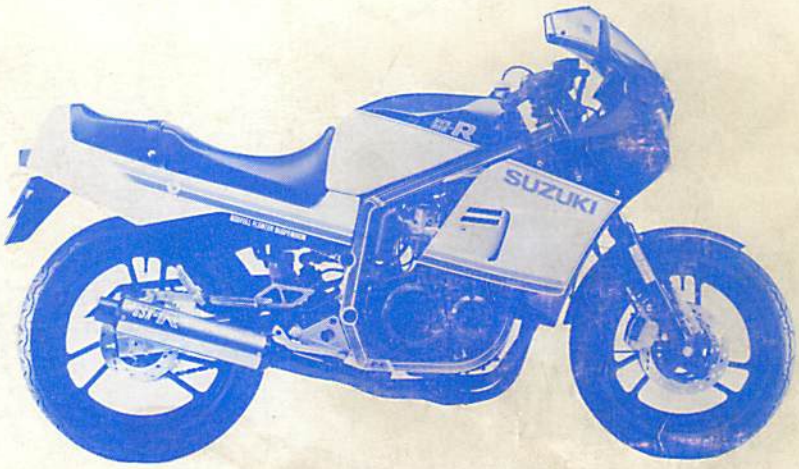
SUZUKI

GSXR

サービスガイド



スズキ

GK71B

サービスガイド

GK71B(GSX400R)

GK71B CLUB
POWER ENDURANCER
GSX-R

はじめに

スズキではこのたび、ロードスポーツタイプの2輪車

GSXR を新発売する運びとなりました。

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

このサービスガイドでは、新商品の紹介を含み、点検整備や主要部分の分解点検の要領を説明しておりますが、「読む事柄を少なく」「見ることで素早く理解できる」ようにとの意図で作成しておりますので、一般的に知られていると思われる細かい説明は割愛し、説明図と写真を多く用いて編集いたしました。
点検、整備の手引きとしてご利用頂き、スズキ2輪車の拡販、アフターサービスに一層ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

昭和59年2月
サービスガイド　No.106

鈴木自動車工業株式会社

- この本は発売初期の基本モデルを対象に作成しました。
  従って、品質の向上のために設計変更が行われた場合、本書の記載事項と、現車の間に差異が生じることがありますのでご了承ください。
- この本に掲載している説明用の図や写真は、動作の原理や作業の要領を示したもので、実際の車両とは形状等が異なる場合がありますのでご了承ください。

目　　次

概　　要

- ●あらまし…… 2
- ●外観四面図…… 4
- ●性能曲線図…… 5
- ●車　　歴…… 6
- ●主要諸元…… 7

概要

解　　説

- 製品の構造や特長の説明…… 14
- ●エンジン…… 14
- ●クラッチ・ミッション…… 27
- ●エレクトリック…… 29
- ●ボデー…… 35

解説

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…… 42
- ●エンジン…… 51
- ●クラッチ・ミッション…… 57
- ●エレクトリック…… 59
- ●ボデー…… 63

点検調整

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…… 70
- ●エンジン…… 70
- ●クラッチ・ミッション…… 117
- ●エレクトリック…… 119
- ●ボデー…… 129

分解点検

整備資料

- 各種のサービスデータ及び関連資料……146

整備資料

概　　要

P1 ～ P11

スズキGSX-R(GSX400R)は、水冷4気筒のDOHCのエンジンに、2バレルキャブレータを2個装備し、車体には、ディアルランプ、フェアリング、フルフロータサスペンション、チューブレスの小径タイヤを採用した本格的な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(気筒あたり)、DOHC方式を採用した新設計エンジンです。

ボア×ストローク	排気量	最高出力	最大トルク
53.0×45.2mm	398cm³	59PS/11,000r.p.m	4.0kgm/9,000r.p.m

- シリンダヘッドはウォータジャケットを有したアルミ合金製で、燃焼室形状は2半球形です。また、バルブシートは、吸・排気ともに特殊焼結合金シートを採用しました。
- シリンダはウォータジャケットを有し、特殊鋳鉄製スリーブ入のアルミ合金製です。
- クランクシャフトは一体鍛造製で6軸受方式を採用しています。
- コネクチングロッドは鍛造製で大端部は上下分割方式です。
- 動弁機構は気筒あたり4バルブのDOHC方式で2本のカムシャフトをクランクシャフト中央部よりチェーンで駆動しています。また、バルブの開閉はロッカアームを介して行い、バルブクリアランスの調整はアジャストスクリュー方式です。また、鋳鉄製カムシャフトはカム部をチル硬化させ、鍛造成形製ロッカアームはフロア部を硬質クロムメッキにしています。
- バルブは特殊耐熱鋼を用い、特に熱の高い排気バルブのフェース面と吸排気バルブのアジャストスクリューとの接触面にはステライト盛を行っています。また、バルブ数は1気筒に吸気弁(φ21)2個、排気弁(φ18)2個の4バルブ方式です。
- 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、潤滑通路には、リリーフバルブを設けています。また、オイルのろ過はフルフロー式です。
- 冷却装置はウォータポンプによる強制循環式リザーバタンクを装着した密封式で、ラジエータ後部に電動ファンを設けています。
- キャブレータはSUタイプで2バレル、2キャブレータ方式です。
- エアークリーナはクリーナケース構造を1ボックスタイプとしています。
- クランクケースはアルミ合金製でクラッチミッション部を一体とした上下分割方式です。
- シリンダヘッドカバー上部より排出されるブローバイガスはエアークリーナのクリーンサイドに導き、大気への放出を防止しています。
- マフラは車体の右に備え、4本の排気管を連結した4 into 1方式です。

★ クラッチ・ミッション関係

- クラッチはカウンタシャフトに取り付けた湿式多板式で操作方式はプッシュロッド方式です。
- 変速機は前進6段の常時噛合式で、操作はリターン方式です

★電装関係

- 点火装置は無接点式のフルトランジスタ点火及び電子進角方式を採用してメンテナンスフリー化を図っています。
- 前照灯は丸形、35/35Wのハロゲンランプを2個備え、それぞれに3.4Wの薄暮灯を設けています。
- リヤーコンビネーションランプは角形で、制動灯、尾灯及び番号灯を兼用した23/8Wです。
- 方向指示器は角形23Wです。
- 速度計及び回転計は丸形でメータパネル左側に速度計を中央部に回転計を装着しています。なお、水温計をメータパネル右側に、各パイロットランプを下部に設けています。
- イグニッションスイッチはハンドルロックと一体化し、操作性の向上を図っています。

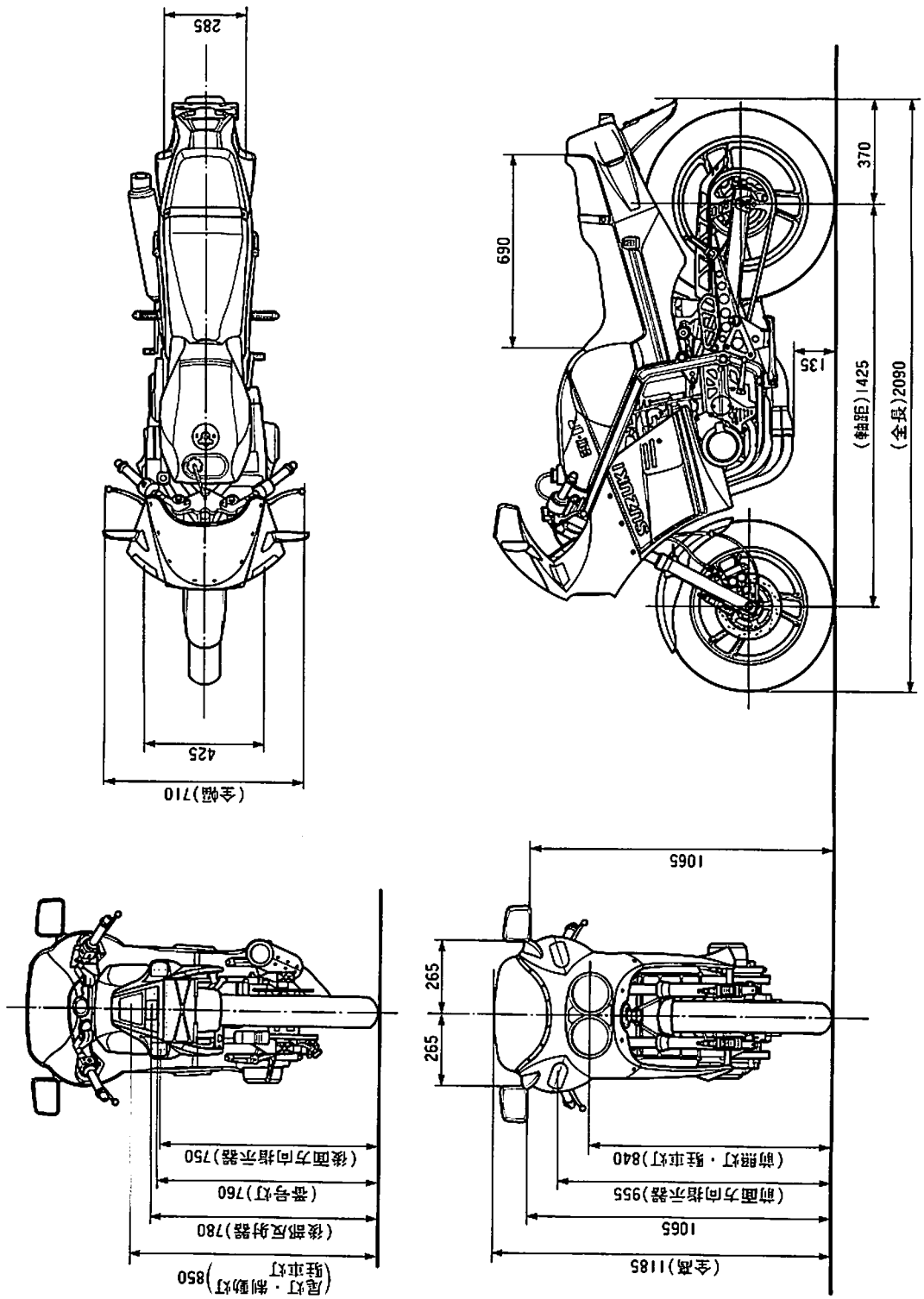
★車体関係

- フレームはアルミ角パイプ製のダブルクレードル型で右側ダウンチューブの部分を組立式として整備性の向上を図っています。
- タイヤは前輪が100/90-16・54H、後輪が110/90-18・61Hのチューブレスタイヤで、ホイールは前輪がMT2.15×16、後輪がMT2.15×18の軽合金製キャストホイールです。
- ブレーキは前輪がダブルディスクでディスクブレーキの有効径はφ207、後輪がシングルディスクでディスクブレーキの有効径はφ176でキャリパは共に対向ピストン方式です。
- 緩衝装置は前輪がアンチノーズダイブ装置を設けたテレスコピックオレオ方式で、後輪がスイングアームとフルフロータサスペンションユニット併用のピボットスイング式です。また、リヤーサスペンションのばね調整はリモートコントロール方式です。
- ハンドルはアルミ鍛造制のセパレートタイプです。
- フューエルタンクは容量18ℓで、キーロック付キャップです。
- フェアリングはハーフフェアリングを装備しています。

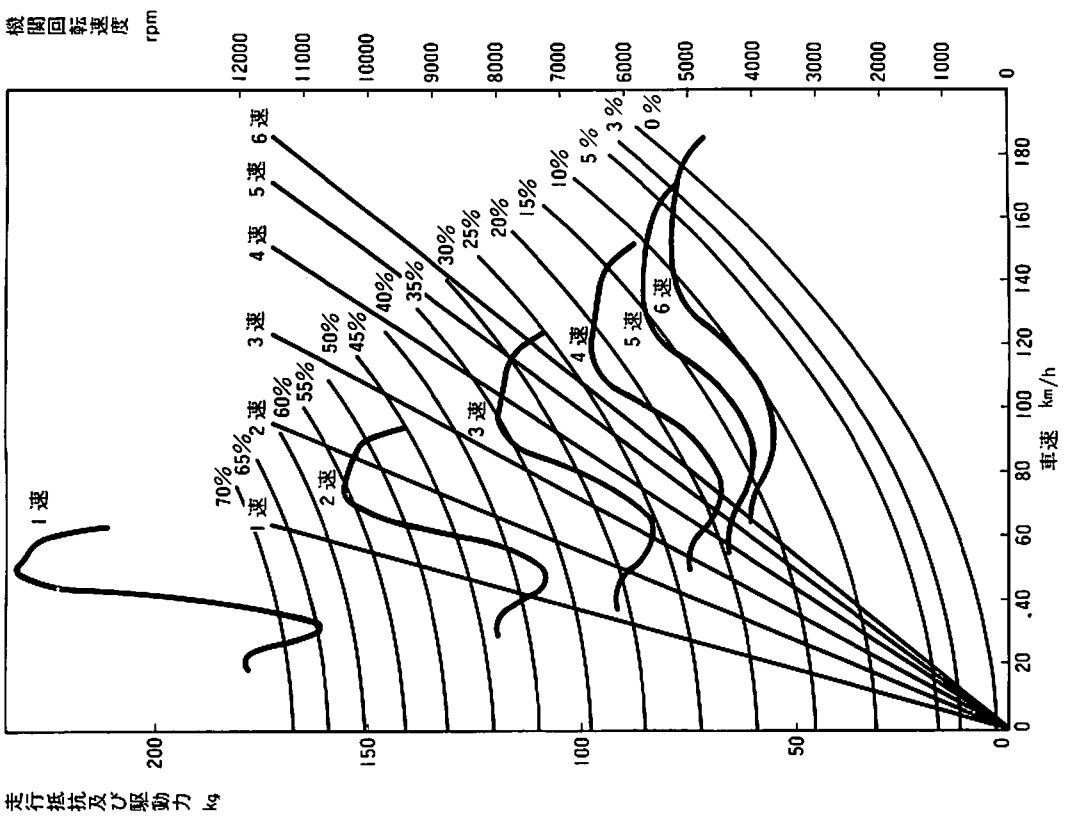
★そ　の　他

- シートはキーロック付の段付タイプ、左右フレームカバー及び前後フェンダは樹脂製です。

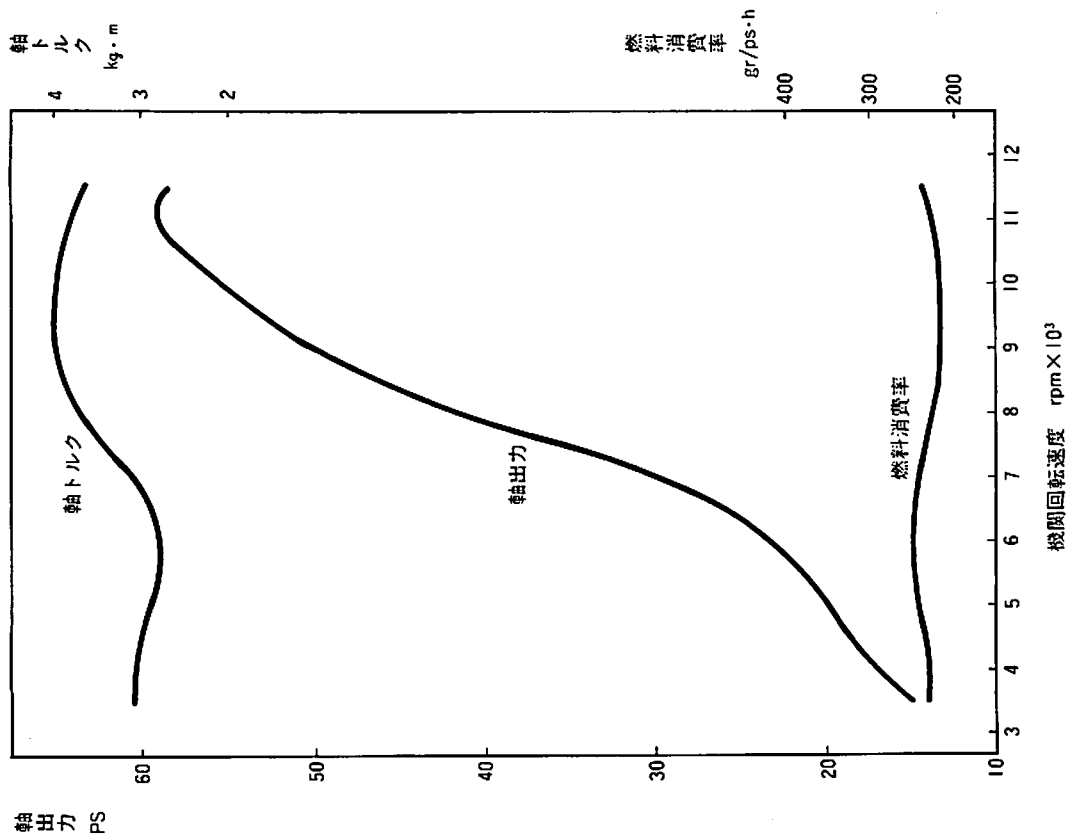
スズキGK71B型外観四面図〔類別 001(E・S)〕



走行性能曲線図〈スズキGK71B型〉



エンジン性能曲線図〈スズキK701型〉



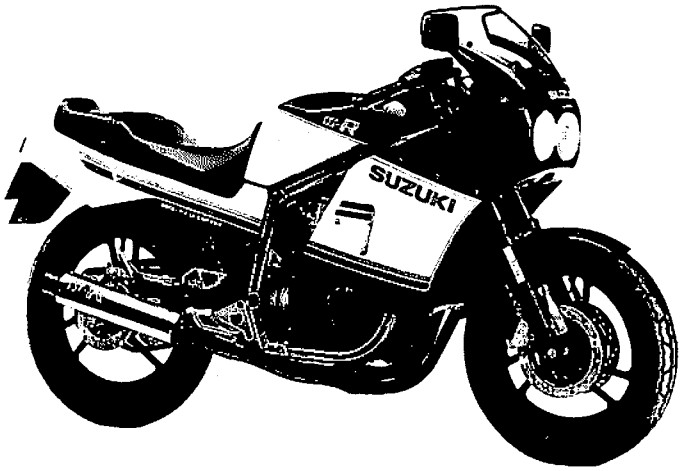
〔商品呼称〕
スズキGSX400R

〔通称名〕
スズキGSX-R

〔車名及び型式〕
スズキGK71B

〔開始車台番号〕
GK71B-100001～

発売：84年2月



主要諸元一覧　通称名(商品呼称)：スズキGSX-R(GSX400R)

項目		初期型(F No.-100001～)		
指定番号〔類別〕		5022〔001〕		
車名及び型式		スズキGK71B		
長さ (m)		2.090		
幅 (m)		0.710		
高さ (m)		1.185		
軸距 (m)		1.425		
原動機の型式		K701		
総排気量		0.398		
車両重量	前軸 (kg)	90		
	後軸 (kg)	86		
	計 (kg)	176		
乗車定員 (人)		2		
車両総重量	前軸 (kg)	108		
	後軸 (kg)	178		
	計 (kg)	286		
タイヤ	前輪	100/90－16・54H		
	後輪	110/90－18・61H		
最低地上高 (m)		0.135		
性能	燃料消費料 (km/ℓ)〔速度(km/h)〕	45.0〔60km/h〕		
	制動停止距離 (m)〔初速(km/h)〕	14.0〔50km/h〕		
	最小回転半径 (m)	3.3		
原動機	始動方式	セルフ式		
	種類	ガソリン・4サイクル		
	シリンダ数及び配置	直4・横置		
	燃焼室形式	2半球形		
	弁機構	DOHCチェーン駆動 吸気2、排気2		
	内径×行程 (mm)	53.0×45.2		
	圧縮比	11.3		
	圧縮圧力 (kg/cm²-rpm)	14.0－450		

主要諸元一覧　通称名(商品呼称)：スズキGSX-R(GSX400R)

項目				初期型(F No.-100001～)		
原動機	最高出力 (ps/rpm)			59.0/11,000		
	最大トルク (kg・m/rpm)			4.0/9,000		
	寸法 (長×幅×高mm)			470×476×483		
	重量 (kg)			変速機を含む 61		
	弁又はポート開閉時期	吸気	開き	41° BTDC		
			閉じ	67° ABDC		
		排気	開き	55° BBDC		
			閉じ	25° ATDC		
	弁すきま (mm)		吸気	0.13～0.18(冷間)		
			排気	0.13～0.18(冷間)		
	無負荷回転速度 (rpm)			1,300		
	ブローバイガス還元装置形式			シールド式		
	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・ろ紙併用式		
		潤滑油容量 (ℓ)		3.0		
	冷却装置	冷却方式		水冷		
		放熱器形式		コルゲート形(密封式)		
		冷却水容量 (ℓ)		2.0		
		水ポンプ形式		軸流式・ギヤー駆動式		
		サーモスタット形式		ワックス式		
燃料装置	エアークリーナ			ウレタンフォーム		
	燃料タンク容量 (ℓ)			18(予備：約4.4ℓ)		
	燃料ろ過器形式			樹脂製網式		
	気化器	形式		AS27VW		
		ガス弁径 (mm)		30		
		ベンチュリ径 (mm)		27		
		空気弁形式		手動式・バタフライ式		
電装関係	電圧 (V)			12(－)アース		

主要諸元一覧　通称名(商品呼称)：スズキGSX-R(GSX400R)

項目				初期型(F No.-100001～)		
電気装置	点火装置	点火形式		フルトランジスタ		
		点火時期		15°/1,650r.p.m.		
		断続器形式		無接点式		
		点火早め装置		電気式　15°－35° (クランク軸角相当)		
		点火プラグ		NGK：C6HA・C7HA・C8HA ND　：U20FS-U・U22FS-U U24FS-U		
	バテッリ	容量〔時間率〕 Ah		12〔10〕		
	充電発電機	形式		交流式		
		出力 (V-A)		12－16		
		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			2.212		
	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)	114×96×3.0		
			面積(cm²)×枚数	25×8		
	変速機	形式		常時噛合式		
		操作方式		足動式		
		変速比	一速	3.166		
			二速	2.125		
			三速	1.631		
			四速	1.333		
			五速	1.173		
			六速	1.083		
	減速機	歯車形式		スプロケットホイール		
		減速比		3.066		
走行装置	キャスタ (度)			27°25′		

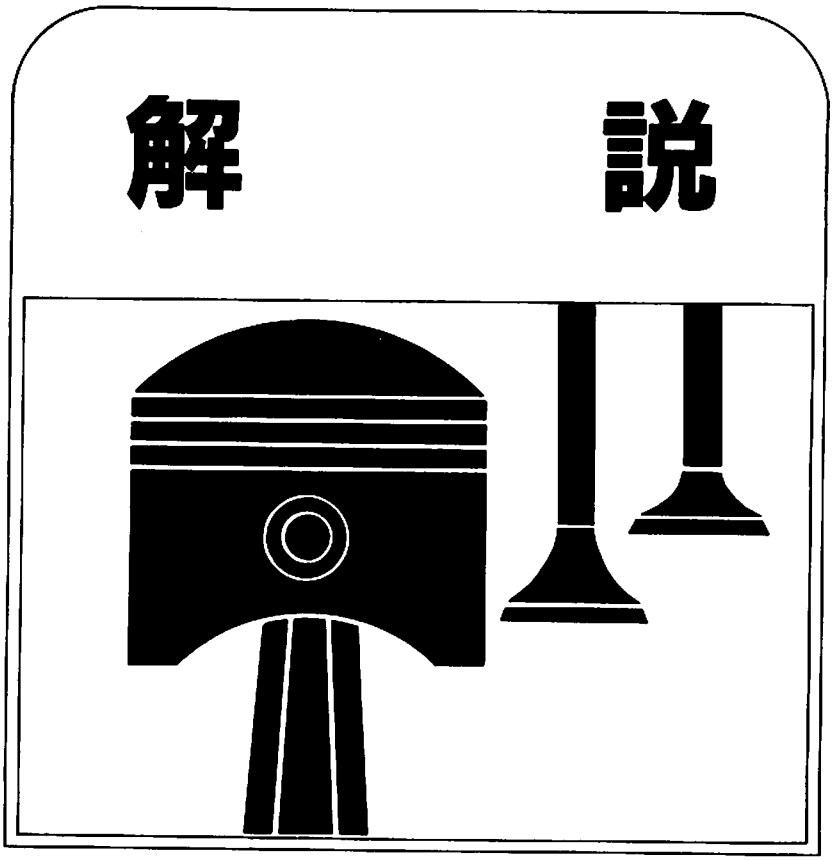
主要諸元一覧　　通称名(商品呼称)：スズキGSX-R(GSX400R)

項目			初期型(F No.-100001～)		
走行装置	トレール (mm)		96		
	タイヤのリム	前輪	深底リム MT2.15×16(軽合金製)		
		後輪	深底リム MT2.15×18(軽合金製)		
	タイヤの形式	前輪	100/90−16・54H (チューブ無)		
		後輪	110/90−18・61H (チューブ無)		
	タイヤの空気圧 (kg/cm²)	前輪	2.00		
		後輪	2.50		
かじ取装置	ハンドル幅 (mm)		645		
	かじ取角度		左右各30°		
施錠装置	形式		ステアリングロック		
	取付位置		フロントフォークアッパブラケット		
制動装置	形式	前輪	油圧式ダブルディスク		
		後輪	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	56.8×29.5×4.2		
		後輪	51.5×34.5×4.2		
	ライニング又はパッドの面積 (cm²)	前輪	15×4枚		
		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	207		
		後輪	176		
	マスタシリンダ内径 (mm)		前：14.0 後：12.7		
	ホイールシリンダ内径 (mm)		前：27.0×2 後：38.1		
緩衝装置	前	懸架方式	テレスコピックオレオ式		
		ばね形式	コイルばね		
	後	懸架方式	スイングアーム式		
		ばね方式	コイルばね		
	ショックアブソーバの形式	前	筒形単動式		
		後	筒形複動式		
車わく	形式		ダブルクレードル		

主要諸元一覧　通称名(商品呼称)：スズキGSX-R(GSX400R)

項目				初期型(F No.-100001～)		
車わく	断面形状			角		
	寸法 (mm)			35×30×2		
騒音防止装置	消音器個数			1		
	騒音 (ホン)	排気		70		
		加速		77		
		定速		67		
灯火装置	前照灯	個数・色及び性能		2・白色 35/35W×2・140cm²×2		
	番号灯	個数及び性能		1・8W		
	尾灯	個数及び性能		1・8W (駐車灯、制動灯兼用)・77cm²		
	駐車灯	前面	個数・色及び性能	2・白色3.4W×2 140cm²×2(薄暮灯と兼用)		
		後面	個数及び性能	1・8W(尾灯、制動灯と兼用)・77cm²		
	制動灯	個数及び性能		1・23W(尾灯、駐車灯と兼用)・77cm²		
	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・23W38cm² 85回/分		
		後面	個数及び性能	2・23W20cm² 85回/分		
	反射器	後面	個数及び性能	1 φ32.8		
警報装置	警音器	個数及び性能		1・平型電気式95ホン		
視野確保装置	後写鏡	左	形式	ガラス・固定式		
			寸法及び曲率半径 (mm)	角形 82×119－R1200		
		右	形式	ガラス・固定式		
			寸法及び曲率半径 (mm)	角型 82×119－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		
		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		

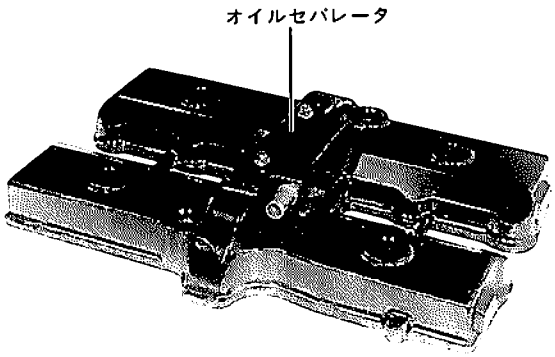
解　説



P13 ～ P40

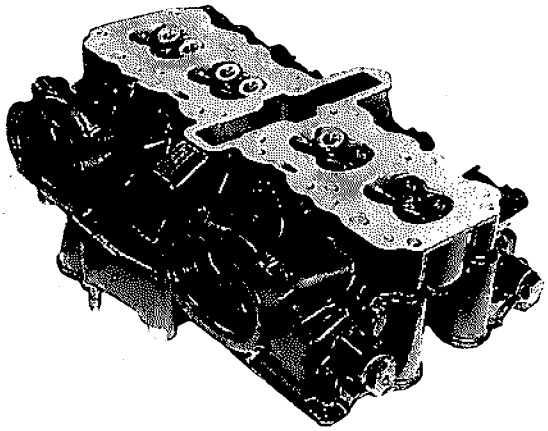
シリンダヘッドカバー

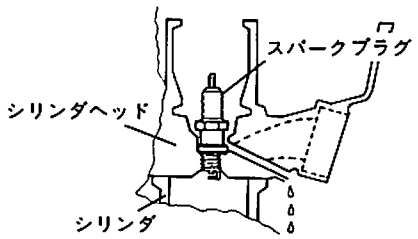
★アルミ合金製──軽量
　　└─放熱効果が良い。
★シリンダヘッドカバー内側にカムチェーンガイドNo.3を設けている。
★シリンダヘッドカバー中央上部に、ブローバイガス排出穴を設けている。



シリンダヘッド

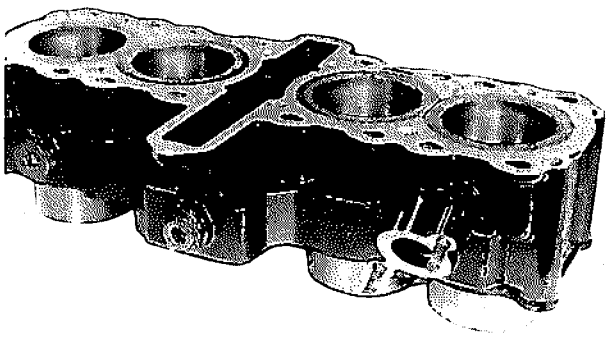
★アルミ合金製──ウォータジャケット有り
★バルブシートに特殊焼結合金を圧入
★燃焼室形状──2半球形
★燃焼室容積──7.4±0.2cc
(IN・EXバルブ及びNGK-C7HA装着時)
★スパークプラグ取付箇所から外側に向けて水抜き穴を設けている。





シリンダ

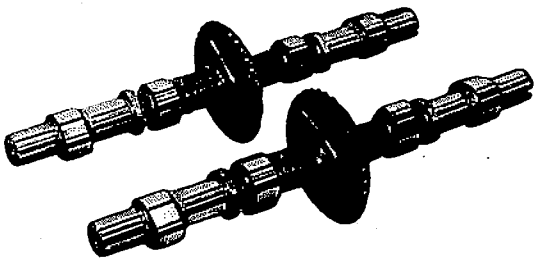
★アルミ合金製──軽量
　　└─ウォータジャケット有り
★4気筒一体式
★後部にカムチェンテンショナアジャスタを設けている。



ボア	ストローク	排気量
53.0 ×	45.2	398cc

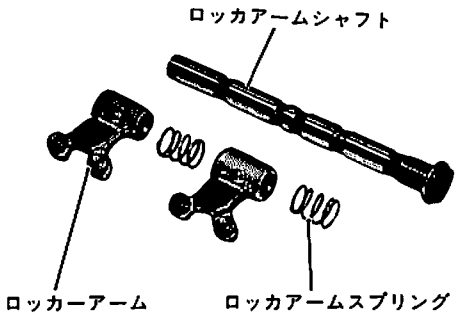
カムシャフト

★特殊鋳鉄製
★IN・EX カムシャフトともそれぞれ4軸受方式でシリンダヘッド及びカムシャフトホルダにより支持している。
★カムシャフト中央部にカムスプロケット取り付けフランジを設けている。



ロッカアーム

★フロア部（カムシャフトとの接触面）には硬質クロムメッキを施こしている。
★インレット側4個、エキゾースト側4個でロッカアームシャフトを支点としてカムシャフトによりバルブの開閉を行う。
★タペットアジャストスクリュ及びロックナットを設けている。

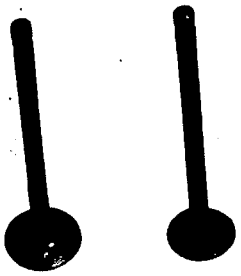


インレット・エキゾーストバルブ

★1気筒に吸入弁，排気弁を各2個設けた4バルブ方式。

	インレットバルブ	エキゾーストバルブ
バルブ	特殊耐熱鋼	特殊耐熱鋼
バルブ径	21φ	18φ
シート面	——	※ステライト処理
タペット部	特殊軸受鋼	特殊軸受鋼

※ステライト処理——耐熱耐腐食性合金による処理



バルブスプリング

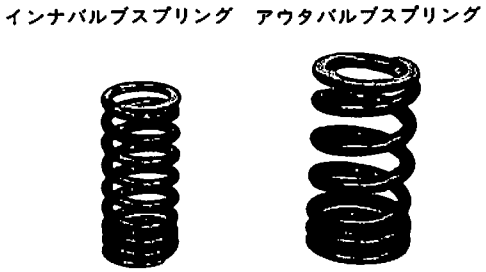
★シリコンクロム製――耐熱、耐水、耐酸化に強い

★各スプリングにはショットピーニングを施して高速回転時にも安定した機能をもっている。

★二重式のスプリングでインナー、アウターの巻き線が反対になっていて伸縮時のかみ込みを防止している。

★不等ピッチのスプリングを使用し、高速回転時のサージングを防止している。

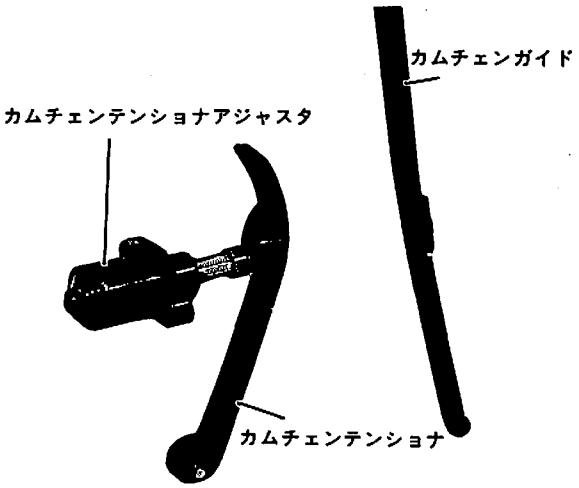
※ショットピーニング―鉄の粒子を高速度に打ちつけて、疲れ強さを増大させる。



カムチェーンテンショナとテンショナアジャスタ

★カムチェーンテンショナ
- 硬質ゴム―耐久性
  - 機械騒音の低減
- カムチェーンガイドとカムチェーンテンショナとがあり、テンショナアジャスタがカムチェンテンショナを押している。

★テンショナアジャスタ
- 全自動調整式――メンテナンスフリー
- チェーンが伸びるとテンショナアジャスタのプッシュロッドがカムチェーンテンショナを自動的に押して適正な張りを保つ。

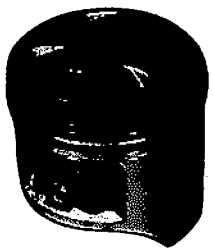


ピストン

★シリコン含有率の高いアルミ合金製

★ピストン頭部に取付方向及びサイズ（オプションのみ）を表示。
矢印：排気方向を示す。
数字：オーバーサイズ寸法を表示しておりＳＴＤピストンには数字表示をしていない。

★ピストンボス部を薄肉にして軽量化を図っている。

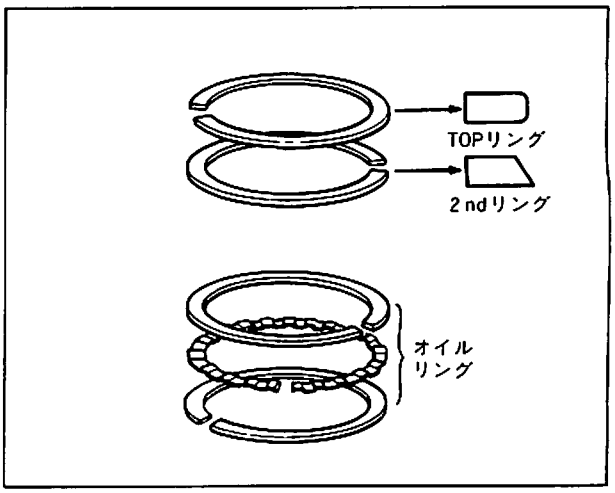


ピストンリング

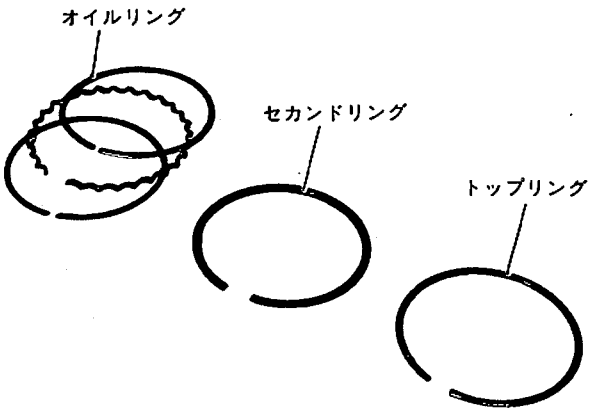
★トップリング
形状：バレル形状でなじみがよい。
外周：クロムメッキをして耐久性の向上を図っている。
刻印：R－理研製マーク

★セカンドリング
形状：テーパ形状で油の制御作用に優れている。
表面：※パーカライジング処理し、錆の防止を図っている。
刻印：R－理研製マーク

★オイルリング
組立式オイルリング
外周：クロムメッキをして耐久性の向上を図っている。
表面：パーカライジング処理し、錆の防止を図っている。

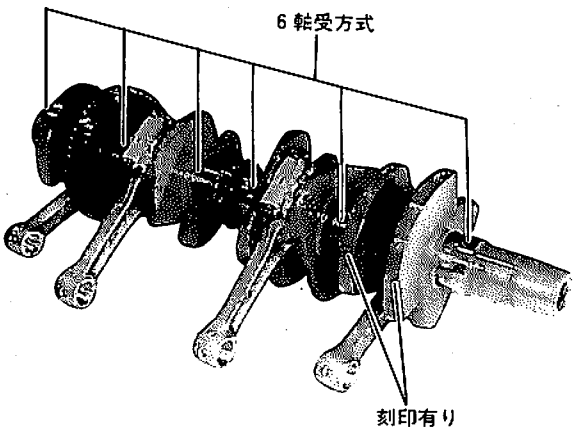


※パーカライジング—鉄の表面に燐酸塩皮膜を作るサビ止め加工法



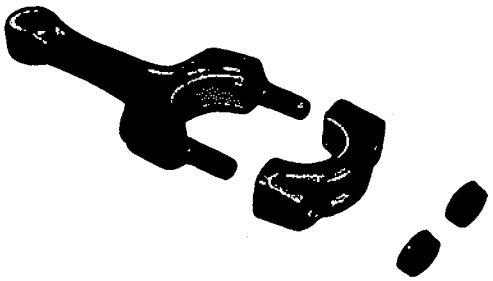
クランクシャフト

★一体鍛造製
★主軸受——6軸受方式
★ベアリング——錫・アルミ合金メタル
★レフトクランクウェッブ（1番気筒）の端面にベアリング選択用の刻印を設けている。



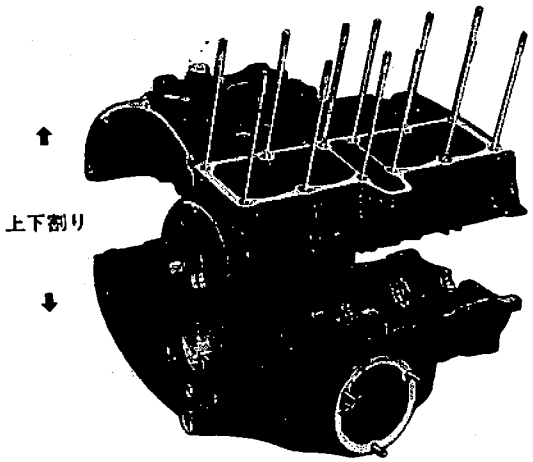
コンロッド

★炭素鋼の鍛造製
★大端部――上下分割式の特殊リーマボルトによる結合式
★ベアリング――銅・鉛合金メタル



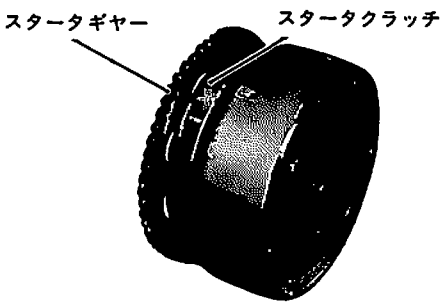
クランクケース

★組立基準ケース――アッパクランクケース
★上下分割方式でクラッチミッション部を一体化したアルミ合金製
★アッパクランクケースのオイルギャラリ（油穴）にオイルジェットを設けている。



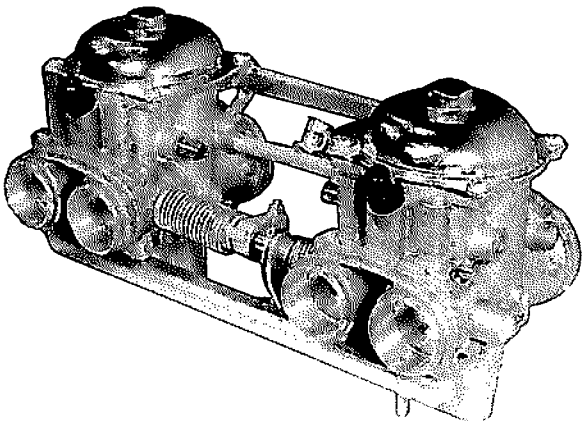
スタータクラッチ

★常時噛合式ワンウェイクラッチ
★取付位置――クランクシャフト左側
　　└フライホイールに取付け
★スタータモータからの動力をアイドルギヤーを介してスタータギヤーに伝え、ワンウェイクラッチによりクランクを回転させる。
★ローラ――3個
　スプリング――3個
　ピース――3個



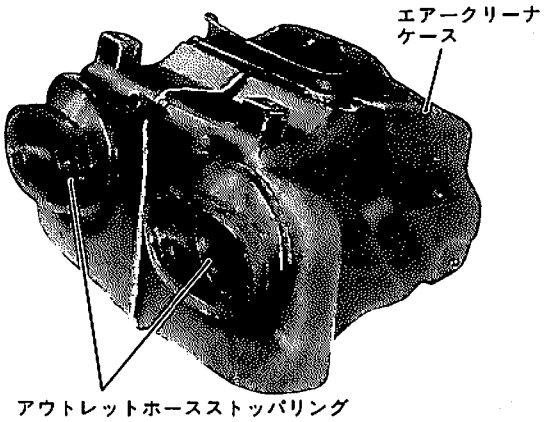
キャブレータ

★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。
★型式——AS27VW
★メーンボア——30mm
★スタータ付——左ハンドルスイッチ下部でリモート操作する。
★取付方法——インレットホース及びエアークリーナにクランプ止め。



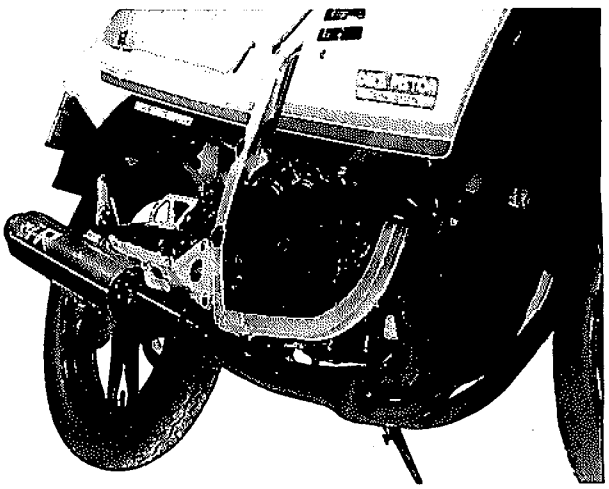
エアークリーナ

★取付位置——シート下側
★フィルタ——ウレタンフォーム・1個
★1ボックスタイプ



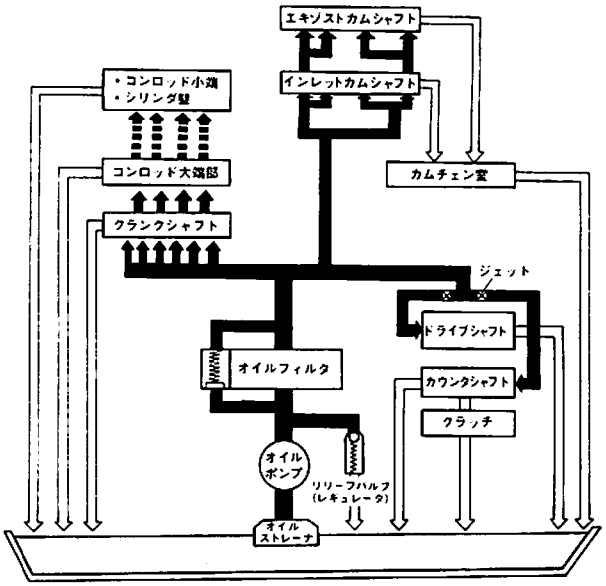
エキゾーストパイプ・マフラ

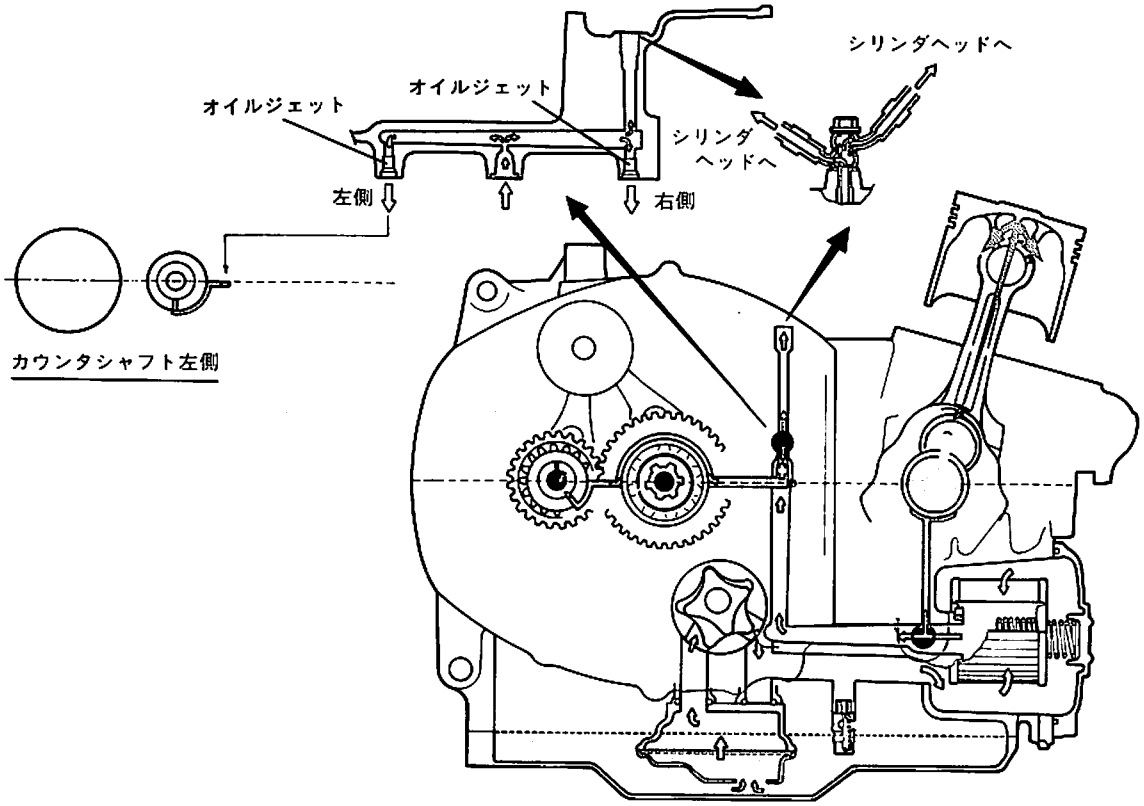
★4本の排気管をエンジン下側で1本にまとめ、車体右側に取り出した4 into 1方式。



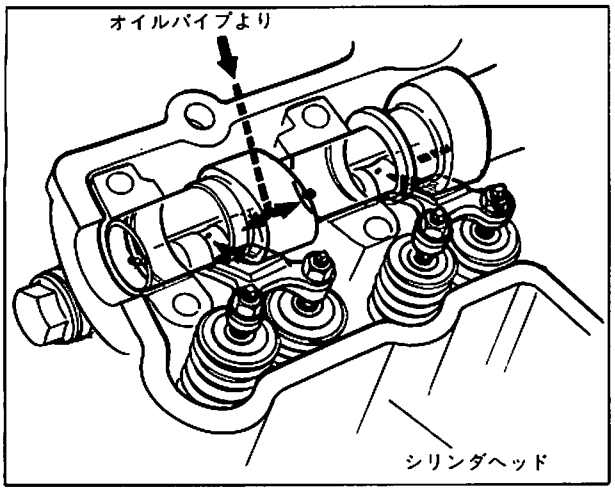
潤滑関係

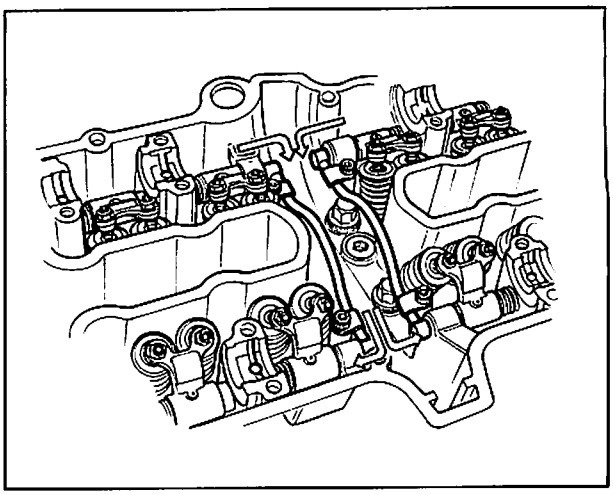
★潤滑はクランクケース下部にオイルを溜めておき、これをオイルポンプによってくみ上げ各部に圧送して潤滑するウェットサンプ方式。
★潤滑通路――リリーフバルブ有り。
★オイルのろ過――フルフロー式（全流式）。
★エンジンオイル容量
・エンジン分解時　：　3.0ℓ
・オイルのみ交換時：　2.6ℓ



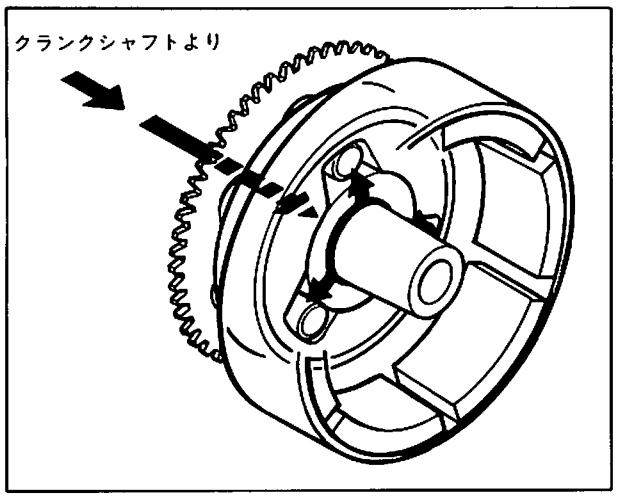


ロッカアームの潤滑

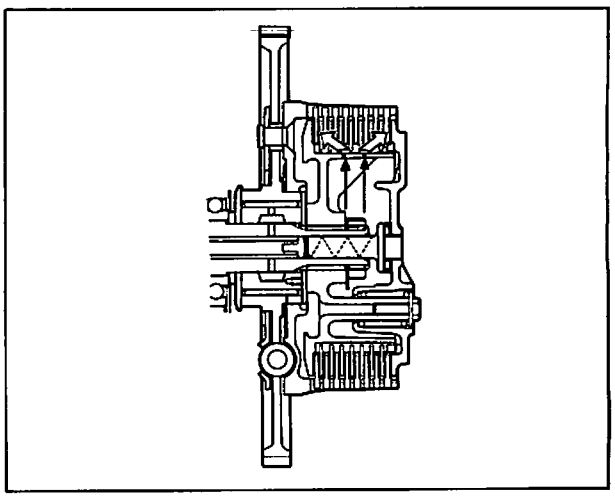




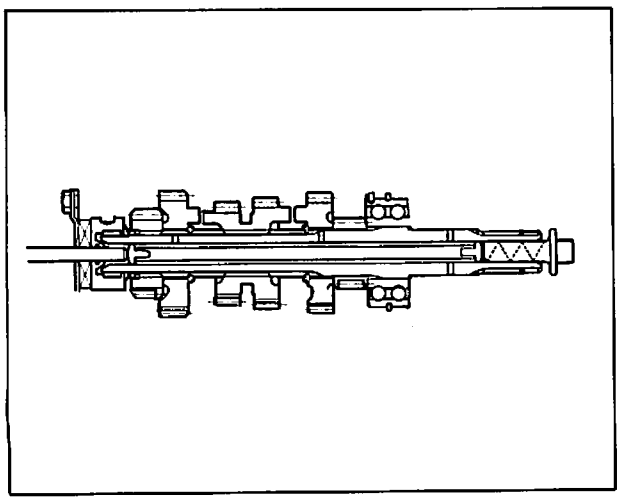
スタータクラッチの潤滑

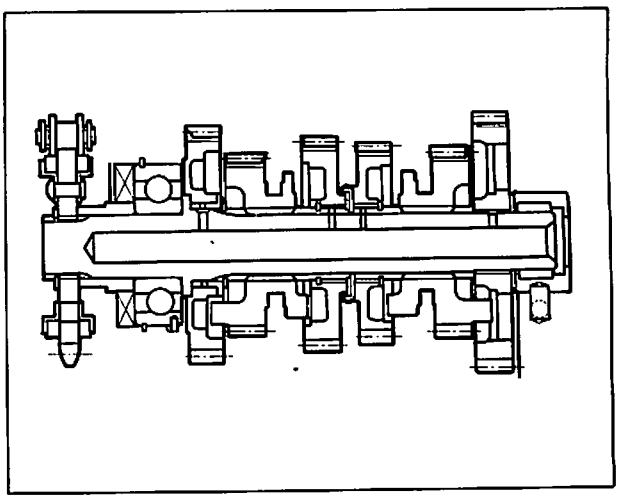


クラッチの潤滑



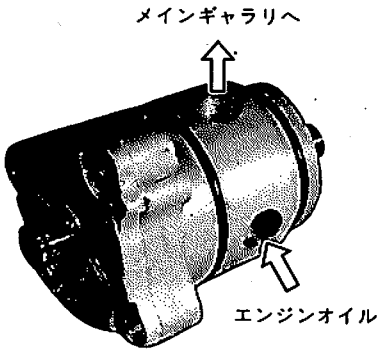
トランスミッション関係の潤滑





オイルポンプ

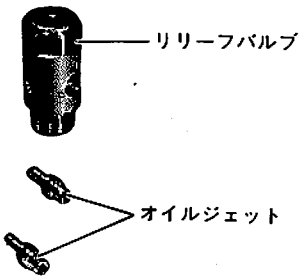
★トコロイド式
★取付位置——クラッチ裏側のクランクケースに取り付け
★駆動方式——クランクシャフトの回転をクラッチを介してオイルポンプドライブギヤーによって駆動します。



オイルジェット・リリーフバルブ

★オイルジェット取付位置
- ドライブシャフトに流れる通路
- カウンタシャフトに流れる通路

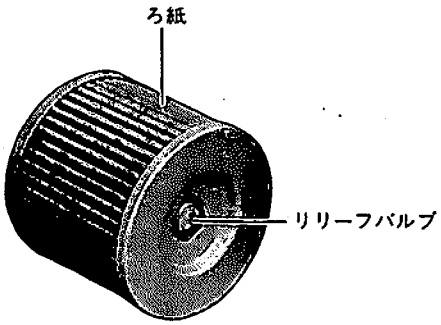
★リリーフバルブ（オイルレギュレータ）
・オイルギャラリ（油穴）内の圧力が規定以上になるとバルブが開きバイパスを通ってオイルパンへ逃がす。
・開弁圧力——4.5～5.5kg/cm²



オイルフィルタ

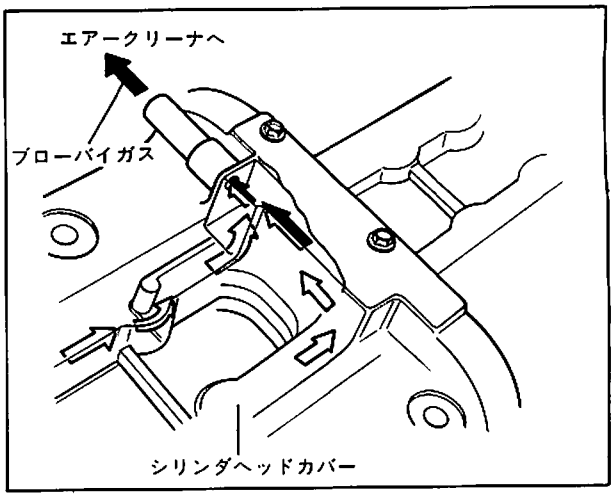
★ろ過方式
- ろ紙式
- ろ過面積：945cm²

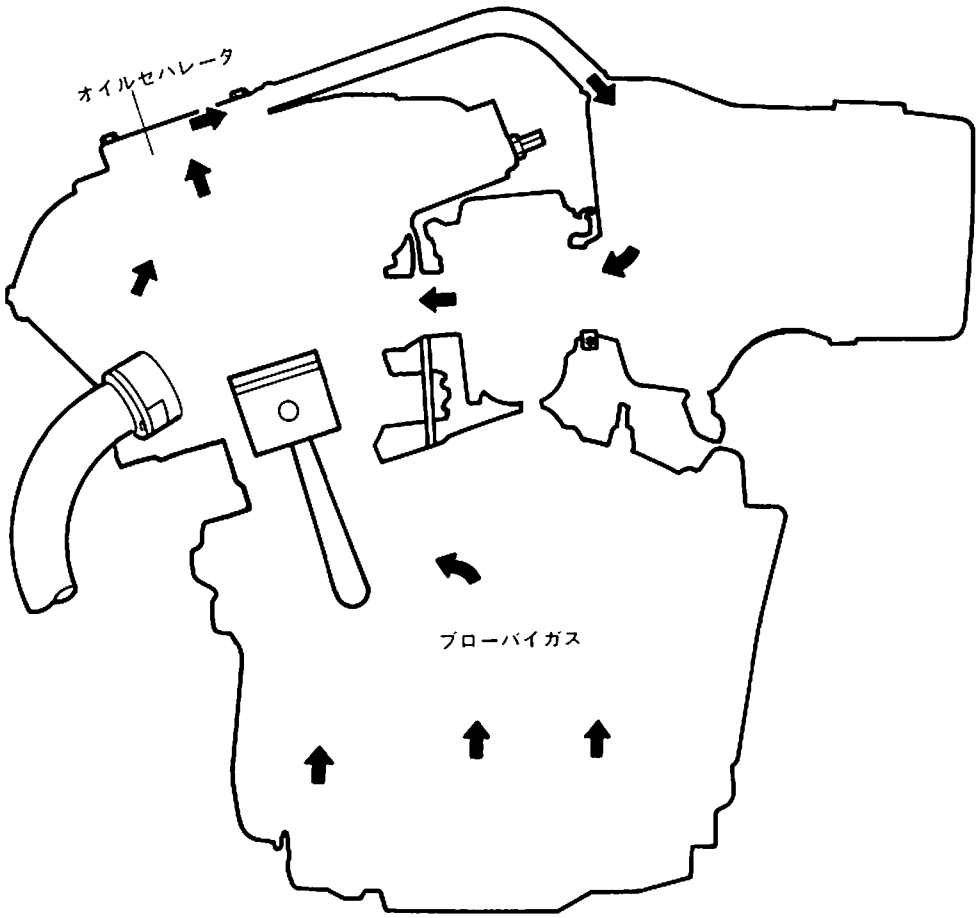
★フィルタ中央にオイルリリーフバルブ有り
・リリーフバルブ調整圧力——1.5±0.2 kg/cm²



ブローバイガス還元装置

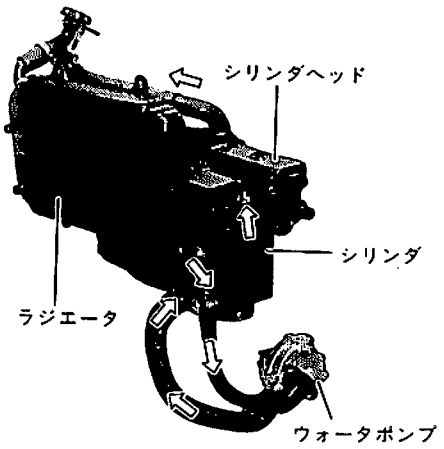
★シールドタイプ——大気への放出を防止
シリンダヘッドカバーとエアークリーナをホースで結び、クランクケースのブローバイガスを吸入させる方法で、このブローバイガスはシリンダのカムチェーン室などをとおりシリンダヘッドカバー中央部のオイルセパレータで、オイル分とガス分とを分離させ、ガス分のみをエアークリーナへ導き再吸入させて燃焼させている。





冷却装置

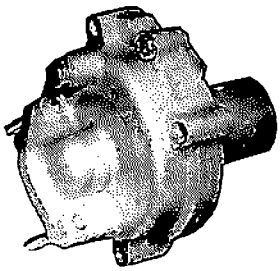
★ウォータポンプインペラによる強制循環式で、インペラ、クランクケースポート、シリンダ、シリンダヘッド、サーモスタットバルブ、ラジエータと循環する。
★リザーバタンクを装着した密封式。



ラジエータ
リザーバタンク
ウォータポンプ
シリンダヘッド
シリンダ
シリンダ

ウォータポンプ

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



ウォータサーモスタット

★取付位置——シリンダヘッド後側
★ワックスペレット型——温度上昇により膨張するワックスを用いている。
★開弁温度——75°
★全開温度——90°（約6㎜開く）
★冷却水の流れをコントロールする弁で暖機を早く、また、オーバークールの防止を図っている。

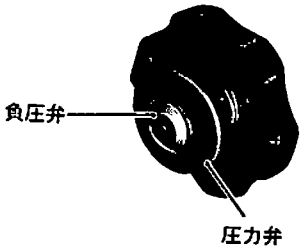
冷却水

★冷却水量——約2.25ℓ
・エンジン側：2.0ℓ
・リザーバタンク(Uライン)：0.25ℓ
★スズキクーラント混合(混合比50%)
★スズキクーラント——不凍効果
——防錆効果
——防腐食効果
——防泡効果
・夏冬通して使用できるオールシーズン用クーラントです。
・クーラントの使用期限——2年間

スズキクーラント

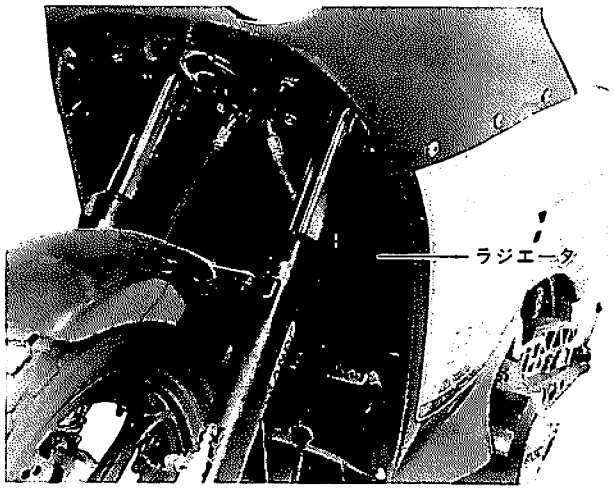
ラジエータキャップ

★密閉加圧式
★圧力弁——大気との圧力差が0.95～1.25kg/cm²以上になると開く。
★取付位置——ラジエータ右上部



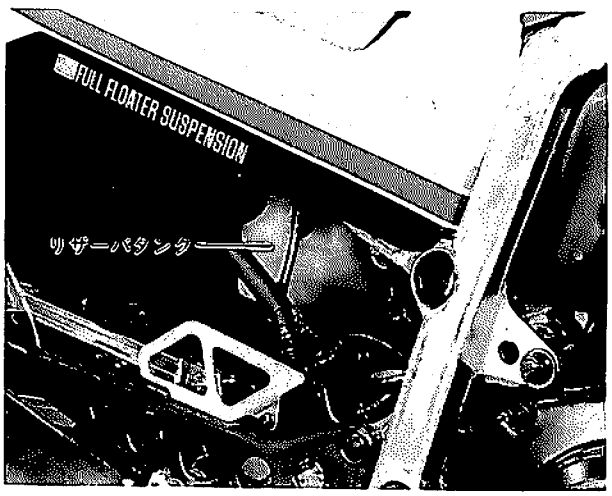
ラジエータ

★フィン形状——コルゲートタイプ
★アルミ合金製——軽量
　　——耐振、耐圧に優れている。
　　——高温に強い。



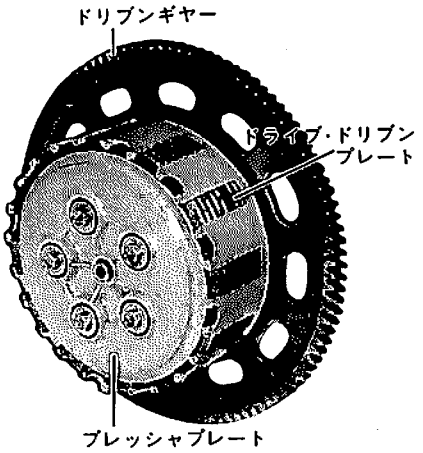
リザーバタンク

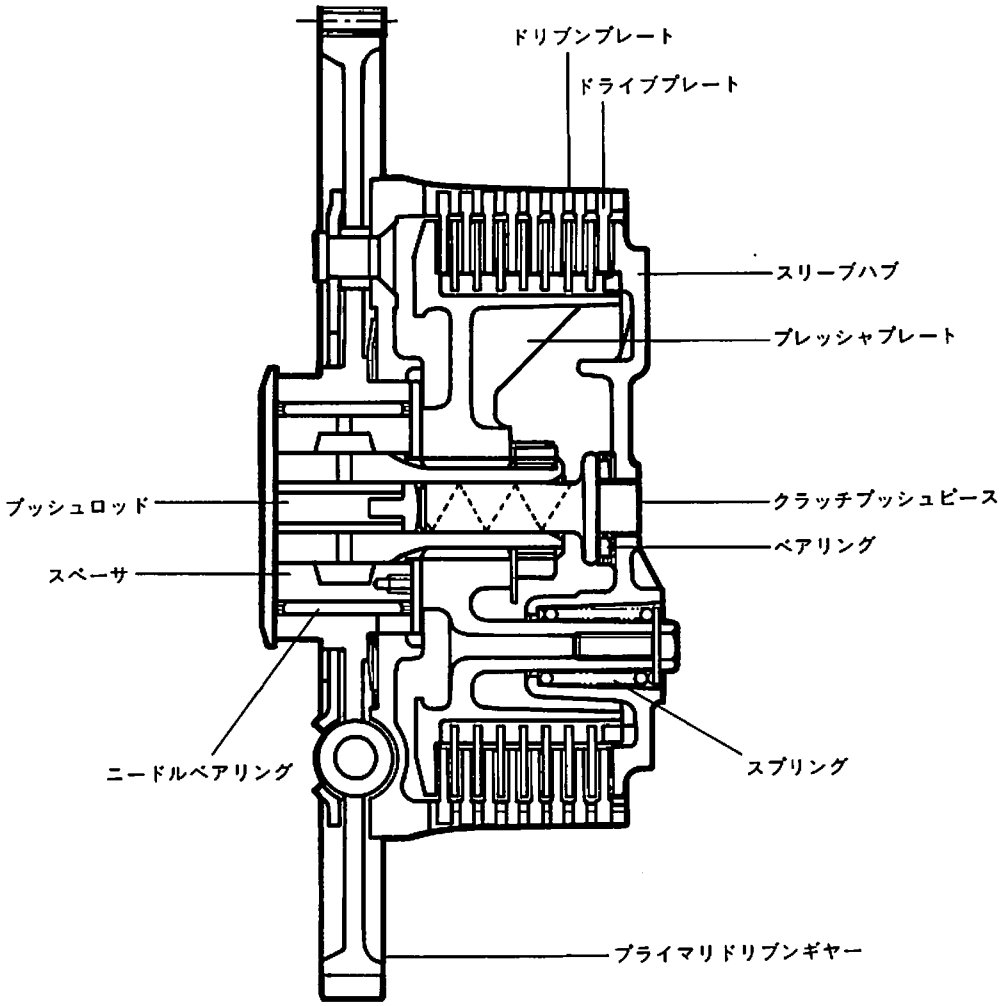
★取付位置——バッテリケース下部
★ラジエータ内の正、負圧をラジエータキャップを通して吸収し、ラジエータ内の水量を一定に保つ。
★冷却水注入口——ライトフレームカバーの内側
★冷却水量の確認——インスペクション部のUPPER～LOW間。



クラッチ

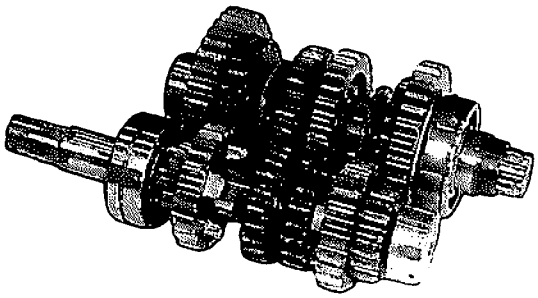
★湿式・多板・コイルスプリング式
★操作機構——プッシュロッド式
★取付位置——カウンタシャフト右側
★構造
・ドライブプレート——8枚
・ドリブンプレート——7枚
・スプリング————5ケ
★駆動方法——クランクからの動力をドライブプレート、ドリブンプレートを介してカウンタシャフトに伝える。

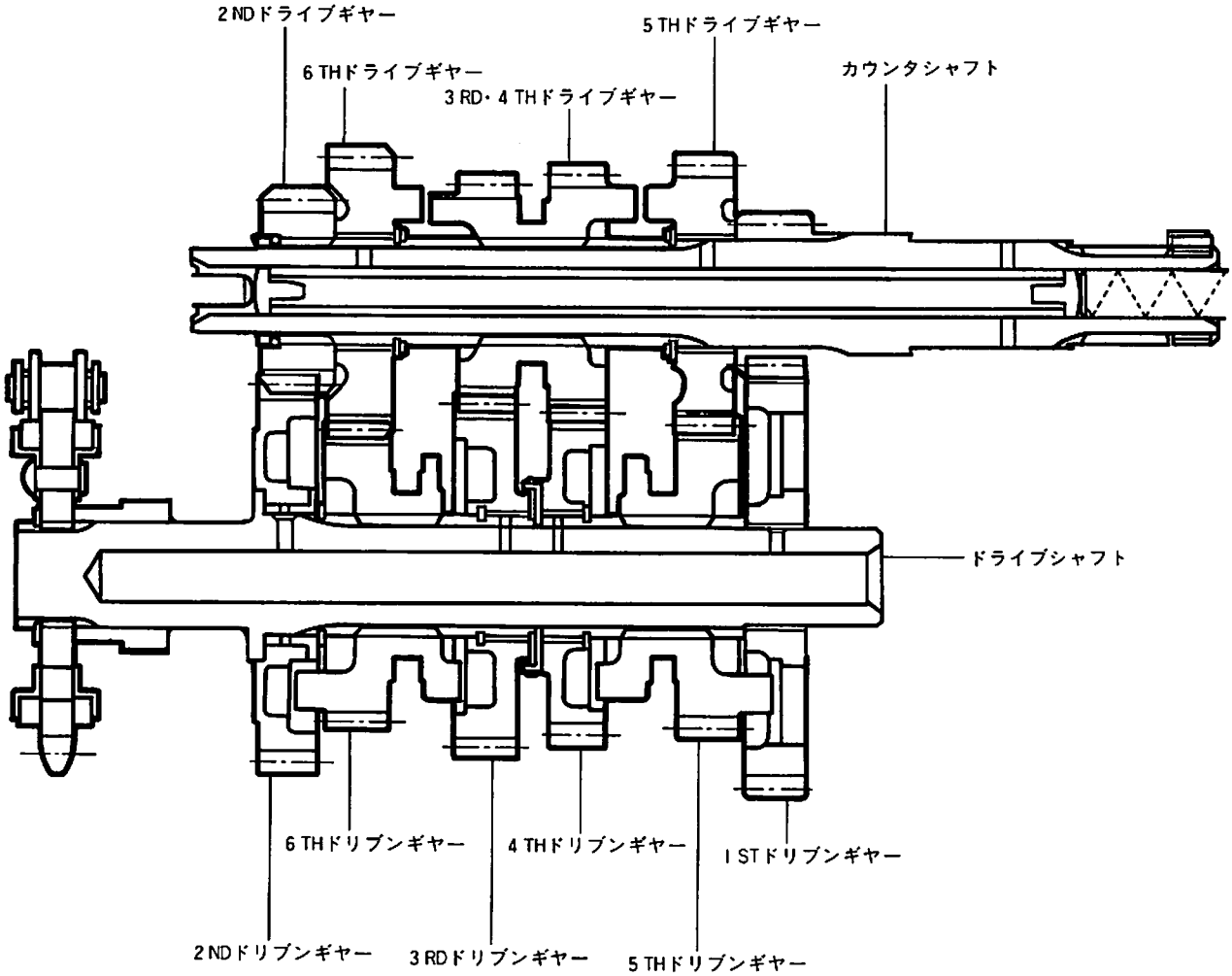




トランスミッション

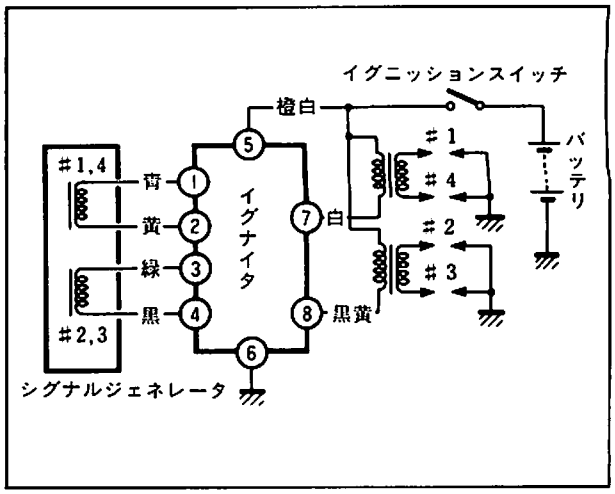
★操作方法——左足動・リターン式
（1ダウン5アップ）
★チェンジレバー——リンク式
★常時噛合6段ミッション
★ドライブシャフト側——1速～6速までのドリブンギヤーを組立。
★カウンタシャフト側——2速～6速までのドライブギヤーを組立。





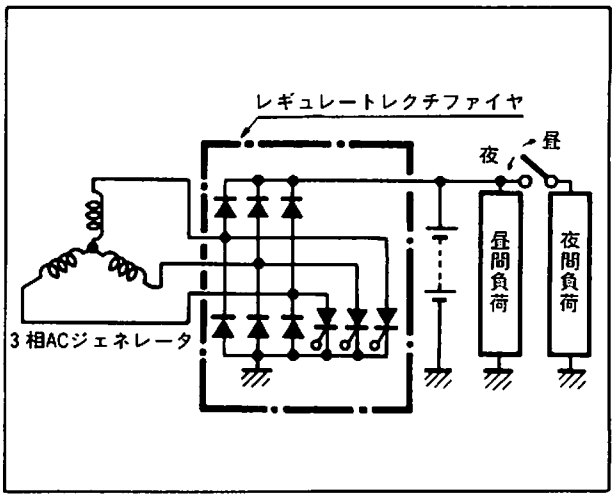
点火装置

★PE1（フルトランジスタ）点火方式
・無接点式
★点火時期——BTDC15°/1650rpm
★進角装置——電気式15°→35°
★スパークプラグ
・標準——NGK：C8HA
　　ND　：U24FS-U
★構成——シグナルジェネレータ
　　（点火信号発生部）
　　イグナイタ
　　（コントロール部）
　　イグニッションコイル
　　スパークプラグ



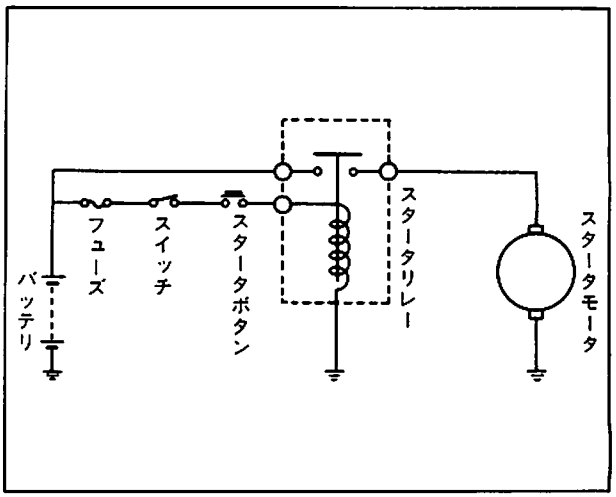
充電装置

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



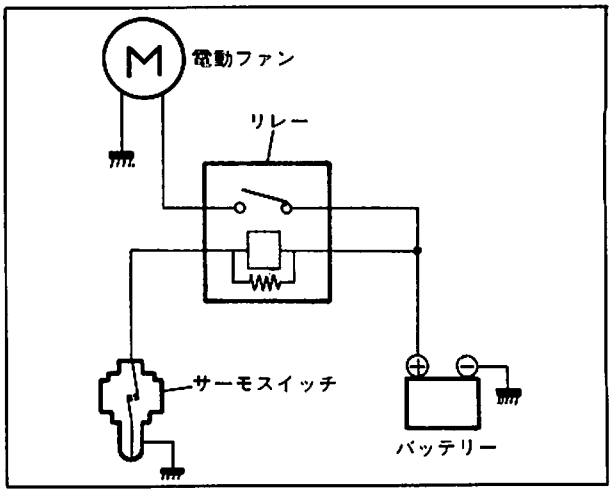
始動装置

★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



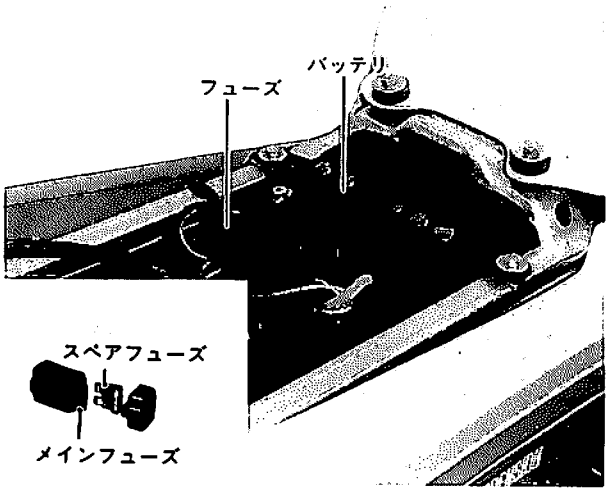
電動ファン装置

★サーモスイッチ（電動ファン用）により感知。
★常開型サーモフェライト式
★作動――冷却水温の上昇によりゲージ内のスイッチをONにする。
★作動温度――ON　：107℃～113℃
　　└OFF：103℃
★サーモスイッチ取付位置――シリンダヘッド後部



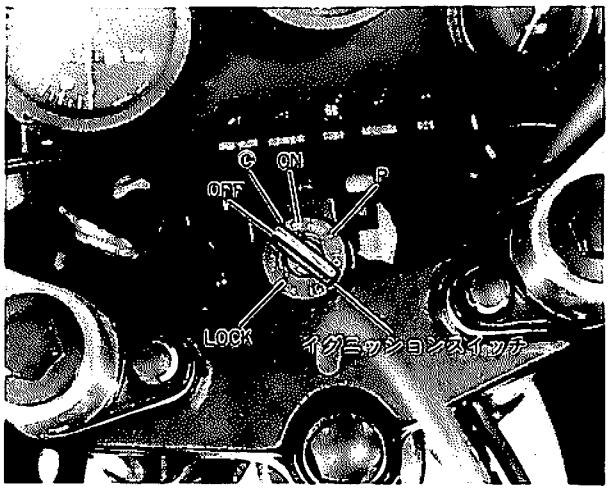
バッテリ、フューズ

★バッテリ
・取付位置・個数――車体中央、１個
・12V　12Ah
・形式――YB10L-B2
　　└FB10L-B2
・出荷時取付銘柄――ユアサ
　　└フルカワ
★フューズ
・取付位置――バッテリケース後側
・差込式12V20A
・個数――メインフューズ・１
　　└スペアフューズ・１



イグニッションスイッチ

★取付位置――ハンドル中央
★４ポジション――LOCK(ステアリングロック)(PUSH)
　　├OFF(駐停車時)
　　├C(オイルレベルパイロットランプ点灯)
　　├ON(走行時)(PUSH)
　　└P(夜間停車時)
★キーの使用用途――シートロック
　　├フューエルタンクキャップ
　　└ヘルメットホルダ



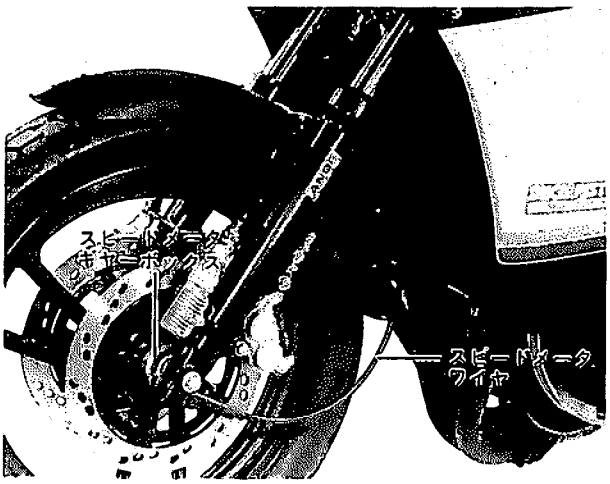
コンビネーションメータ

★スピードメータ
- うず電流型
- 目盛――0～180km/k
- 80km/h以上は赤目盛
- オドメータ：有
- トリップメータ：有

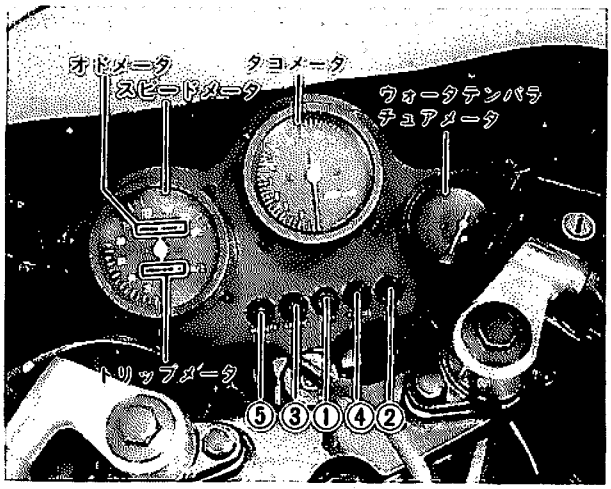
★タコメータ
- 電気式
- 目盛――0～13,000rpm

★・12,000rpm以上は赤目盛り

★ウォータテンパラチュアメータを右側に設けている。



★各パイロットランプ
①ターンシグナルパイロットランプ
②オイルレベルパイロットランプ
③速度警告灯（速度が80km/h以上になると点灯）
④ニュートラルランプ
⑤ハイビームインジケータランプ



オイルレベルパイロットランプ

★表示――メータ内のパイロットランプ

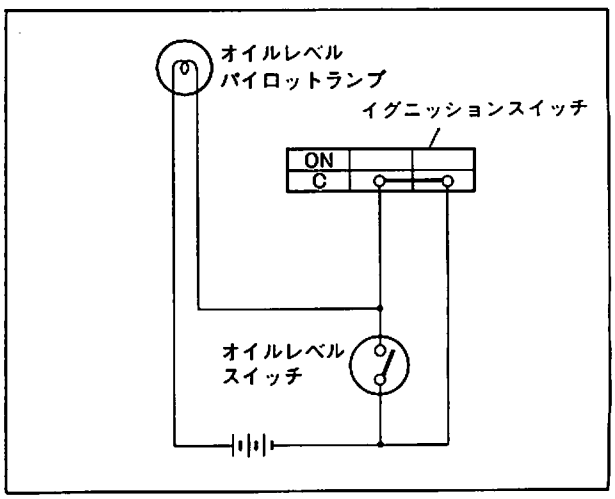
★イグニッションスイッチを©の位置にしたときランプが点灯する。（球切れ点検用）

★作動――エンジンオイルが少なくなり、フロートが下がるとスイッチがＯＮになり、ランプにより警告する。

★フロート取付位置――オイルパン下側。

★ランプ点灯時のオイル量――約2,000cc

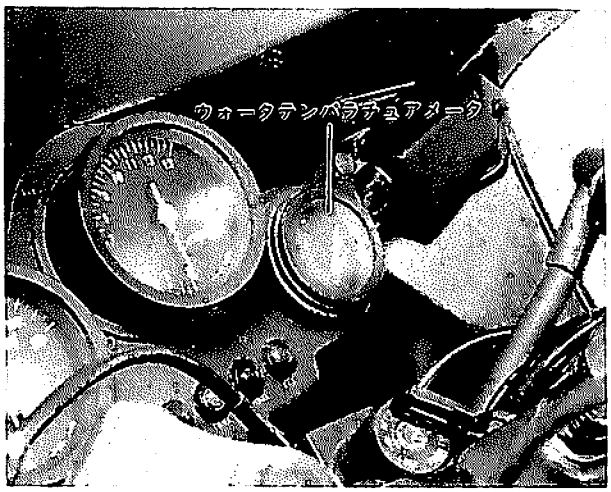
エンジン始動時または走行中に、パイロットランプが点灯したら早急にオイルの点検及び給油を行ってください。

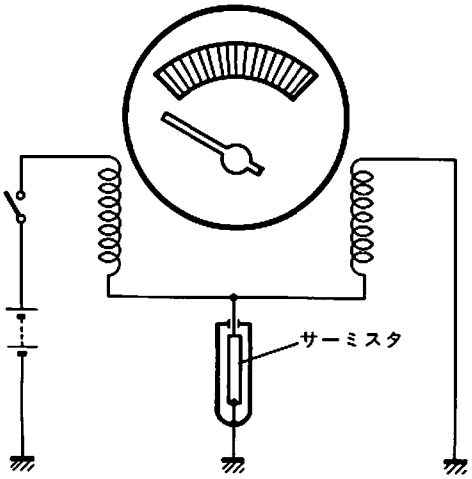


ウォータテンパラチュアメータ(水温計)装置

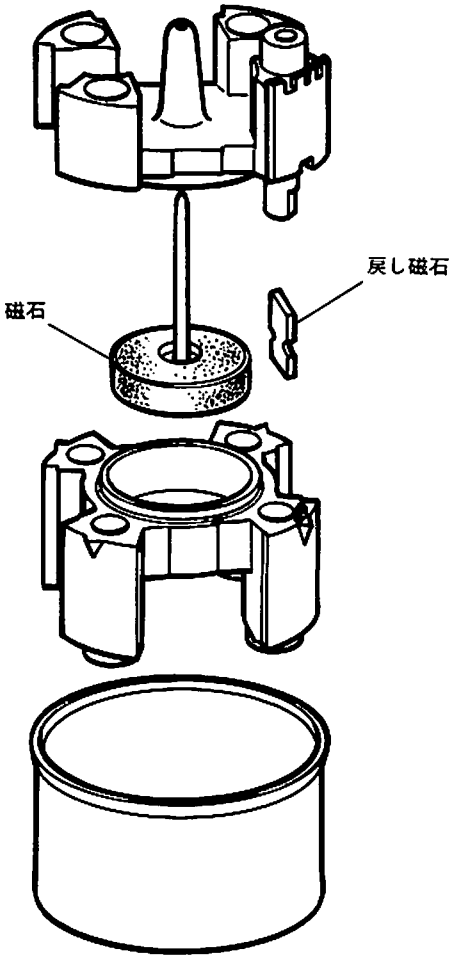
★ウォータテンパラチュアゲージ
- 取付位置——シリンダヘッド後部
- 作動——冷却水温度の上昇によりゲージ内の抵抗が小さくなり電流が多く流れる。

★ウォータテンパラチュアメータ
- 取付位置——コンビネーションメータ右側
- 交差コイル式ゲージ
- ウォータテンパラチュアゲージユニットの抵抗の変化によってフューエルメータ指針部外側の励磁用コイルに流れる電流の大小が指針の指示位置を決めています。
- 指針帰零式
- 指針下側の磁石によりC側に針が戻ります。





ウォータテンパラチュアゲージ



ヘッドランプ・薄暮灯

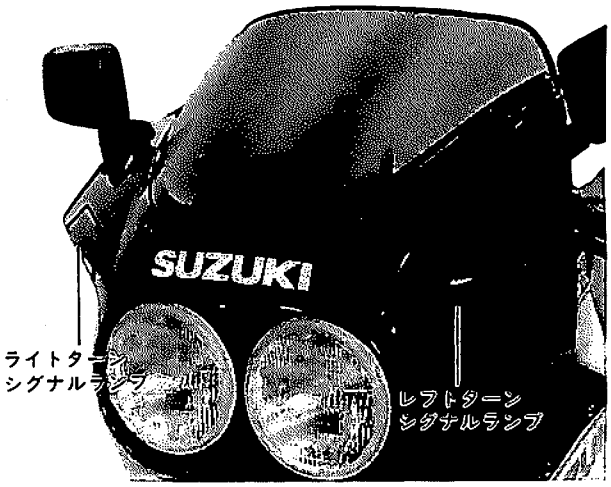
★ヘッドランプ
- ディアルランプ式
- ワット数——35/35W×2
  (ハロゲン電球)
- 形状————丸形140cm²×2

★薄暮灯
- ワット数——3.4W×2
- 形状————丸形140cm²×2
- 駐車灯と兼用

★バルブの脱着—ランプ後側。

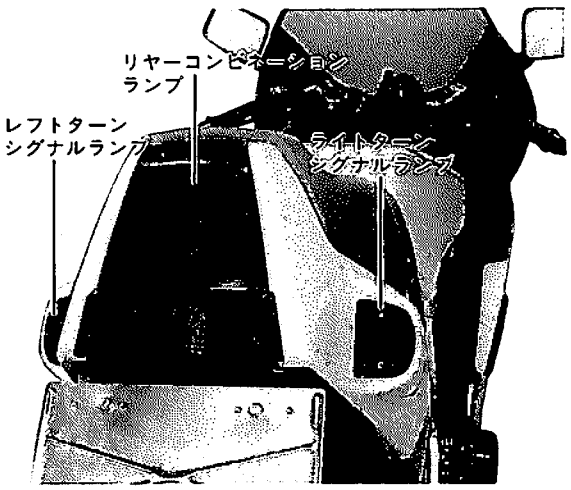
ターンシグナルランプ

★ワット数——23W
★形状：角形————前38cm²
　　└後20cm²
★点滅回数——85回/1分
★戻し忘れ防止装置——パイロットランプ
★ターンシグナルリレー——コンデンサ式
★色————橙色



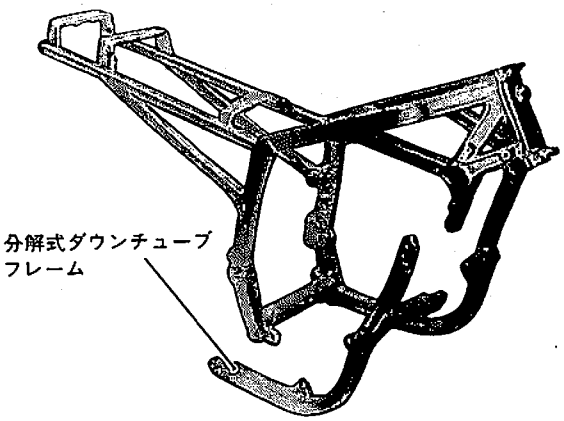
リヤーコンビネーションランプ

★・テールランプ——┐
　(駐車灯兼用)　　├8W/23W
　・ブレーキランプ——┘
★形状——角形77cm²
★色——赤色及び白



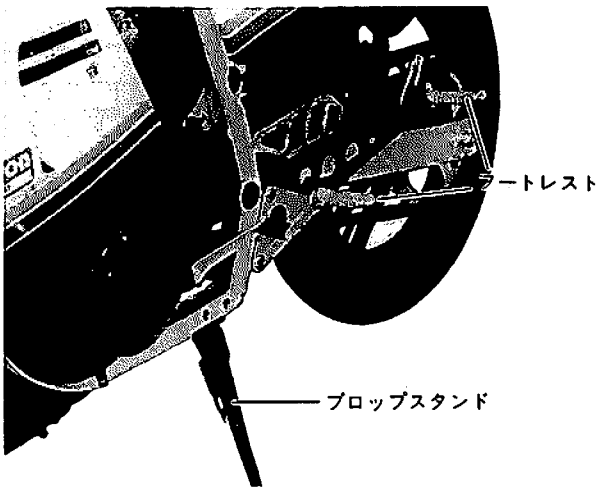
フレーム

★形式——ダブルクレードル
★角パイプのアルミ合金製フレーム
★フレームのダウンチューブ右側：組立式
★前部にフューエルタンク、エンジン、中央にリヤーショックアブソーバ取り付けスペースがある。



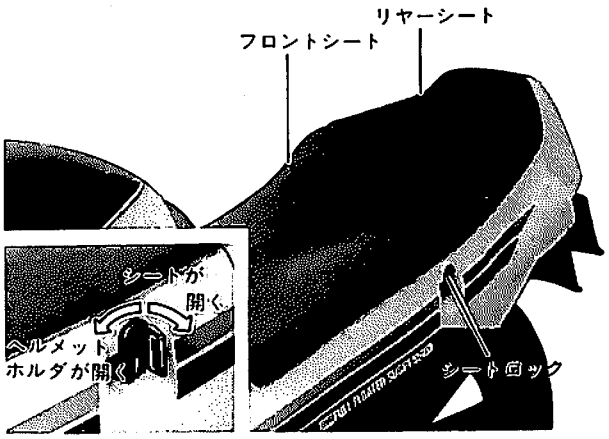
スタンド・フートレスト

★プロップスタンドを装備。
★フートレストはアルミ鍛造製でブラケットに取り付け。
・フロント——リターン式
・リヤー———折りたたみ式



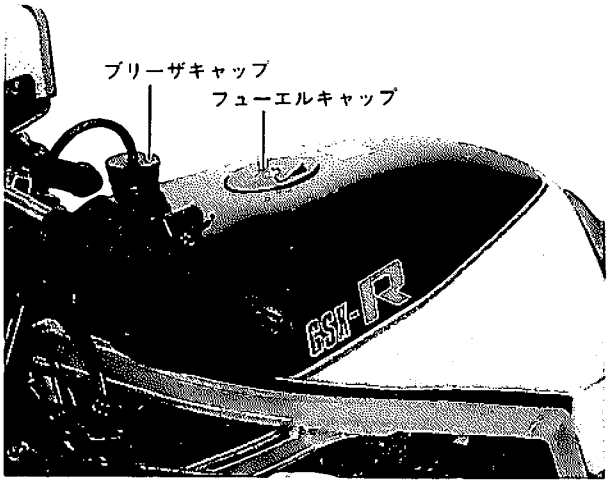
シート

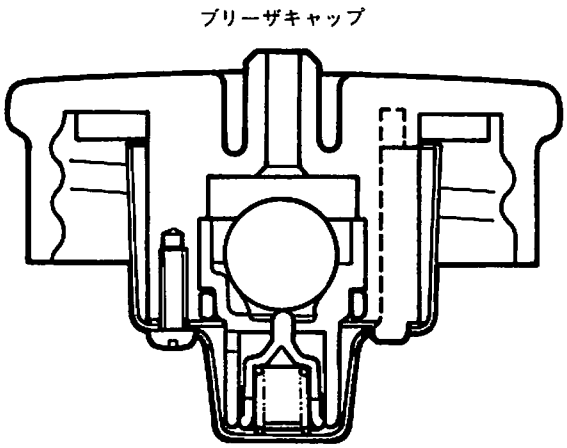
★シート高さ——約780mm
★タンデムシート式
★取付方法
・フロント——前部をフレームに差し込み後部をシートロックで取り付ける脱着式
・リヤー——テールカバーに固定
★シート裏側に整備手帳収納バック：有
★シートロックはヘルメットロックと1体式で右に回すとシートロックが開き、左へ回すとヘルメットロックが開く。

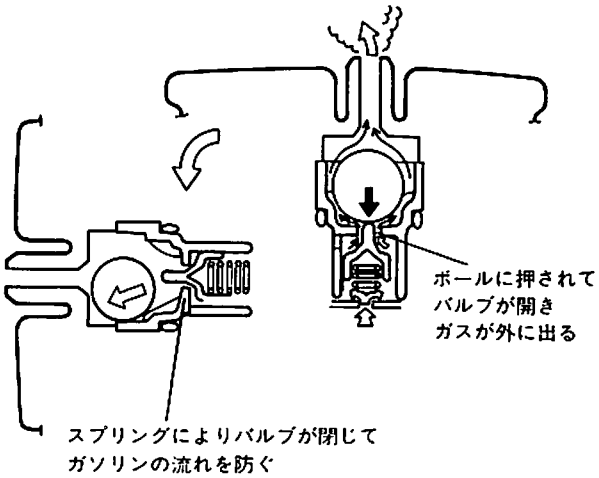


フューエルタンク

★容量──18ℓ
　　└予備量：約4.4ℓ
★キャップ──キーロック式
★前側にブリーザキャップ：有

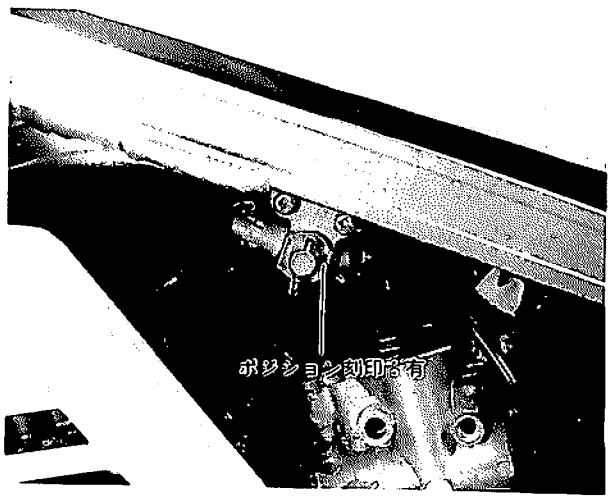






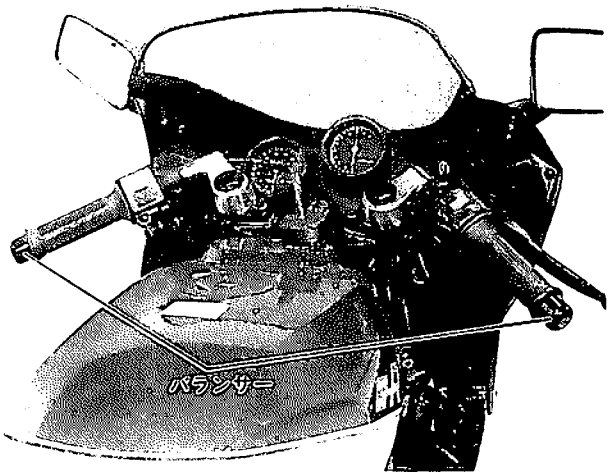
フューエルコック

★手動コック式
★3ポジション──ON（通常）
　　├RES（予備）
　　└OFF（停止）
★取付位置──フューエルタンク左下側のフレームへ取り付け
　　（タンクとコックはフューエルホースで連結）



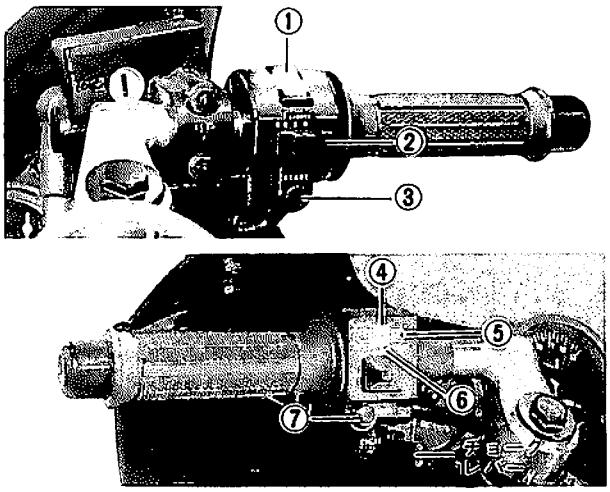
ハンドル

★アルミ鍛造製のセパレートハンドル
★ハンドルの先端にバランサ：有
　バランス重量——左右各110 g
★ハンドル幅——645mm



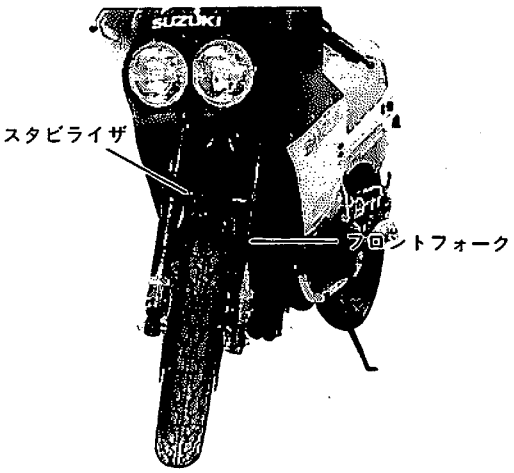
ハンドルスイッチ

★ライトハンドルスイッチ
　①エンジンストップスイッチ
　②ライティングスイッチ
　③スタータスイッチ
★レフトハンドルスイッチ
　④ディマースイッチ
　⑤ターンシグナルランプスイッチ
　⑥パッシングスイッチ
　⑦ホーンスイッチ



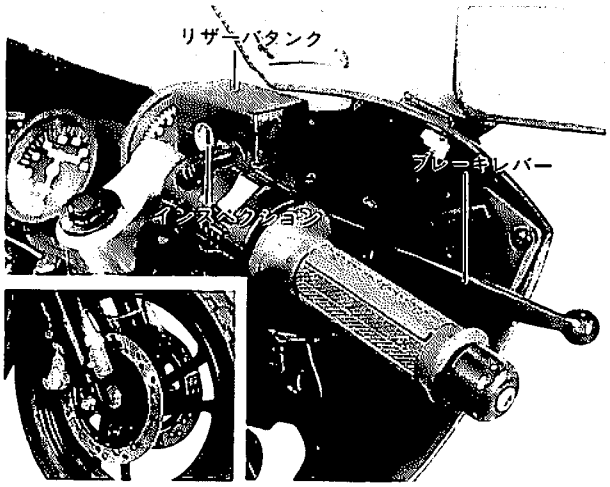
フロントフォーク

★テレスコピックオレオ式
★アンチノーズダイブ（ANDF）装置付
　・制動時における車体の前傾を少なくする装置
★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——130mm
　・インナチューブ径——36mm



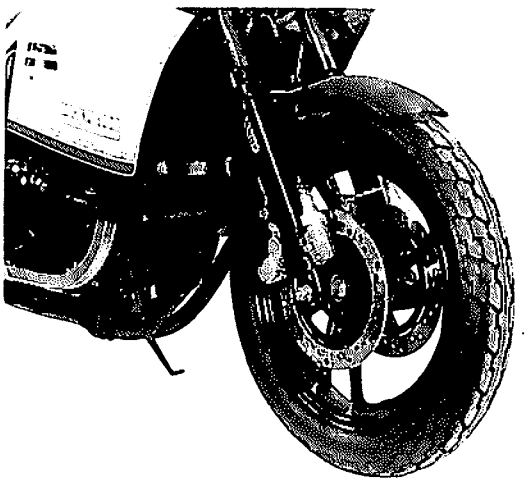
フロントブレーキ

★油圧式ダブルディスクブレーキ
★4ポット対抗ピストン式
★右ハンドルレバーによる手動式
★リザーバタンク——マスタシリンダボデーと一体式
・オイル量の確認——外部点検可能（インスペクション）
★ディスク有効径——207mm
★ディスクパッド——摩耗限度表示線：有



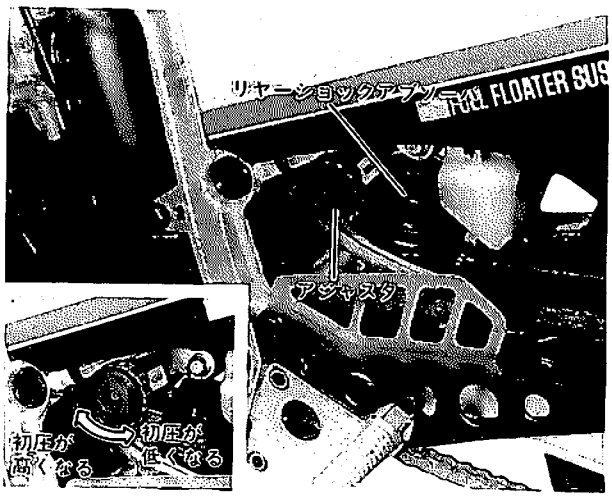
フロントホイール・タイヤ

★リム——2.15×16（深底）
　　——軽合金製キャストホイール
★タイヤ——100/90—16・54H
　　——チューブレス
　　——ウェアインジケータ：有
★出荷時取付銘柄——ダンロップ



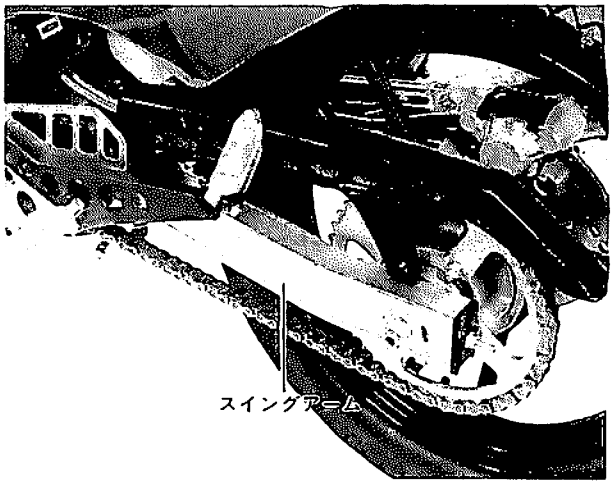
リヤーショックアブソーバ

★取付位置——車体中央部
★フルフロータサスペンション
★形式——筒形複動式
★スプリングの初圧調整式
・操作——リモートコントロール方式
・標準目盛——3
★リヤーアクスル可動量：124mm



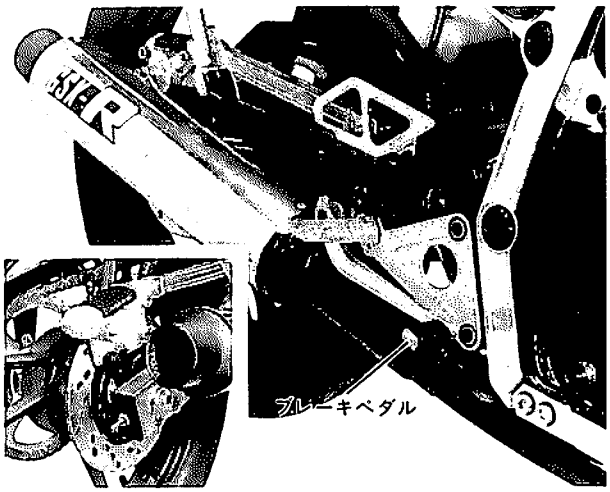
スイングアーム

★アルミ角パイプ
★ピボットスイング式
★ピボット部にはニードルローラベアリングを採用。
★後部にチェーンアジャスタ用刻線：有



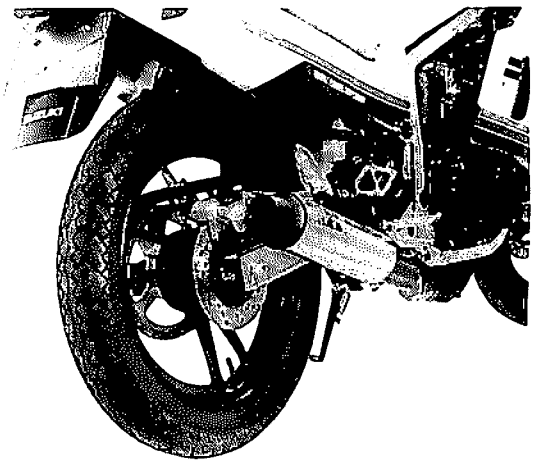
リヤーブレーキ

★油圧式シングルディスクブレーキ
★右足踏によるペダル式
★ディスク有効径——176mm
★ディスクパッド——摩耗限度表示線：有
★リザーバタンク——マスタシリンダとホースにより接続
・オイル量の確認——外部点検可能
(インスペクション)



リヤーホイール・タイヤ

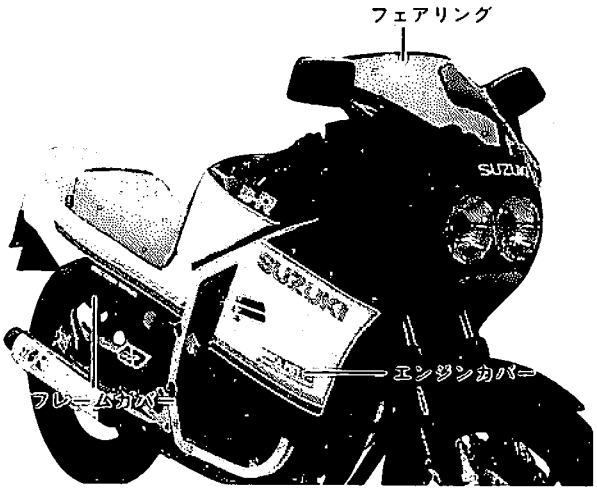
★リム——2.15×18
(深底)
——軽合金製キャストホイール
★タイヤ——110/90－18・61H
——チューブレス
——ウェアインジケータ：有
★出荷時取付銘柄——ダンロップ



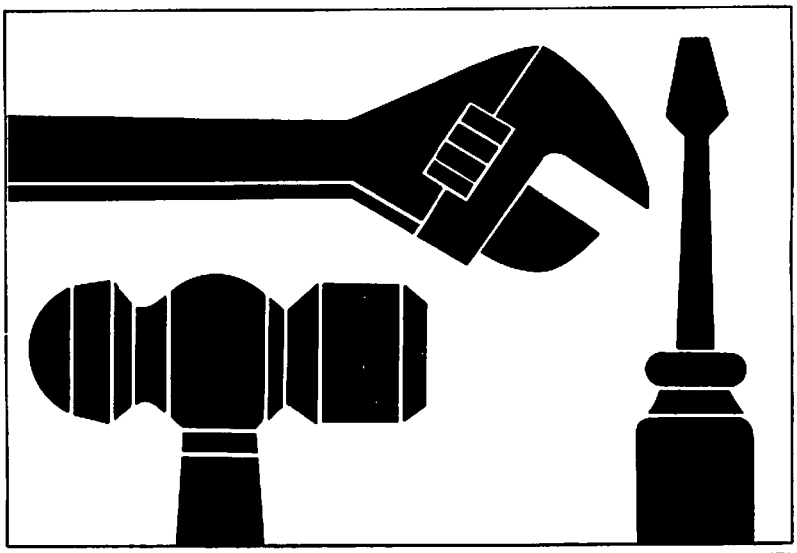
フェアリング

★樹脂製
★車体色塗装後クリアコーティング
★フェアリング内にヘッドランプを収納。
★フロントターンシグナルランプを内蔵した一体構造。

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。
・ベンジン、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。



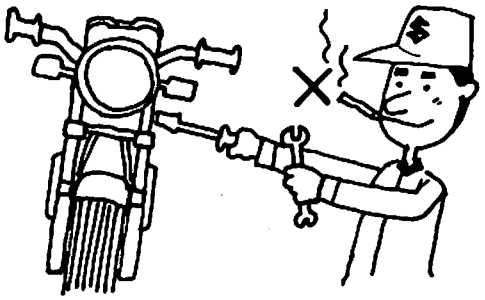
点検調整



P41 → P69

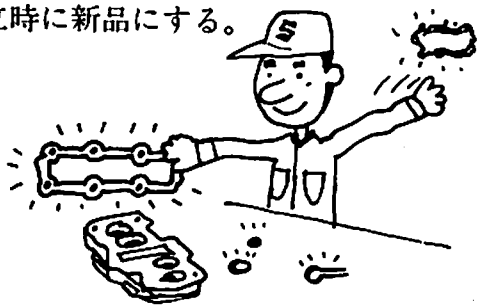
点検整備についてのご注意

整備に当っては火気に十分注意すること。

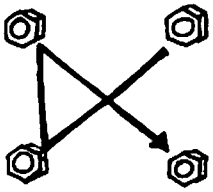


整備前に車をよく清掃して、分解部品に埃りや泥が付着しないようにする。

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。

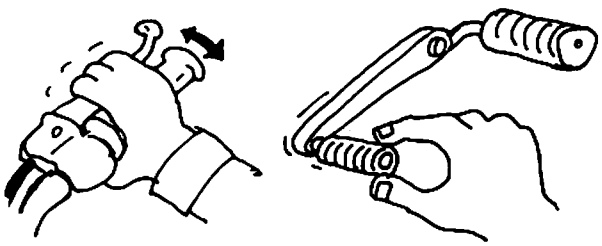


使用する部品や油脂類は純正指定品を使用すること。

特殊工具を必要とする作業には必ず使用すること。

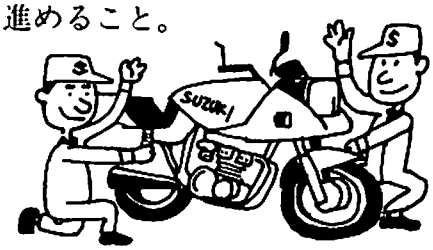
分解部品はキズの発生と紛失防止に十分注意し、組立前には洗浄と適切な給油をする。

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。



点検調整

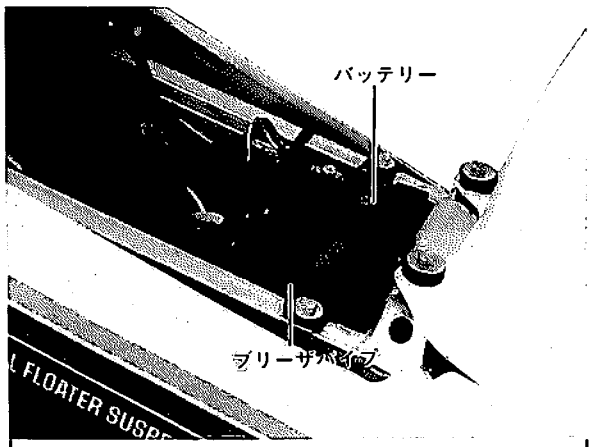
納車整備について

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

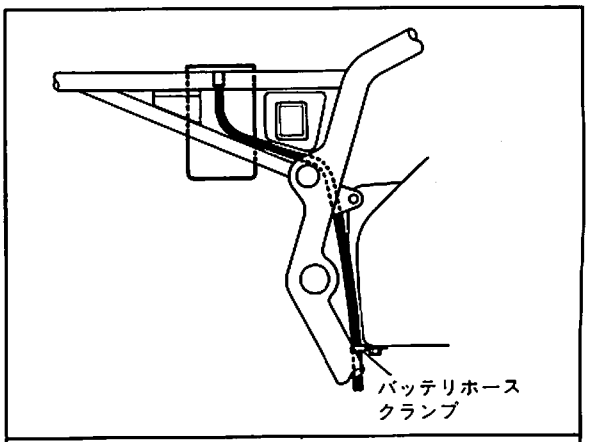
★納車整備のポイント

●バッテリの取付

即用式バッテリ ── 電解液(比重1.26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1.26になるまで補充電する。



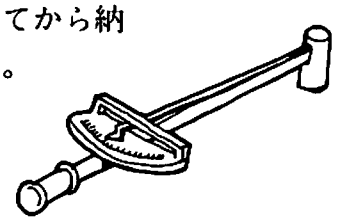
バッテリは正しく取付けてください。
(標準バッテリ：YB10L-B2
FB10L-B2)



バッテリエキゾーストパイプの通しかた
(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：146ページ参照〕

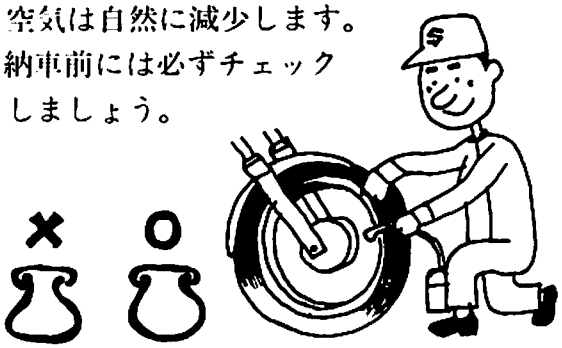
●油脂類のチェック

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

〔スズキ純正油脂類を使用してください。〕

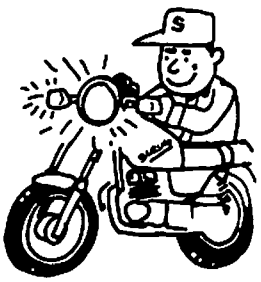
●タイヤ空気圧のチェック

空気は自然に減少します。納車前には必ずチェックしましょう。



●灯火類、その他の機能確認

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



点検調整

納車に当ってお願い

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。また、ベテランの人でも、スズキのクルマははじめて使うというお客様もありますので、新車を納めるにあたっては、その取り扱いなど、親切に指導をしてください。

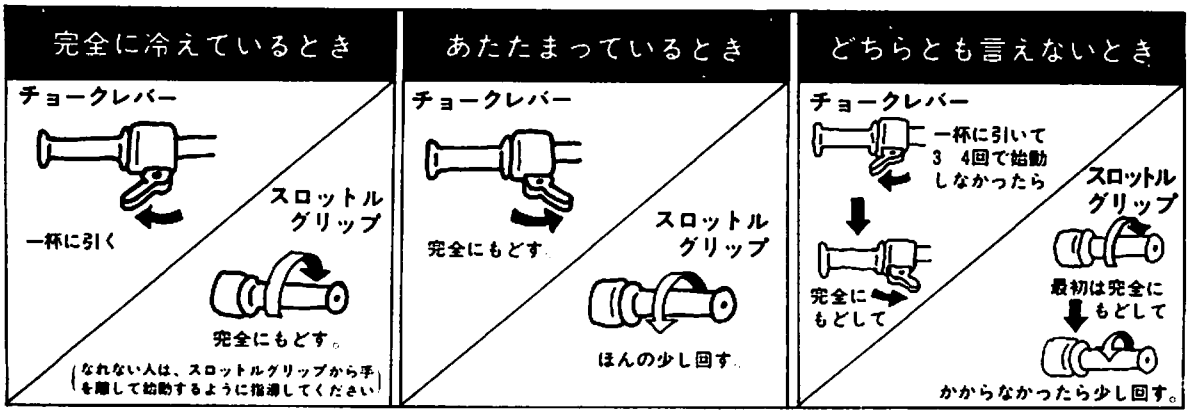
★クルマの正しい取扱いについての説明

「取扱い説明書」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ください。
また、説明した事柄を実際にお客様にやってみてもらって確認をしてください。

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

・始動要領

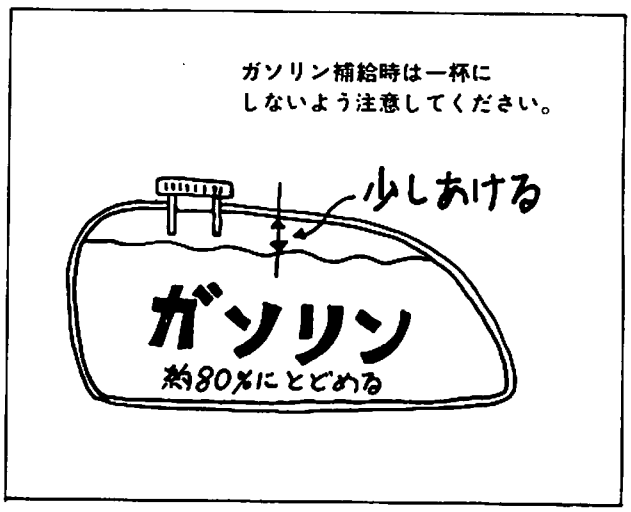
エンジンが冷えているとき、あたたまっているとき、どちらともいえないときなど、そのときの状況によって始動要領が異なりますので、それぞれの場合ごとの取り扱い要領を説明してください。



・ガソリンの補給について

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

ガソリンの注入は、全体容量の80%程度（口もとより2cm位下）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、それぞれ特性が異なりますので、混用をしたり、用途を間違わないように注意する必要があることを、お客様によく説明してください。

2サイクルエンジン車の場合

エンジンオイルとしてオイルタンクに入れるものと、トランスミッションに注入するギヤーオイルとがあります。

エンジンオイル……スズキCCISスーパーオイル
トランスミッションオイル……スズキギヤーオイル2輪車用

を用いる。

4サイクルエンジン車の場合

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

エンジンオイル…… スズキエクスターオイルスーパーデラックス

★定期点検整備について

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

●運行前点検…クルマを使用する人が自分自身で、毎日運行前に行う点検です。

●定期点検……使用開始から1か月めと6か月めに、以後6か月ごとに定期的に行う点検でその内容は点検整備方式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、ブレーキがきき始めるところまでの移動量により遊びを点検する。 (2) ペダルの下に床板を有するものにあっては、ペダルを一杯に踏み込んで床板とのすき間を点検する。 (3) 低速走行によるブレーキテスト等を行い、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。 (2) 灯器(レンズも含む)に汚れ及び損傷がないか、確実に取り付けられているか等を点検する。
8．後写鏡	1．写影が不良でないこと。	(1) 運転者席から後写鏡を見て、後方の写影を確認できるかを点検する。
9．反射器及び自動車登録番号標又は車両番号標	1．汚れ及び損傷がないこと。	(1) 反射器に汚れ及び損傷がないかを点検する。 (2) 車両番号標に汚れ及び損傷がないか、確実に取り付けられているか等を点検する。なお、明瞭に文字が表示されているかも点検する。
10．前日の運行において異常が認められた箇所	1．当該箇所に異常がないこと。	(1) 前日の運行中に異常を認めた箇所について、完全に修理されているか、運行に支障がないかを点検する。

点検整備方式

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

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

点検整備項目			点検整備時期				判定基準	備考
			運行前	1か月目	自家用 6か月毎	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				●		
	車輪かじ取り	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 フロントブレーキ(レバー式) 5～10mm リヤーブレーキ(ペダル式) 5～10mm	
		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					☆4年毎	
	タンク・リザーバ	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	
	ディスクキャリパ及びマスタシリンダ・ホイールシリンダ	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					☆2年毎	
	パッド及びブレーキ・ディスク	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 使用限度：4.0mm 後輪・標準厚さ：6.0mm 使用限度：5.3mm	

点検調整

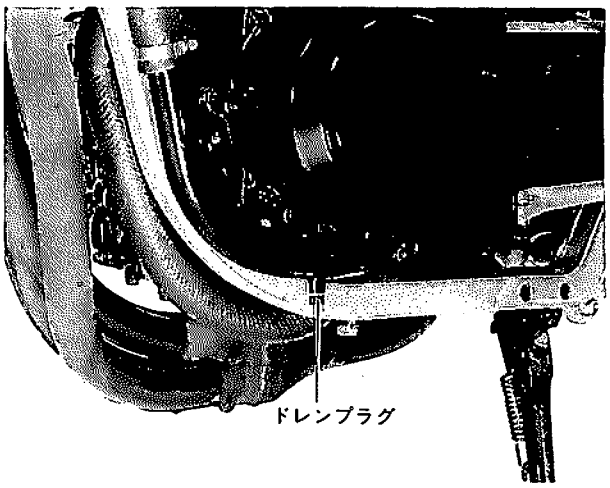
点検整備項目			点検整備時期 運行前	1か月目	自家用 6か月毎	自家用 12か月毎	判定基準	備考
走行装置	ホイール	タイヤの空気圧	●		●	●	タイヤサイズ 前輪 100/90－16 54H 後輪 110/90－18 61H 空気圧 kg/cm² 1名乗車 一般 前輪2.00 後輪2.25 1名乗車 高速 前輪2.00 後輪2.25 2名乗車 一般 前輪2.00 後輪2.50	
		タイヤの亀裂及び損傷	●		●	●		
		タイヤの溝の深さ及び異常な摩耗	●		●	●	残溝　前輪：0.8mmまで 後輪：0.8mmまで	
		タイヤの金属片、石その他の異物	●		●	●		
		ホイール・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：3.6～5.2kg・m フロントアクスルホルダの締付トルク：1.5～2.5kg・m リヤーアクスルナットの締付トルク：5.0～8.0kg・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 フロントホイールリムの横振れ：3.0mm以下 縦振れ：3.0mm以下 リヤーホイールリムの横振れ：3.0mm以下 縦振れ：3.0mm以下	
		フロント ホイール ベアリングのがた				●		
		リヤー 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				●		
		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 レバー先端で10～15mm	
	トランスミッション	油漏れ及び油量		○	●	●	油量　のぞき窓式 F～L間にあること	
		操作機構のがた				●		
	チェーン及びスプロケット	チェーンの緩み		○	●	●	◇サイドスタンド使用時 最大振幅：20～30mm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 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
電気装置	点火装置	点火プラグの状態			●	●	プラグギャップ：0.6mm	
		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 MAX～MIN間にあること	
		液の比重				●	温度20℃のとき 比重：1.22～1.26	
		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：1,300r.p.m.	
		排気の状態			●	●		
		エアークリーナエレメントの状態			●	●		
		弁すき間		○		●	◇冷間 吸気　0.13～0.18mm 排気　0.13～0.18mm	
	潤滑装置	油漏れ		○	●	●		
		油の汚れ及び量			●	●	油量　のぞき窓式 F～L間にあること	
		オイルの量	●					
		オイル・クリーナの詰まり				●		
		エンジンオイルの交換		○			3,000km毎	
		オイルクリーナエレメント		○			6,000km毎	
		クランクケースオイルホースの交換					2年毎	
	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 UPPER～LOWER間にあること	

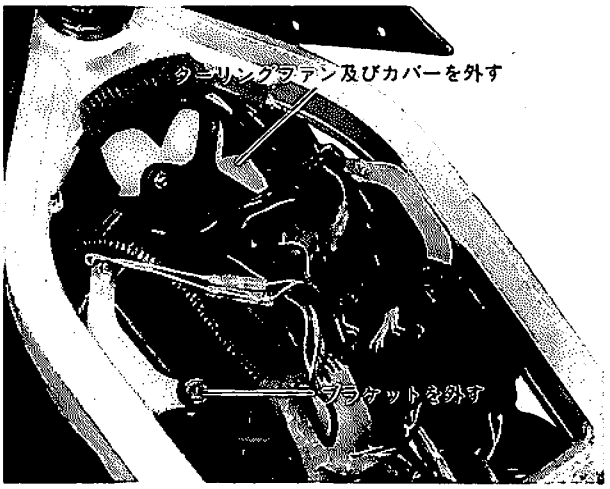
点検整備項目			点検整備時期 運行前	1か月目	自家用 6か月毎	自家用 12か月毎	判定基準	備考
原動機	冷却装置	ラジエータキャップの機能				●	開弁圧：0.95～1.25kg/cm²	
		冷却水の交換					☆2年毎	
		ホースの交換					☆2年毎	
灯火装置及び指示器及び方向		作用			●	●		
		点滅具合・汚れ及び損傷	●					
警音器及び施錠装置		作用				●		
後写鏡及び反射鏡		写影の状態	●					
反射器及び自動車登録番号標又は車両番号標		汚れ及び損傷	●					
計器		作用				●		
エキゾーストパイプ及びマフラ		取り付けの緩み及び損傷				●		
		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調整

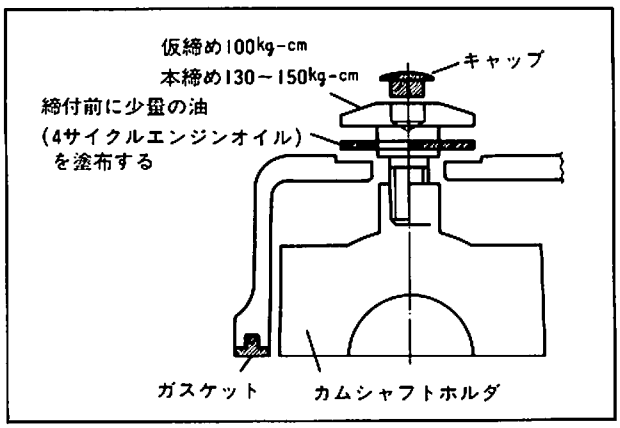
★冷却水ドレンボルトを外し、冷却水を抜く。
★フューエルタンクを外す。
★フェアリングエンジンカバーを外す。
★ラジエータインレットホースを外す。

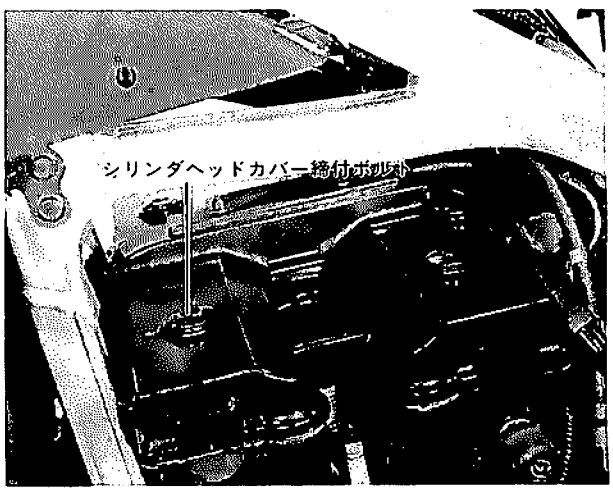


★フューエルタンク下の電気配線ブラケットを外す。
★ラジエータクーリングファンを外す。

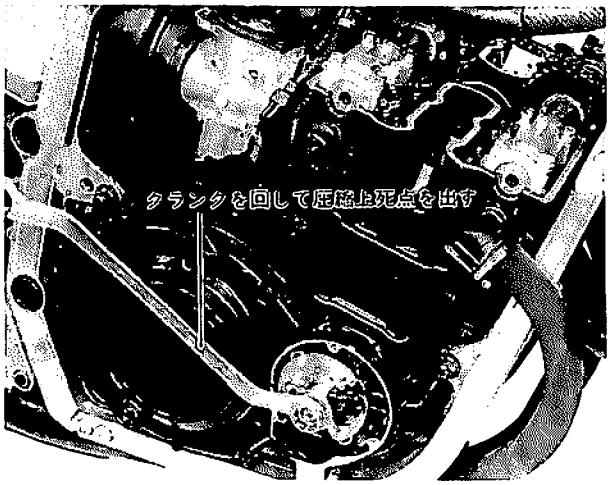


★シリンダヘッドカバー締付ボルトを緩める。



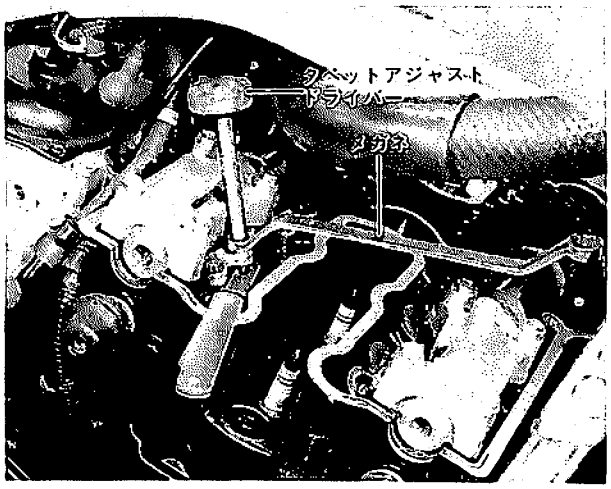


★クランクシャフトを回してタペットクリアランスを測ろうとする気筒のピストンが圧縮上死点になる位置に止める。
★カムシャフトのカム（リスト部）がIN・EXとも外側に向いた時が圧縮上死点。

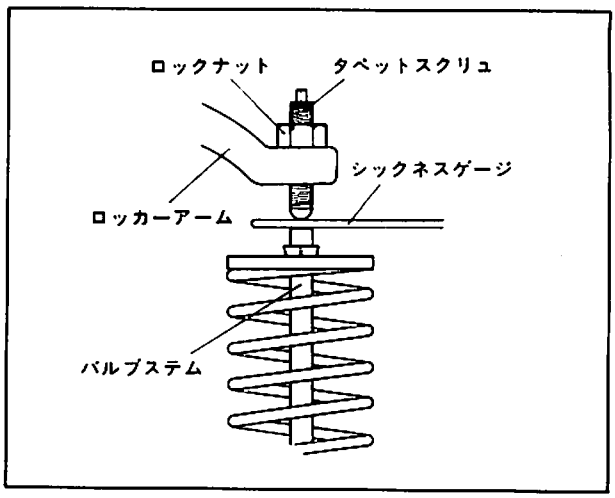


★シックネスゲージを用いてタペットクリアランスを測定する。
★標準値を外れていたらタペットアジャストドライバを用いて調整する。
★調整
右へ回す――クリアランスが小さくなる
左へ回す――クリアランスが大きくなる

タペットクリアランス（冷機時）			
IN	0.13～0.18mm	EX	0.13～0.18mm



タペットアジャストドライバ：09917-14920

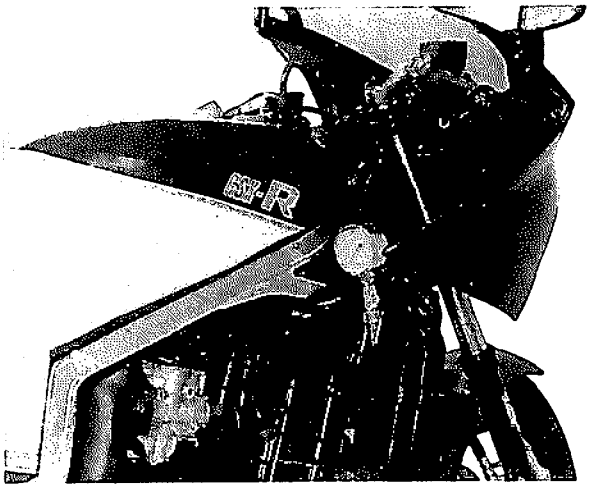


シックネスゲージ：09900-20806

圧縮圧力の測定

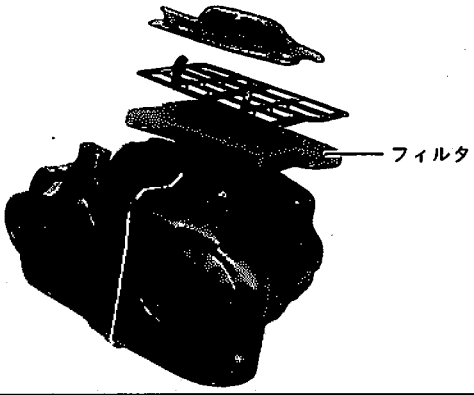
★エンジン各部にオイルが行き渡るようにエンジンを運転する。
★全てのスパークプラグを取り外し、測ろうとする気筒へコンプレッションゲージを取り付ける。
★スロットルを全開にしてスタータモータを回し、ゲージの指示値を読む。
注意 タペットクリアランスが正常か確認してください。

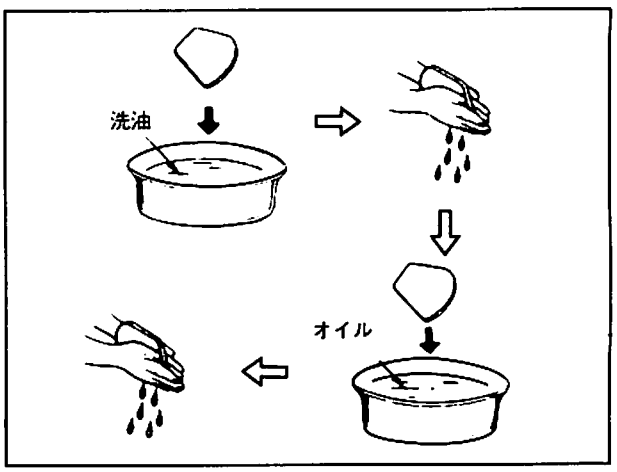
圧　縮　圧　力
11.6kg/cm²以上(450rpm) 気筒間差　1 kg/cm²以内



コンプレッションアダプタ：09915-63310

エアークリーナの清掃





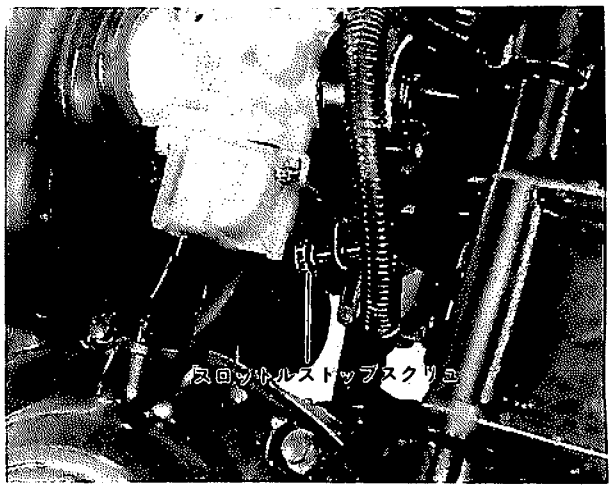
標準オイル塗布量：20 g (約24cc)

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

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。
・締め込むと回転数が上がる。
・緩めると回転数が下がる。

アイドリング回転数
1,300 rpm



キャブレータスロットル開度の同調調整

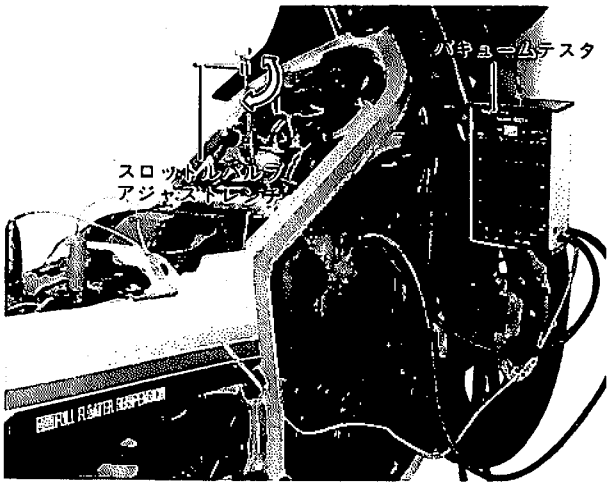
★バキュームテスタを用いて各気筒の吸入負圧を測定しながらスロットルバルブの開度を合わせる。

★インレットパイプに設けた負圧取出口のメクラ栓を外し、専用のアタッチメントを取り付ける。

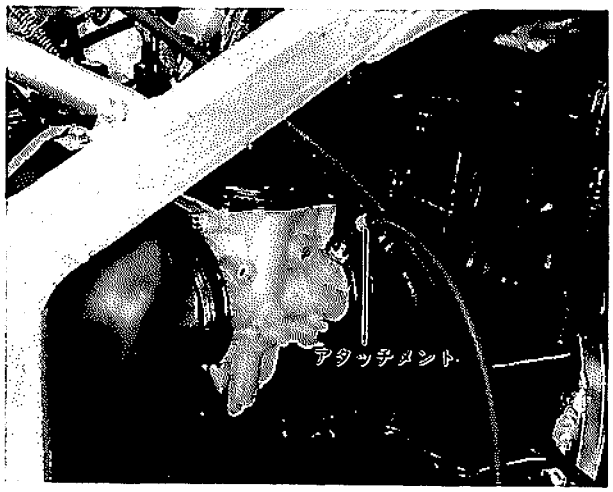
★バキュームテスタのホースをアタッチメントへ差し込み、エンジンを始動する。

★キャブレータのスロットルシャフトにあるアジャスタを回して、全ての気筒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。
- 調整後、アジャスタのロックナットを確実に締め付けてください。



バキュームテスタ：09913-14420
スロットルバルブアジャストレンチ：09913-14911



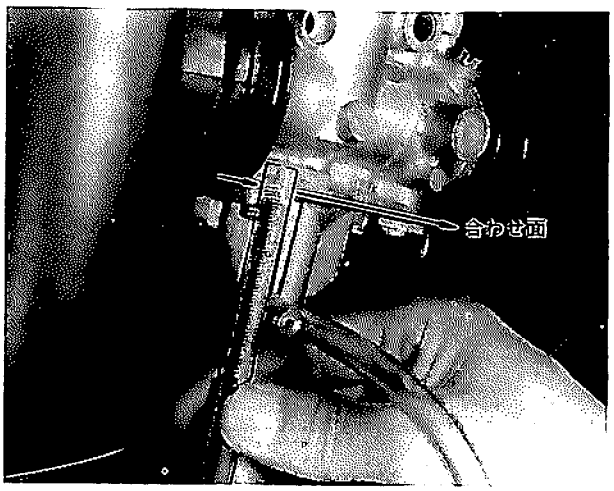
バキュームホースアタッチメント：09915-94511

キャブレータ油面の点検

★キャブレータフロートチャンバの下部へフューエルレベルゲージを取り付けてガソリンを導き出し、エンジンを始動させて油面を点検する。

注意
- 火気に十分注意すること。
- 点検後はフロートチャンバ下部のドレンプラグ及びガスケットを確実に取り付けてください。

キャブレータフロートレベル	
フロートチャンバー合わせ面より	
9	mm下

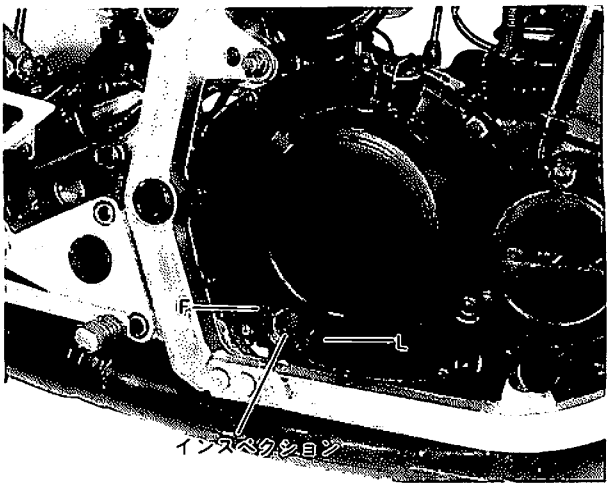


フューエルレベルゲージセット：09913-14540

エンジンオイル量の点検

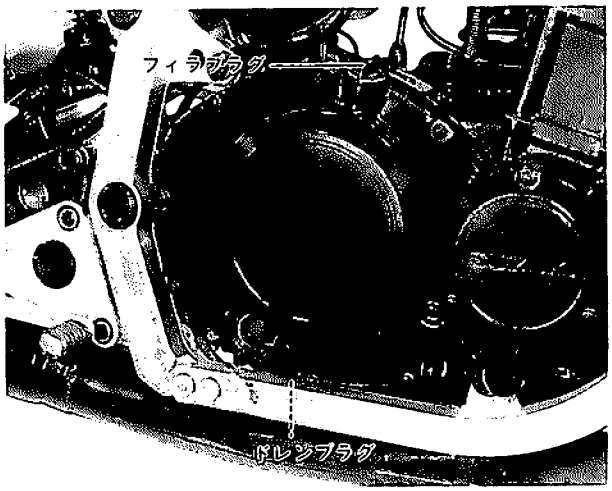
★暖機運転後、10～20秒間位アイドリング運転してエンジンを止める。
★約1分後にオイルインスペクション部を見て油面が適正な範囲内にあるか点検する。

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

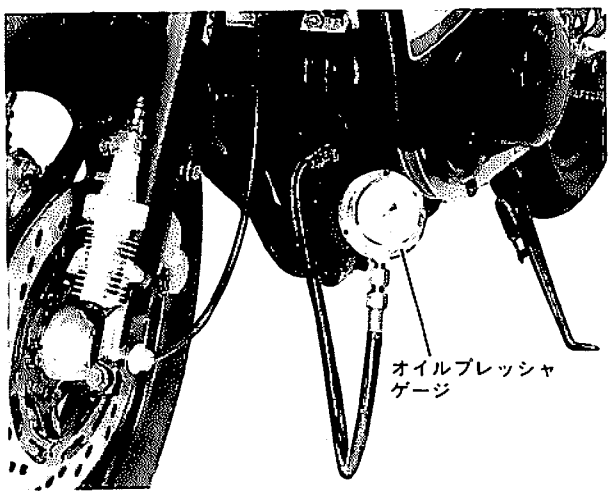
★暖機運転：オイルを抜き取りやすくする。
★ドレンプラグ
組付位置――クランクケース中央下側。
締付トルク――200～250kg-cm。
★使用オイル――スズキエクスターオイルスーパーデラックス。



エンジンオイル交換時期	初期1,000km走行時以後3,000km走行ごと	
オイルフィルタ交換時期	初期1,000km走行時以後6,000km走行ごと	
エンジンオイル量	交換時	分解時
	2,600cc	3,000cc

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2,000 rpmに保ち、約20分間運転（油温―約80℃）
★測定位置―オイルフィルタキャップ上部
★計　　器―オイルプレッシャゲージ



オイルプレッシャゲージ(10kg/cm²)：09915-77330

オイルプレッシャ値	
油　温	約80℃
回転数	3,000r.p.m.
油　圧	3～4 kg/cm²

点検調整

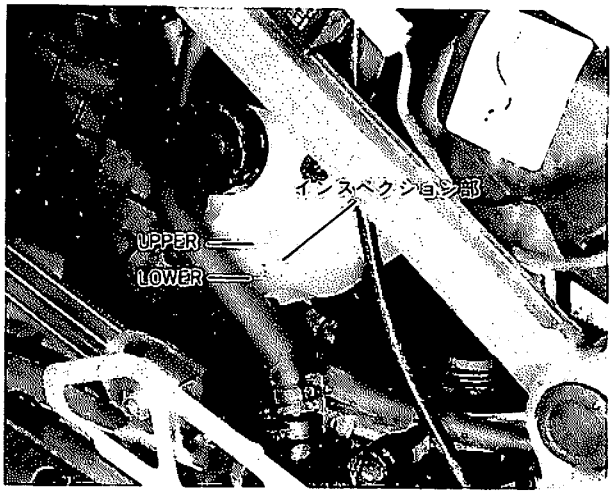
冷却水の点検

★ライトフレームカバー内側にあるリザーバタンクの冷却水インスペクションを見る。

★リザーバタンク内の水面がUPPER～LOWER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「冷却水交換」の項を参照してエアー抜きをしてください。



冷却水の交換

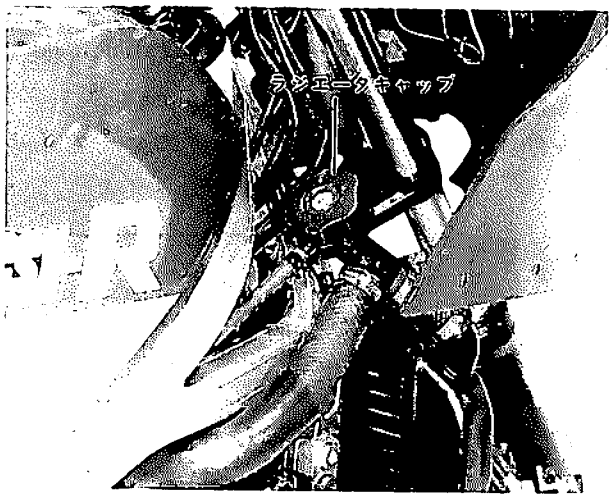
★ラジエータキャップを外し、ドレンプラグを緩めて冷却水を抜く。

★ラジエータキャップ部より冷却水を注入する。

★ラジエータアウトレットパイプ部のプラグ及びウォータポンプのプラグからエアー抜きを行なう。

★ラジエータキャップ一杯まで冷却水を注入する。

注意 ・冷却水の注入は、少しづつゆっくりと行なってください。



★エンジンを始動させ、2,000～4,000rpm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（U）レベルまで冷却水を注入する。

・エンジン側注水量――2.0ℓ

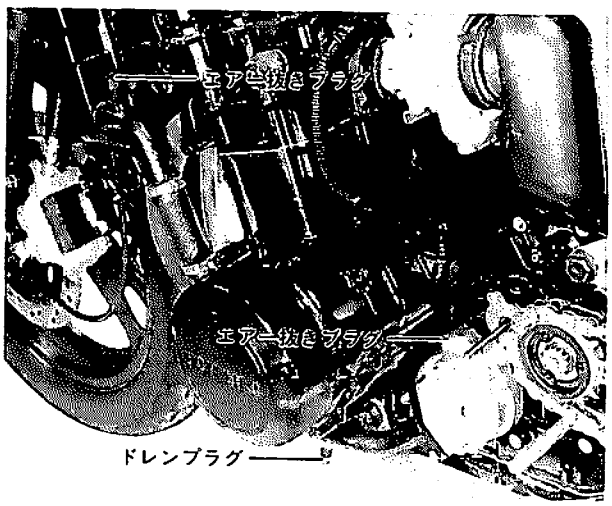
・リザーバタンクUラインまで――0.25ℓ

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の割合いで混ぜ合わせたものを使ってください。

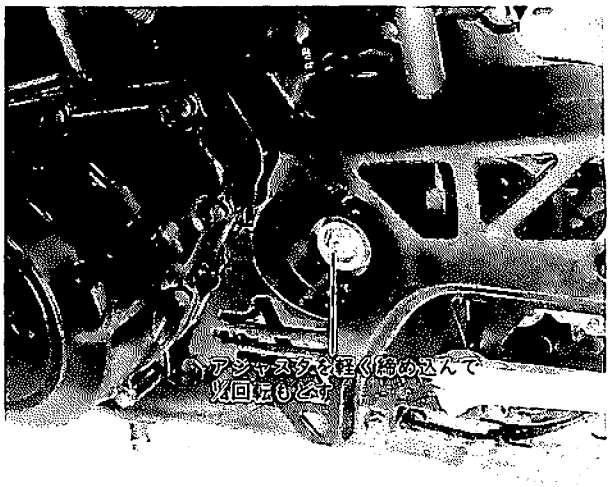
・冷却水を捨てるときは200倍以上に薄めてください。

・冷却水が車体へ掛かったときは洗車してください。



クラッチプッシュロッドの遊びの調整

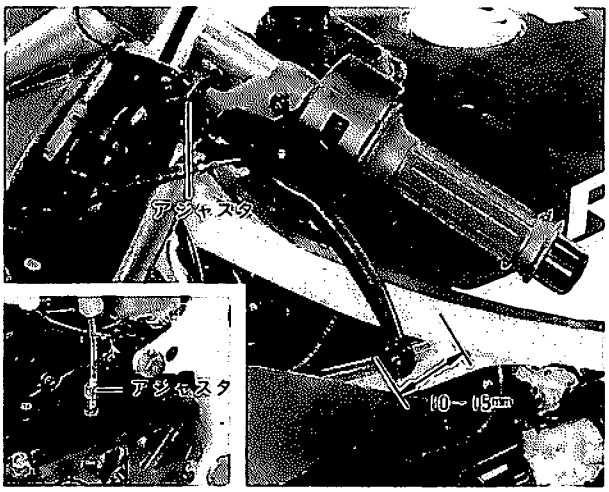
★クラッチケーブルアジャスタを緩め、レバーの遊びを大きくする。
★レリーズスクリュのロックナットを緩め、レリーズスクリュを軽く締め込んでゆく。
★レリーズスクリュがプッシュロッドに当った位置から1/4回転もどす。
★レリーズスクリュが回らないようにドライバで固定してロックナットを確実に締め付ける。
★クラッチケーブルアジャスタ内のグリスが少なくなってきたらグリスニップル部よりグリスを給油する。



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。

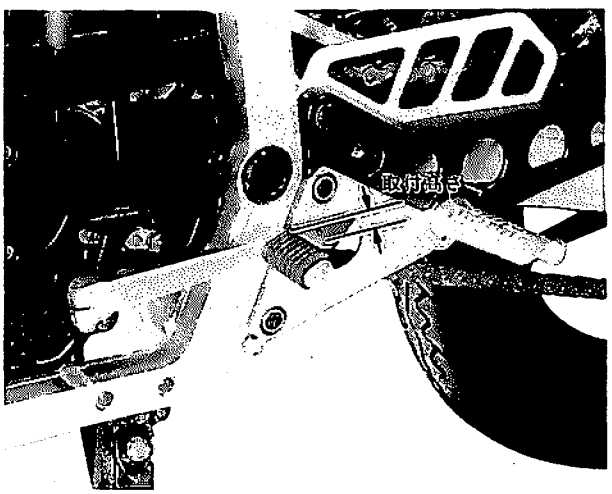
クラッチレバーの遊び
レバー先端で10～15 mm



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
40～50 mm

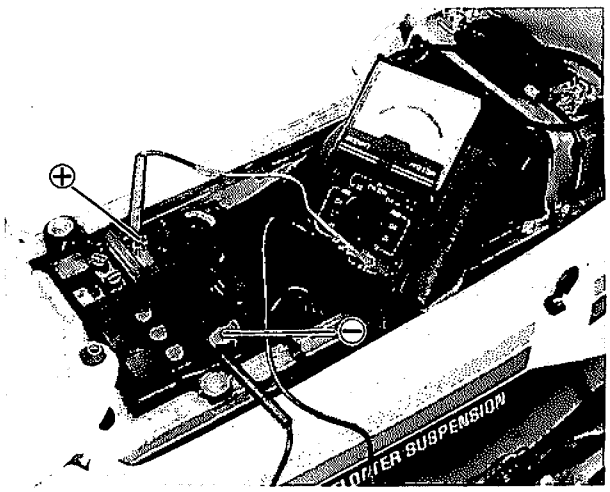


充電電圧の点検

★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。

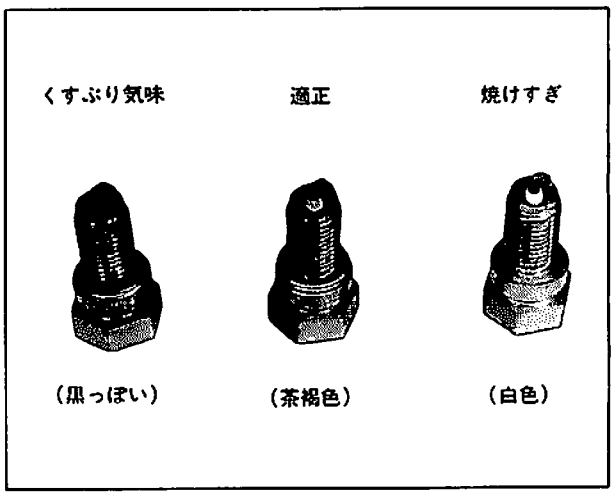


充電電圧	
エンジン回転	
5,000r.p.m時	13.5v~15.5v

スパークプラグの点検

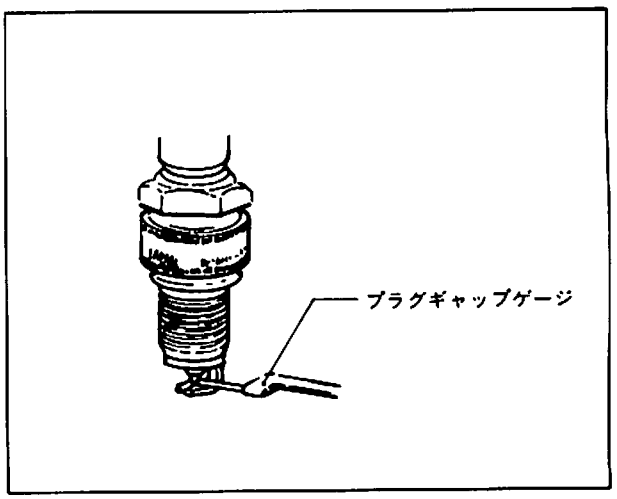
★電極・絶縁碍子などの汚れ、破損、変形などを目視で点検し、汚れている場合は、プラグクリーナや、ワイヤブラシで清掃する。また、汚れがひどいなど、完全な修復ができないときは交換する。

★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。



プラグギャップ
0.6~0.7 mm

スパークプラグ適応表		
	NGK	日本電装
標準	C8HA	U24FS-U
焼け型	C7HA	U22FS-U
冷え型	——	——



イグナイタユニットの点検

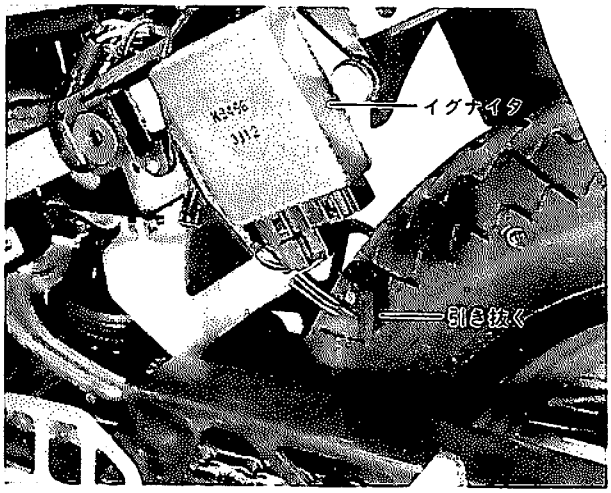
★シリンダヘッドからスパークプラグを全部取り外し、それぞれのスパークプラグキャップへ取り付け、アースがとれるようにシリンダヘッドの上に置く。

★シグナルジェネレータからのリード線カプラをイグナイタユニットから抜き取る。

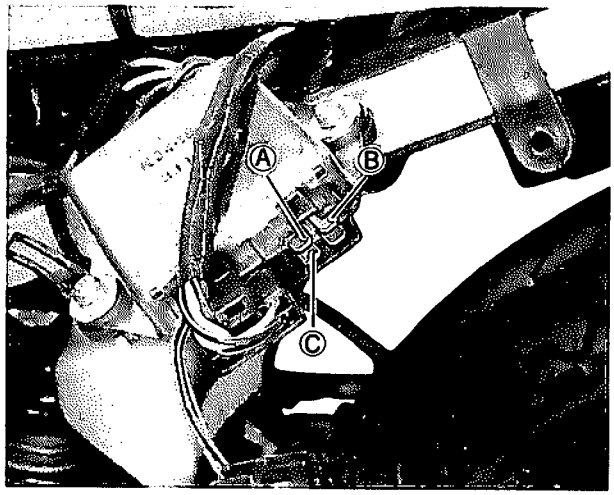
★イグニッションスイッチをＯＮ及びエンジンストップスイッチをＲＵＮにする。

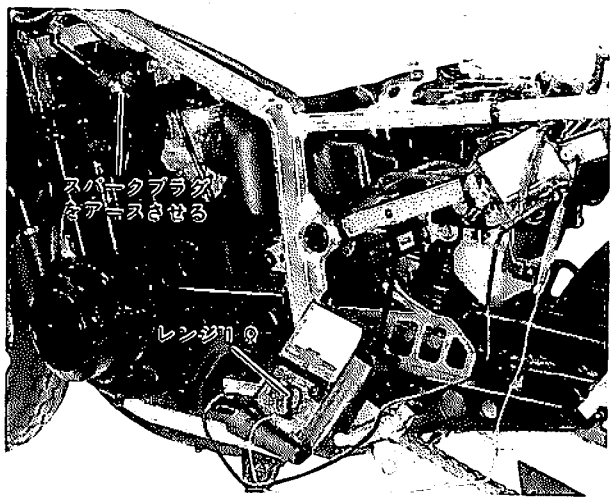
★ポケットテスタを×１Ωのレンジにしてイグナイタユニット側へ接続したり離したりしてスパークプラグに火花が出るか確認する。

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
C － A	⊖ － ⊕	2、3
C － B	⊖ － ⊕	1、4



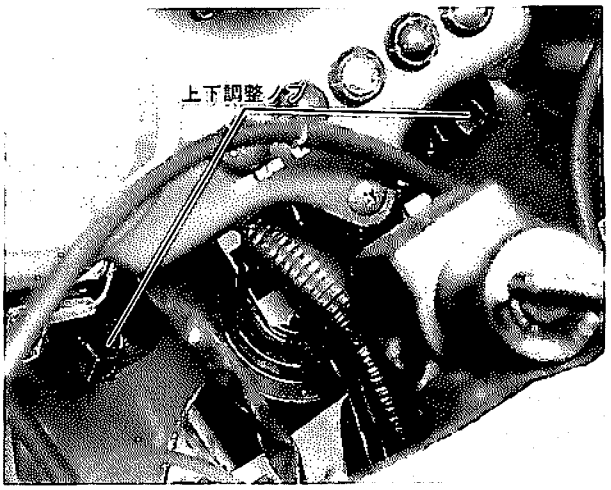


ヘッドランプの照射位置調整

★上下調整

●ヘッドランプ裏側下部の調整ノブを回して照射位置を調整する。
（この調整は左右独立式です）

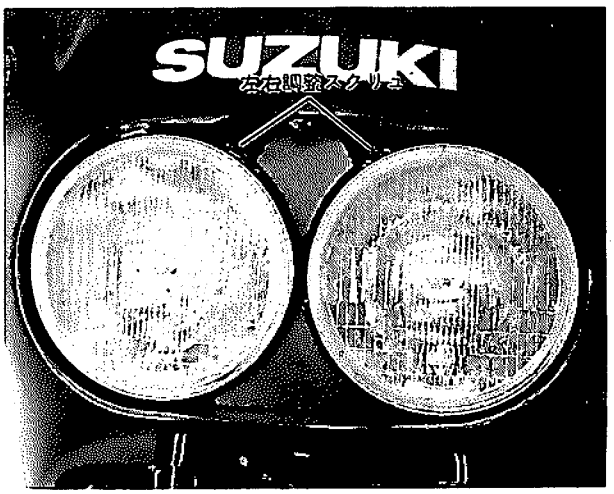
右に回す———照射位置が下側に移動
左に回す———照射位置が上側に移動

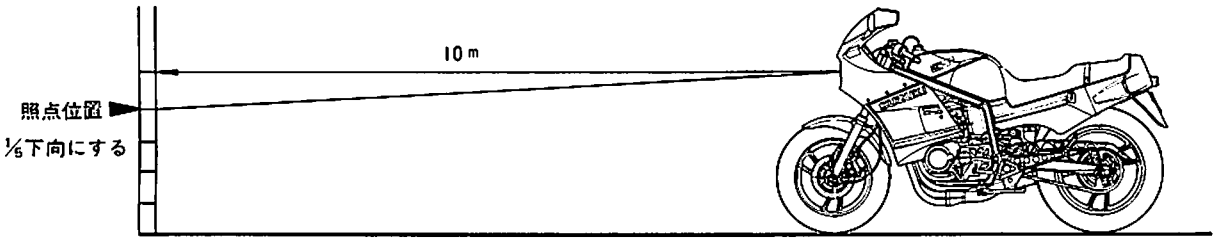


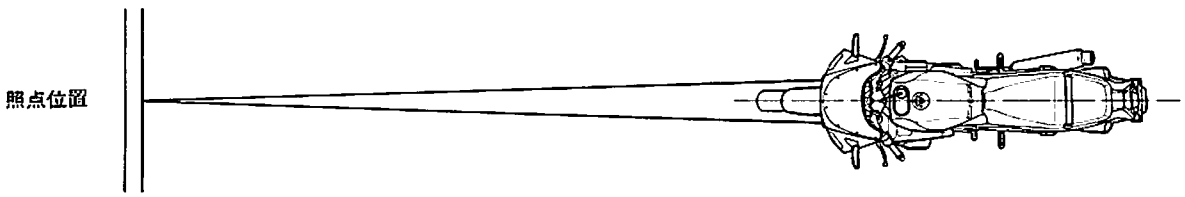
★左右調整

●ヘッドランプ前側の調整スクリュを回して照射位置を調整する。
（この調整は左右独立式です）

右に回す———照射位置が内側に移動
左に回す———照射位置が外側に移動

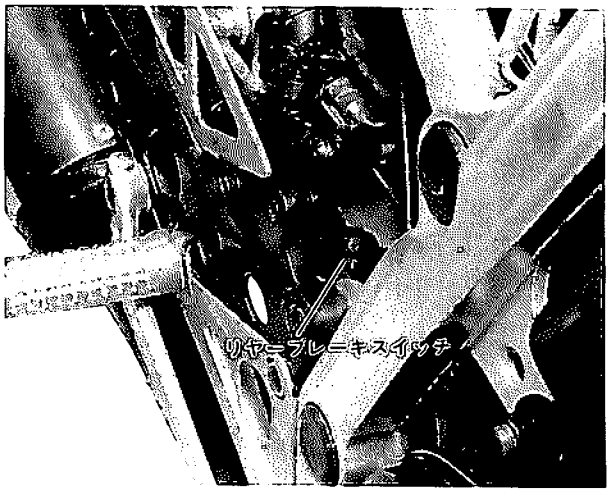






リヤーブレーキランプの点灯時期の調整

★ブレーキランプスイッチ本体を固定してアジャストナットを回し、本体を上下に移動させて、点灯時期を調整する。
★リヤーブレーキが効きはじめる直前に点灯するように調整する。

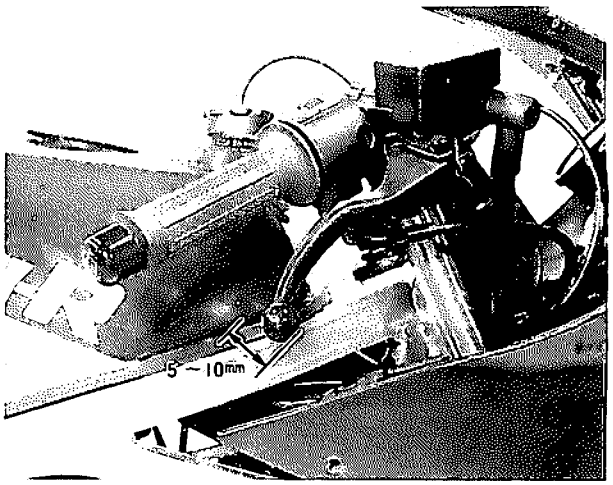


フロントブレーキの点検

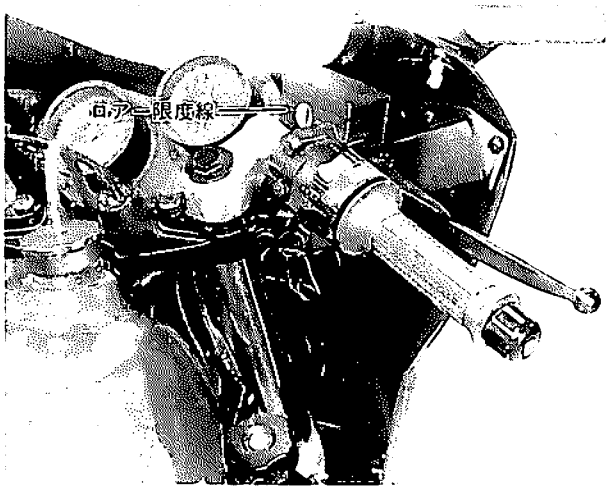
★レバー先端の遊びを点検する。

フロントブレーキレバーの遊び
レバー先端で5～10mm

ブレーキオイル
スズキブレーキフルード (99000-23020)

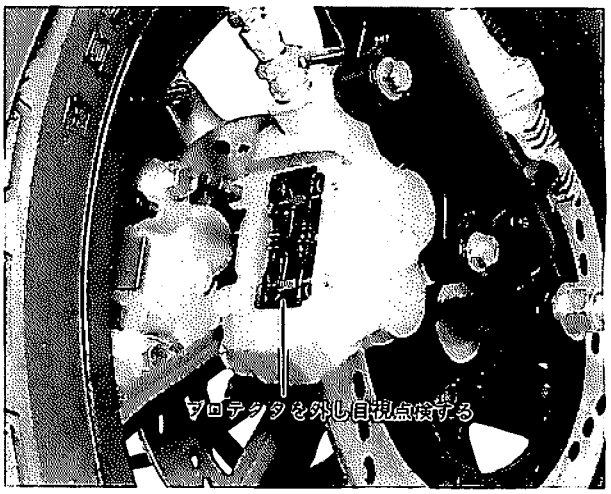


★リザーバタンク内のブレーキフルードの液面が限度線以上あるか点検する。
★ブレーキフルードがホースや接続部分から漏れていないか点検する。
★ブレーキレバーやホルダに亀裂や損傷がないか点検する。



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。

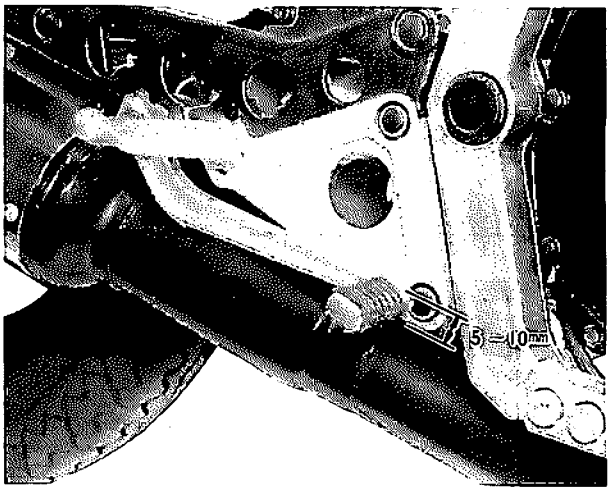


リヤーブレーキの点検

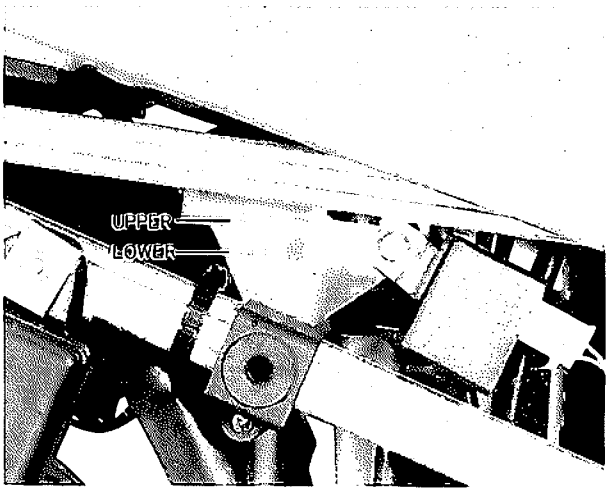
★ペダル先端の遊びを点検する。

ブレーキペダルの遊び
5 ～10 mm

ブレーキオイル
スズキブレーキフルード

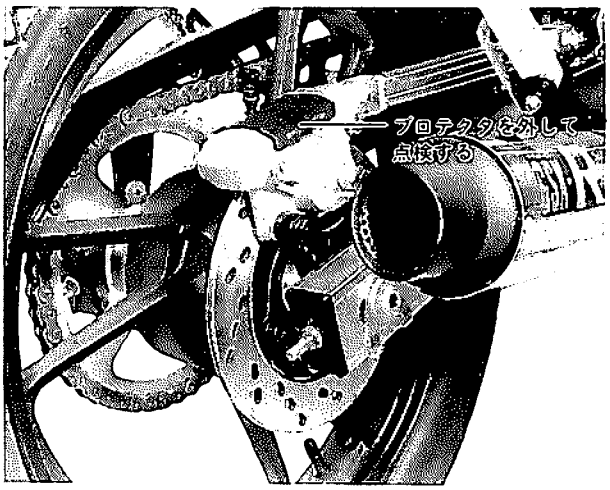


★リザーバタンク内のブレーキフルードの液面が限度線以上あるか点検する。
★ブレーキフルードがホースや接続部分から漏れていないか点検する。
★ブレーキレバーやホルダーに亀裂や損傷がないか点検する。



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。



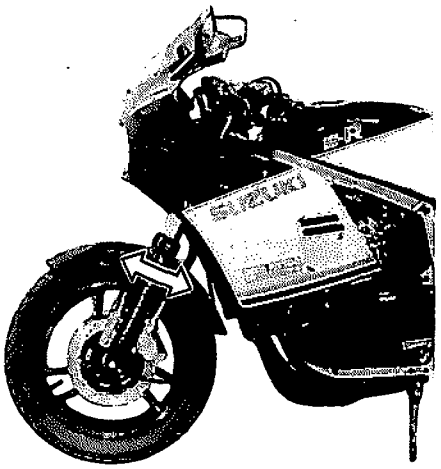
ステアリングヘッドの点検

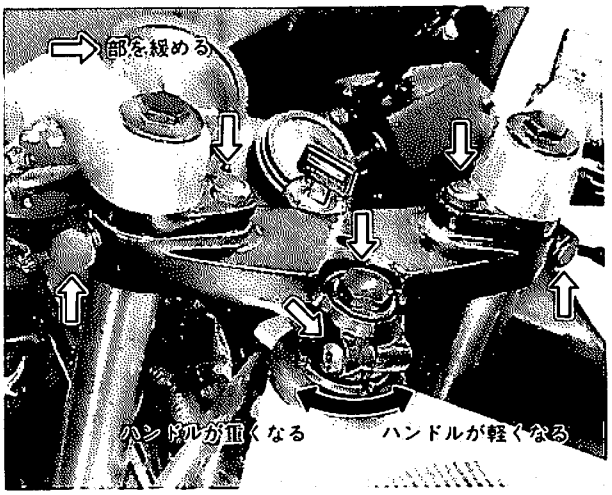
★ガタがないか、締めすぎてないかの点検をする。
- フロントフォーク先端を持って前後に振りガタの有無を点検する。
- 前輪を浮かせてハンドルを左右に切り、円滑に動くか点検する。

★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、各部を確実に組み立てる。

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。





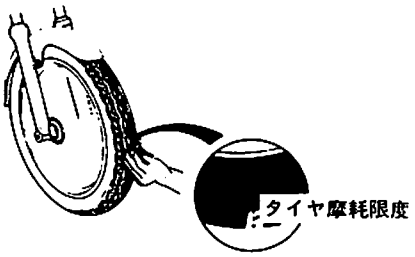
タイヤの点検

★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

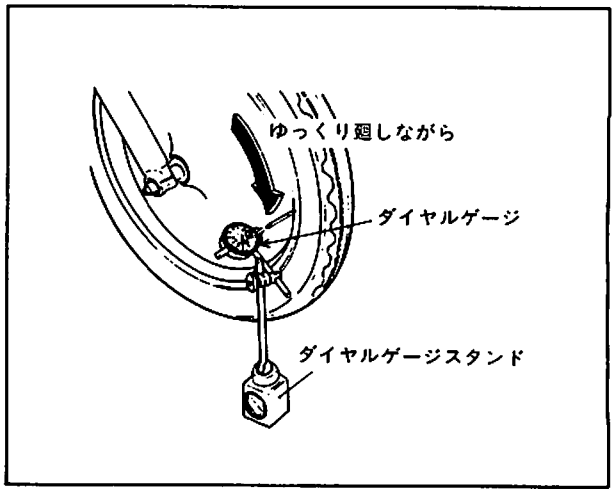


タイヤ摩耗限度 前後とも0.8mm(1.6mm)

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

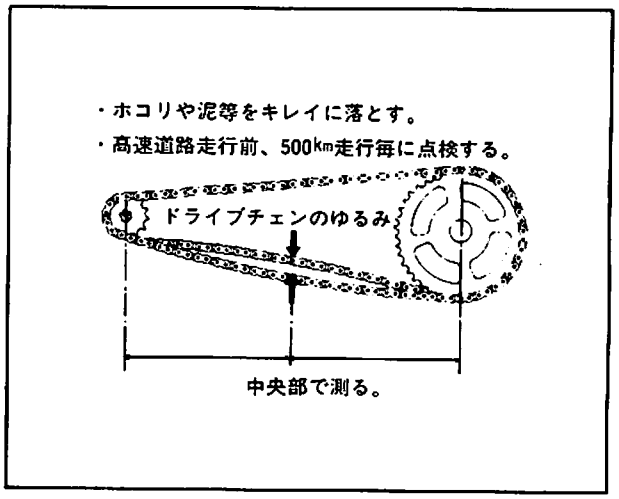
★空車状態でエンジンスプロケットとリヤースプロケットの中間を上下に振って点検する。
★リヤーアクスルシャフトの締め付け部を緩めチェーンアジャスタを回して適正な緩みに調整する。

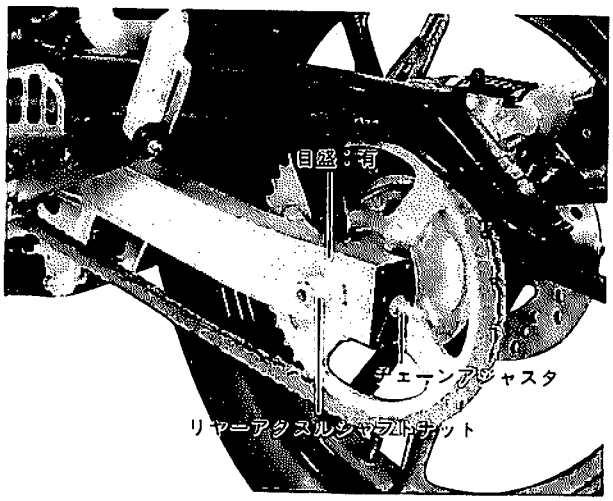
注意 ・左右のチェーンアジャスタの目盛りを同位置にしてください。
・ドライブチェーンにホコリや泥などが付着しているときは汚れを取り除いてください。
・500km走行を目安に点検してください。

★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
20～30 mm（空車状態）





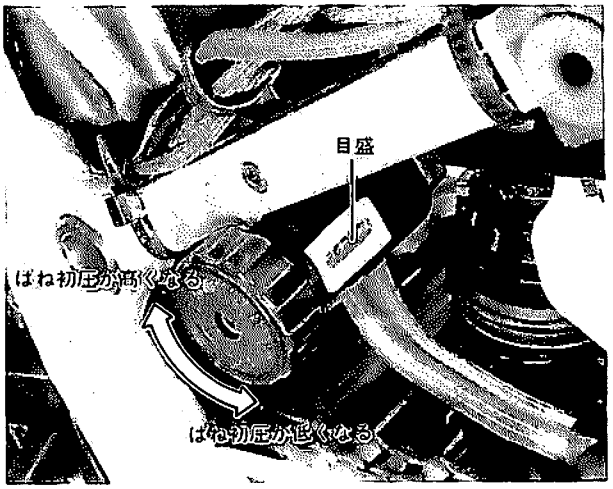
リヤーショックアブソーバスプリングの調整

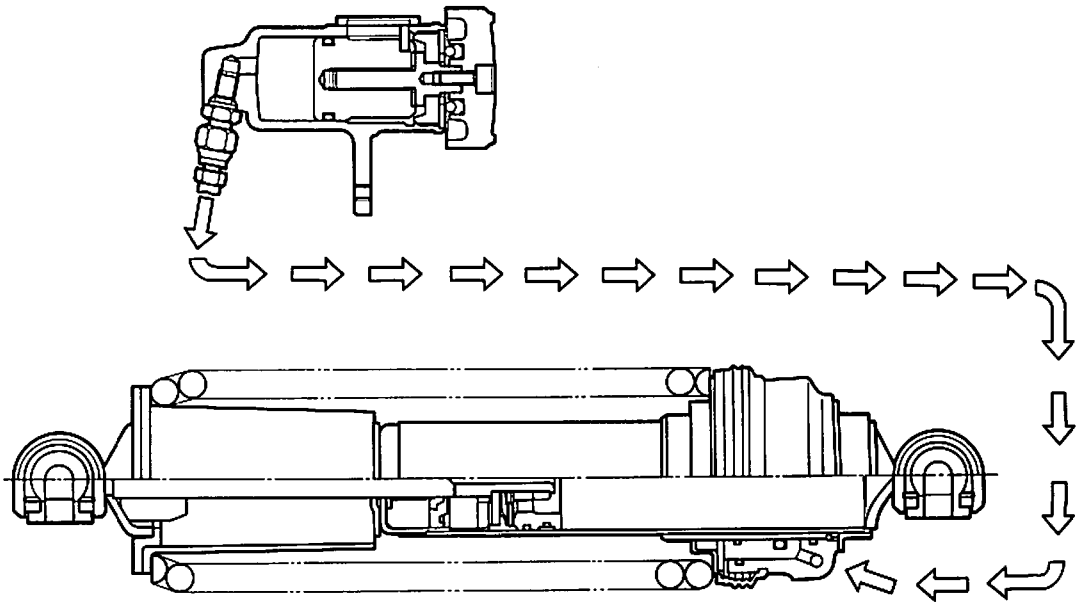
★スプリングアジャスタの側面の目盛を見ながらアジャスタを回してスプリング初圧を調整します。

アジャスタは

・右に回す……ばね初圧が高くなる

・左に回す……ばね初圧が低くなる



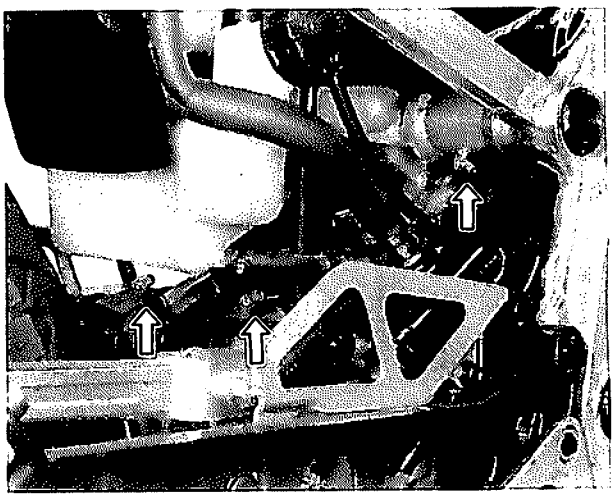


リヤークッションレバーのグリスアップ

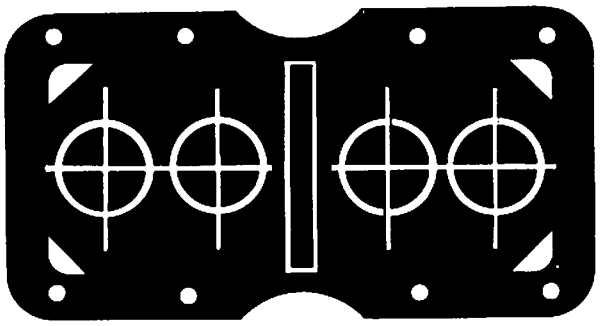
★リヤーサスペンションには2個所にグリスニップルが設けてあるので、グリスが少なくなってきたらグリスポンプによりグリスを給油する。

●クッションレバー部

●クッションロッド部



分解点検



P69 → P143

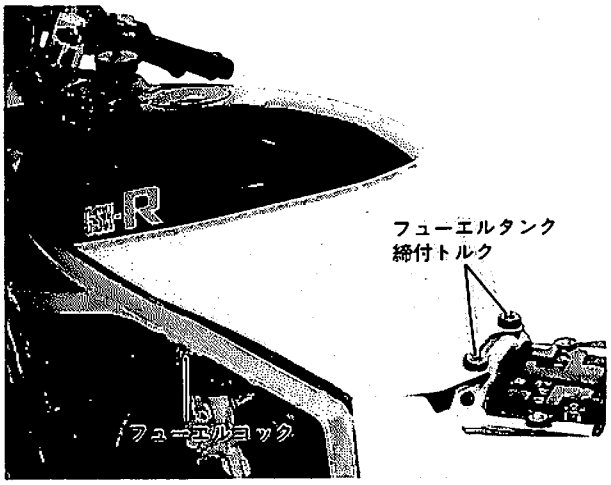
エンジンの脱着

フレームカバーを外す
↓
エンジンカバーを外す
↓
シートを外す
↓
フューエルタンクを外す
(フューエルコックも共に外す)
↓
チェンジペダルを外す
↓
フロントスプロケットカバーを外す
↓
フロントスプロケットを外す
↓
ラジエータパイプを外す
↓
ラジエータホースを外す
↓
ラジエータを外す
↓
マフラを外す
↓
バッテリケース締付ボルトを外す
↓
エアークリーナ締付ボルトを外す
↓
ラジエータクーリングファンを外す
↓
イグニッションコイル締付スクリュを外す
↓
エンジンからの配線関係を外す
・スタータモータリード線
・ジェネレータリード線
・ギャーポジションリード線
・エンジンアースリード線
・オイルレベルスイッチリード線
↓
マウンティングボルトを外す
↓
キャブレータを外す
・スロットルワイヤを外す
・スタータワイヤを外す
↓
フレームダウンチューブライトを外す
↓
ジャッキを用いてゆっくりとエンジンを下す

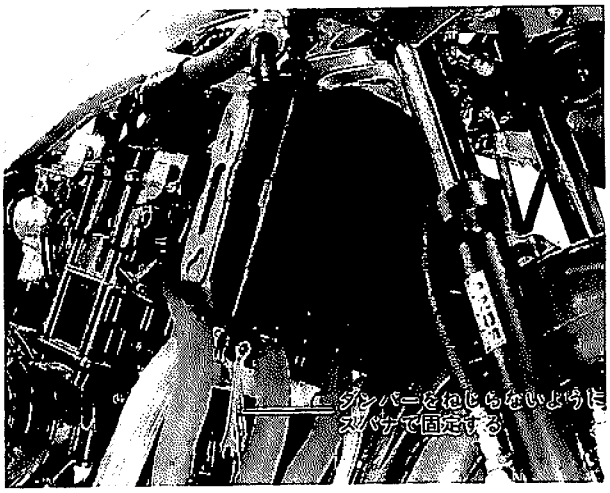
注意
・冷却水を抜いてください。
・エンジンオイルを抜いてください。
・フューエルホースを外すとき、フューエルコックがＯＦＦになっていることを確認してください。

★フューエルタンク締付ボルト及びフューエルコック締付スクリュを外す。
★フューエルコックのレバー位置がＯＦＦになっていることを確認してキャブレータ側のホースを外す。
★フューエルタンクとフューエルコックを共に外す。

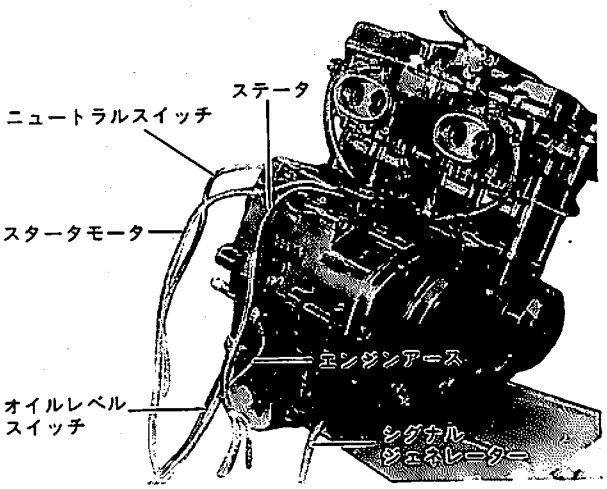
注意 ガソリンが漏れる場合があるので火気には十分注意してください。



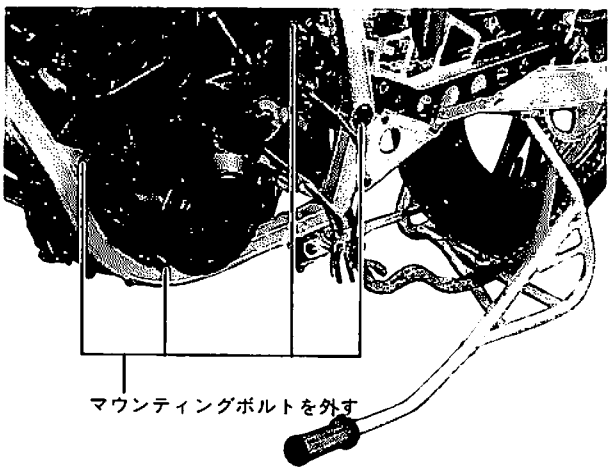
★ラジエータのダンパをねじらないようスパナ等で回り止めをしてナットを緩める。



★エンジン電装部品の配線を外す。



★マウンティングボルトを外す。

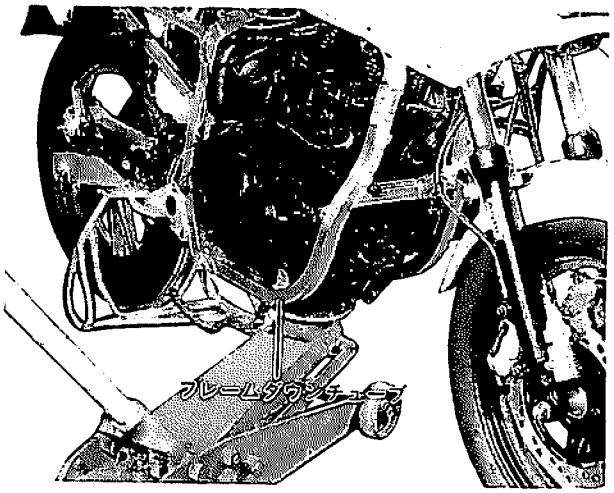


★キャブレータからスロットルワイヤ及びスタータワイヤを外す。

組立時の注意

・キャブレータをエアークリーナ側に差し込むときにはエアークリーナアウトレットホース内のストッパリングが脱落しないよう注意する。

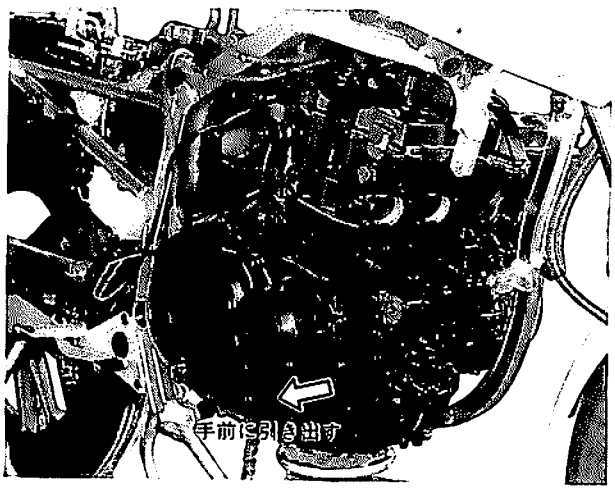
★フレームライトダウンチューブを外す。



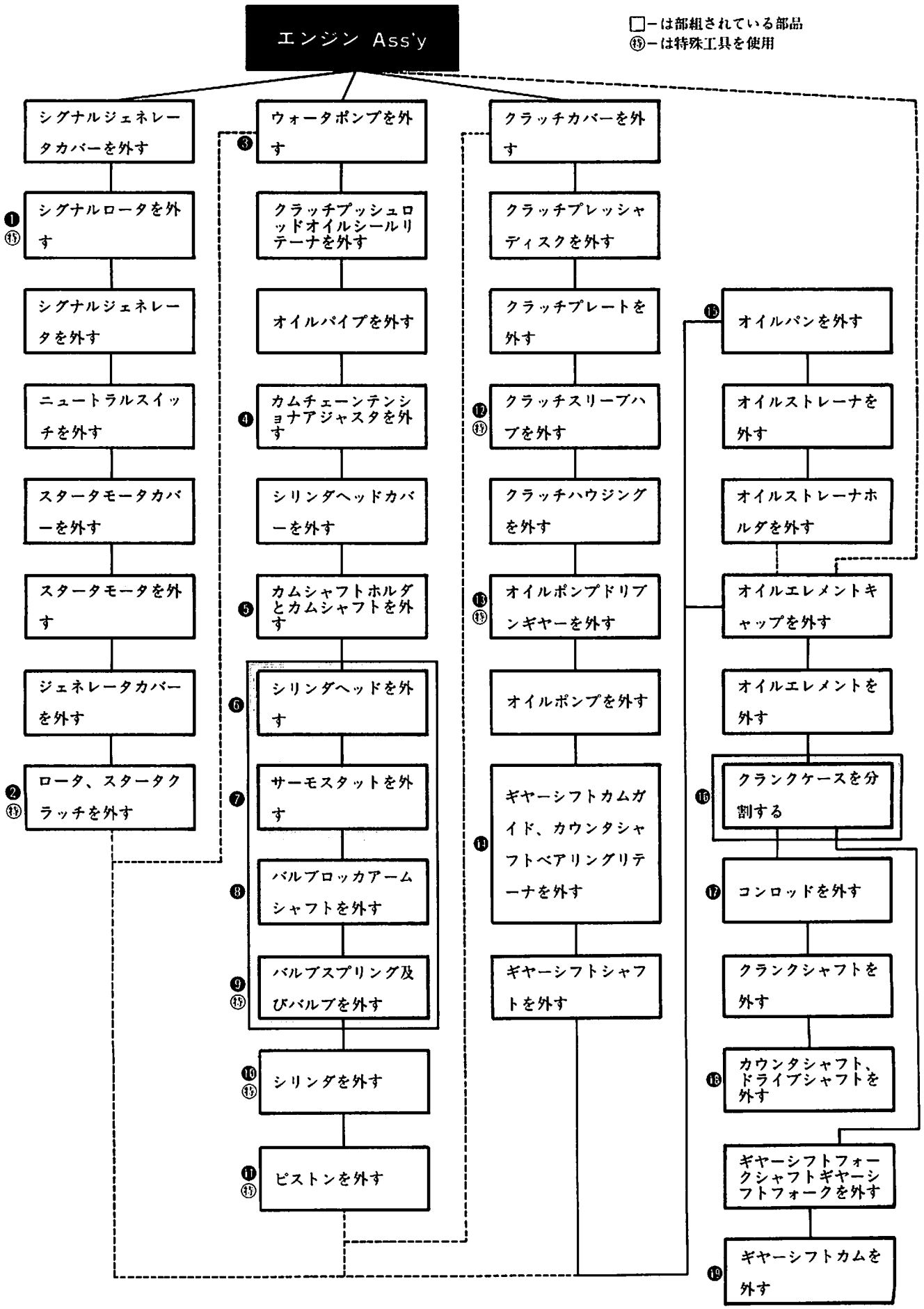
★ダウンチューブを取り外す。

★大きめのジャッキを用いてエンジンを下す。

注意 フレームはアルミ合金製のため傷がつきやすいのでエンジンと接触する所をゴムバンド等で保護してください。

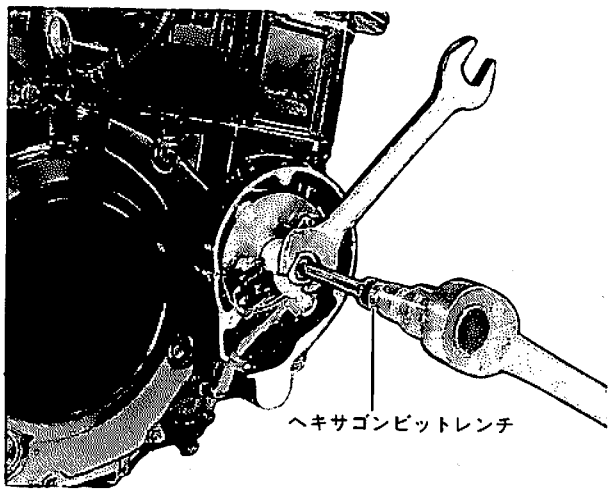


エンジンの分解


エンジン Ass'y
□ーは部組されている部品
特ーは特殊工具を使用
シグナルジェネレータカバーを外す
❶特 シグナルロータを外す
シグナルジェネレータを外す
ニュートラルスイッチを外す
スタータモータカバーを外す
スタータモータを外す
ジェネレータカバーを外す
❷特 ロータ、スタータクラッチを外す
❸ ウォータポンプを外す
クラッチプッシュロッドオイルシールリテーナを外す
オイルパイプを外す
❹ カムチェーンテンショナアジャスタを外す
シリンダヘッドカバーを外す
❺ カムシャフトホルダとカムシャフトを外す
❻ シリンダヘッドを外す
❼ サーモスタットを外す
❽ バルブロッカアームシャフトを外す
❾特 バルブスプリング及びバルブを外す
❿特 シリンダを外す
⓫特 ピストンを外す
クラッチカバーを外す
クラッチプレッシャディスクを外す
クラッチプレートを外す
⓬特 クラッチスリーブハブを外す
クラッチハウジングを外す
⓭特 オイルポンプドリブンギヤーを外す
オイルポンプを外す
⓮ ギヤーシフトカムガイド、カウンタシャフトベアリングリテーナを外す
ギヤーシフトシャフトを外す
⓯ オイルパンを外す
オイルストレーナを外す
オイルストレーナホルダを外す
オイルエレメントキャップを外す
オイルエレメントを外す
⓰ クランクケースを分割する
⓱ コンロッドを外す
クランクシャフトを外す
⓲ カウンタシャフト、ドライブシャフトを外す
ギヤーシフトフォークシャフトギヤーシフトフォークを外す
⓳ ギヤーシフトカムを外す

❶シグナルロータの取外し

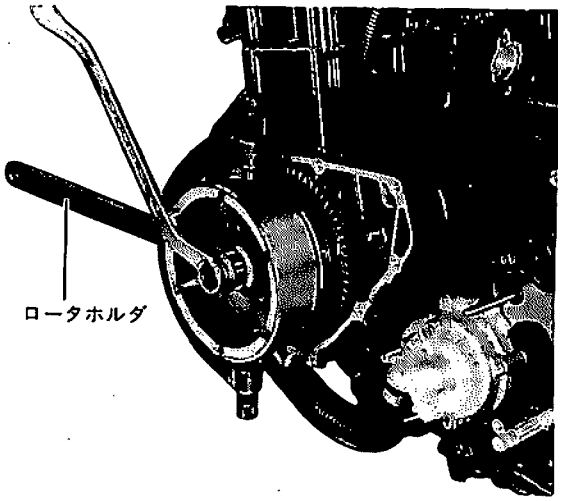
★スパナで回り止めをして、シグナルロータボルトを緩める。



ヘキサゴンビットレンチセット：09900-00410

❷ジェネレータロータの取外し

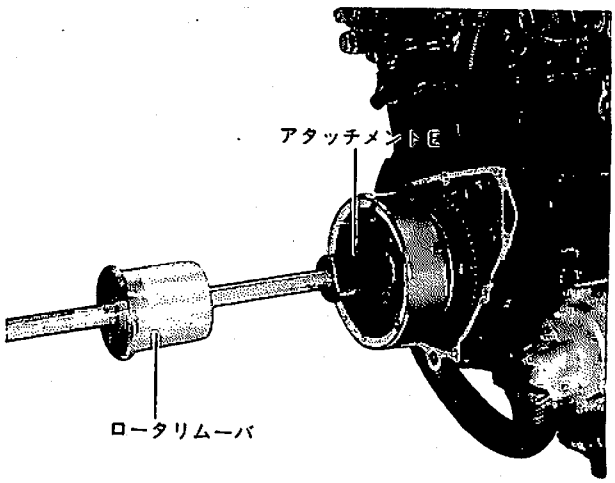
★ロータホルダでロータの回り止めをして、締付ボルトを緩める。



ロータホルダ：09930-44911

★ロータリムーバを用いてロータを取外す。
・使用アタッチメント
アタッチメントE
品番：09930－30180
30㎜内ネジ

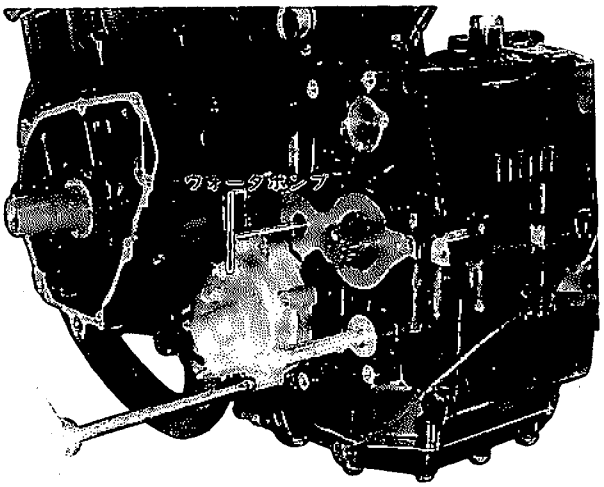
注意 ➡ロータの裏面にはスタータクラッチが取り付けてありますので、強く抜くとそのインナーパーツが脱落する場合があるので注意してください。



ロータリムーバセット：09930-30133

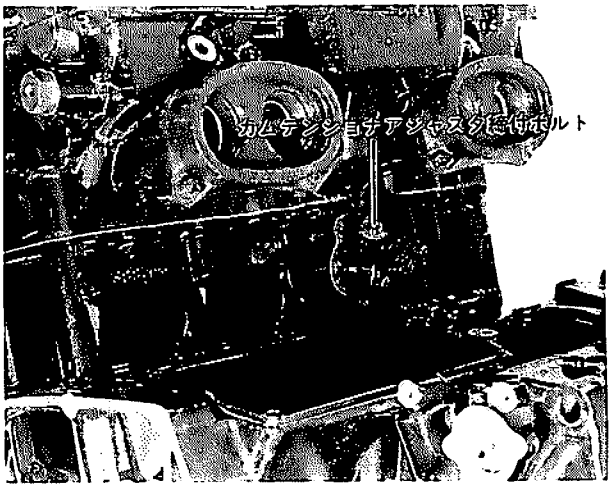
❸ウォータポンプの取外し

★クランクケースに締め付けてあるウォータポンプ締め付けボルト3本を外す。
★ウォータポンプをクランクケースから引き出す。
注意 オイルポンプシャットピースを落さないよう十分注意してください。



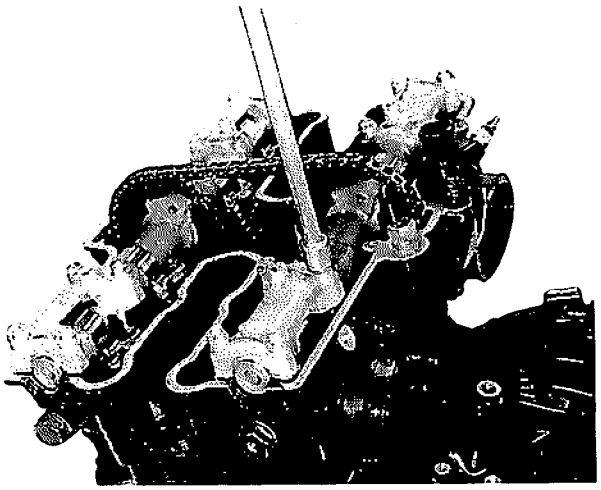
❹カムチェンテンショナアジャスタの取外し

★シリンダに取り付けてあるカムチェンテンショナアジャスタ締め付ボルト2本を外す。



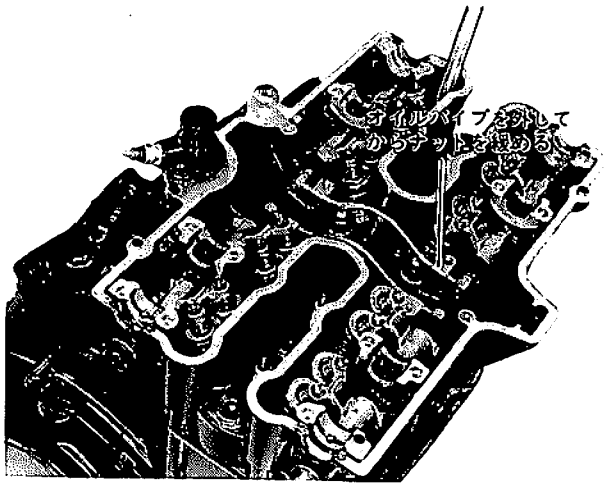
❺カムシャフトの取り外し

★カムシャフトホルダを外し、カムシャフトを取り外す。
注意 カムシャフトホルダを緩めるときはカムシャフトがバルブスプリングで押し上げられているので、ホルダは少しずつ均等に緩める。



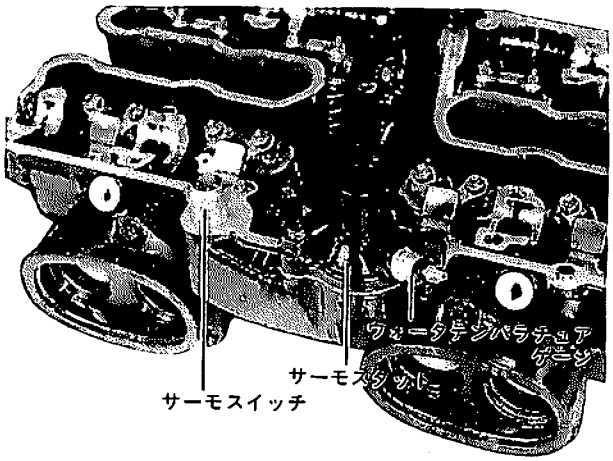
❻シリンダヘッドの取外し

★エンジンオイルパイプを取り外す。
★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。
注意 ・全てのボルトは少しずつ均等に緩めてください。



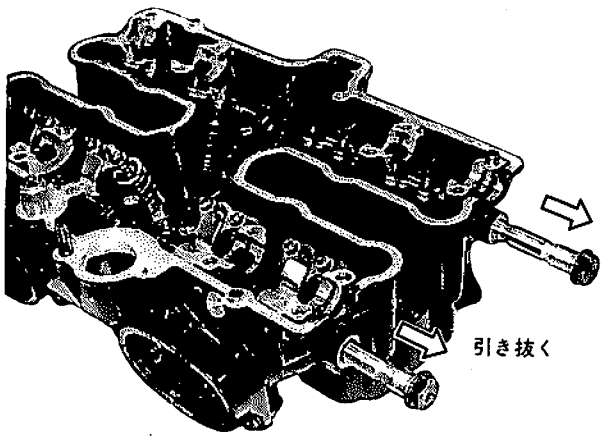
❼サーモスタットの取外し

★サーモスタットホルダ締付ボルト2本を緩める。
★サーモスタットを取り外す。
★ウォータテンパラチュアゲージを取り外す。
★サーモゲージを外す。



❽バルブロッカーアームシャフトの取外し

★シリンダヘッド側面のプラグ&ロッカアームシャフトを緩めて引き出す。
★ロッカアーム及びスプリングを取り外す。



❾インレット・エキゾーストバルブの取外し

★バルブスプリングコンプレッサーでバルブスプリングを縮める。

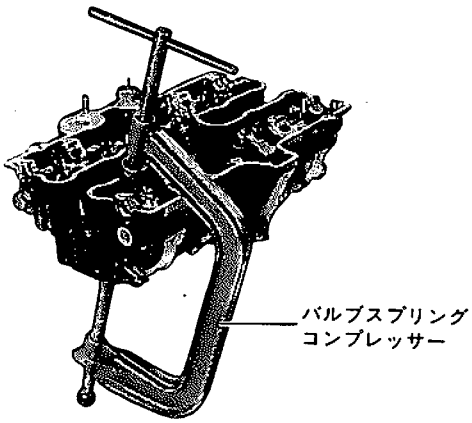
・使用アタッチメント

アタッチメント

品番：09916－14910

φ24mm

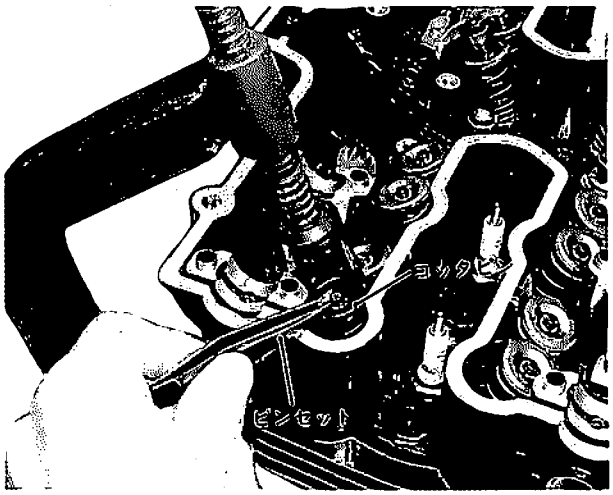
注意 スプリングコンプレッサ先端のアタッチメントがスプリングリテーナに確実にあたっているか確認してください。また、反対側のロッドがバルブの中央にあたっているかも確認してください。



バルブスプリングコンプレッサ：09916-14510

★ピンセットでコッタピンを抜き取り、バルブ、バルブスプリングを取り出す。

注意 取り出したバルブ、バルブスプリング、バルブリテーナは気筒ごとにまとめておいてください。



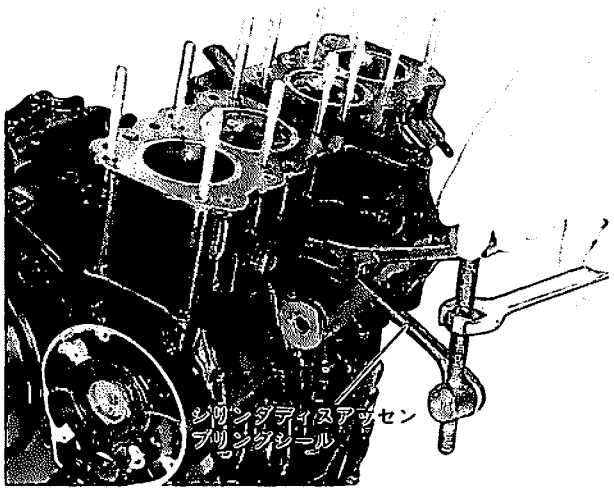
ピンセット：09916-84510

❿シリンダの取外し

★クランクケースよりシリンダを引き抜く。

★取り外しが硬い場合は特殊工具のシリンダディスアッセンブリングツールを用いて取り外す。

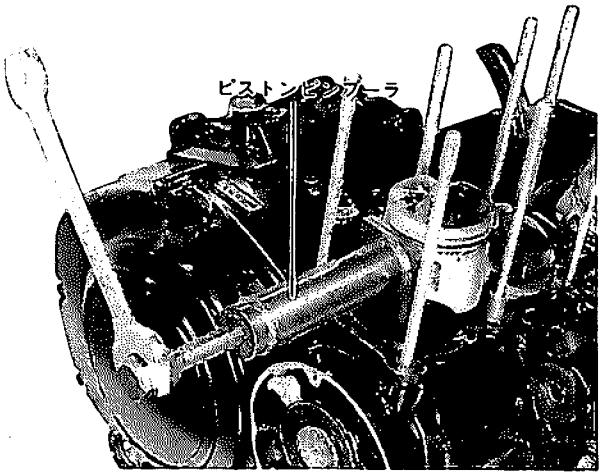
注意 ツールはリブのある頑丈な所で使用しシリンダにプラスチックハンマーなどでショックを与えながら締め込んでください。



シリンダディスアッセンブリングツール：09912-34510

⓫ピストンの取外し

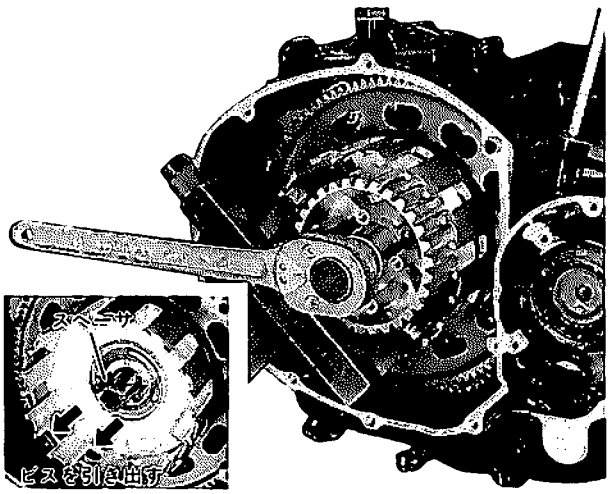
★サークリップを外す。
★ピストンピンの取り外しは特殊工具のピストンピンプーラを用いて取り外す。
注意➡ピストンを取り外した時はピストンに気筒番号を記入しておいてください。



ピストンピンプーラ：09910-34510

⓬クラッチスリーブハブの取外し

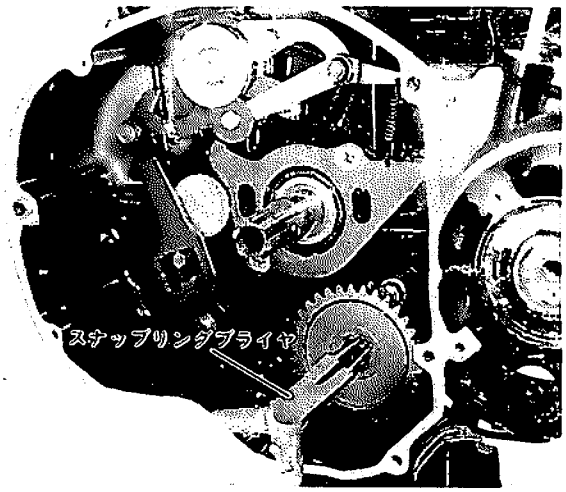
★クラッチプレッシャプレート締付ボルトを外す。
★ドライブ・ドリブンプレートを外す。
★クラッチスリーブハブが回らないように特殊工具のクラッチスリーブハブホルダを用いてハブナットを外す。
★クラッチスリーブハブ、クラッチハウジングを外す。
★スペーサの取り外しはスペーサにビスをネジ込み外側に引き出す。



クラッチスリーブハブホルダ：09920-53710

⓭オイルポンプドリブンギヤーの取外し

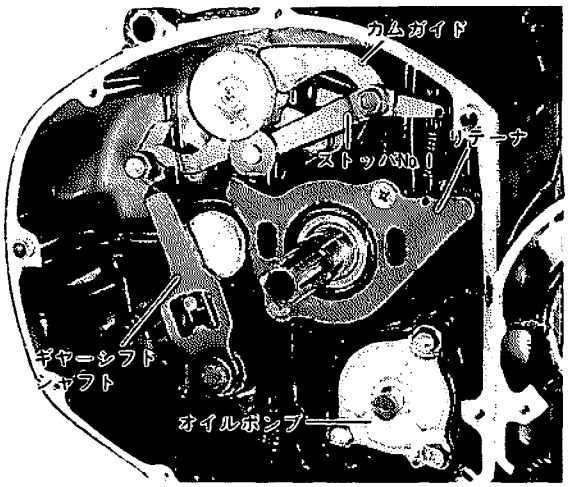
★スナップリングプライヤーでサークリップを取り外すと、オイルポンプドリブンギヤーが外れる。
注意➡オイルポンプとドリブンギヤーとの間には位置決めのピンが挿入してあるので取り扱いには注意してください。



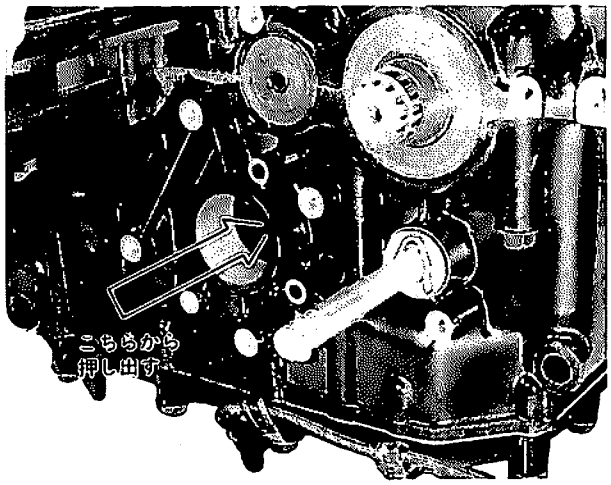
分解点検

⑭ギヤーシフトシャフト・オイルポンプの取外し

★カムストッパNo.1スプリングを外し、カムストッパ締め付けボルトを取り外す。
★ギヤーシフトシャフトを抜き取る。
★カムガイドを外す。

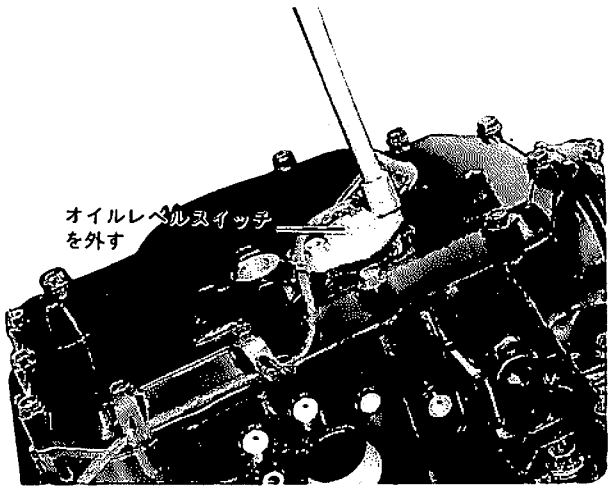


★オイルポンプ締付ボルト3本を外す。
★クランクケースの左側（ウォータポンプ取付個所）からオイルポンプを押し出す。



⑮オイルパンの取外し

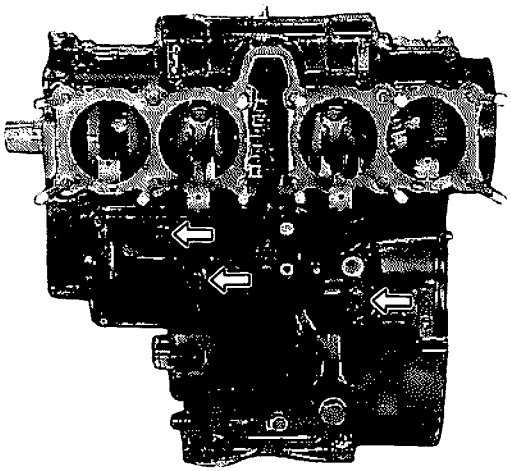
★オイルパンに取り付けてあるオイルレベルスイッチを取り外す。
★オイルパン締付ボルトを対角線に均等に緩める。
★ロアークランクケース下側のオイルレギュレータ及びオイルストレーナ・ホルダを取り外す。



⑯クランクケースの分割

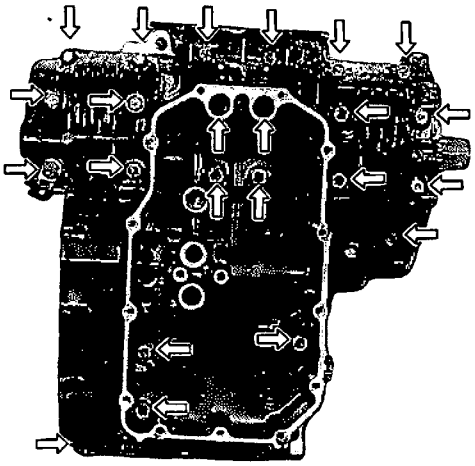
★アッパークランクケース締付ボルトを外す。

注意➡ボルトは小さいものから緩め、同じ大きさのものは外側から順次対角線に添って緩めてください。



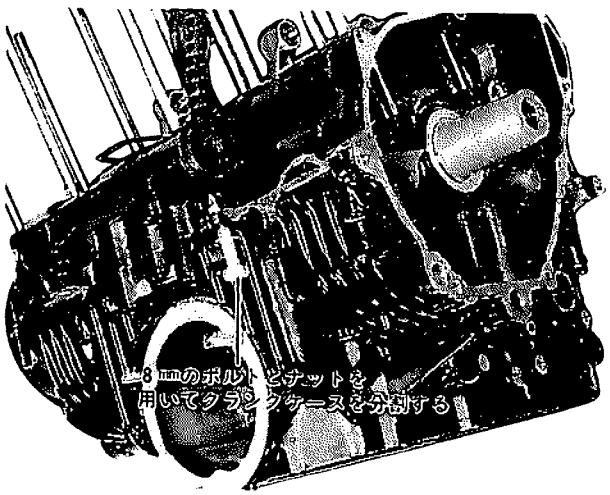
★ロアークランクケース締付ボルトを外す。

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、同じ大きさのものは外側から順次対角線に添って緩めてください。



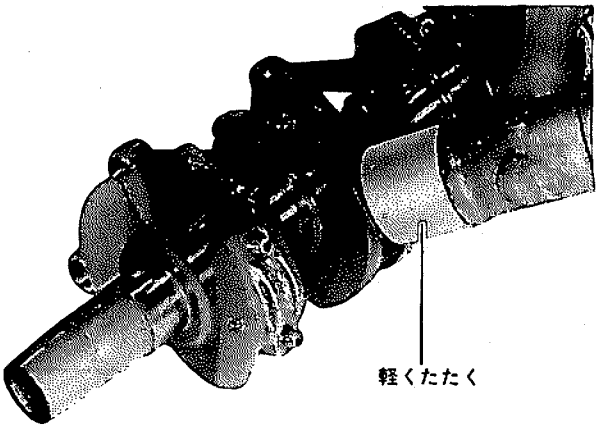
★エンジン後部と前部にある分割用の穴へ8㎜のナット及びボルトを用いてクランクケースを分割する。

注意➡クランクケースは前後を均等に分割してください。



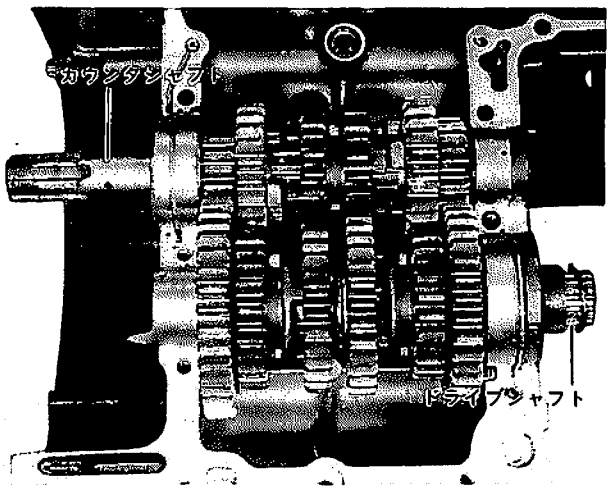
⑰コンロッドの取外し

★コンロッドキャップのナット2個を均等に緩めて取り外す。
★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。



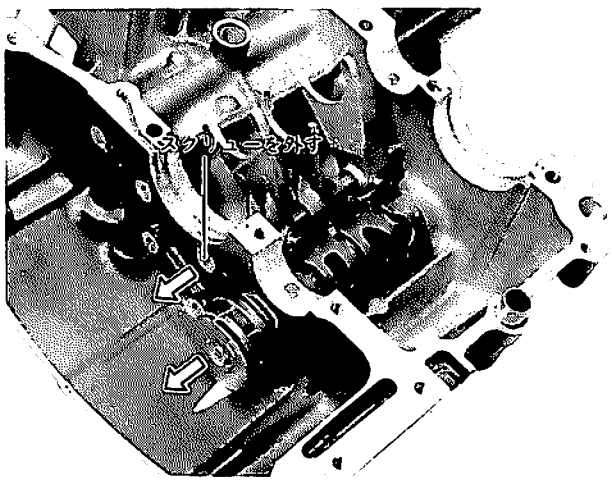
⑱カウンタシャフト・ドライブシャフトの取外し

★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。
★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。

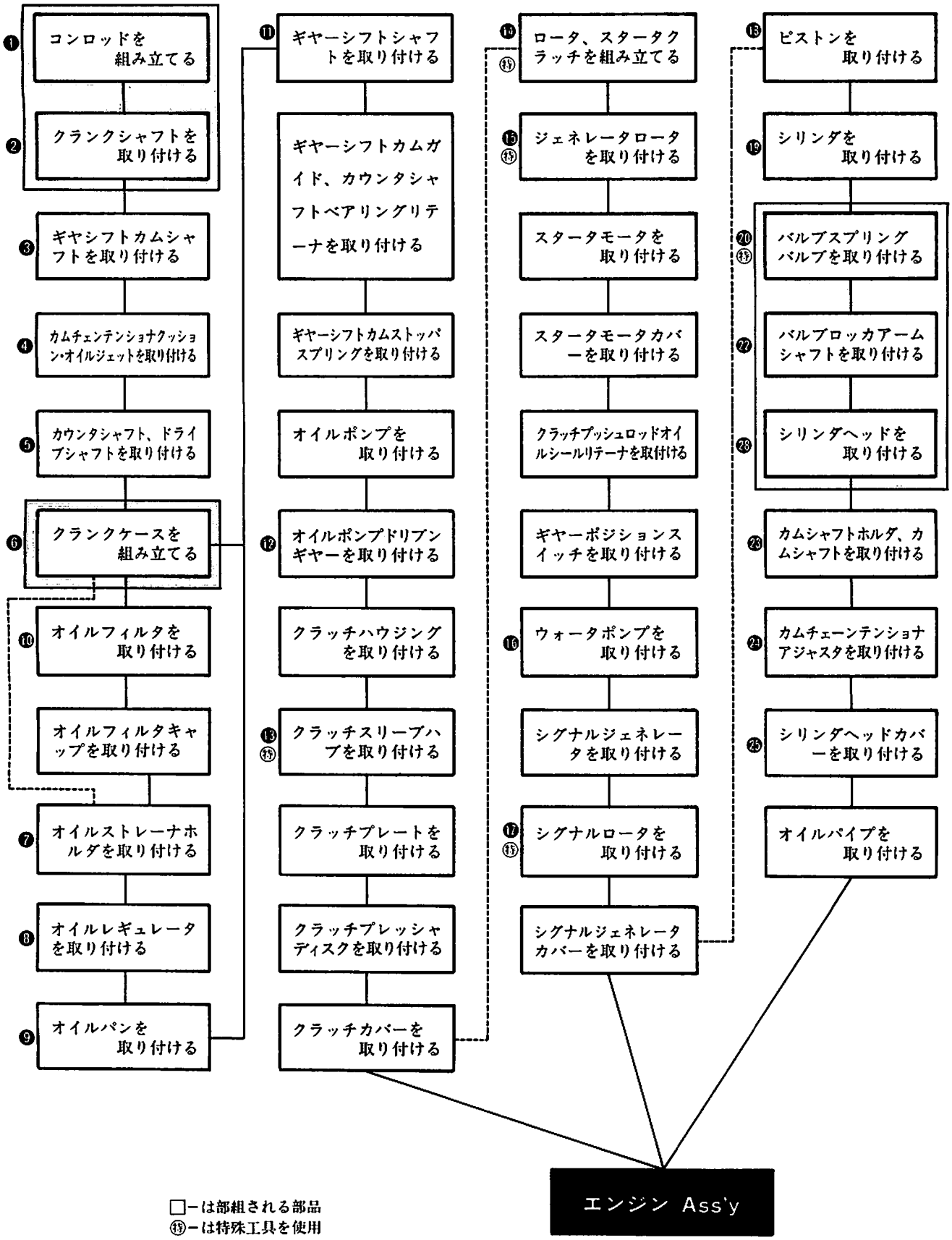


⑲ギヤーシフトカムの取外し

★ギヤーシフトフォークシャフトストッパスクリュを外して、シャフトを抜き取る。
★ギヤーシフトカムストッパボルトを外して、カムシャフトを抜き取る。



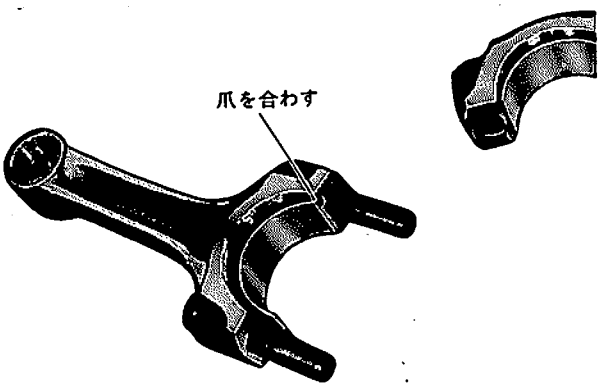
エンジンの組立



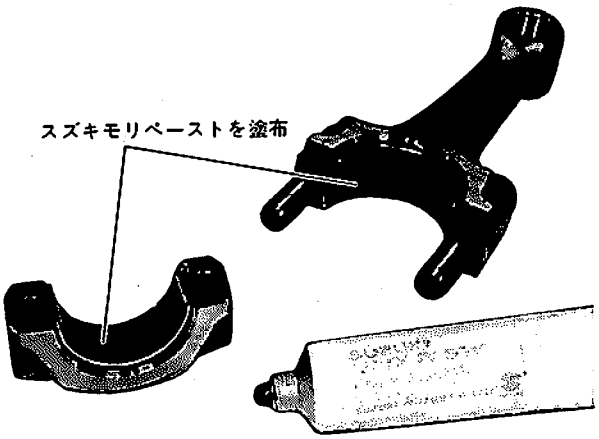
□ーは部組される部品
⑮ーは特殊工具を使用

❶コンロッドの組立て

★ベアリング（メタル）は爪を先に爪溝に入れ、コンロッド及びキャップに密着させる。
★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してください。（P109を参照）



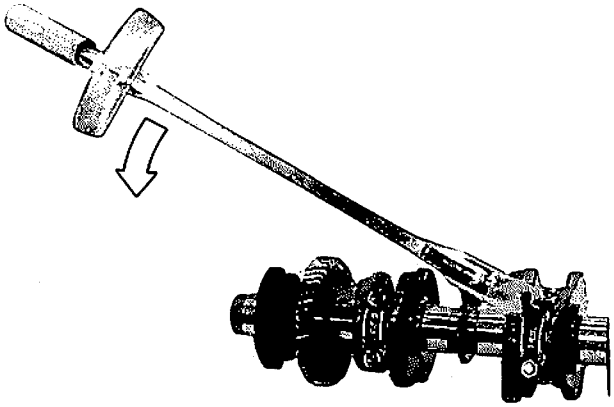
★コンロッドとキャップは分解時と同じ組み合わせにして、組み合わせ記号をインレット側に向ける。
★ベアリング内面、クランクピン表面にスズキモリペーストを塗布する。
注意➡ゴミや異物が入らないよう十分注意してください。



★組み立て後、大端両側面にエンジンオイルを注入する。
★コンロッドキャップの締め付けは、初め仮締めし、次に規定トルクで本締めする。

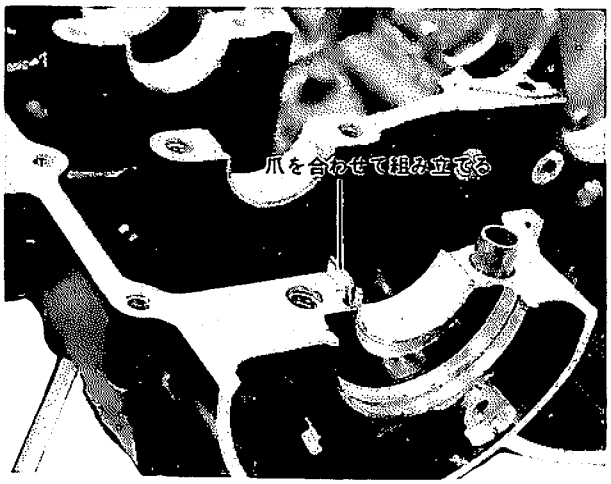
コンロッドキャップ締付トルク	
仮締め	140 kg・cm
本締め	230～270 kg・cm

注意➡コンロッドがスムーズに回るか確認してください。

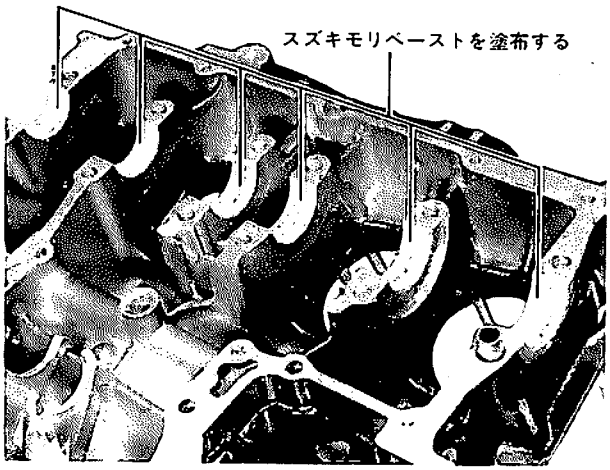


❷クランクシャフトの組立て

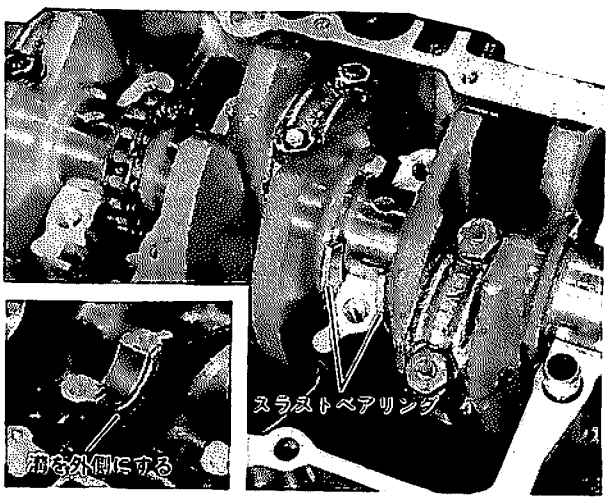
★ベアリング（メタル）は爪を先に爪溝に入れハウジング内面に密着させる。
★上下同色のベアリング(メタル)を使用する。
注意➡ベアリングを交換する場合はクランクケース、クランクシャフトの組み合わせ記号によりベアリングを選択してください。(P110参照)



★ベアリング内面、クランクシャフトジャーナル部にスズキモリペーストを塗布する。
★クランクシャフトにカムチェーンを通しアッパー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。

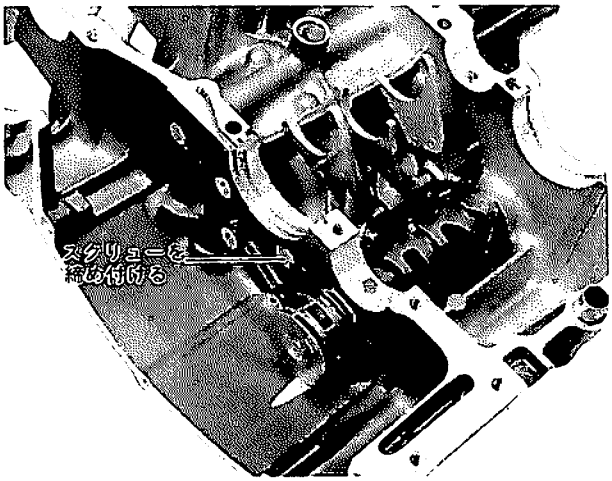


★クランクシャフトスラストメタルを、クランクケースとクランクシャフトの間に入れる。
注意➡クランクシャフトスラストメタルを交換する場合はクリアランスのすき間によってスラストメタルを選択してください。(P111参照)



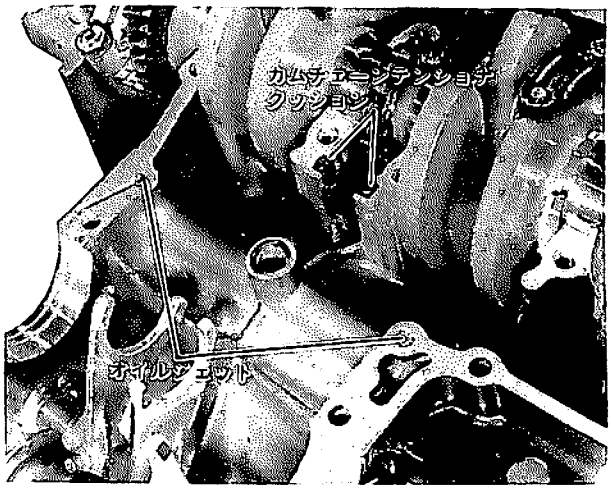
❸ギヤーシフトカムシャフトの組立て

★ギヤーシフトカムシャフトを組み立てギヤーシフトフォークを各溝に入れる。
★ギヤーシフトフォークはNo.1とNo.2の2種類あるので注意する。
★ギヤーシフトフォークシャフトを差し込む。



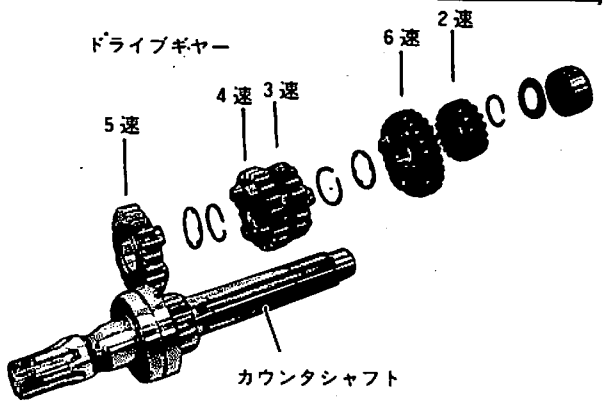
❹カムチェンテンショナクッション・オイルジェットの組立

★カムチェ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。
★アッパケース側のオイルギャラリ部にオイルジェットを取り付ける。
★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。

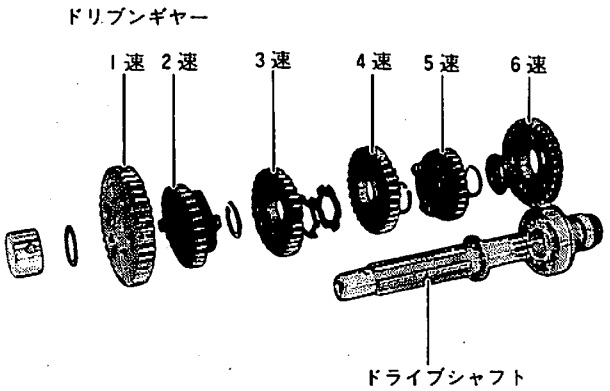


❺カウンタシャフト、ドライブシャフトの組立て

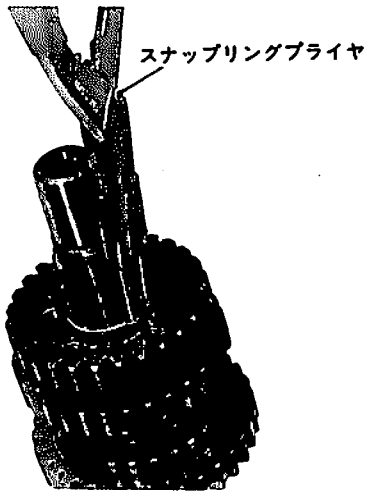
カウンタシャフト

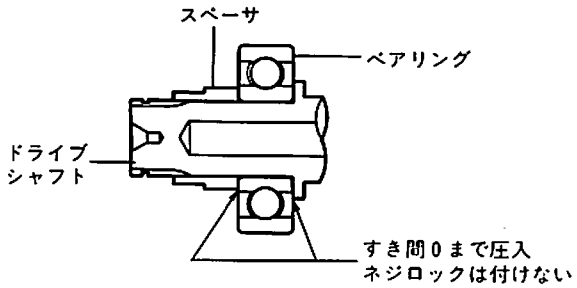


ドライブシャフト

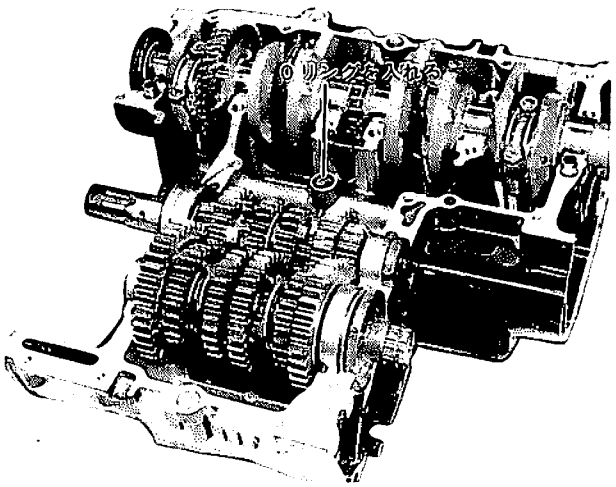


★各ギヤーの方向及びワッシャ類の有無に注意する。
★サークリップはスナップリングプライヤを用いて組み立てる。
★ドライブシャフトのスペーサ及びベアリングは圧入する。





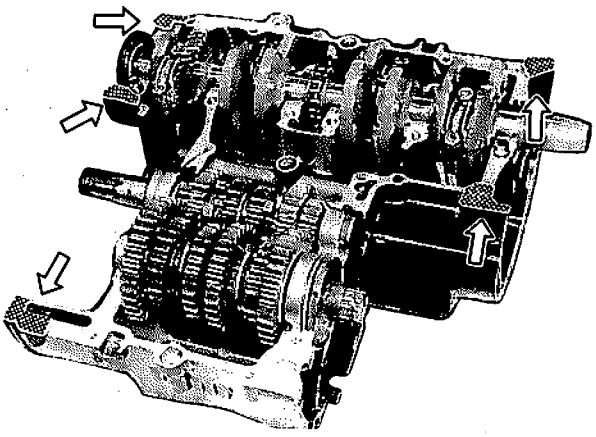
★カウンタシャフト、ドライブシャフトの各々のベアリング位置決めピン及びノックピンをケースの位置決めに合わせて組み立てる。
★カウンタシャフト、ドライブシャフトはアッパークランクケースに組み立てる。
★組み立て後Cリングを挿入する。
注意➡組み立て後エンジンオイルを少量塗布してください。



❻クランクケースの組立て

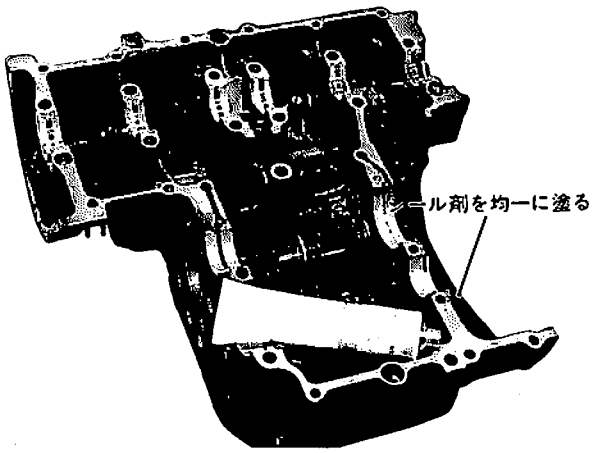
★アッパクランクケース合わせ面（矢印部）にシール剤1207・Bを塗布する。

注意➡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1207・Bを均一な厚さで塗布し、アッパークランクケースに合わせる。

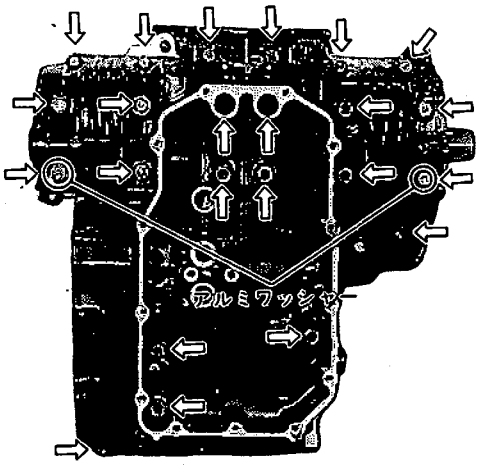
注意➡スズキシールを必要以上厚く塗ると、シール剤がベアリング部やオイル通路を塞いでしまう恐れがあるので、十分注意してください。



★ロアークランクケースの締付け

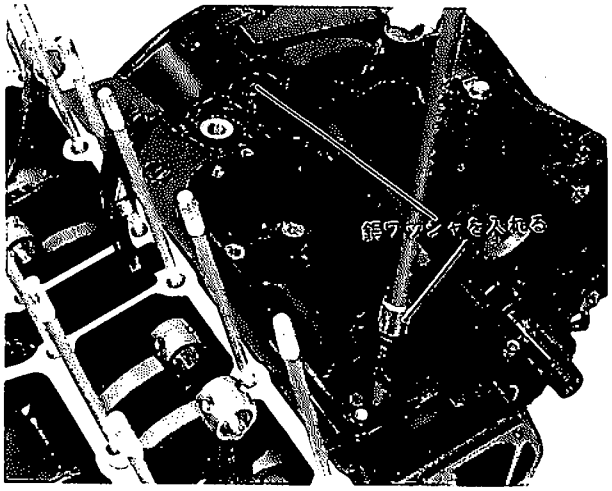
- 締付ボルトは、内から外へ対角線に添って均等に締付る。
- 締付ボルト2個所にワッシャを入れる。

ロアークランクケース締付トルク			
6 mm	60 kg・cm	8 mm	130 kg・cm
6 mm	110 kg・cm	8 mm	220 kg・cm



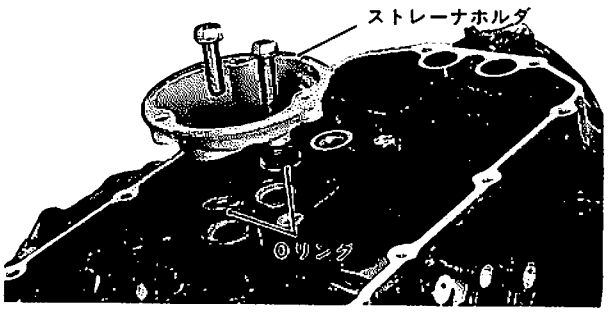
★アッパクランクケースの締付け
- 対角線に添って均等に締め付ける。
- 締付ボルト2箇所に銅ワッシャを入れる。

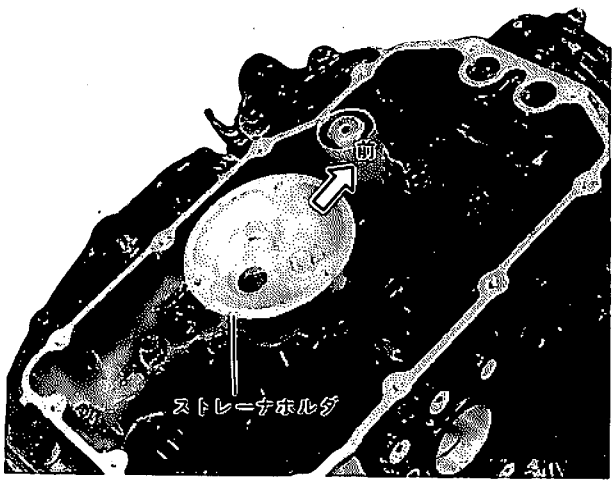
アッパクランクケース締付トルク		
仮締め	6 mm	60 kg・cm
	8 mm	110 kg・cm
本締め	6 mm	130kg・cm
	8 mm	200～240kg・cm

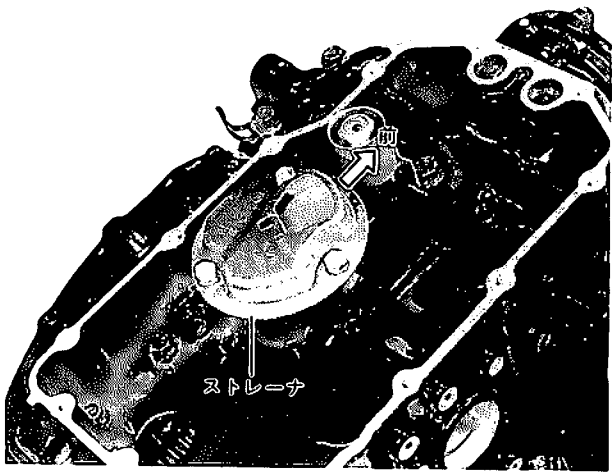


❽ オイルストレーナの組立て

★オイルストレーナは➡印の方向をエンジン前方に向けて締め付ける。



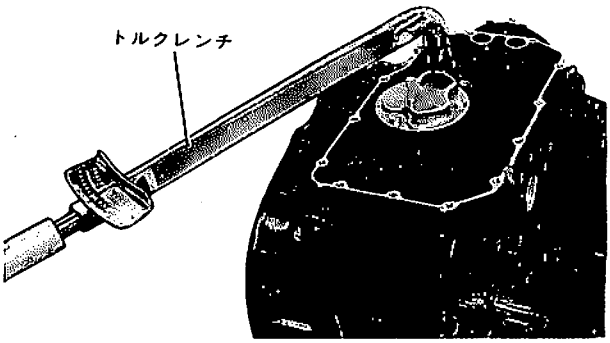




⑨エンジンオイルレギュレータの締付け

★エンジンオイルレギュレータは規定トルクで締め付ける。

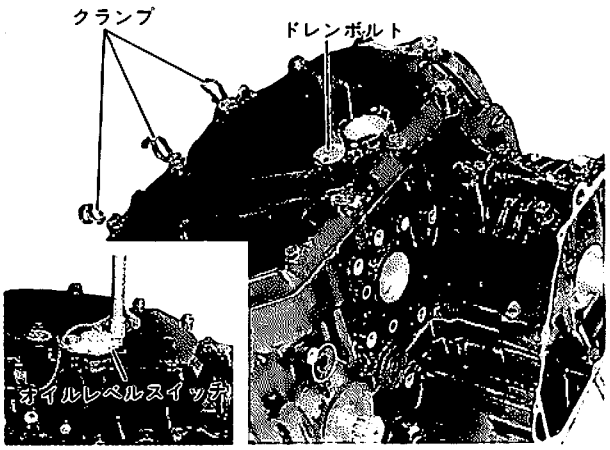
エンジンオイルレギュレータ締付トルク
250～300kg・cm



⑩オイルパンの組立て

★オイルパンにオイルレベルスイッチを取り付ける。
★オイルパン締付ボルトを対角線に添って均等に締め付ける。
★オイルドレンボルトを締め付ける。

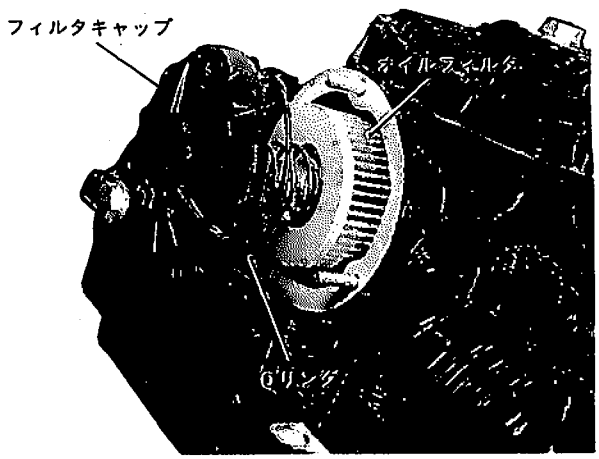
オイルドレンボルト締付トルク
200～250 kg・cm



⑩オイルフィルタの組立て

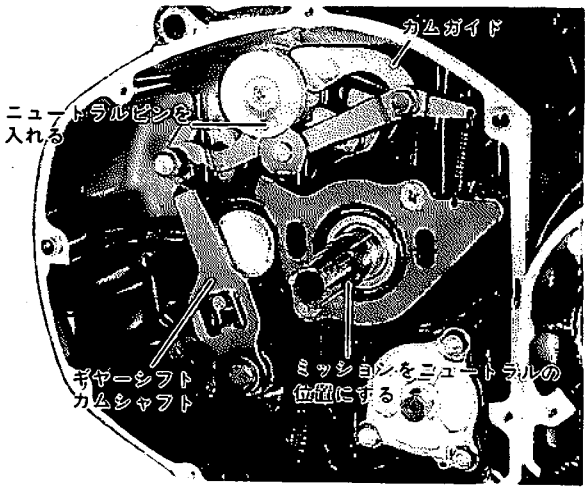
★クランクケースにフィルタ、スプリング、Oリング、フィルタキャップを取り付ける。
★油圧測定用プラグを締め付ける。

油圧測定用プラグ締付トルク
250～300 kg・cm

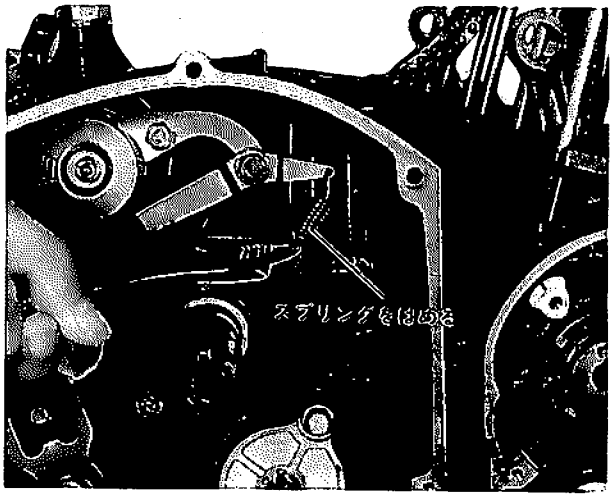


⓫ギヤーシフトシャフトの組立て

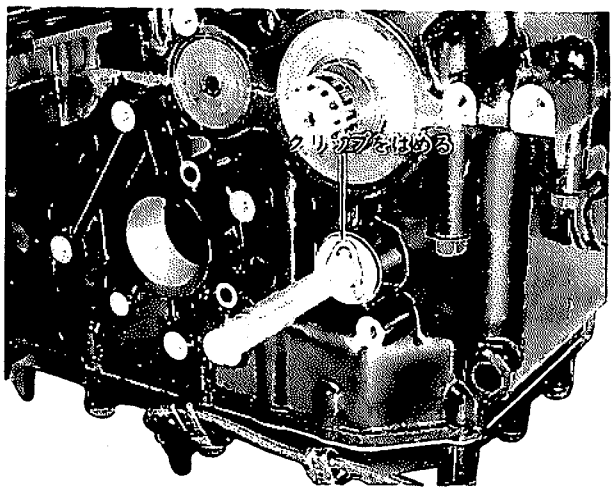
★カムガイドを取り付ける。
★ギヤーシフトカムシャフトにピンを組み立てる。
★ニュートラル用のピンはミッションをニュートラル位置にし、カムストッパがあたる位置に、ニュートラルピンを入れる。



★ギヤーシフトシャフトを取り付ける。
★カムストッパを取り付け、スプリングをベアリングホルダに掛ける。
注意 ➡ 各締め付けボルト及びビスにネジロックスーパを塗布する。



★ギヤーシフトシャフトの先端にワッシャを入れサークリップをはめる。

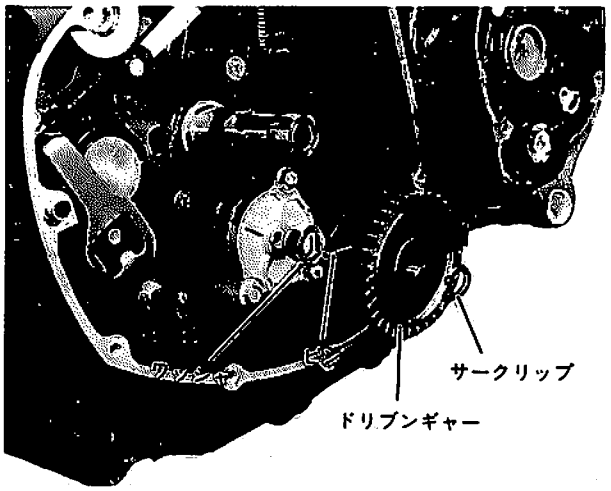


⓭オイルポンプ・ドリブンギヤーの取付け

★オイルポンプのOリングが確実に溝にはいっているか確認し、規定トルクで締め付ける。

オイルポンプボルト締付トルク
80～120 kg・cm

★サークリップは、特殊工具のスナップリングプライヤを用いて取り付ける。

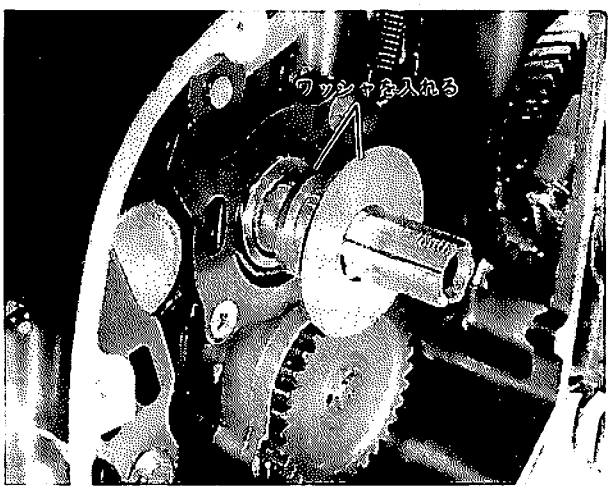


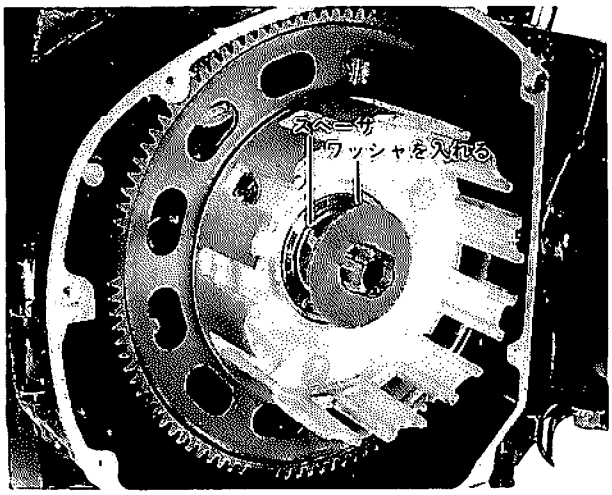
⓮クラッチ関係の組立て

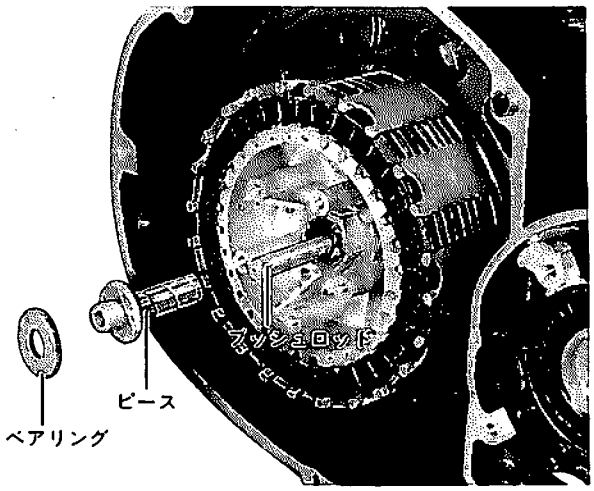
★プライマリドリブンギヤーをカウンタシャフトに取り付ける。

★ハウジングスペーサ及びベアリングを差し込む。

注意 ➡ プライマリドリブンギヤーの内側、外側のワッシャを確実に取り付けてください。



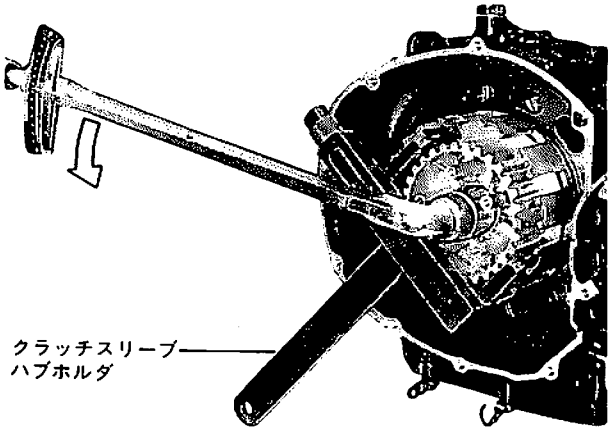




★クラッチスリーブハブホルダでクラッチスリーブハブを回り止めし、締付ナットを締め付ける。
★ナットを締め付け後、ワッシャを曲げて緩み止めをする。

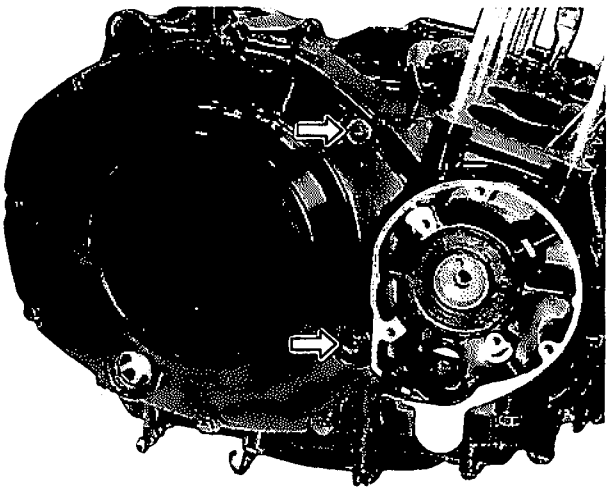
クラッチスリーブハブ締付トルク
500～700kg・cm

注意 ➡ クラッチ組立後、エンジンオイルを塗布してください。



クラッチリーブハブホルダ：09920-53710

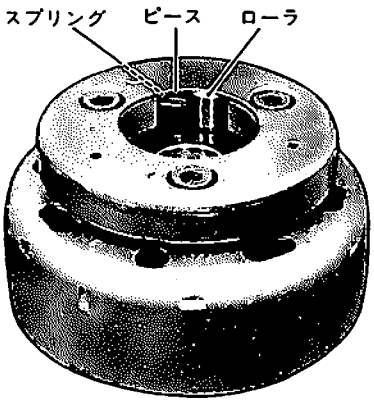
★クラッチカバーを締め付ける。
注意 ➡ クラッチカバーの⇨部にシールワッシャを入れてください。



クラッチカバー締付トルク
60～100kg・cm

⑭スタータクラッチの組立て

★ジェ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。



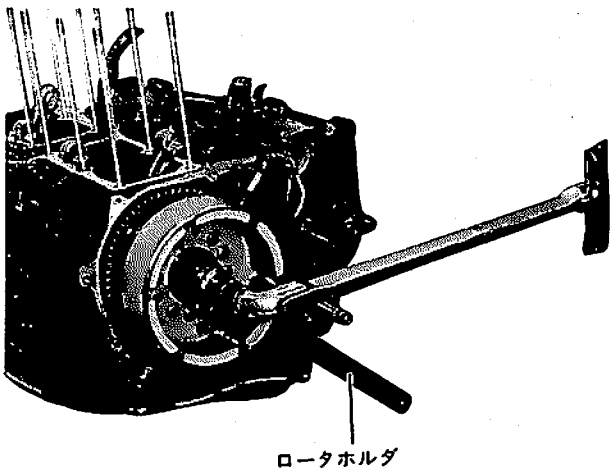
⑯ジェネレータロータの締付け

★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。

★ジェネレータボルトにネジロックTB1305を塗布する。

★ジェネレータロータが回らないよう、ロータホルダで固定し、規定トルクで締め付ける。

ジェネレータロータ締付トルク
1400～1600kg・cm



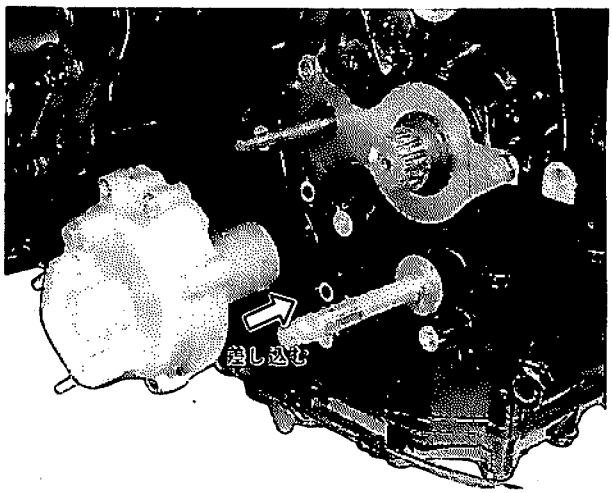
ロータホルダ：09930-44912

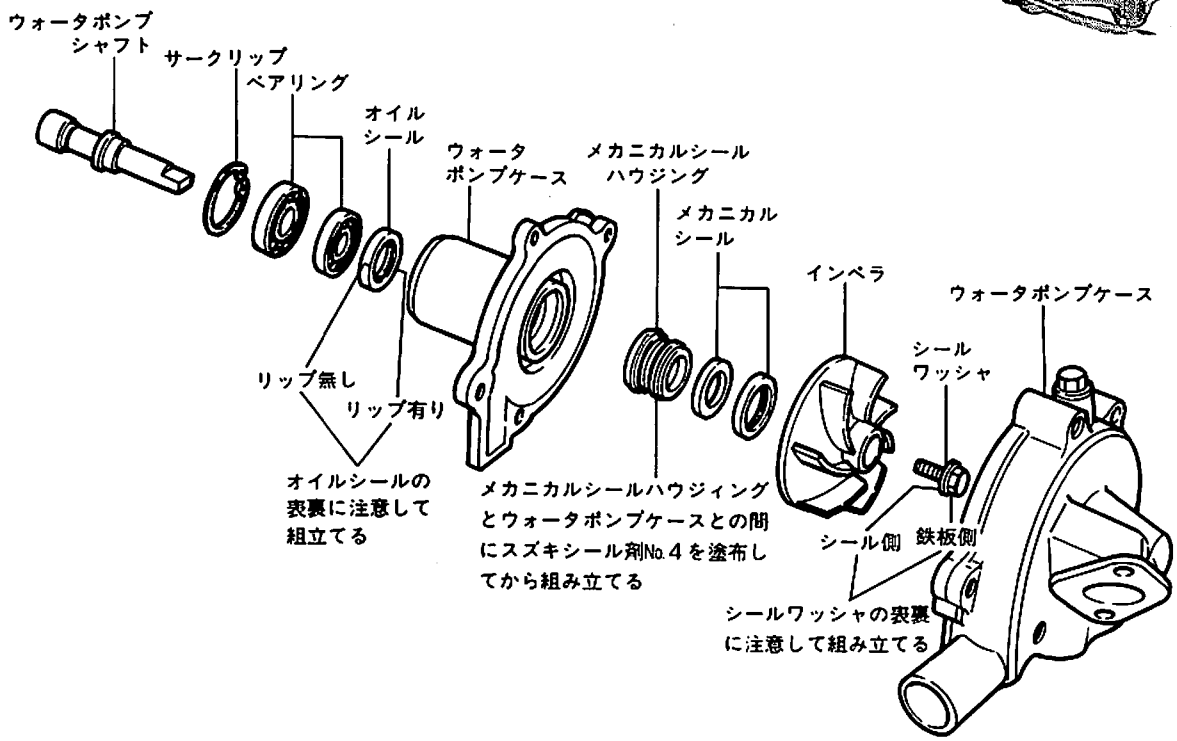
⑯ウォータポンプの組立て

★ウォータポンプをクランクケースにはめ込む。

★オイルポンプシャフトとウォータポンプシャフトを確実にはめ込む。

注意 ・Oリングに傷を付けないよう注意してください。
・オイルポンプシャフトピースを落さないように十分注意してください。

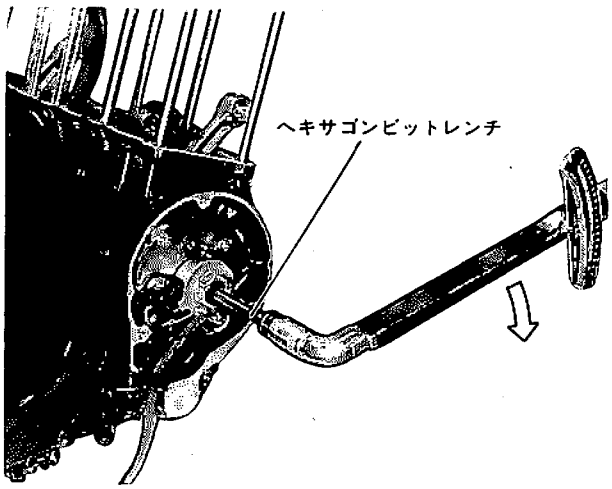




分解点検

⑰シグナルジェネレータロータの組立て

★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。
★スパナで回り止めをして、シグナルロータボルトを締める。

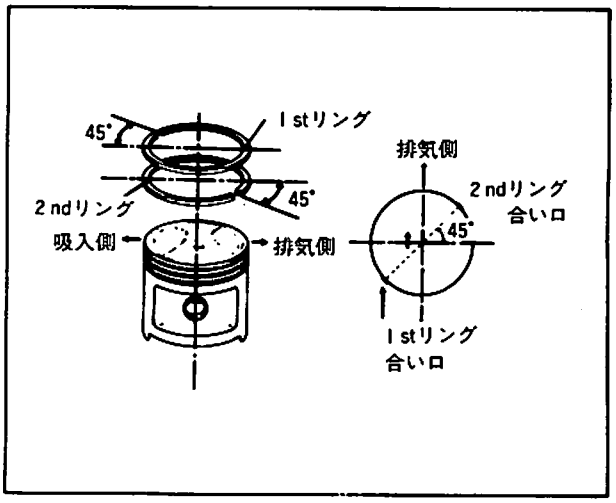


ヘキサゴンビットレンチセット：09900-00410

⑱ピストンリング・ピストンの組立て

★ピストンリングはメーカーやサイズを刻印した面を上にして取り付ける。

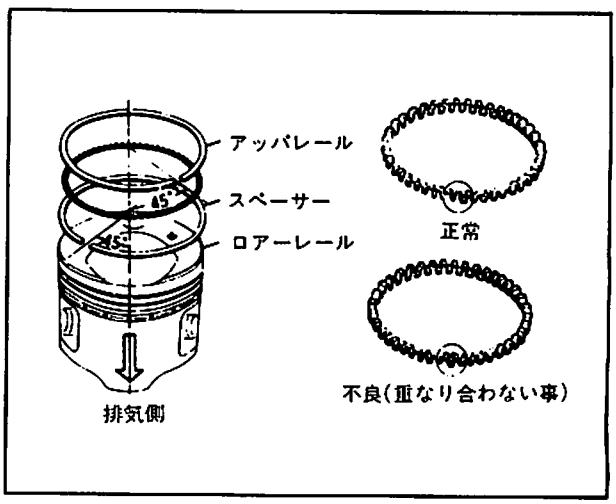
注意 1 stリング（バレル形状）と2ndリング（テーパ形状）をまちがわないよう注意する。



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

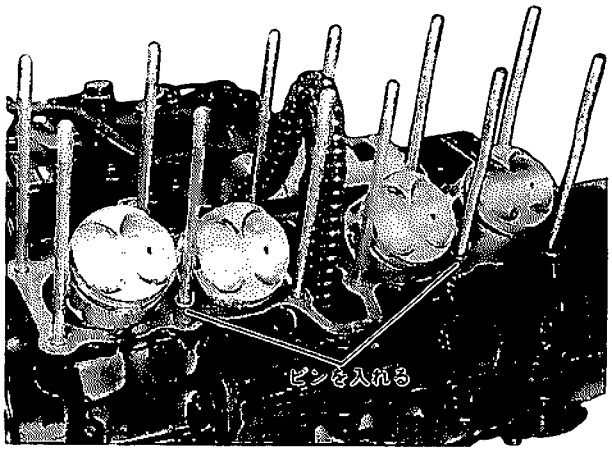
注意 スペーサの合い口部は互いの山が重なり合わないよう注意する。

★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。

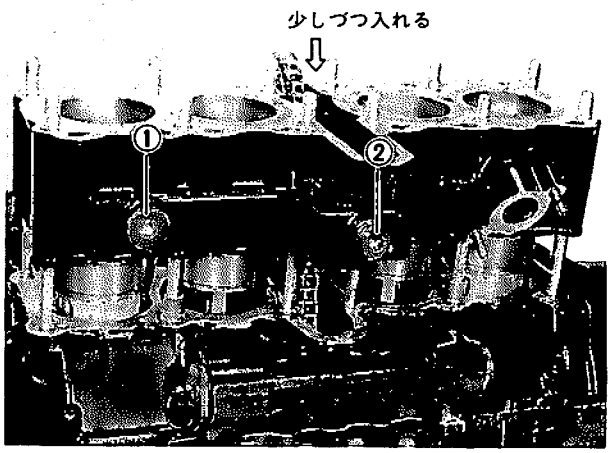


⑲シリンダの組立て

★シリンダを組み立てる前にシリンダスタッドボルト部2個所にピンが入っているか確認する。



★シリンダの組み立てはピストンリングが折損しないように十分注意する。
★シリンダ及びピストンにエンジンオイルを少量塗布する。

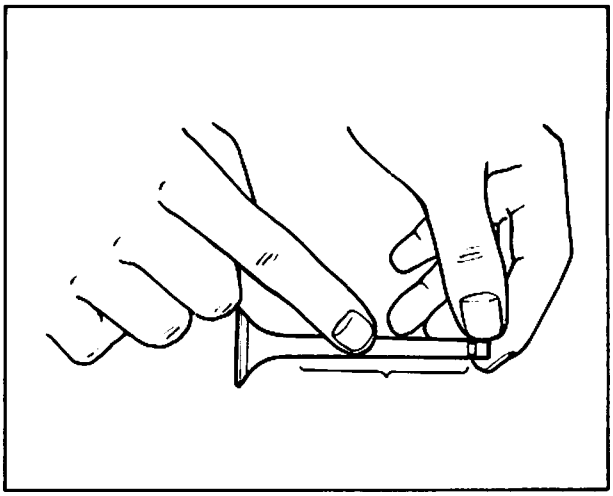


①シリンダプラグ締付トルク
280～320 kg・cm

②シリンダプラグ締付トルク
230～270 kg・cm
シール剤1207Bを塗布後 5分以内に締め付ける。

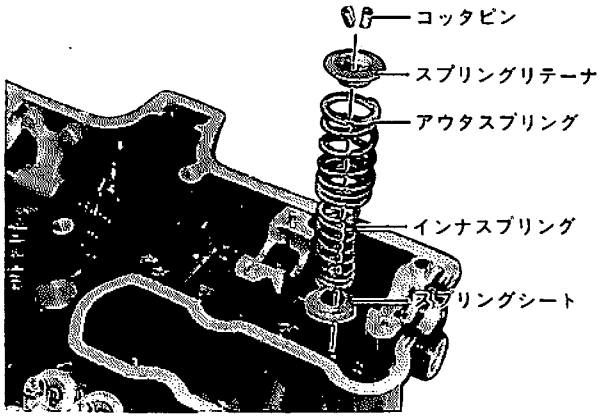
⑳ バルブ関係の組立て

★バルブをシリンダヘッドに組み込むときはバルブのステムにスズキモリペーストを塗布する。



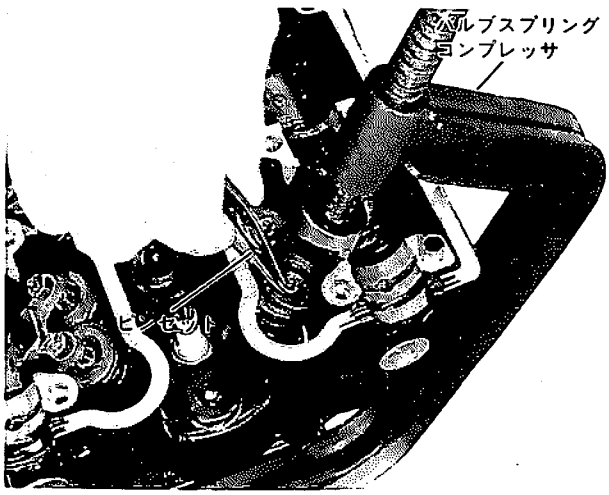
★バルブスプリングはピッチの小さい方を下にして取り付ける。

注意 バルブスプリングのシートとリテーナは形状が異なっているので、向きに注意して取り付ける。



★バルブスプリングコンプレッサー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。

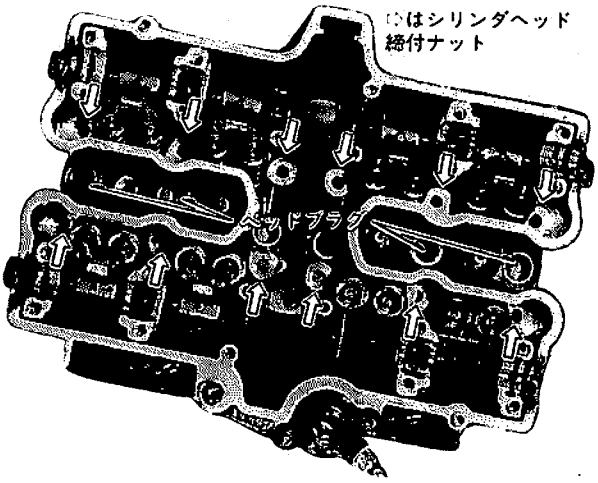
アタッチメント：09916-14910
(24mm用)



バルブスプリングコンプレッサ：09916-14510

㉑シリンダヘッドの組立て

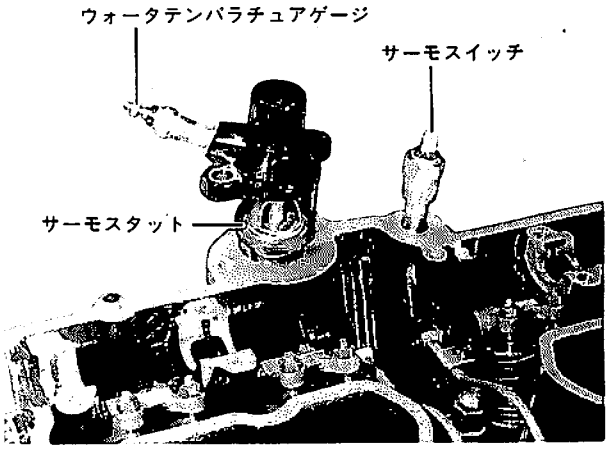
★シリンダヘッドに浮き出した数字順に各ナットを均等に締め付け、最後に規定トルクで締め付ける。
★オイルパイプを取り付ける。



シリンダヘッドナット締付トルク
210～250 kg・cm

シリンダヘッドプラグ締付トルク
12mm — 200kg・cm 16mm — 230kg・cm 18mm — 250kg・cm
シール剤1207Bを塗布後 5分内に締め付ける。

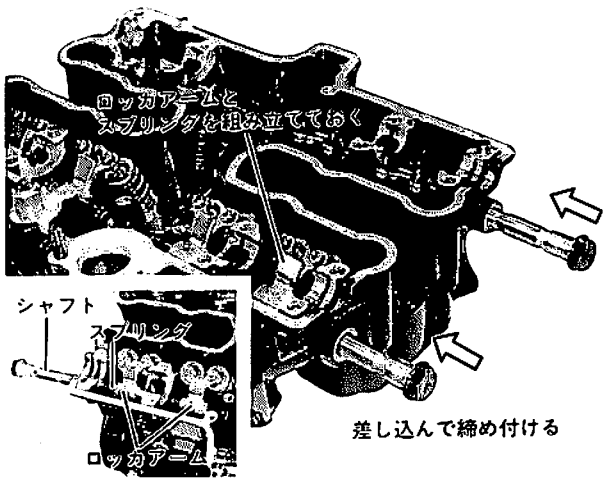
★サーモスタットを取り付ける。
★ウォータテンパラチュアゲージ及びサーモスイッチはネジ部にシール剤1207・Bまたはシールテープを巻きシリンダヘッドに締め付ける。



サーモスイッチ締付トルク
120～150kg・cm

㉒ロッカーアーム関係の組立て

★バルブロッカーアームシャフトはネジ穴側を外側にして、バルブロッカーアームとスプリングを同時に組み立てる。
注意 バルブロッカーアームシャフトにはオイルを十分に塗布しておく。
★オイルパイプをバルブロッカアームに差し込み、締付ボルトでパイプを固定する。
注意 オイルパイプを曲げないよう十分注意してください。



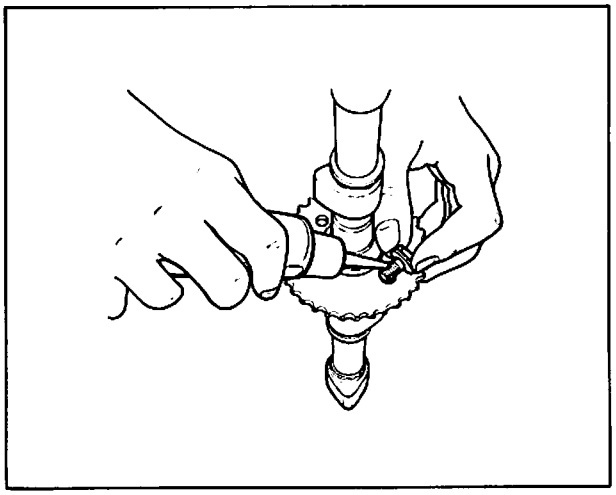
バルブロッカーアームシャフト締付トルク
250～300 kg・cm

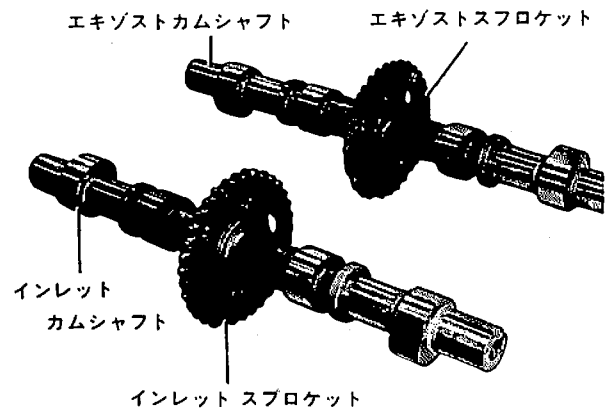
㉓カムシャフトの組立て

★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。

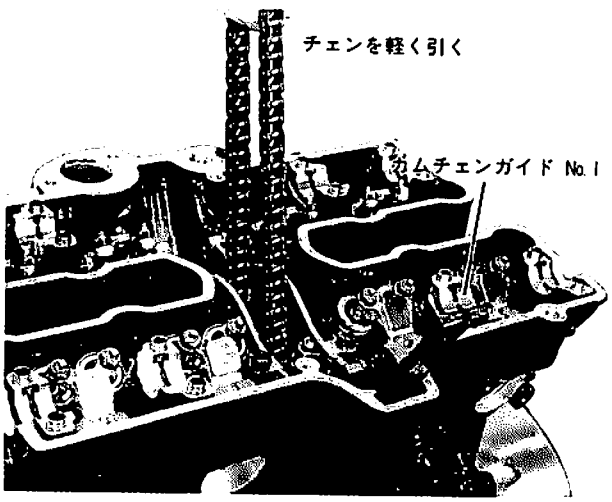
注意 ・カムシャフトにはIN及びEXの浮き出し文字があるので確認してください。

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

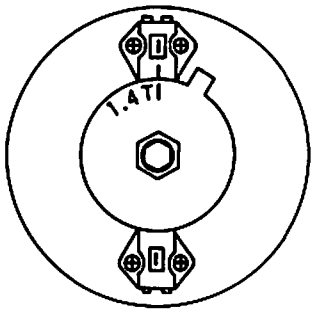




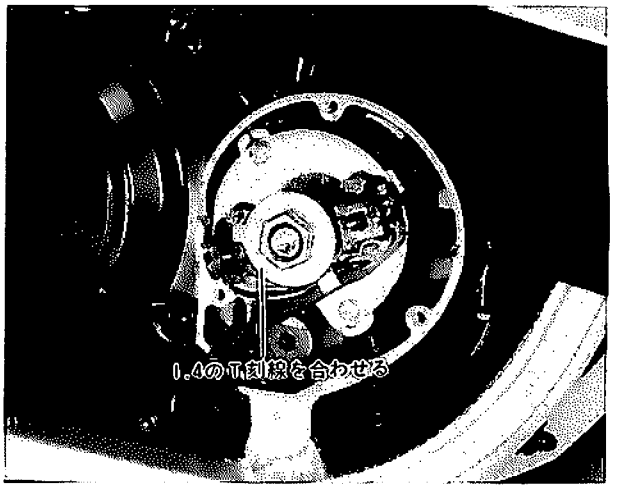
★カムチェンを軽く引っ張ってカムチェンガイドNo.1を挿入し、先端をクランクロアーケースに確実にはめ、上端をシリンダヘッドにはめ込む。



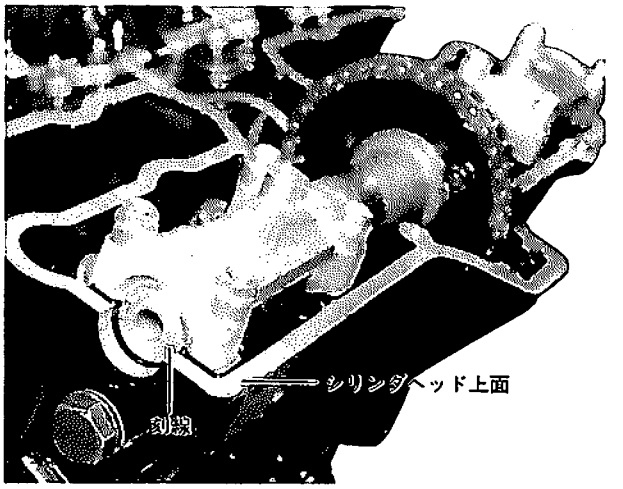
★1．4番のピストンが上死点になるようクランクシャフトを回す。



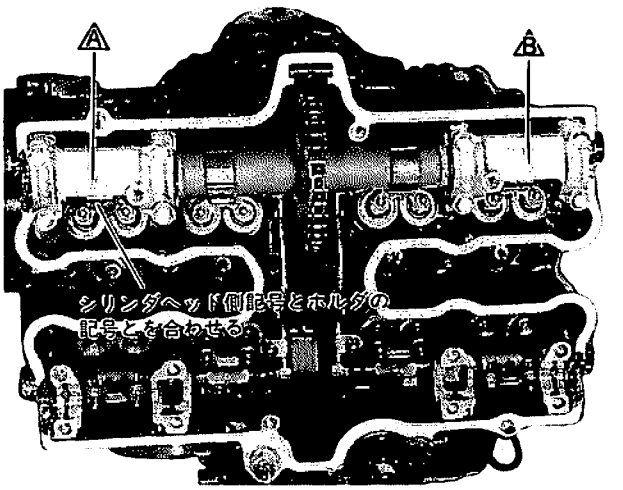
1、4番の上死点時を示す



★エキゾースト側のカムシャフトのジャーナル部、シリンダヘッドの軸受部及びカムシャフトホルダの軸受部にスズキモリペーストを十分塗布する。
★カムシャフト端面の刻線をシリンダヘッドの上面に合わせる。
★カムチェーンをエキゾースト側に一杯に引張り、エキゾーストカムスプロケットに噛み合わせる。

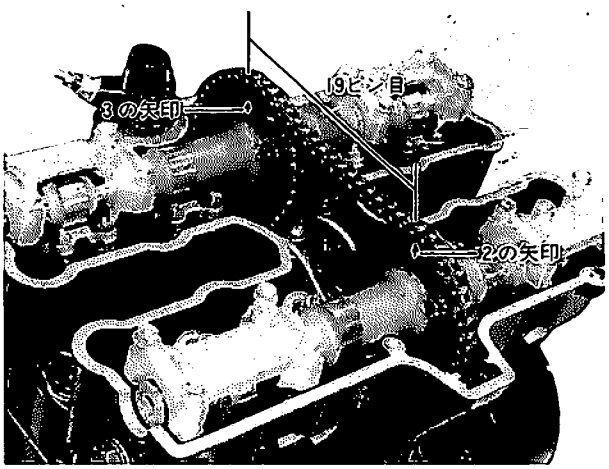


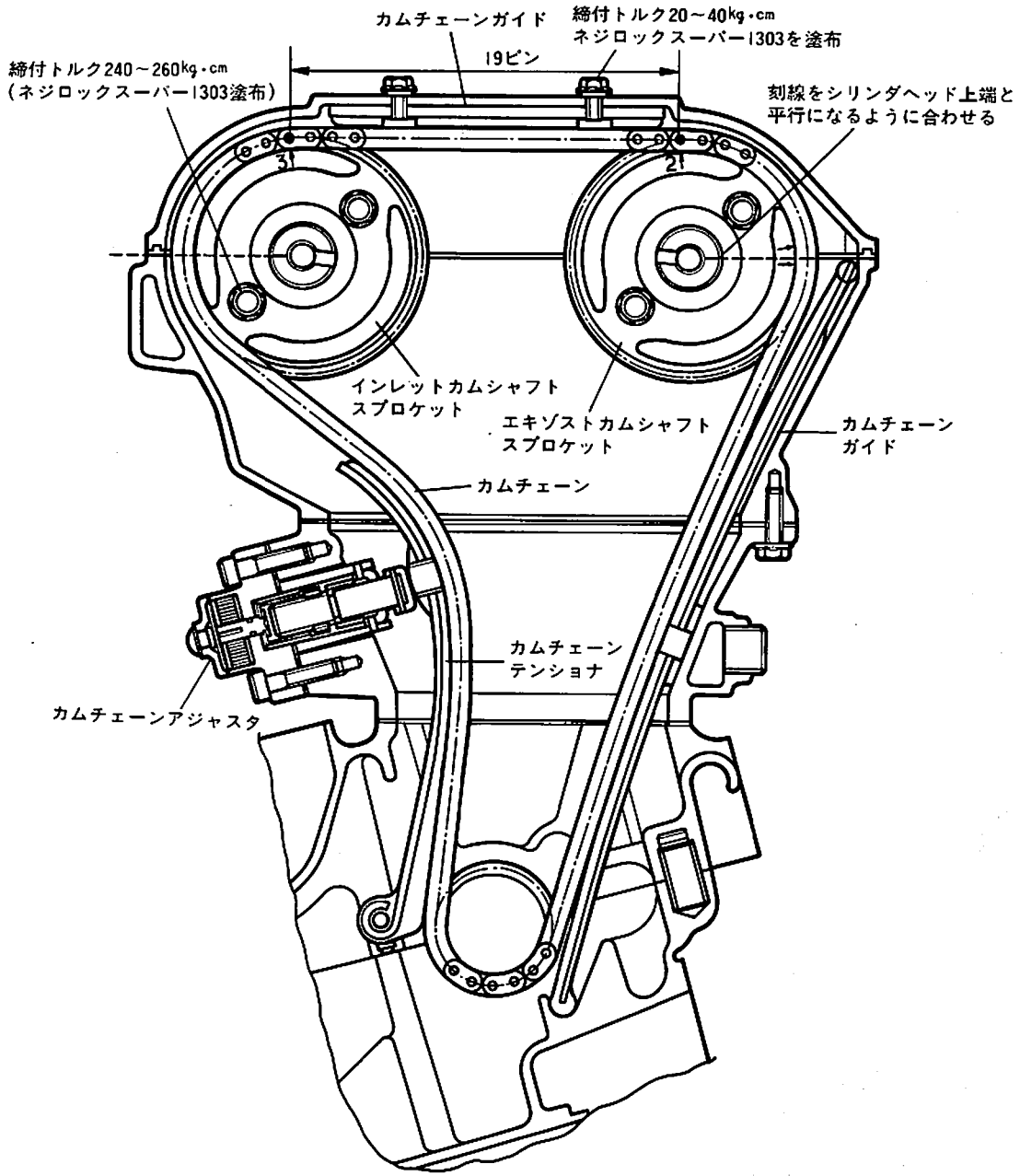
★カムシャフトホルダとシリンダヘッドの記号を合わせて、エキゾースト側カムシャフトホルダを規定トルクで締め付ける。



カムシャフトホルダ締付トルク
80～120kg・cm

★エキゾーストカムシャフトスプロケット2の矢印の位置から起算して19ピン目にインレットカムシャフトスプロケット3の矢印を合わせる。
★エキゾーストカムシャフト同様にインレットカムシャフトを締め付ける。

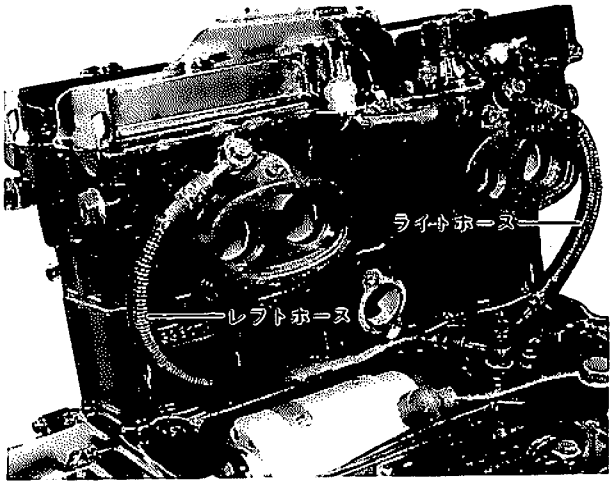




バルブタイミングを合わせてからアジャスタ組み立てた後、クランクシャフトを2回転させて再びカムシャフトの刻線がシリンダヘッド上端に水平になっているか確認する。

オイルホースの組立て

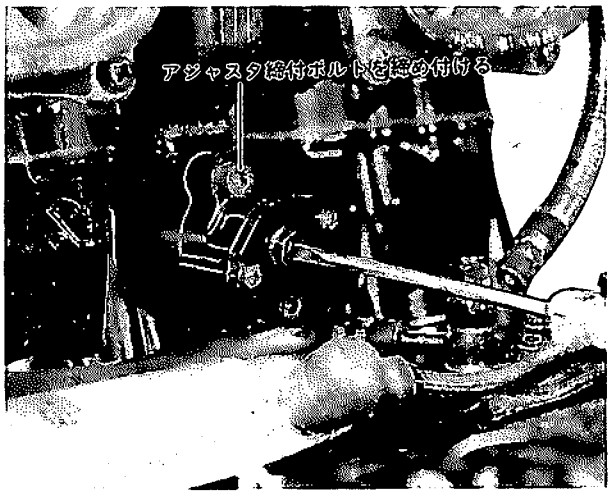
★左右のホース形状が異なっているので注意する。



オイルホースボルト締付トルク		
上側左右	80～120	kg・cm
下側	200～240	kg・cm

㉔カムチェーンテンショナアジャスタの取付け

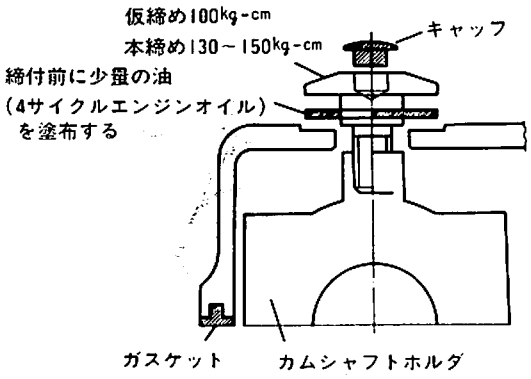
★カムチェーンテンショナアジャスタのキャップを外し、⊖ドライバを用いて右に回してプッシュロッドを縮める。
★シリンダに取り付ける。

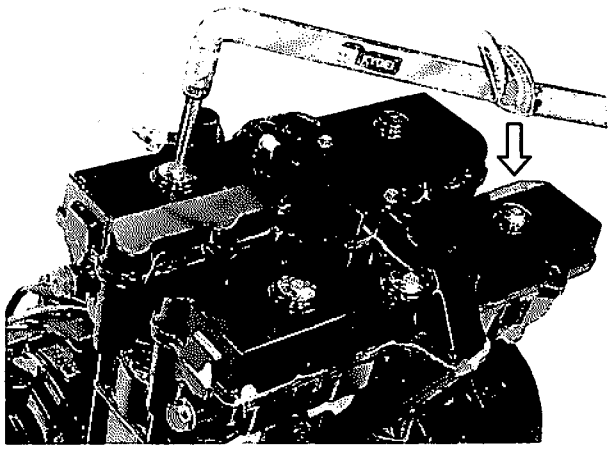


カムチェーンテンショナ アジャスタ締付トルク	
60～80	kg・cm

㉕シリンダヘッドカバーの組立て

★締付ボルトは均等に内側から外側に締め付ける。



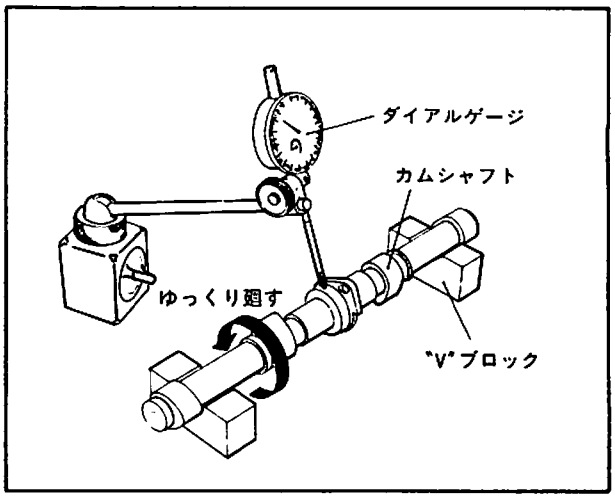


シリンダヘッドカバー締付トルク	
仮締め：　100 本締め：110～130	kg・cm

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。

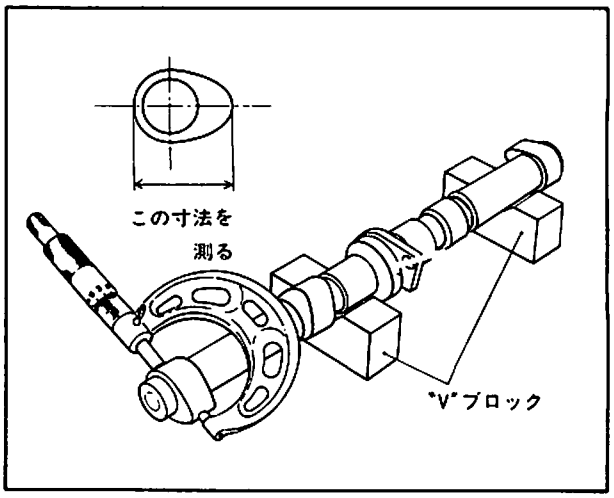
カムシャフトの振れ（mm）			
標準	0～0.02	限度	0.10



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。

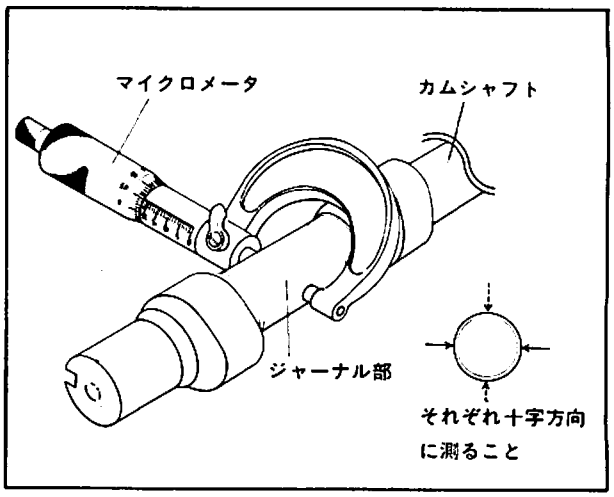
カムの高さ（mm）			
標準	IN：34.91～34.95	限度	IN：34.61
	EX：34.14～34.18		EX：33.84



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。

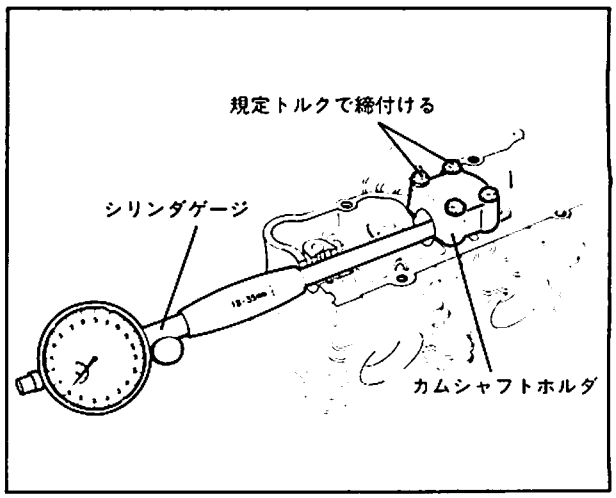
カムシャフトジャーナル部の外径（mm）	
標準	21.959～21.980



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。

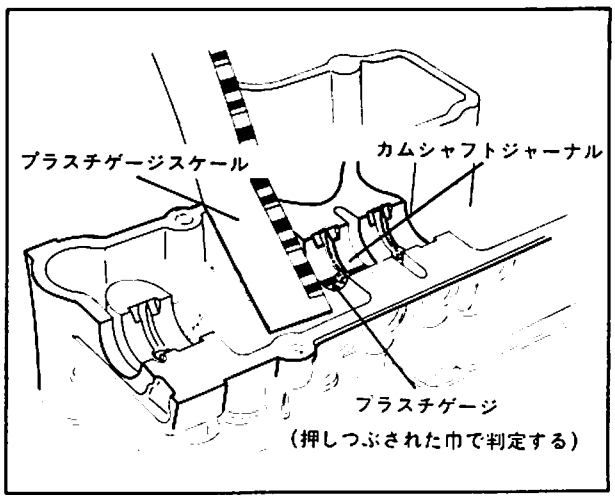
カムシャフトホルダの内径(mm)
22.0～22.013



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。

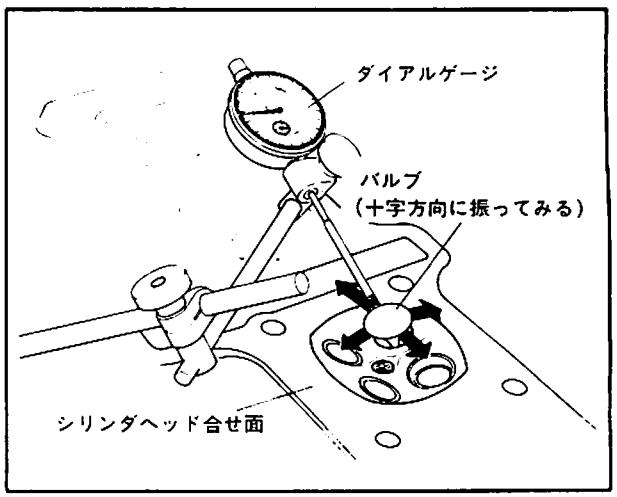
	カムシャフトジャーナルのオイルクリアランス (mm)
標準	0.02～0.054



バルブとバルブガイドのガタの点検

★バルブをシリンダヘッドのバルブガイドに挿入し、出来る限り根本に近い所で測定する。

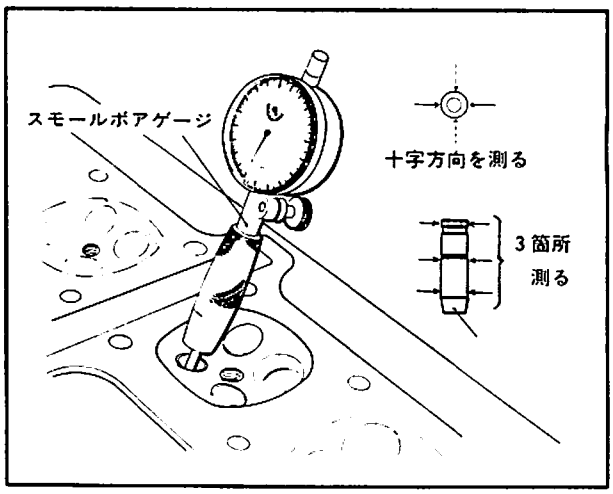
	バルブとバルブガイドのガタ(mm)
限度	0.35 以上交換



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。

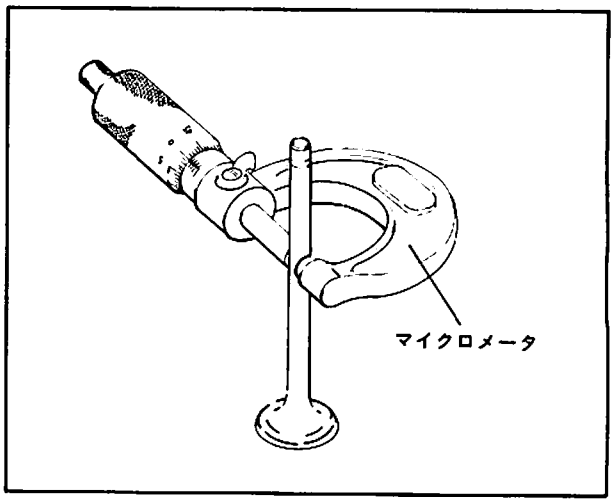
バルブガイドの内径（mm）		
標準	IN：	5.000～5.012
	EX：	



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。

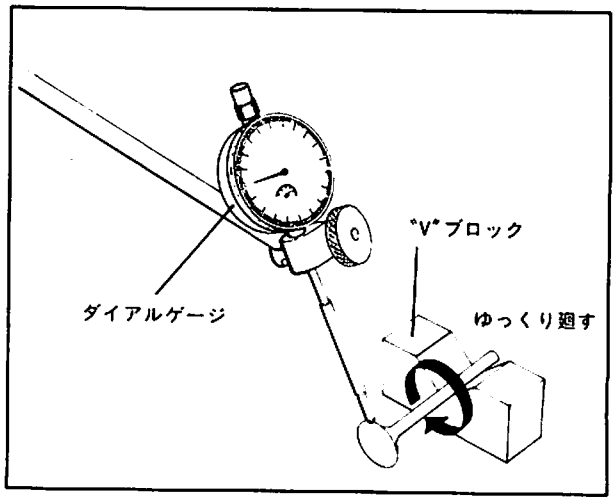
バルブステムの外径（mm）		
標準	IN：	4.960～4.975
	EX：	4.945～4.960



バルブの振れの点検

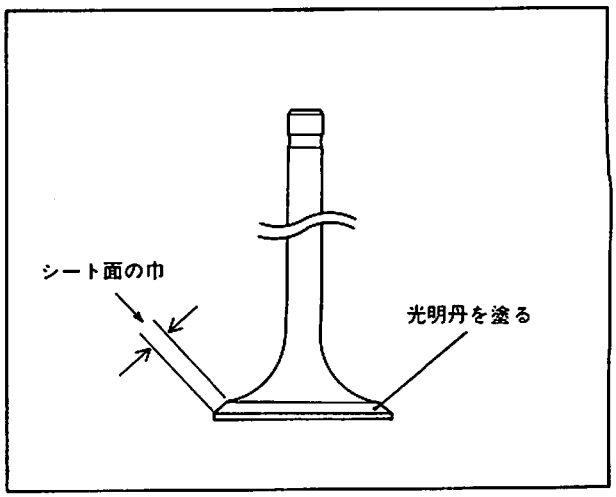
★Vブロックを用いて、ゆっくり回しながら測定する。

バルブの振れ（mm）			
標準	0～0.02	限度	0.05 以上交換



バルブシート面の幅の点検

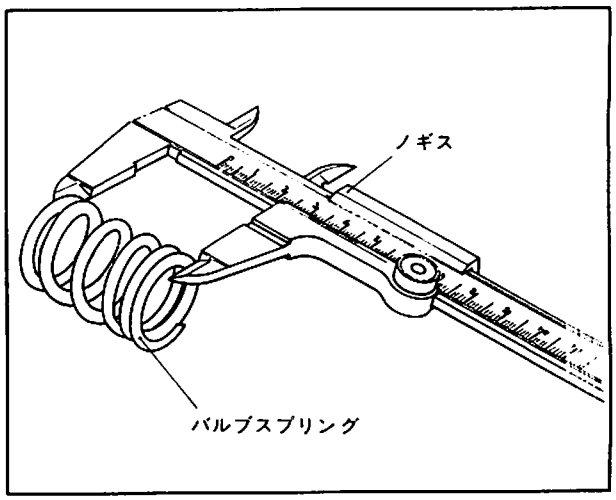
★バルブとシートあたり面に光明丹を塗り、あたり面が全周に渡って均一で中央にあるかを点検する。
★シートの当り面幅を測り、限度を越えていたら修正する。



バルブシート面の幅（mm）				
標準	IN： EX：	0.7～1.0	限度	標準値以外修正

バルブスプリングの自由長の点検

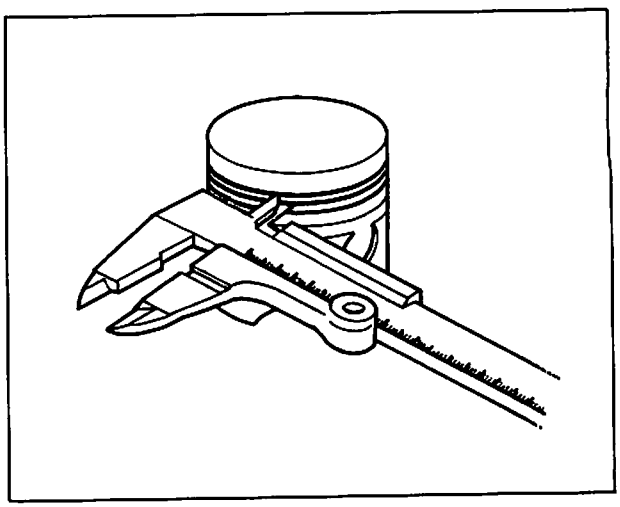
★インナ、アウタスプリングの両方とも測定する



バルブスプリングの自由長（mm）					
標準	IN	インナ：34.0	限度	IN	インナ：32.64
		アウタ：37.95			アウタ：36.43
	EX	インナ：32.4		EX	インナ：31.1
		アウタ：36.60			アウタ：35.13

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。

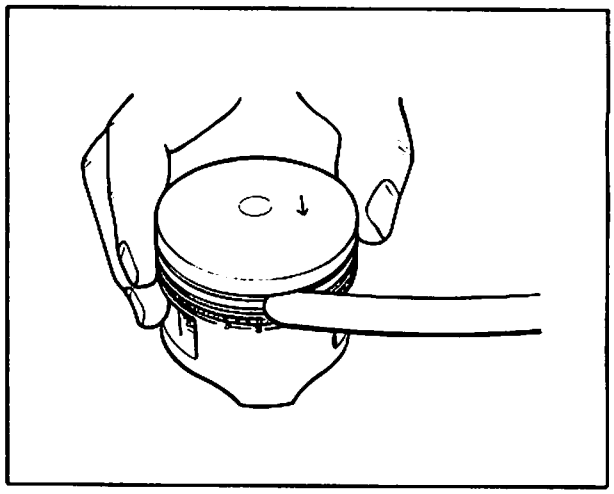


ピストンリングの自由合い口隙間（mm）				
標準	1st：	6.5	限度	1st：5.2
	2nd：	6.0		2nd：5.2以下交換

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。

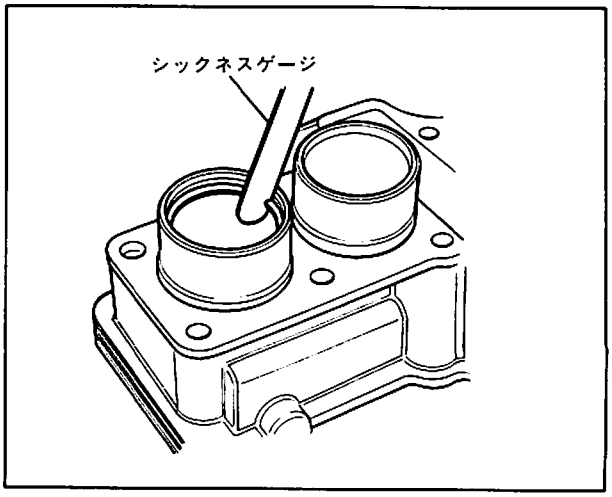
ピストンリングとリング溝の隙間(mm)	
限度	1st：0.18 2nd：0.15 以上交換



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。

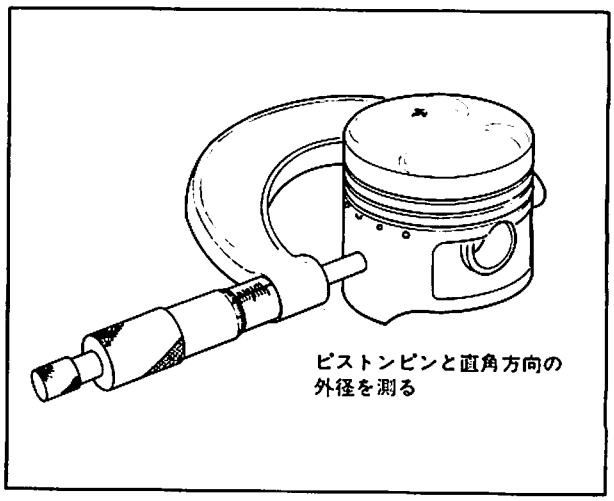
ピストンリングの組付合い口隙間（mm）			
標準	1st： 2nd：0.1～0.3	限度	1st： 2nd：0.7 以上交換



ピストンの点検

★摺(しゅう)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14mm上った所でピストンピンとその直角方向を測定する。

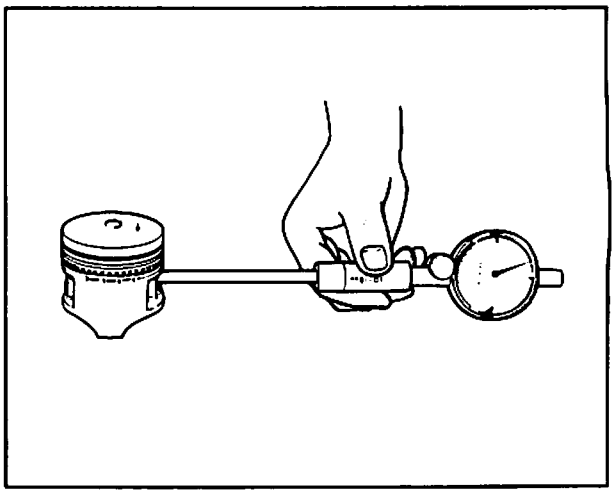
ピストンの外径（mm）			
標準	52.97～52.985	限度	52.990 以下交換



ピストンピンのピン穴の内径の点検

★ピストンのピン穴の内面を清掃する。
★上下方向と横方向を測定する。

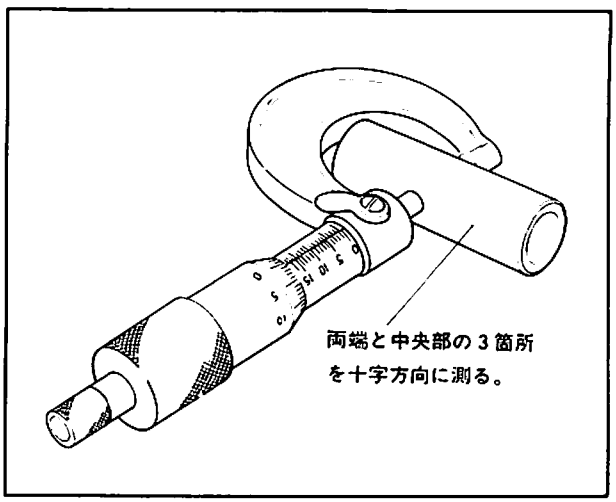
ピストンピン穴内径（mm）			
標準	14.01～14.018	限度	14.044 以上交換



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。

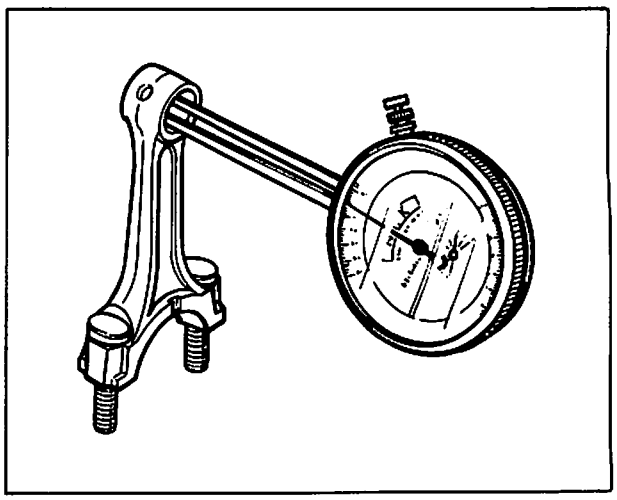
ピストンピンの外径（mm）			
標準	13.995～14.000	限度	13.98



コンロッド小端の内径の点検

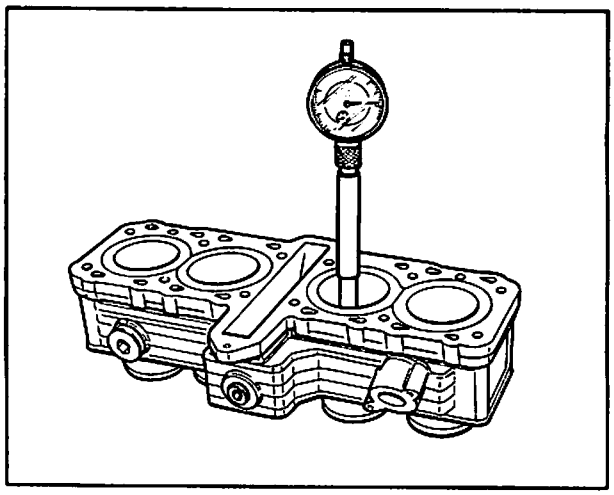
★摺動面に異常な傷、摩耗がないか点検する。
★上下方向と横方向を測定する。

コンロッド小端の内径（mm）			
標準	14.01～14.018	限度	14.054 以下交換



シリンダの内径の点検

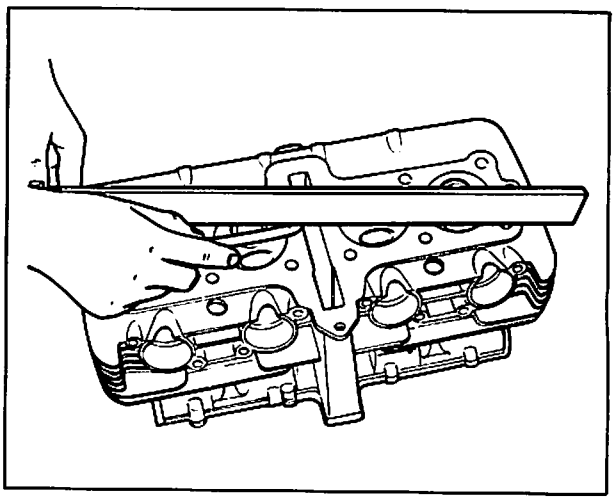
★摺動面に異常な傷、摩耗がないか点検する。
★クランク軸と直角方向の上、中、下の3箇所の内径を測定する。



シリンダの内径（mm）			
標準	53.005～53.020	限度	53.105 以上交換

シリンダの平面度の点検

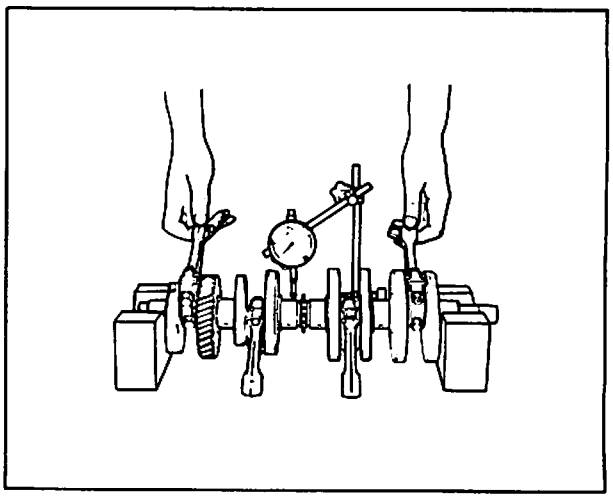
★シリンダ上面の対角線上を測定する。
★歪みがあれば定盤等で修正又は交換する。



シリンダの平面度(mm)			
標準	0～0.03	限度	0.20 以上交換

クランクシャフトの振れの点検

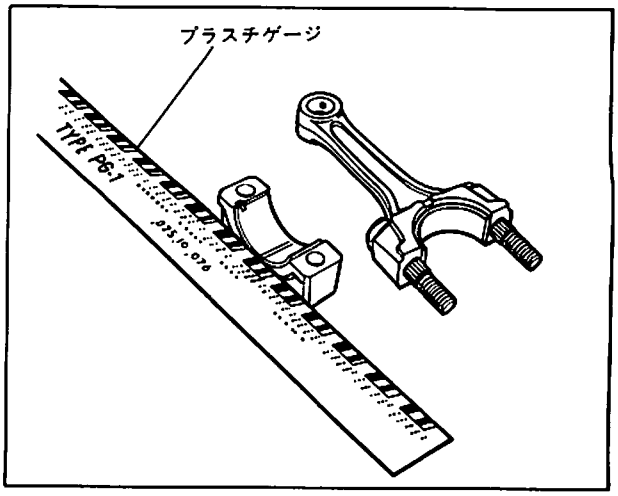
★摺動面に異常な傷、摩耗がないか点検する。
★Vブロックを用いゆっくり回しながら振れを測定する。



クランクシャフトの振れ(mm)			
標準	0～0.03	限度	0.05 以上交換

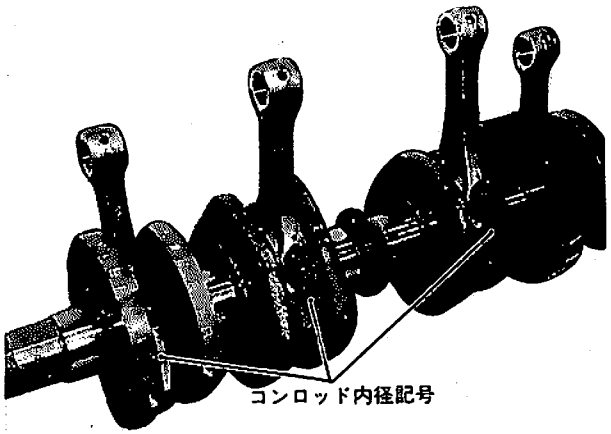
コンロッド大端のオイルクリアランス

★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。



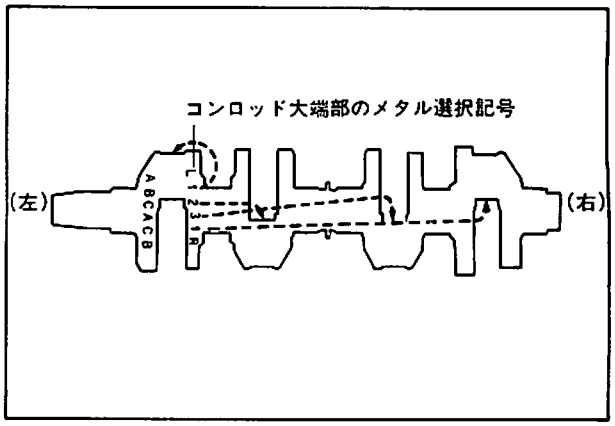
コンロッド大端部のオイルクリアランス
0.024～0.048mm

★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

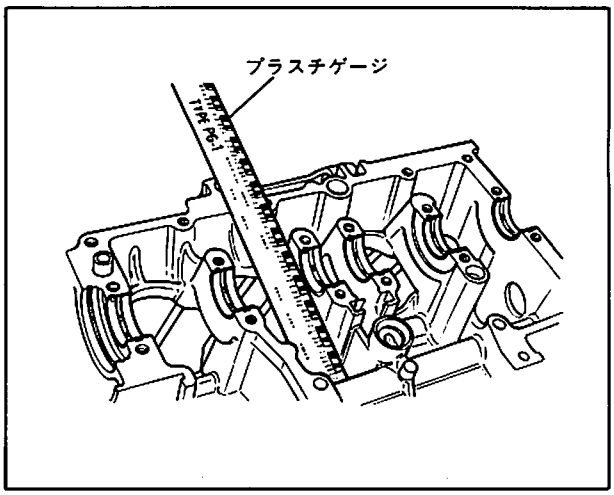


クランクシャフトジャーナルのオイルクリアランス——

★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。

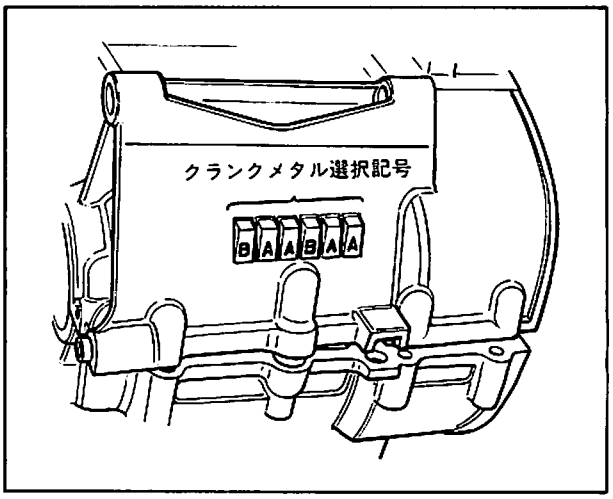
注意 プラスチゲージがクランクシャフトジャーナル部に入っているときは、クランクシャフトを絶対に動かさないでください。



クランクシャフトジャーナルのオイルクリアランス
0.020～0.044mm

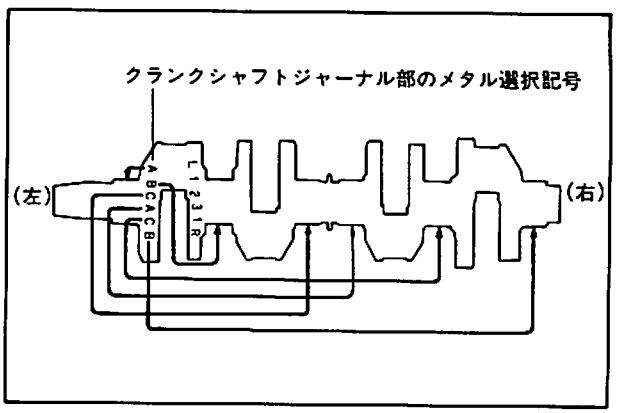
★測定結果が規定オイルクリアランスを外れていたら、1番左側クランクウェッブとクランクケース後面に記した記号から下記のクランクメタル選択表でベアリングを選択し、交換する。

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

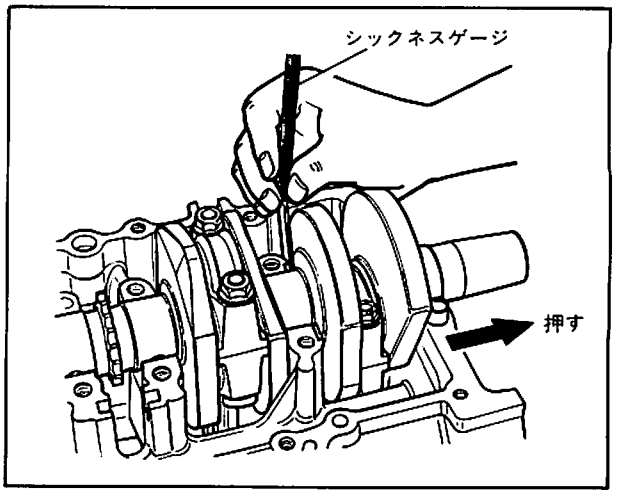
ケース側記号＼クランク側記号	A	B	C
A	緑色	黒色	茶色
B	黒色	茶色	黄色



分解点検

クランクシャフトスラストクリアランス

★アッパークランクケースにクランクシャフトを入れ、ライトスラストメタルをセットし、クランクシャフトを手でジェネレータ側に押す。
ライトスラストメタルにすき間が無い状態にし、シックネスゲージでクリアランスを測定する。

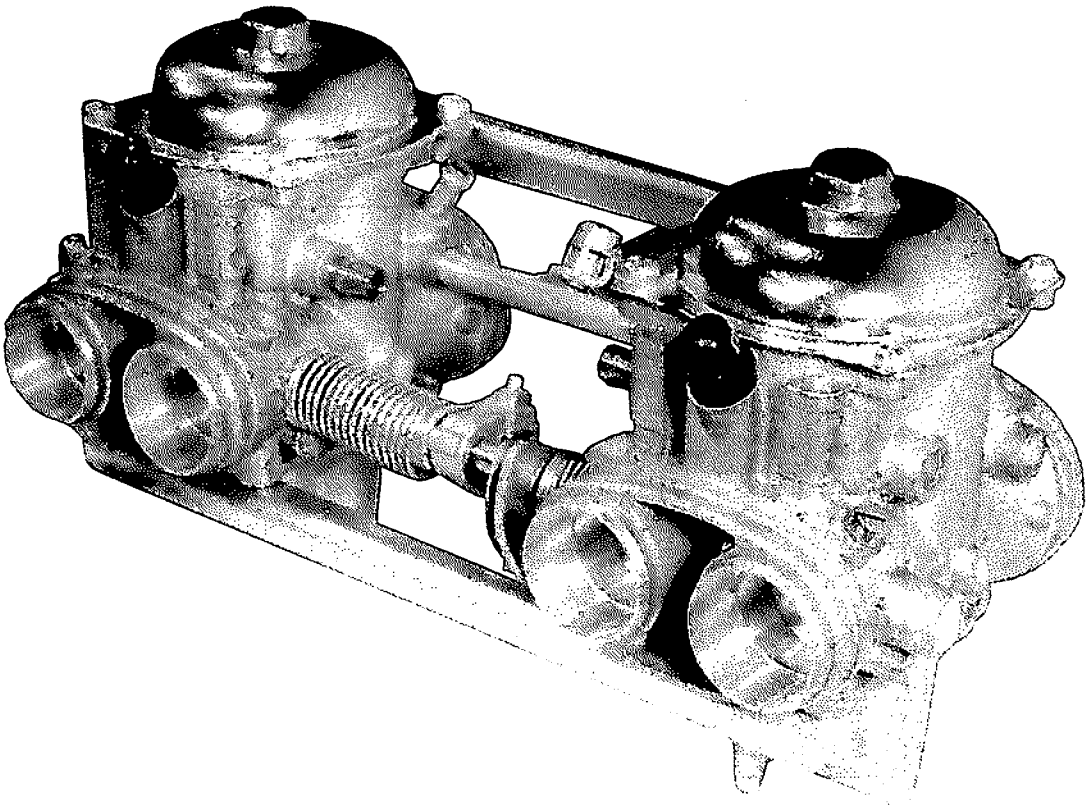


ライトスラストメタル	
厚　さ	色
2.495～2.520mm	緑

レフトスラストメタル選択表		
レフトスラストメタ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

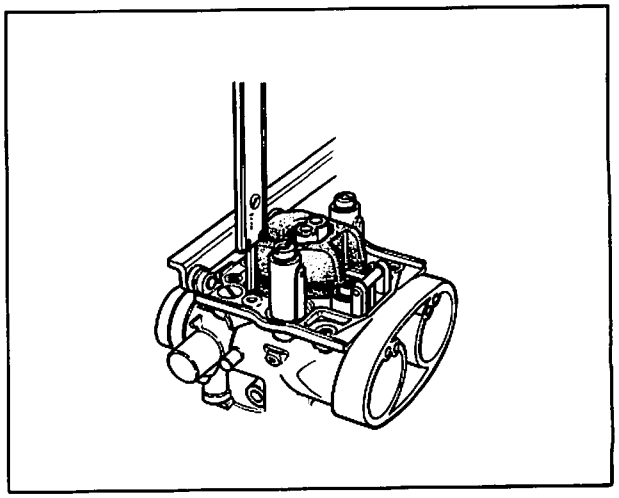
上記の要領でスラストクリアランスが標準値以内に入らない場合は、ライトスラストメタルを新品と交換して、再調整してください。

キャブレータ



油面調整基準の点検

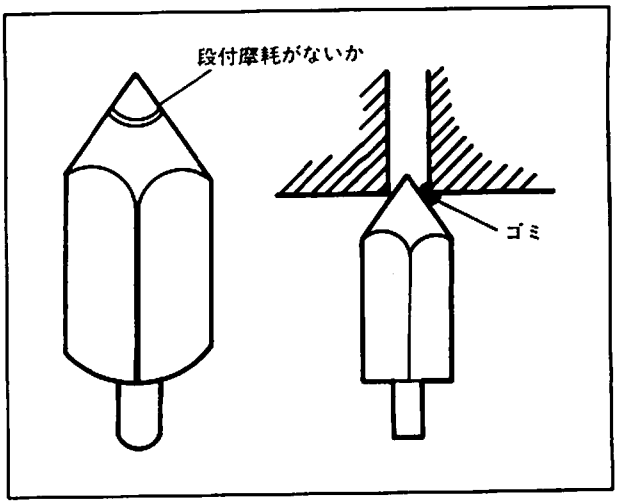
★キャブレータをさかさまの状態にしてフロートを持ちあげる。
★フロートをゆっくり下げる。
★フロートの油面調整プレートと、フロートバルブが接した所でフロートを止める。
★キャブレータボデーとフロートとの間の寸法を測定する。



油面調整基準（mm）
20.5

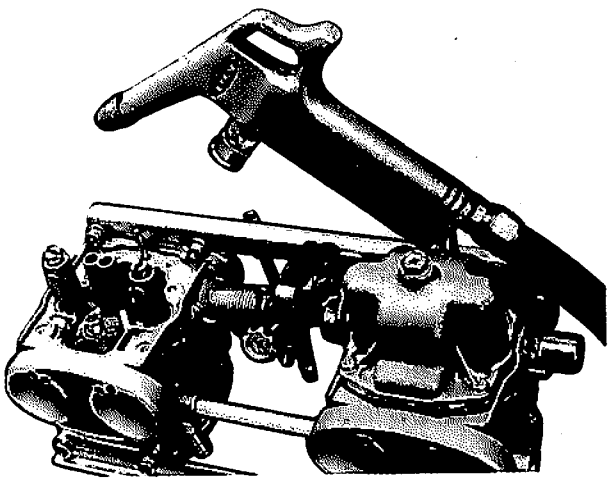
フロートバルブの点検

★バルブに摩耗や傷がないか。
★ゴミなどのつまりがないか。
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。



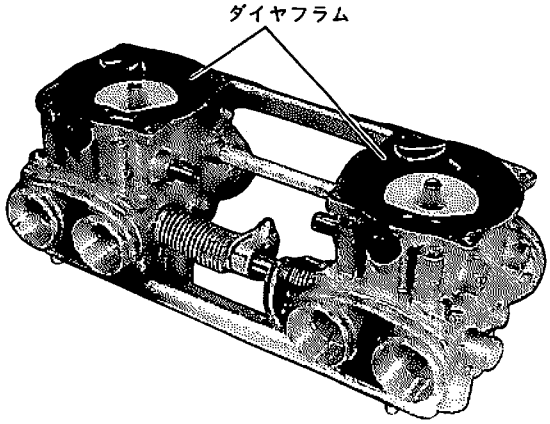
ダイヤフラムの点検

★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

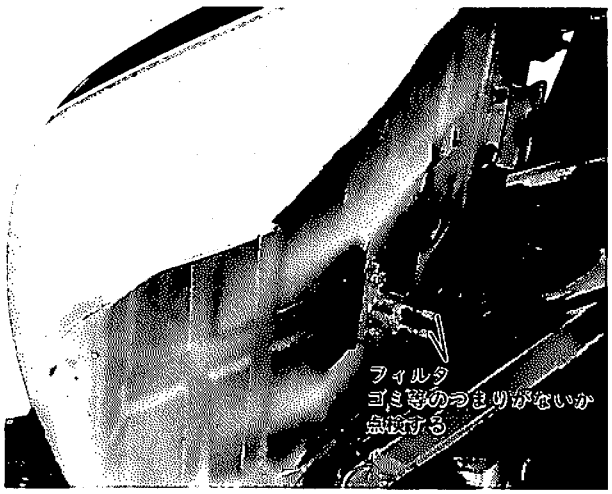
- 負圧をかけたとき：ピストンが上がる。
- 放したとき：ピストンが下がる。



フューエルフィルタの点検

★フューエルタンク裏側のフューエルホースを抜くとフューエルフィルタが出てくるので、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する。
- フューエルホースの組付時は、クリップを確実にする。



フューエルコックの点検

★フューエルアウトレットホースをキャブレータ側で抜く。

★フューエルコック

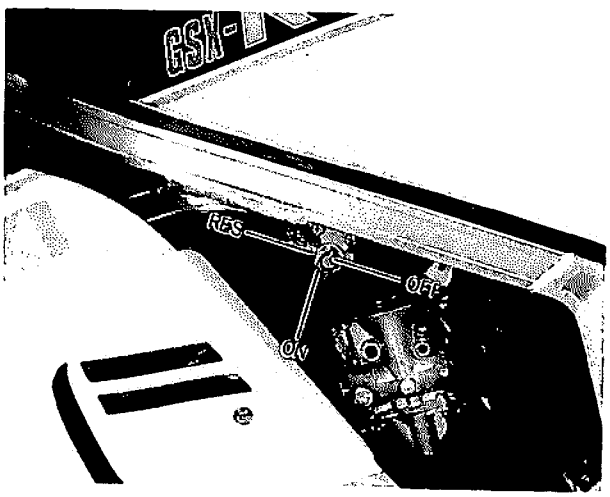
ON——ガソリンが流れる

RES—ガソリンが流れる（予備）

OFF—ガソリンが流れない

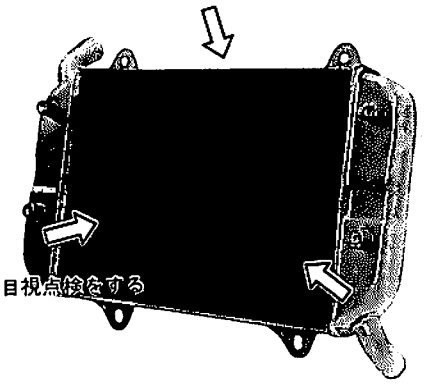
★上記の要領で、レバー位置とガソリンの流れ具合を点検する。

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

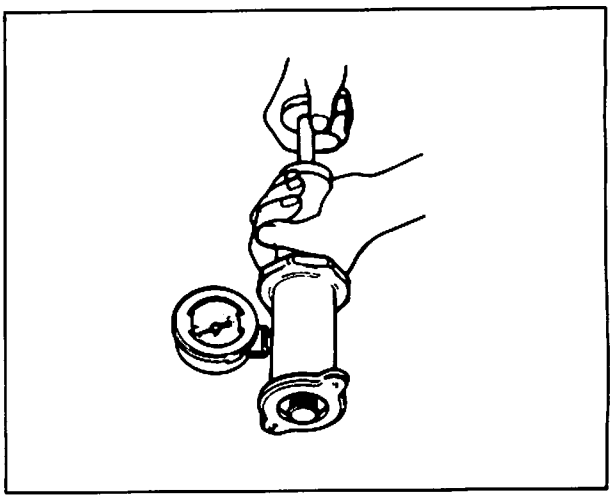
★フィンの変形や泥、虫等による汚れがないか点検する。
★冷却水の漏れがないか点検する。
★水路に湯あか、錆等のつまりがないか点検する。



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

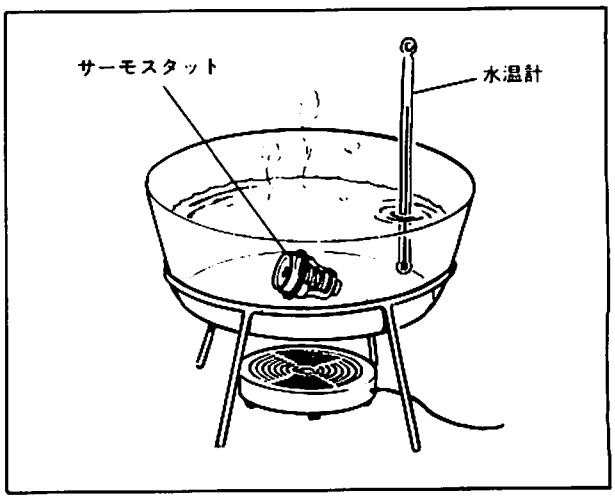


サーモスタットの点検

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

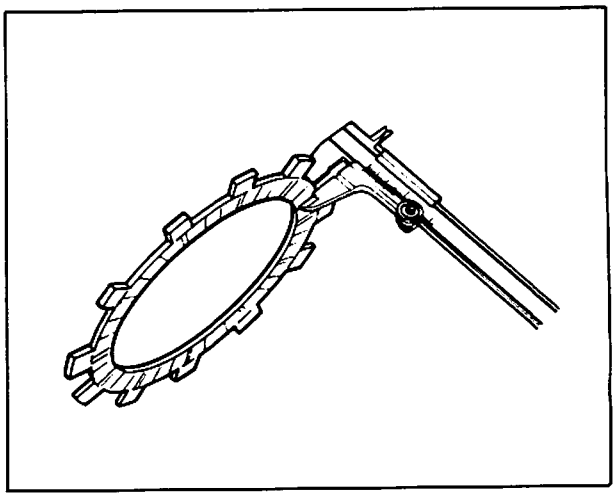
サーモスタット開弁温度	
開き始め温度	75±1.5℃
全開温度	90°
全開リフト	6 mm

注意 サーモスタットは水中に浮かせて点検してください。



クラッチドライブプレートの点検

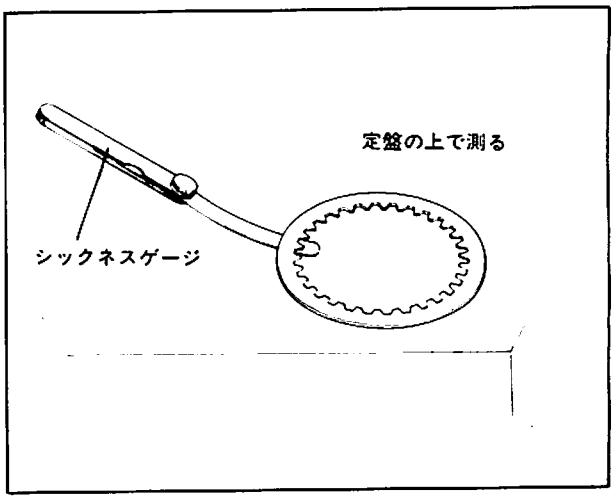
★ドライブプレートに異常な焼損、亀裂、爪の部分の段付摩耗、接触面にある溝のつまりがないか点検する。
★ノギスを用いてドライブプレートの厚さを測定する。



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

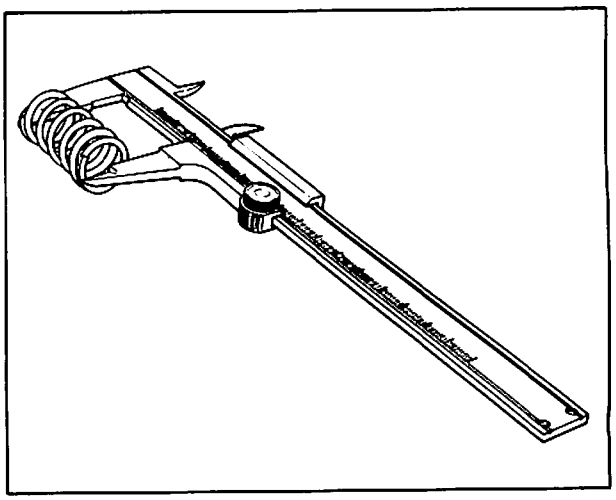
★ドリブンプレートに異常な焼けや摺動傷がないか目視で点検する。
★ドリブンプレートを定盤の上に置きシックネスゲージを用い、定盤とドリブンプレートの間に生じるすき間の最も大きい部分を測定し歪みの程度をつかむ。



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

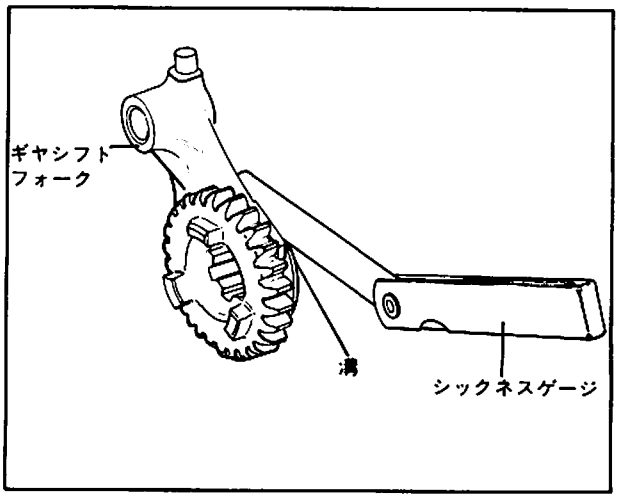
★クラッチスプリング単体を取り出し、スプリングに荷重がかからないようにしてノギスで自由長を測定する。



クラッチスプリングの自由長(mm)			
標準	34.4～35.4	限度	33.15 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

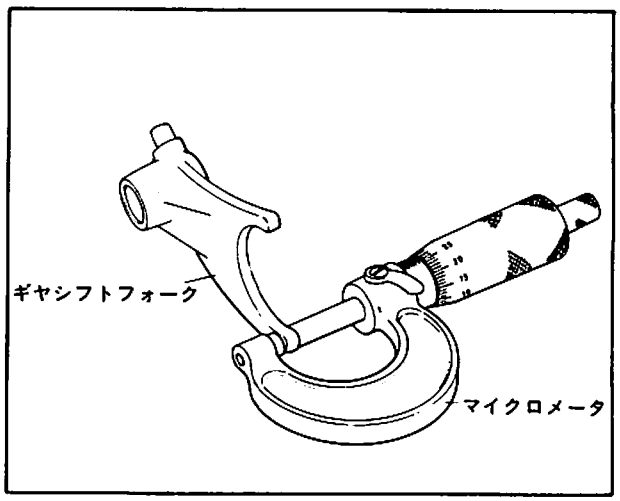
★トランスミッションギヤーのシフトフォーク溝へギヤーシフトフォークを差し込み、溝とギヤーシフトフォークの爪の間に生じるすき間の大きさをシックネスゲージを用いて測定する。



ギヤーシフトフォークとフォーク溝のすき間(mm)			
標準	0.01～0.12	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

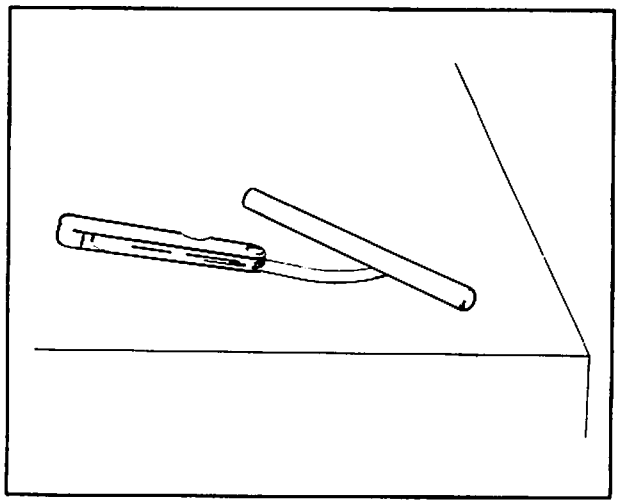
★ギヤーシフティングフォークの部分に異常な摺動傷がないか点検する。
★マイクロメータを用いてギヤーシフティングフォークの爪の部分の厚さを測定する。



ギヤーシフティングフォークの爪の厚さ(mm)		
標準	No.1 No.2 No.3	5.48～5.94

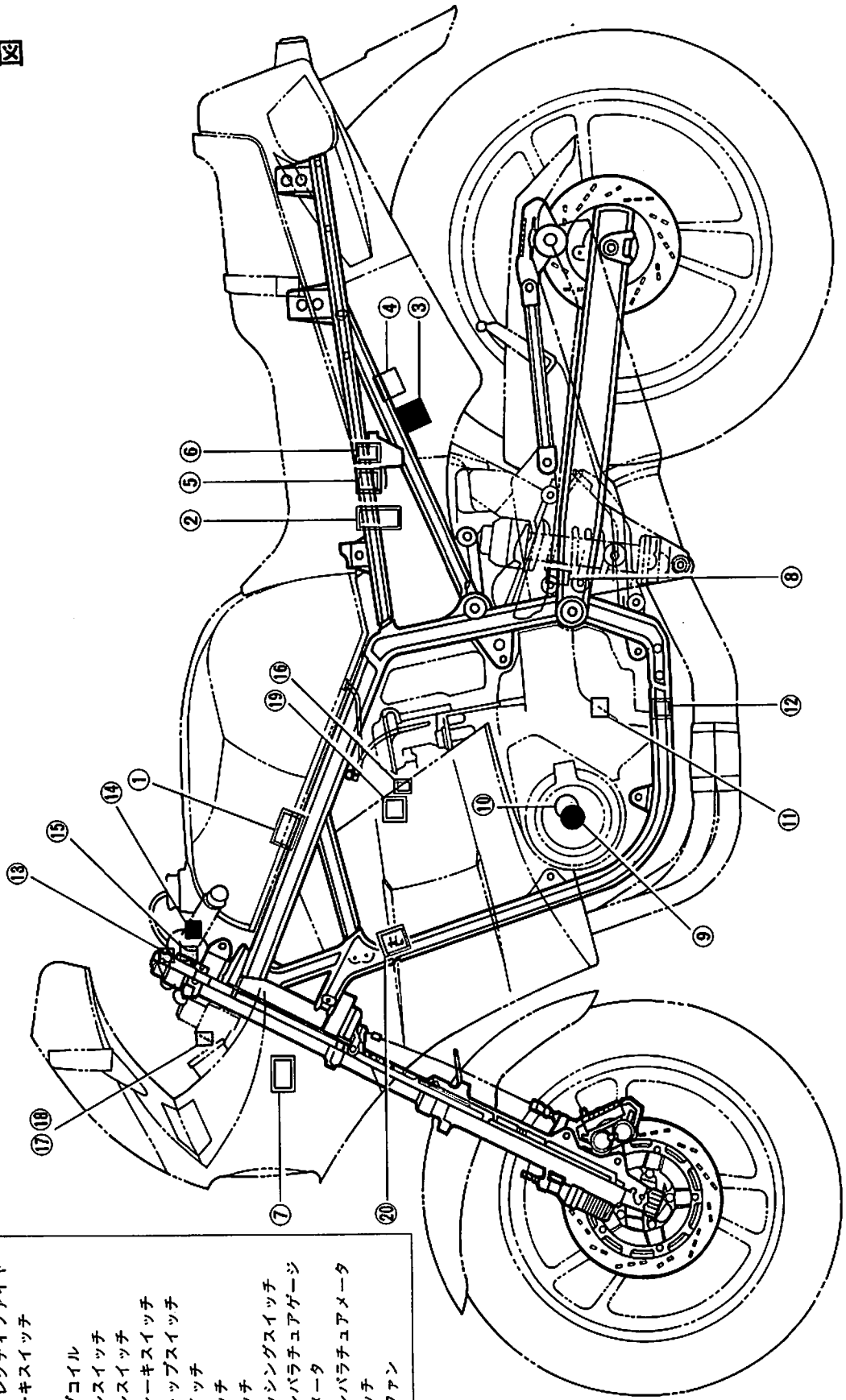
シフトフォークシャフトの曲がりの点検

★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。



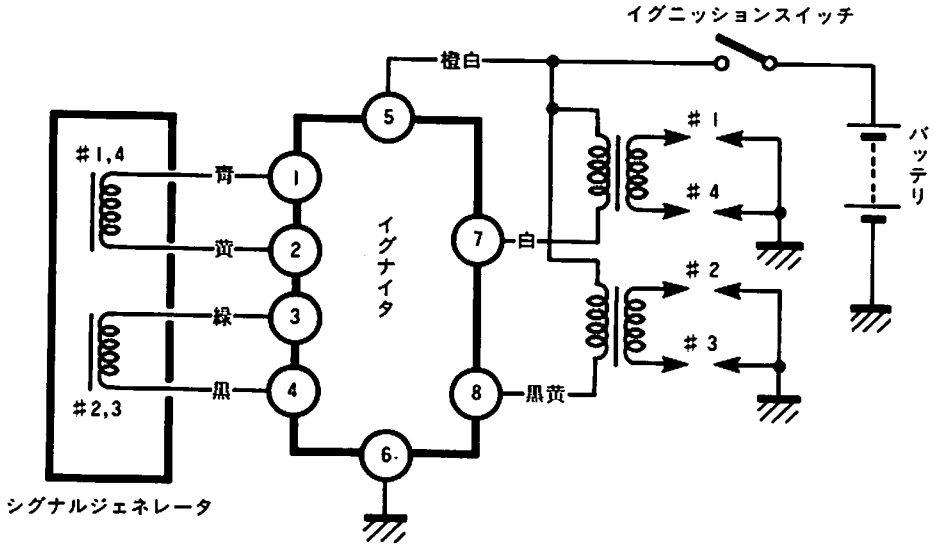
シフトフォークシャフトの曲がり (mm)	
標準	0.1～0.03

電装部品配置図



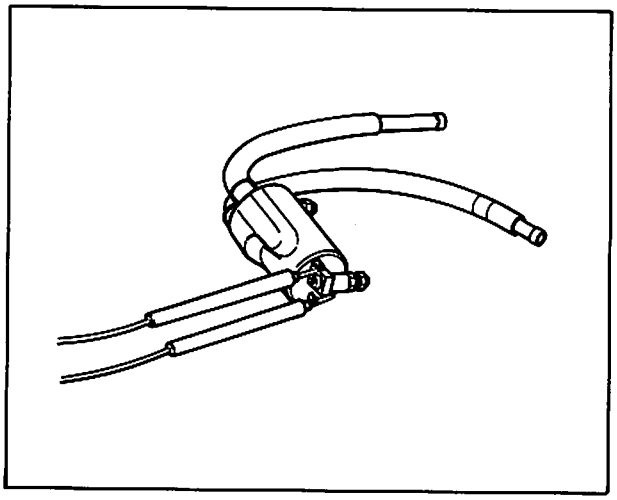
番号	名称
①	イグニッションコイル
②	バッテリ
③	イグナイタ
④	ターンシグナルリレー
⑤	スタータリレー
⑥	フューズ
⑦	レギュレートレクティファイヤ
⑧	リヤーブレーキスイッチ
⑨	ステータ
⑩	ピックアップコイル
⑪	ニュートラルスイッチ
⑫	オイルレベルスイッチ
⑬	フロントブレーキスイッチ
⑭	エンジンストップスイッチ
⑭	スタータスイッチ
⑭	ライトスイッチ
⑮	デマースイッチ
⑮	ホーン，パッシングスイッチ
⑯	ウォータテンパラチュアゲージ
⑯	フューエルメータ
⑰	ウォータテンパラチュアメータ
⑱	サーモスイッチ
⑲	クーリングファン
⑳	

点火回路



イグニッションコイルの点検

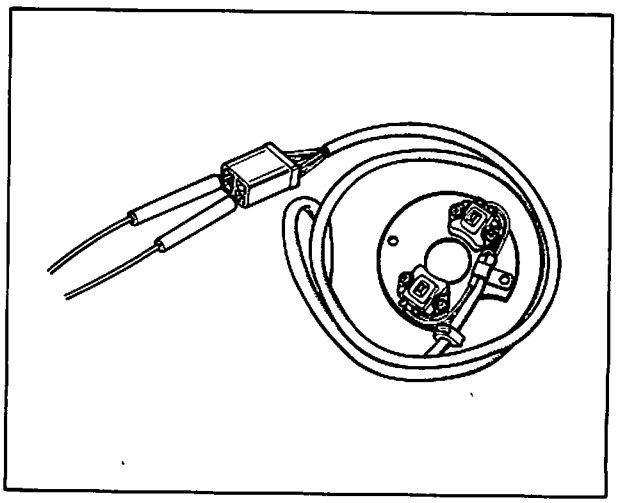
★ハイテンションコード：劣化，損傷の点検
★コイルボデー：各部（特に取付部）の亀裂，損傷の点検
★スパークプラグキャップ：亀裂，損傷の点検
★ポケットテスタを用いて１次，２次コイルの抵抗値を測定する。



イグニッションコイル抵抗値		
		測定レンジ
１次側	4 Ω	×１Ω
２次側	15～20kΩ	×１kΩ

シグナルジェネレータの点検

★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。

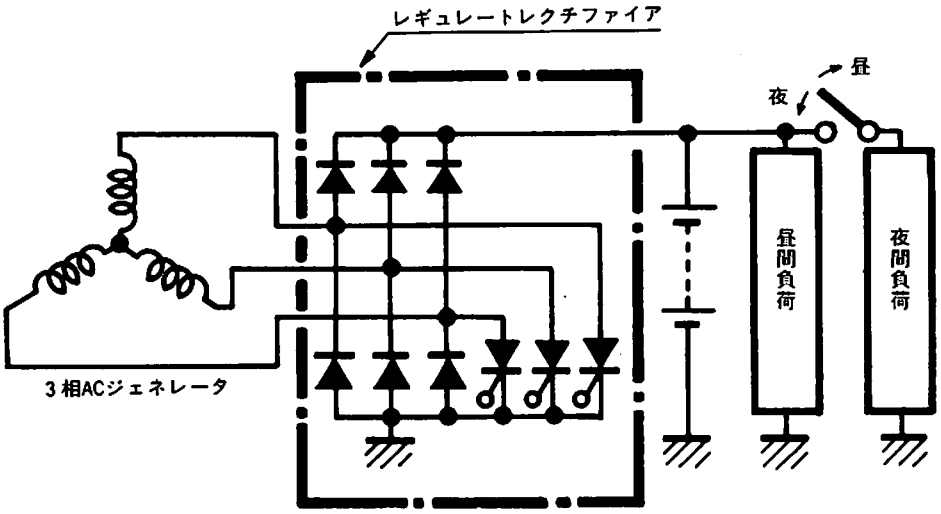


ポケットテスタ：09900-25002

シグナルシェネレータの抵抗値		
端　子	抵抗値	測定レンジ
青 ↔ 黄	350±20%	×10Ω
緑 ↔ 黒	350±20%	×10Ω

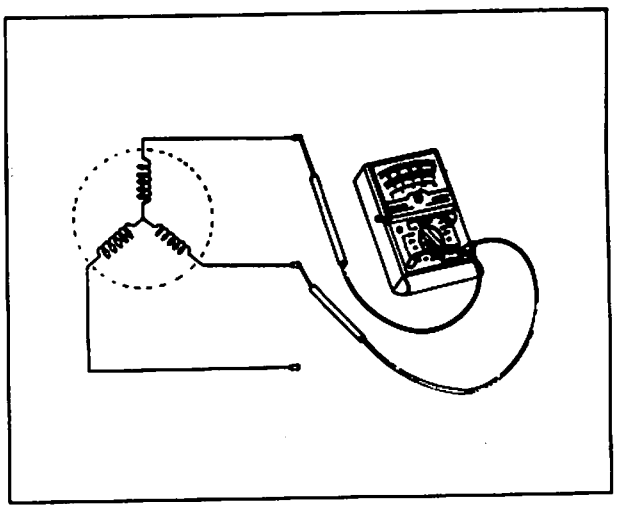
GK71B CLUB POWER ENDURANCER GSX-R

充電回路



ACジェネレータの点検

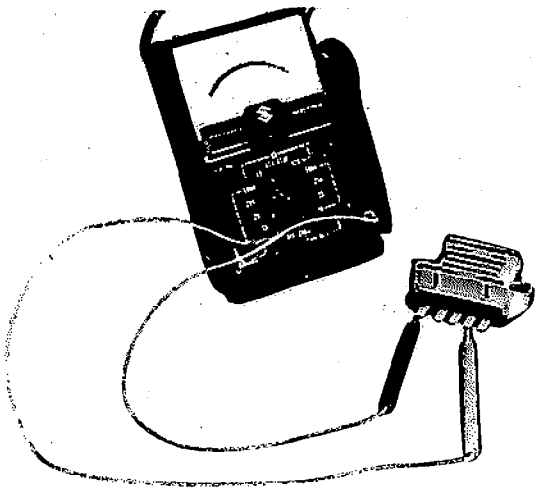
★ポケットテスターを用いて、各リード線間の導通の有無を点検する。
★テスター――スズキポケットテスタ
(品番09900－25002)



ACジェネレータの導通		
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	×1Ω

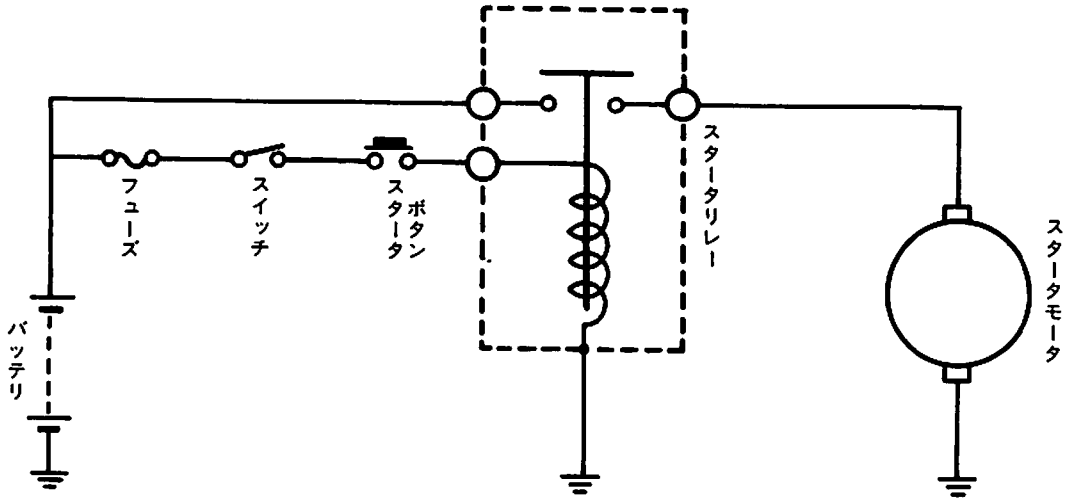
レギュレートレクティファイヤの点検

★ポケットテスタを用いて、各リード線端子間の導通の有無と抵抗を測定する。
注意 テスタにより、多少数値が異なるので注意してください。



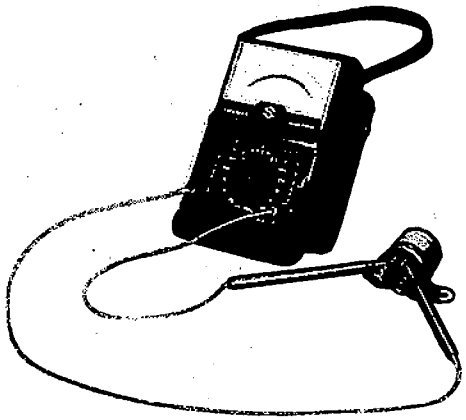
レギュレートレティファイヤの導通(抵抗)					
テスタ⊕ / テスタ⊖	①黒白	②黄	③黄	④黄	⑤赤
①黒白		7Ω	7Ω	7Ω	50Ω
②黄	OFF		OFF	OFF	7Ω
③黄	OFF	OFF		OFF	7Ω
④黄	OFF	OFF	OFF		7Ω
⑤赤	OFF	OFF	OFF	OFF	

スタータリレーの点検



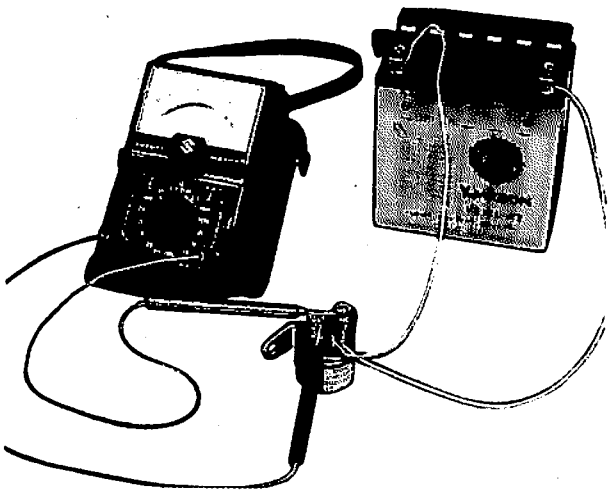
★ポケットテスタを用いてコイルの抵抗値を測定する。

スタータリレー抵抗値
3.5～5 Ω



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

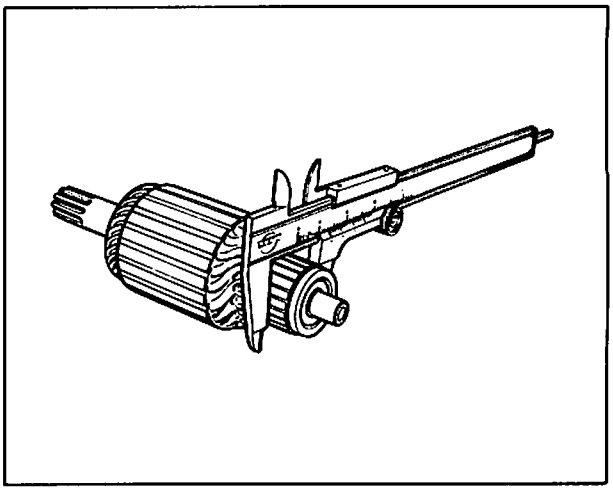
導通あり



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。

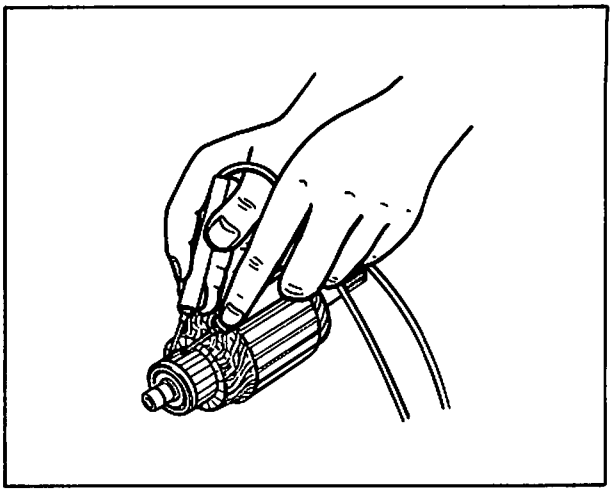
コンミュテータの外径			
標準	28 mm	限度	27 mm 以下交換



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ント間の導通の有無を点検する。

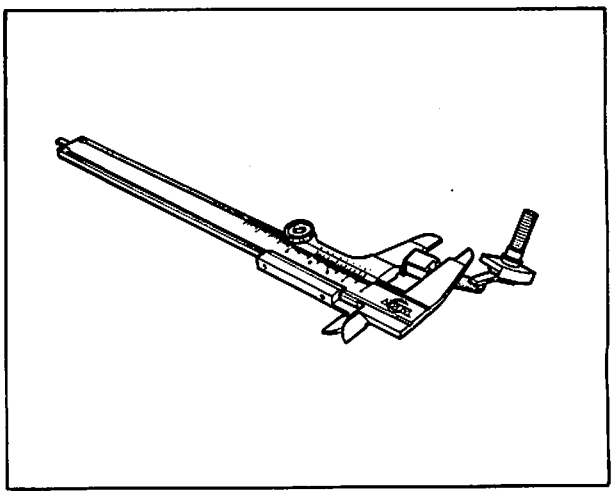
アーマチュアコイルの導通		
端子	導通の有無	測定レンジ
セグメント↔シャフト	無	×1Ω
各セグメント間	有	×1Ω



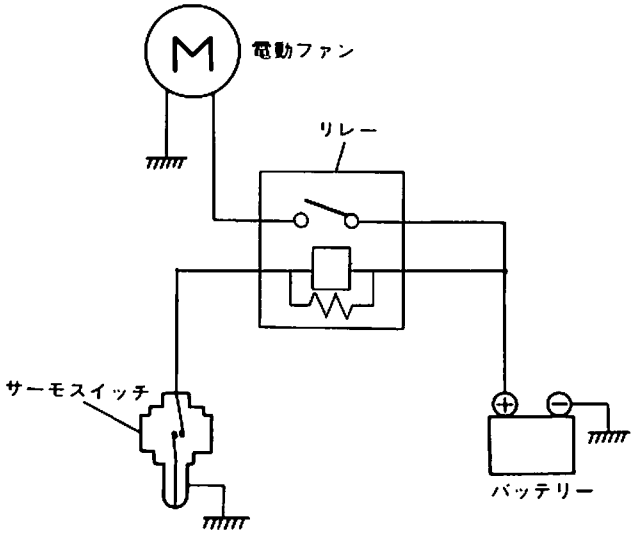
カーボンブラシの点検

★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



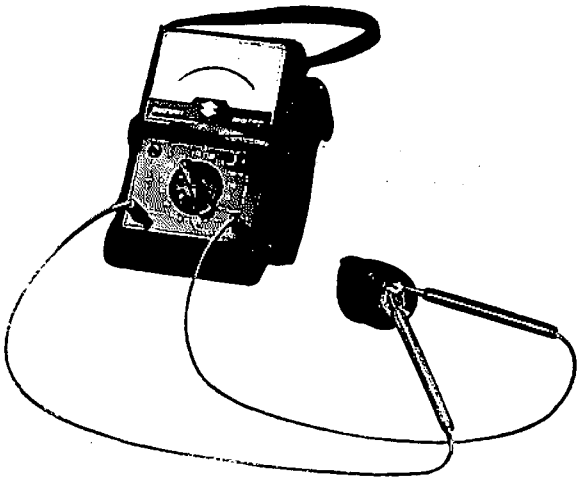
電動モータファン装置



電動モータファンリレーの点検

★ポケットテスタを用いてコイルの低抗値を測定する。

ファンモータリレー抵抗値
70～80Ω

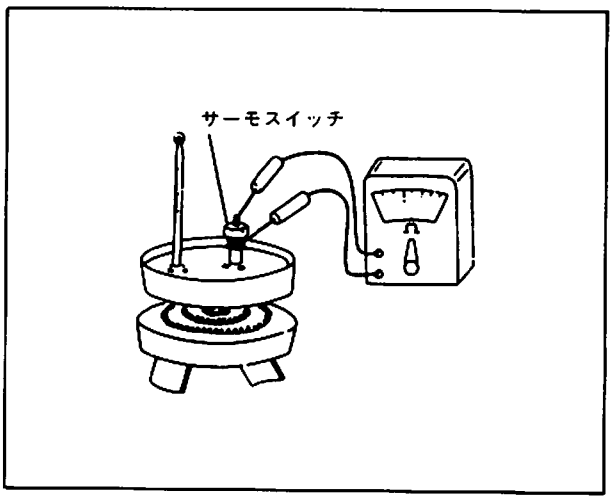


★コイル側に12Vの電圧をかけ、ボデーアースしポケットテスタで導通の有無を点検する。

導　通　あ　り

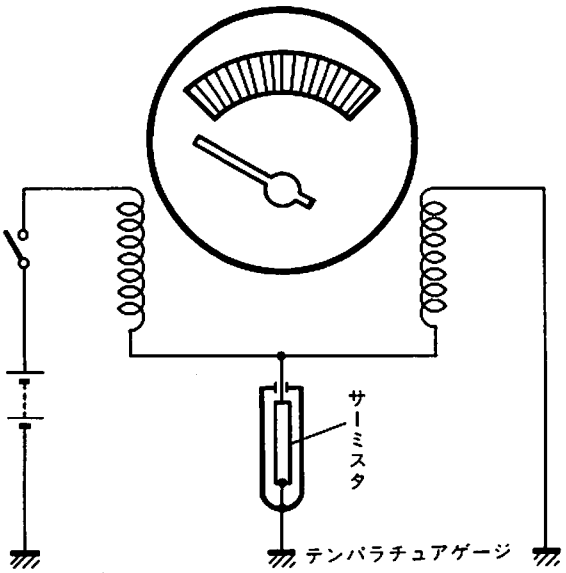
★サーモスイッチを油で暖め規定の温度になったとき端子とボデー間の導通の有無を点検する。

サーモスイッチ導通温度	
導通有り	107～113℃以上
導通無し	103℃以下



注意 温度が高い所の点検ですので十分注意してください。

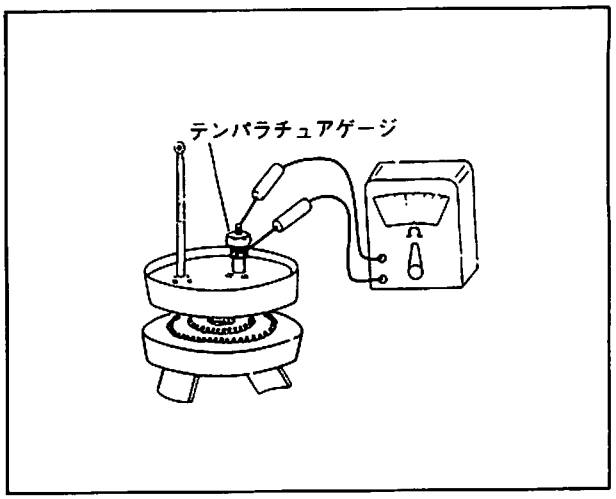
ウォータテンパラチュアゲージ(水温計)の回路



ウォータテンパラチュアゲージの点検

★テンパラチュアゲージを湯で暖め、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。

注意 ➡ 温度が高い所の点検ですので十分注意してください。



テンパラチュアゲージの抵抗値				
温　度℃	40	60	80	100
抵抗値Ω	(240)	104	53	27.4

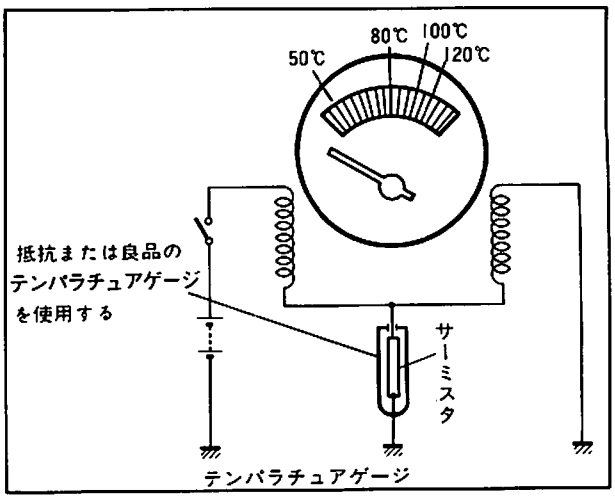
(　)内は参考値

ウォータテンパラチュアメータの点検

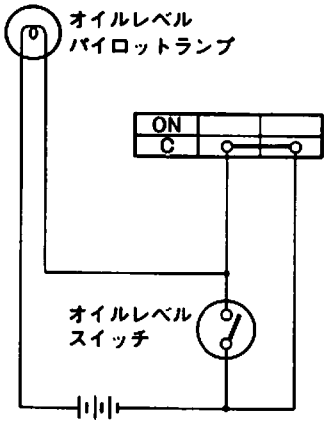
★規定の抵抗値を接続するか、または、良品のテンパラチュアゲージを用いてメータ内の指針位置を点検する。

テンパラチュアメータ指針位置				
温　度℃	50	80	100	120
抵抗値Ω	165	53	28.3	17

★電源が入っていないとき、指針はC点側に戻る。

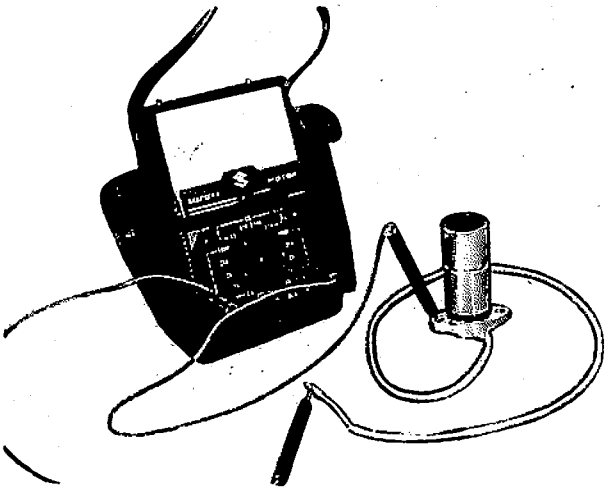


オイル警告灯の点検



オイルレベルランプスイッチの点検

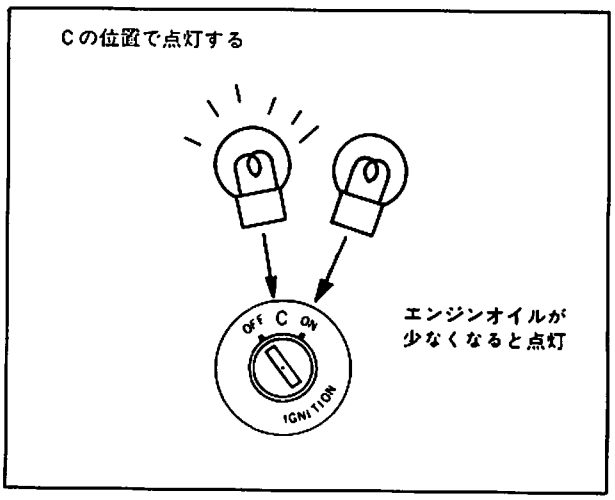
★オイルランプスイッチのフロートが下がったとき端子間に導通の有無を点検する。



オイルランプスイッチの導通	
フロートが下がった時	導通あり
フロートが上がった時	導通なし

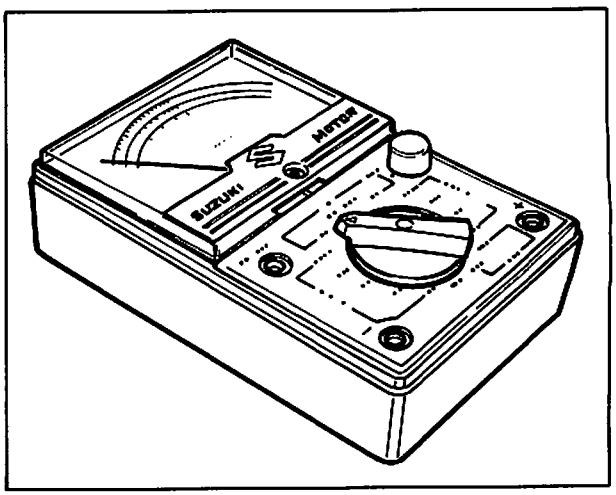
オイルレベルパイロットランプの点検

★イグニッションスイッチをCの位置にしたときのみオイルパイロットランプが点灯し通常は消灯している。



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。
★各点検表の○—○を表示した端子間に導通があり、他の端子間には導通がなければ正常。
★外部損傷やリード線の損傷についても、目視で点検する。
★特に指定のない限りテスタは×1Ωのレンジを用いる。



ポケットテスタ：09900—25002

イグニッションスイッチ

	黒白	青白	赤	橙	灰	茶	橙青
C	○	○	○	○			
ON			○	○	○	○	○
P			○			○	

ライティングスイッチ

	橙赤	灰	黄白	白赤	白緑
ON	○	○	○	○	○
S	○	○		○	○
OFF					

ライティング・パッシングスイッチ

	白	黄	黄白	橙赤
HI		○	○	
LO	○		○	
パッシング	○	○	○	○

ターンシグナルスイッチ

	黒	空	淡緑
R		○	○
・			
L	○	○	

ホーンスイッチ

	緑	黒白
ON	○	○
OFF		

ブレーキスイッチ

	橙	白黒
ON	○	○
OFF		

エンジンストップスイッチ

	橙白	橙白（赤チューブ付）
ON	○	○
OFF		

スタータスイッチ

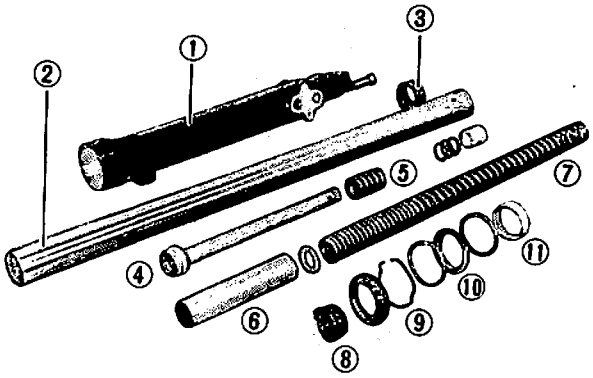
	橙白	黄緑
ON（押す）	○	○
OFF（放す）		

フロントフォークの分解

車体下部に台を置く	★車体を安定させる。
ハンドル締付ボルトを外す	
スタビライザーを外す	
ブレーキキャリパ、モジュレータの上部を外す	
フロントタイヤを外す	★スピードメータケーブルを外す。 ★フロントアクスルを外す。
左右のダンパAss'yを抜く	★ステアリングアッパブラケットボルトを緩める。 ★ステアリングブラケットボルトを緩める。
インナスプリング及びオイルを抜く	★インナチューブ上端のボルトを外す。
インナチューブを外す	★インナチューブ上端から特殊工具を入れシリンダを固定する。 ★アウタチューブ下端からヘキサゴンボルトを緩める。 ★アウタチューブを固定して、インナチューブを引き出す。
モジュレータを外す	★モジュレータ締付ボルト2本を外す。

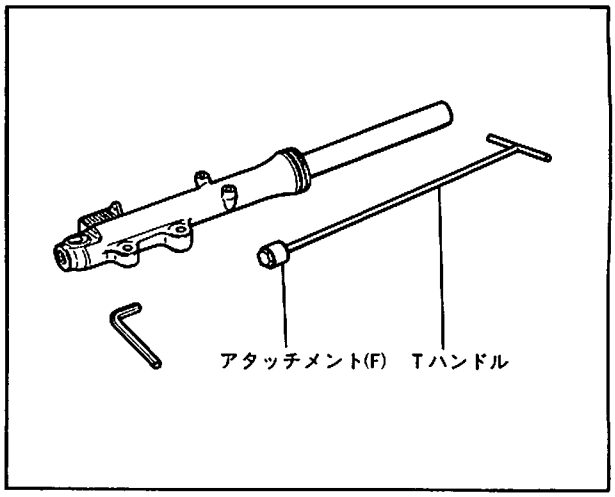
フロントフォーク関係

①アウタチューブ
②インナチューブ
③ピストン
④シリンダ
⑤リバンドスプリング
⑥スペーサ
⑦スプリング
⑧キャップ
⑨ストッパリング
⑩オイルシール
⑪ガイド

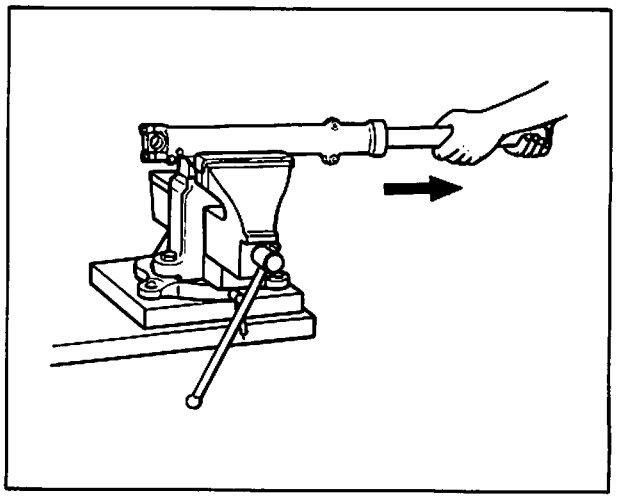


インナチューブの取外し

★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：D）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



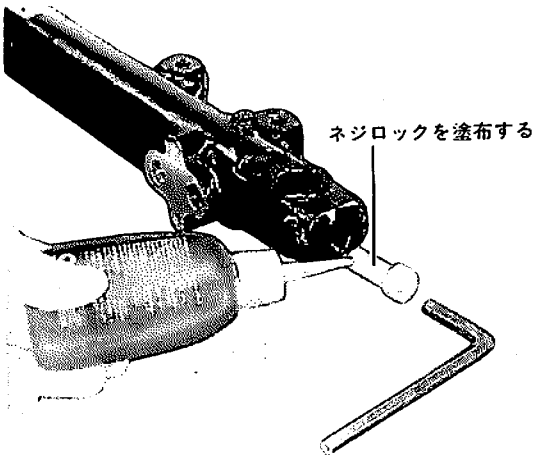
★ダストシール、サークリップを外す。
★アウタチューブをバイス等で固定しインナチューブを引っ張る。
★インナチューブを抜き取ると、オイルシール、カラー、インナチューブピストン、アウタチューブガイドが共に抜き取れます。



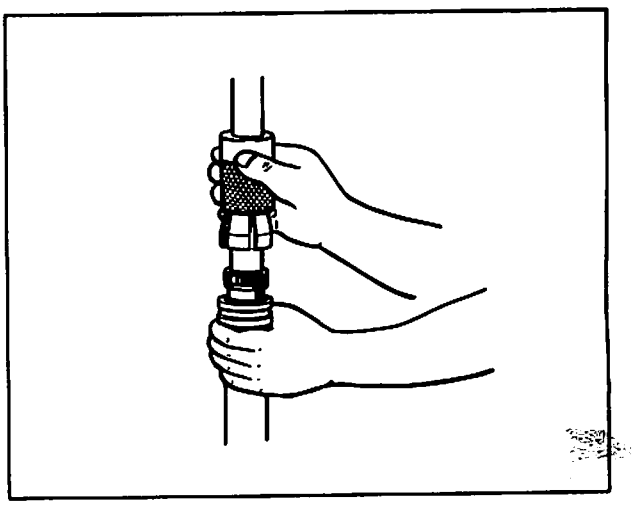
フロントフォークの組立て

★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。
★分解時と同様に特殊工具を用い、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で打ち込み、オイルシールストッパリングをはめる。

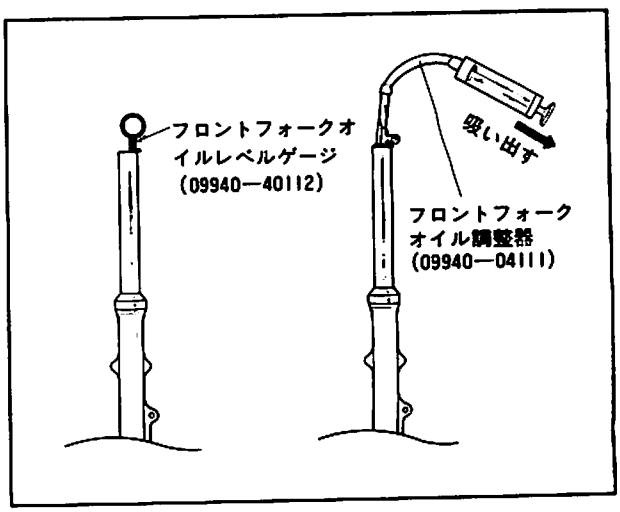


フロントフォークオイルシールインストーラ：09940-5011

フロントフォークオイルの点検

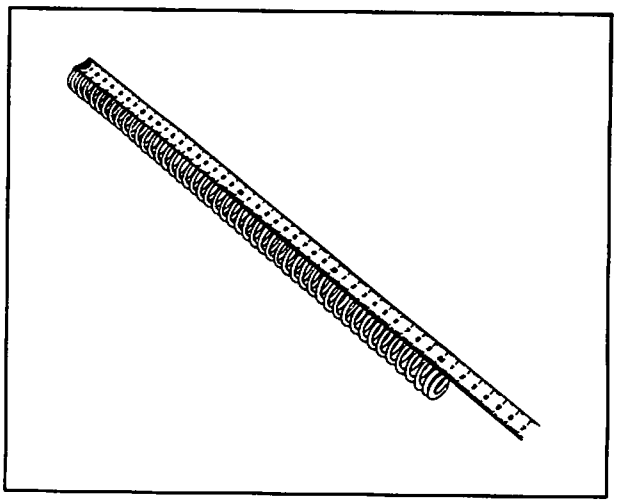
★フロントフォーク上端より特殊工具のフロントフォークオイルゲージを差し込み油面を測定する。
★オイル量が不適切な場合は特殊工具のフロントフォークオイル調整器を用いて調整する。

フロントフォークオイル量	
量	391 cc
油面	フォーク上部より(最圧時スプリングなし) 108 mm
種類	カヤバ　G－15



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。



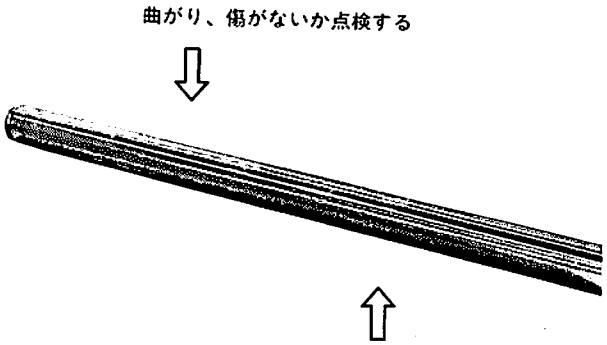
フロントフォークスプリングの自由長 (mm)			
標準	439	限度	421 以下交換

フロントフォークインナチューブの点検

★インナチューブの摺動部分に傷がないか点検する。

★曲がりや亀裂等がないか点検する。

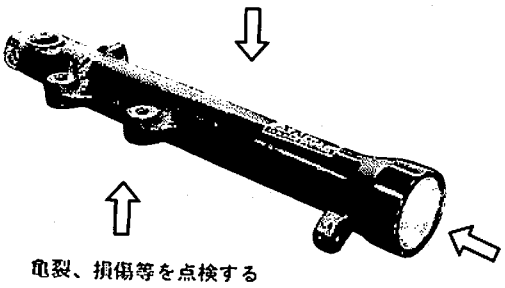
インナチューブの外径 φ36mm



フロントフォークアウタチューブの点検

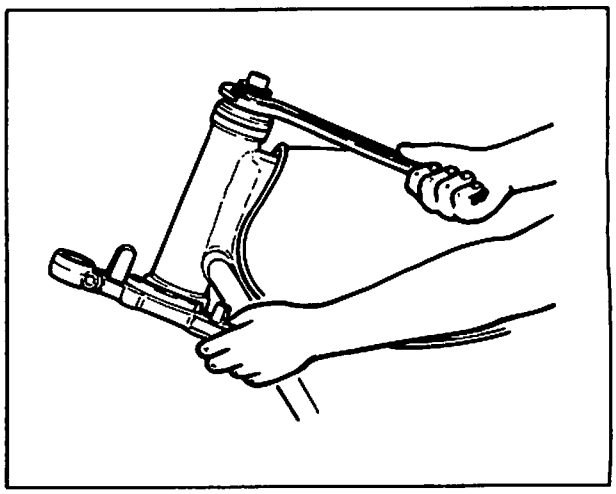
★フロントフォークアウタチューブ各部に凹み、亀裂、損傷等がないか点検する。

アウタチューブの内径 φ37mm



ステアリングステムの取外し

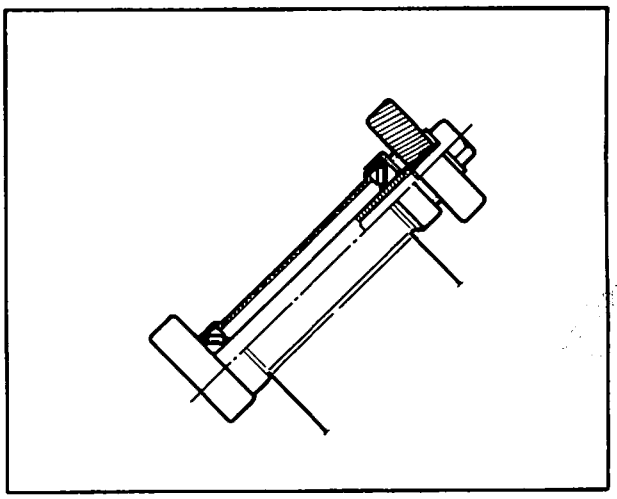
★特殊工具のユニバーサクランプレンチを用いてステアリングステムナットを外す。



ユニバーサルクランプレンチ：09910-60611

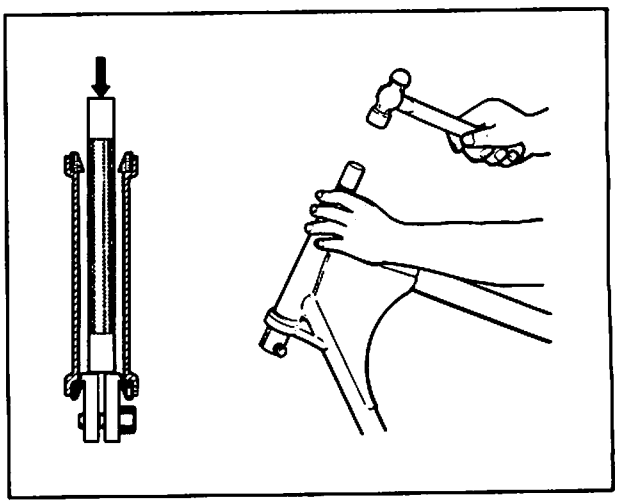
ステアリングベアリングの点検

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



ステアリングレースの取外し

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

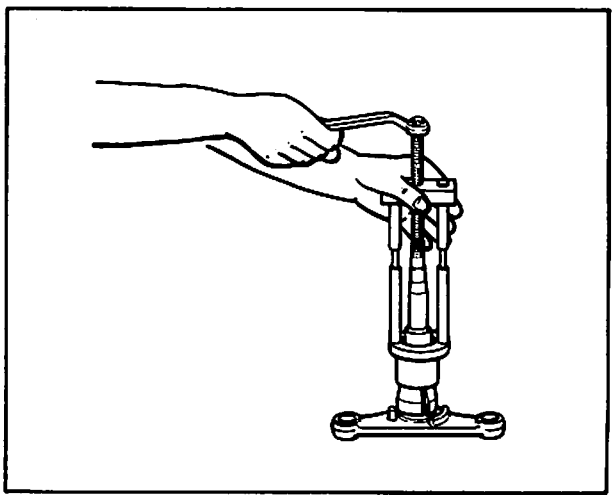


ベアリングアウタレースリムーバ：09941-54911

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。

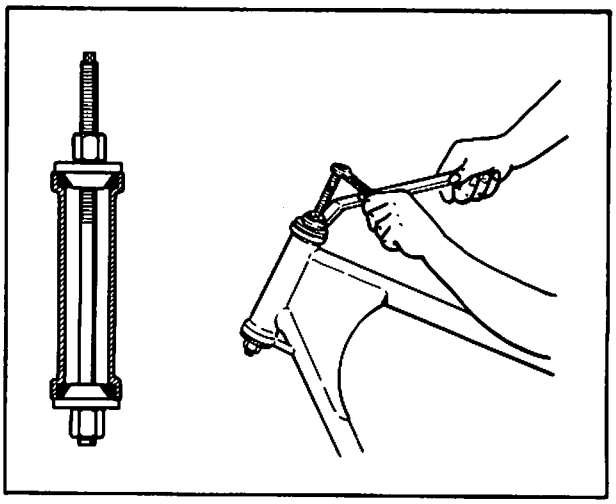


ベアリングインナレースリムーバ：09941-84510

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。

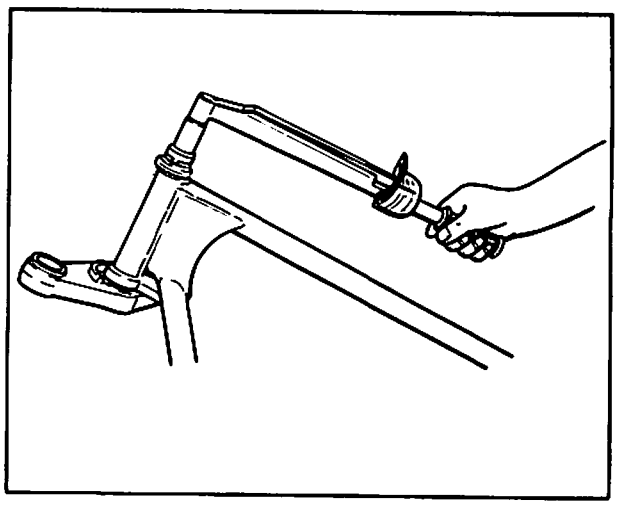


ステアリングレースインストーラ：09941-34513

★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。

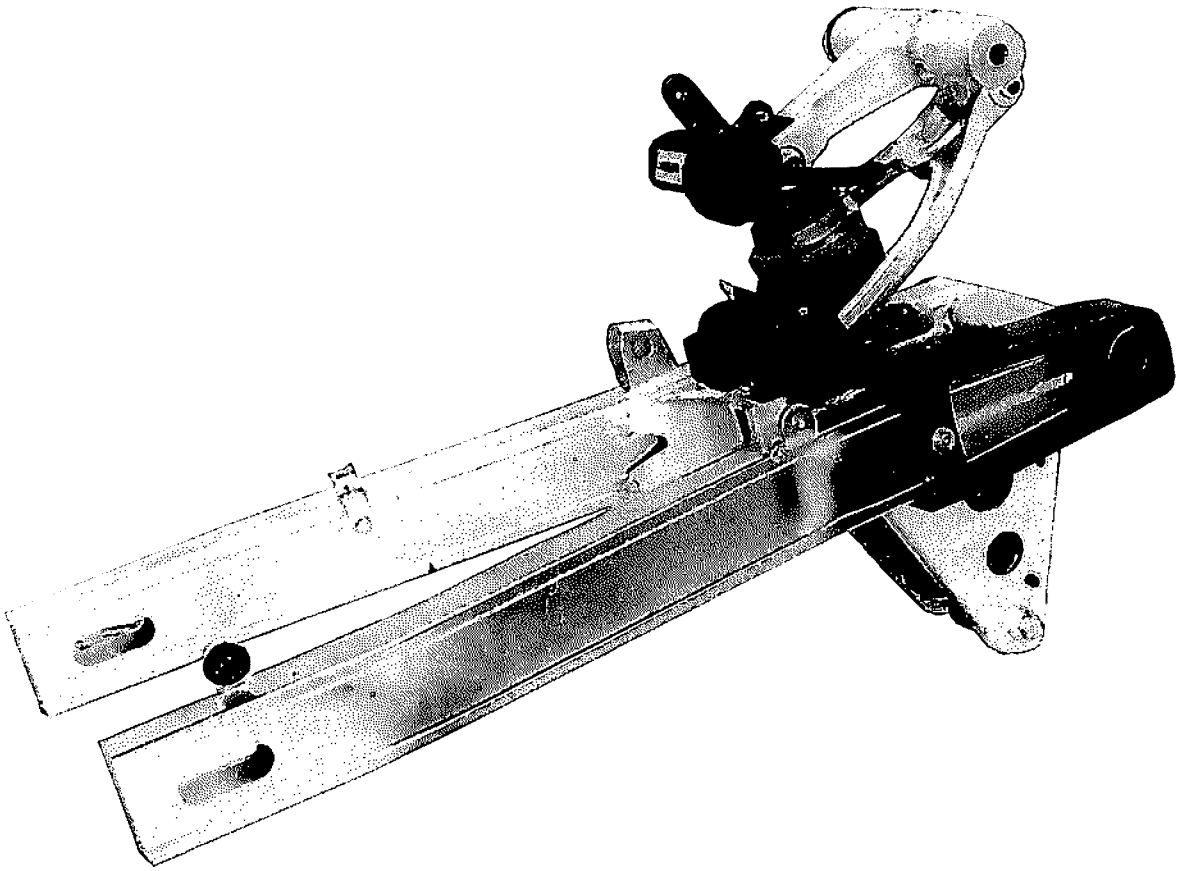
★ステアリングステムにガタがなくスムーズに回転する位置に調整する。

ステアリングステムナット締付トルク	
140～200	kg－cm



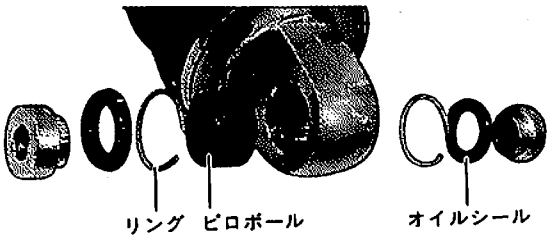
ステアリングナットソケットレンチ：09940-14911

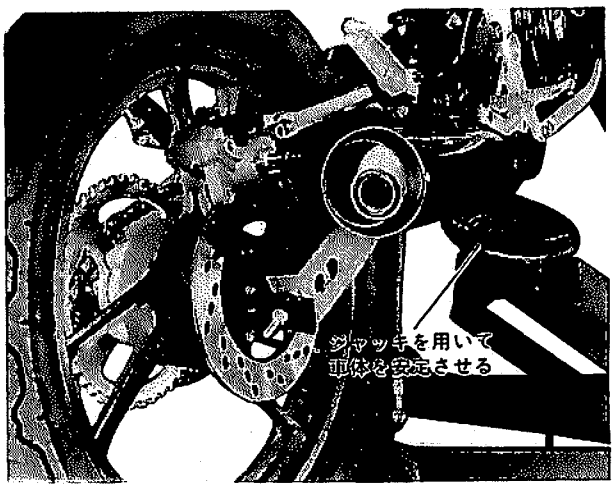
リヤーサスペンション関係



リヤーショックアブソーバの取外し

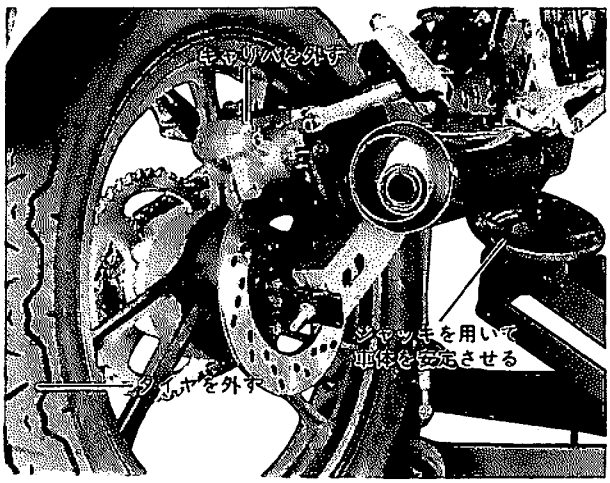
★車体の下側にジャッキ又は台を置いて後輪を少し持ち上げるとアブソーバ締付ボルトが外しやすくなる。
★アジャスタユニット締付ボルトを外す。



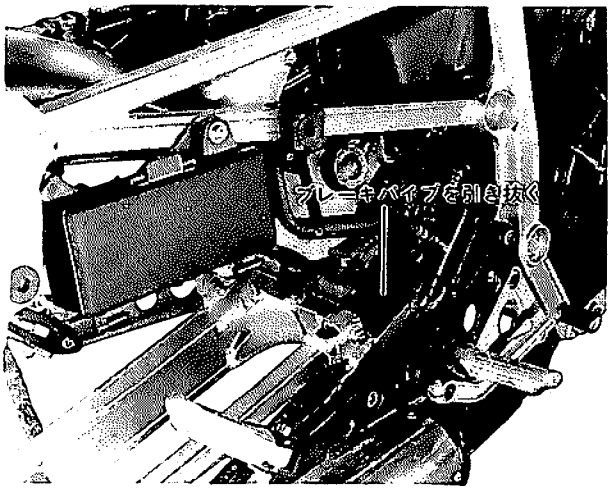


クッションレバー、スイングアームの取外し

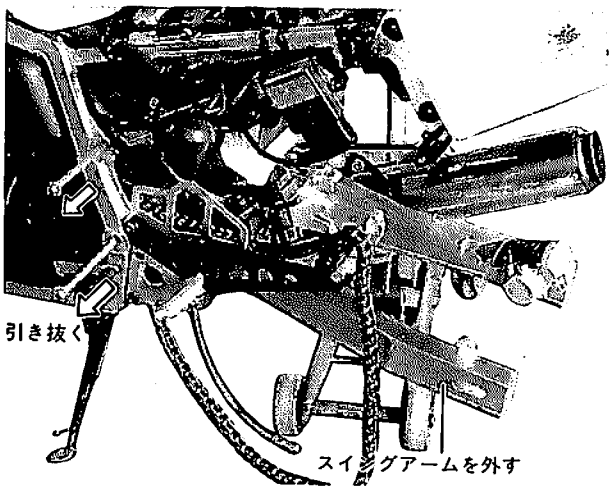
★マフラの下にジャッキをあてがい、車体を安定させる。
★リヤーキャリパをはずす。
★リヤーアクスルシャフトを外しリヤータイヤを取り外す。



★リヤーブレーキパイプをトルクリンクブラケットから抜き取る。
注意➡ブレーキオイルが漏れるので車体に付着しないよう十分注意する。

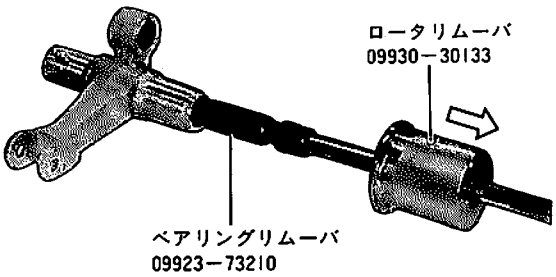


★クッションレバーシャフト及びピボットシャフトを引き抜く。
注意➡スイングアームを下に落さないよう下側に台を置いてください。

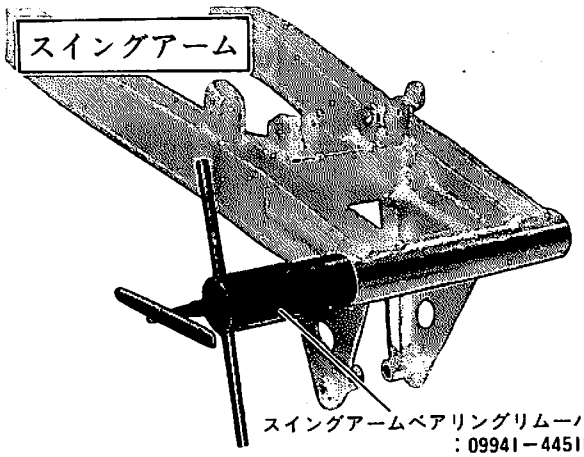


ニードルベアリングの取り外し

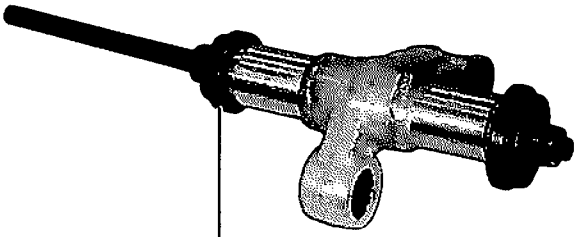
クッションレバー



スイングアーム

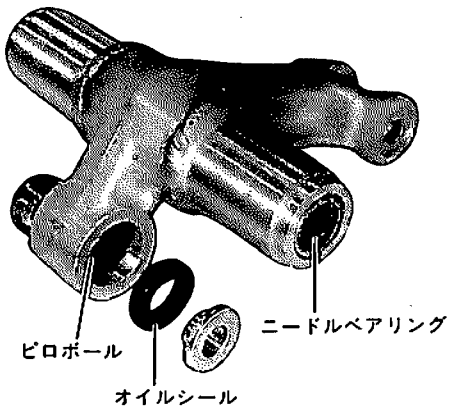


ニードルベアリングの取り付け



ピロボールの点検

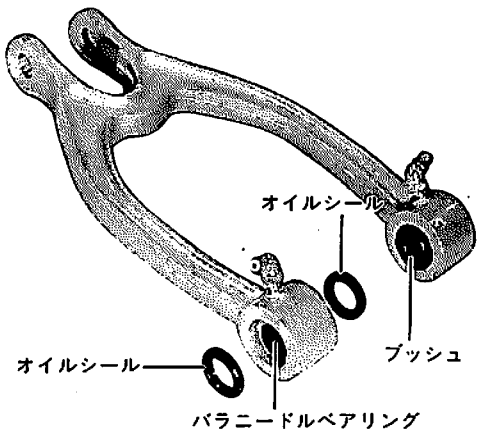
★ピロボールの摺動面に損傷、異状摩耗がないか、また、スムーズに回転するか確認をする。
★点検後はモリブデン系のグリス（スズキモリペースト）を塗布する。



ピロボール：球状軸受ベアリング

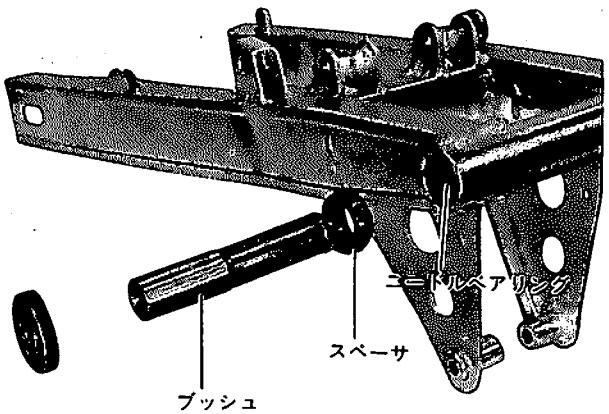
クッションレバー、ロッドの点検

★クッションレバー、ロッドの変形、亀裂などがないか点検する。
★クッションレバー、ロッドの各ブッシュ、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

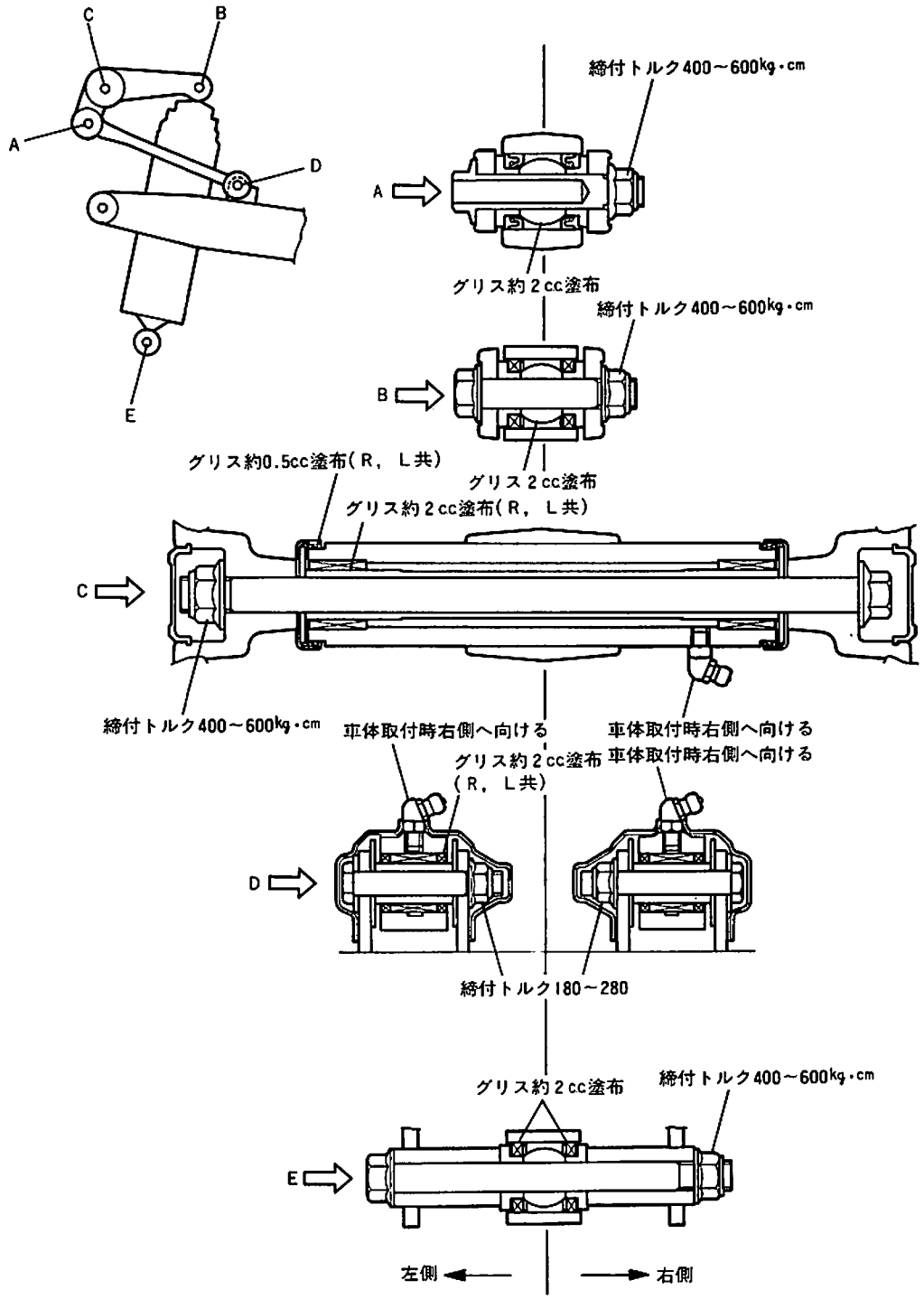
★リヤースイングアームピボットシャフトベアリングの摩耗、ブッシュ、スペーサ、オイルシールの摩耗、損傷がないか点検する。



リヤーサスペンション関係の組立て

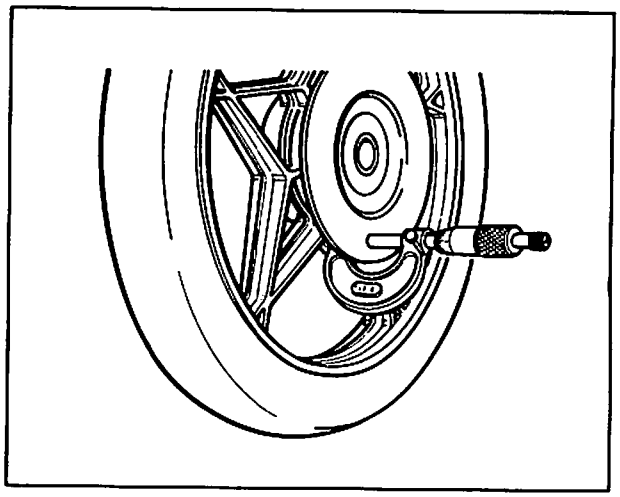
★リヤーサスペンションを分解したときはかならず各連結部に指定のグリスを塗布してから組み立てること。
また、各ベアリング部も同時に良否の点検をする。

組立要領図



ディスクプレートの点検

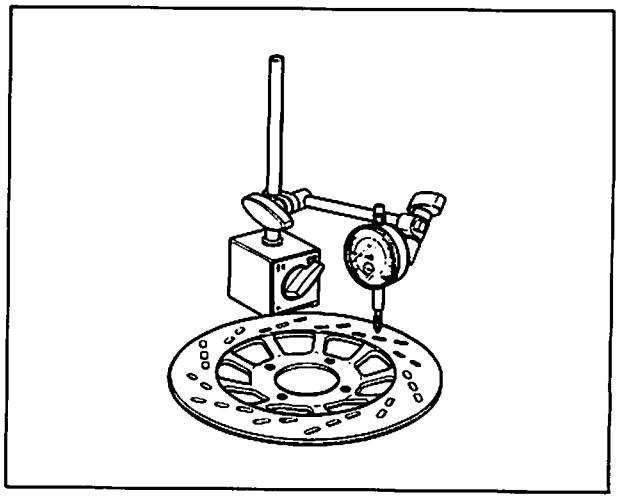
★取付部をはじめディスクプレート各部に亀裂、異常な傷がないか点検する。
★ディスクプレートの摺動部分の摩耗具合をマイクロメータで測定する。



ディスクプレートの厚さ(mm)			
標準	前：4.5 後：6.5	限度	前：4.0 後：5.3

ディスクプレートの振れの点検

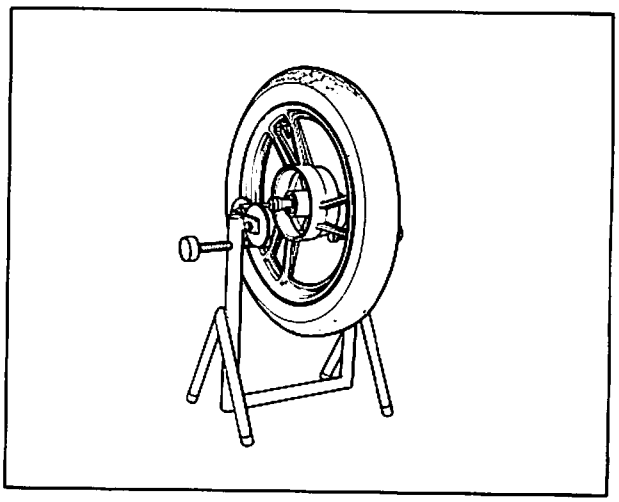
★泥などの汚れをきれいに取り除く。
★定盤上にディスクプレートの取付面を下にして乗せ、ゆっくり回しながらダイアルゲージを用いて振れを測定する。



ディスクプレートの振れ(mm)	
限度	0.2 以上交換

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。

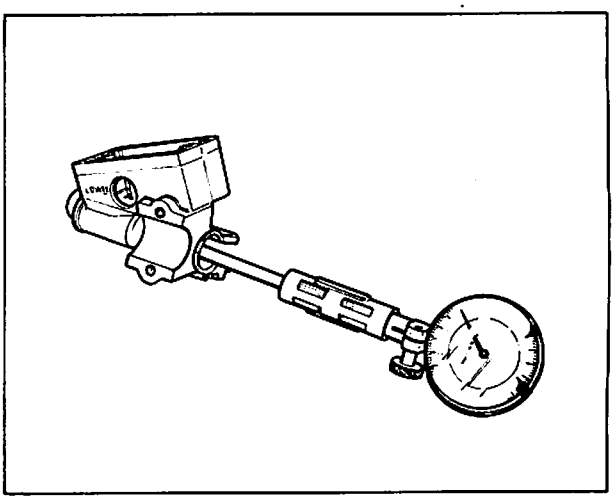


ホイールのアンバランス量
5 g以内

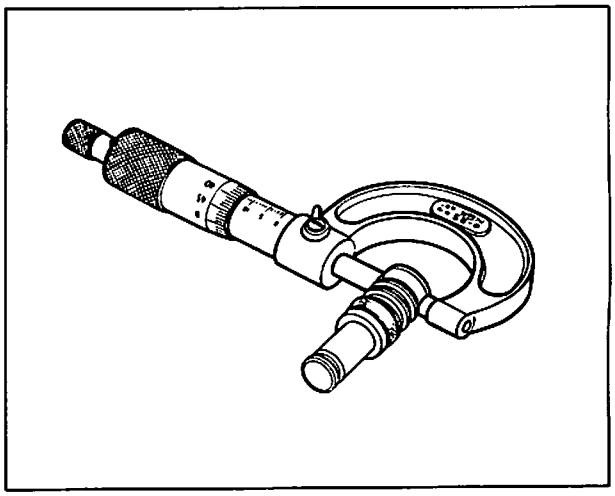
マスタシリンダ、ピストンの点検

★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キズがないか目視で点検する。

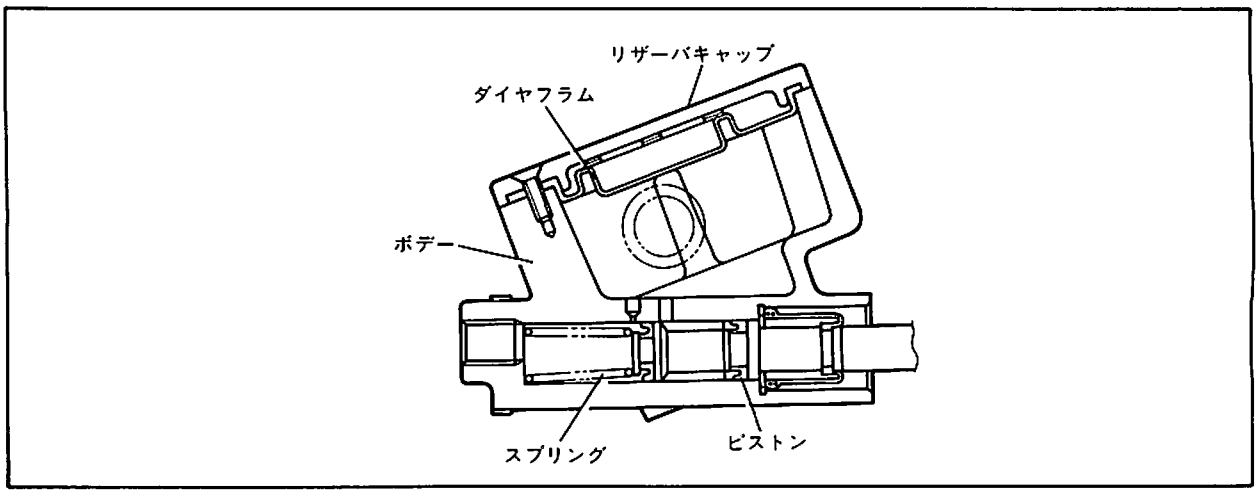
★マスタシリンダの内径、ピストンの外径を測定する。



シリンダの内径			
標準	前：14.000~14.043 後：12.700~12.743 mm	限度	前：14.098 後：12.795 mm以上交換

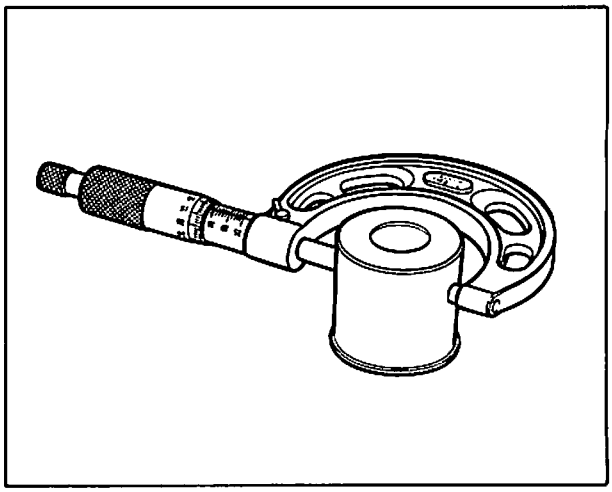


ピストンの外径			
標準	前：13.850~13.907 後：12.657~12.684 mm	限度	前：13.863 後：12.644 mm以下交換

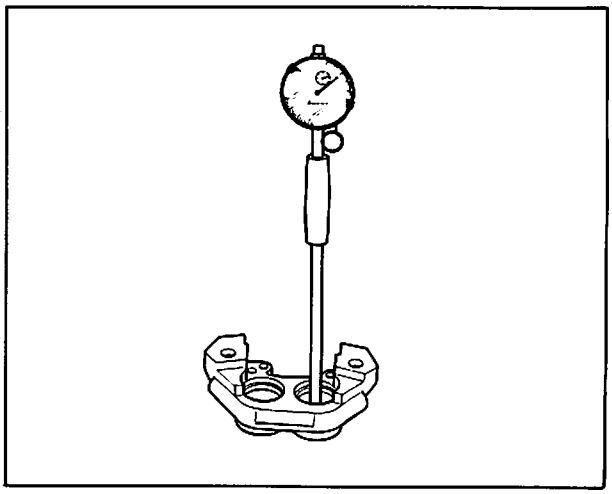


キャリパ、ピストンの点検

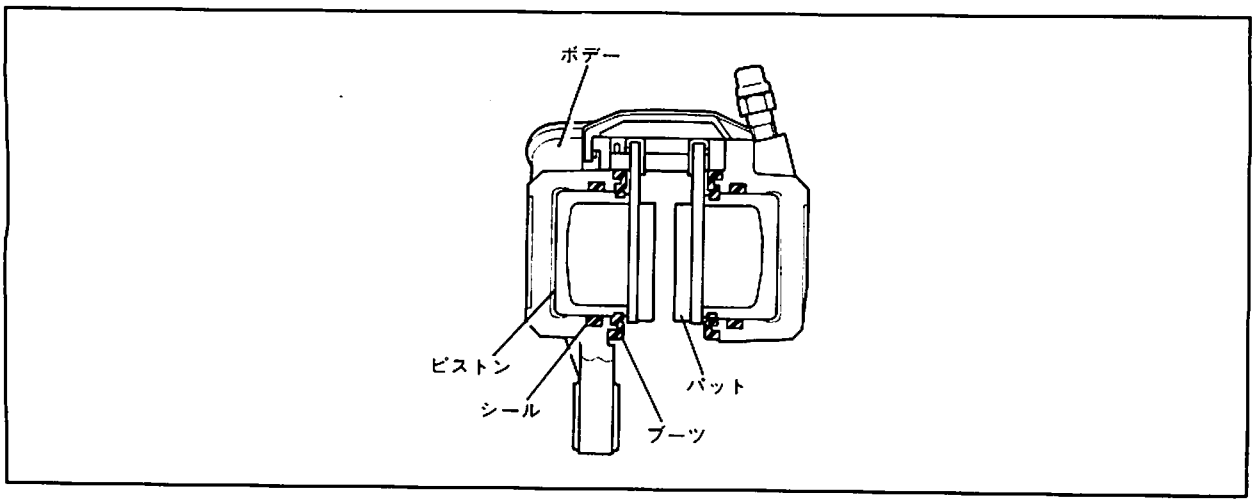
★キャリパ、ピストンなど各摺動する部品に傷がないか目視で点検する。
★キャリパの内径、ピストンの外径を測定する。



ピストンの外径（mm）			
標準	前：26.957~26.97 後：38.098~38.148	限度	前：27.155 後：38.087



シリンダの内径（mm）			
標準	前：27.000~27.05 後：38.18	限度	前：26.92 後：38.218



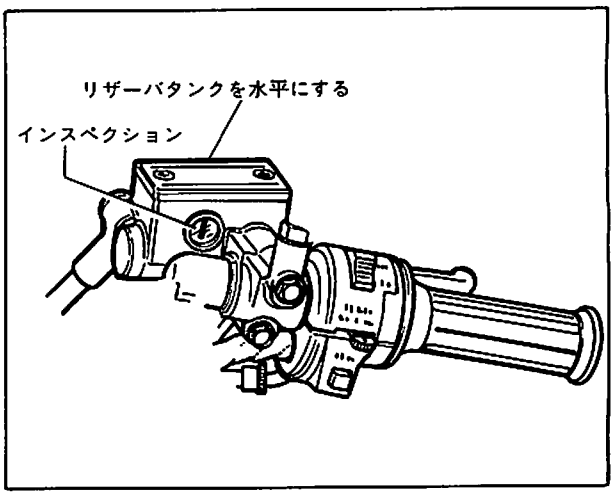
ブレーキのエアー抜き

★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キャップを取り付ける。

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ときはリザーバタンクを水平にしてください。

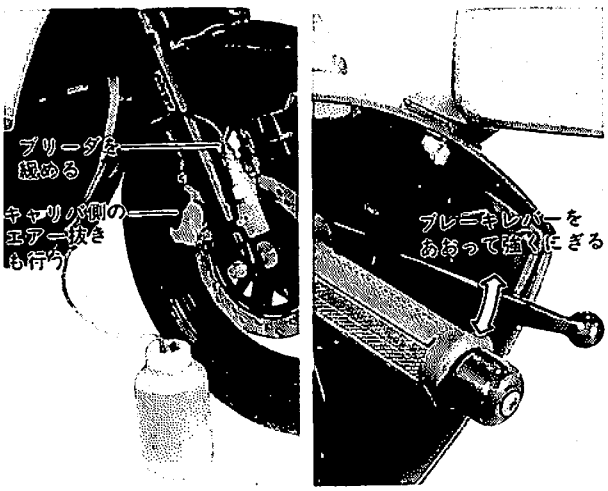
●ブレーキフルードは塗装面、樹脂製品に附着すると塗装面を損傷させたり、亀裂ができたりするので十分注意してください。



★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緩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。

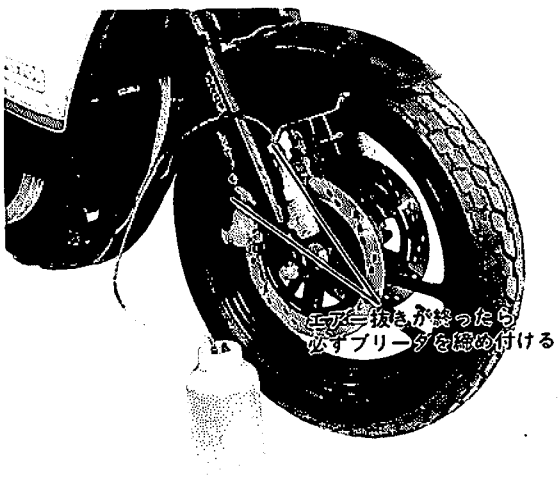
注意 リザーバタンク内のブレーキオイルがなくなる前に補給してください。



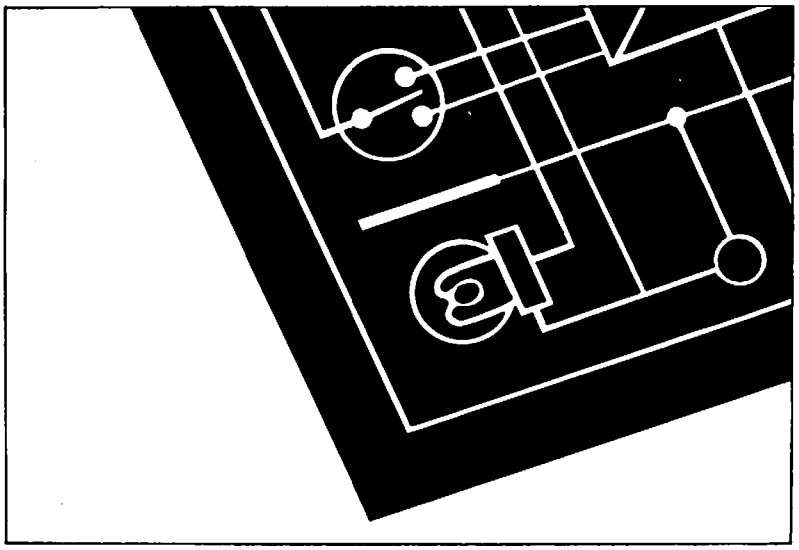
★エアー抜きが終ったらブレーキフルードをリザーバタンクのインスペクション上端まで入れる。

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。



整備資料



P145 → P173

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	230～270kg・cm
クランクケースボルト(6㎜)	130kg・cm
〃 (8㎜)	200～240kg・cm
オイルポンプボルト	80～120kg・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	150～200kg・cm
ジェネレータロータボルト	1,400～1,600kg・cm
オイルパイプ(8㎜)	80～120kg・cm
〃 (10㎜)	180～220kg・cm
シリンダヘッドナット(8㎜)	210～250kg・cm
シリンダヘッドボルト(6㎜)	80～120kg・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	110～130kg・cm
ロッカアームシャフトボルト	250～300kg・cm

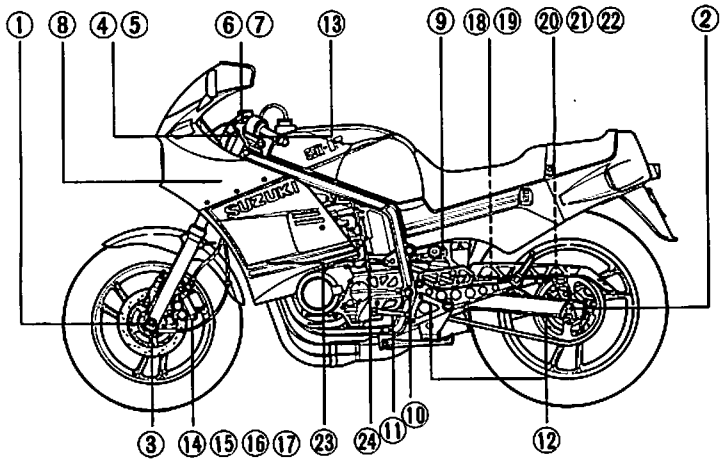
一般的な締付トルク

ネジ径	一般ボルト	強力ボルト
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

★給油箇所

1 リヤークッションレバー中央
2 リヤークッションロッド下側
3 クラッチレリーズスクリュ部

車体関係締付トルク

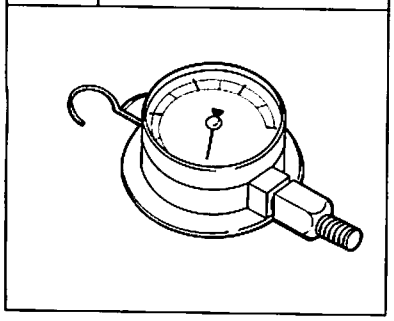


①フロントアクスルナット …… 360～520kg・cm
②リヤーアクスルナット …… 500～800kg・cm
③フロントアクスルストッパナット …… 150～250kg・cm
④フロントフォークアッパーブラケットボルト（左、中、右） …… 150～250kg・cm
⑤ 〃 （中） …… 200～300kg・cm
⑥ハンドルバーホルダボルト（右、左） …… 500～600kg・cm
⑦ハンドルバーホルダナット（右、左） …… 200～300kg・cm
⑧フロントフォークロアーブラケットボルト（右、左） …… 150～250kg・cm
⑨ショックアブソーバリヤーナット（上、下） …… 400～600kg・cm
⑩リヤースイングアームピボットナット …… 500～800kg・cm
⑪ブレーキペダルボルト …… 60～100kg・cm
⑫リヤートルクリンクナット（前） …… 前 100～150kg・cm
〃 （後） …… 後 200～300kg・cm
⑬フロントブレーキマスタシリンダボルト（上、下） …… 50～ 80kg・cm
⑭フロントブレーキオイルボルト …… 200～250kg・cm
⑮フロントブレーキキャリパボルト（右、左） …… 250～400kg・cm
⑯フロントブレーキキャリパブリーダ（右、左） …… 60～ 90kg・cm
⑰アンチノーズモジュレータブリーダ …… 60～ 90kg・cm
⑱リヤーブレーキロッドロックナット …… 150～250kg・cm
⑲リヤーブレーキマスタシリンダボルト（上、下） …… 60～100kg・cm
⑳リヤーブレーキオイルボルト …… 200～250kg・cm
㉑リヤーブレーキキャリパボルト …… 150～250kg・cm
㉒リヤーブレーキキャリパブリーダ …… 60～ 90kg・cm
㉓フレームダウンチューブボルト …… 400～600kg・cm
㉔エンジンマウンティングボルト …… 600～720kg・cm

使用油脂一覧

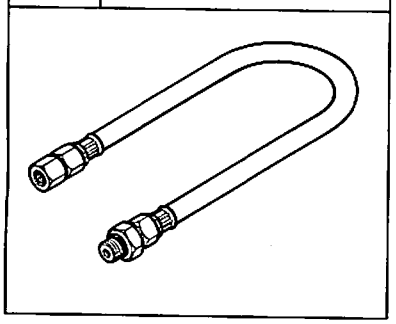
No.	品番	品名	用途
①	99000-21300 99000-21310	スズキエクスターオイル スーパーデラックス	エンジンオイルとして使用
②	99000-25010	スズキスーパーグリース(A)	オイルシールリップ部に塗布
③	99000-25140	スズキモリペースト	バルブステムに塗布
④		シール1207・B	クランクケース合せ面に塗布
⑤	99000-32080-00A	スリーボンド1401	ネジ類のゆるみ防止
⑥	99000-32080-33B	スズキネジロック	スタータクラッチの締付
⑦	99000-22080-03B	スズキネジロック	カムスプロケットボルトの締付

品番	09915－77330
品名	オイルプレッシャーゲージ(10kg用)



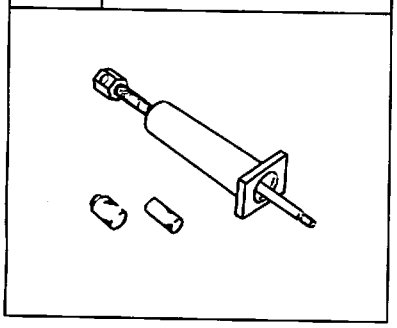
4サイクルエンジンのエンジン潤滑油の送油圧を測定するものです。
測定範囲は0～10kg／㎠で主にメタル軸受方式のエンジン用として用います。
ゲージ単体のため測定しようとする車種に応じたホースでエンジンとゲージを接続しなければなりません。
（ホースは別売です）

品番	09915－74520
品名	オイルプレッシャーゲージホース



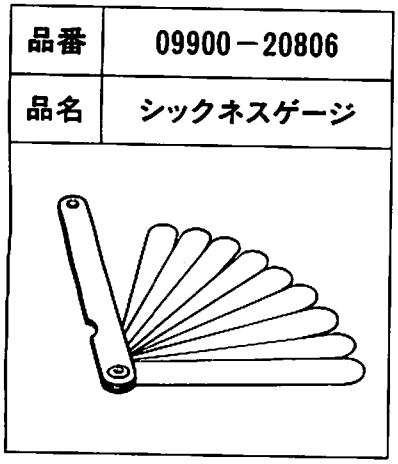
4サイクルのエンジンのエンジン潤滑油の送油圧を測定するときにオイルプレッシャゲージとともに使います。
エンジン側の取付ネジは14ミリ1.25ピッチのネジです。
また先端のネジを1個取り外すと13ミリ1.5ピッチのメスネジになります。
ホース長：約600㎜

品番	09910－34510
品名	ピストンピンプーラ



ピストンをコンロッドから取り外そうとするときにピストンピンを抜きとるために用います。
ピストンピンの中へプーラのシャフトを通し反対側からシャフトの先端へピストンピンの径に適応したアタッチメントを取り付け（左ネジ）でシャフトを左へ廻すとピストンピンが抜けてきます。

品番	09900－20806
品名	シックネスゲージ



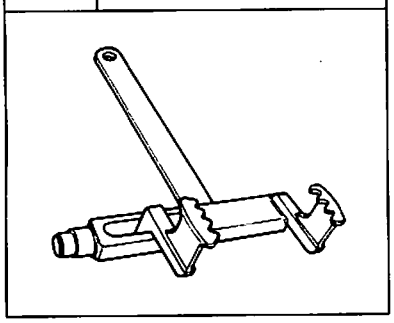
主に4サイクルエンジンのタペットクリアランスの点検調整用に使用しますが他に一般的なシックネスゲージとしても使えます。
薄いゲージはこわれやすいため使用頻度の高いゲージは同一サイズでも枚数を多くしています。

〔内容明細〕

長さ 75㎜
0.03×5、0.04×3、0.05×3
0.06×2、0.07×3、0.08×2
0.09×3、0.10×1、0.11×1
0.12×1、0.13×1

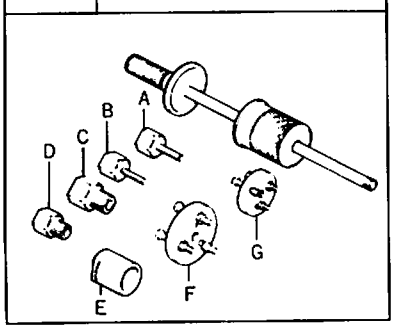
GK71B CLUB POWER ENDURANCER GSX-R

品番	09920－53710
品名	クラッチスリーブハブホルダ



2輪車のクラッチの分解整備に欠かせない工具でクラッチスリーブハブを脱着するときに用います。
クラッチスリーブハブの大きさに合わせてホルダの爪の位置を調整して掴みハンドル部で固定してスリーブが回らないように押えます。
爪がスライドするため1部の車種を除いて多くの車種に利用できます。

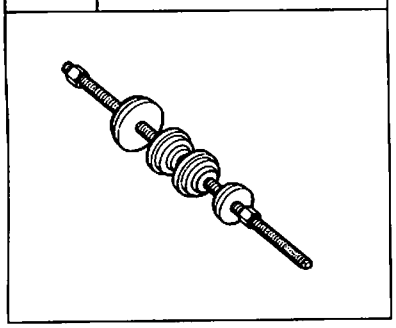
品番	09930－30133
品名	ロータ・リムーバセット



各種のロータ類を抜き取るためのセットで、フライホイールロータやアーマチュアの取り外しなどの作業に用います。
又、他にスライドハンマー部をベアリングリムーバと組合わせてベアリング抜き取りに用いたり幅広く使用できます。

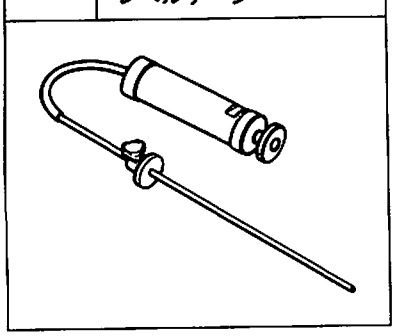
〔アタッチメント明細〕
①ロータリーリムーバスライドシャフト：品番09930-30102
②アタッチメントA：品番09930-30141…10ミリネジ
③ 〃 B：品番09930-30150…8ミリネジ
④ 〃 C：品番09930-30161…27ミリ左ネジ
⑤ 〃 D：品番09930-30170…24ミリネジ
⑥ 〃 E：品番09930-30180…30ミリ内ネジ
⑦ 〃 F：品番09930-30190…6ミリネジ3本
P＝42φ～65φ
⑧ 〃 G：品番09930-30211…5ミリネジ3本
P＝24φ～34φアタッチメントAを含む
⑨アタッチメントF用ボルト：品番09930-30220

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



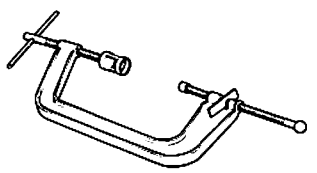
2輪車のステアリングレースやベアリングレースをフレームヘッドパイプに圧入するときや、スイングアームピボット部にニードルベアリングを用いている車種でのニードルベアリング圧入時に用いる工具です。

品番	09943－74111
品名	フロントフォークオイルレベルゲージ



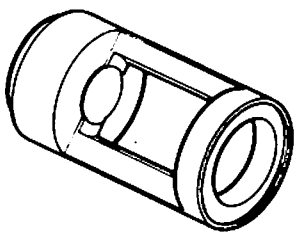
2輪車のフロントフォーク内のオイル量を調整するためのゲージです。
管に記した目盛に合わせてクリップをセットし、フロントフォークインナーチューブ内へ入れ先端の穴からオイルを吸い出すと、所定の油面になります。
オイル量が不足しているとオイルが吸い上げられませんので、この場合は、少し多目にオイルを入れて再び吸い出すと所定の油量になります。

品番	09916－14510
品名	バルブリフタ



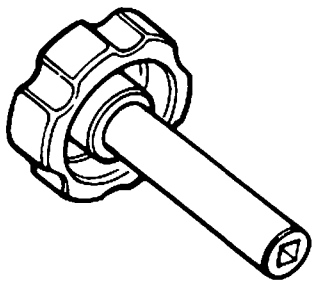
4サイクルエンジンに於ける吸・排気バルブ関係の整備時、シリンダヘッド本体からバルブ単体で取外したり組付けたりするときに使用します。
先端のアタッチメントはロッキングボールによって固定しており簡単に脱着できるのでバルブスプリングリテーナのサイズに合わせて交換することができます。
標準アタッチメント：φ28.5

品番	09916－14910
品名	バルブスプリングコンプレッサアタッチメント



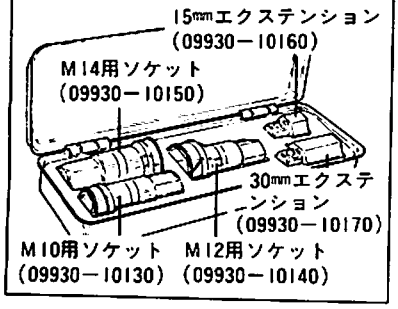
4サイクルエンジンに於ける吸・排気バルブ関係の調整時、シリンダヘッド本体からバルブ単体で取外したり組付けたりするときバルブスプリングコンプレッサ本体へ取付けて使用します。
バルブスプリングリテーナの径がφ24のものに使用できます。
バルブスプリングコンプレッサ本体
(別売)
品番：09916－14510

品番	09917－14920
品名	タペットアジャストドライバー



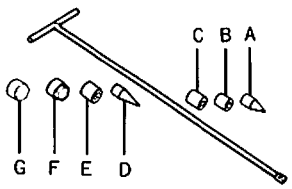
4サイクルエンジンのタペットクリアランスを調整するときにタペットスクリュを回すために用います。
オフセットレンチなどでロックナットをゆるめた後、先端の□部をタペットスクリュの□部に合せて差し込みタペットスクリュを回し、適正なタペットクリアランスに調整します。
先端□部……対辺3㎜

品番	09930－10120
品名	スパークプラグレンチセット



2輪車のいろいろなエンジンに幅広く使用できるように汎用性を高くしたスパークプラグレンチセットです。
・セット構成はM10用、M12用、M14用の3つのスパークプラグレンチソケット及び15㎜、30㎜の長さ調整用エクステンションの5点です。
・駆動は□9.5㎜系及び六角対辺17㎜系で便利に使用できます。
・ソケット先端にロッキングホールを設け、スパークプラグの脱落を防止しています。
・ソケット長さはエクステンションとの組み合わせで、57㎜、72㎜、87㎜、107㎜の4種類に調整できます。

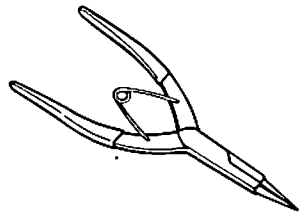
品番	09940－34514
品名	フロントフォーク アッセンブリングツール



2輪車フロントフォークで全面摺動式のものを分解組立するときに使用します。
長い"T"ハンドルの先端にアタッチメントを取付け、インナーチューブ上端から挿入し、内部のシリンダを回り止めし、下部のアレンボルトをゆるめたり締め付けたりします。

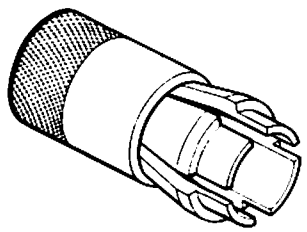
①Tハンドル　：09940-34520
②アタッチメントA：09940-34530
③アタッチメントB：09940-34540
④アタッチメントC：09940-34550
⑤アタッチメントD：09940-34561
⑥アタッチメントE：09940-34570
⑦アタッチメントF：09940-34580
⑧アタッチメントG：09940-34590

品番	09900－06107
品名	スナップリングプライヤ(軸・直)



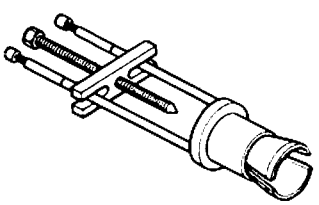
各所に使われているスナップリング類を脱着するための専用のプライヤです。
細かいところでの作業に便利なように先端の形状を細く長くしています。
軸用に用いるもので先端は真直ぐに伸びています。

品番	09940－50112
品名	フロントフォークオイルシール インストーラー



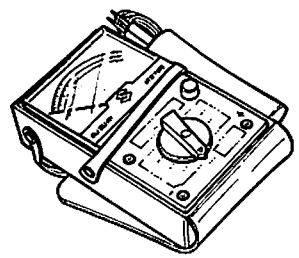
2輪車のフロントフォークインナーチューブにはいろいろな太さのものがあります。
これに伴ってオイルシールのサイズもいろいろありますが、各サイズ毎に専用の工具を準備するのは不合理です。
この不合理さを解消しφ26～φ45を1個でカバーできる便利なインストーラです。

品番	09941－84510
品名	ベアリングインナーレース リムーバ



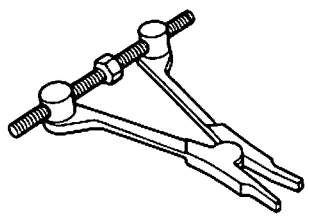
ステアリングヘッドにテーパローラベアリングを採用している2輪車の場合のステアリングステムに圧入されているテーパローラベアリングのインナーレースを取り外すときに使用します。

品番	09900－25002
品名	ポケットテスタ



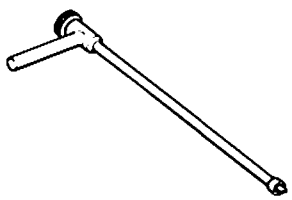
自動車用電装品の各種点検に便利な小型テスタです。
各種配線類の断線チェックをはじめ充電電流、充電電圧、各種抵抗値などの点検測定に利用できます。
〔測定範囲〕
●電　　圧
（直流）2.5V、10V、250V、1000V
（交流）10V、25V、250V、1000V
●直流電流：20A、250mA
●抵　　抗：1KΩ、10KΩ
100KΩ、1000KΩ

品番	09912－34510
品名	シリンダディスアッセンブリングツール



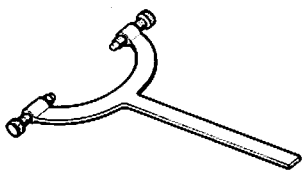
シリンダとクランクケースなど、パッキンを介して密着している部品を取り外すときに使用します。
細く作られた先端が入るところならどこでも使えますが無理にネジを廻して開いていくと薄い部分などを傷つけることもありますのでショックを与えながら使うなどの注意が必要です。
中央の六角部分を廻すと先端が閉じたり開いたりします。

品番	09913－14911
品名	スロットルバルブアジャストレンチ



〝L〟型の8㎜ソケットレンチに⊖ドライバを組合わせた工具で、複数のキャブレータのスロットルバルブ開度を同調させるために用います。
ソケット部でロックナットをゆるめ、アジャストスクリュを⊖ドライバで回してスロットルバルブの開度を調整します。

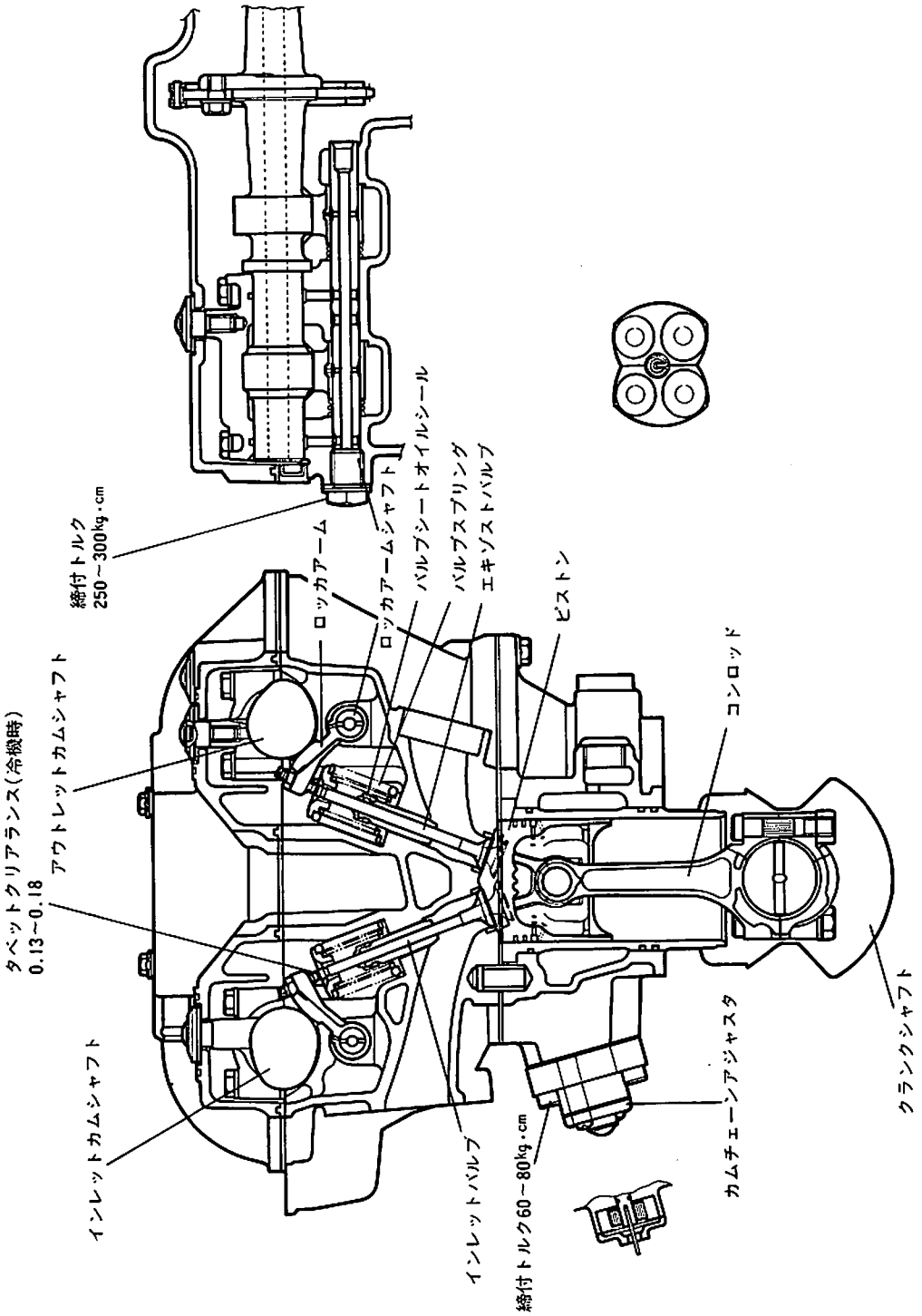
品番	09930－44912
品名	ロータホルダ



大型2輪車に用いられているジェネレータのロータを取り外すときに用います。
ロータ外周に設けられている2箇所の凹みに合わせてボルトを入れ、ハンドルを持ってロータが回るのを止めます。

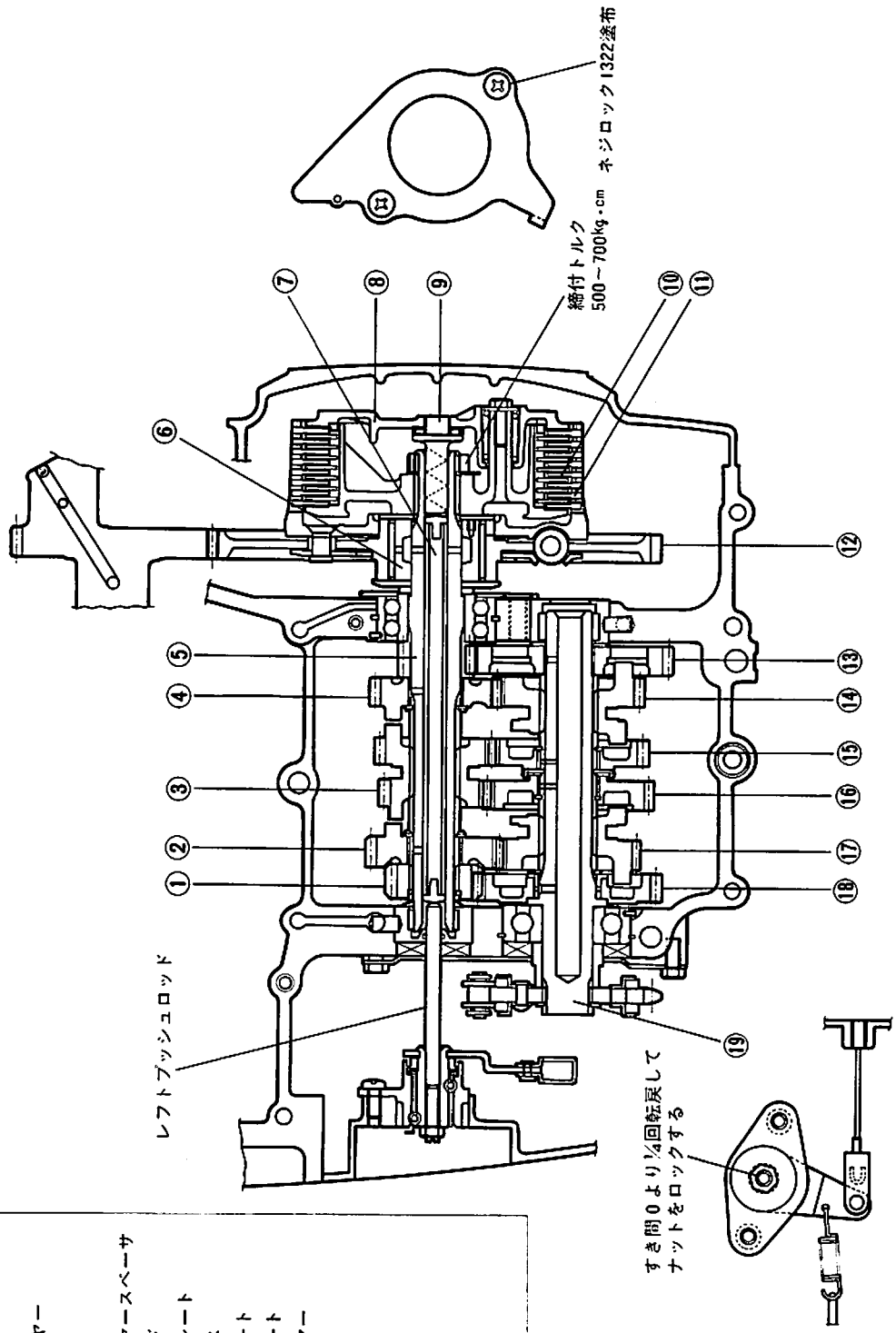
GK71B CLUB POWER ENDURANCER GSX-R

動弁関係組立図	GK71B



動力伝達経路図

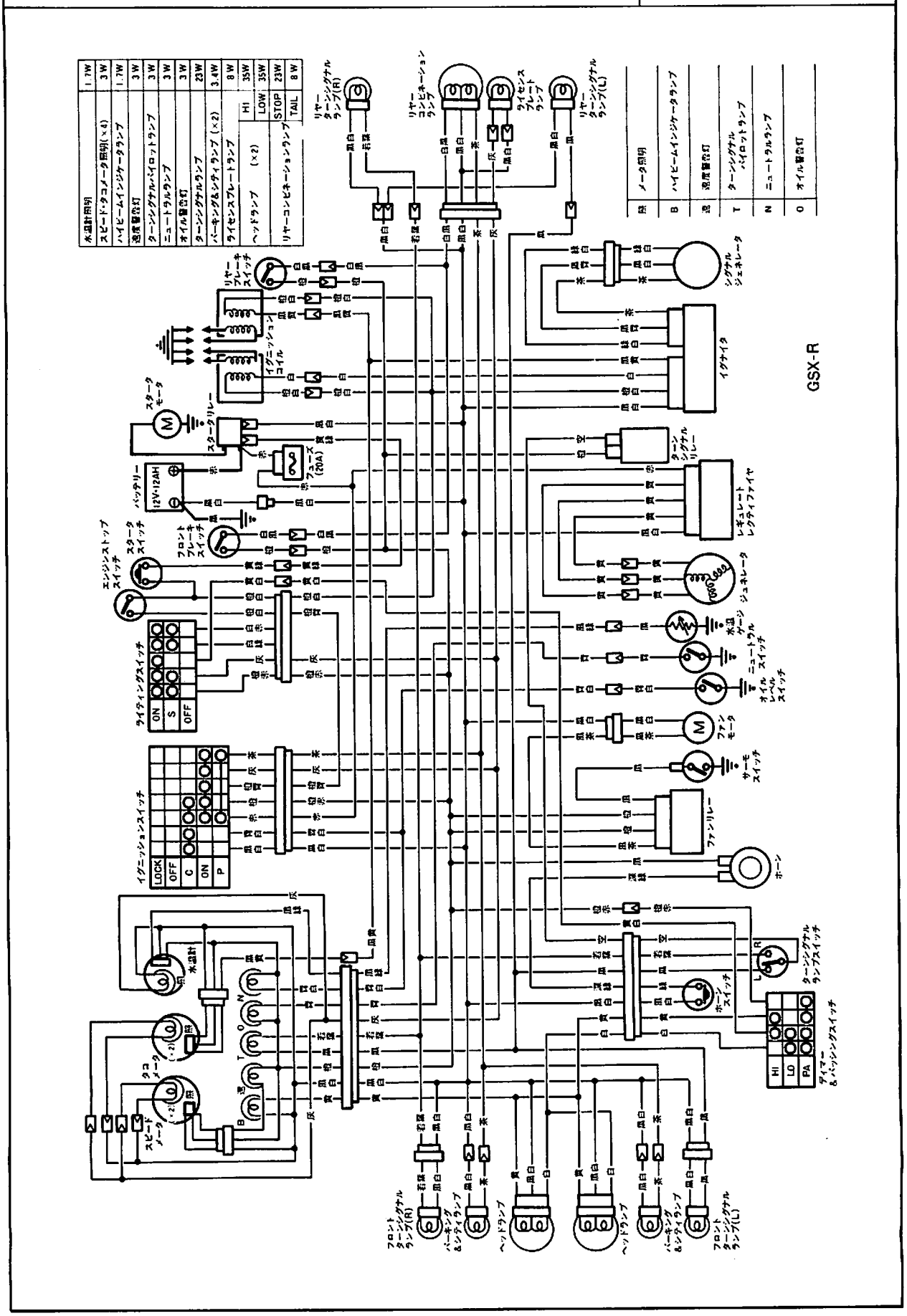
GK71B



番号	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	カウンタシャフト
⑥	プライマリドリブンギヤースペーサ
⑦	クラッチプッシュロッド
⑧	クラッチプレッシャプレート
⑨	クラッチプッシュピース
⑩	クラッチドリブンプレート
⑪	クラッチドライブプレート
⑫	プライマリドリブンギヤー
⑬	1st ドリブンギヤー
⑭	5TH ドリブンギヤー
⑮	4TH ドリブンギヤー
⑯	3RD ドリブンギヤー
⑰	6TH ドリブンギヤー
⑱	2ND ドリブンギヤー
⑲	ドライブシャフト

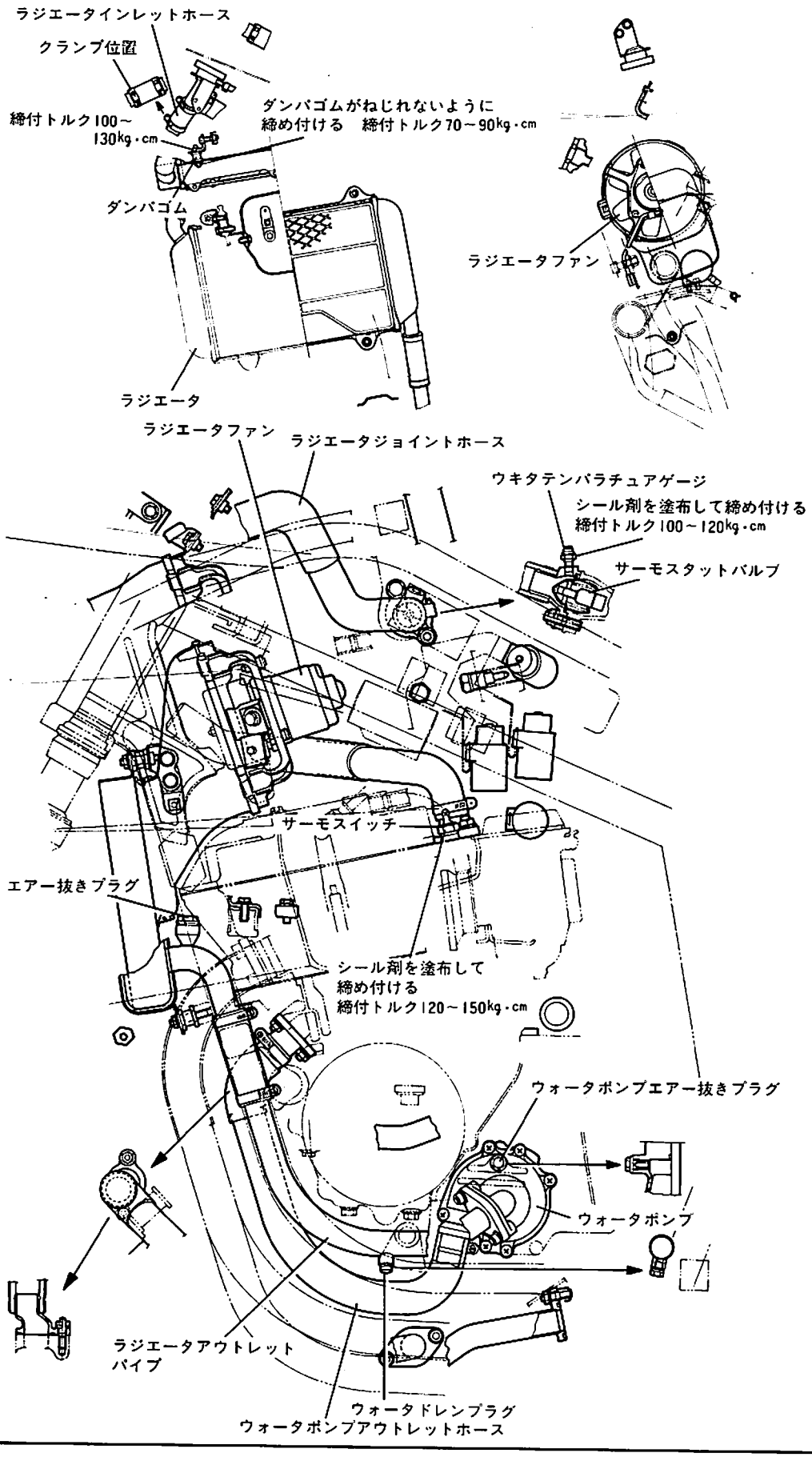
GK71B CLUB POWER ENDURANCER GSX-R

電気配線図 GK71B


GSX-R
水温計照明 1.7W
スピード・タコメータ照明(×4) 3W
ハイビームインジケータランプ 1.7W
速度警告灯 3W
ターンシグナル・パイロットランプ 3W
ニュートラルランプ 3W
オイル警告灯 3W
ターンシグナルランプ 23W
パーキング&シティランプ (×2) 3.4W
ライセンスプレートランプ 8W
ヘッドランプ (×2) HI 35W LOW 35W
リヤーコンビネーションランプ STOP 23W TAIL 8W
メータ照明
ハイビームインジケータランプ
速度警告灯
ターンシグナル パイロットランプ
ニュートラルランプ
オイル警告灯
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)
リヤー ブレーキ スイッチ
イグニッション コイル
スタータ モータ
スタータリレー
ヒューズ (20A)
バッテリー 12V・12AH
フロント ブレーキ スイッチ
スタータ スイッチ
エンジンストップ スイッチ
ライティングスイッチ ON S OFF
イグニッションスイッチ LOCK OFF C ON P
シグナル ジェネレータ
イグナイタ
ターン シグナル リレー
レギュレート レクティファイヤ
ジェネレータ
水温 ゲージ
ニュートラル スイッチ
オイル レベル スイッチ
ファン モータ
サーモ スイッチ
ファンリレー
ホーン
ターンシグナル ランプスイッチ
ホーン スイッチ
ディマー &パッシングスイッチ HI LO PA
水温計
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)
パーキング &シティランプ
ヘッドランプ
ヘッドランプ
パーキング &シティランプ
フロント ターンシグナル ランプ(L)

冷却関係組立図 (1)

GK71B

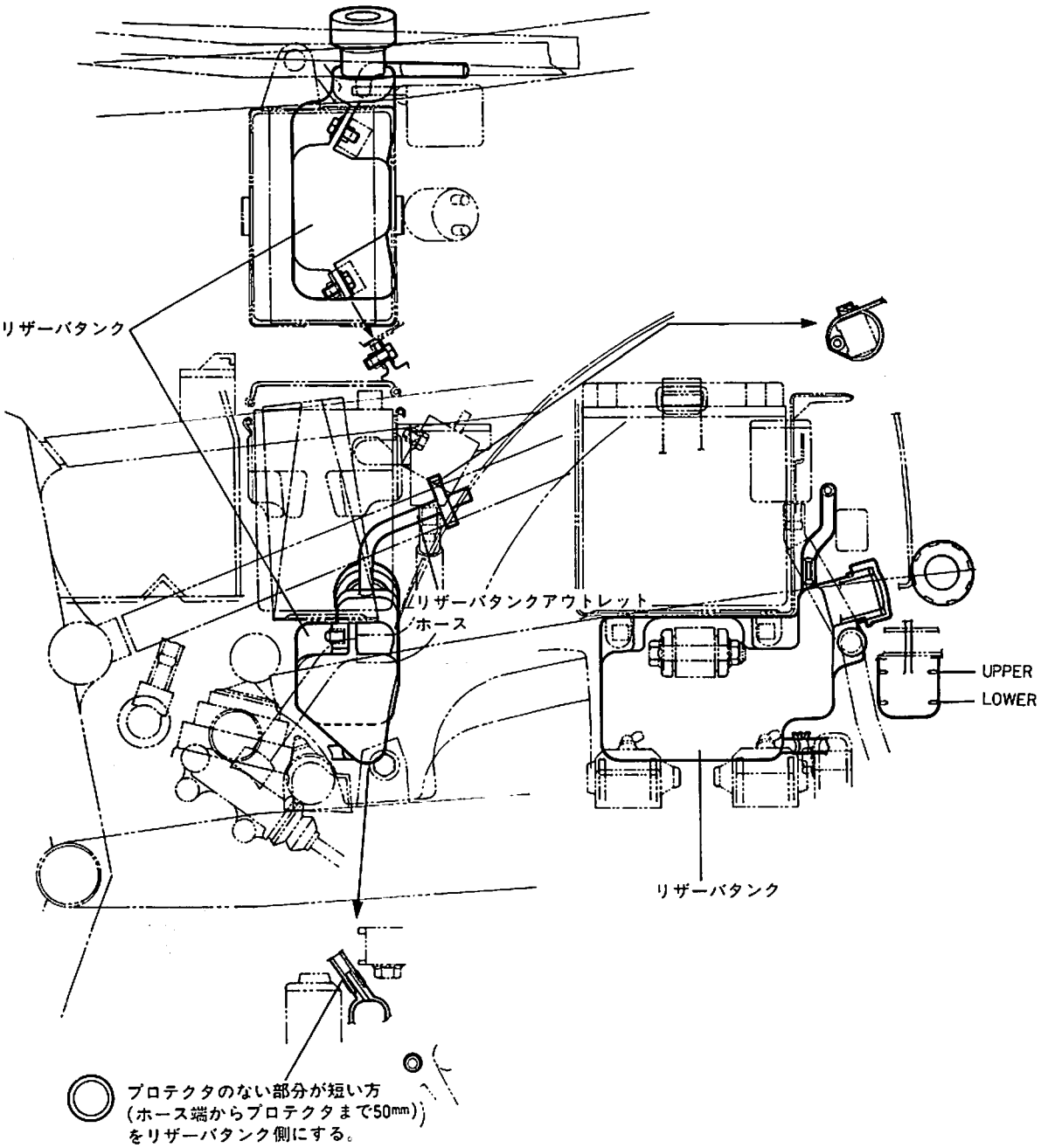


GK71B CLUB POWER ENDURANCER GSX-R

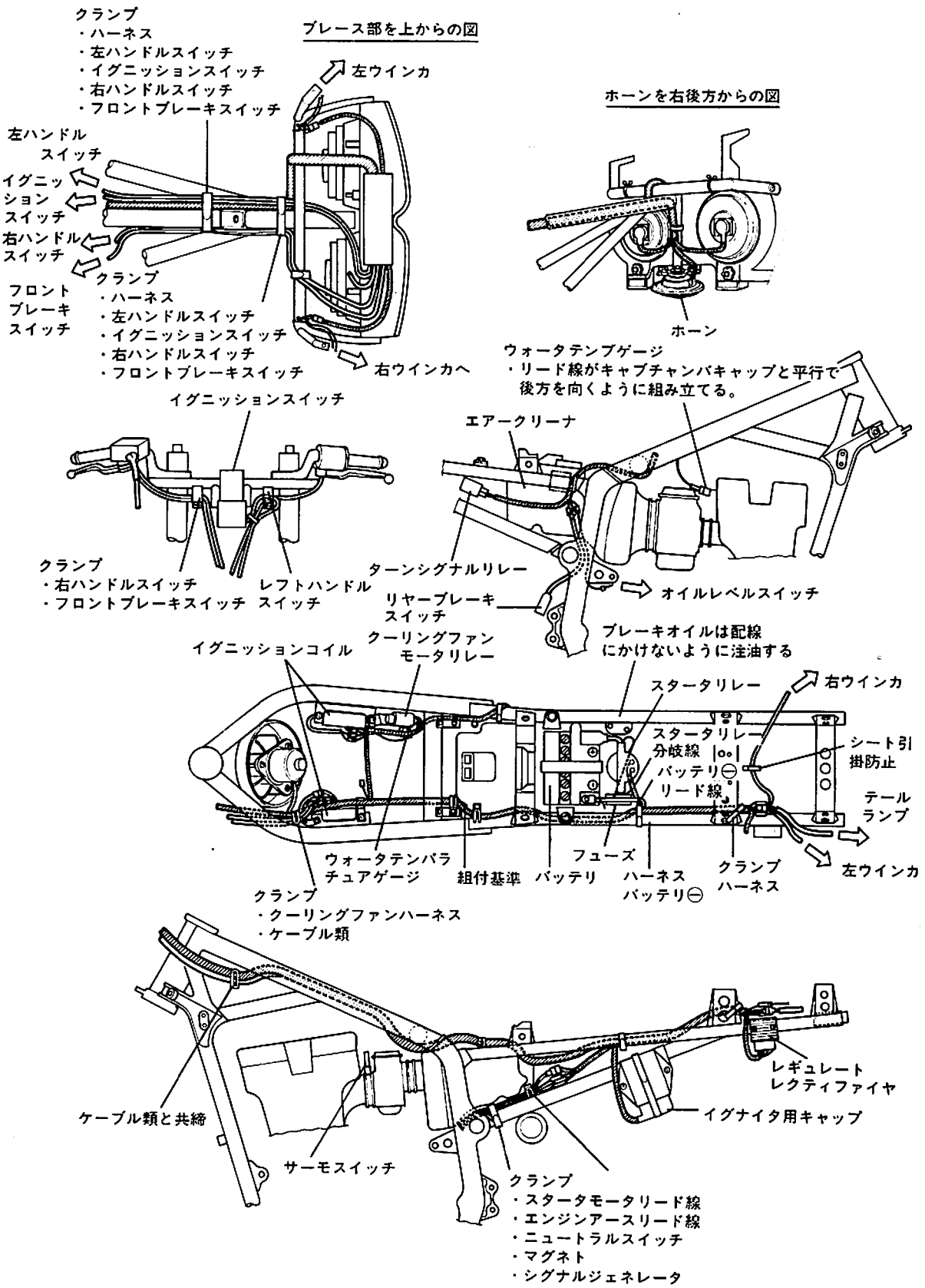
冷却関係組立図 (2)

GK71B

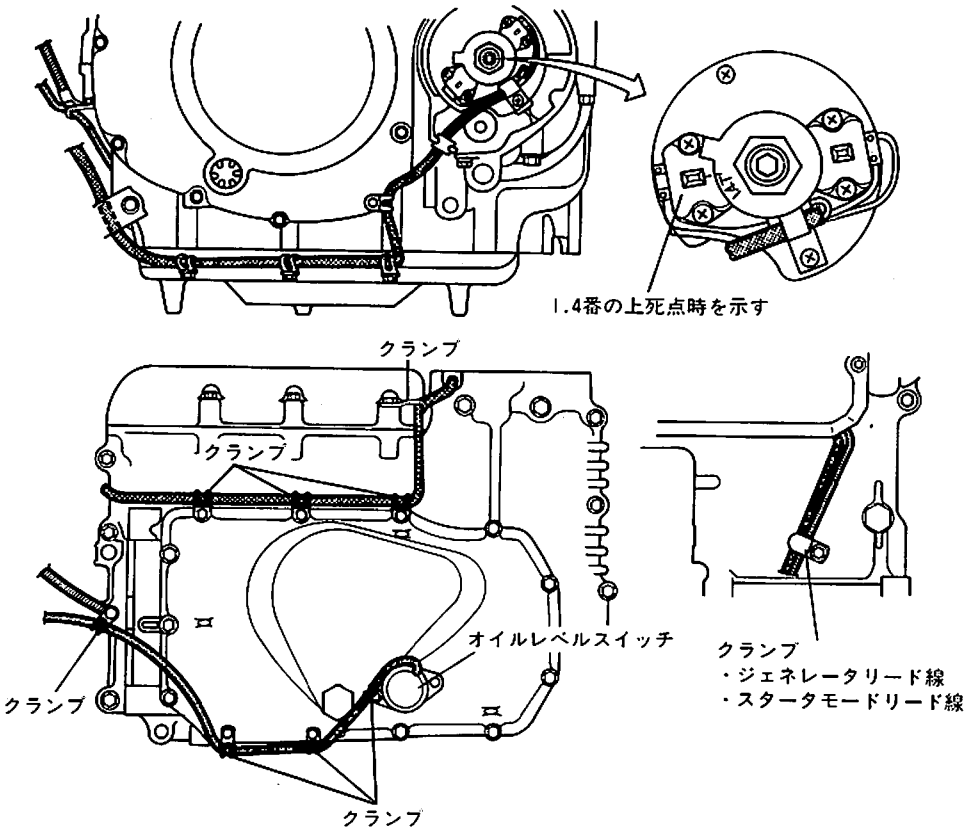
注記
・ラジエータ組立時はフィン及びユニオン部に傷を付けないこと。
・リザーバホースの差し込みは約15mm。
・ラジエータホースの差し込みは約20mm。



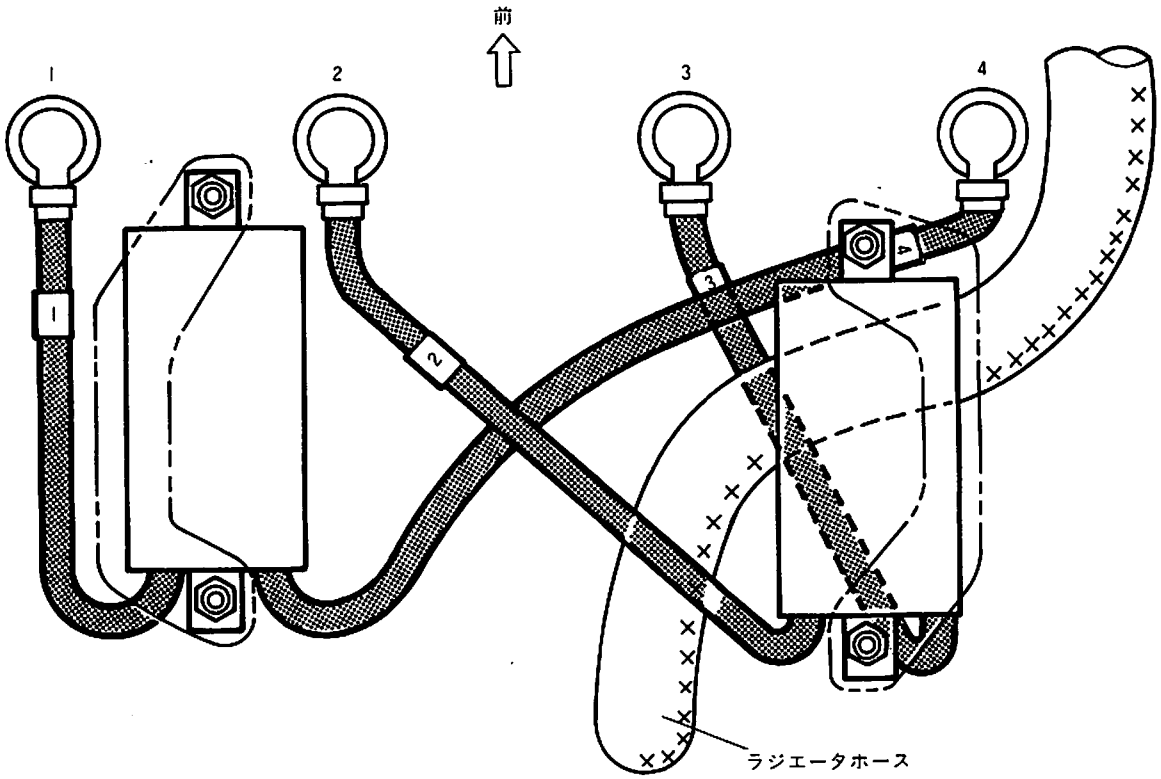
ワイヤリングハーネス取付要領図　GK71B



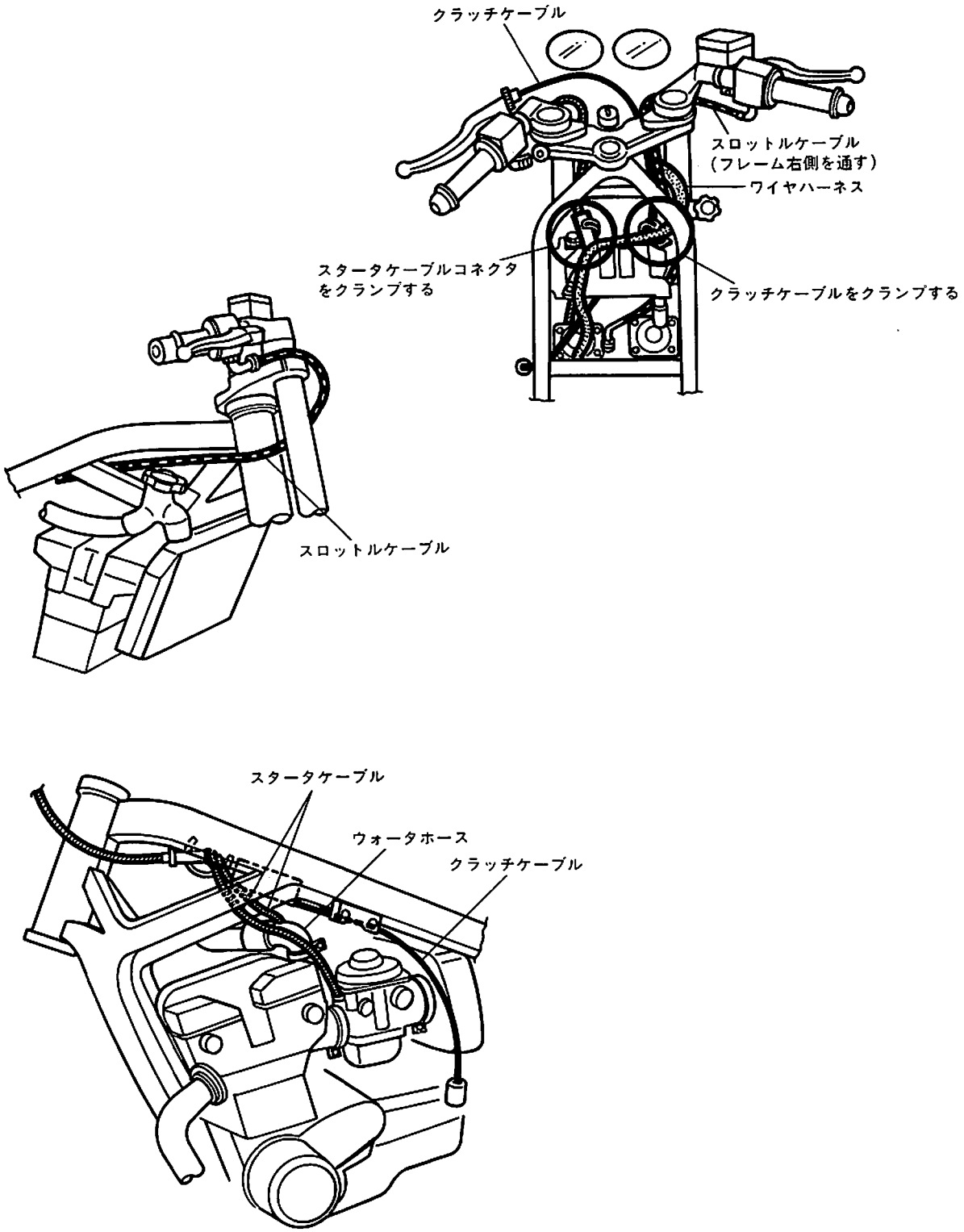
シグナルジェネレータ取付図 GK71B



イグニッションコイル取付図 GK71B

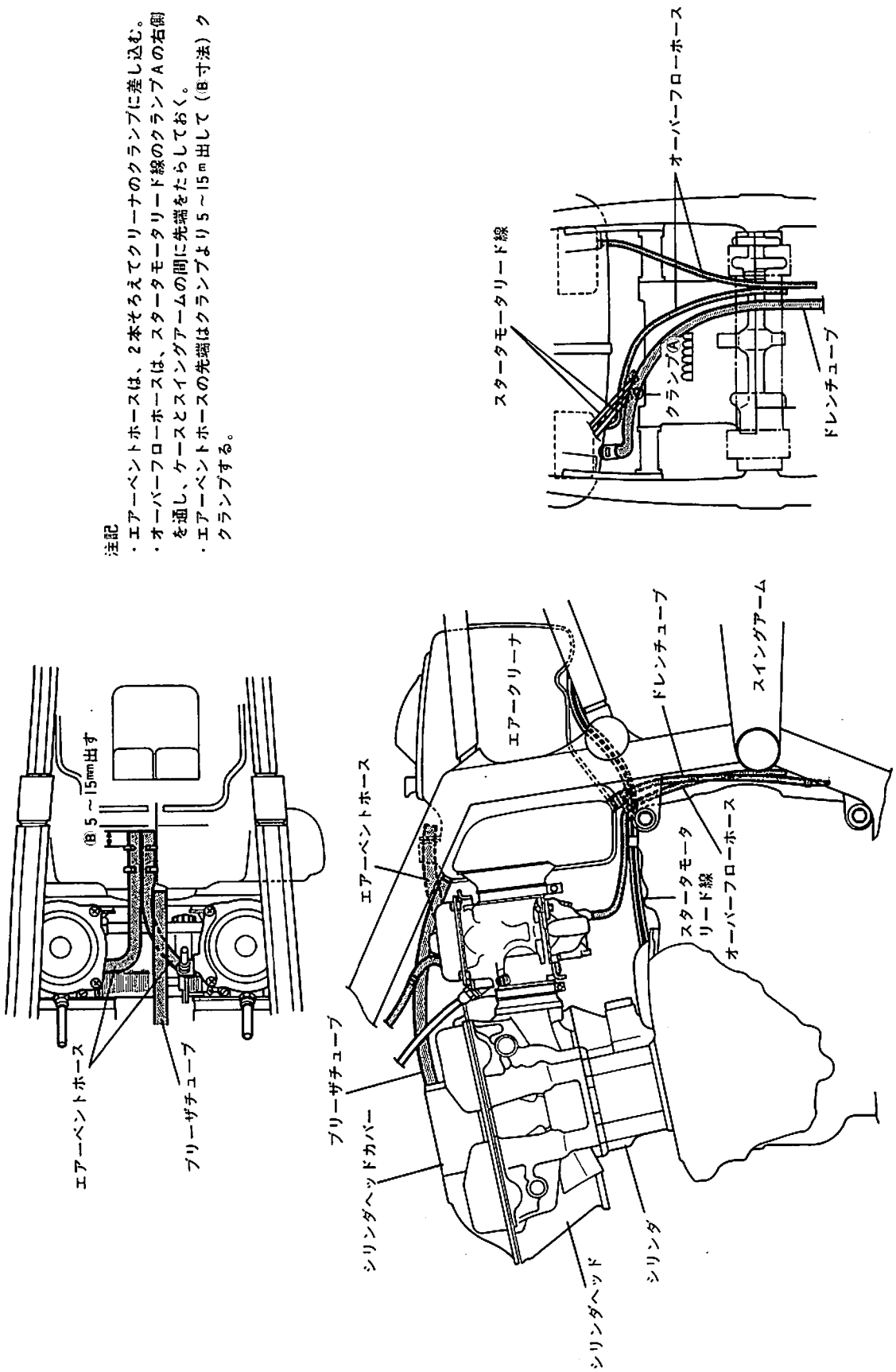


ケーブル類通し方詳細図	GK71B

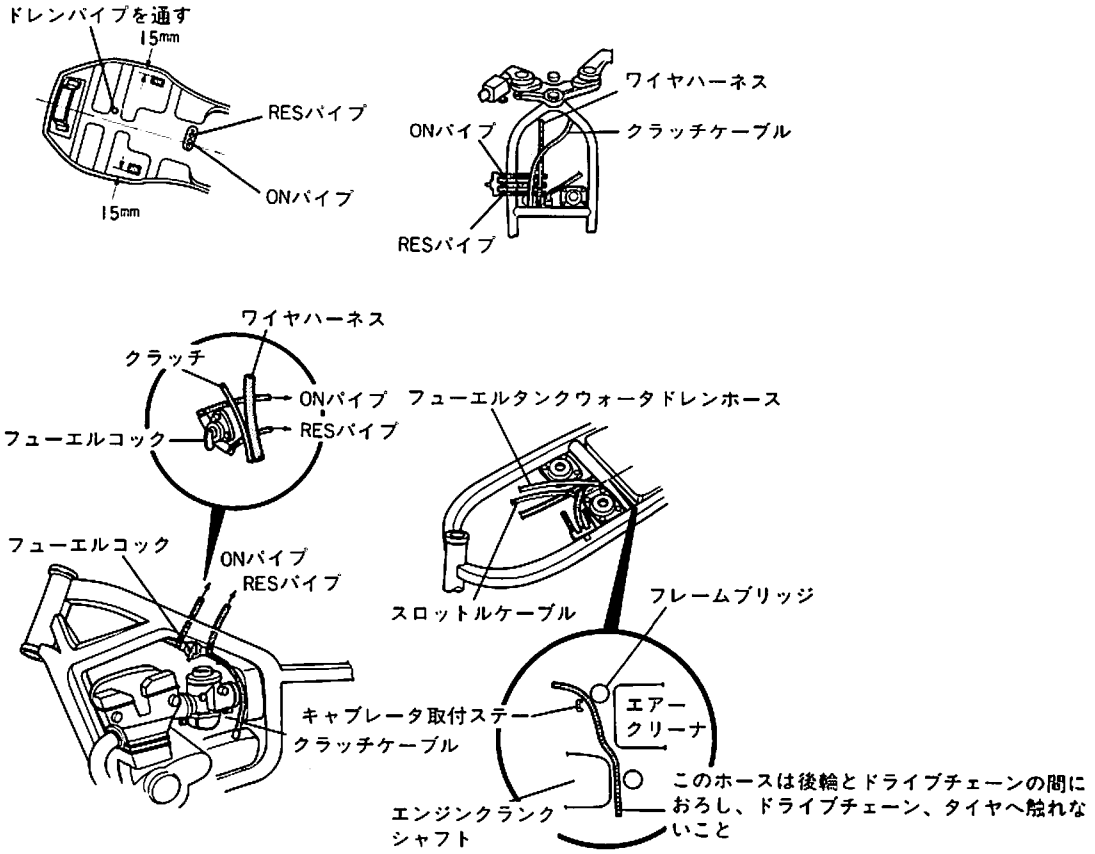


エアーベントホース組立図

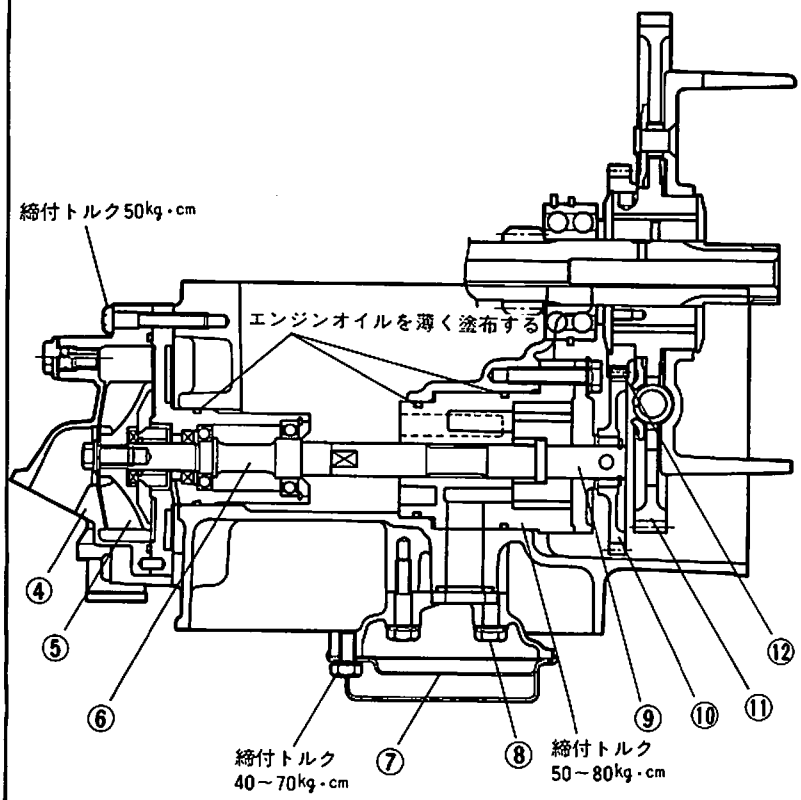
GK71B



フューエルタンクホース組立図　GK71B



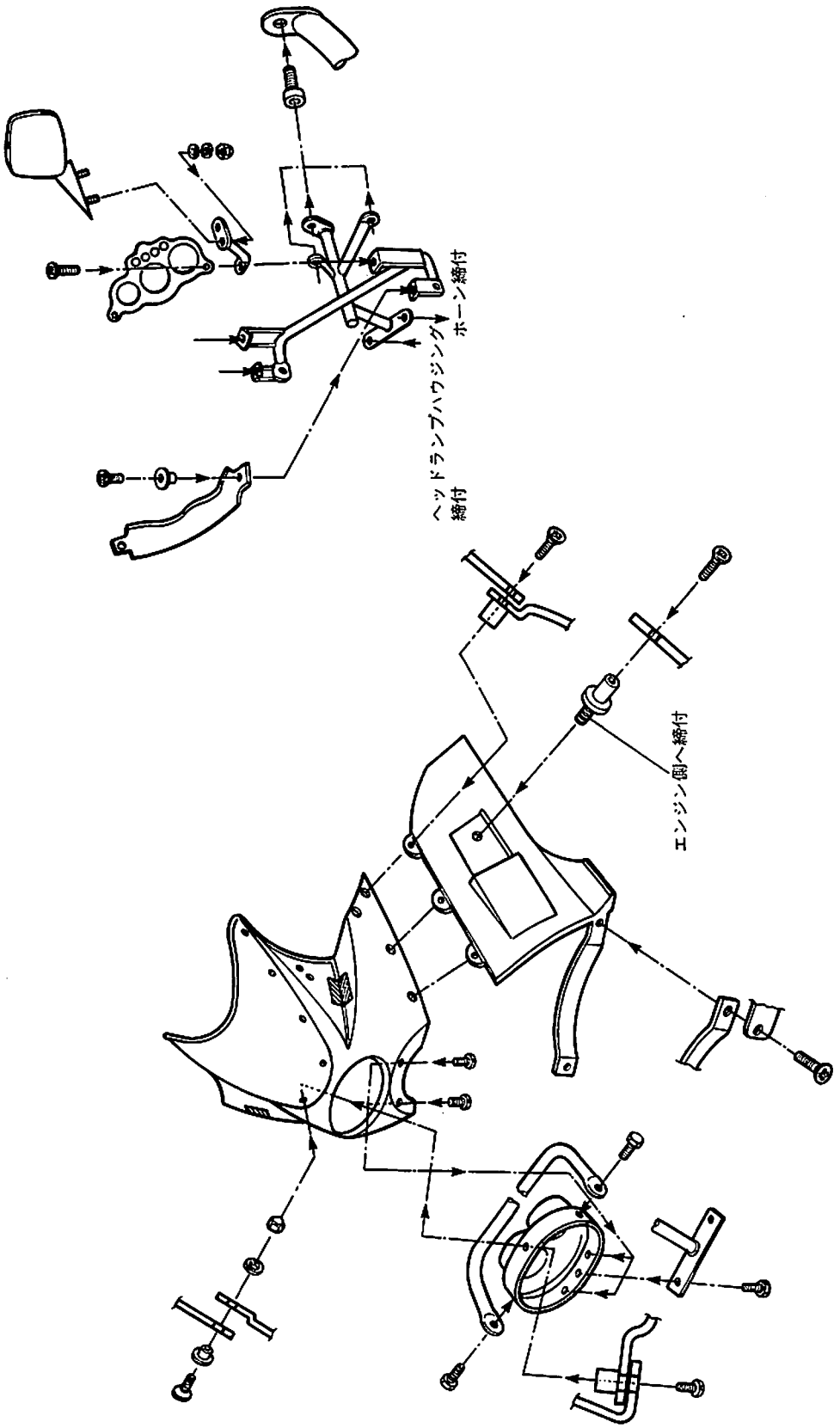
ウォータポンプ・オイルポンプ組立図　GK71B



番号	名　　称
①	オイルフィルタキャップ
②	オイルフィルタ
③	リリーフバルブ（レギュレータ）
④	ウォータポンプ
⑤	インペラ
⑥	ウォータポンプシャフト
⑦	オイルストレーナ
⑧	オイルポンプ
⑨	オイルポンプシャフト
⑩	オイルポンプドリブンギヤー
⑪	プライマリドリブンギヤー
⑫	オイルポンプドライブギヤー

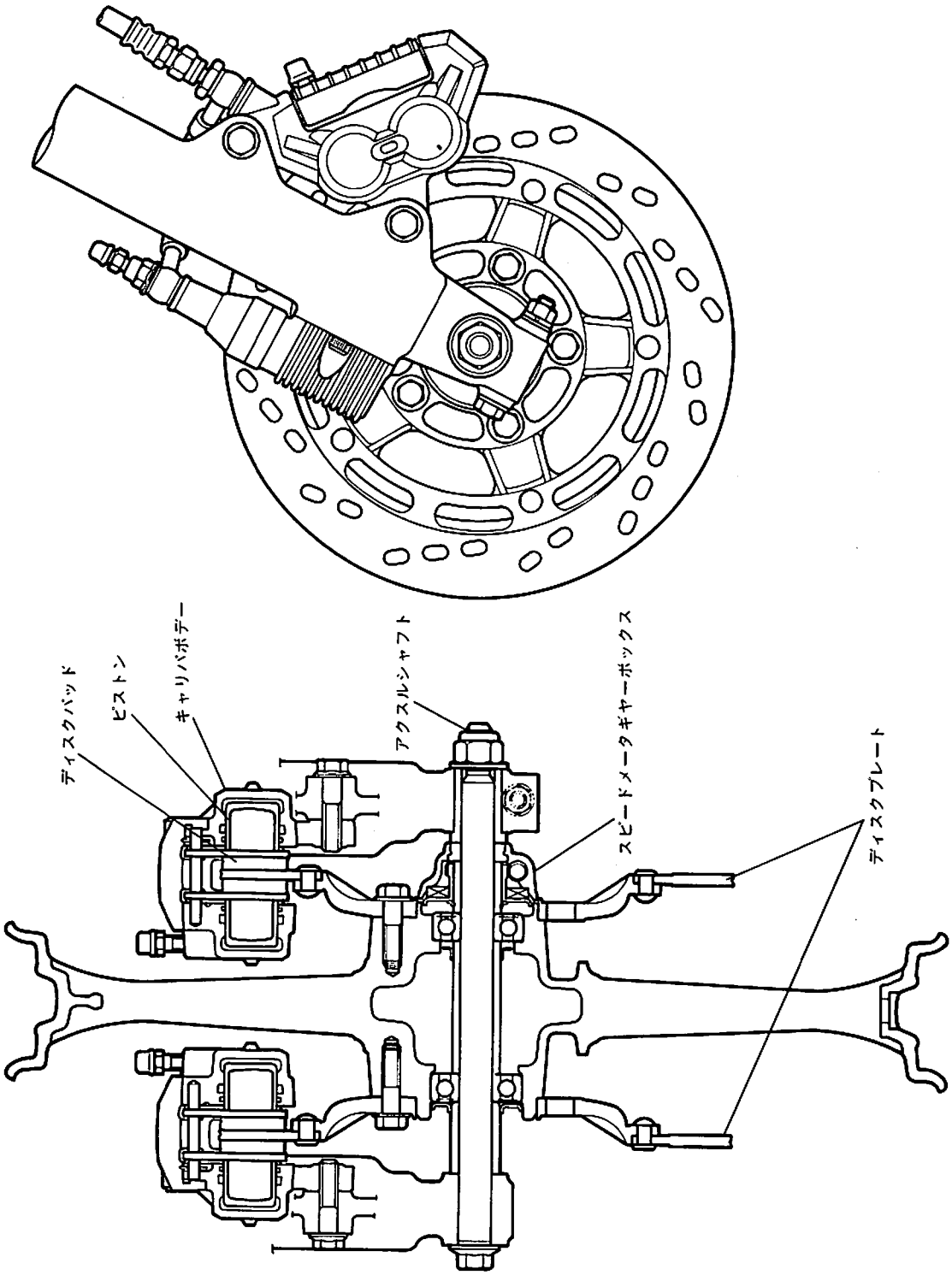
GK71B CLUB POWER ENDURANCER GSX-R

フェアリング組立図	GK71B

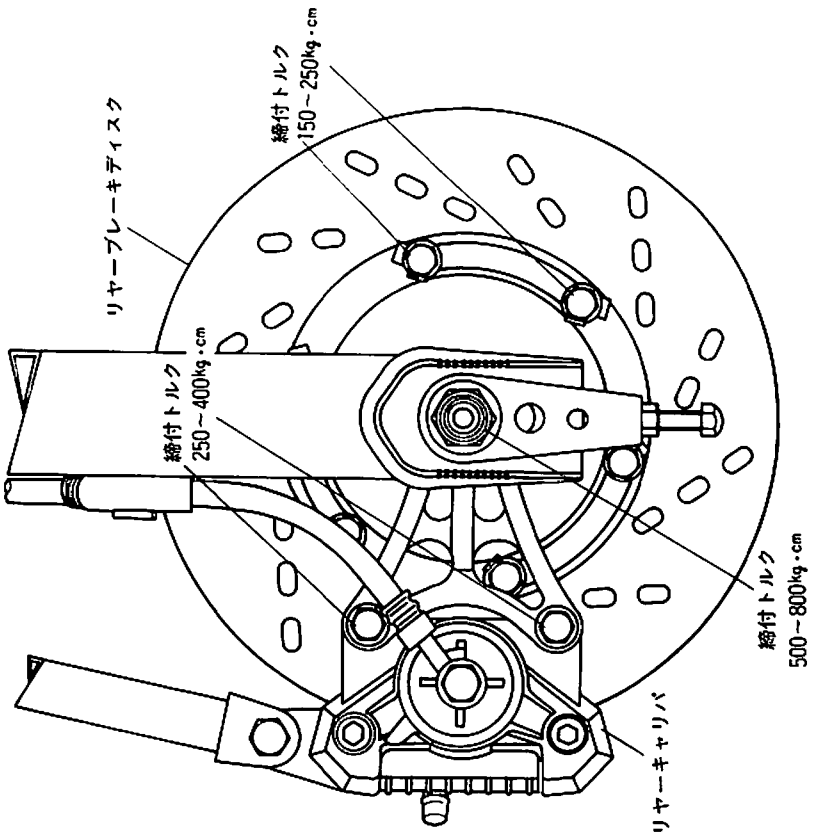


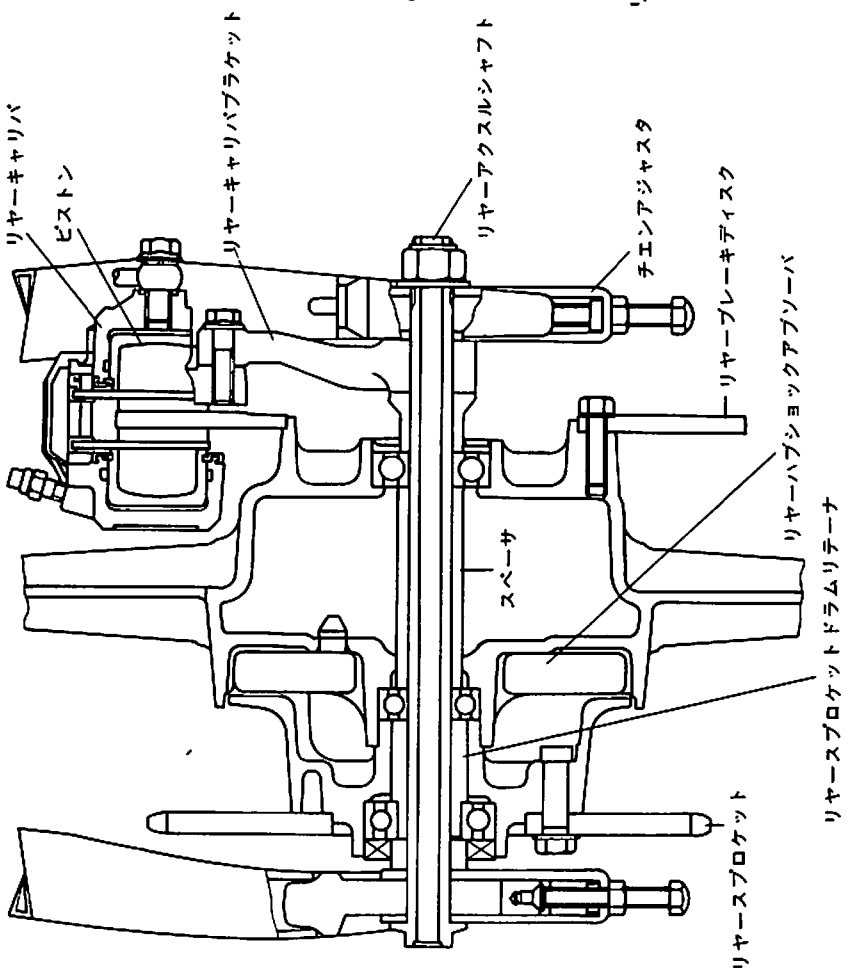
前輪走行・制動装置図

GK71B

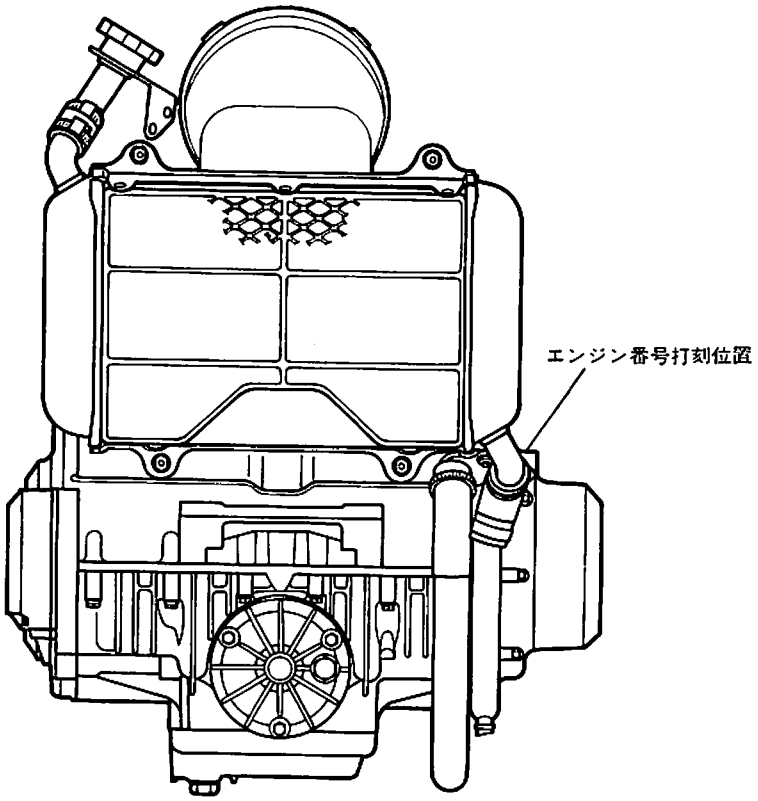


後輪走行・制動装置図	GK71B

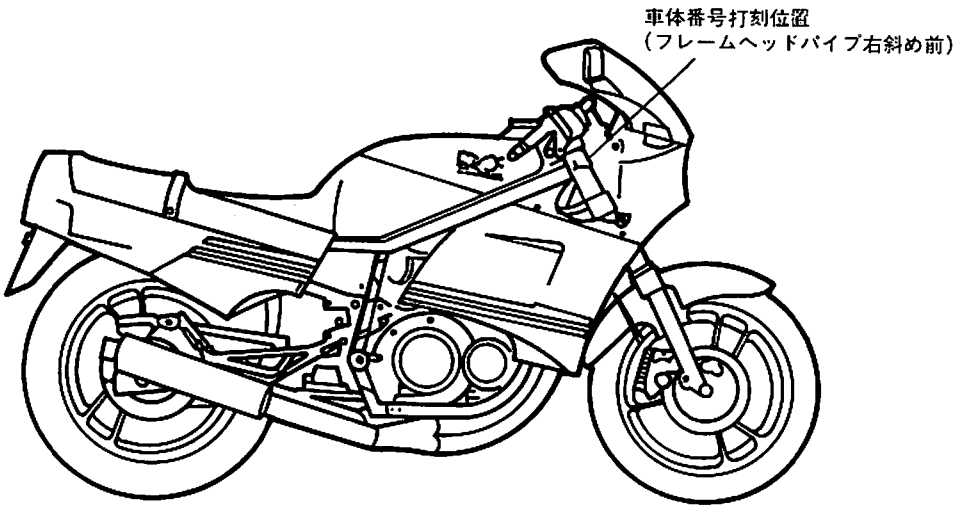




エンジン番号打刻位置図 GK71B



車台番号打刻位置図 GK71B



●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）		0.13～0.18	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)	5.00～5.012	――――
〃	(EX)	5.00～5.012	――――
バルブステムの外径	(IN)	4.960～4.975	――――
〃	(EX)	4.945～4.96	――――
バルブの振れ	(IN・EX)	0～0.02	0.05以上交換
バルブシート面の幅	(IN・EX)	0.7～1.0	標準値以外修正
バルブスプリングの自由長		インナ：IN34.0 EX32.40 アウタ：IN37.95 EX36.60	インナ：IN32.64EX31.1 アウタ：IN36.43EX35.13以下交換
カムの高さ	(IN)	34.91～34.95	34.61以下交換
カムの高さ	(EN)	34.14～34.18	33.84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		0.020～0.054	0.150以上交換
カムシャフトジャーナル部の外径		21.959～21.980	――――
カムシャフトホルダの内径		22.0～22.013	――――
カムシャフトの振れ		0 ～0.02	0.10以上交換
ロッカーアームシャフトの外径		11.973～11.984	11.913以下交換
ロッカーアームの穴の内径		12.000～12.018	12.078以上交換

潤滑関係

項目		標準値	使用限度
エンジンオイル量（分解時）	(cc)	2,600(3,000)	――――
エンジンオイルプレッシャー(60℃3,000r.p.m)(kg/cm²)		3 ～ 4	――――
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

●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	0.016～0.040	0.120以上修正
シリンダの内径	53.005～53.020	53.105以上交換
ピストンの外径(ピストン下端より〔14〕mm上)	52.97～52.985	52.990以下交換
シリンダヘッドの平面度	0 ～0.03	0.20以上交換
シリンダの平面度	0 ～0.03	0.20以上交換
ピストンリングの自由合い口すき間 (1st)	6.5	5.2以下交換
〃 (2nd)	6.0	5.2以下交換
ピストンリングの組付合い口すき間 (1st)	0.1～0.3	0.7以上交換
〃 (2nd)	0.1～0.3	0.7以上交換
ピストンリングとリング溝のすき間 (1st)	――――	0.180以上交換
〃 (2nd)	――――	0.150以上交換
ピストンのピン穴内径	14.010～14.018	14.044以上交換
シリンダコンプレッション (kg／cm²)	14.0 (450rpm)	11.6－450rpm以上交換
シリンダコンプレッション気筒間差 (kg／cm²)	――――	1以内

●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	14.000～13.995	13.980以下交換
コンロッド小端の内径	14.010～14.018	14.054以上交換
コンロッド小端の振れ	――――	――――
コンロッド大端のスラストすき間	0.10～0.20	0.30以上交換
クランクシャフトの振れ	0 ～0.03	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 0.045～0.095	標準値以外修正

●クラッチ・プライマリギヤ関係

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	2.6以下交換
ドライブプレートの歪み	――	――
ドリブンプレートの厚さ	1.6	――
ドリブンプレートの歪み	0 ～0.10	0.6以上交換
クラッチスプリングの自由長	34.4～35.4	33.15以下交換
発進(クラッチイン)回転数 (r.p.m.)	――	――
クラッチタイト回転数 (r.p.m.)	――	――
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 ～0.045	0.08以上交換

●トランスミッション関係

単位の表示なきものは全てmm

項　　目	標　準　値	使用限度
ギヤシフトフォークの爪の厚さ (1)	5.48～5.49	――
〃 (2)	5.48～5.49	――
〃 (3)	5.48～5.49	――
ギヤシフトフォーク溝の幅 (1)	5.5～5.6	――
〃 (2)	5.5～5.6	――
〃 (3)	5.5～5.6	――
ギヤーシフトフォークと溝のすき間(1)	0.01～0.12	0.80
〃 (2)	0.01～0.12	0.80
〃 (3)	0.01～0.12	0.80
シフタフォークシャフトの曲がり	0.01～0.03	――
カウンタシャフトギヤ圧入寸法	――	――
ドライブチェーンの21ピン間寸法(チェーンサイズ)	317.5(DID525U)	336.55以上交換
ドライブチェーンのたるみ(メーンスタンド使用時)	20～30	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	AS27VW	(アイサン)
メーンボア (mm)	30	
キャブレータ判別刻印	04A10	
アイドリング回転数 (r.p.m)	1,300	
フューエルレベル (mm)	9	
油面調整基準 (mm)	20.5	
メインジェット (M.J)	94	
ジェットニードル (J.N)	5BI0－3	
ニードルジェット (N.J)	2.6	
スロットルバルブ (Th.v又はC.A)	11.0	
パイロットジェット(P.J)又はエアスクリュ(A.S)	34	
パイロットスクリュ(P.S)	2.0	
バルブシート (V.S)	2.5	
スタータジェット (G.S)	60	
エアクリーナエレメントオイル塗布量	20 g (約24cc)	10W－30エクスタオイル

●電装関係

項　　目	諸　　元		
点火時期 (°/r.p.m.)	15／1,650	ピストンストローク ——— mm	
飛火性能 (mm)	8以上	———	
コンタクトポイントのすき間 (mm)	———	———	
ドエルアングル (度)	ND ———	K ———	M ———
スパークプラグギャップ (mm)	NGK 0.6～0.7	ND 0.6～0.7	
スパークプラグ (NGK)	焼けるとき ———	標準 C－8HA	くすぶるとき C－7HA
〃 (ND)	焼けるとき ———	標準 U－24FS－U	くすぶるとき U－22FS－U
イグニッションコイル抵抗値(1次) (Ω)	ND ———	Ⓚ 4	M ———
〃 (2次) (KΩ)	ND ———	Ⓚ 15	M ———
フライホイールマグネトステータコイル抵抗値 緑↔青 (Ω)	ND ———	Ⓚ ———	M ———
黄の各端子間 (Ω)	ND ———	Ⓚ ———	M ———
(Ω)	ND ———	Ⓚ ———	M ———
フライホイールマグネト充電性能2,000r.p.m. (A)	ND ———	Ⓚ ———	M ———
3,000r.p.m. (A)	ND ———	Ⓚ ———	M ———

●電装関係(前ページより続き)

項目	諸元		備考
フライホイールマグネト充電性能4,000r.p.m. (A)	ND ———	K ———	M ———
5,000r.p.m. (A)	ND ———	K ———	M ———
6,000r.p.m. (A)	ND ———	K ———	M ———
7,000r.p.m. (A)	ND ———	K ———	M ———
スタータモータブラシ長さ使用限度 (mm)	ND 8.5以下交換		ミツバ ———
スタータモータコンミュテータ外径限度 (mm)	27以下交換		———
セルダイナモアンダカット限度 (mm)	———		———
ブラシ長さ使用限度 (mm)	———		———
無負荷調整電圧 (V)	———		———
カット・イン電圧 (V)	———		———
レギュレータ調整電圧 (V)	13.5～15.5		———
バッテリ型式 (V-Ah)	YB10L－B2 FB10L－B2		———
バッテリ電解液比重	1.22～1.26		———
フューズ	20A×1		———
ヘッドランプ&パーキングランプバルブ (W)	35／35×2		———
シティランプバルブ (W)	3.4×2		———
テール・ストップランプバルブ (W)	23／8		———
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		———
ニュートラルランプバルブ (W)	3		———
ギヤーポジションランプバルブ (W)	12－1.12		———
オイルレベルランプバルブ (W)	3		———
ターンシグナルパイロットランプバルブ (W)	3		———
ハイビームインジケータランプバルブ (W)	1.7		———
ライセンスプレートランプバルブ (W)	8		———
スピードウォーナーランプバルブ (W)	3		———

●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	5～10	標準値以外修正
リヤブレーキペダル又はレバーの遊び	5～10	標準値以外修正
ブレーキドラムの内径 (前)	――	――
〃 (後)	――	――
ブレーキライニングの寸法 (前) (直径)	――	――
〃 (後) (直径)	――	――
ブレーキシューリターンスプリング自由長 (前)	――	――
〃 (後)	――	――
ブレーキディスクプレートの厚さ (前)	4.5	4.0以下交換
〃 (後)	6.5	5.3以下交換
ブレーキディスクプレートの振れ (前)	――	0.2以上交換
〃 (後)	――	0.2以上交換
ディスクブレーキパッドの厚さ (前)	――	摩耗限度線まで
〃 (後)	――	摩耗限度線まで
マスタシリンダ内径 (前)	14.000～14.043	14.098以上交換
〃 (後)	12.700～12.743	12.793以上交換
マスタシリンダピストンの外径 (前)	13.850～13.907	13.863以下交換
〃 (後)	12.657～12.684	12.644以下交換
ブレーキキャリパ内径 (前)	27.000～27.050	27.155以上交換
〃 (後)	38.18	38.218以上交換
ブレーキキャリパピストン外径 (前)	26.957～26.97	26.92 以下交換
〃 (後)	38.098～38.148	38.087以下交換
ホイールリムの振れ (前) タテ・ヨコとも	0～2	3以上交換
〃 (後) タテ・ヨコとも	0～2	3以上交換
タイヤサイズ (前)	100/90－16 54H	――
〃 (後)	110/90－18 61H	――
タイヤ摩耗限度 (前) ( )内は推奨値	――	0.8(1.6)
〃 (後) ( )内は推奨値	――	0.8(2.0)
タイヤ空気圧 (kg／cm²)	前輪	後輪
〃 一般道路1名乗車	2.00	2.25
〃 一般道路2名乗車	2.00	2.25
〃 高速道路1名乗車	2.00	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	カヤバG－15	――
フロントフォークオイル量(インナチューブ上端からの油面・容量)	108mm、391cc	スプリング無、最圧時
フロントフォークスプリング自由長	439	421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チューブの外径	36	――
フロントフォークアウタチューブの内径	37	――
アクスルシャフトの振れ (前)	0～0.15	0.25以上交換
〃 (後)	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	0.30以上交換
リヤクッションスプリング自由長	197.1	――

GSX-R サービスガイド

〔GSX400R-2〕 〔追補版〕

外観写真

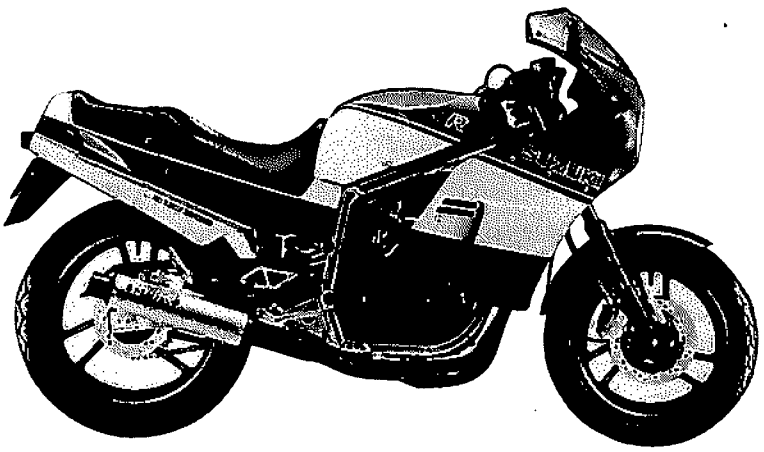
〔商品呼称〕
スズキGSX400R－2

〔通称名〕
スズキGSX－R

〔車名及び型式〕
スズキGK71B

〔開始車台番号〕
GK71B－114715～

発売：85年4月



主な変更点

★エンジン関係

●中速時の出力向上のためキャブレータセッティング等を変更しました。

★電装関係

●イグニッションスイッチをOFFにしてもガソリン残量が一目でわかるよう，コンビネーションメータの右側へ置針式フューエルメータを設けました。

昭和60年4月発行 スズキ株式会社サービス部 サービスガイドNo140 TK 40－25331

GK71B CLUB POWER ENDURANCER GSX-R

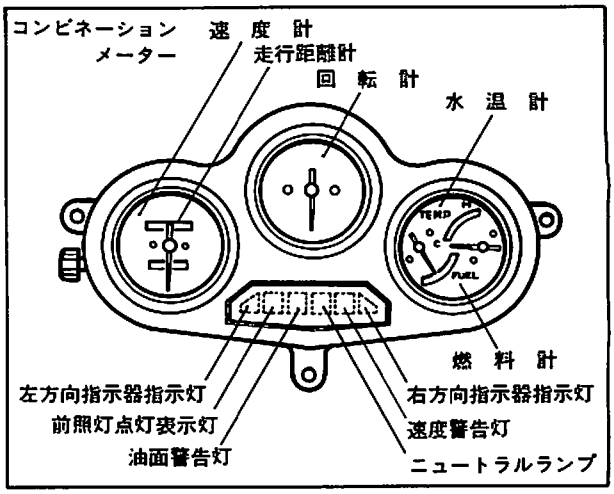
キャブレータ

★中速時の出力向上のためキャブレータセッティングを変更しました。

名称	略号	新	旧
メインジェット	M.J	#94	#94
ジェットニードル	J.N	5 C12⅗	5 B10⅗
ニードルジェット	N.J	φ 2.6	φ 2.6
スロットルバルブ	TH.V	11.0	11.0
スロージェット	S.J	34	34
バルブシート	V.S	φ 2.5	φ 2.5
スタータジェット	$G.S_1$	60	60
〃	$G.S_2$	54	54

GK71B CLUB POWER ENDURANCER GSX-R

コンビネーションメータ

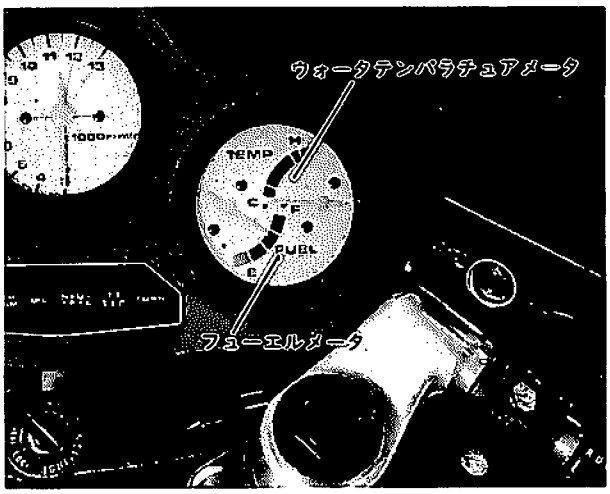


★大型で視認性の良いコンビネーションメータは，左側にスピードメータ，中央にタコメータ，右側にフューエルメータ＆ウォータテンパラチュアメータ，中央下部に各種パイロットランプを配置しています。

★スピードメータ
- うず電流型
- 目盛――0～180km/h
- 80km/h以上は赤目盛

★タコメータ
- 電気式
- 目盛――0～13000rpm
  12000rpm以上は赤目盛

★フューエルメータ
- 交差コイル式
- イグニッションスイッチをＯＦＦにしてもガソリン残量が一目でわかる置針式メータです。
- フューエルレベルゲージのフロートがガソリンの量に応じて上下（浮沈み）することにより抵抗値が変化し，これによってフューエルメータ指針部外側の励磁用コイルに流れる電流の大小が指針に直結した磁石を作動させ指示値を決めています。

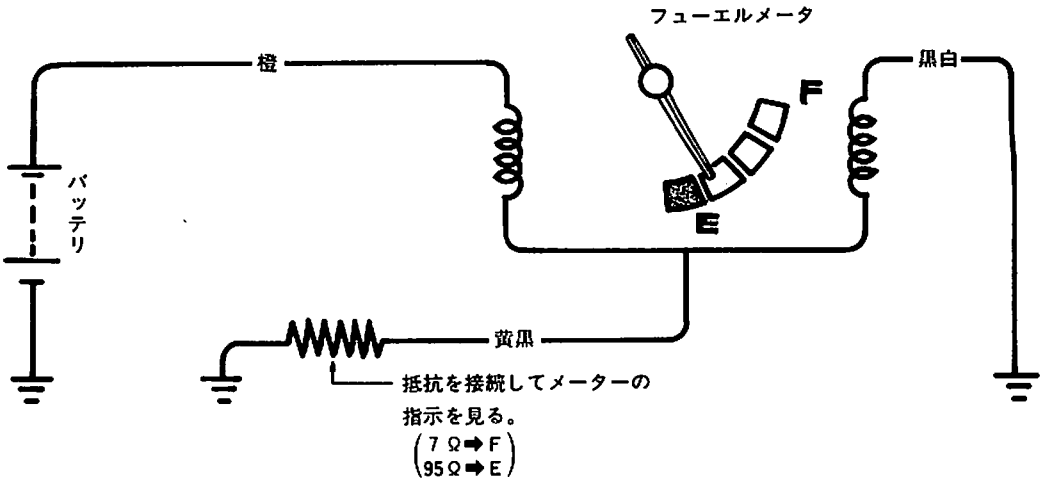


この指針の磁石部はダンパオイルの中にあるので，スイッチをＯＦＦにしても指針は元の位置には戻らないで残量の表示をします。

★ウォータテンパラチュアゲージ
- 交差コイル式
- 指針帰零式

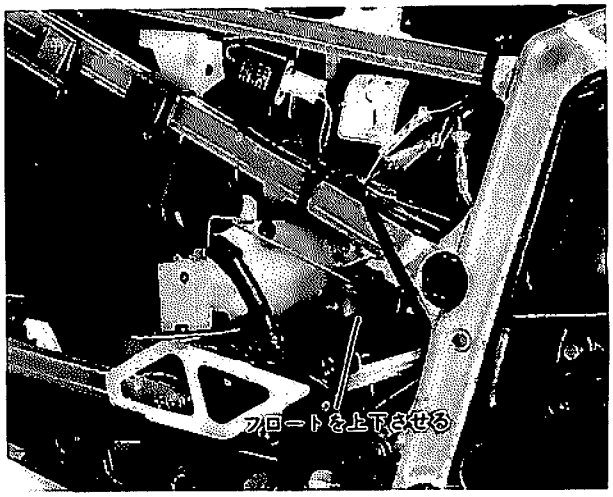
GK71B CLUB POWER ENDURANCER GSX-R

フューエルメータ(燃料計)の点検



★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センダゲージを接続しフェーエルメータの指針位置を確認する。
(イグニッションスイッチONの状態)

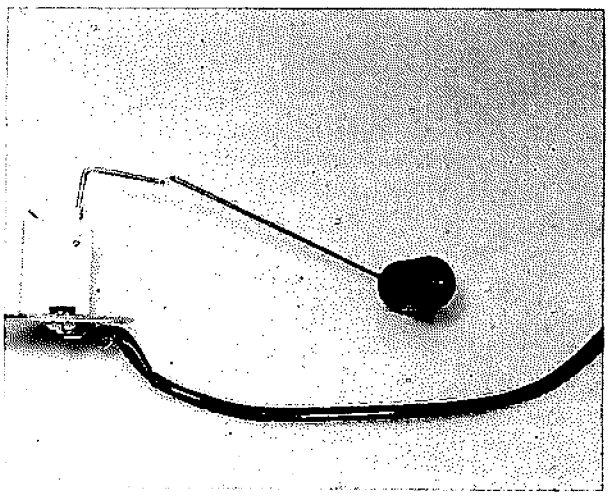
フューエルメータ特性			
抵　抗　値	7Ω	32.5Ω	95Ω
メータ指示	F (満)	1/2	E (空)



★フューエルレベルセンダゲージを用いる場合はポケットテスター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。

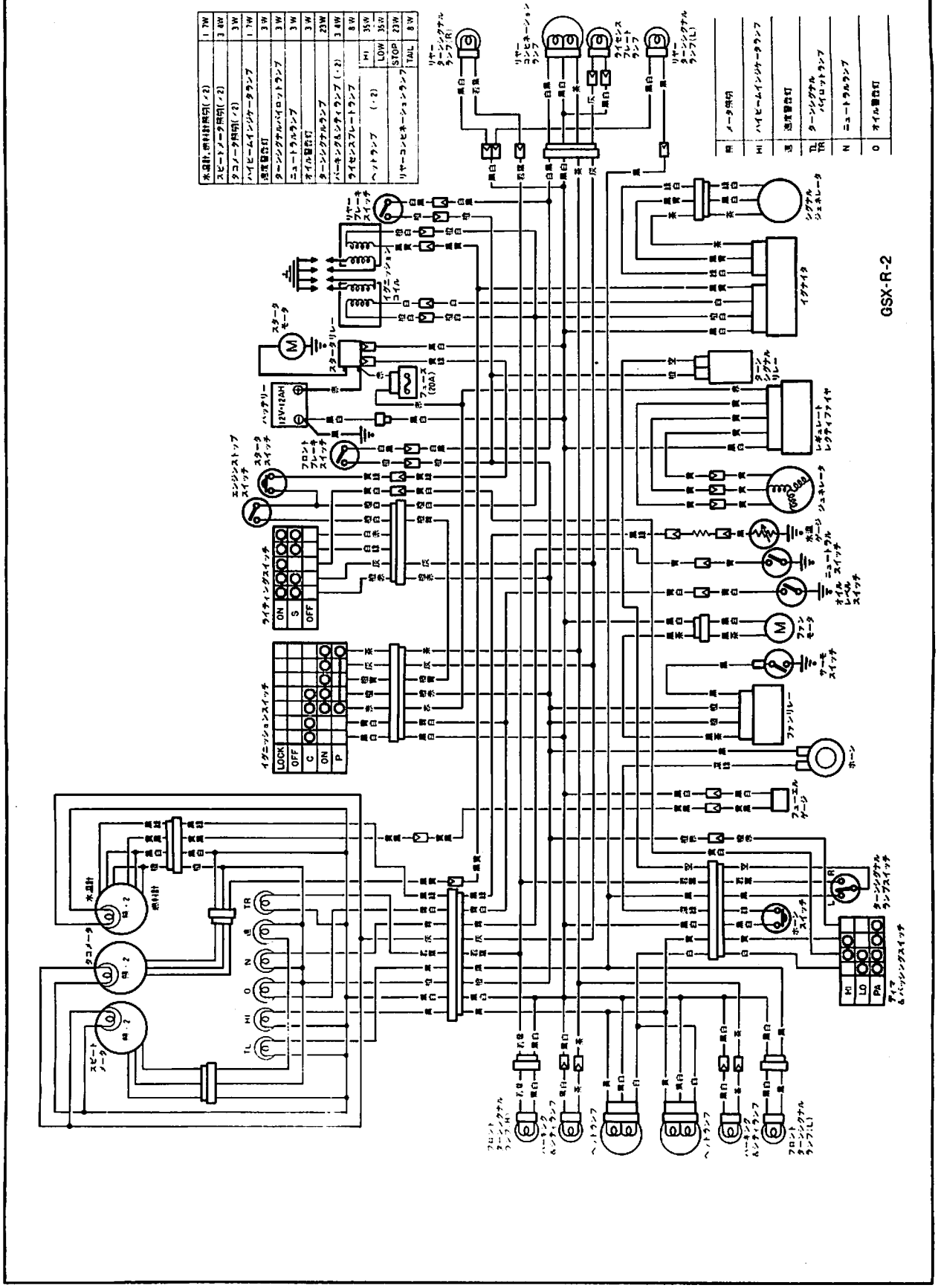
フューエルレベルゲージの点検

★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)で測定する。



電 気 配 線 図

GK71B(GSX400-2)



GK71B CLUB POWER ENDURANCER GSX-R

価値ある製品で
ひとりひとりを
豊かに――――

鈴木自動車工業株式会社
静岡県浜名郡可美村高塚300 ☎(0534)40－2244

GR7/8 CLUB POWER ENDURANCER GSX-R
発行／1984・2・1 鈴木自動車工業株式会社サービス部 印刷所 東邦電子印刷 No40－25330