 下 | |
| | | 左 | 上 | |
| | | | 下 | |
| ⑨ | リヤーショックアブソーバーナット (10φ) | 上 | | 400～600 |
| | | 下 | | |
| ⑩ | リヤースイングアームピボットナット (14φ) | | | 500～800 |
| ⑪ | ブレーキペダルボルト (6φ) | | | 80～120 |
| ⑫ | リヤートルクリンクナット (10φ) | 前 | | 200～300 |
| | | 後 | | |
| ⑬ | フロントブレーキマスタシリンダボルト (6φ) | 上 | | 50～ 80 |
| | | 下 | | |

| 番号 | 名称 | | | 締付トルク |
|---|---|---|---|---|
| ⑭ | フロントブレーキオイルボルト (10φ) | シリンダ側 | | 200～250 |
| | | ホースジョイント部 | 前 | |
| | | | 右 | |
| | | | 左 | |
| | | キャリパ側 | 上 | |
| | | | 下 | |
| ⑮ | フロントブレーキオイルボルト (10φ) | キャリパ側 | 上 | 200～250 |
| | | | 下 | |
| ⑯ | フロントブレーキキャリパボルト (8φ) | 右 | 上 | 150～250 |
| | | | 下 | |
| | | 左 | 上 | |
| | | | 下 | |
| ⑰ | フロントブレーキキャリパブリータ(7φ) | 右 | 右 | 60～ 90 |
| | | | 左 | |
| | | 左 | 右 | |
| | | | 左 | |
| ⑱ | リヤーブレーキロッドロックナット(8φ) | | | 150～250 |
| ⑲ | リヤブレーキマスタシリンダボルト (6φ) | 上 | | 50～80 |
| | | 下 | | |
| ⑳ | リヤーブレーキオイルボルト (10φ) | シリンダ側 | | 200～250 |
| | | キャリパ側 | | |
| ㉑ | リヤーブレーキキャリパボルト (8φ) | 前 | | 150～250 |
| | | 後 | | |
| ㉒ | リヤーブレーキキャリパブリーダ(7φ) | | | 60～ 90 |

## エンジン関係締付トルク

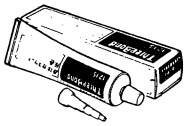
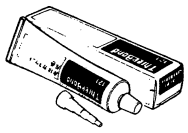
| 締付箇所 | 締付トルク |
|---|---|
| コンロッドキャップボルト | 160～175kg・cm |
| クランクケースボルト(6mm) | 90～130kg・cm |
| 〃 (8mm) | 200～240kg・cm |
| エンジンオイルレギュレータ | 250～300kg・cm |
| クラッチスリーブハブナット | 500～700kg・cm |
| スタータクラッチボルト | 150～190kg・cm |
| ゼネレータロータボルト | 1100～1300kg・cm |
| ギヤーシフトアームストッパボルト(TB1303塗布) | 150～230kg・cm |
| オイルポンプボルト | 80～120kg・cm |
| シリンダヘッドナット | 150～190kg・cm |
| カムシャフトスプロケットボルト | 240～260kg・cm |
| カムシャフトホルダボルト | 80～120kg・cm |
| シリンダヘッドカバーボルト | 130～150kg・cm |
| オイルギャラリプラグ | 300～400kg・cm |
| オイルドレンボルト締付トルク | 200～250kg・cm |

## 一般的な締付トルク

| ネジ径 | 一般ボルト | 強力ホルト |
|---|---|---|
| mm | kg・cm | kg・cm |
| 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 | 700～1,000 |
| 14 | 500～800 | 1,100～1,600 |
| 16 | 800～1,300 | 1,700～2,500 |
| 18 | 1,300～1,900 | 2,000～2,800 |

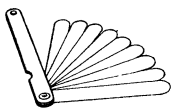
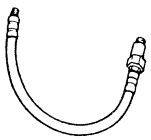
## 使用油脂一覧

| | |
|---|---|
|  | 99000－25030<br>スーパーグリス“C”<br>オイルシール内面に塗布 |
|  | 99000－22630－006<br>エクスタオイルスーパデラックス<br>4～用エンジンオイル |
|  | 99000－32080－03A<br>ネジロックスリーボンド1303<br>M10ネジ以下(高固着用) |
|  | 99000－32080－02A<br>ネジロックスリーボンド1322<br>M10ネジ以下(中固着用) |
|  | 99000－23060<br>スズキブレーキフルード<br>ブレーキオイル<br>ブレーキリザーバタンク内に注入 |
|  | 99000－32080－04A<br>ネジロックスリーボンド1324<br>M12ネジ以上(高固着用) |

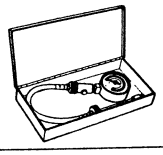
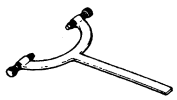
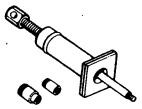
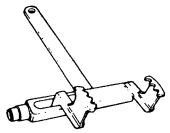
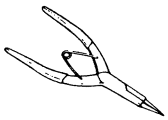
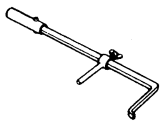
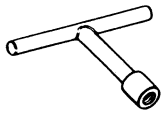
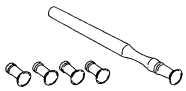
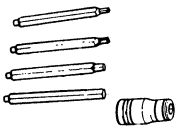
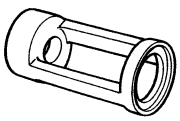
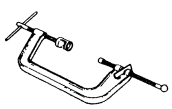
| | |
|---|---|
|  | 99000－25010<br>スーパーグリス“A”<br>アクスルシャフト，スペーサ内面・オイルシール内面に塗布 |
|  | 99000－31080－15A<br>シール剤スリーボンド1215<br>クランクケース合わせ面 |
|  | 99000－32080－05A<br>ネジロックスリーボンド1305<br>M12ネジ以上(高固着用) |
|  | 99000－79568<br>モリブデン潤滑ペースト<br>バルブステム部に塗布 |
|  | 99000－99044－10G<br>フロントフォークオイルG－10<br>フロントフォーク内に注入<br>SS８号用類以オイル |
|  | 99000－31080－11A<br>シール剤スリーボンド1211<br>ネジ部シール剤 |

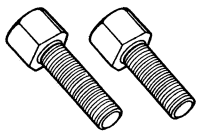
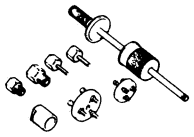
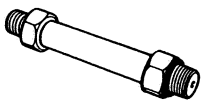
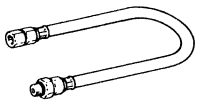
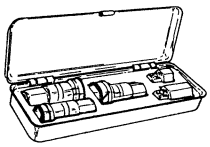
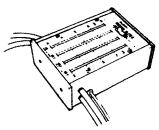
## 特殊工具

### エンジン

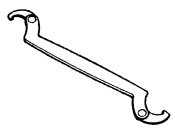
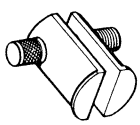
| 品　名 | 品　番 | 工　具 | 用　途 |
|---|---|---|---|
| シックネスゲージ | 09900－20803 |  | タペットクリアランス測定 |
| コンプレッションゲージアダプタ | 09915－63310 |  | コンプレッションゲージと共に使用，プラグC，Uサイズ用 |

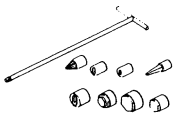
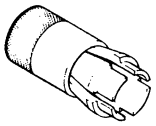
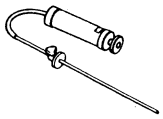
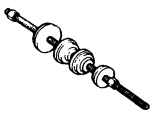
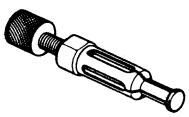
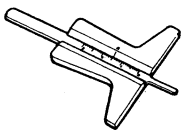
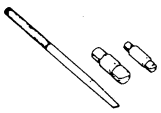
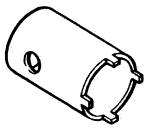
整備資料

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

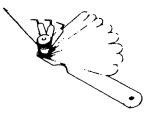
| 品　　名 | 品　　番 | 工　　具 | 用　　途 |
|---|---|---|---|
| ロータリムーバボルトセットNo.2 | 09930－30420 |  | ゼネレータロータ取し外し用ロータリムーバセット内のアタッチメントEと合わせて使用 |
| ロータリムーバセット | 09930－30133 |  | スライディングハンマとアタッチメント |
| プレッシャゲージアタッチメント | 09915－72410 |  | 片端をエンジンに他端をオイルプレッシャゲージホースに取り付ける。 |
| オイルプレッシャゲージ | 09915－77330 |  | エンジンの油圧測定ゲージ目盛10kg/cm² |
| オイルプレッシャゲージホース | 09915－74520 |  | オイルプレッシャゲージと共に使用 |
| スパークプラグレンチセット | 09930－10120 |  | スパークプラグネジ径10，12，14mm用 |
| バキュームテスタ | 09913－14420 |  | キャブレータバランスに使用 |

## ボ デ ー

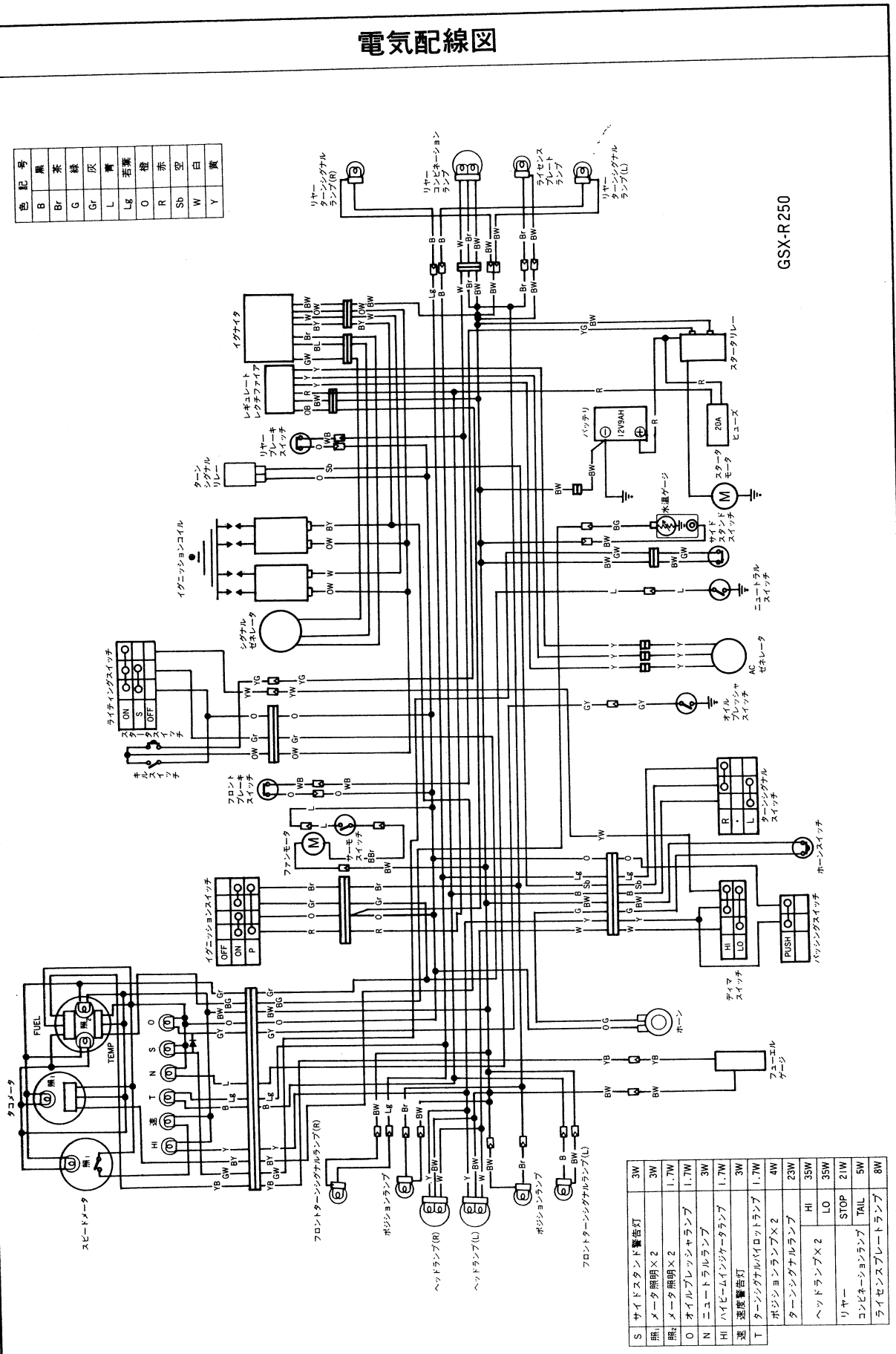
| 品　　名 | 品　　番 | 工　　具 | 用　　途 |
|---|---|---|---|
| ユニバーサルクランプレンチ | 09910－60611 |  | ステアリングステムナットの調整 |
| ステアリングステムベアリングリムーバアウタレース | 09941－54911 |  | ステアリングステムのアウタレースの取り外し |

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

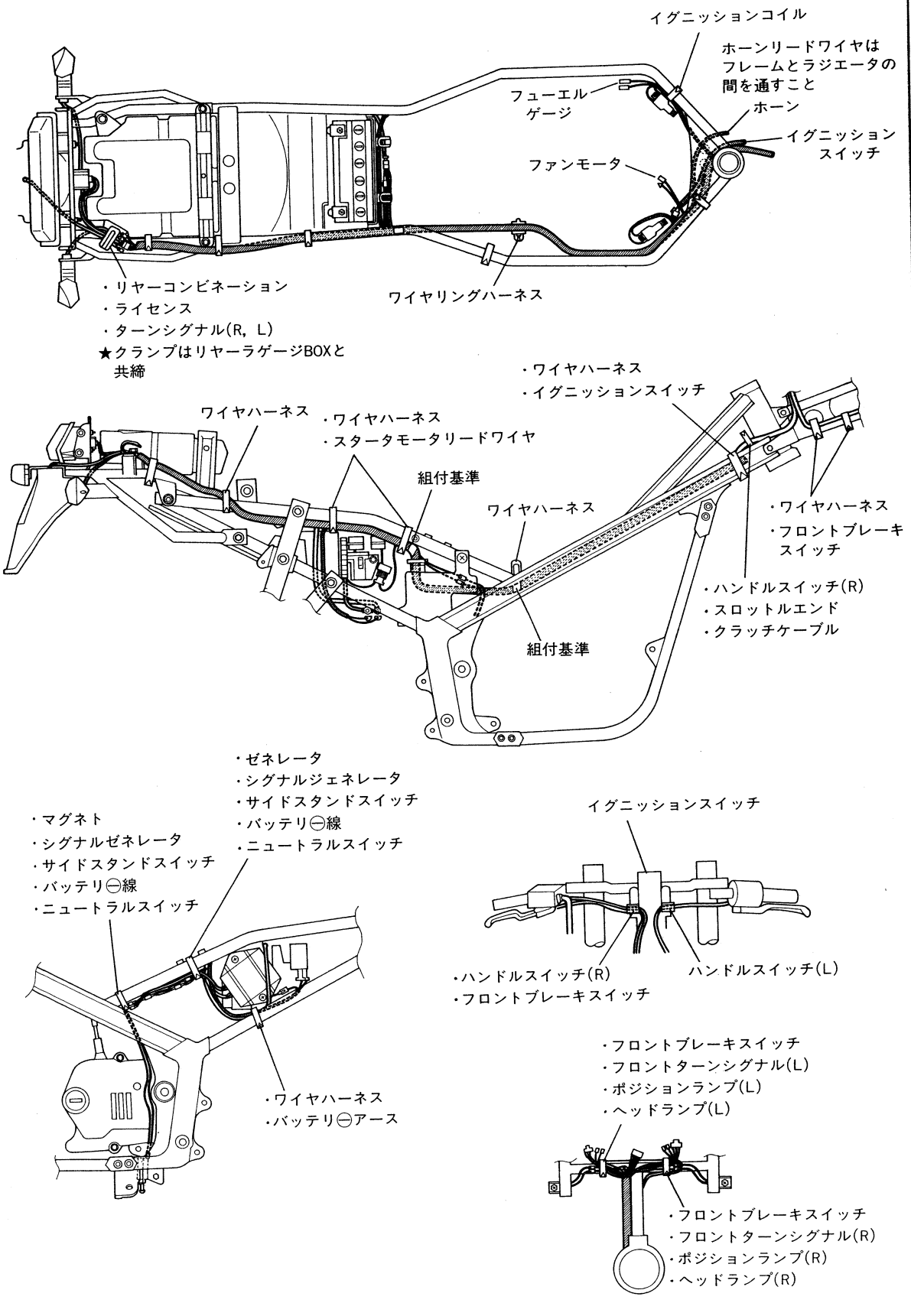
## 電　装

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

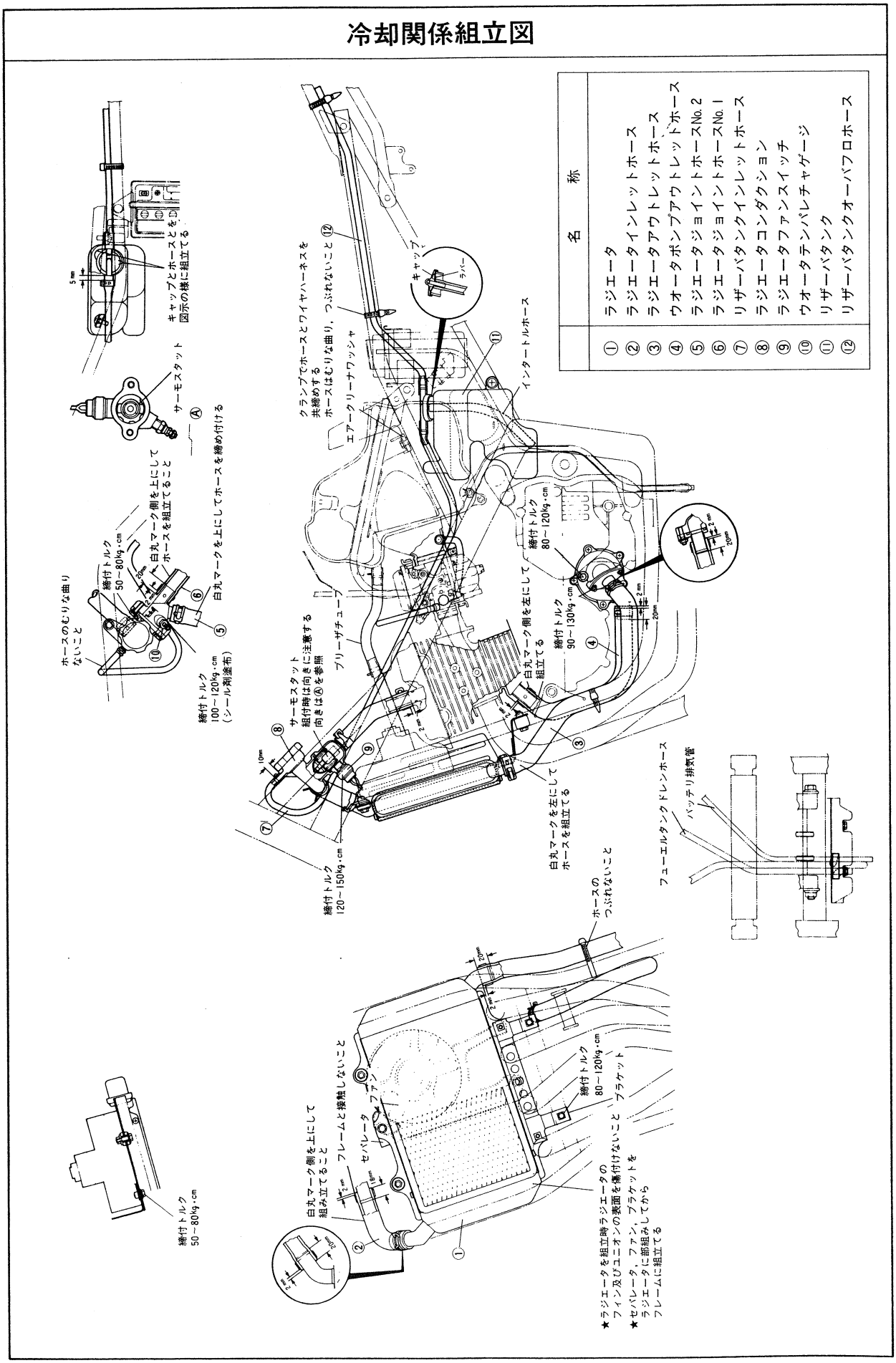
# 電気配線図


GSX-R250
色記号
B 黒
Br 茶
G 緑
Gr 灰
L 青
Lg 若葉
O 橙
R 赤
Sb 空
W 白
Y 黄
リヤーターンシグナルランプ(R)
リヤーコンビネーションランプ
ライセンスプレートランプ
リヤーターンシグナルランプ(L)
イグナイタ
レギュレートレクチファイア
リヤーブレーキスイッチ
ターンシグナルリレー
イグニッションコイル
シグナルゼネレータ
ライティングスイッチ
キルスイッチ
フロントブレーキスイッチ
ファンモータ
サーモスイッチ
イグニッションスイッチ
スターターリレー
バッテリ 12V9AH
ヒューズ 20A
スターターモータ
水温ゲージ
サイドスタンドスイッチ
ニュートラルスイッチ
ACゼネレータ
オイルプレッシャスイッチ
ターンシグナルスイッチ
ホーンスイッチ
パッシングスイッチ
ディマスイッチ
ホーン
フューエルゲージ
タコメータ
スピードメータ
FUEL
TEMP
フロントターンシグナルランプ(R)
ポジションランプ
ヘッドランプ(R)
ヘッドランプ(L)
ポジションランプ
フロントターンシグナルランプ(L)
S サイドスタンド警告灯 3W
照1 メータ照明×2 3W
照2 メータ照明×2 1.7W
O オイルプレッシャランプ 1.7W
N ニュートラルランプ 3W
HI ハイビームインジケータランプ 1.7W
速 速度警告灯 3W
T ターンシグナルパイロットランプ 1.7W
ポジションランプ×2 4W
ターンシグナルランプ 23W
ヘッドランプ×2 HI 35W
ヘッドランプ×2 LO 35W
リヤーコンビネーションランプ STOP 21W
リヤーコンビネーションランプ TAIL 5W
ライセンスプレートランプ 8W

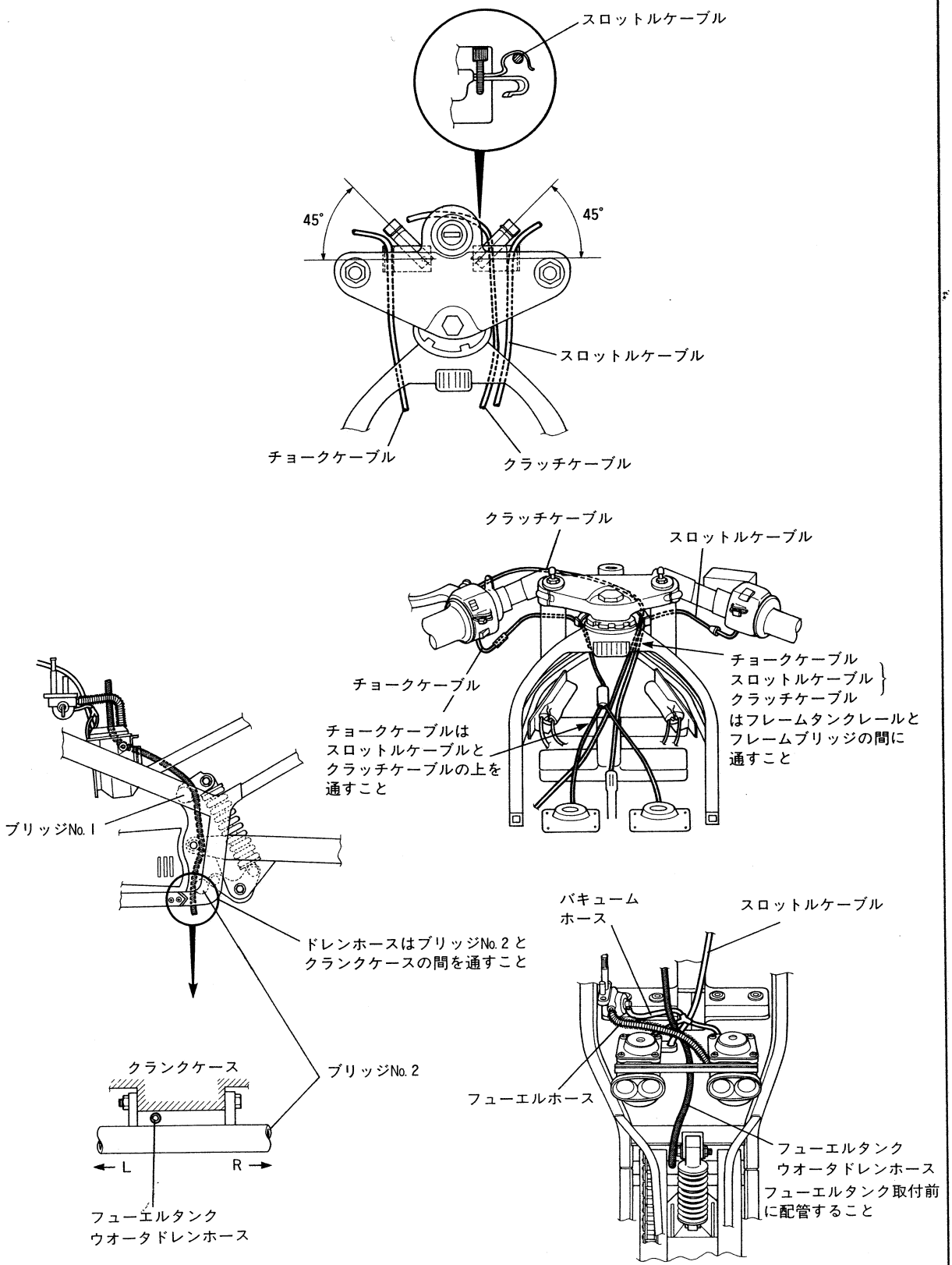
# ワイヤリングハーネス組立図



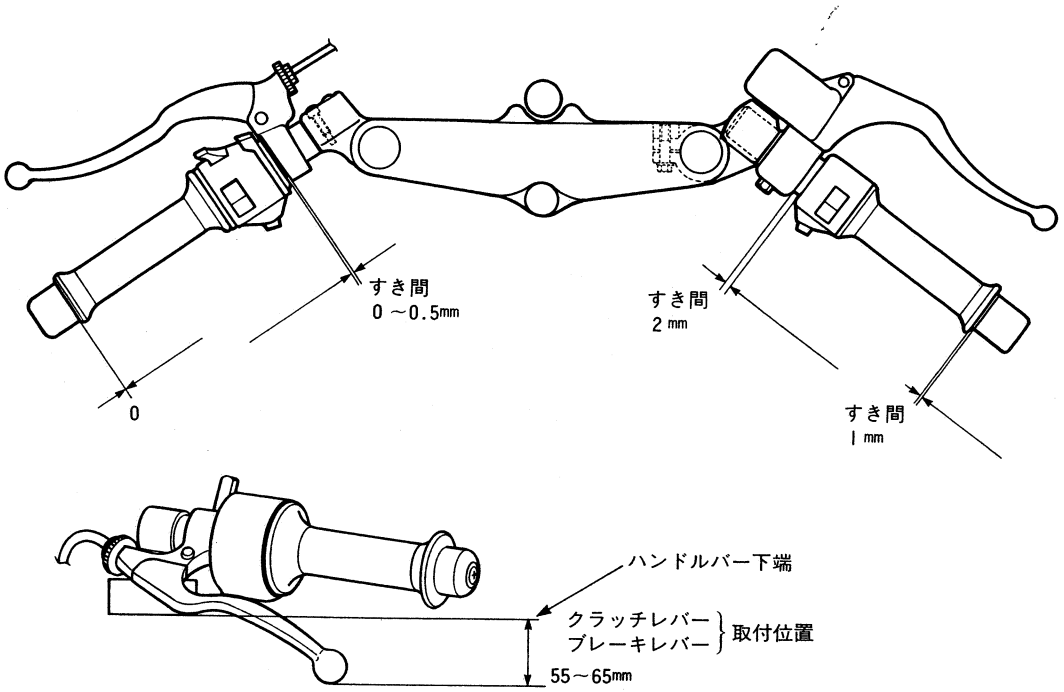
# 冷却関係組立図


名称
① ラジエータ
② ラジエータインレットホース
③ ラジエータアウトレットホース
④ ウオータポンプアウトレットホース
⑤ ラジエータジョイントホースNo. 2
⑥ ラジエータジョイントホースNo. 1
⑦ リザーバタンクインレットホース
⑧ ラジエータコンダクション
⑨ ラジエータファンスイッチ
⑩ ウオータテンパレチャゲージ
⑪ リザーバタンク
⑫ リザーバタンクオーバフロホース
キャップとホースとを図示の様に組立てる
サーモスタット
白丸マーク側を上にしてホースを組立てること
締付トルク 50～80kg・cm
ホースのむりな曲りないこと
締付トルク 100～120kg・cm (シール剤塗布)
白丸マークを上にしてホースを締め付ける
クランプでホースとワイヤハーネスを共締めする
ホースはむりな曲り，つぶれないこと
エアークリーナウッシャ
インタートルホース
キャップ
ラバー
ブリーザチューブ
サーモスタット 組付時は向きに注意する 向きは㊀を参照
締付トルク 120～150kg・cm
白丸マークを左にして ホースを組立てる
締付トルク 80～120kg・cm
締付トルク 90～130kg・cm
白丸マーク側を左にして 組立てる
フューエルタンクドレンホース
バッテリ排気管
ホースのつぶれないこと
白丸マーク側を上にして 組み立てること
フレームと接触しないこと
セパレータ
ファン
締付トルク 80～120kg・cm
ブラケット
★ラジエータを組立時ラジエータのフィン及びユニオンの表面を傷付けないこと
★セパレータ，ファン，ブラケットをラジエータに部組みしてからフレームに組立てる
締付トルク 50～80kg・cm

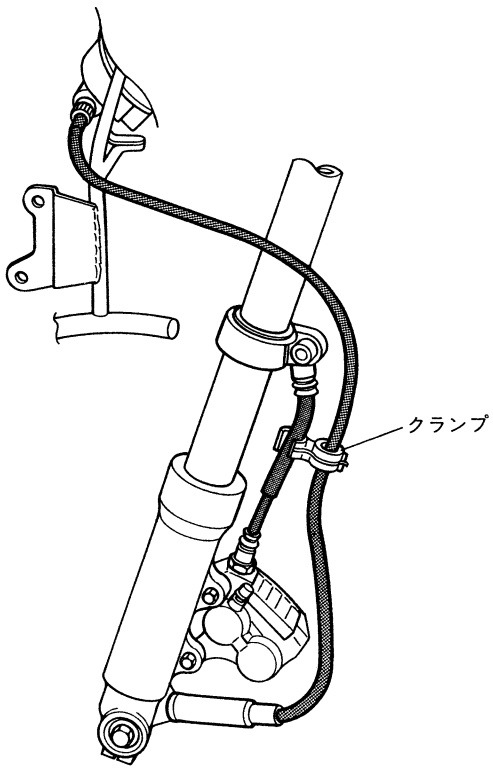
# ケーブル類通し方要領図



## ハンドルバー組立図




## スピードメータケーブル組立図



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

## ●潤滑関係

| 項目 | 標準値 | 使用限度 |
|---|---|---|
| エンジンオイルプレッシャー（60℃ 3000rpm）(kg/cm²) | 3.5～6.0 | —— |
| オイルポンプチップクリアランス | 非分解 | ——以上交換 |
| 〃 アウタクリアランス | 非分解 | ——以上交換 |
| 〃 サイドクリアランス | 非分解 | ——以上交換 |
| エンジンオイル量（分解時） | 2600cc フィルタ含む | |
| （オイル及びフィルタ交換時） | 2300cc | |
| （オイル交換時） | 2000cc | |

## ●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 | 0.03～0.06 | | 0.12以上修正 |
| シリンダの内径(シリンダ上端より〔20〕mm下) | 49～49.015 | | 49.09以上交換 |
| ピストンの外径(ピストン下端より〔10〕mm上) | 48.955～48.97 | | 48.88以下交換 |
| シリンダヘッドの平面度 | 0.03 | | 0.2以上交換 |
| シリンダの平面度 | 0.03 | | 0.2以上交換 |
| ピストンリングの自由合い口すき間 (1st) | Rマーク | 約7.0 | 5.6以下交換 |
| 〃 (2nd) | RNマーク | 約5.2 | 4.16以下交換 |
| ピストンリングの組付合い口すき間 (1st) | 0.1～0.25 | | 0.75以上交換 |
| 〃 (2nd) | 0.25～0.45 | | 0.8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 |
| ピストンのピン穴内径 | 14.002～14.008 | | 14.035以上交換 |
| シリンダコンプレッション (kg／cm²) | 13.0(450rpm) | | 9.1以下点検 |
| シリンダコンプレッション気筒間差 (kg／cm²) | ———— | | |

## ●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 | 13.995～14.0 | 13.98以下交換 |
| コンロッド小端の内径 | 14.01～14.019 | 14.05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 | 0.1～0.2 | 0.3以上交換 |
| クランクシャフトの振れ | 0～0.04 | 0.05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 | 0.020～0.044 | ———— |
| バランサー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 | メタル挿入後<br>0.045～0.095 | 標準値以外修正 |

## ●クラッチ関係

単位の表示なきものは全てmm

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

## ●トランスミッション関係

単位の表示なきものは全てmm

| 項目 | 標準値 | 使用限度 |
|---|---|---|
| ギヤーシフトフォークの爪の厚さ(1) | 4.8～4.9 | ———— |
| 〃 (2) | 4.8～4.9 | ———— |
| 〃 (3) | 4.8～4.9 | ———— |
| ギヤーシフトフォーク溝の幅 (1) | 5.0～5.1 | ———— |
| 〃 (2) | 5.0～5.1 | ———— |
| 〃 (3) | 5.0～5.1 | ———— |
| ギヤーシフトフォークと溝のすき間(1) | 0.1～0 .3 | 0.32以上交換 |
| 〃 (2) | 0.1～0.3 | 0.32以上交換 |
| 〃 (3) | 0.1～0.3 | 0.32以上交換 |
| シフタフォークシャフトの曲がり | 0～0.03 | ———— |
| 2NDドライブギヤ圧入寸法 | 101.15 | ———— |
| ドライブチェーンの21ピン間寸法(チェーンサイズ) | 317.5(DID520V7)<br>(RK520SMO-Z9) | 319.3以上交換 |
| ドライブチェーンのたるみ(サイドスタンド使用時) | 15～25 | 標準値以外修正 |

## ●キャブレータ関係

| 項目 | 諸元 | 備考 |
|---|---|---|
| キャブレータ型式 | BSW27 | |
| メーンボア (mm) | 27 | |
| キャブレータ判別刻印 | 05C00 | |
| アイドリング回転数 (r.p.m) | 1600 | |
| フューエルレベル (mm) | 6.5 | |
| 油面調整基準 (mm) | 20.5 | |
| メインジェット (M.J) | 92.5 | |
| ジェットニードル (J.N) | 5DJ2-3 | |
| ニードルジェット (N.J) | 1，4番 0-1(443) | 2，3番 0-1(570) |
| スロットルバルブ (Th.v又はC.A) | 95 | |
| パイロットジェット(P.J) | 30 | |
| パイロットスクリュ(P.S)又はエアスクリュ(A.S) | マスタ合わせ(1½) | |
| バルブシート (V.S) | 2.0 | |
| スタータジェット (G.S) | 32.5 | |
| エアクリーナフィルタオイル塗布量 | 17～21 g (約20～25cc) | スズキエクスタオイル |

## ●電装関係

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

## ●車体関係

単位の表示なきものは全てmm

| 項目 | 標準値 | 使用限度 |
|---|---|---|
| フロントブレーキレバーの遊び(レバー先端で) | 5～20 | —— |
| リヤーブレーキレバー又はペダルの遊び | 5～15 | 標準値以外修正 |
| ブレーキドラムの内径(前輪) | —— | —— 以上交換 |
| (後輪) | —— | —— 以上交換 |
| ブレーキライニングの寸法(前輪) | —— | —— 以下交換 |
| (輪後) | —— | —— 以下交換 |
| ブレーキシューリターンスプリングの自由長(前輪) | —— | —— 以上交換 |
| (後輪) | —— | —— 以上交換 |
| 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) | 6.0 | 5.3 以下交換 |
| ブレーキディスクプレートの振れ(前輪) | —— | 0.2 以上交換 |
| (後輪) | —— | 0.2 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) | 14.000～14.043 | 14.055 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(前輪) | 13.957～13.984 | 13.945 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(前輪) | 27.000～27.076 | 27.086 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) | 26.92～26.97 | 26.91 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) | 0～0.2 | 0.3 以上交換 |
| タイヤサイズ(前輪) | 100/80－17 52H | |
| (後輪) | 130/70－17 62H | |
| タイヤ摩耗限度(前輪) ( )内は推奨値 | —— | 0.8(1.6) |
| (後輪) ( )内は推奨値 | —— | 0.8(2.0) |
| タイヤ空気圧(一般道路1名乗車) (kg/cm²) | 前輪 2.00 | 後輪 2.25 |
| (一般道路2名乗車) (kg/cm²) | 前輪 2.00 | 後輪 2.25 |
| (高速道路1名乗車) (kg/cm²) | 前輪 2.00 | 後輪 2.50 |

● **車体関係**（前ページより続き）

単位の表示なきものは全てmm

| 項目 | 標準値 | 使用限度 |
|---|---|---|
| フロントフォークオイルの種類 | G-10 | —— |
| 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) | 417cc(最圧時84) | スプリング無し |
| フロントフォークスプリング自由長 | 302.5 | 297.5 以下交換 |
| フロントフォーク空気圧 (kg/cm²) | —— | —— |
| フロントフォークインナーチューブの外径 | 38 | —— 以下交換 |
| フロントフォークアウターチューブの内径 | 39 | —— 以上交換 |
| 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 | 0.25 以下交換 |
| リヤーショックアブソーバ空気圧 | kg/cm² | —— 以下交換 |

# GSX-R250 サービスガイド

〔GSX-R250CJ〕 〔追補版〕

## 外観写真

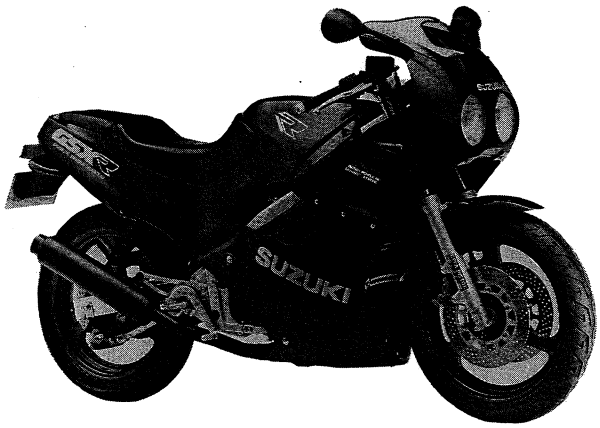
〔商品呼称〕
スズキGSX-R250CJ

〔通称名〕
スズキGSX-R250

〔車名及び型式〕
スズキGJ72A

〔開始車台番号〕
GJ72A-111183～

発売：88年1月




## 主な変更点

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



昭和63年1月発行：鈴木自動車工業株式会社二輪サービス部 サービスガイドNo.187 (TK)

## スズキGJ72A型　外観四面図（営業機種記号GSX-R250CJ）
## フルフェアリング仕様

★変更項目一覧

| 項目 | | | | 新 | 旧 |
|---|---|---|---|---|---|
| 電気装置 | 点火装置 | 点火プラグ | 型式 | CR6HSA, U20FSR-U<br>CR7HSA, U22FSR-U<br>LR8A , U24FSR-C | C6HA, U20FS-U<br>C7HA, U22FS-U<br>L8A , U24FS-U |
| | 電波雑音防止装置形式 | | | 抵抗入りプラグ式<br>外付抵抗器式 } 併用 | 外付抵抗器式 |
| 灯火装置等 | 方向指示器 | 前面 | 個数及び性能 | 2個 21W 19cm² 85回／分 | 2個 23W 18cm² 85回／分 |
| | | 後面 | 個数及び性能 | 2個 21W 19cm² 85回／分 | 2個 23W 18cm² 85回／分 |

## エレクトリック

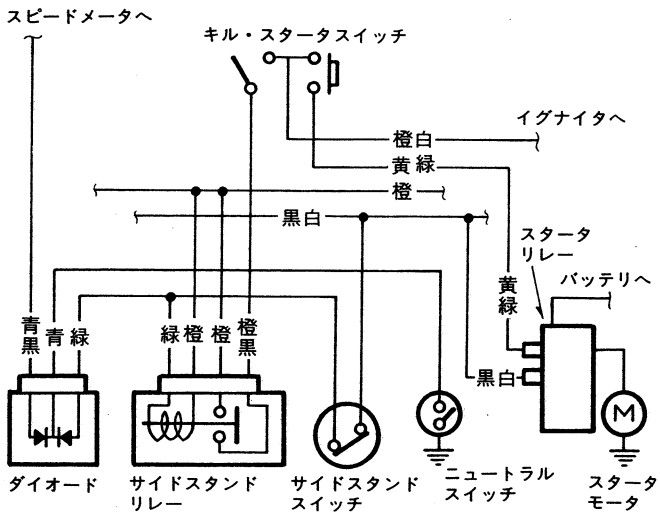
★始動，点火系の回路

●ニュートラルスイッチの状態

| | |
|---|---|
| ニュートラル | ON |
| ニュートラル以外 | OFF |

●サイドスタンドスイッチの状態

| | |
|---|---|
| サイドスタンド収納時 | ON |
| サイドスタンドが出ている時 | OFF |




★インタロック装置

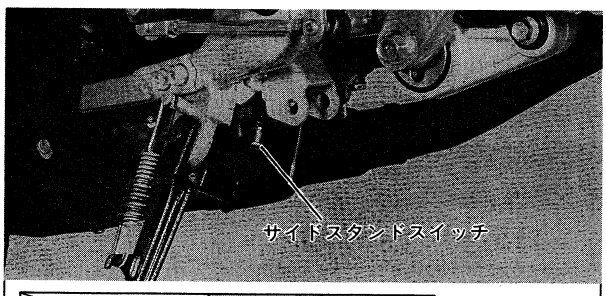
●エンジン始動時および，発進時にサイドスタンドの収納忘れを防止する装置です。

●サイドスタンドが出ている時にチェンジがニュートラル以外に入っているとサイドスタンドリレーが働かず始動系の回路に電気が流れませんのでスター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。

注意 ・サイドスタンドが出ていると，インタロック装置が働いて車を発進することができません。

・サイドスタンドは確実に収納してから発進の操作をしてください。




| チェンジ ＼ サイドスタンド | 出ている | 収納されている |
|---|---|---|
| ニュートラル以外 | × | ○ |
| ニュートラル | ○ | ○ |

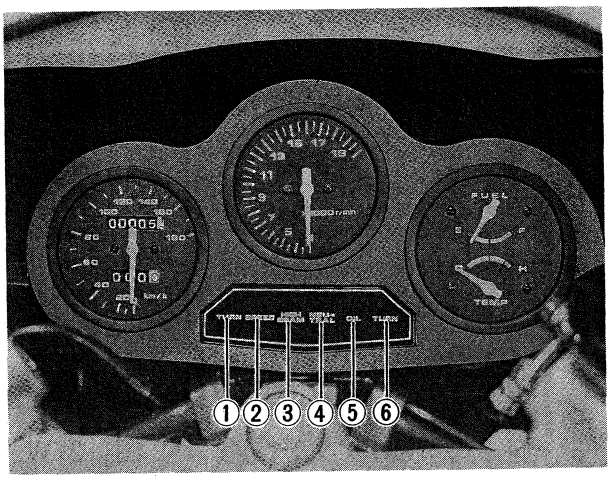
○：エンジン始動可
×：エンジン始動不可

## エレクトリック

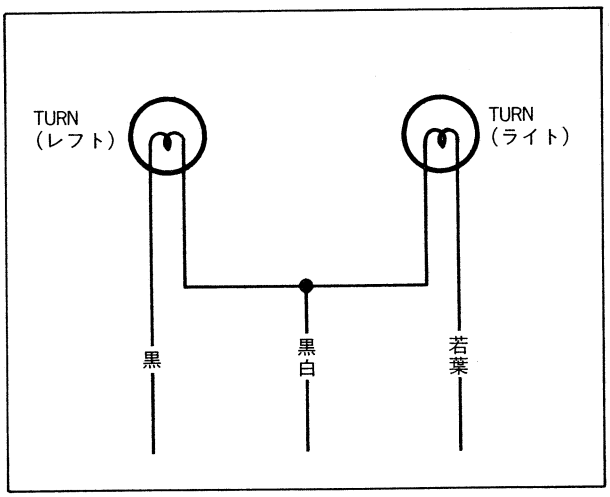
★パイロットランプ類

●サイドスタンド警告灯廃止に伴ないパイロットランプのレイアウトを変更しました。

①レフトターンシグナルパイロットランプ
②スピード警告灯
③ハイビームインジケータパイロットランプ
④ニュートラルランプ
⑤オイル警告灯
⑥ライトターンシグナルパイロットランプ



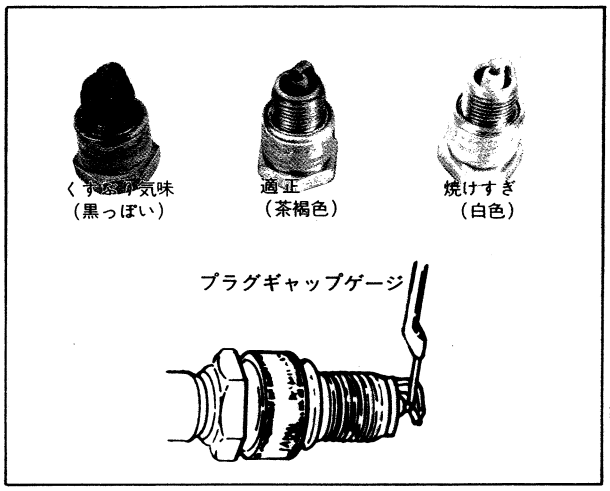

●ターンシグナルパイロットランプが左右独立したタイプになったためパイロットランプの回路が変りました。



## スパークプラグの点検

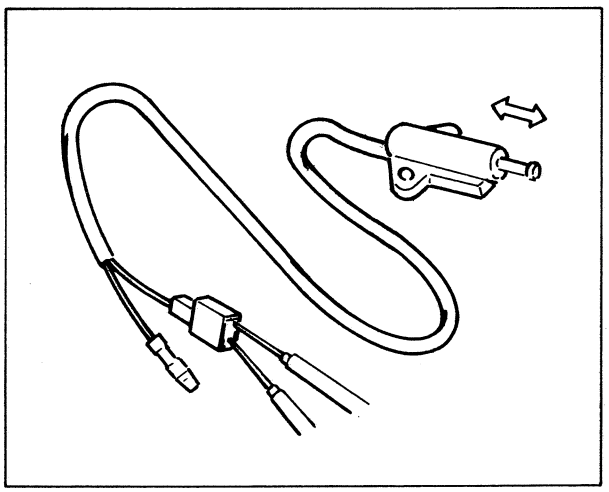
★電波雑音低減のため，抵抗入りプラグに変更しました。

| スパークプラグ適応表 | | |
|---|---|---|
| | NGK | 日本電装 |
| 標準 | LR8A | U24FSR-C |
| 焼け型 | CR7HSA | U22FSR-U |
| 焼け型 | CR6HSA | U20FSR-U |
| プラグギャップ | 0.6～0.7mm | |




## 各種スイッチ類の点検

★各スイッチごとに，リード線間の導通の有無を測定する。
★作業にはポケットテスタを用いる。
★電気配線図内のスイッチ図の中で○—○を表示した端子間に導通があり，他の端子間には導通がなければ正常。
★外部損傷やリード線の損傷についても，目視で点検する。
★特に指定のない限りテスタは×1Ωのレンジを用いる。



## サイドスタンドスイッチの点検

★サイドスタンドスイッチのリード線にポケットテスタのリード線を接続する。

| | |
|---|---|
| スイッチを押し込む | 導通する |
| スイッチを放す | 導通しない |

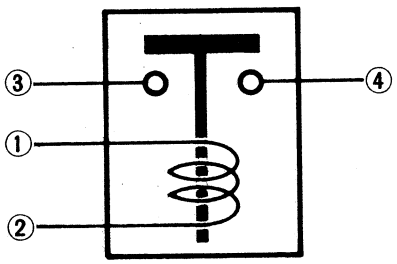
★サイドスタンドスイッチリード線のカプラ部を外し，リード線（黒白と赤⊕リード線，緑に黒白⊖リード線）を接続し，導通があるか確認する。

(注意：逆にテスタを接続すると測定出来ない)

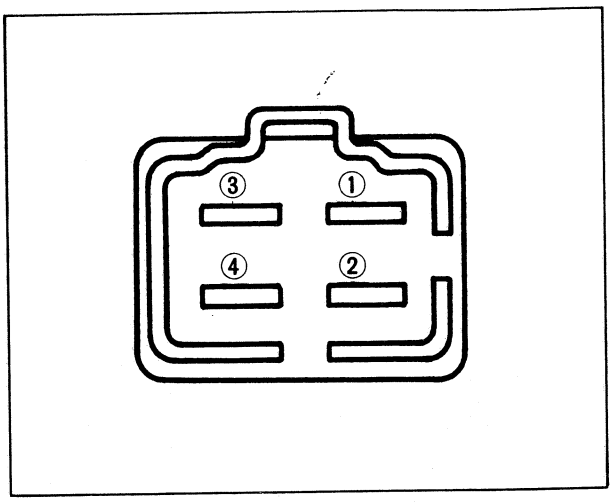
| サイドスタンドスイッチの点検表 | | | |
|---|---|---|---|
| 位置 ＼ リード緑色 | | 緑 | 黒白 |
| 緑にテスタの⊖を黒白にテスタの⊕を接続する | スイッチを押す | ○—○ | |
| | スイッチを放す | | |

## サイドスタンドリレーの点検

★①～②間のみ導通が有るか確認する。

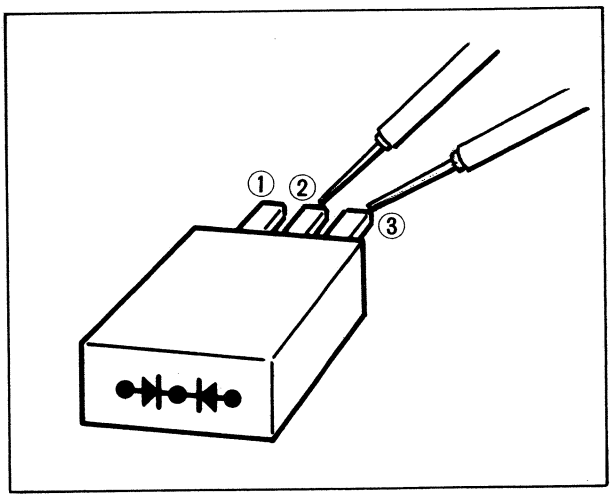



リレーの回路

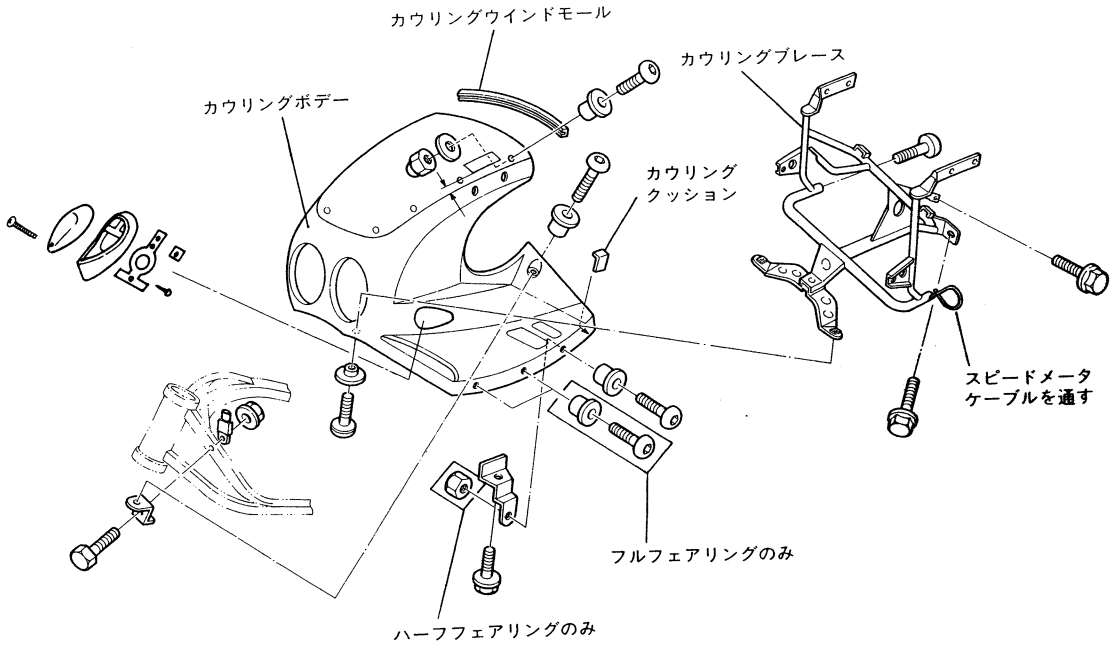



## ダイオードの点検

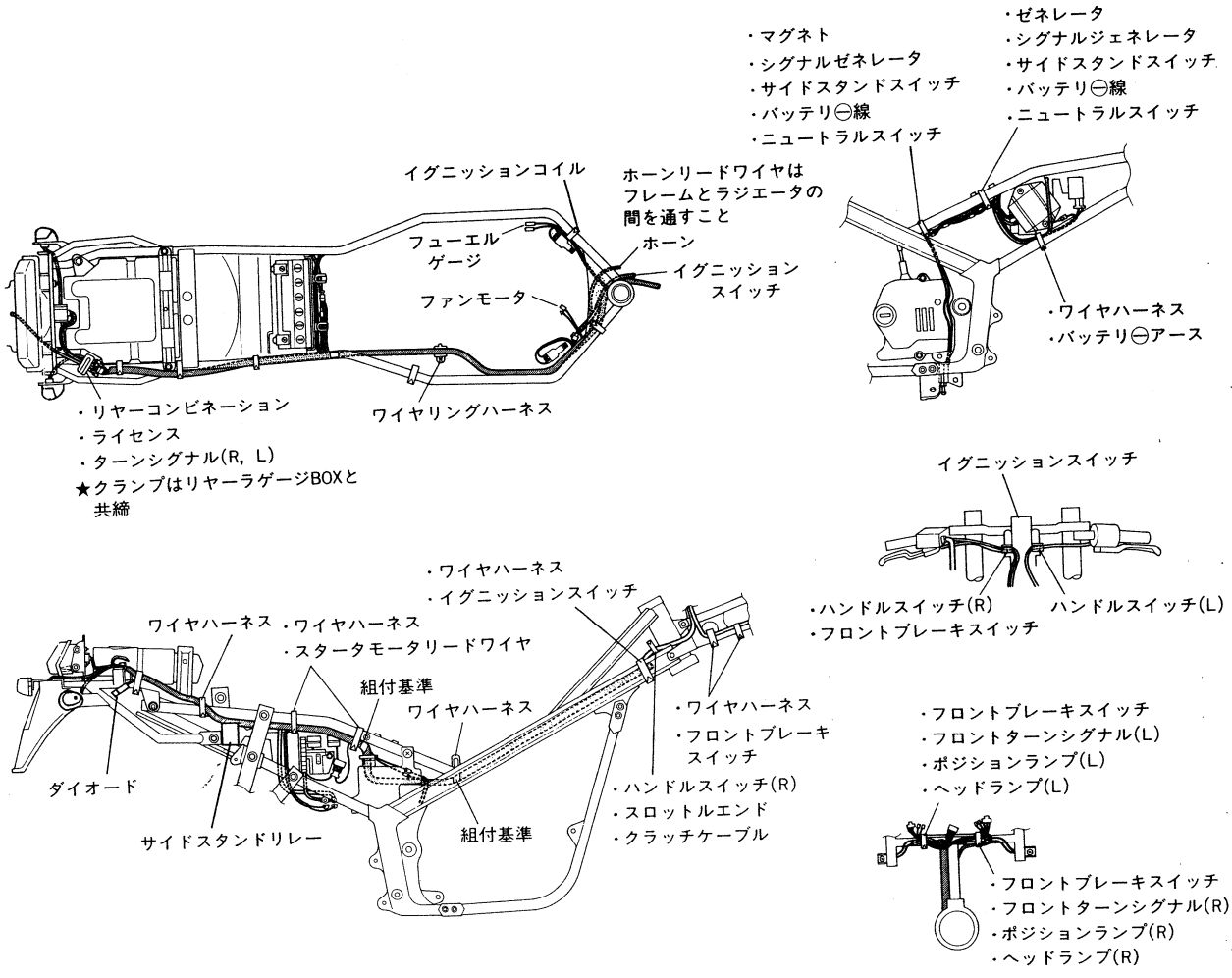
★右図の端子①～②間，端子②～③間の導通を確認する。いずれも一方向のみ導通があって逆方向に導通が無ければ正常です。



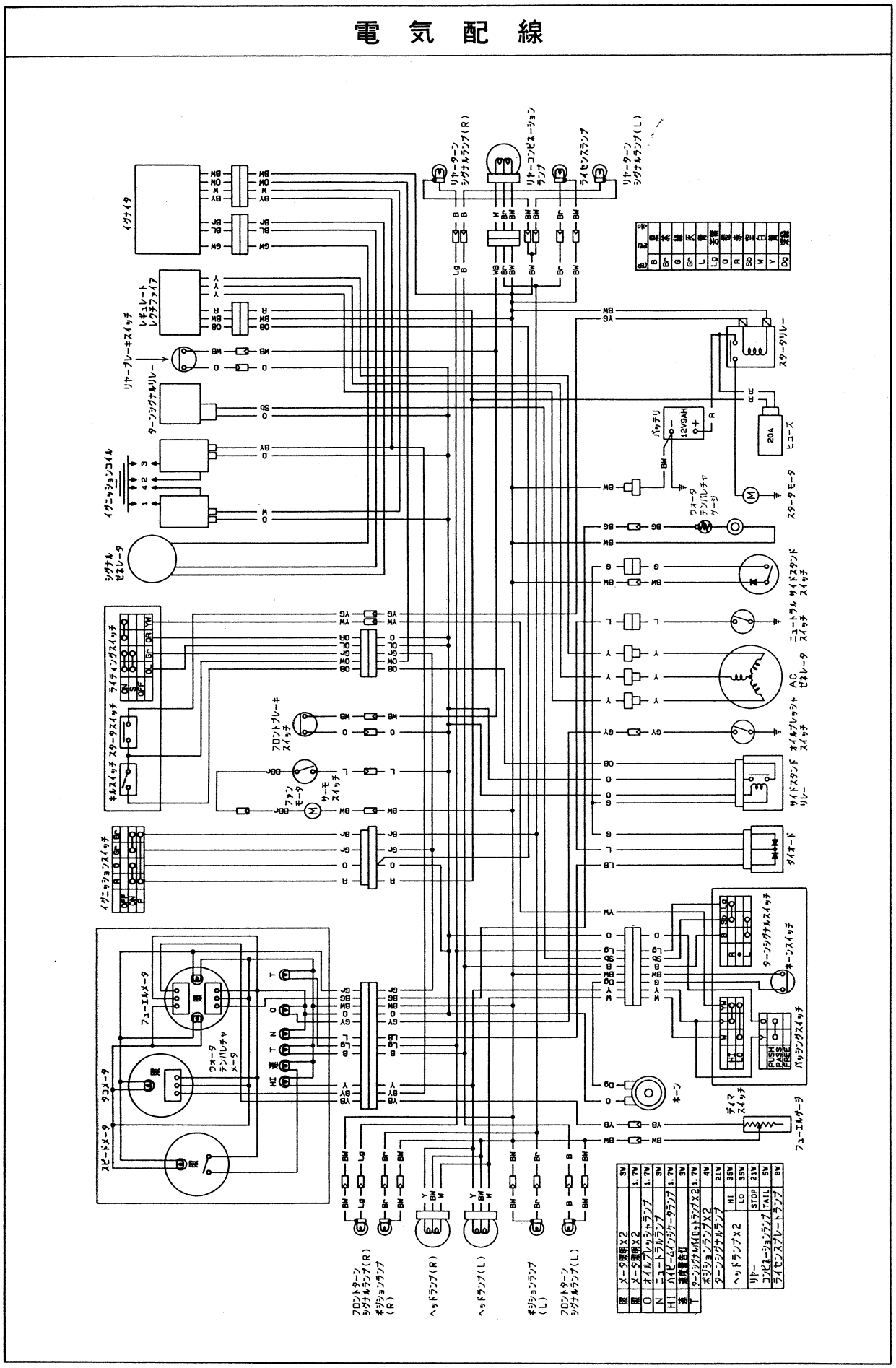
## フェアリング類組立図




## ワイヤリングハーネス組立図



# 電 気 配 線


イグナイタ
リヤーターン シグナルランプ(R)
リヤーコンビネーション ランプ
ライセンスランプ
リヤーターン シグナルランプ(L)
レギュレート レクチファイア
リヤーブレーキスイッチ
ターンシグナルリレー
イグニッションコイル
シグナル ゼネレータ
バッテリ 12V9AH
スターターリレー
ヒューズ 20A
スターターモータ
ウォータ テンパレチャ ゲージ
ライティングスイッチ
キルスイッチ スタータスイッチ
フロントブレーキ スイッチ
ファン モータ
サーモ スイッチ
サイドスタンド リレー
オイルプレッシャ スイッチ
A.C ゼネレータ
ニュートラル スイッチ
サイドスタンド スイッチ
ダイオード
イグニッションスイッチ
フューエルメータ
ウォータ テンパレチャ メータ
タコメータ
スピードメータ
ターンシグナルスイッチ
ホーンスイッチ
パッシングスイッチ
ホーン
ディマ スイッチ
フューエルゲージ
フロントターン シグナルランプ(R)
ポジションランプ (R)
ヘッドランプ(R)
ヘッドランプ(L)
ポジションランプ (L)
フロントターン シグナルランプ(L)
メーター照明 X2
メーター照明 X2
オイルプレッシャランプ
ニュートラルランプ
ハイビームインジケータランプ
表示灯合計
ターンシグナルLH(10ヒランプX2
ポジションランプX2
ターンシグナルランプ
ヘッドランプX2
リヤー コンビネーションランプ
ライセンスプレートランプ

追補版

# SUZUKI サービスガイド

VIBEKE's

# GSX-R250

概要：車歴

〔商 品 呼 称〕
スズキ GSX-R250CK

〔通 称 名〕
スズキ GSX-R250

〔車名及び型式〕
スズキ GJ72A

〔開始車台番号〕
GJ72A-120551～

発売：1989年3月



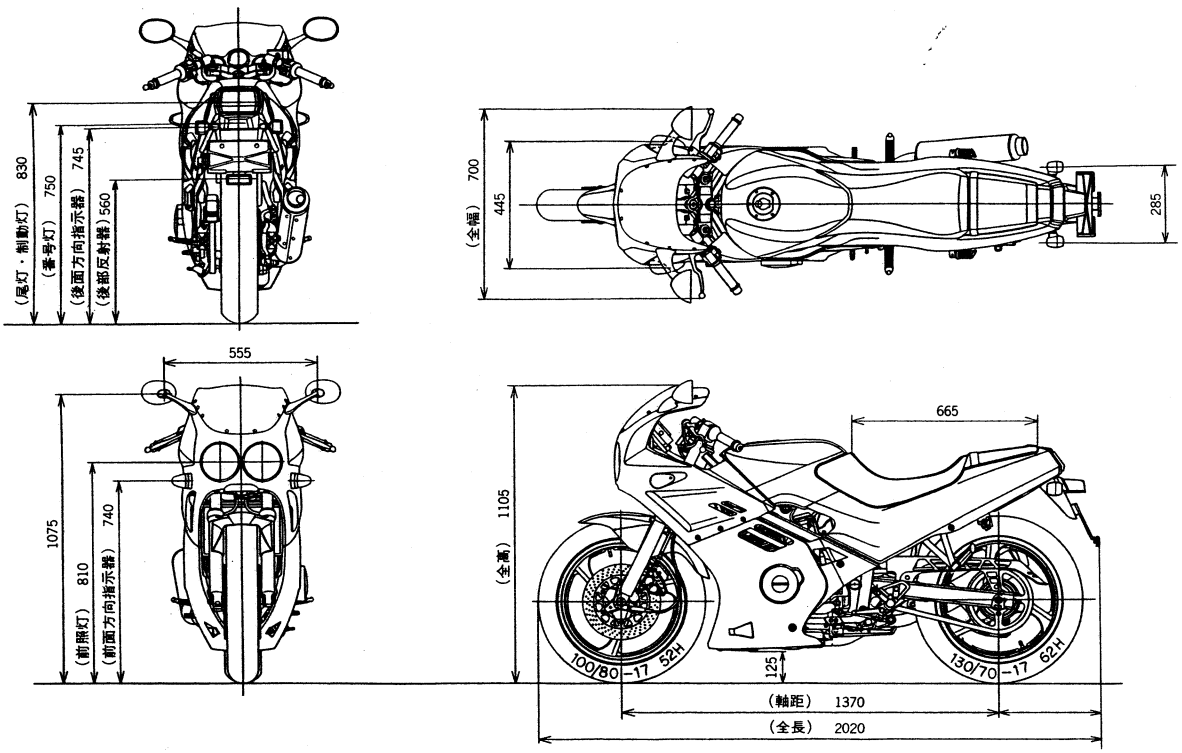
## GSX-R250CKの主な特長

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

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

# 概要：外観四面図，概要：主要諸元

## スズキGJ72A型　外観四面図（営業機種記号 GSX-R250CK）




●主要諸元表

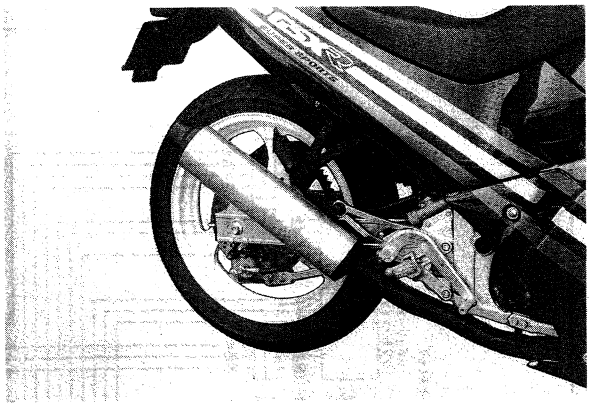
| | | |
|---|---|---|
| 営業機種記号 | | GSX-R250CK |
| 認定番号 | | II-137 |
| 類別 | | ＊ 024 |
| 車名及び型式 | | スズキGJ72A |
| 長さ | | ＊ 2.020 m |
| 幅 | | 0.700 m |
| 高さ | | 1.105 m |
| 軸距 | | 1.370 m |
| 原動機の型式 | | J703 |
| 総排気量 | | 0.248 ℓ |
| 車両重量 | 前軸 | 82 kg |
| | 後軸 | 78 kg |
| | 計 | 160 kg |
| 乗車定員 | | 2 人 |
|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

＊はGSX-R250CJとの違いを示す

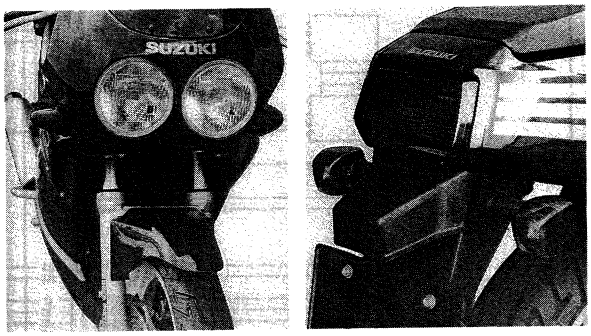
諸元表(GSX-R250CJとの変更箇所)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 灯火装置等 | 方向指示器 | 前面 | 個数及び性能 | 2・18W　16㎠ 85回／分 |
| | | 後面 | 個数及び性能 | 2・15W　9㎠ 85回／分 |

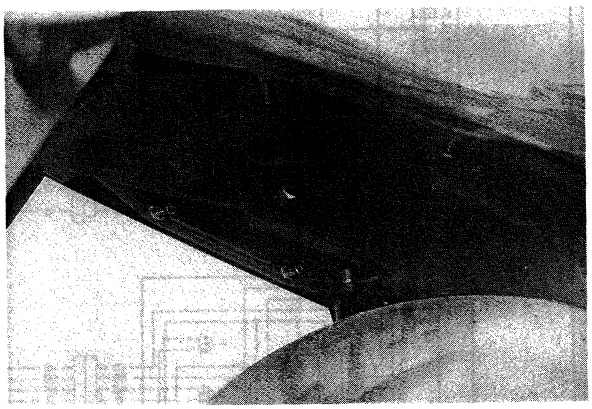
●マフラボデーにアルミカバーを追加しました。



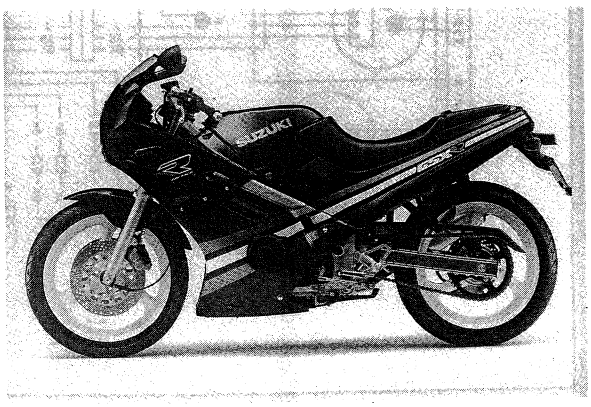
●前後ウィンカーを小型にし，前ウィンカーが18W後ウィンカーを15Wに変更しバータイプにしたことにより，リヤフェンダ及び，ライセンスランプカバーの形状を変更しました。



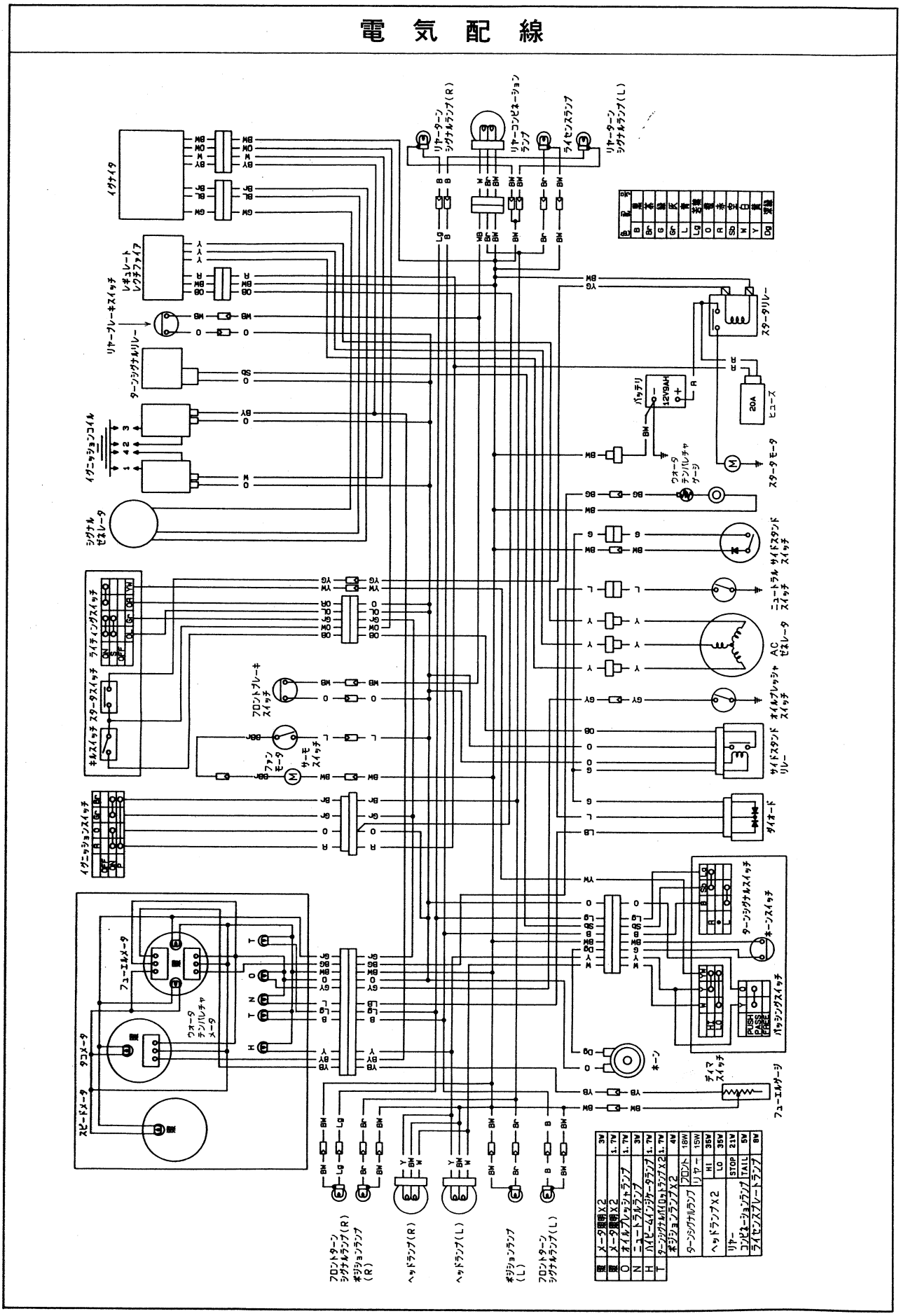

●荷掛フックを2ヶ所追加して，4ヶ所になりました。



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



# 電　気　配　線


イグナイタ
レギュレート
リヤーブレーキスイッチ
ターンシグナルリレー
イグニッションコイル
シグナル
ゼネレータ
リヤーターン
シグナルランプ(R)
リヤーコンビネーション
ランプ
ライセンスランプ
リヤーターン
シグナルランプ(L)
スターターリレー
バッテリ
12V9AH
ヒューズ
20A
スターターモータ
ウォータ
テンパレチャ
ゲージ
サイドスタンド
スイッチ
ニュートラル
スイッチ
AC
ゼネレータ
オイルプレッシャ
スイッチ
サイドスタンド
リレー
ダイオード
ターンシグナルスイッチ
ホーンスイッチ
パッシングスイッチ
ホーン
ディマ
スイッチ
フューエルゲージ
フロントブレーキ
スイッチ
ファン
モータ
サーモ
スイッチ
キルスイッチ
スタータースイッチ
ライティングスイッチ
イグニッションスイッチ
フューエルメータ
ウォータ
テンパレチャ
メータ
タコメータ
スピードメータ
フロントターン
シグナルランプ(R)
ポジションランプ
(R)
ヘッドランプ(R)
ヘッドランプ(L)
ポジションランプ
(L)
フロントターン
シグナルランプ(L)
メーター照明X2
メーター照明X2
オイルプレッシャランプ
ニュートラルランプ
ハイビームインジケータランプ
ターンシグナルLEDランプX2
ポジションランプX2
ターンシグナルランプ
ヘッドランプX2
リヤー
コンビネーションランプ
ライセンスプレートランプ
3W
1.7W
1.7W
3W
1.7W
1.7W
4W
18W
15W
35W
21W
5W
8W
HI
LO
STOP
TAIL
フロント
リヤー