

ホンダ

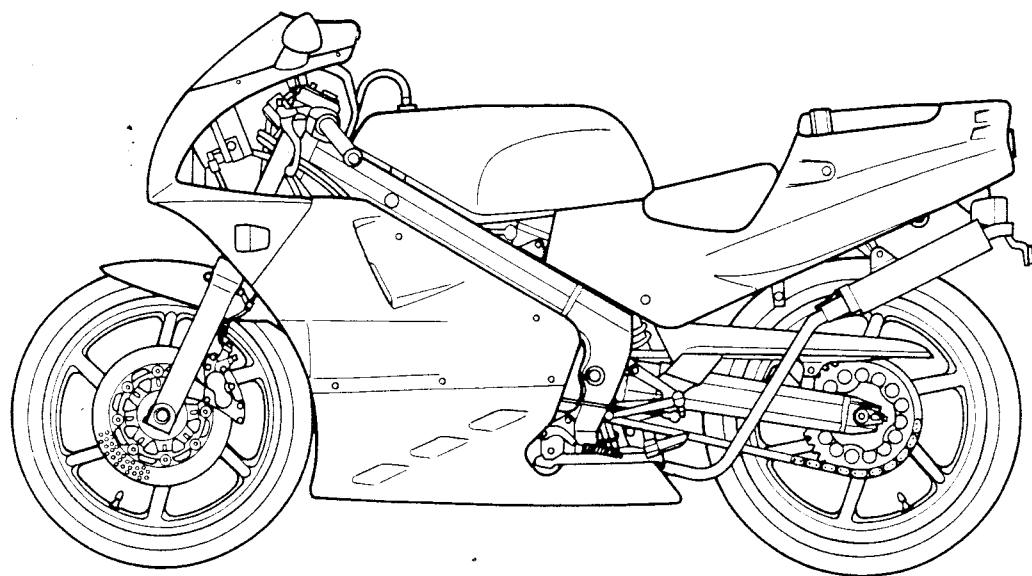
NSR250R(K)

サービスマニュアル

このサービスマニュアルは、ホンダNSR250R (G・J・SP) に対して整備上変更された箇所を記載してあります。従って、このサービスマニュアルに案内されている以外の内容については、すでに発行されておりますホンダNSR250R (G・J・SP) (管理No.60KV300) と併せてご使用ください。

仕様変更等により車両と異なる場合があります。ご了承ください。

平成元年1月



K

本田技研工業株式会社
整備資料課

IGF
Performance

22.NSR250R(K)追補

諸元表.....	22-2	シリンダヘッド,シリンダ,ピストン.....	22-31
構造概要.....	22-3	ブレーキ機構(ディスクブレーキ).....	22-31
整備データ.....	22-7	フェアリング,エキゾーストチャンバ,サブフレーム.....	22-34
配線図.....	22-9	バッテリー,充電装置.....	22-38
ワイヤリング図.....	22-11	点火装置.....	22-39
故障診断.....	22-16	コントロールユニット,サーボモータ, オイルポンプソレノイド.....	22-44
点検整備方式.....	22-24	キャブレータエアジェット	
電気装置.....	22-28	コントロールシステム.....	22-47
原動機.....	22-28		
キャブレータ.....	22-30		

NSR250R(K) 追補

諸元表

□部分が変更点を示す。

車名	ホンダMC18			
長さ	1.980m			
幅	0.650m			
高さ	1.060m			
軸距離	1.345m			
原動機の型式	MC16E			
総排気量	249cm ³			
燃料の種類	ガソリン			
車両重量	前軸	73kg		
	後軸	76kg		
	計	149kg		
乗車定員	2人			
車両総重量	前軸	91kg		
	後軸	168kg		
	計	259kg		
タイヤ	前輪	110/70R17 54H		
	後輪	150/60R18 67H		
最低地上高	0.135m			
性能	制動停止距離 (初速km/h)	14.0m (50)		
	最小回転半径	2.9m		
原動機	始動方式	キック式		
	種類	ガソリン・2サイクル		
	シリンダ数及び配置	V 2 横置		
	燃焼室形式	半球形		
	弁機構	リード弁ピストン弁併用式		
	内径×行程	54.0×54.5mm		
	圧縮比	7.3		
	圧縮圧力	10.0kg/cm ² -400rpm		
	最高出力	45PS/9500rpm		
	最大トルク	3.8kgm/8000rpm		
	機構	吸気	開き	自動管制式
閉じ			自動管制式	
排気		開き	76°~95° (BBDC)	
		閉じ	76°~95° (ABDC)	
掃気		開き	62° (BBDC)	
		閉じ	62° (ABDC)	
無負荷回転速度		1200rpm		
潤滑装置		潤滑方式	分離潤滑式 圧送飛沫併用式	
		油ポンプ形式	プランジャ式 トロコイド式	
		油ろ過器形式	全流ろ過式、ろ網式	
	潤滑油容量	*2.1ℓ		

冷却方式	水冷		
	エアクリーナ形式	ウレタンフォーム式	
燃料装置	燃料タンク容量	16ℓ	
	キャブレタ	型式	TA21
		ガス弁径	32mm
		ベンチュリ径	32mm
電気装置	形式	CDI式	
	点火	前シリンダ	15° BTDC/1200rpm
		後シリンダ	5° BTDC/1200rpm
	点火プラグ	NGK	BR9ECM, BR10ECM
		ND	W27EMR-C, W31EMR-C
	点火すきま	0.7~0.8mm	
蓄電池容量	12V 3AH		
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	
	機関から変速機までの減速比	2.360	
変速装置	変速比	形式	常時嚙合式
		一速	2.846
		二速	2.000
		三速	1.631
		四速	1.368
		五速	1.250
	六速	1.173	
減速機	第一歯車形状	チェーン	
走行装置	前車軸	キャスト度	23°15'
		トレール	87mm
かじ取り角度	タイヤの空気圧	前輪	2.25kg/cm ²
		後輪	2.50kg/cm ²
制動装置形式	左側	30°	
	右側	30°	
懸架方式	前輪	油圧ディスク	
	後輪	油圧ディスク	
フレーム形式	前輪	テレスコピック式	
	後輪	スイングアーム式	
フレーム NO.	MC18-1100001~		
エンジン NO.	MC16E-1130001~		

*: トランスミッション オイル 0.8ℓ
エンジン オイル 1.3ℓ

構造概要

エンジン コントロール ユニット (PGM-II)

PGM CDIコンパネとRCバルブコンパネを統合し、エンジンコントロールユニット「PGM-II」とした。

エンジンコントロールユニットは、PGMコントロール部とCDIコンパネにて構成されている。

- PGMコントロール部は、
- ・PGM CDI-II 点火時期調整
 - ・PGM-キックレベーター-II 空燃比調整
 - ・PGM RCバルブ RCバルブ調整
 - ・オイルポンプソレノイド オイル吐出特性調整

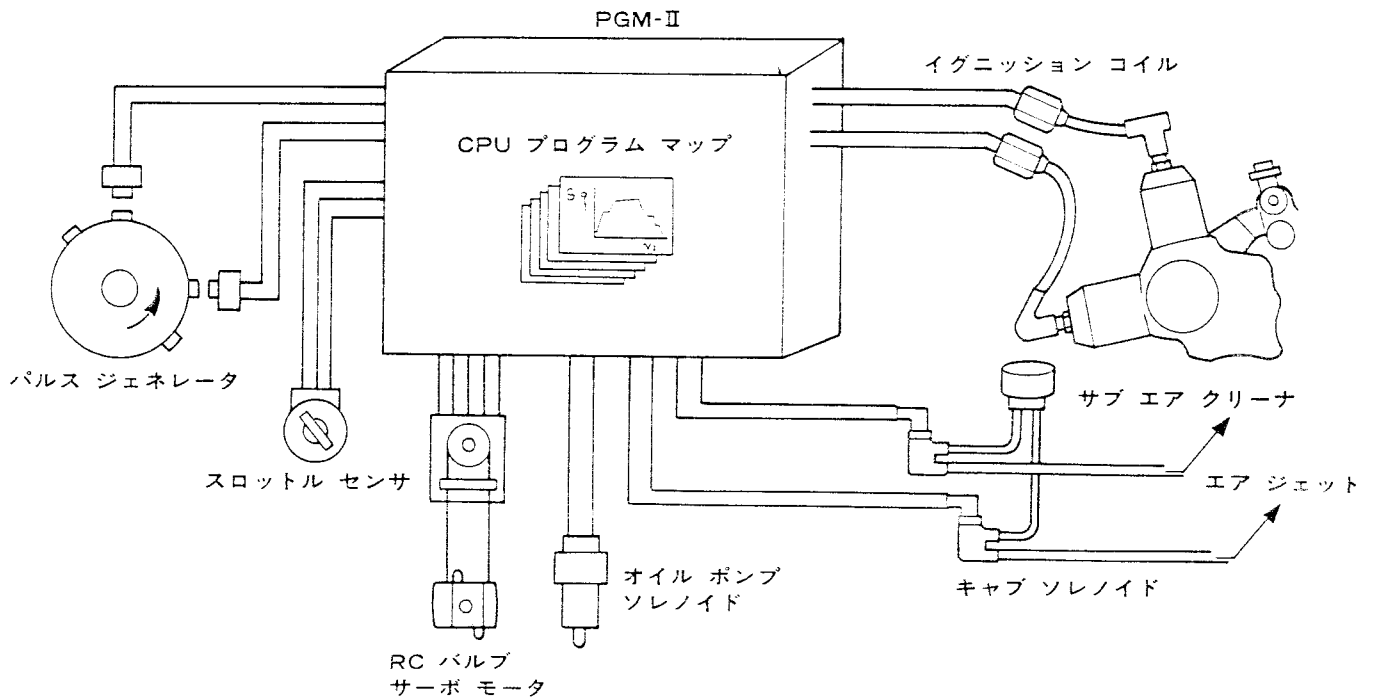
を行っている。

作動

エンジンコントロールユニットは、PGMコントロール部とCDIコンパネに分かれている。

PGMコントロールの中のCPUプログラムマップへ、No.1・2ハルスジェネレータからエンジン回転数に応じたハルス信号が、スロットルセンサからは、スロットル開度に応じたスロットル電圧が入力される。

プログラムマップは入力された値からエンジンの要求する点火時期、空燃比、排気ポートタイミング、オイル吐出量の制御を行い、低回転から高回転まで様々な状況に対応して良好な燃焼状態を可能にしている。



NSR250R(K) 追補

PGM-CDI II

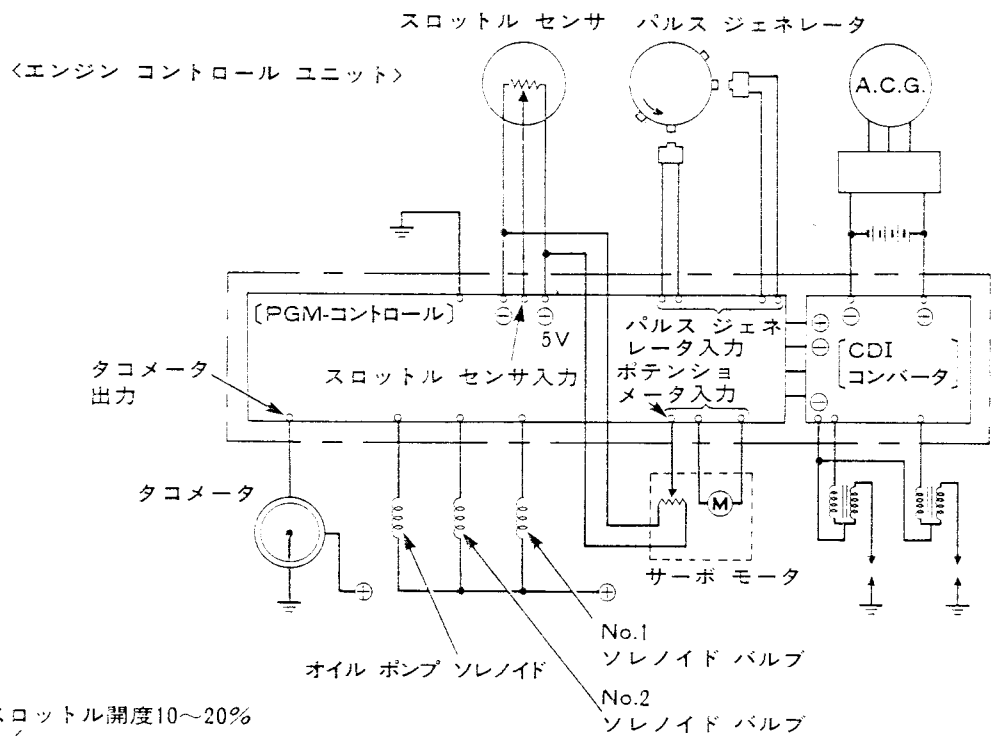
PGM-CDI IIには、進角補正領域を広げると同時に、前後のシリンダ毎に独立した点火時期調整特性を持たせている。No.1・2パルスジェネレータのハルス信号がエンジン回転数として、スロットルセンサの出力電圧がスロットル開度として、それぞれPGMコントロール部のCPUプログラム・マップに入力される。

CPUプログラム・マップは、フロントシリンダ、リヤシリンダそれぞれに独立した、最適な点火時期を演算し、CDIコンバータを駆動させスパークプラグを点火させる。

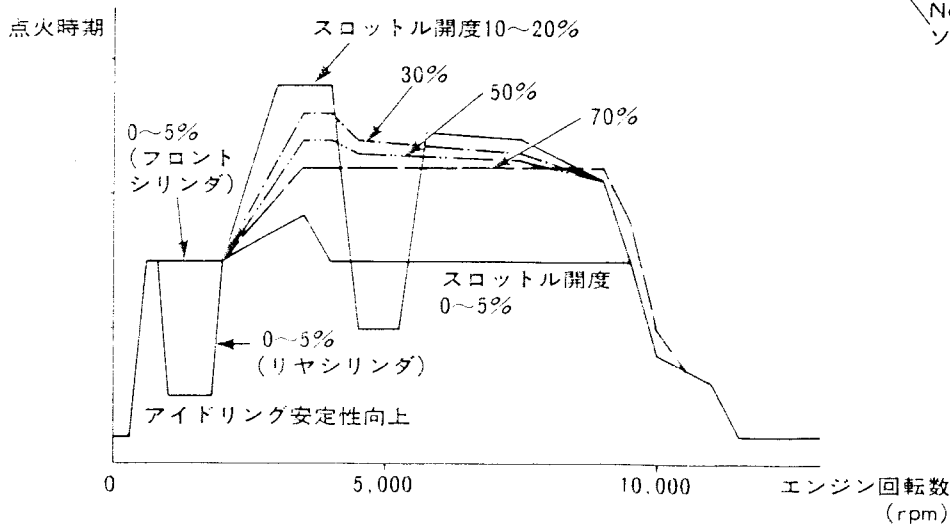
例えば、スロットル開度が5%以下、エンジン回転数が1,000~1,800rpmの間にはフロントシリンダとリヤシリンダは別々の進角特性を持たせてエンジンの要求する点火時期に近づけることが可能となった。これにより、アイドリングの安定性が向上している。

エンジン回転数全域の進角特性についても、プログラム・マップの内容が変更され、スロットル開度とエンジン回転数をより細分化して入力し、エンジンの要求する点火時期に対応することが出来るようになっている。このため、アクセルレスポンスをさらに向上させることが可能となった。

例えば、同じ回転数においてもスロットル開度が30%と50%の場合、それぞれのスロットル開度に応じた点火時期に調整することが可能になった。

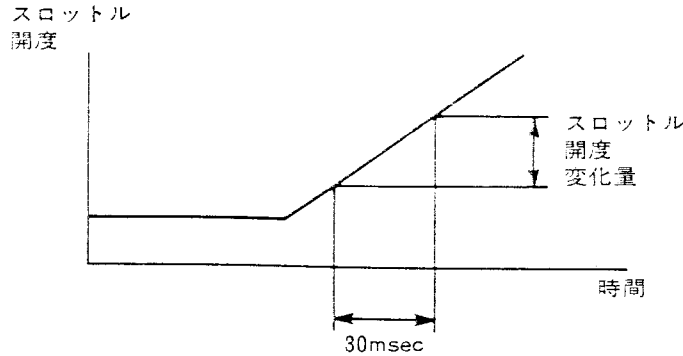


<点火時期特性>



また、スロットル開度時の直交時期をより適正にするための進角補正が行われても、進角補正領域で、エンジン回転数が1,000~4,500rpmで行われていたものを1,000~11,500rpmの間はまた広げ、同じくこの回転域でスロットル開度補正を向上させている。また、エンジン回転数が1,000~11,500rpmに於いて、ある一定の時間(30msec)の間スロットル開度変化量に応じた進角補正(点火点)を行っている。

PGMコントロールは、スロットル開度の変化量が30msec間に20%以下の場合に2.8°それ以上の変化量には5.6°の進角補正を行っている。



PGM-キャブレター II

キャブレター エア ジェット コントロール システム

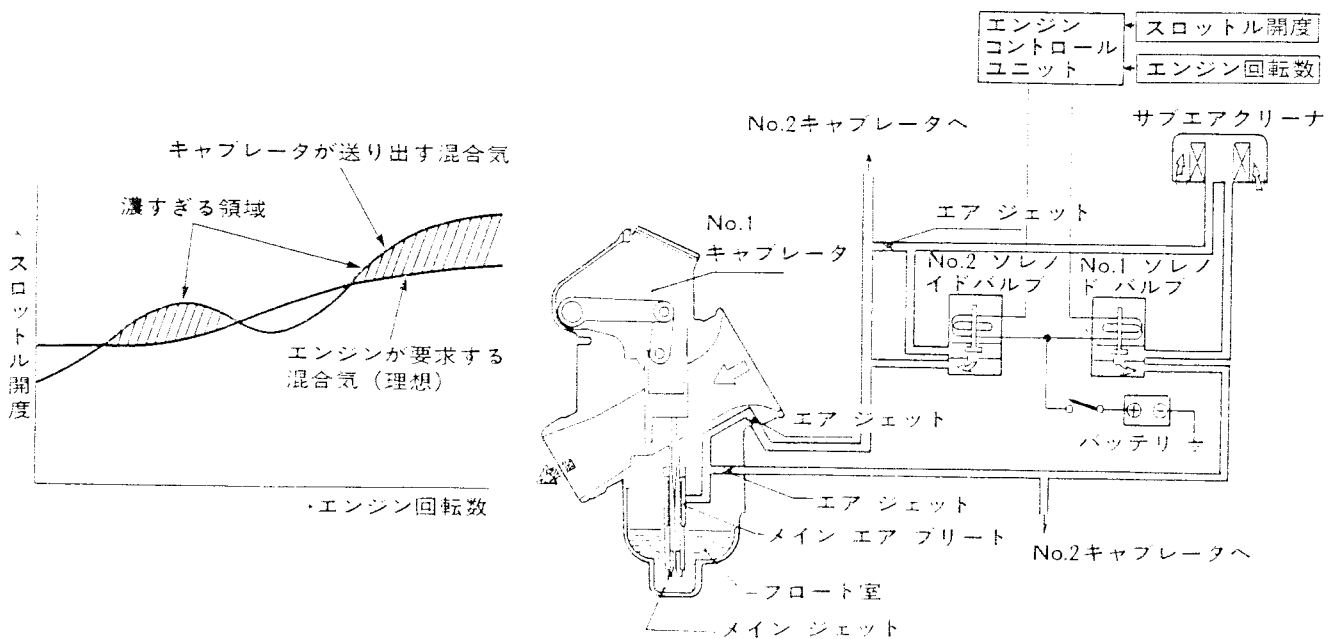
エンジンが要求する混合気(理想混合気)とキャブレターがエンジンへ供給する混合気はそれぞれ下のグラフのように異なる。このシステムは、キャブレターが供給する混合気を、エンジンが要求する混合気により近づけるため、キャブレターのエアジェットに空気を送り込むシステムである。

PGM-キャブレター IIは、エア ジェットとソレノイドバルブをそれぞれ一個追加し、より細かいコントロールが可能になっている。

PGMコントロールはエンジン回転数(パルス ジェネレーター)、スロットル開度(スロットル センサー)から入力される値により、No.1ソレノイドバルブ、No.2ソレノイドバルブを別々に作動させ、サブエアクリーナからメインエアブリードへの空気の流入量を調整している。

キャブレターの供給する混合気が濃い時(グラフの斜線の域)には、ソレノイドをONさせてメインエアブリードへの空気の流入量を増加させることにより混合気を希釈させ、エンジンの要求する空燃比に近づけている。

PGMキャブレター IIは、エンジン回転数、スロットル開度に基づいた適正な混合気を低回転から高回転までコントロールすることができるようになり、全域でドライブビリビリが向上した。



NSR250R(K) 追加

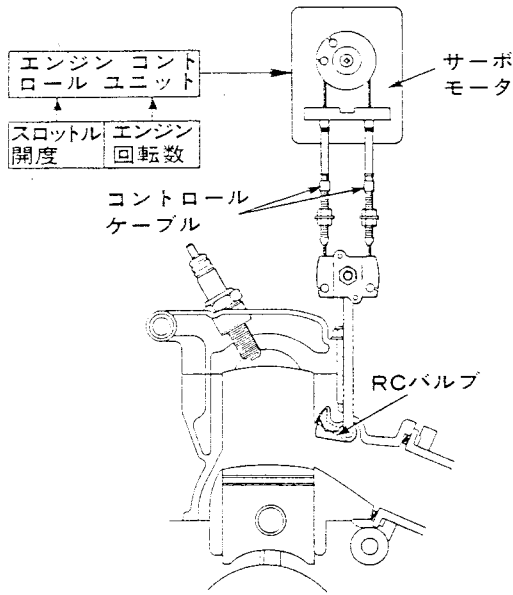
PGM-RCバルブ

PGM-RCバルブ機構は、エンジン回転数とスロットル開度に応じた最適な排気ポートタイミングをエンジンコントロールユニットのPGMコントロール部によってサーボモータを駆動させ、RCバルブの開度を制御している。

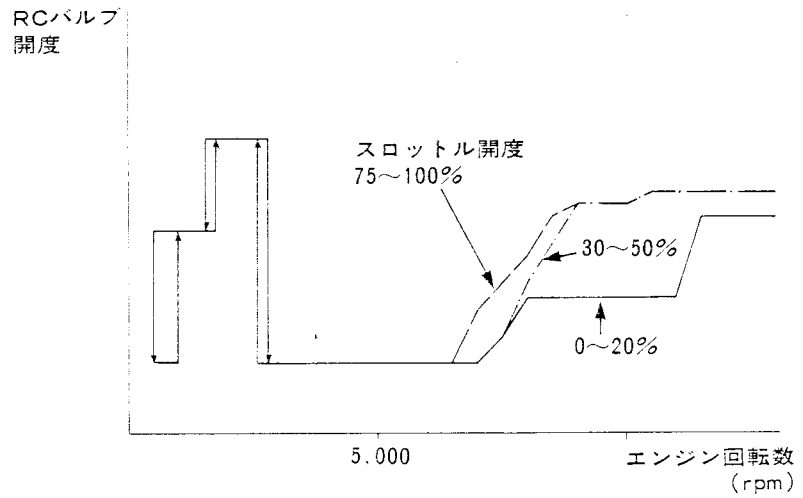
従来のスロットル開度とスロットルセンサからの入力に対して排気ポートタイミングを細かく対応させる能力が、PGMコントロールのプログラムマップの変更により向上している。

例えば、同じ回転数においても、それぞれのスロットル開度に見合った最大出力が得られる排気ポートタイミングをPGMコントロールのプログラムマップは持っている。プログラムマップによりRCバルブを駆動させ、最適なポートタイミングを制御している。

PGM-RCバルブは、様々なエンジン回転数とスロットル開度に対応した細やかな排気ポートタイミング調整が可能となり、これによってスロットルレスポンスが向上した。



<PGM-RCバルブ開度特性>



整備データ

締付けトルク

フレーム関係 変更点のみ示す。

締付け箇所	個数	ボ径 mm	締付けトルク kg・m	備考
リヤフロントフォーク取付けボルト	12	6	1.8~2.2	
リヤフォーク取付けボルト(サットフレーム側)	1	10	3.0~4.0	着付後、スワ
リヤフォーク取付けボルト(キヤリハ側)	1	10	3.0~4.0	リヤフォーク取付け後
リヤフォークホルスタックシフトボルト	4	6	1.0~1.4	
リヤフォークスワッチボルト	5	10	7.0~8.0	スワッチ部にオイル付
リヤブレーキディスク取付けボルト	3	8	4.0~4.5	
リヤアクスルナット	1	18	8.5~10.5	

工具

共通工具

工具名称	工具No.	数量	使用箇所
トルクヌードライバビット	07703-0010400	1	キャブレター分解
ビットドライバ	07703-0010300	1	キャブレター分解
リヤクッションコンプレッサアダプタメント	07959-MB10000	1	リヤクッション分解 組立て

専用工具

工具名称	工具No.	数量	使用箇所
スベリカルベアリングドライバ	07HMF-HC00100	1	トルクロードベアリング脱着
リヤクッションコンプレッサ	07GME-0010000	1	リヤクッション分解 組立て

計測工具

工具名称	工具No.	数量	使用箇所
ビークボルトテジアダプタ	07HGJ-0020100	1	点火装置の点検

整備基準

フェーエルシステム

項目	No.1キャブレター	No.2キャブレター
セーティングマーク		TA21A
メインジェット		φ128
ジェットニードルマーク	BPG	BPH
パイロットジェット		φ75
エアスクリーン戻り回転数		2~18

NSR250R(K) 追補

シリンダ ヘッド、シリンダ ピストン、RCバルブ

単位：mm

項 目	標 準 値	使 用 限 度	
シリンダ内径	識別マーク：A	54.008-54.011	54.02
	識別マーク：B	54.004-54.008	54.02
	識別マーク：C	54.000-54.004	54.02
ピストン外径	識別マーク：B	53.966-53.969	53.92
	識別マーク：なし	53.962-53.965	53.91
	識別マーク：D	53.958-53.961	53.91
シリンダとピストンの隙間	0.039-0.045	0.09	
ピストン ピン穴内径	15.022-15.006	15.05	
ピストン ピン外径	14.966-15.000	14.95	
ピストンとピストン ピンの隙間	0.002-0.010	0.04	

フロント ホイール、サスペンション

単位：mm

項 目	標 準 値	使 用 限 度
フロント クッション スプリング自由長	285.4	279.7
フロント フォーク オイル種類	ホンダ ウルトラ クッション オイル 10号	

リア ホイール、サスペンション

単位：mm

項 目	標 準 値	使 用 限 度
リア クッション ダンパ圧縮力 (10mm圧縮時)	15.4-19.9kg	12.3kg
リア クッション スプリング取付け長	161.8	—

点火装置

項 目	標 準 値		
点火時期	フロント シリンダ	15°BTDC / 1200rpm	
	リア シリンダ	5°BTDC / 1200rpm	
進角遅角開始回転数	300rpm		
進角遅角終了回転数	11,500rpm		
イグニッションコイル	一次コイル抵抗値 (20°C)	0.1-0.3Ω	
	二次コイル抵抗値 (20°C)	キャップ付き	5.0-11.0KΩ
		キャップ無し	2.0-4.0KΩ
パルスジェネレータ	コイル抵抗値 (20°C)	180-220Ω	

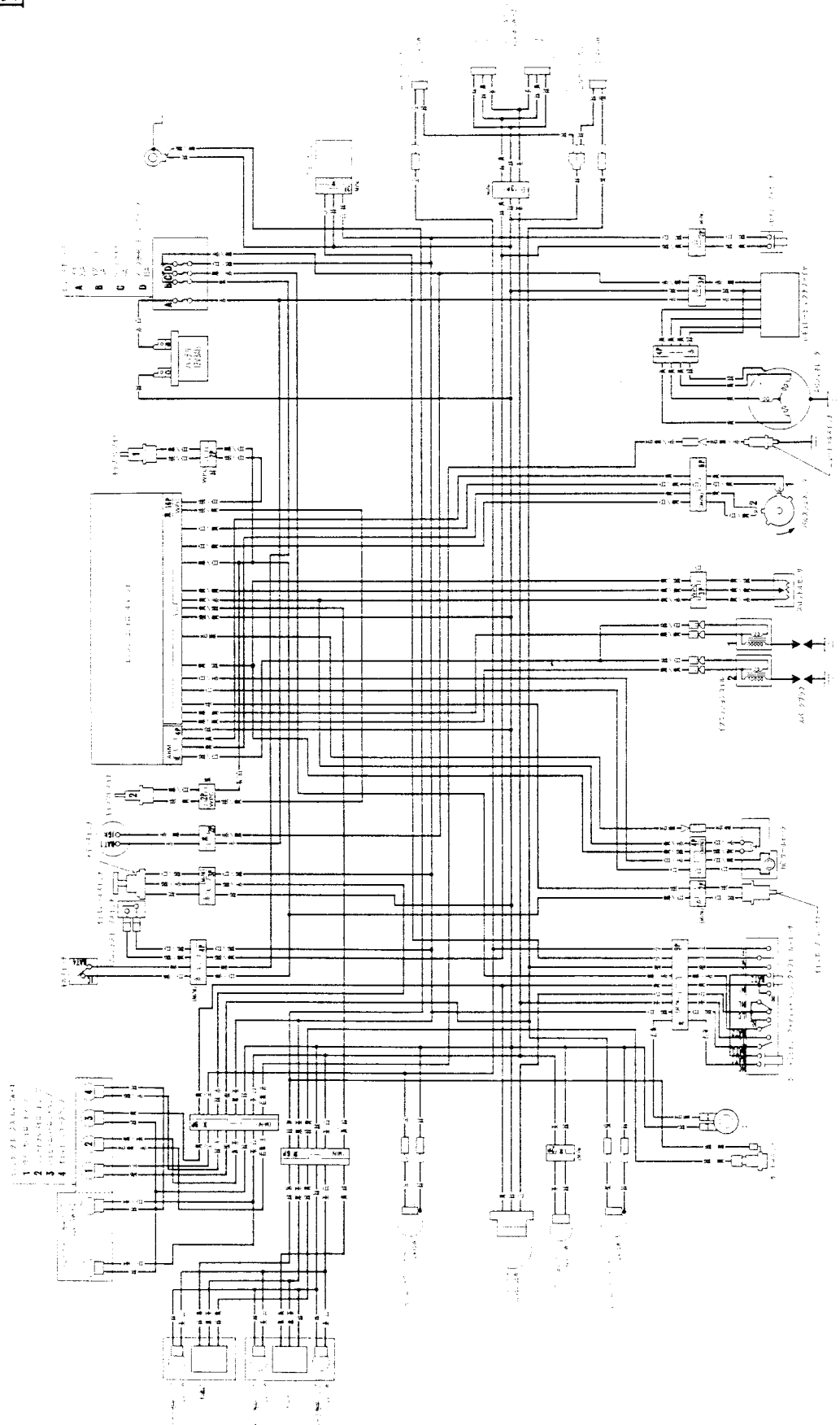
充電装置

項 目	標 準 値
ACジェネレータ抵抗値 (20°C)	0.2-1.0Ω

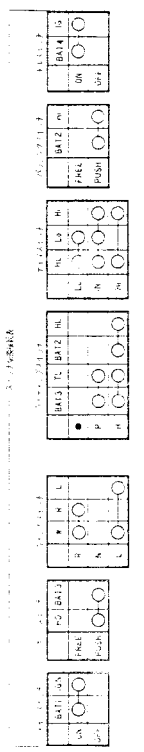
エア ソレノイド

項 目	標 準 値
エア ソレノイド抵抗値 (20°C)	25-40Ω

配線図

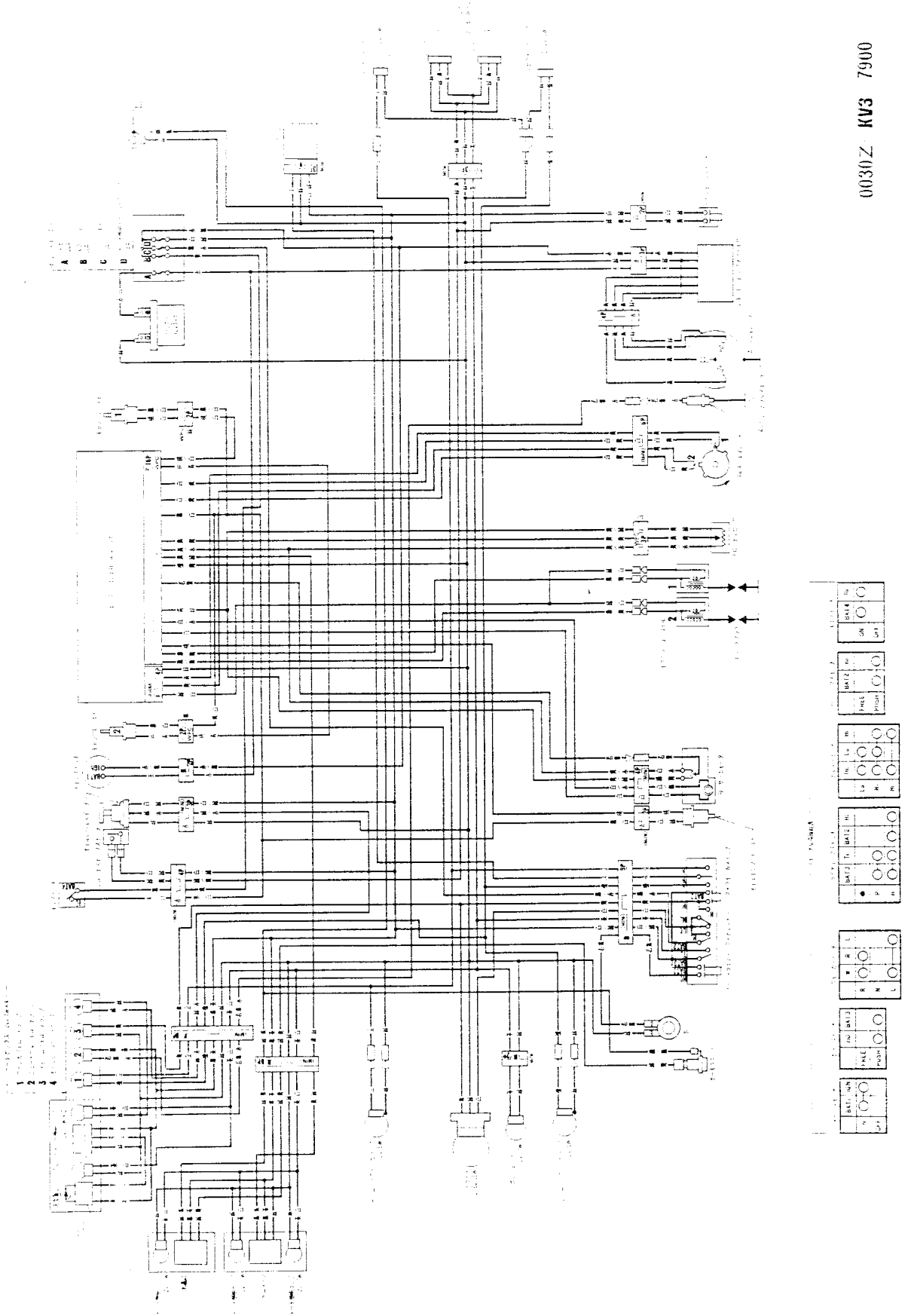


0030 Z KV3-7700



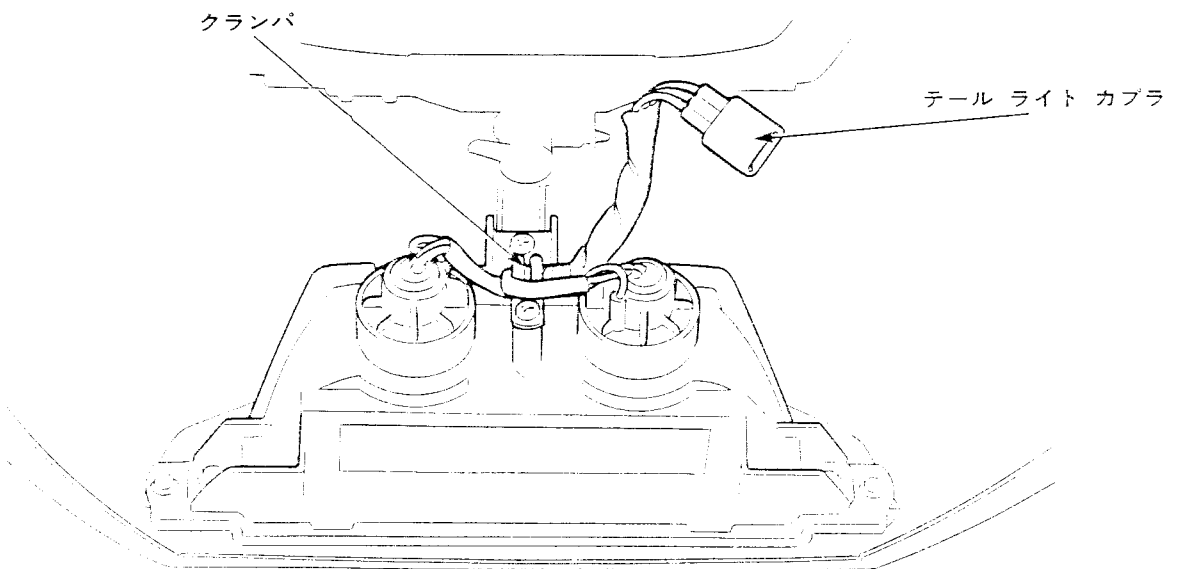
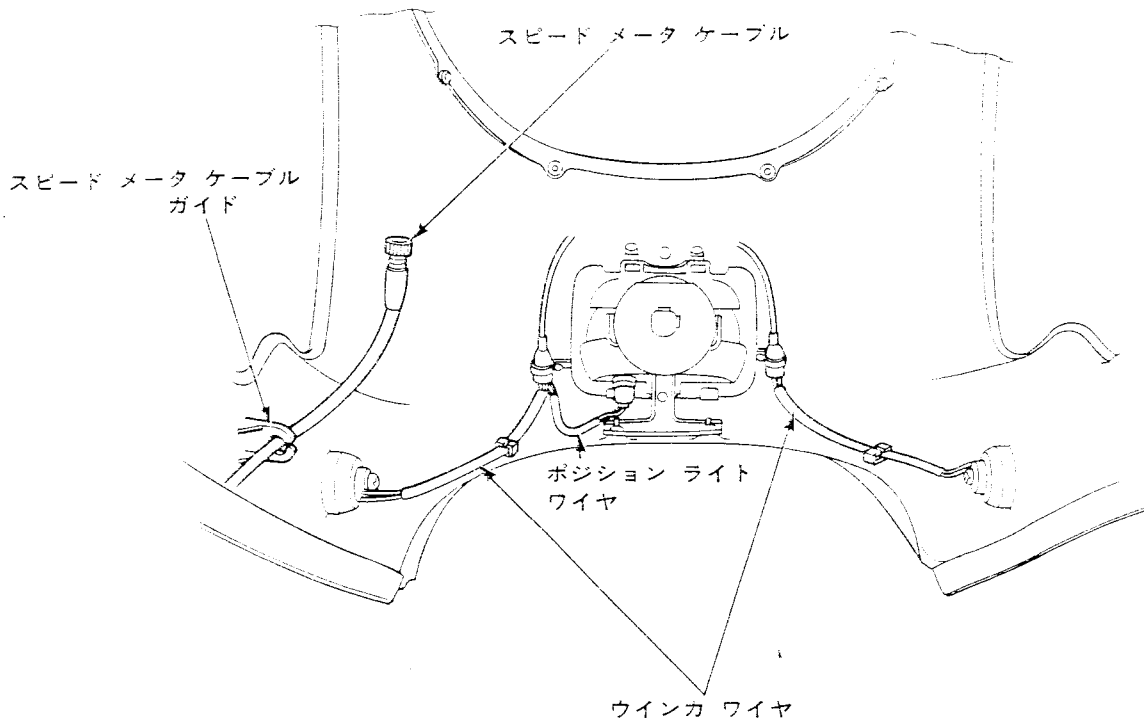
NSR250R(K) 追補

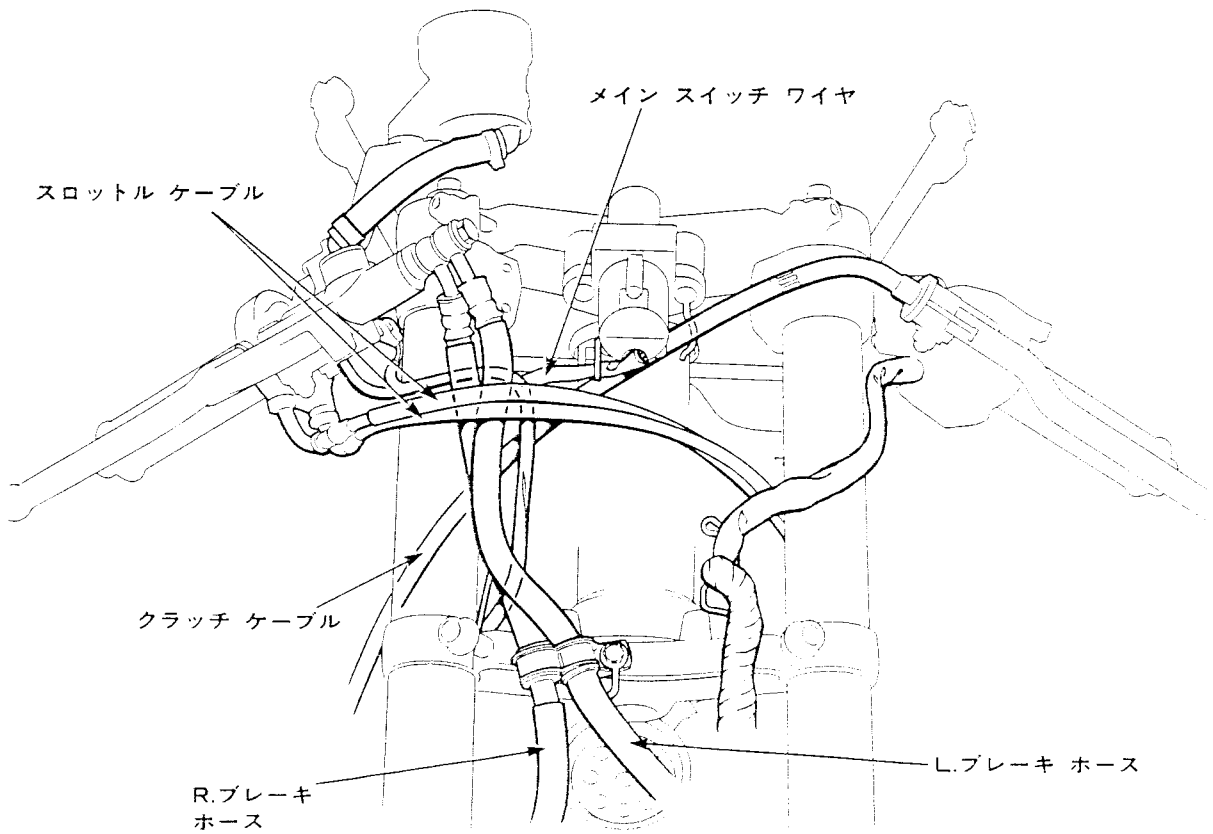
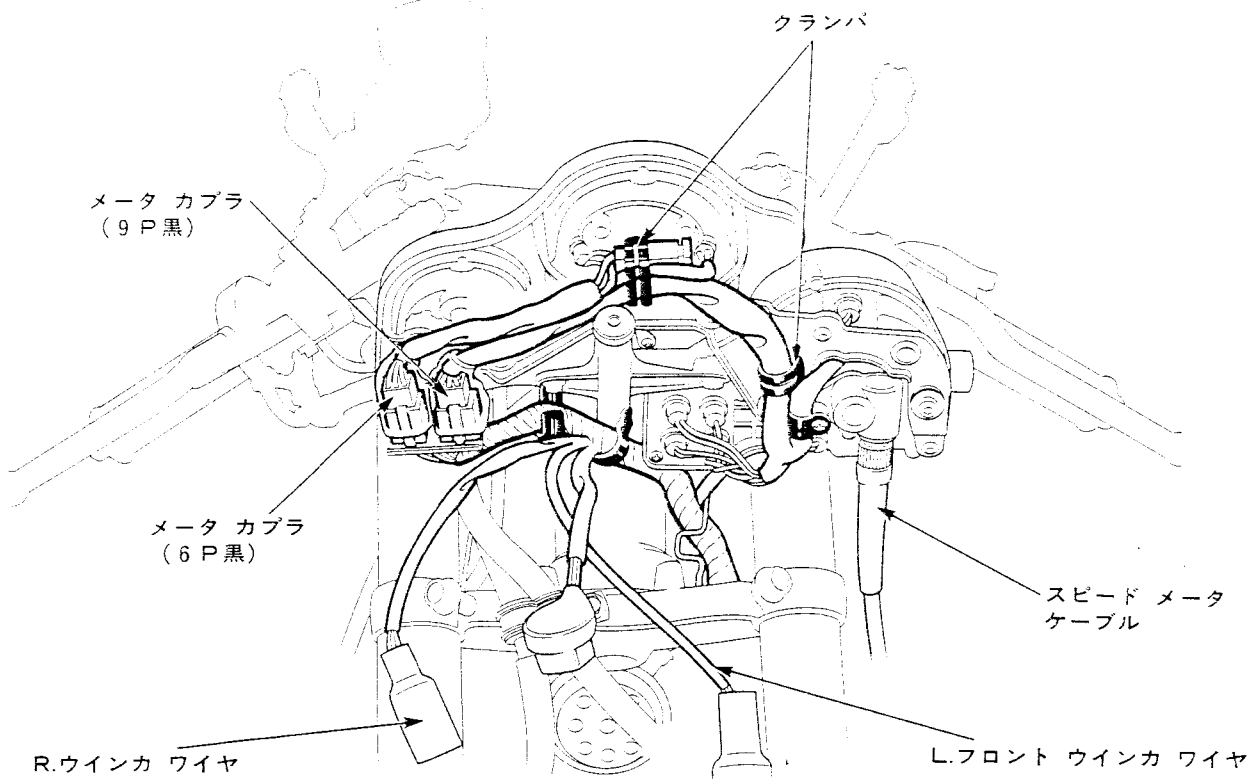
速度警告灯装备車

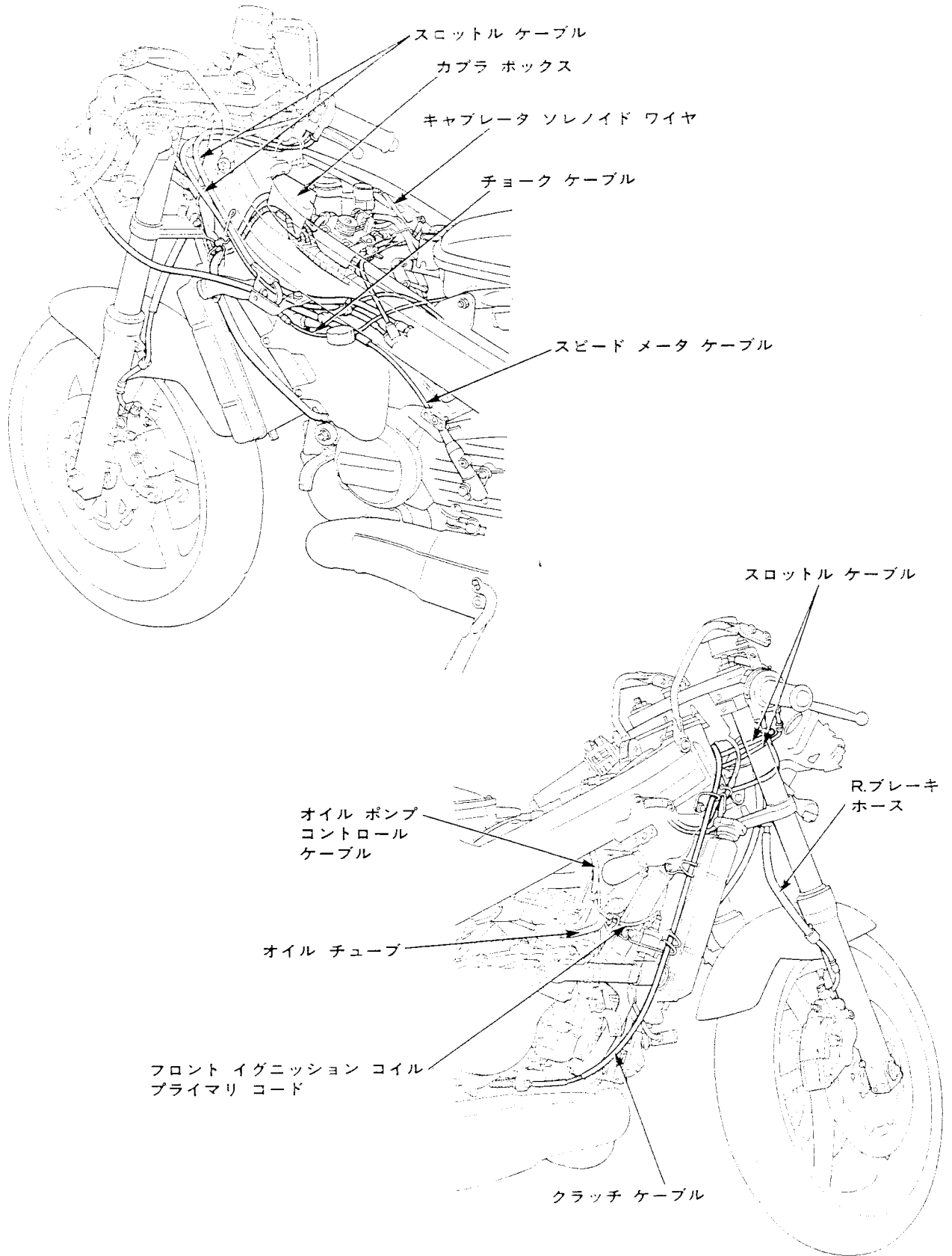


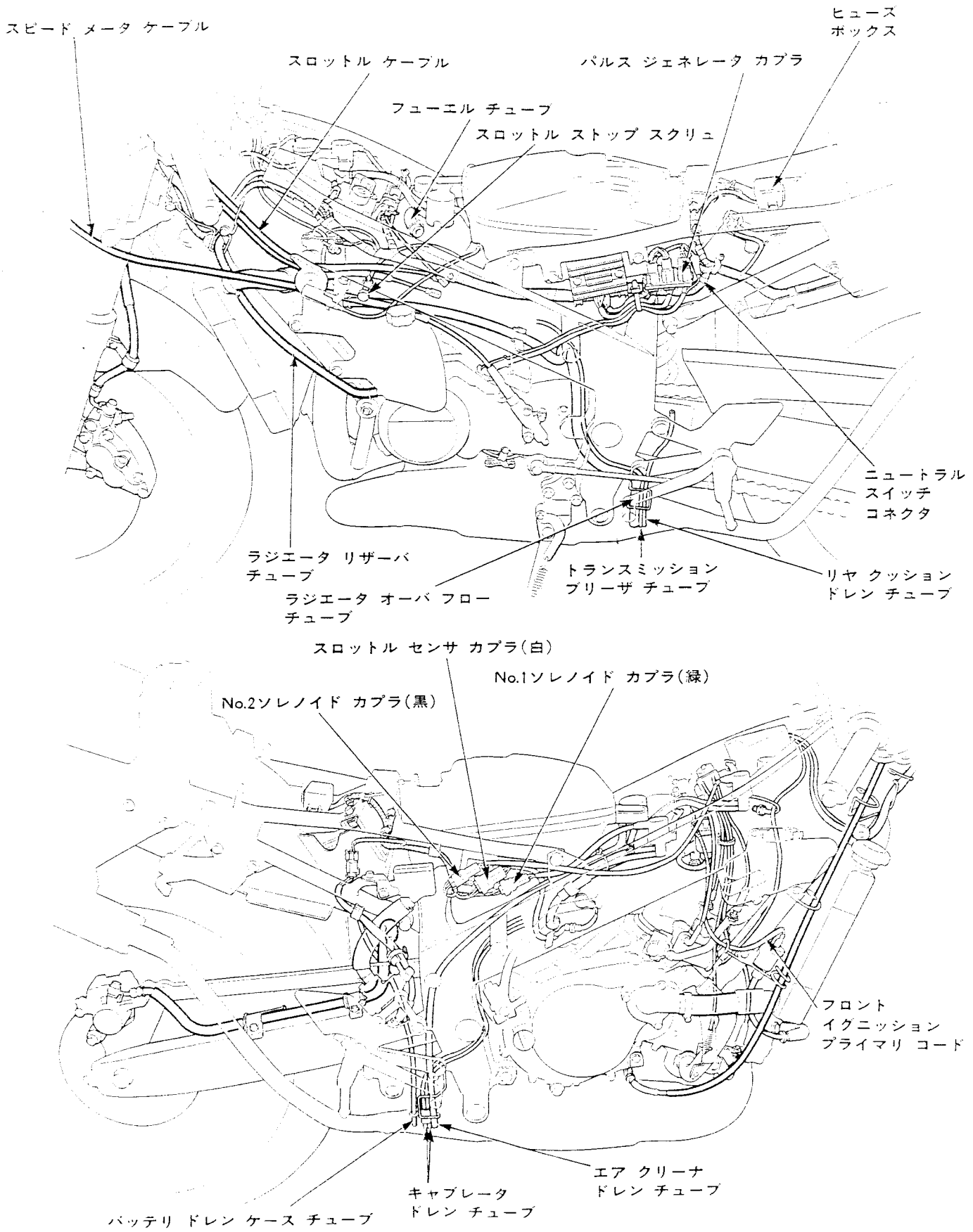
0030Z KV3 7900

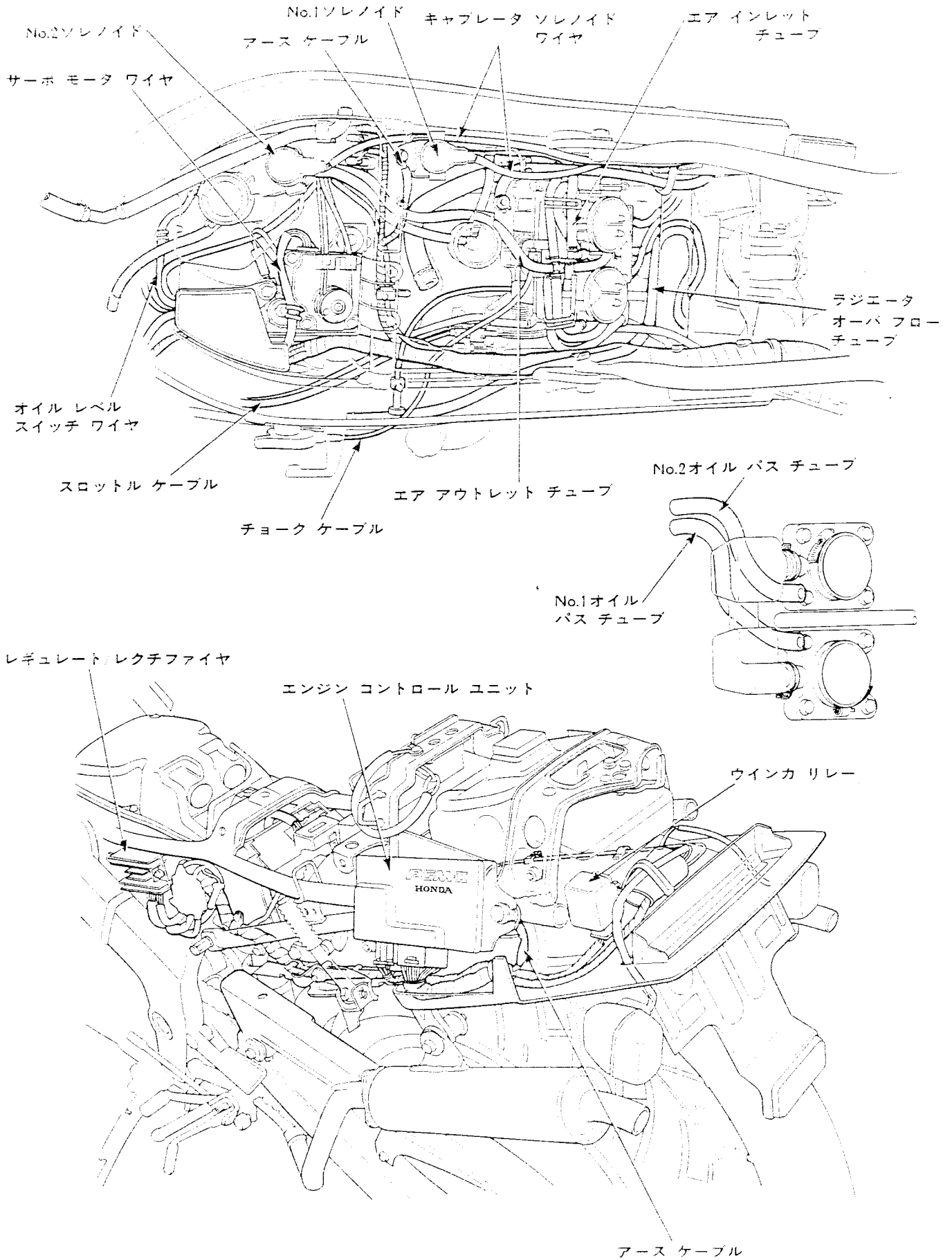
ワイヤリング図







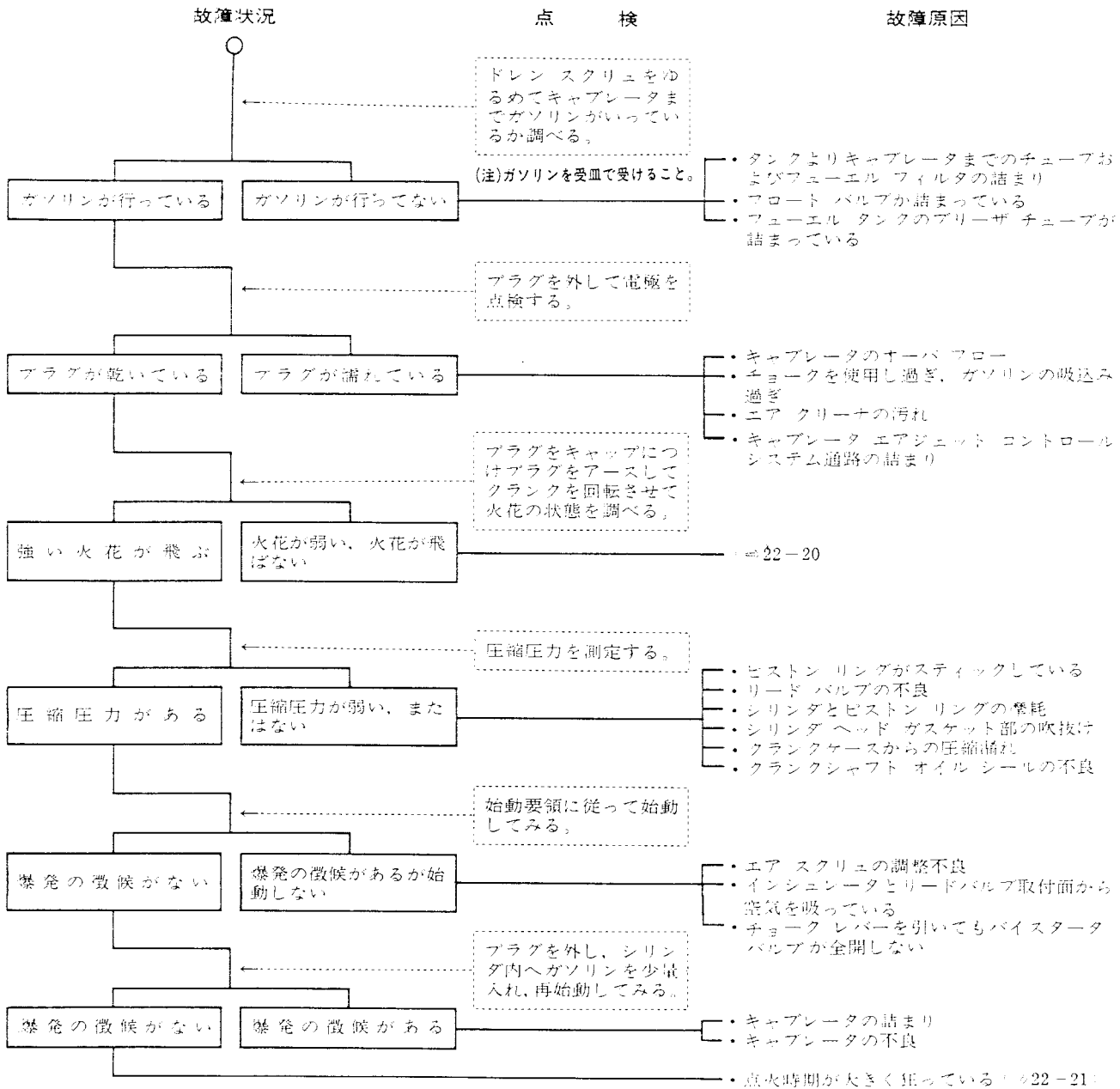




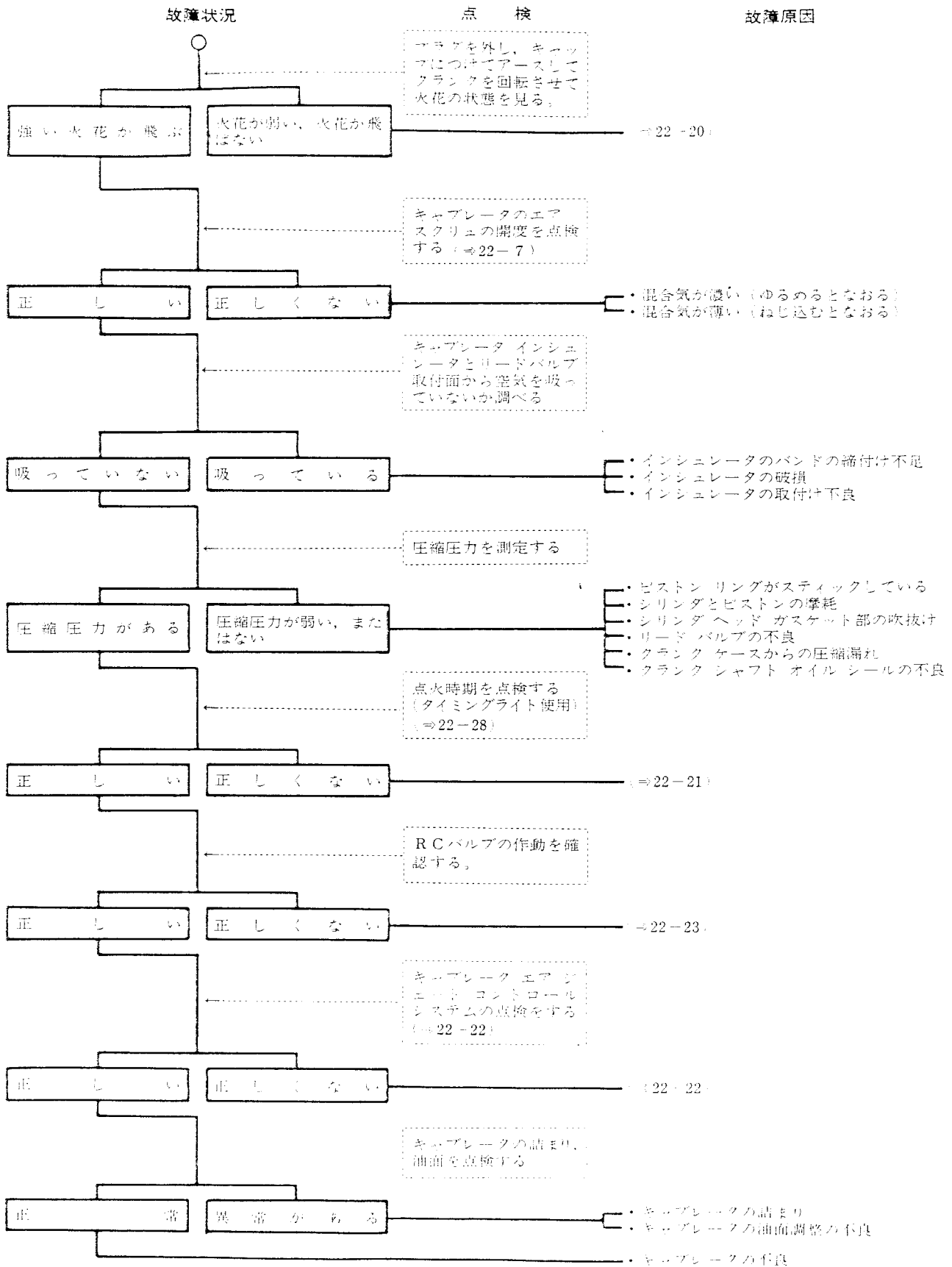
故障診断

始動不能または始動困難

- ・火気厳禁
- ・こぼれたガソリンは、すぐ拭き取ること。



エンジンの不調(主として低速およびアイドリング)



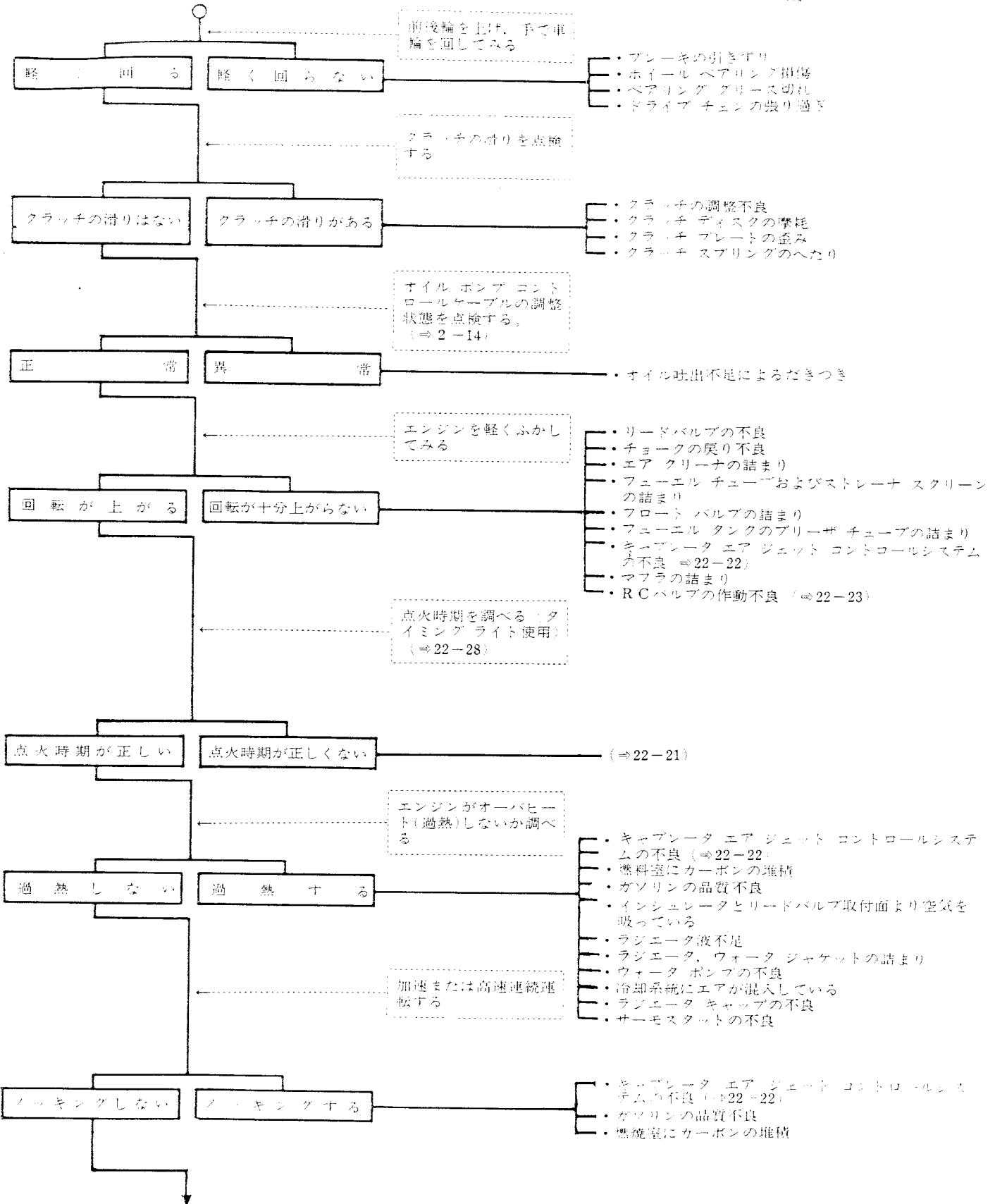
NSR250R(K) 追補

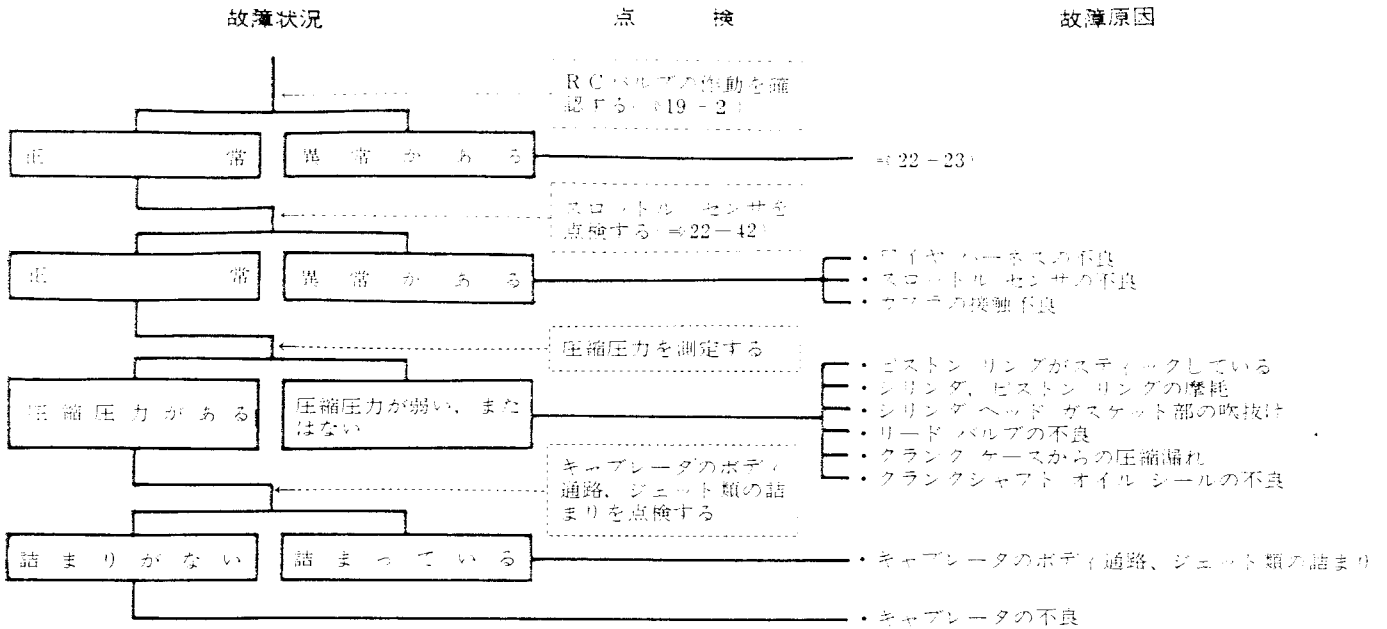
エンジンの回転不調(高速)速度が出ない、力が出ない

故障状況

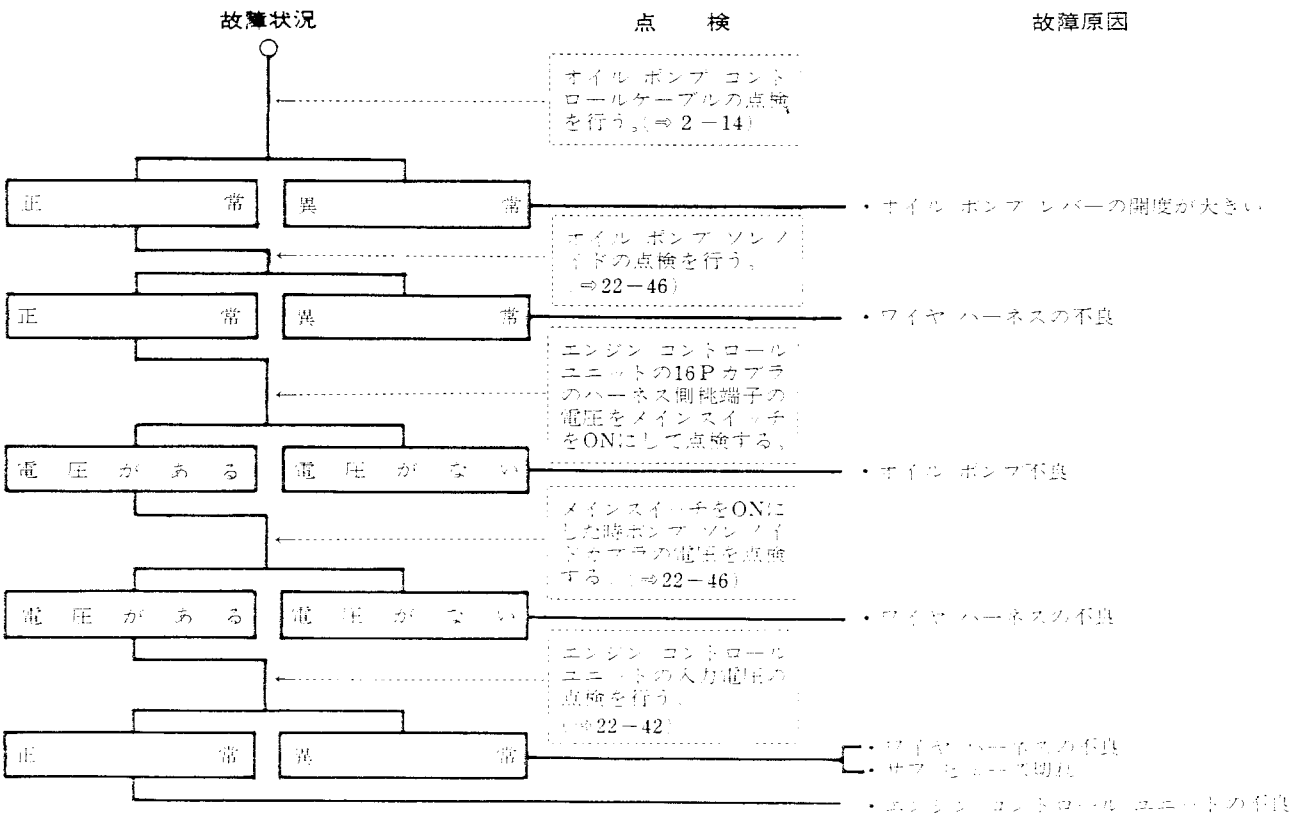
点検

故障原因





低回転時の排気煙が多い。



NSR250R(K) 追補

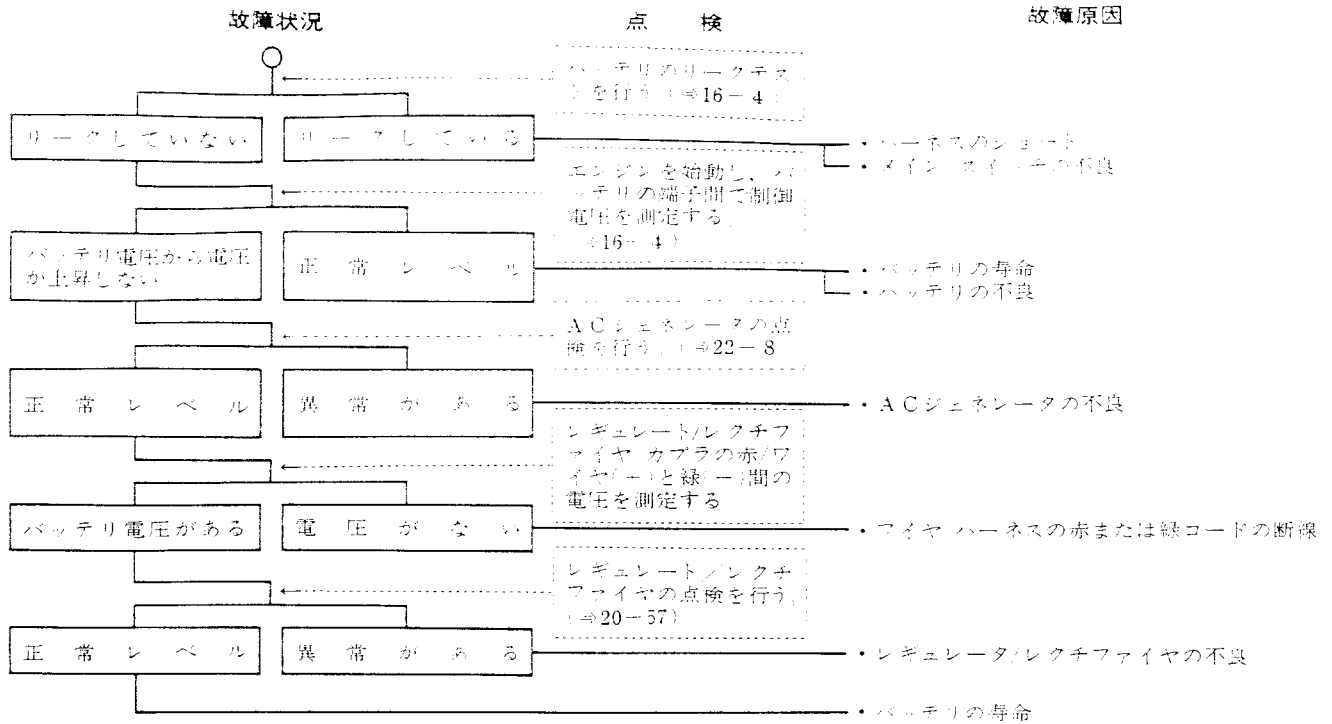
スパーク プラグに火花が出ない

既製の点火系統には火花が出ない場合、イグニッション コイルを差し替えてテストを行う。

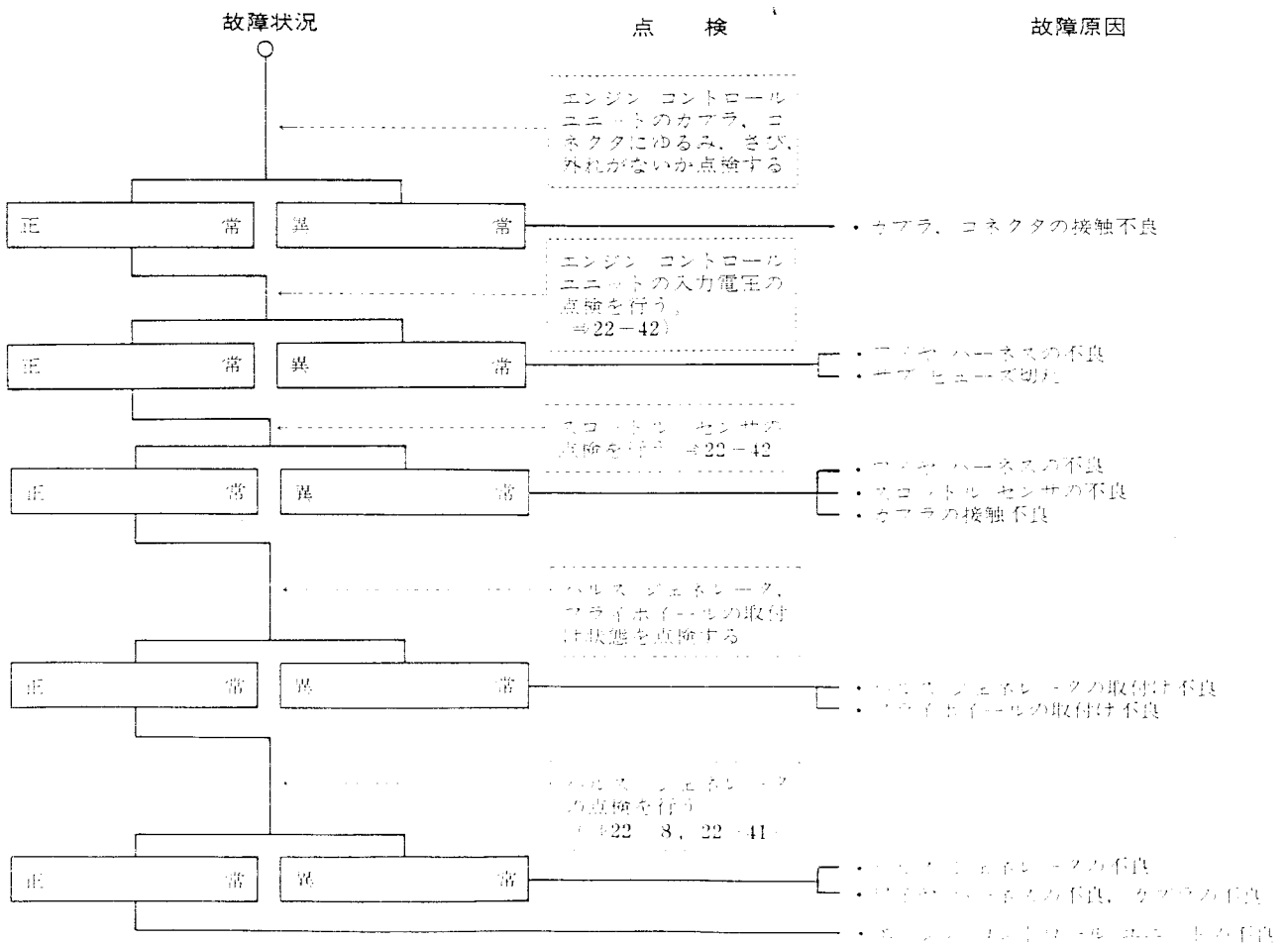
コイルを差し替えても症状は変化しない場合、イグニッション コイルの一次電圧を測定する。コイルを差し替えて正常に火花できるようになる場合、最初に装着していたイグニッション コイルの不良である。

異常状態	考えられる原因 (①から順に確認する)
イグニッション コイル 一次側電圧 ピーク電圧が低い	<ul style="list-style-type: none"> ①内部抵抗が低いテストを使用している (⇒22-40) ②テストのサンプリング タイムの影響 (数回測定して基準値以上の電圧があれば正常) ③点火系統の配線外れ、接触不良 ④イグニッション コイルの不良 ⑤エンジン コントロール ユニットの不良 (①～④に異常がなく、スパーク プラグに飛火しない場合)
イグニッション コイル 一次側電圧 ピーク電圧がない ピーク電圧がほとんどない	<ul style="list-style-type: none"> ①アダプタの誤接続 ②ヒューズ、メイン スイッチ、キル スイッチの不良 ③エンジン コントロール ユニットのカプラの接触不良 ④エンジン コントロール ユニットの16P カプラの黒い端子にバッテリー電圧がない (⇒22-42) ⑤エンジン コントロール ユニットの4P カプラの緑端子の断線、または接触不良 ⑥クランキング速度が低すぎる (キック力が弱い) ⑦パルス ジェネレータの不良 (ピーク電圧を測定する) ⑧ピーク ホルテージ アダプタの不良 ⑨エンジン コントロール ユニットの不良 (①～⑧に異常がなく、スパーク プラグに飛火しない場合)
イグニッション コイル 一次側電圧 ピーク電圧は正常だが スパーク プラグに飛火しない	<ul style="list-style-type: none"> ①スパーク プラグの不良、またはイグニッション コイル 二次電流のリーク ②イグニッション コイルの不良
パルス ジェネレータ ピーク電圧が低い	<ul style="list-style-type: none"> ①内部抵抗が低いテストを使用している ②クランキング速度が低すぎる (キック力が弱い) ③テストのサンプリング タイムの影響 (数回測定して基準値以上の電圧があれば正常) ④パルス ジェネレータの不良 (①～③に異常がない場合)
パルス ジェネレータ ピーク電圧がない、または ほとんどない	<ul style="list-style-type: none"> ①ピーク ホルテージ アダプタの不良 ②パルス ジェネレータの不良

充電不良(バッテリー上がり)

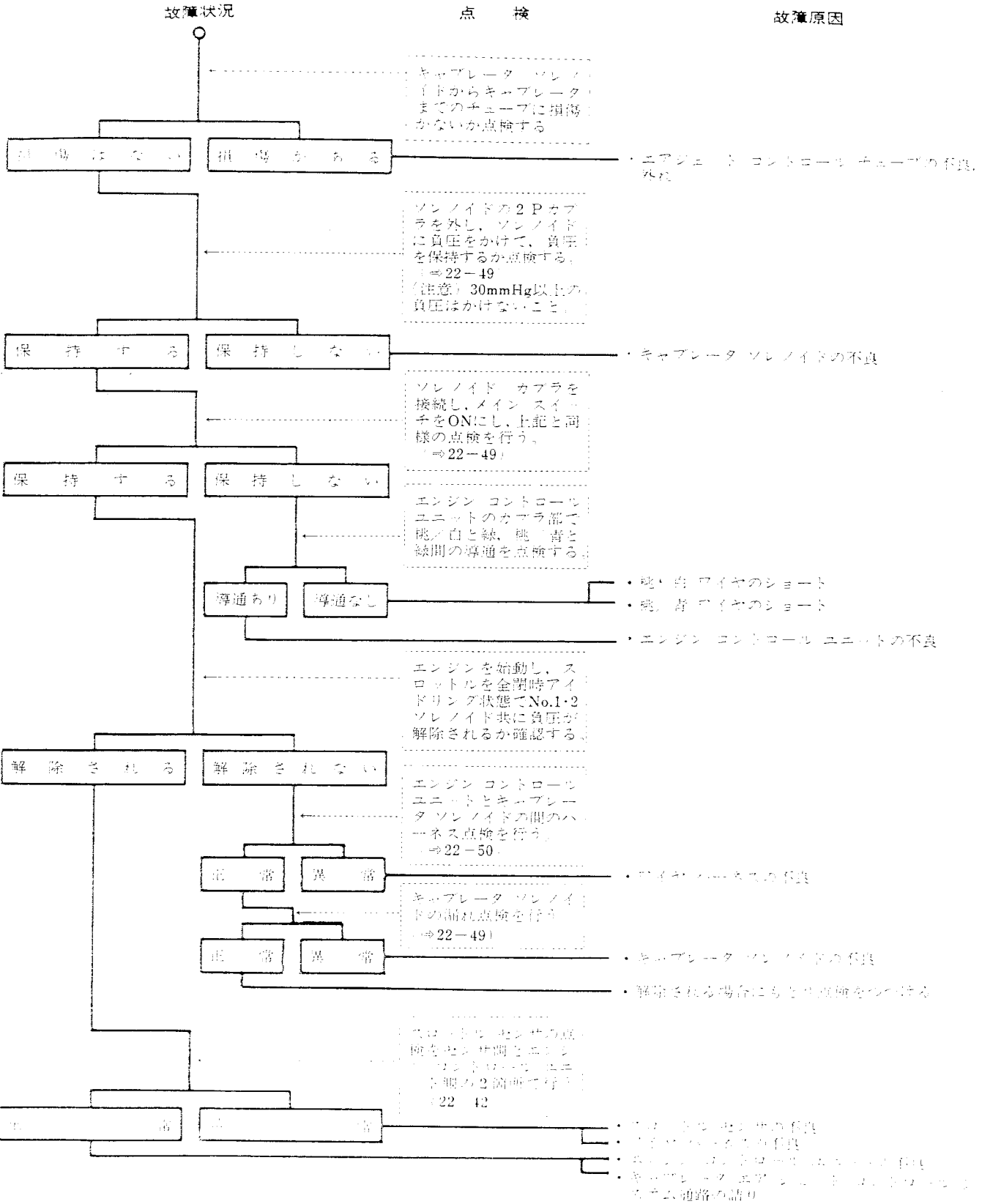


点火時期不良

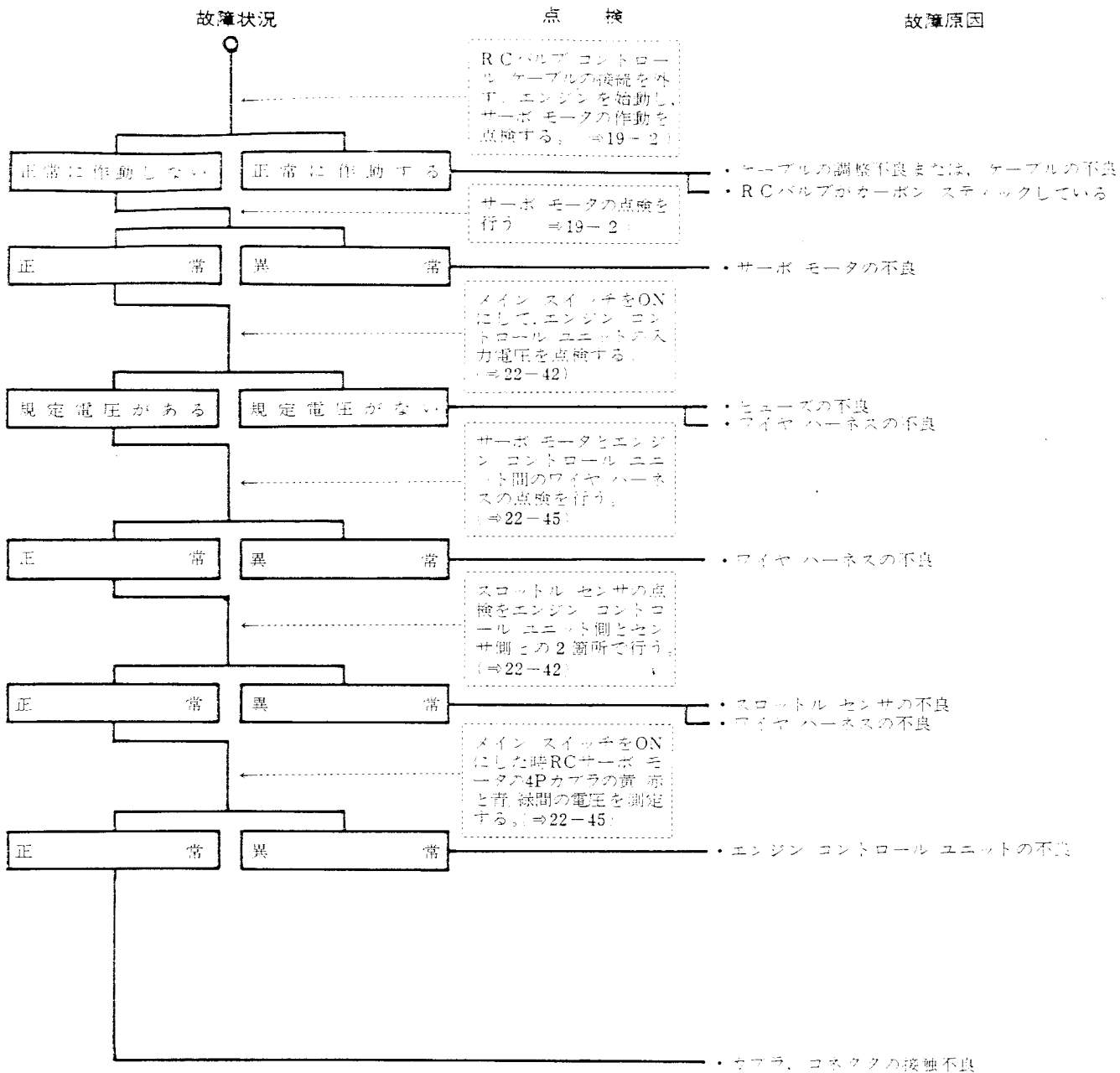


NSR250R(K) 追加

回転不調 (キャブレター エア ジェット コントロール システム)



エンジンの回転不調 (RCバルブの作動不良)



点検整備方式

- 注 1. 作業点検項目には高速走行点検項目を含む。
 2. 「●」印は法規で義務づけられた点検時期を示し、「○」印はそれ外メーカーで推奨することを示す。
 3. 「☆」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車はこれに準拠して交換する。
 4. 備考欄でいう「高速」又は「高速走行時」とは、80km/h以上の速度で走行する場合をいう。

部分が変更点を示す

点 検 整 備 項 目	点検整備時期				備 考
	運 行 前	1	自家用		
		か 月	6 月 毎	12 月 毎	
か じ 取 り 装 置	ハンドル			●	
	遊び、緩み及びかた			●	
	操作具合			●	
	カミ車輪			●	
	左右の回転角度			●	
ホ ー ク	損傷		●	●	
	ホーク・スピンドルの取付状態		●	●	ステアリング・システムを示す
	ホーク・スピンドルの軸受部のがた			●	ステアリング・システムを示す
ブ レ ー キ ・ ペ ダ ル	遊び及び踏み込んだときの床板とのすき間		●	●	遊び ペダル式 10～20mm レバー式(レバー先端で) 20～30mm
	踏みしろ及びきき具合	●			
	ブレーキのきき具合		○	●	●
	ホビ ス 及 び ス イ ー	漏れ、損傷及び取付状態		○	●
	ブレーキ・ホースの交換				☆4年毎
リ サ ー バ タ ン ク	液量	●	●	●	液面レベル 前輪：上限～下限間にあること 後輪：上限～下限間にあること
	マ ス タ ・ シ リ ン ダ ・ ホ イ ー ル ・ シ リ ン ダ ・ ホ イ ー ル ・ シ リ ン ダ ・ ホ イ ー ル ・ 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 ・ ホ イ ー ル ・ シ リ ン ダ ・ ホ イ ー ル ・ シ リ ン ダ ・ ホ イ ー ル ・ シ リ ン ダ	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			●	標準厚さ：前輪4.0mm 後輪5.0mm 使用限度：前輪3.5mm 後輪4.0mm
	給 油 脂	ブレーキ液の交換			

□ 部分が変更点を示す。

点 検 整 備 項 目	点検整備時期			備 考	
	運 行 前	1 か 月 毎	自家用 6 か 月 毎 12 か 月 毎		
走 行	タイヤの空気圧	●	●	●	(単位kg, cm ²)
					前 輪
行	タイヤの亀裂及び損傷	●	●	●	
	タイヤの溝の深さ及び異状な摩耗	●	●	●	残溝 前輪0.8mmまで、後輪0.8mmまで
装 置	タイヤの金属片、石その他の異物	●	●	●	
	ホイール・ナット及びホイール・ホルトの緩み		●	●	アクスル・ナット、アクスル・ホルダを示す フロント・アクスル・ホルダの締付けトルク： 1.8～2.5kg・m フロント・アクスル・ホルトの締付けトルク：5.5～6.5kg・m リヤ・アクスル・ナットの締付けトルク： 8.5～10.5kg・m
置	リム、サイド・リング及びホイール・ディスクの損傷	○		●	ホイール・リムの振れ、リム端で フロントの横振れ2.0mm以下 縦振れ2.0mm以下 リヤの横振れ2.0mm以下 縦振れ2.0mm以下
	フロント・ホイール・ベアリングのがた			●	
緩 衝 装 置	リヤ・ホイール・ベアリングのがた			●	
	損傷			●	クッション・スプリングを示す
動 力 伝 達 装 置	連結部のがた及びアームの損傷			●	
	液漏れ及び損傷			●	
力	取付部のがた			●	
	クラッチレバーの遊び		●	●	遊び レバー式 レバー先端で10～20mm
伝 達 装 置	作用		●	●	
	油漏れ及び油量		●	●	油量 棒ゲージ式 上限～下限間にあること
置	操作機構のがた			●	
	ミッション・オイルの交換				2年毎

NSR250R(K) 追補

点 検 整 備 項 目		点検整備時期			備 考	
		運 行 前	1	自家用		
			か 月 毎	6 月 毎		12 月 毎
動力伝達装置	チェーンの緩み	○	●	●	サイド・スタンド使用時、前後スプロケットの中央で 最大振幅 15~25mm	
	スプロケットの取付状態及び摩耗			●		
電気装置	点火装置		●	●	プラグギャップ：0.7~0.8mm	
	点火プラグの交換				5,000km毎	
	バッテリー			●		
電気配線	接続部の緩み及び損傷			●		
原 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：1200±100rpm
		排気の状態		●	●	
		エア・クリーナ・エレメントの状態		●	●	
潤 滑	油の汚れ及び量		●	●	油量 パイロット・ランプ式 ランプが点灯していないこと	
	油漏れ			●	●	
装 置	オイルの量	●				
	オイル・クリーナの詰まり			●		
	オイルポンプの状態		○	○		
	燃料漏れ			●	●	
燃 料 装 置	キャブレターのリンク機構の状態			●		
	スロットル・バルブ及びチョーク・バルブの状態			●		
	燃料フィルタの詰まり			●		
	燃料の量	●				
	燃料ホースの交換					☆4年毎
冷 却 装 置	水量	●	●	●	リザーバタンク 上限~下限間にあること	
	水漏れ	●		●		
	ラジエータ・キャップの機能			●	開弁圧1.1~1.4kg/cm ²	
	冷却液の交換					2年毎
灯 火 装 置 及 び 方 向 指 示 器	作用		●	●		
	点滅具合、汚れ及び損傷	●				

点 検 整 備 項 目	点 検 整 備 時 期			備 考
	運 行 前	1	自家用	
		か 月 目	6 月 毎	
警音装置	作用			●
後写鏡及び反射鏡	写影の状態	●		後写鏡のみ
反射器及び自動	汚れ及び損傷	●		
計器	作用			●
エンジンマフラー	取付けの緩み及び損傷			●
	マフラーの機能			●
車体	緩み及び損傷			●
前日に行われた箇所	当該箇所に異状がない事を確認	●		
その他	シャシ各部の給油脂状態			● ●
	燃焼室・排気ポートのカーボン除去			○

電気装置

点火装置

〈点火時期〉

- * ・ CDI点火装置を使用しているため、点火時期調整は必要ない。
- ・ 点火時期が狂っている場合は、22-21頁を参照して、関連部品の点検を行う。

ロワ フェアリングを取外す。(⇒22-35)

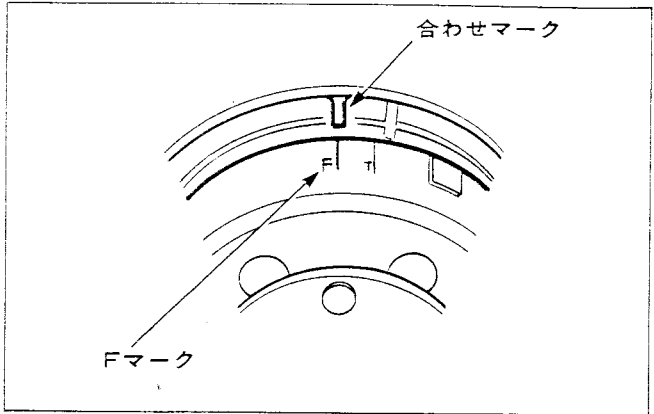
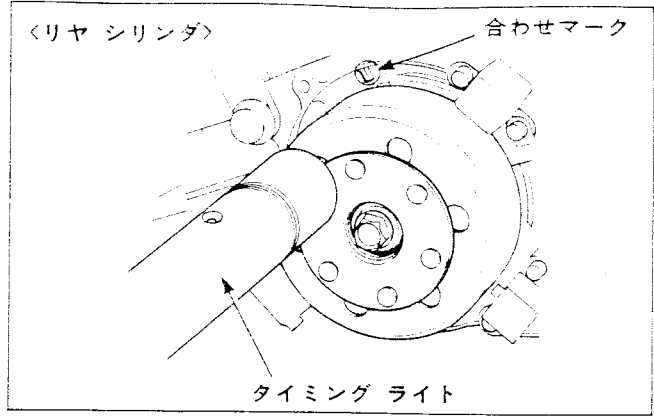
エンジンを暖機する。

L. クランクケース カバーを取外す。(⇒20-42)

タイミング ライトのコードをリヤ シリンダのハイテンションコードに接続する。

エンジンを始動し、アイドリング回転(1,200±100rpm)にする。

Fマークがクランクケースの合わせマークに合っていれば、点火時期は良好である。



原動機

本体

〈低速と加速の状態〉

- * ・ アイドリング調整は、エンジン暖気運転後に行う。
- ・ キャブレタのオーバーホール後の調整は、キャブレタの同調調整後に行う。(⇒4-16)

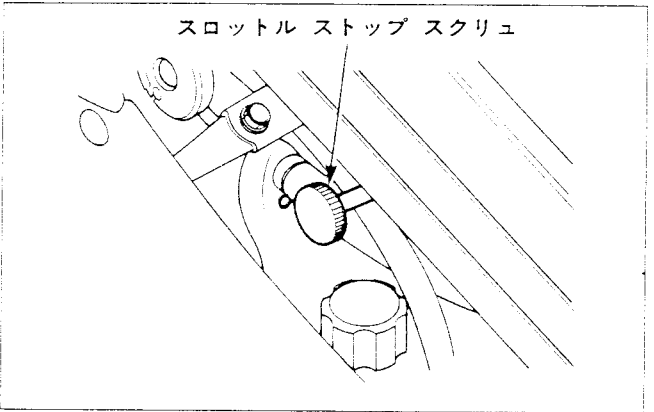
トランスミッションをニュートラルにする。

エンジンを始動する。

スロットル ストップ スクリューを回して規定アイドリング回転数に調整する。

アイドリング回転数：1,200±100rpm

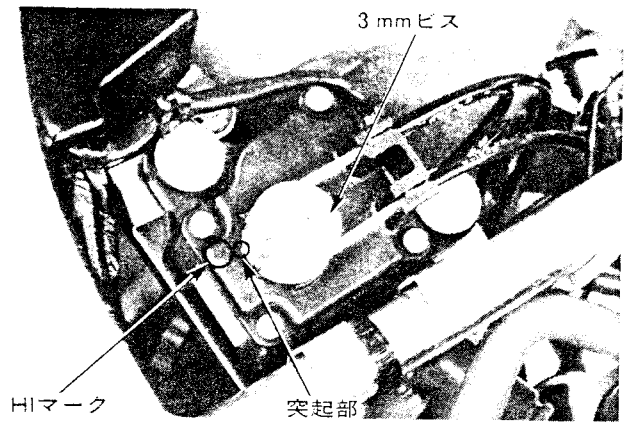
アイドリング回転が不安定、または軽くスナッピングした場合には、回転にイキツキが起る場合は、同調調整を行う。(⇒4-16)



RCバルブ コントロール ケーブルの調整

アジャスタメントを取り外す。(図4-2)

エンジンを起動し、約2,000rpmでセーホモータのプーリの突起部が、HIマーク付近になったことを確認してエンジンを停止する。
アジャスタメントには3mmのビスを取付け、プーリが動かないように固定する。

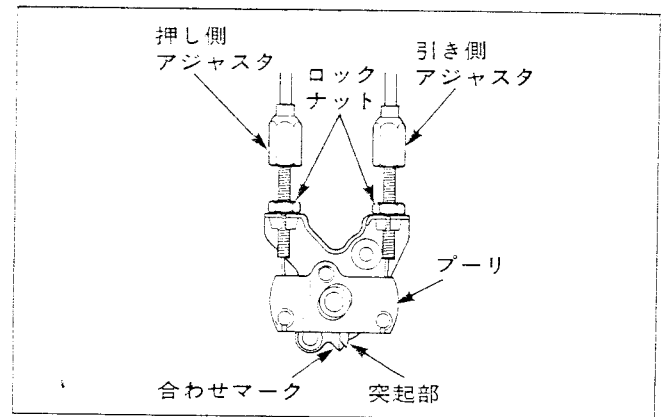


〈ケーブル遊びの調整〉

プーリの突起部の左端(Aの部分)とエンジンの合わせマークのセンターが合うように、プーリを手で押さえる。(イラスト①)

その状態で引き側アジャスタを手で回し、プーリの突起部(A)がエンジンの合わせマークの右端と一致した所で、(イラスト②) プーリを押さえていた手を放す。

押し側アジャスタを手で回し、プーリの突起部の左端(A)とエンジンの合わせマークのセンターが合うようにする。(イラスト③)

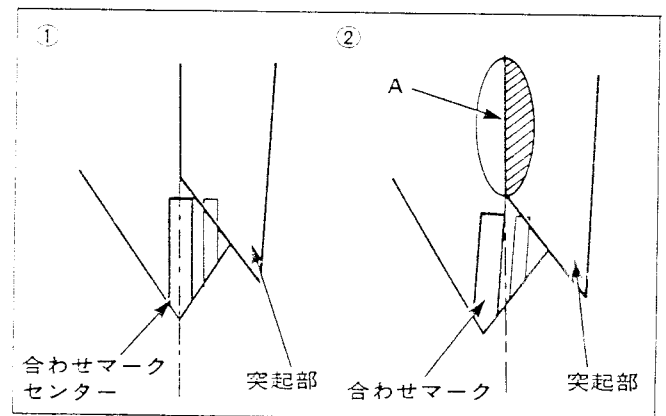


プーリを手で動かしプーリのカタが0.5~3.0mmの間であるか確認する。(イラスト④)

プーリのカタが0.5mm以下(ケーブルの張り過ぎ)および、3.0mm以上(ゆるみ過ぎ)であれば上記の方法で再調整する。

〈RCバルブの調整〉

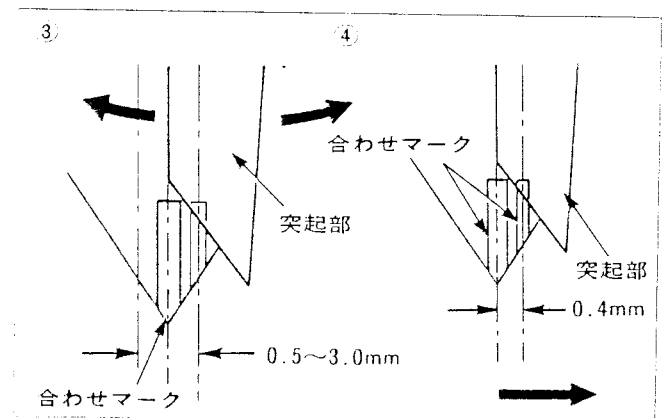
プーリをフリー状態にし、突起部の左端(A)と、エンジンの合わせマークのズレを確認する。プーリのズレは矢印方向に0.4mm以内にあること。エンジン側の2本の合わせマークの間に突起部の左端(A)があること。(イラスト⑤)



基準外であれば、再調整する。

基準内であれば、アジャスタを手で固定しながらロックナットを締付ける。

セーホモータのプーリを測定していたビスを取外す。アジャスタメントを取付ける。(図4-2)



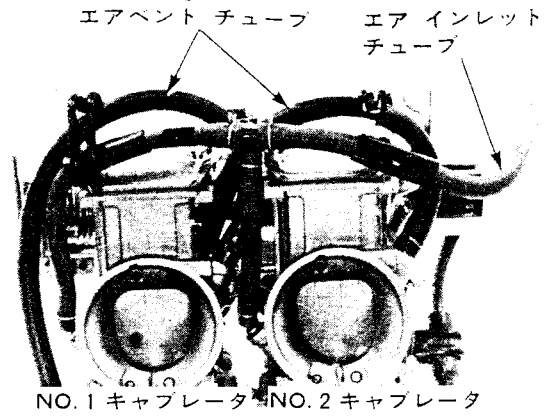
キャブレータ

チューブ類の取付け

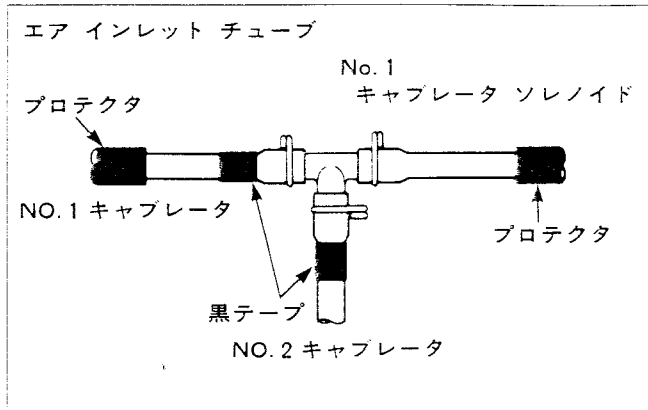
キャブレータを組立てる。(⇒20-31)

エア ベント チューブを取付ける。

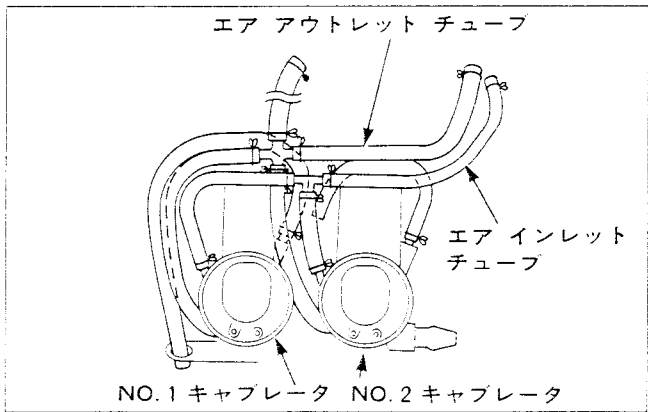
エア インレット チューブを取付ける。



* チューブに付いている黒テープとプロテクタを右図のように合わせ、取付けること。



エア アウトレット チューブを取付ける。



チューブをキャブレータ トップのクランパでクランプする。

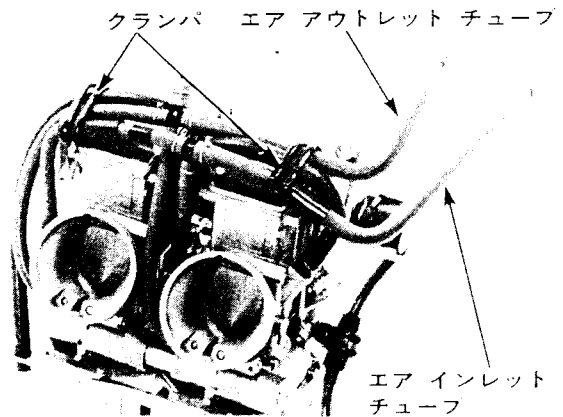
フューエル チューブ、ドレン チューブを取付ける。

(⇒4-13)

キャブレータを取付ける。

ワイヤリング図を参照してチューブを正しく接続すること。

(⇒22-11)



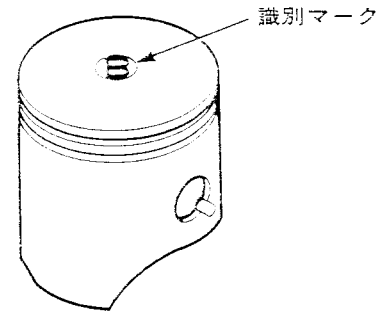
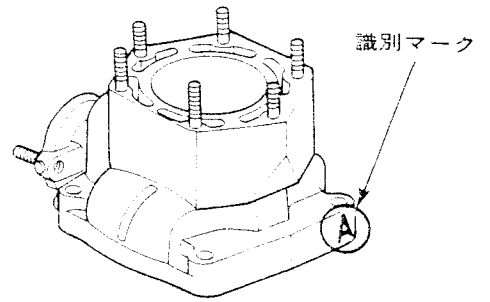
シリンダ ヘッド, シリンダ, ピストン

シリンダ, ピストンの選択

シリンダ, ピストンのどちらかを交換する場合, または同時に交換する場合は下記の選択かん合表にしたがって交換すること

選択かん合表

識別マーク	識別マーク: A	識別マーク: B	識別マーク: C
	54,008 - 54,011	54,004 - 54,008	54,000 - 54,004
識別マーク: B 53,966 - 53,969		×	×
識別マーク: C 53,962 - 53,965	×		×
識別マーク: D 53,958 - 53,961			



ブレーキ機構 (ディスク ブレーキ)

フロント ブレーキ キャリパの取付け

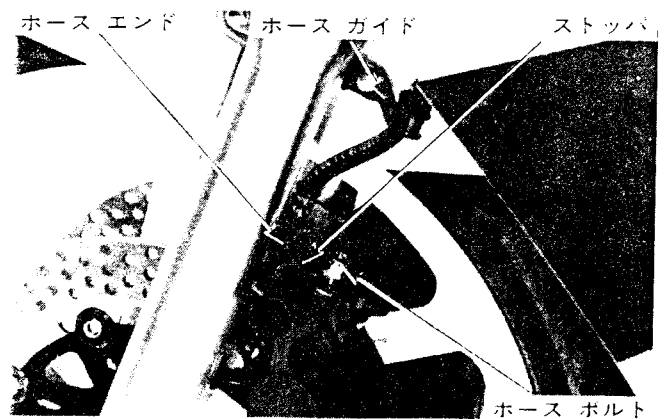
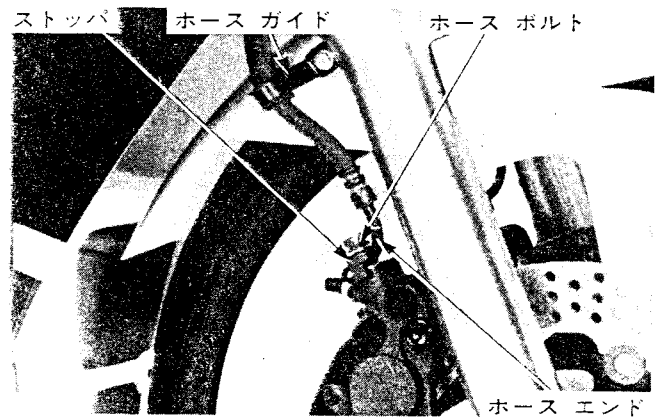
キャリパをフロント フォークに取付ける
キャリパ取付けボルトを締付ける。 $T = 20 - 55$

ブレーキ ホースを取付け, ホース ボルトを締付ける。

トルク: $3.0 \sim 4.0 \text{ kg}\cdot\text{m}$



- ・ブレーキ ホース取付け時, ホース エンドがキャリパのディスクに当たる位置に取付けること
- ・ブレーキ ホースがホース ガイドに確実に取付けられていることを確認すること



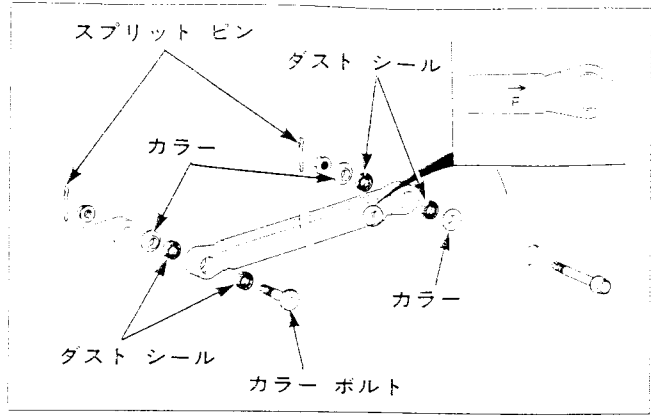
NSR250R(K) 追補

リヤ ブレーキ トルク ロッド

取外し

スプリット ピンを取外す。

ボルトとナットを外し、トルク ロッドを取外す。



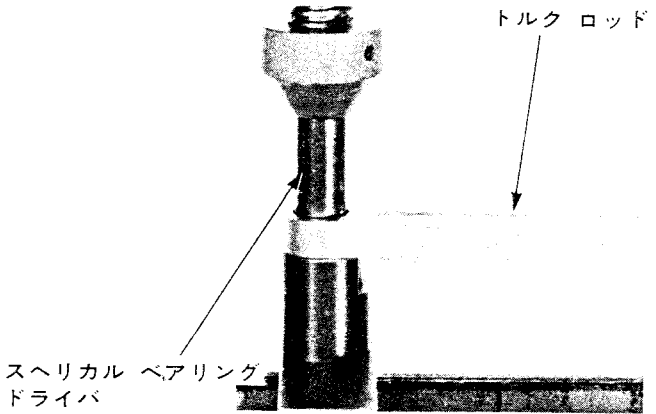
<スヘリカル ベアリングの交換>

カラー、ダスト シールを取外す。

油圧プレスを使用して、ベアリングを取外す。

専用工具

スヘリカル ベアリング ドライバ O7HMF-HC00100



油圧プレスを使用して、ベアリングを取付ける。

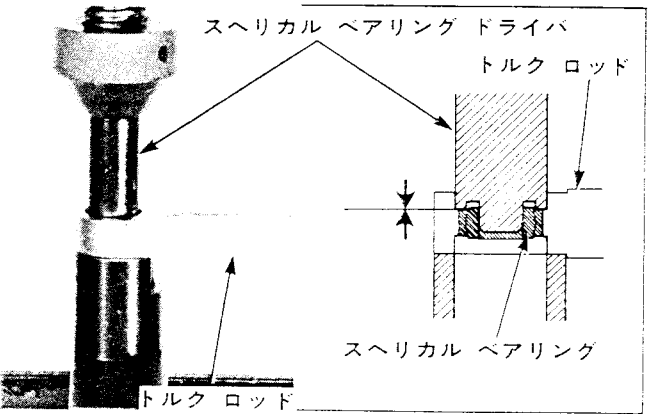
専用工具

スヘリカル ベアリング ドライバ O7HMF-HC00100

* ベアリングは端面まで打込むこと。(イラスト参照)

ダスト シールのリップ部に二硫化モリブデン グリースを塗布して取付ける。

カラーを取付ける。



取付け

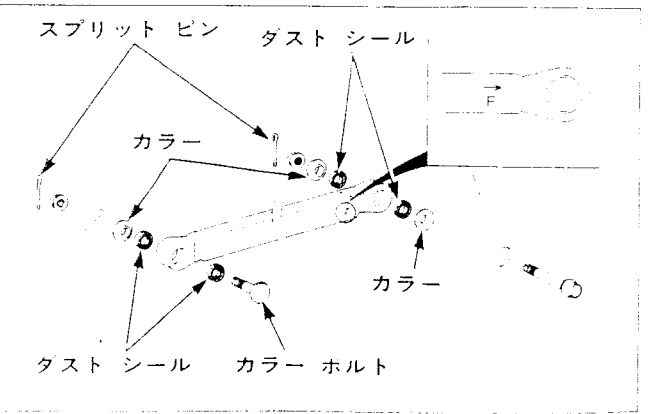
トルク ロッドをフレームに取付ける。

* トルク ロッドは“F”マークをフロント側にして取付ける。

フレーム側にボルトとナット、キャリブ プラケット側にカラー ボルトを取付け、締付ける。

トルク : 3.0-4.0kg-m

新品のスプリット ピンを取付ける。



リヤブレーキ キャリパ ブラケットの脱着

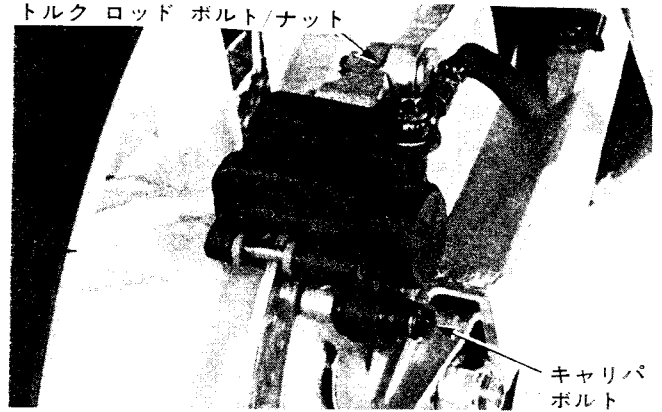


ブレーキ ディスク及びパッドにはブレーキ フルードを付着させないこと。ブレーキ性能を低下させる。万一付着した場合は、パッドは新品に交換し、ブレーキ ディスクは脱脂すること。



キャリパ ブラケットの脱着はブレーキ ホースを外さずに作業できる。

トルク ロッド ボルト/ナット



取外し

トルク ロッドのキャリパ ブラケット側の接続を外す。(⇒22-32)

キャリパ ボルトを外し、キャリパをブラケットより取外す。(⇒20-56)



ホースをねじらない様に、ブレーキ キャリパを固定しておくこと。

リヤ ホイールを取外す。(⇒13-3)

キャリパ ブラケットを取外す。

ブラケットよりカラーを取外し、損傷を点検する。

ダスト シール リップ部の損傷、ブッシュの摩耗、損傷を点検する。

ブッシュに異常がある場合はブラケットを Assy で交換する。

取付け



ダスト シールのリップ部とブッシュ内面に二硫化モリブデン グリースを塗布すること。

カラーをブラケットに取付ける。

キャリパ ブラケット、リヤ ホイールを取付ける。(⇒13-7)

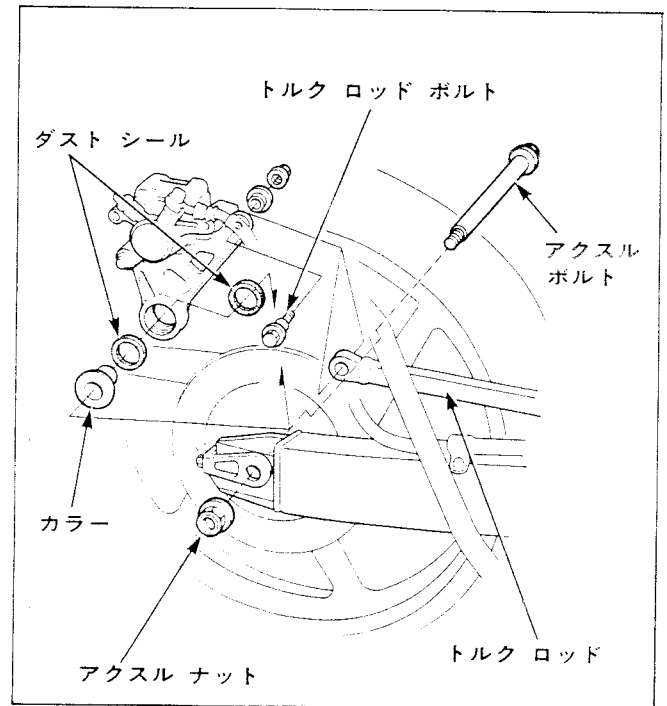
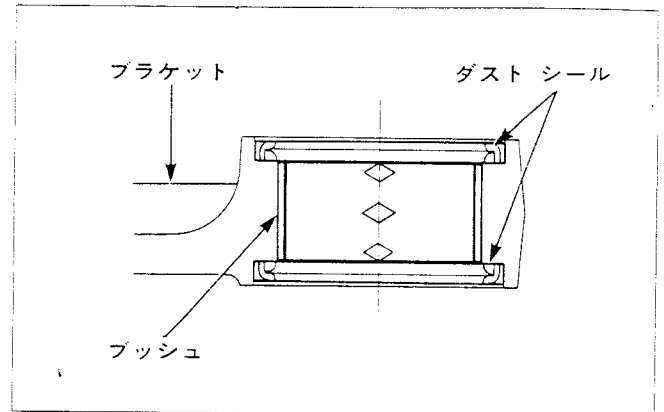
ブラケットにキャリパを取付ける。(⇒20-56)

トルクロッドを取付ける。(⇒22-32)

トルク：

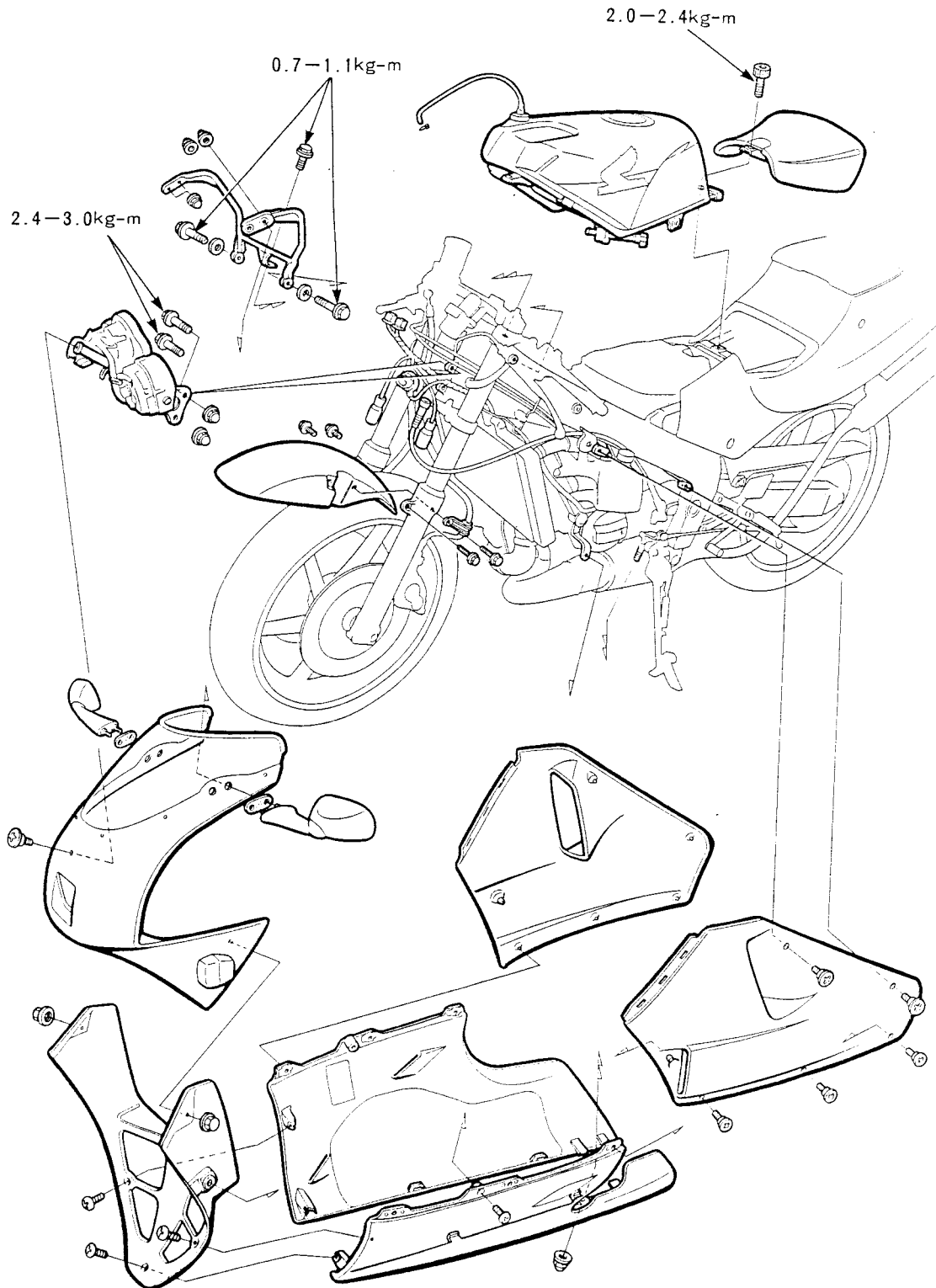
リヤ アクスル ナット : 8.5-10.5kg-m

トルク ロッド取付けボルト/ナット : 3.0-4.0 kg-m



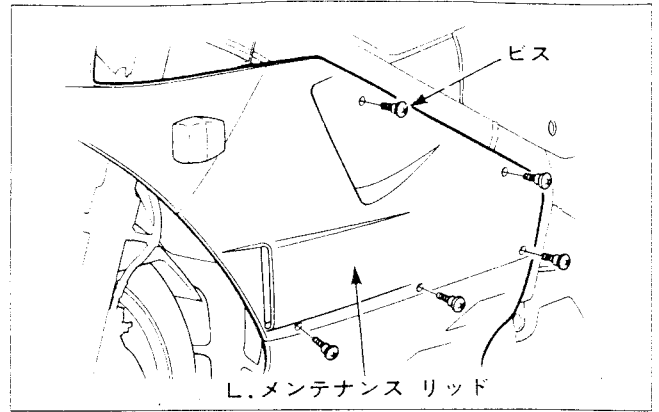
NSR250R(K) 追補

フェアリング, エキゾースト チャ
ンバ, サブ フレーム
フェアリング



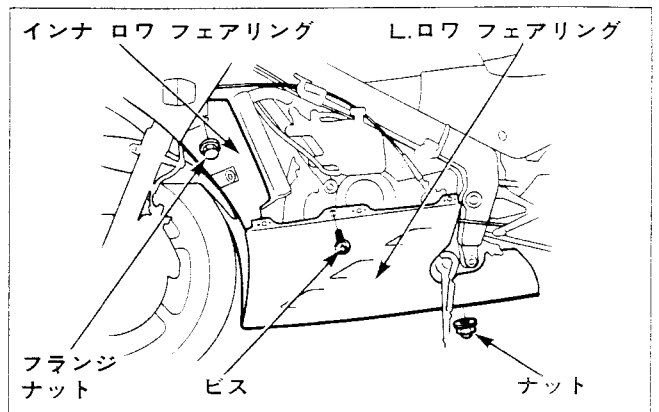
メンテナンス リッド

取付けビス5本を取外す。
 アッパ フェアリングのフック、インナ ロウ フェアリングからボ
 スを外し、L.メンテナンス リッドを取外す。
 クイック スクリュー5本をゆるめる。
 アッパ フェアリングのフック、インナ ロウ フェアリングからボ
 スを外し、R.メンテナンス リッドを取外す。

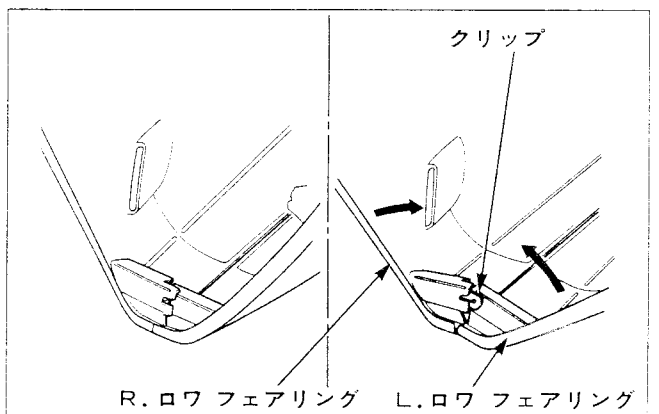


ロウ フェアリング

エンジン下部のロウ フェアリング取付けナットを取外す。
 ビス2本とフランジ ナット2個を外し、ロウ フェアリングを
 Assyで取外す。



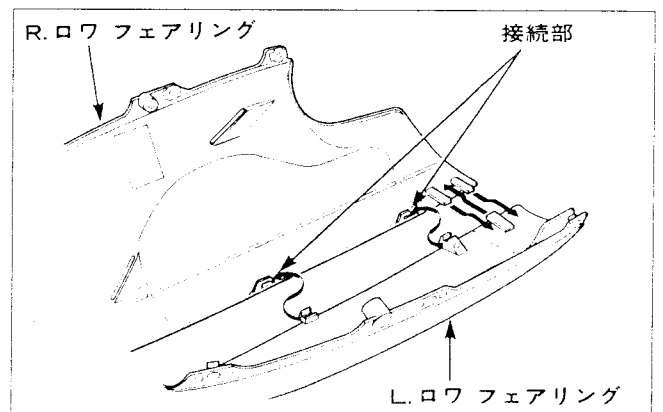
ビス3本を外し、インナ ロウ フェアリングを取外す。
 ロウ フェアリング前部の合わせを左右に広げて外す。



ロウ フェアリングの接続部からヒート ガードを外す。
 左右ロウ フェアリングを前後にずらして分割する。

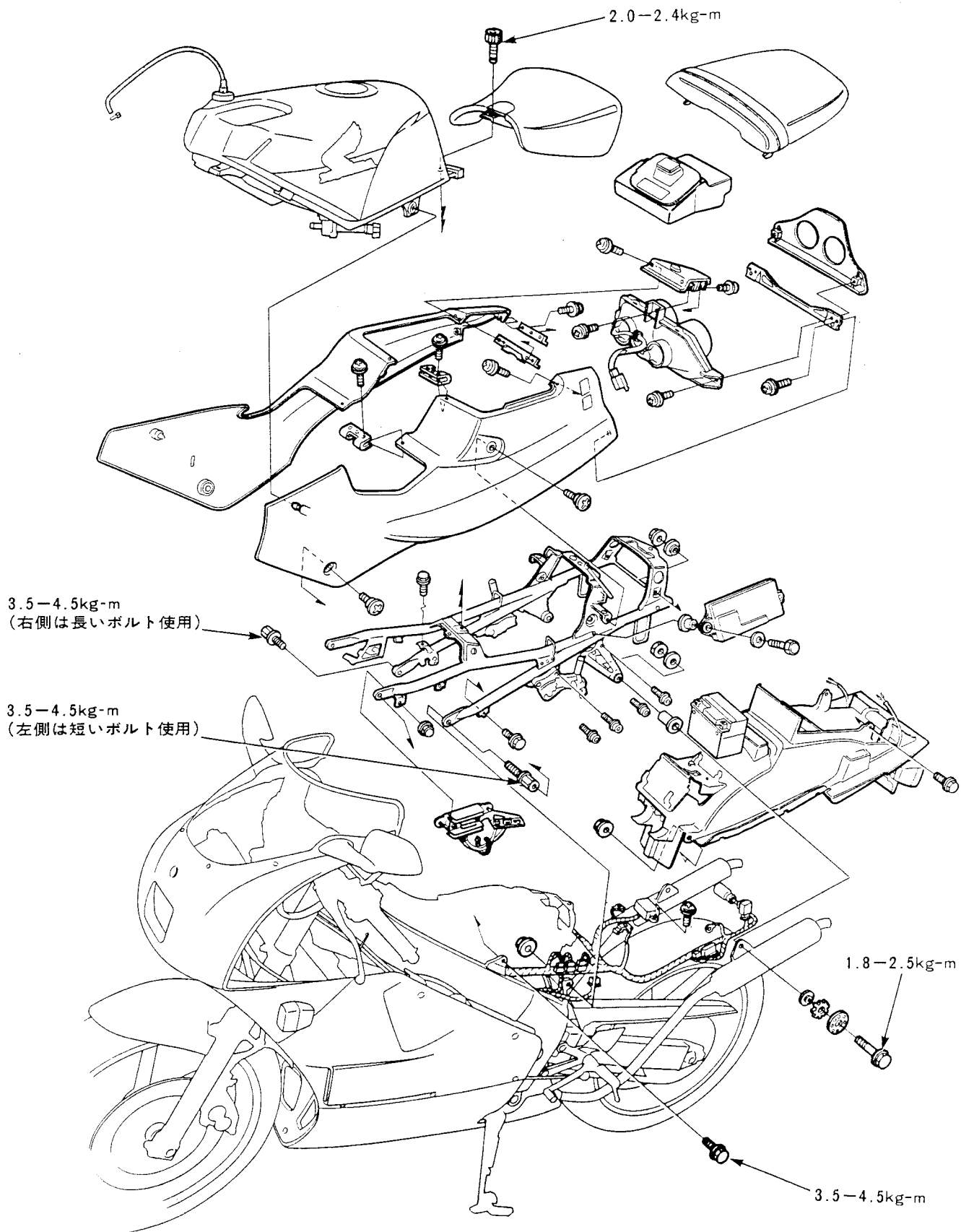
* ロウ フェアリングの爪を折らないように注意すること。

取付けは、取外しの逆手順で行う。



NSR250R(K) 追補

サブ フレーム, シートカウルの脱着



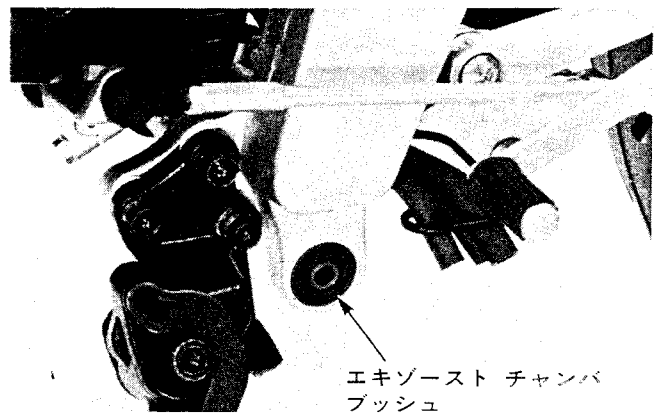
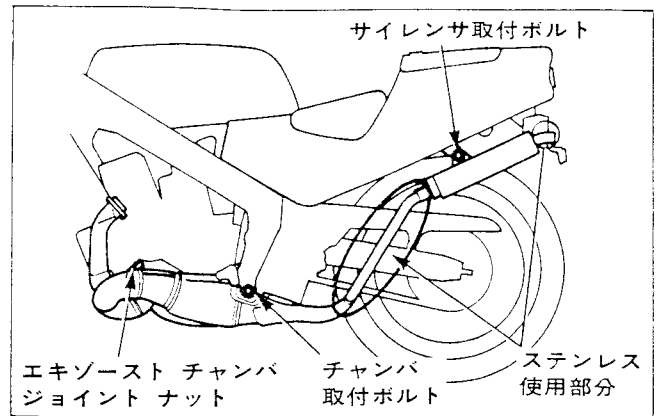
エキゾースト チャンバ



マフラ、エキゾースト チャンバの脱着は、冷間時に行なうこと。



・エキゾースト パイプはステンレスを使用している。このため、油脂類の汚れが付着したままでエンジンを始動すると焼けむらが起こる。汚れが付着した場合は、ステンレス用台所洗剤を使用して、柔らかい布やスポンジで汚れを落とすこと。洗浄後は充分に水洗いし、乾いた布で水分を拭取ること。焼けむらを取る場合は、市販の細目のコンパウンドで磨いた後、汚れが付着した場合と同じ要領で汚れを洗い落とす。



取外し

ロワ フェアリングを取外す。(22-35)
 フロント シリンダのエキゾースト チャンバ ジョイント ナット、サイレンサ取付けボルト、チャンバ取付けボルトを取外す。
 同様にリヤ エキゾースト チャンバを取外す。
 エキゾースト チャンバ ブッシュの損傷を点検する。

取付け

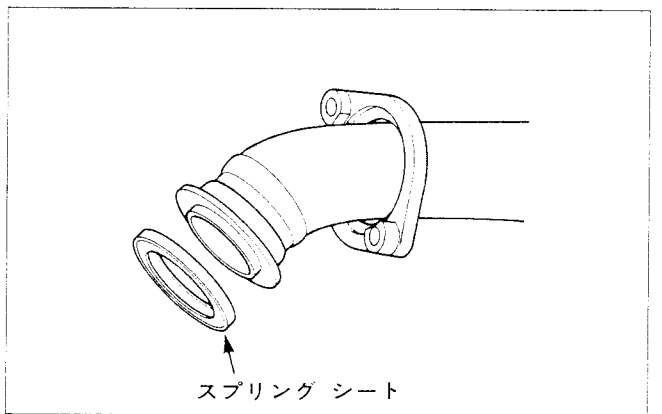
エキゾースト チャンバのスプリング シート当り面を清掃する。新品のスプリング シートをエキゾースト チャンバに取付ける。

取付けは、次の手順でボルト、ナットを締付けて行う。

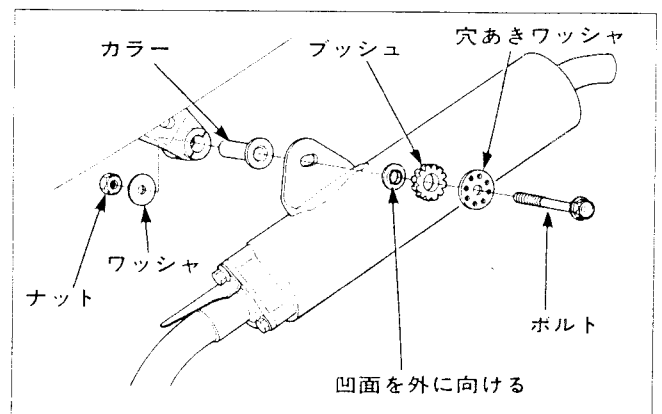
- エキゾースト チャンバ ジョイント ナット
- エキゾースト チャンバ 取付けボルト
- サイレンサ取付けボルト

トルク：

- エキゾースト チャンバ ジョイント ナット：2.3-2.7kg-m
- エキゾースト チャンバ取付けボルト：1.8-2.5kg-m
- サイレンサ取付けボルト：1.8-2.5kg-m



サイレンサ取付けボルトはイラストを参照して確実に取付けること。



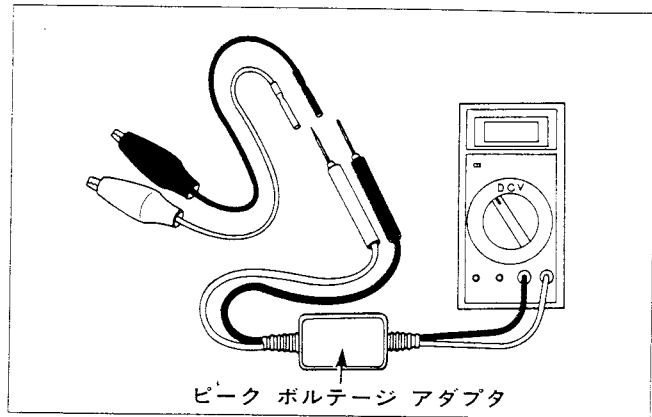
ISR250R(K) 追補

作業上の注意

- 点火装置の点検は、故障診断表(⇒22-20)に基づいて、順を追って点検する。
- 点火装置の故障は、カブラや、コネクタの接触不良が原因となっていることが多い。各整備を行う前に接触部の接触不良がないか、点検を行うこと。
- エンジン コントロール ユニットの落としたりして強い衝撃を与えると、故障の原因となるため、取扱いには充分注意すること。また、電流が流れているときに、コネクタやカブラの断、接続を行うとユニットに過電圧が発生し、ユニット内回路の損傷につながることもある。必ずメイン スイッチをOFFにして作業すること。
- スロットル センサはキャブレターから取外さないこと。スロットル センサに異常がある場合は、センサとセンサ ステイ Assy、ジョイント、スロットル シャフト、スロットル リンク アームをセットで交換すること。

点火装置の点検

- スパークプラグに火花が出ない場合、配線各部に外れ、ゆるみ、接触不良など異常がないことを確認した上で各々のピーク電圧を測定すること。
- 純正デジタル テスタまたは、入力抵抗(インピーダンス)が10MΩ/DCV 以上の市販デジタル テスタで測定すること。
テスタの種類によってテスタの入力抵抗が違うため表示される値が異なり、正しい数値が計測できない。



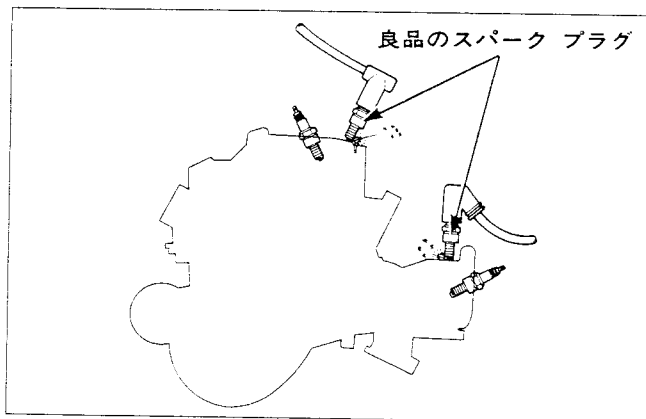
ピーク ボルテージ アダプタ

デジタル テスタにピーク ボルテージ アダプタを接続する。

- 測定工具
- ピーク ボルテージ アダプタ 07HGJ-0020100
- 興和製純正デジタル テスタ 07411-0020000
- 入力抵抗 10MΩ/DCV 以上の市販テスタ

イグニッション コイル一次電圧 (一次側ピーク電圧)

- 点火システムを正しく配線して測定すること。配線に接続外れがあると正しい測定ができないことがある。
- シリンダ圧縮圧力があり、プラグが正常に取付いた状態で点検すること。



良品のスパーク プラグ

ニューエル タンクを取外す。(⇒4-2)

一次側ピーク電圧は、クランキングしてイグニッション コイル一次側の電圧を測定する。このため、片側の気筒にのみ異常のある時にキックして電圧を測定すると、正常な気筒のスパークによってエンジンが始動し、クランキング速度が不安定になり正しい数値を得ることができない。
通常のスパーク テストと同じ要領で、スパーク プラグをシリンダヘッドに残したまま、良品のプラグを両気筒のプラグ キャンプに取付け、エンジンにアースさせ、次頁の要領に従って、一次電圧を測定する。

フロント シリンダ :

イグニッション コイル一次線を接続した状態で、一次線黒/黄端子とボディ アース間にピーク ボルテージ アダプタを接続する。

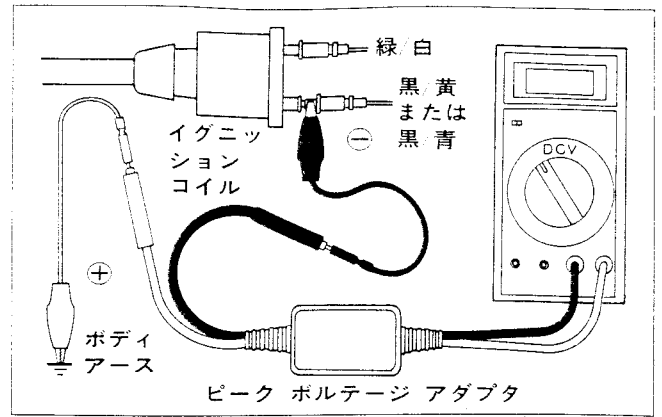
メイン スイッチをONにし、キル スイッチをRUNにする。
キックして、イグニッション コイル一次電圧を測定する。
リヤ シリンダ側についても同様に点検する。

接続方法

フロント シリンダ : ⊖ 黒/黄 ~ ボディ アース ⊕

リヤ シリンダ : ⊖ 黒/青 ~ ボディ アース ⊕

ピーク電圧 : 300V以上



⚠ 電圧測定時にプローブの金属部に指が触れると、感電することがある。指が触れないように注意すること。

- * 他 の 点 火 系 統 の 配 線 外 れ や 、 接 触 不 良 が あ る と 異 常 な 値 が 表 示 さ れ る こ と が あ る 。
- * そ れ ぞ れ の イ グ ニ ッ シ ョ ン コ イ ル の 一 次 電 圧 が 、 異 な る 場 合 が あ る が 、 そ れ ぞ れ に 規 定 値 以 上 の 電 圧 が あ れ ば 良 好 で あ る 。

パルス ジェネレータ

* スパーク プラグをシリンダ ヘッドに取付け、圧縮圧力がある状態で点検すること。

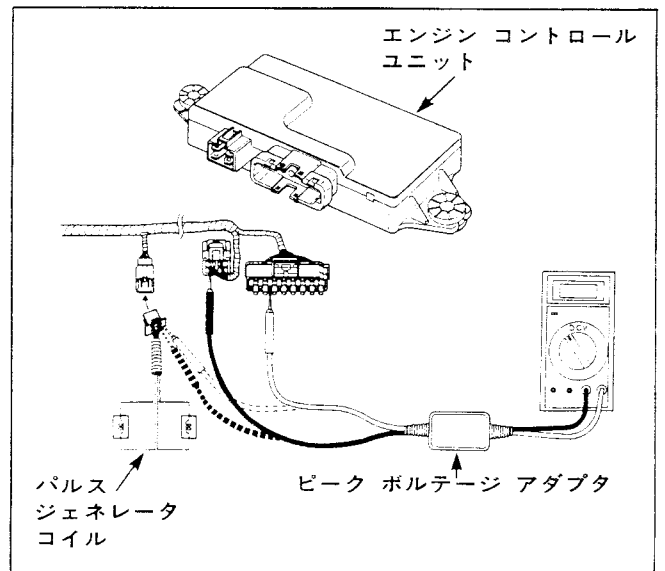
メイン スイッチをOFFにする。
シート カウルを取外す。
エンジン コントロール ユニットの16Pと4Pカプラを外し、ハーネス側カプラのパルス ジェネレータ線、4P側の青と16P側の白/青にピーク ボルテージ アダプタを接続する。
キックしてパルス ジェネレータ ピーク電圧を測定する。
白/黄端子についても同様に点検する。

接続方法

No.1 ⊕ 16P 白/黄 - 4P 黄間 ⊖

No.2 ⊕ 16P 白/青 - 4P 青間 ⊖

ピーク電圧 : 2V以上



- * 片 側 の パ ル ス ジ ェ ネ レ ー タ が 不 良 の 場 合 、 両 気 筒 の ス パ ーク プ ラ グ に 火 花 が 出 な く な る 。
- * 各 々 の パ ル ス ジ ェ ネ レ ー タ の 測 定 電 圧 が 異 な る 場 合 が あ る が 、 そ れ ぞ れ に 規 定 値 以 上 の 電 圧 が あ れ ば 良 好 で あ る 。

NSR250R(K) 追補

ユニット カブラ部で測定したピーク電圧が異常な場合は、パルス ジェネレータ 6 P カブラの接続を外す。

アダプタを接続して同じ要領で、再度パルス ジェネレータ ヒーク電圧を測定し、ユニット カブラ部で測定したピーク電圧と比較する。

接続方法

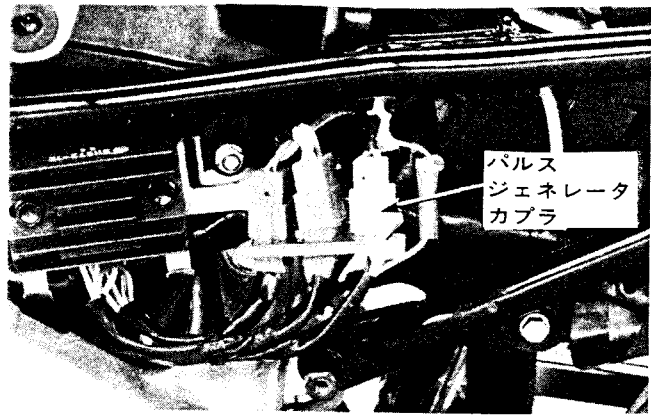
No.1 ⊕ 白/黄-黄 ⊖間

No.2 ⊕ 白/青-青 ⊖間

ピーク電圧：2V以上

ユニット側で測定した値が異常で、パルス ジェネレータ側で測定した電圧が正常な場合、カブラの接触不良か、ワイヤハーネスの断線である。

両方が共に異常な場合、パルス ジェネレータの異常が考えられる。故障診断表(⇒22-20)を参照して各項目を点検する。



スロットル センサの点検

メインスイッチをOFFにする。

シート カウルを取り外す。

エンジン コントロール ユニットの16Pと4Pカブラを外し、ハーネス側のカブラの端子間で下記の点検を行う。

16Pカブラの青/緑と黄/赤間の抵抗値を測定する。

標準抵抗値(20℃)：4-6kΩ

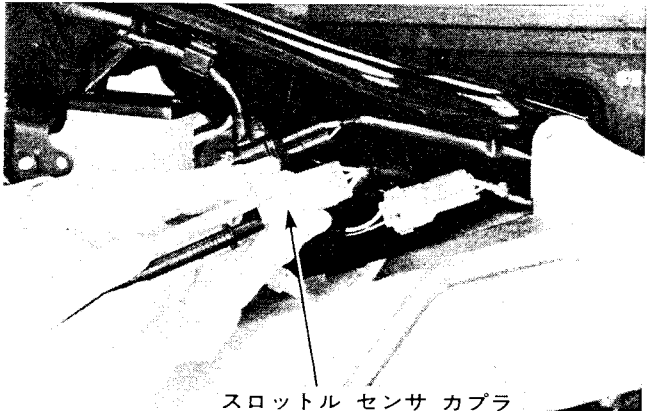
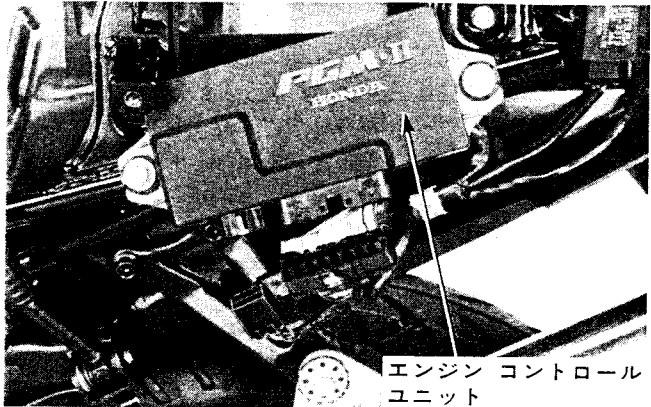
スロットルを全閉から全開にした時、黄/青と青/緑間の抵抗値を測定し、除々に抵抗値が上昇すれば正常である。

標準抵抗値(20℃)：全閉：0-1.5kΩ (スロットル ストップ スクリューを完全にゆるめること)
全開：4-6kΩ

測定値が大きく異なる時は、スロットル センサ 3Pカブラの接続を外し、センサ側のカブラの端子間で再度、上記の点検を行う。

測定値が標準抵抗値内にあればワイヤ ハーネスを修正、又は交換する。

測定値が標準抵抗値より大きく異なる時は、スロットル センサとセンサ ステイ Assy.、ジョイント、スロットル シャフト、スロットル リンク アームをセットで交換する。



エンジン コントロール ユニットの点検

エンジン コントロール ユニットの入力電圧点検

メイン スイッチをOFFにする。

シート カウルを取外す。

エンジン コントロール ユニットの16Pと4Pカブラを外す。

メイン スイッチをON、キル スイッチをRUNにする。

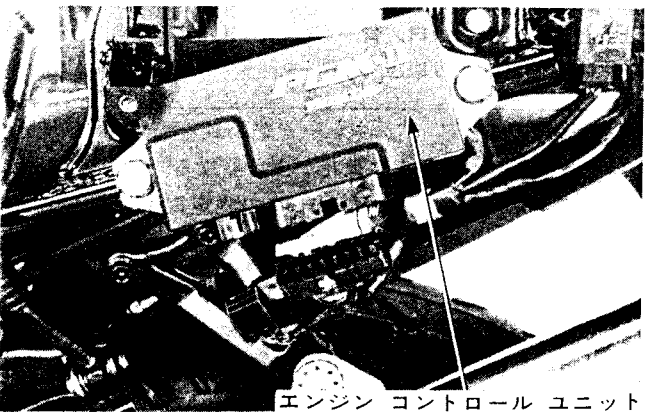
16Pカブラのハーネス側カブラ、黒/白端子にバッテリー電圧があることを点検する。バッテリー電圧があれば正常である。

接続方法

⊕ 16P カブラ 黒/白～ボディ アース ⊖

標準電圧：バッテリー電圧

バッテリー電圧が得られない場合、メイン スイッチ、キル スイッチ、ヒューズ、ワイヤ ハーネスを点検する。



エンジン コントロール ユニット出力電圧点検

スロットル センサ, RCバルブ サーボ モータ ポテンショメータ

メイン スイッチをOFFにする

シート カウル, フューエル タンクを外す (図4-2)

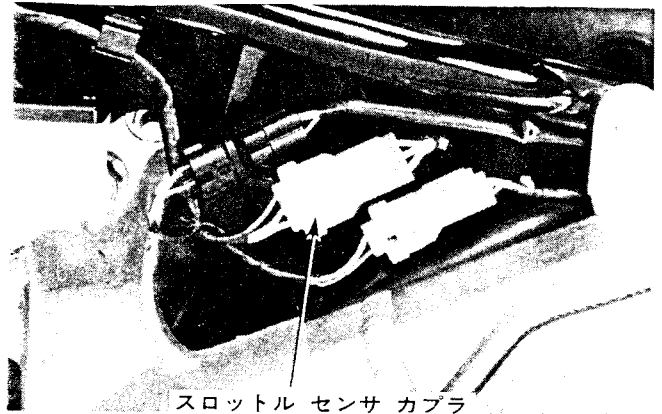
スロットル センサの3 P カプラを外す

サーボ モータの4 P カプラとコネクタを外す

メイン スイッチをON, キル スイッチをRUNにする

スロットル センサ3 Pカプラを外し, カプラのハーネス側黄/赤と青/緑端子間で電圧を測定する

サーボ モータ4 Pカプラを外し, カプラのハーネス側黄/赤と青/緑端子間で電圧を測定する

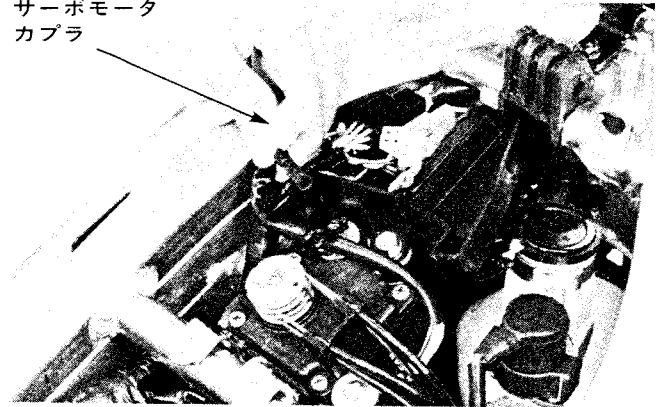


スロットル センサ カプラ

接続方法

- スロットル センサ側: ⊕ 黄/赤~青/緑 ⊖
- サーボ モータ側 : ⊕ 黄/赤~青/緑 ⊖
- 標準電圧 : 4-5 V

サーボモータ
カプラ



エンジン コントロール ユニット端子

配線図(図22-9, 10)と下図を参照して, 正しい位置で点検を行うこと。

4 P 側

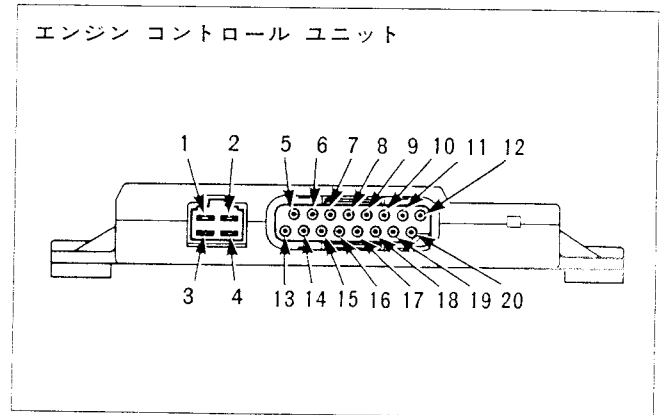
ワイヤ ハーネス色

- (1) イグニッション コイル ⊖ 緑/白
- (2) No.1 ハルス ジェネレータ ⊖ 黄
- (3) No.2 ハルス ジェネレータ ⊖ 青
- (4) アース 緑

16P 側

- (5) フロント イグニッション コイル ⊖ 黒/黄
- (6) オイル ポンプ ソレノイド 桃
- (7) RCサーボ モータ ⊕ 白
- (8) No.2 キャブレータ ソレノイド 桃/青
- (9) アース 橙/青
- (10) No.2 ハルス ジェネレータ ⊕ 白/青
- (11) ポテンショメータ ⊖ 黄/赤
- (12) スロットル センサ 黄/青
- (13) リヤ イグニッション コイル ⊖ 黒/青
- (14) バッテリ電源 ⊕ 黒/白
- (15) RCサーボ モータ ⊖ 白/赤
- (16) No.1 キャブレータ ソレノイド 桃/白
- (17) ホテンショメータ ⊖ 青/緑
- (18) No.1 ハルスジェネレータ ⊖ 白/黄
- (19) タコメータ 黄/緑
- (20) RCバルブ センサ 苔葉

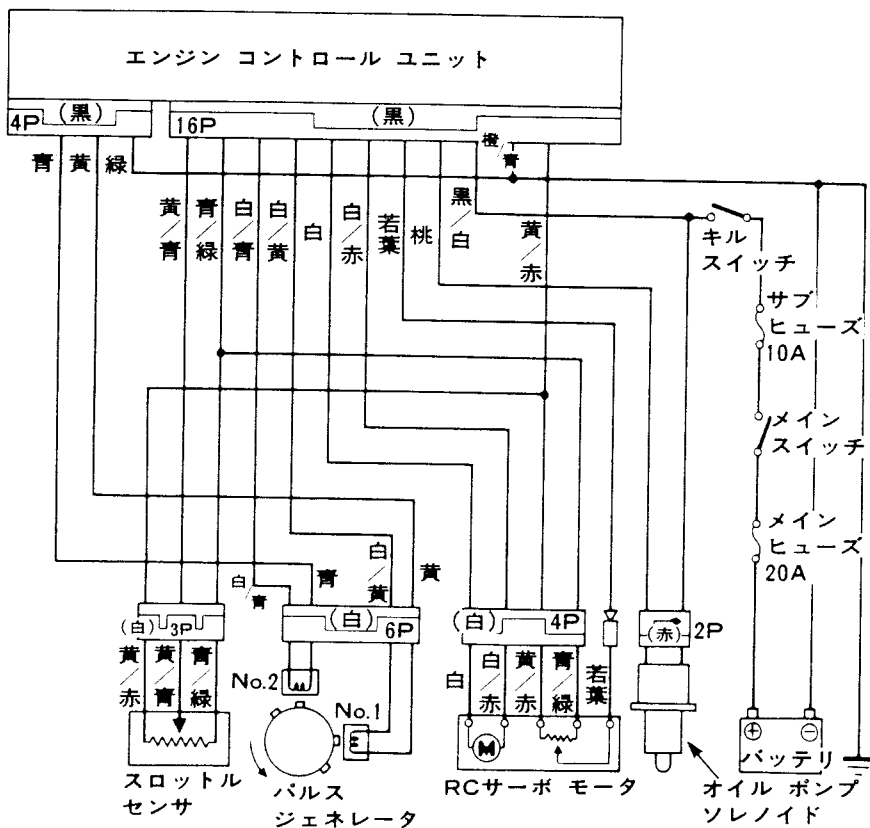
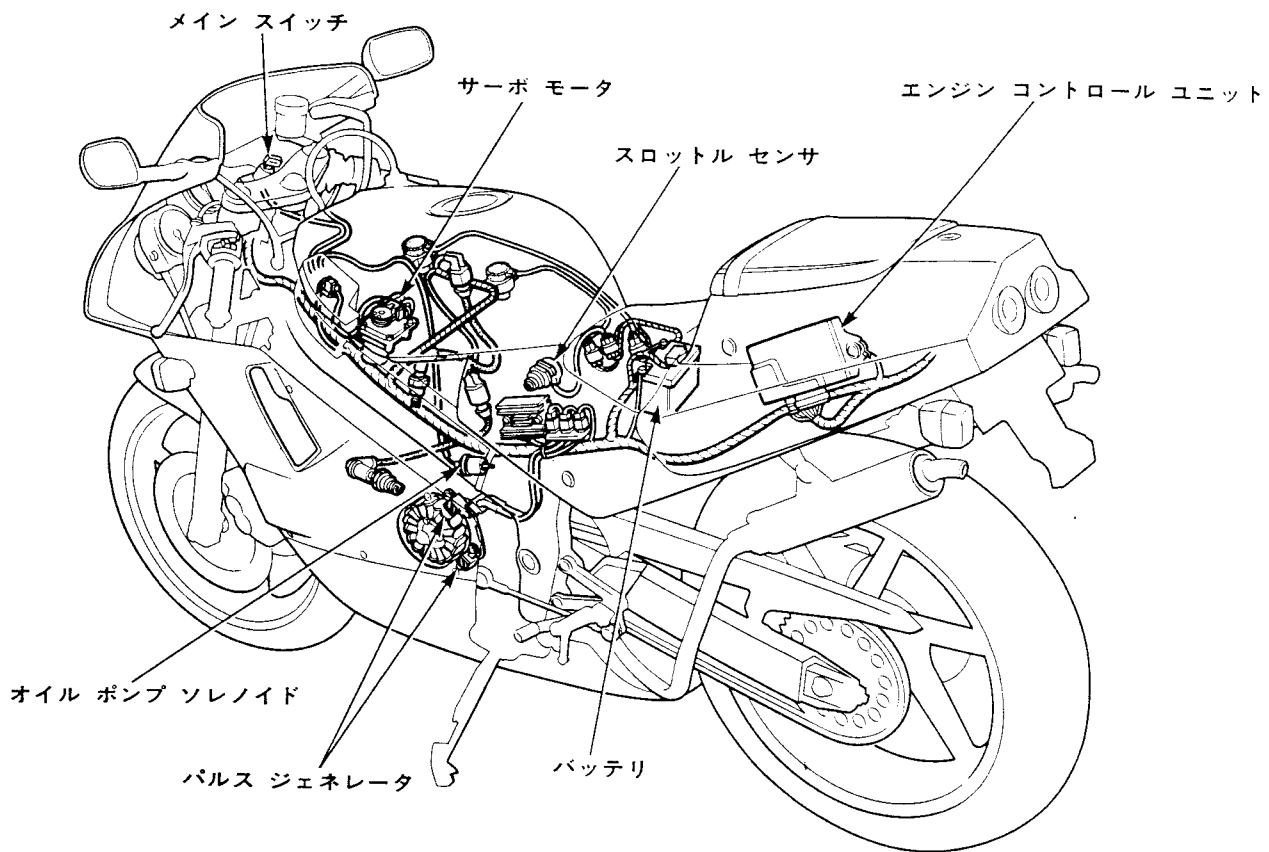
エンジン コントロール ユニット



NSR250R(K) 追補

コントロールユニット, サーボモータ, オイルポンプ ソレノイド

配線図



作業上の注意

- ・システム全体の故障診断は22-23頁を参照し順をおって点検する
- ・エンジン コントロール ユニットのユニットは落としたりして強い衝撃を与えると、故障の原因となるため、取扱いには充分注意すること。また、電流が流れているときに、コネクタやケーブルの断、接続を行うとユニットに過電圧が発生し、ユニット内回路の損傷につながることもある。必ずメイン スイッチをOFFにして作業すること。

RCバルブ、サーボ モータの点検

19-2 頁を参照し、RCバルブの作動点検を行う。
 正常に作動しない場合についても19-2 頁を参照しサーボ モータの点検を行う。

ワイヤ ハーネス、エンジン コントロール ユニットの点検

サーボ モータを点検し、異常がない場合は下記の点検を行う。
 シート カウル、フューエル タンクを取外す。(⇒4-2)
 エンジン コントロール ユニットの入力電圧を点検する。
 (⇒22-42)
 バッテリ電圧があれば正常である。

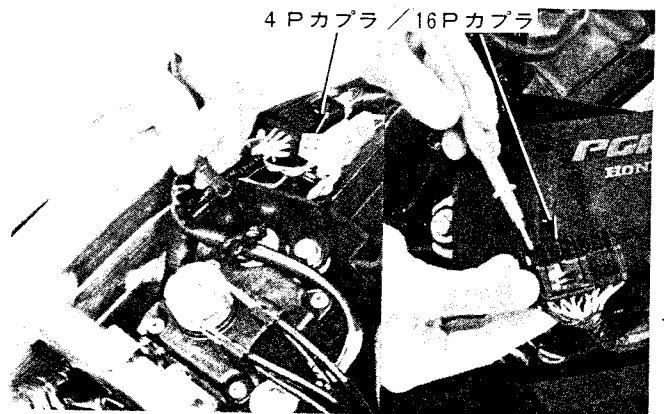
バッテリ電圧がない場合は、ワイヤ ハーネスの断線、サブ ヒューズ切れを点検する。



バッテリ電圧がある場合は、サーボ モータのハーネス側4 Pカプラ、コネクタとエンジン コントロール ユニットのハーネス側16Pおよび4 Pカプラ間で下記の導通点検を行う。

サーボ モータ側	白	白/赤	青/緑	黄/赤	若/葉
	}	}	}	}	}
ユニット側	白	白/赤	青/緑	黄/赤	若/葉

導通がなければ、ワイヤ ハーネスの交換、又は修正をする。



導通点検で正常な場合は、エンジン コントロール ユニットの出力電圧点検を行う。(⇒22-43)

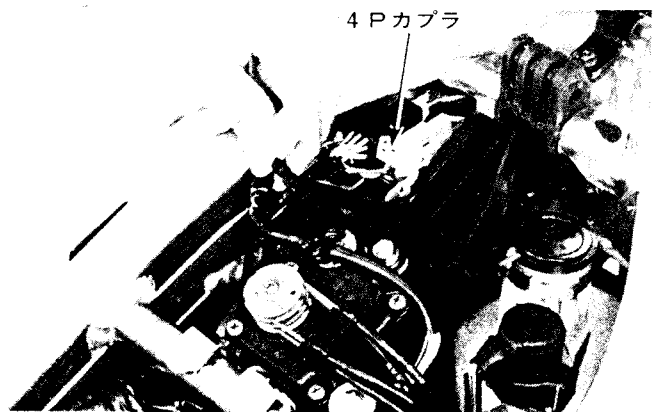
エンジン コントロール ユニットの16Pと4 Pカプラを接続する。メインスイッチをONにする。

接続方法

⊕ 黄/赤 ~ 青/緑 ⊖ 間

標準電圧：4-5 V

電圧がない場合は、エンジン コントロールユニットを点検する。



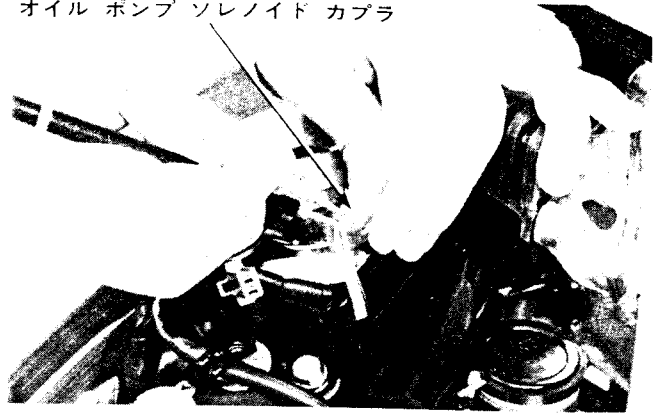
NSR250R(K) 追補

オイル ポンプ ソレノイドの点検

フューエル タンク を取外す。(⇒4-2)
R.メンテナンスマニュアルを取外す。(⇒22-35)
オイル ポンプ ソレノイドのカブラの絶縁を外す。
カブラの白／緑と桃端子間の抵抗値を測定する。

標準抵抗値 (20℃) : 3.0-5.0Ω

オイル ポンプ ソレノイド カブラ



ソレノイド側のカブラの白／緑端子に ⊕、桃端子に ⊖ の12V
バッテリーを接続する。



- ・バッテリーをショートさせないこと。
- ・バッテリーを1秒以上接続しないこと。
- ・完全充電のバッテリーを使用すること。

ソレノイドから“カチッ”と音がしない場合はオイル ポンプ
Assy を交換する。

オイル ポンプの交換 (⇒3-3)

音がする場合は次の点検を続ける。

ポンプ ソレノイド 2 P カブラを接続する。

メイン スイッチを ON にする。

ソレノイドのハーネス側2P カブラ (赤) の黒／白とボディ アー
ス間との電圧を測定する。

バッテリー電圧があれば正常である。

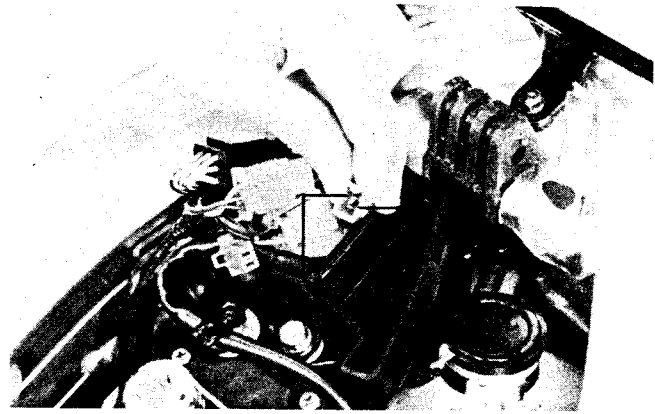
接続方法

⊕ 黒／白～ボディ アース ⊖

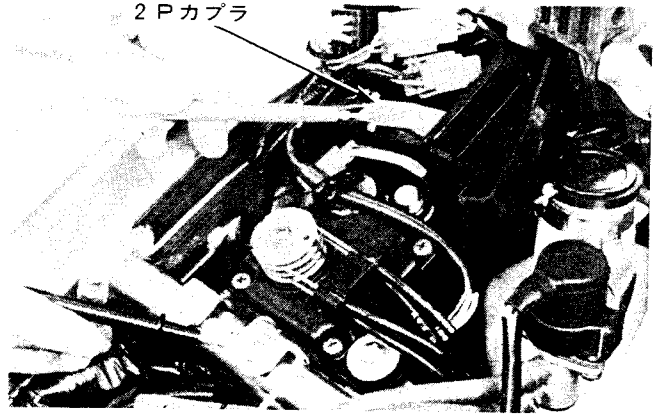
標準電圧：バッテリー電圧

バッテリー電圧がない場合は以下の点検を行う。

- ・メイン スイッチの導通
- ・バッテリーの充電状態
- ・ワイヤ ハーネス、カブラのショート、接触状態
- ・ヒューズ切れ

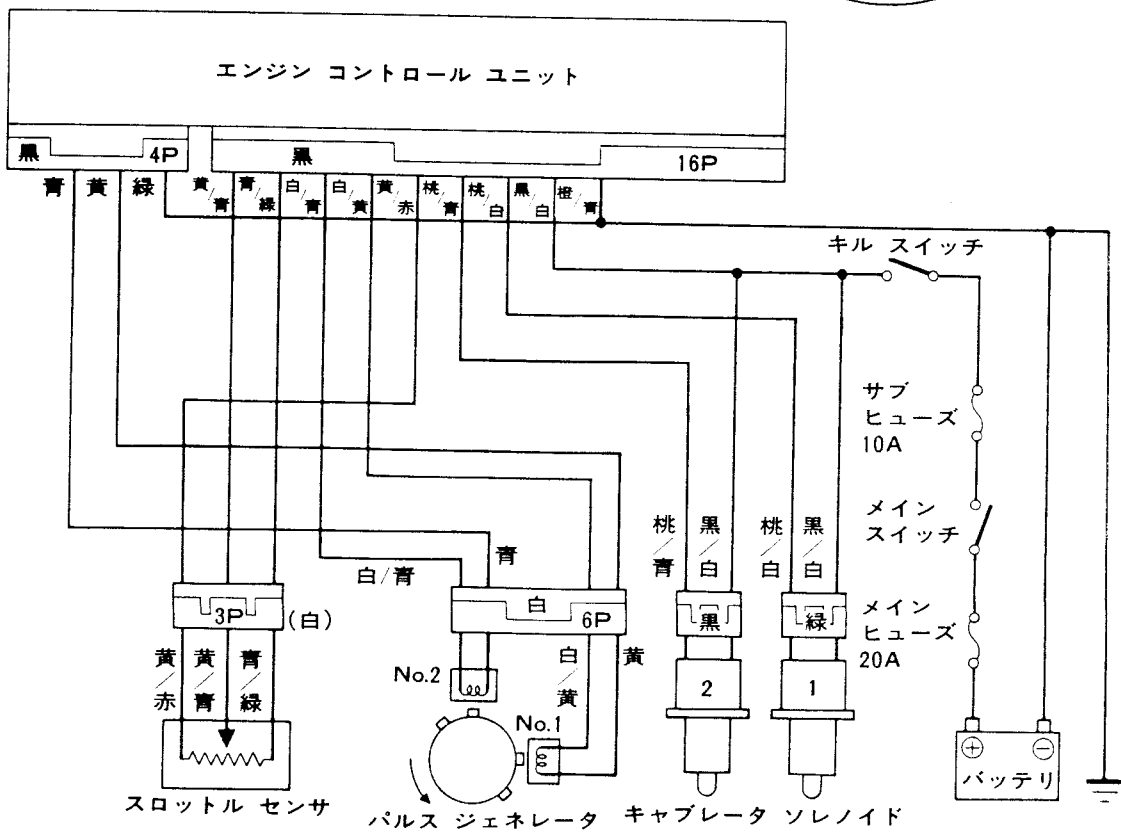
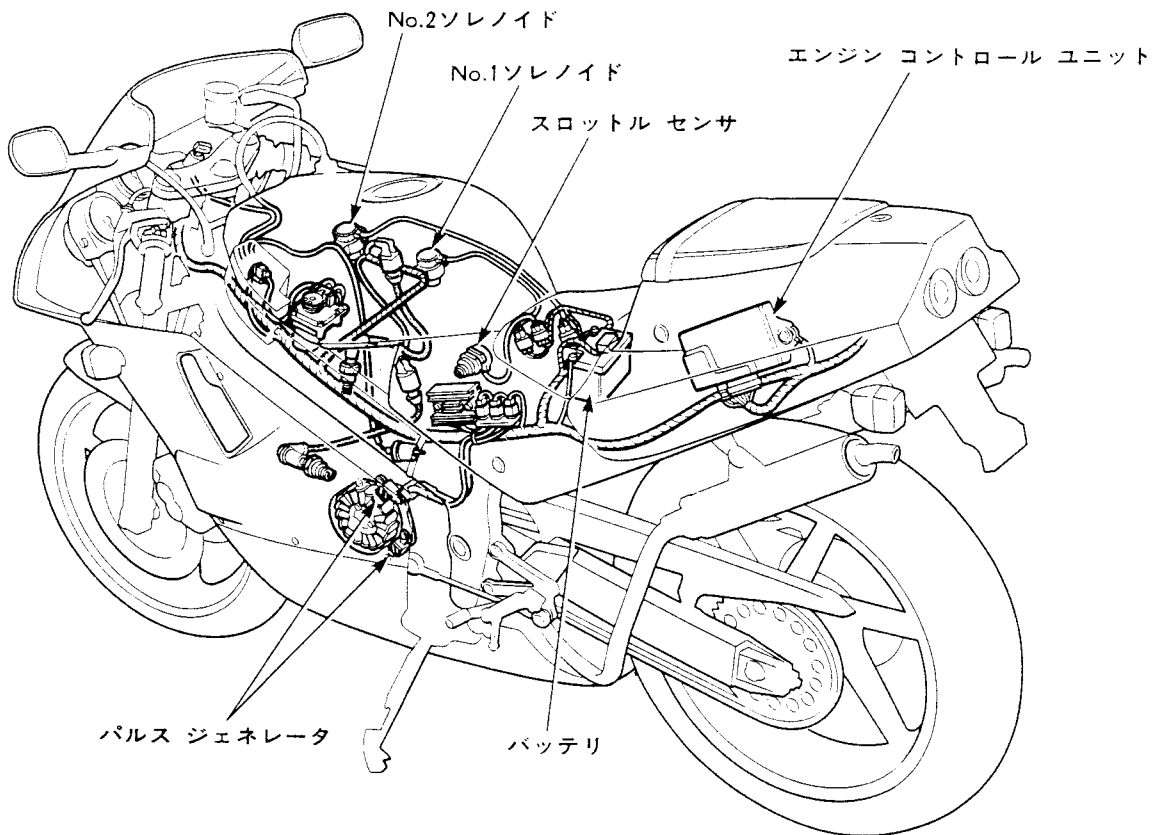


2 P カブラ



キャブレター エア ジェット コントロール システム

配線図



作業上の注意

- 22-22頁の故障診断を参照し、順をおって点検する
- キャブレータ エア ジェット コントロール システムのチューブ ジョイントおよびエア通路には、エア ジェットがあるためゴミ、ホコリに注意して作業すること
- エンジン コントロール ユニットの落下したりして強い衝撃を与えると、故障の原因となるため、取扱いには充分注意すること。また、電流が流れているときは、コネクタやカブラの断、接続を行うとユニットに過電圧が発生し、ユニット内回路の損傷につながる可能性がある。必ずメイン スイッチをOFFにして作業すること。

キャブレータ ソレノイド チューブの点検

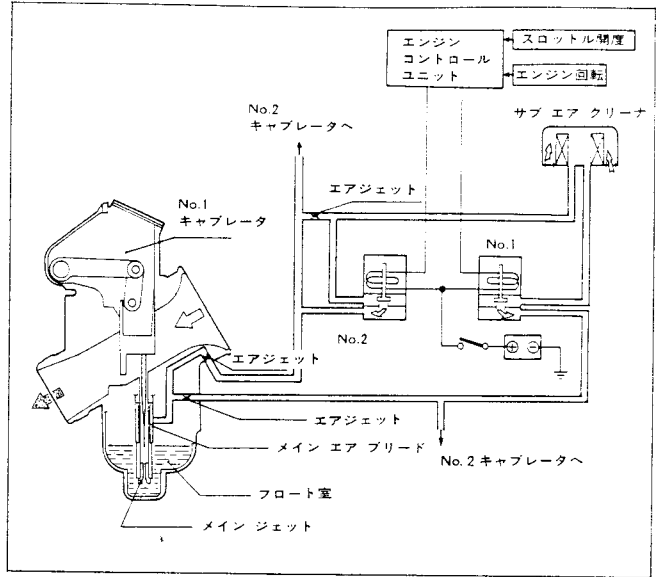
シート カウルを取外す。
 フェーエル タンクを取外す。(⇒4-2)
 エア クリーナ ケースを取外す。(⇒20-29)
 ソレノイドからキャブレータまでの負圧チューブとジョイントに損傷、曲がり等によるつぶれ、外れがないか点検する。
 ワイヤリング図(⇒22-11)を参照し、正しい位置をチューブが通っているか点検する。

バルブの漏れ点検

エア クリーナケースを取外す。(⇒20-29)
 No.1・2ソレノイドの2Pカブラの接続を外す。
 No.1ソレノイドから下側のチューブを外す。
 ソレノイド下側に負圧をかけて、保持できれば正常である。

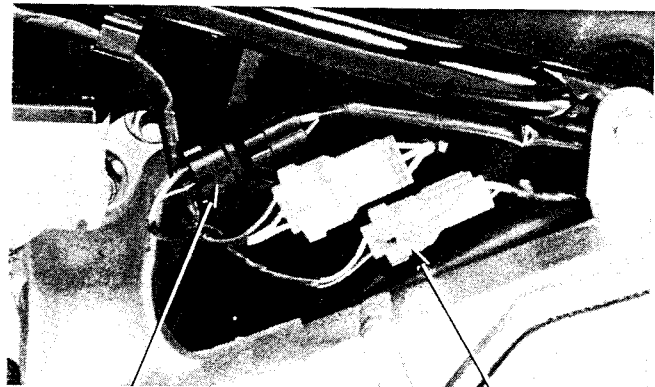


30mmHg以上の負圧をかけないこと。

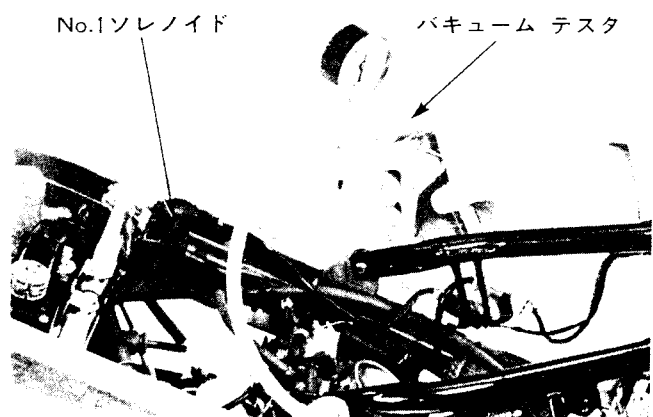
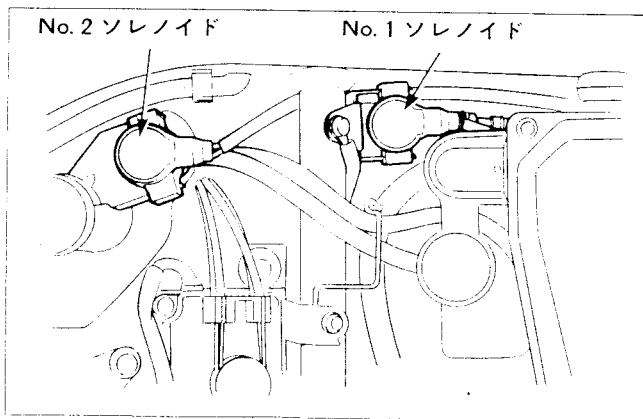


保持できない時は、ソレノイドを交換する。
 No.2ソレノイドについても同様に点検する。

ソレノイド2Pカブラを接続してメイン スイッチをONにし、上記と同様の点検を行う。負圧が保持できれば良好である。保持できない場合は、エンジン コントロール ユニットのワイヤハーネスの点検を行う。

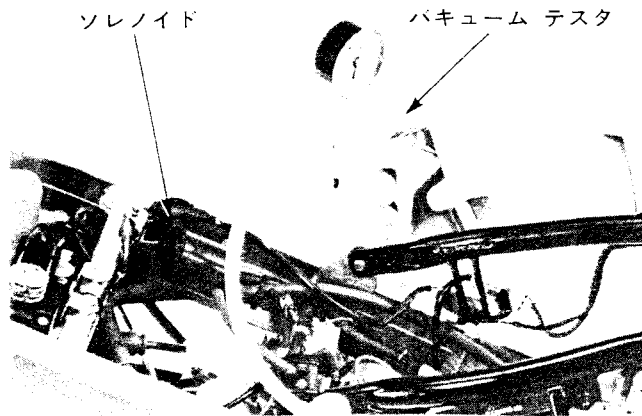


No.1・2ソレノイドの位置



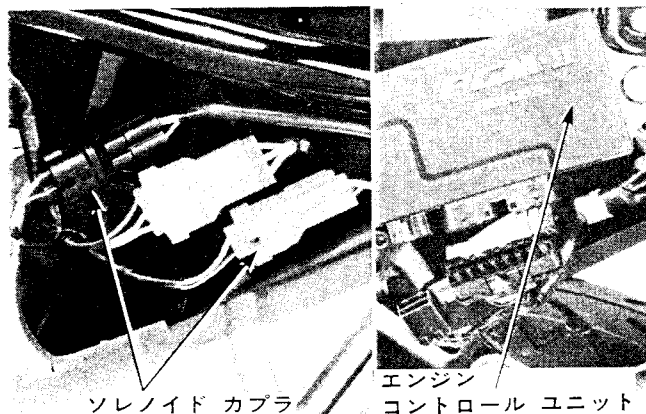
ソレノイドの作動点検

トランスミッションをニュートラルにする。
 No.1ソレノイド下側のチューブを外しバキューム テスタを接続する。No.1ソレノイドの負圧を保持した状態でエンジンを始動する。
 エンジンがアイドリング状態の時、負圧が解除されること
 No.2ソレノイドも同様に点検する。
 No.1ソレノイドは、エンジン回転を除々に上げていき、約6,500 rpmで再び負圧が保持できるようになれば良好である。



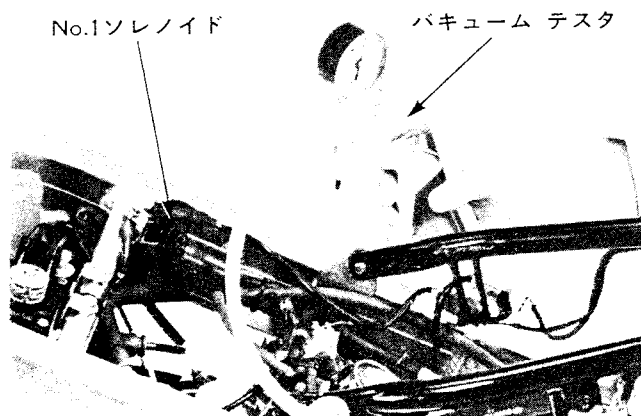
ソレノイド コイルの点検

メイン スイッチをOFFにする。
 ジートカウルを取外す。
 No.1ソレノイド下側のチューブを外しバキューム テスタを接続する。
 コントロール ユニットの16P と 4 P カプラを外す。
 16P カプラのハーネス側、桃/白端子をジャンプ コードでボディ アースさせる。



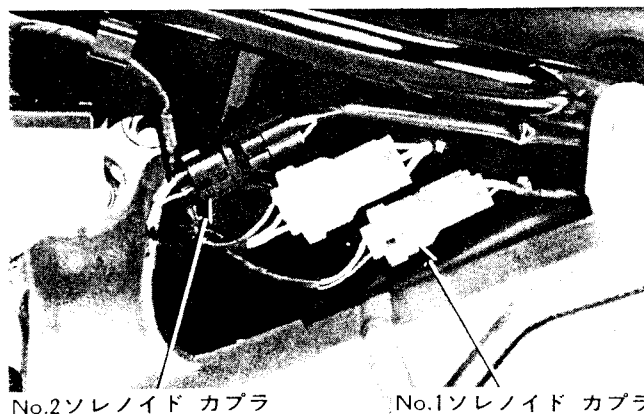
メイン スイッチをONにした時に負圧が解除され、OFFにした時、負圧が保持できればソレノイドは正常である。

桃/青端子 (No.2ソレノイド) についても同様に点検する。



ソレノイド ハーネスの点検

メイン スイッチをOFFにする。
 ジートカウルを取外す。
 エンジン コントロール ユニットの16P カプラの接続を外す
 No.1ソレノイド 2 P カプラの接続を外し、ハーネス側カプラの端子間をジャンプ コードで短絡させる



SR250R(K) 追補

メインスイッチをOFFにした時、ハーネス側16Pカプラの桃/白端子 ⊕ とフレームアース間 ⊖ にバッテリー電圧がないことを点検する。

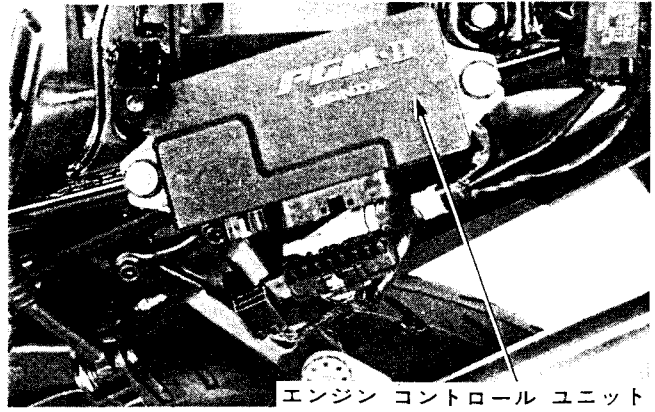
バッテリー電圧がなければ正常である。

桃/青端子 ⊕ についても同様に点検する。バッテリー電圧があればメインスイッチを点検する。

メインスイッチをONにして、ハーネス側16Pカプラの桃/白端子 ⊕ とフレームアース間 ⊖ にバッテリー電圧があることを点検する。

バッテリー電圧があればワイヤハーネスは正常である。桃/青端子 ⊕ についても同様に点検する。

バッテリー電圧がなければメインスイッチ、ワイヤハーネスを点検する。



エンジンコントロールユニットの点検

メインスイッチをOFFにする。

シートカウルを取外す。

エンジンコントロールユニットから16Pと4Pカプラを外す。

エンジンコントロールユニット側の、桃/白と緑間、桃/青と緑間のそれぞれの導通を点検する。(⇒22-43)

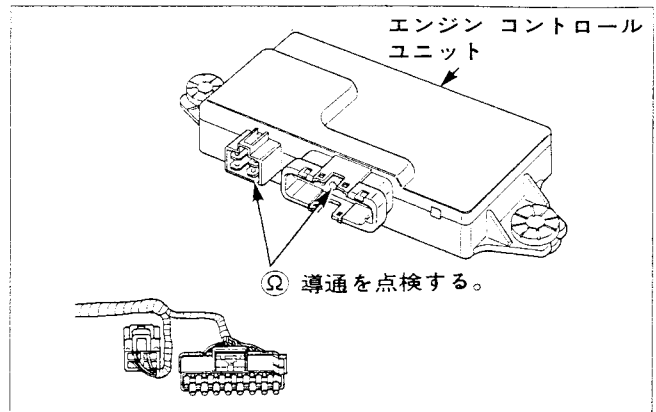
導通がなければ正常である。

導通がある場合は、エンジンコントロールユニットを交換する。

接続方法

16P 桃/白～緑 4P

16P 桃/青～緑 4P



× ㄷ

TIGSA **Performance**

ホンダ NSR250R(K)

サービスマニュアル

不許複製

発行 本田技研工業株式会社

編集 本田技研工業株整備資料課

File
400

HONDA
本田技研工業株式会社