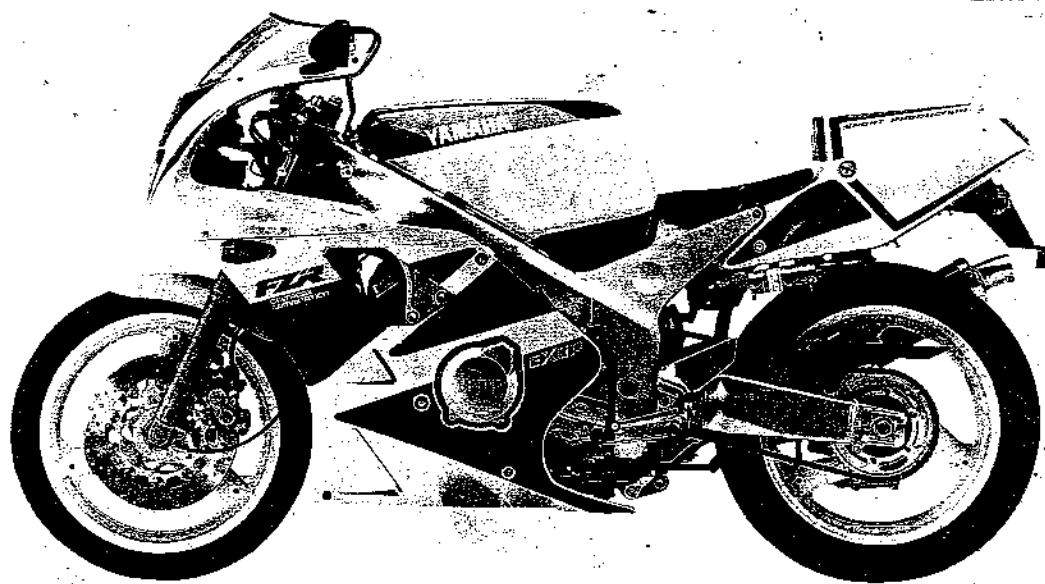


YAMAHA SPORTS

FZR400RR SP

サービスマニュアル



3TJ6

3TJ-28197-06

3TJ-152101~

はじめに

このサービスマニュアルは、ヤマハスポーツFZR400RR(3TJ1)、FZR400RR・SP(3TJ2)のサービスマニュアルを基本にFZR400RR・SP(3TJ6)仕様の相違点のみを記載してあります。

このマニュアル以外の内容については、すでに発行されておりますヤマハスポーツFZR400RR(マニュアルNo.3TJ-28197-00)、FZR400RR・SP(マニュアルNo.3TJ-28197-05)と併せてご使用ください。なお、仕様変更などにより記載内容が実車と異なる場合がございますのでご了承ください。

1992年11月

ヤマハ発動機株式会社
サービス部 資料課

◎速度警告灯装備車はメーカーオプションです。

注意

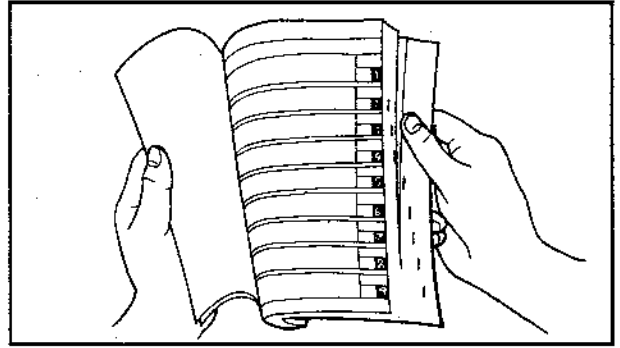
このサービスマニュアルは整備にすることがらを全て記載しているわけではありません。ヤマハオートバイに関する整備上の一般知識及び技能を有する人(販売店、整備業者)を対象として作成してあります。

整備上の一般知識及び技能の無い人はこのマニュアルだけで点検、調整、分解、組立て等を行わないでください。知識不足、技能不足等のため整備上のトラブル及び機械破損等の原因となる場合があります。

本書の使い方

記載項目の探し方

1. 本書の構成は、総説、サービスデータ、点検調整、キャブレタ、電装、トラブルシューティングの6章に分類して編集しています。
2. 目次を巻頭にまとめました。全体の構成がどのようなになっているかを確認して、必要とする章、項目を探します。
 - 本の小口を斜めに曲げて、探そうとする章のシンボルマークに合わせて開き、ページ数で見たい項目、見たいところを探します。



記載内容の見方

1. 読む事項を少なくし、見て理解できるように写真、イラストを主体とした構成にしてあります。
2. 記載内容は機能別に章で分けられています。

- ①は章タイトルを表わします。
 - ②は項目を表わします。
 - ③は数値、特殊工具等を表わします。
 - ④は部品名称を取外し順又は、組付順に表わします。
3. 本書では正しい取扱いおよび点検整備に関する必要な事項を下記シンボルマークで表示しています。

注意 身体や生命に危害を及ぼすと予想される事故を未然に防ぐための必要な事項を示してあります。








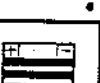
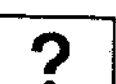


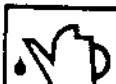



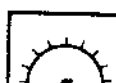











注意 部品や商品に損傷を与えないための必要な事項を示してあります。

要点 正しい操作の仕方や点検整備上のポイントを示してあります。

The screenshot shows a page from a technical manual. At the top, there are two boxes: one labeled '点検調整' (Inspection/Adjustment) and another labeled 'エンジン' (Engine). Below these are several photographs of engine components. A table with technical specifications is visible, with callout 3 pointing to a numerical value in the table. Callout 4 points to a specific part name in the text. Callout 1 points to the chapter title 'エンジン' and callout 2 points to a sub-item within it. The page number '325' is at the bottom left.

また、その他のシンボルマークの意味については次頁を参照してください。

シンボルマーク

① 総説 	② サービス データ 			
③ 点検 調整 	④ エンジン 			
⑤ 水冷 機構 	⑥ キャブレタ 			
⑦ 車体 	⑧ 電装 			
⑨ トラブル シューティング 	⑩ 			
⑪ 	⑫ 			
⑬ 	⑭ 			
⑮ 	⑯ 	⑰ 		
⑱ 	⑲ 	⑳ 	㉑ 	㉒ 
㉓ 	㉔ 	㉕ 		
㉖ 	㉗ 			

シンボルマーク

シンボルマークは下記の意味、事項を示します。

- ①総説編
- ②サービスデータ編
- ③点検、調整編
- ④エンジン編
- ⑤水冷機構編
- ⑥キャブレタ編
- ⑦車体編
- ⑧電装編
- ⑨トラブルシューティング編

- ⑩エンジン車載整備ができる。
- ⑪特殊工具
- ⑫オイル量
- ⑬グリースの種類
- ⑭締付トルク
- ⑮標準値及び使用限度
- ⑯エンジン回転数
- ⑰Ω、V、Aの規定値

- ⑱ヤマハオートループスーパーオイル
- ⑲ヤマハギヤオイル
- ⑳ヤマハ4サイクルオイル
- ㉑ヤマハ4サイクルオイルFX
- ㉒二硫化モリブデンオイル
- ㉓ヤマハグリースB
- ㉔ヤマハグリースE
- ㉕ヤマハ二硫化モリブデングリース
- ㉖ネジロック
- ㉗組付時新品と交換する部品

目次

§ 1 総説編



総説

1

§ 2 サービスデータ編



サービス
データ

2

§ 3 点検・調整編



点検・調整

3

§ 4 キャブレタ編



キャブレタ

4

§ 5 電装編



電装

5

§ 6 トラブルシューティング編



トラブル
シューティング

6

目次

第1章 総説編

外観写真、車体番号打刻位置、エンジン型式打刻位置	P 1-1
外観四面図	P 1-2
性能曲線図	P 1-3

第2章 サービスデータ編

主要データ	P 2-1
仕様諸元	P 2-2
締付トルク	P 2-7
ケーブル、ワイヤ、パイプ通し図	P 2-8
電装配線図	P 2-11

第3章 点検・調整編

エンジン	P 3-1
スロットルケーブルの遊びの点検	P 3-1
吸入負圧の点検	P 3-1
同調調整	P 3-4
アイドリングCO調整	P 3-5
車体	P 3-7
空気圧の調整	P 3-7
フロントフォーク初期スプリング荷重の調整	P 3-7
フロントフォーク減衰力の調整	P 3-8
リヤクッション初期スプリング荷重の調整	P 3-8
リヤクッション減衰力の調整	P 3-9

第4章 キャブレタ編

エアクリーナ	P 4-1
構成部品	P 4-1
キャブレタ	P 4-2
構成部品	P 4-2
キャブレタの取外し	P 4-3
キャブレタの分解	P 4-4
キャブレタの点検	P 4-6
油面の点検	P 4-10
キャブレタの組付け	P 4-11
フュエルレベルの点検	P 4-12

第5章 電装編

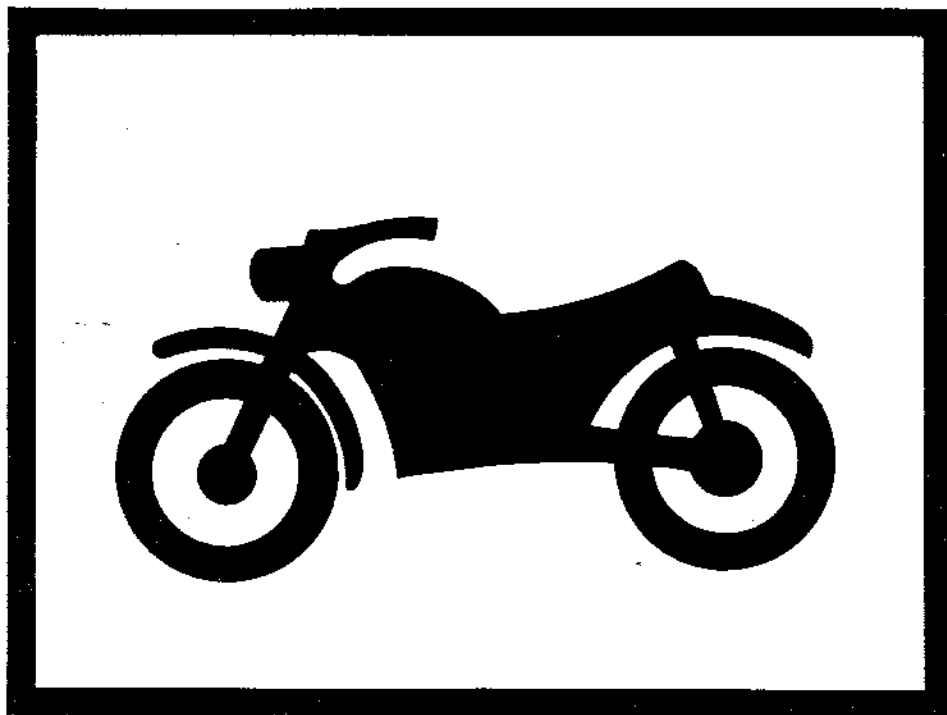
電装結線図	P 5-1
照明系統点検	P 5-2
照明系統結線図	P 5-2
トラブルシューティング	P 5-3
ヘッドライト、テールランプ、メータランプが点灯しない	P 5-3
信号系統点検	P 5-5
信号系統結線図	P 5-5
トラブルシューティング	P 5-6
ホーンが鳴らない	P 5-7
ストップランプが点灯しない	P 5-9
フラッシュランプが点滅しない	P 5-10

第6章 トラブルシューティング編

始動不良、始動困難	P 6-1
アイドリング不調	P 6-1
中高速不調	P 6-2
キャブレタ	P 6-2

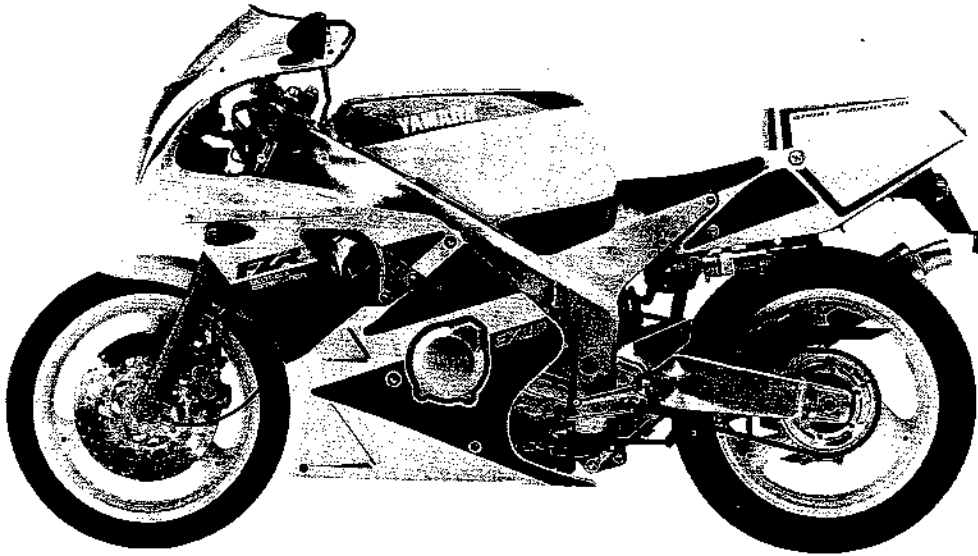
第1章

総説編

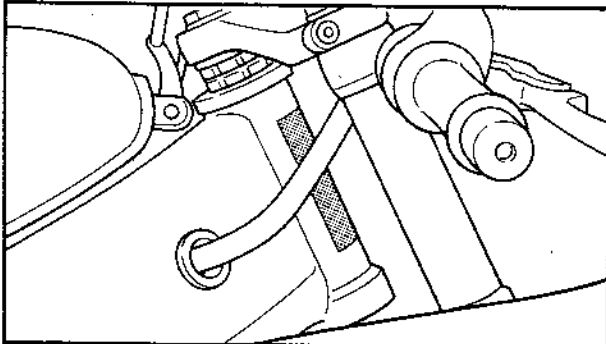




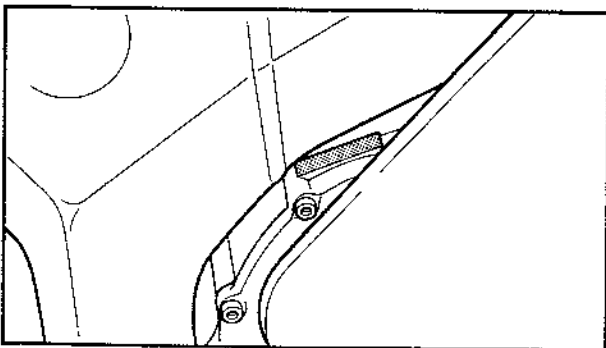
外観写真



車台番号打刻位置



原動機型式打刻位置



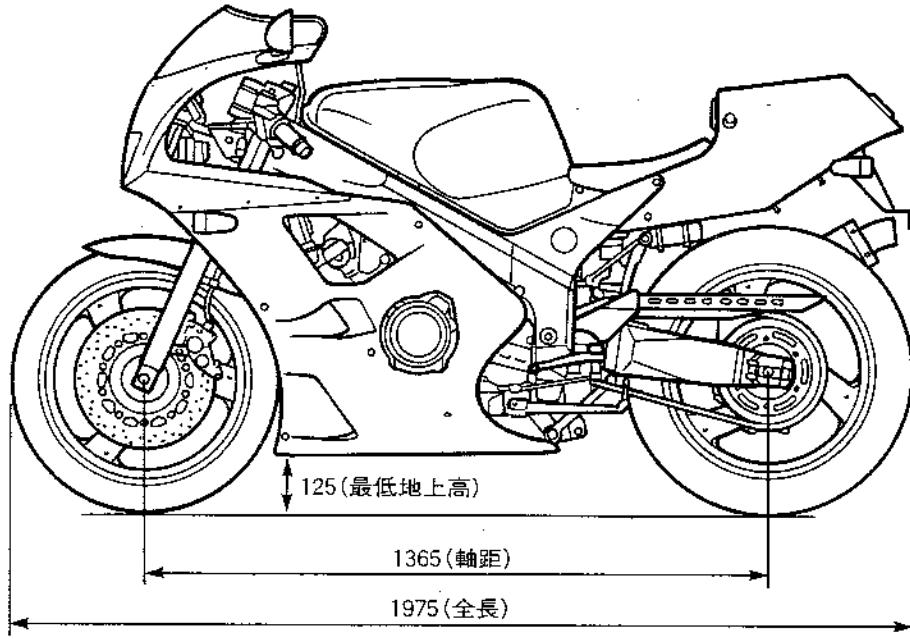
営業呼称	FZR400RR-SP
通称名	FZR400RR-SP
車名・型式	ヤマハ・3TJ
工場呼称	FZR400EJR2
機種コード	3TJ6
指定番号	6352
原動機型式	1WG
車台打刻開始番号	3TJ-152101~
全長	1975mm
全幅	705mm
全高	1090mm
総排気量	399cm ³
車両重量	185kg
カラーリング	・ブルーイッシュホワイトカクテル



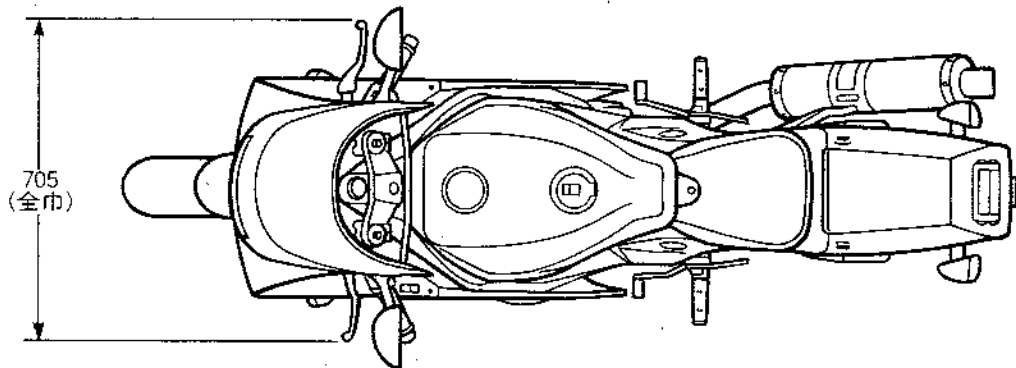
外觀四面図

側面図

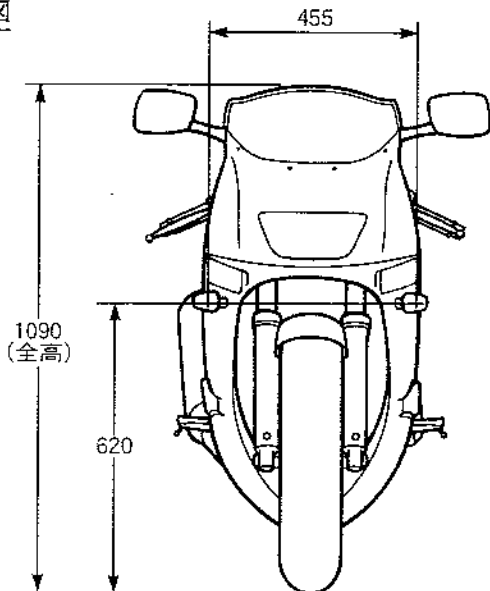
単位mm



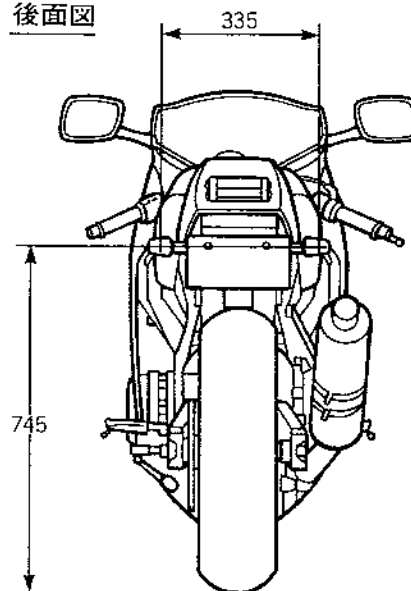
上面図



前面図



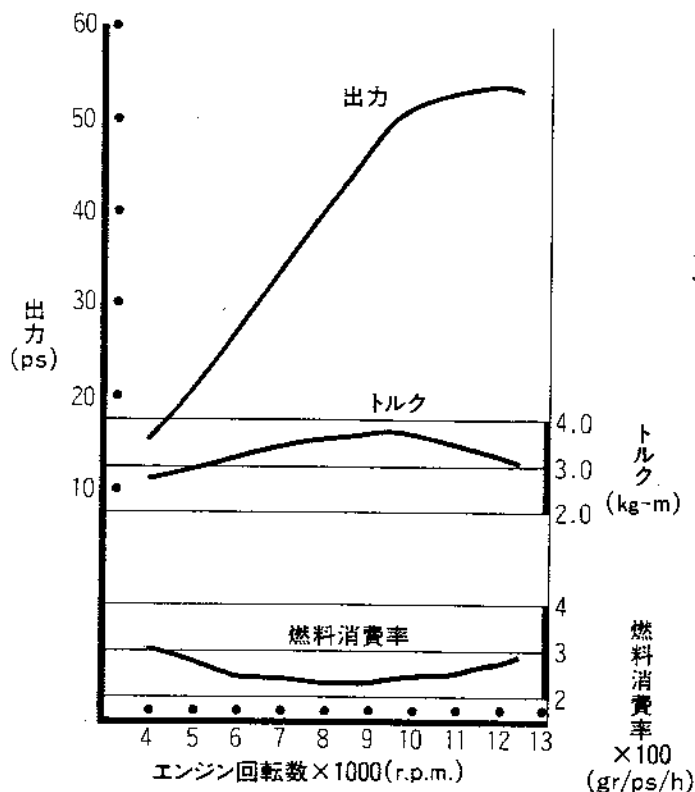
後面図





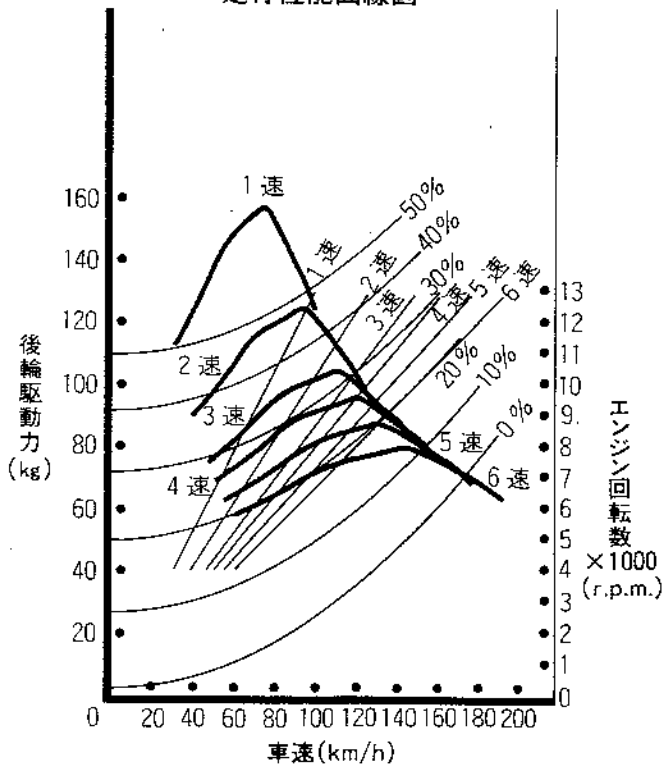
性能曲線図

エンジン性能曲線図



最高出力=53PS/12000r.p.m
 最大トルク=3.7kg·m /9500r.p.m

走行性能曲線図



1次減速比=89/41 : 2.170
 2次減速比=52/19 : 2.736

変速機変速比

- 1速=32/13 : 2.461
- 2速=33/17 : 1.941
- 3速=31/19 : 1.631
- 4速=27/18 : 1.500
- 5速=26/19 : 1.368
- 6速=25/20 : 1.250

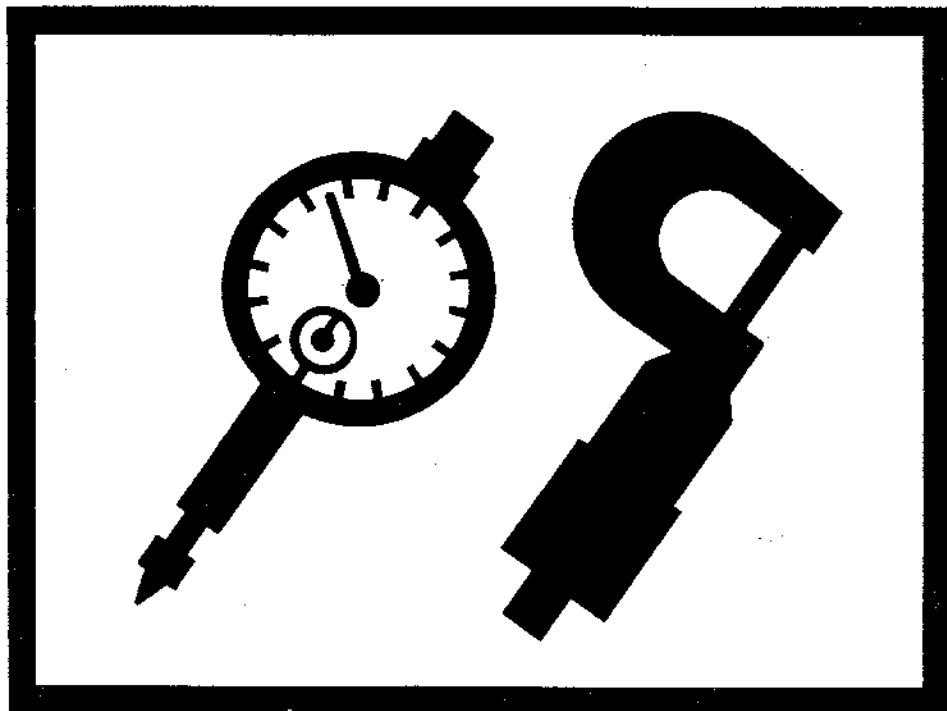
タイヤサイズ

- フロント=120/60 ZR17
- リヤ=160/60 ZR17

第2章

サービスデータ編

2





主要データ

このデータは、日常の点検、調整等で使用頻度の高いものを抽出しました。

このデータ以外は本文中のデータまたは仕様諸元を参照ください。

エンジンオイル量	
通常交換時	2600cm ³
オイルクリーナエレメント交換時	2800cm ³
オーバーホール時	3400cm ³

バルブクリアランス		
標準バルブクリアランス (冷間時)	IN	0.11~0.20mm
	EX	0.21~0.30mm

冷却水量	
全容量	2.08ℓ
ラジエタ/エンジン容量	1.8ℓ

フュエルタンク容量	
全容量	15ℓ
予備容量	3ℓ

キャブレタ	
型式	FCR32
ベンチュリ口径	32mm
メインジェット	#110
ジェットニードル	0YB73
クリップ段数	4段
簡易油面(フュエルレベル)	12mm
アイドリング回転数	1250~1350rpm

フロントブレーキ	
ブレーキレバーの遊び	0(無調整式)
ディスクの厚さ	4.0mm

リヤブレーキ	
ブレーキペダル取付高さ	50mm
ディスクの厚さ	5.0mm

フロントフォーク	
オイル量	509cc
オイルレベル	80mm(最圧時)
フォークスプリング自由長	346mm

ドライブチェン	
たわみ量	20~30mm
サイズ	RK428SM0
駒数	130

1次減速歯数・比	
歯数	89/41
減速比	2.170

2次減速歯数・比		
歯数		55/19
減速比		2.894

タイヤ空気圧		
1名乗車	前	225kPa(2.25kg/cm ²)
	後	250kPa(2.50kg/cm ²)
高速走行(1名)	前	225kPa(2.25kg/cm ²)
	後	250kPa(2.50kg/cm ²)

タイヤサイズ	
前	120/60 ZR17
後	160/60 ZR17

スパークプラグ	
型式	CR8E, CR9E U24ESR-N, U27ESR-N
プラグギャップ	0.7~0.8mm

バッテリー	
型式	YTX9-BS
容量	12V8AH

イグニッションコイル抵抗値	
1次コイル	1.8~2.2Ω
2次コイル	9.6~14.4KΩ

A.Cマグネット	
ピックアップコイル抵抗値	80.8~121.2Ω
ステータコイル抵抗値	0.31~0.41Ω
充電電圧値	14.3~15.3V

灯火	
ヘッドランプ	12V55/40W×2(ハロゲン)
ストップ/テールランプ	12V21/5W×2
フラッシュランプ	12V15W×4

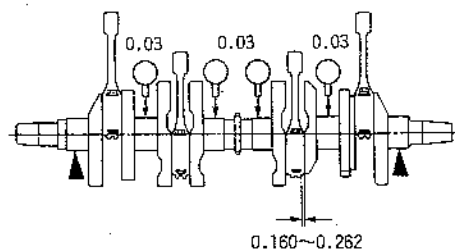
ヒューズ	
メイン	30A
ヘッドライト回路	20A
シグナル	10A
イグニッション	10A
ファンモータ	10A



仕様諸元

営業呼称	ヤマハFZR400RR・SP		
車名・型式	ヤマハ・3TJ		
機種コード番号	3TJ6		
指定番号	6352		
車台打刻開始番号	3TJ-152101~		
原動機打刻型式	1WG		
発売年・月	1992年12月		
寸法	全長	1975mm	
	全巾	705mm	
	全高	1090mm	
	シート高	760mm	
	軸間距離	1365mm	
	最低地上高	125mm	
重量	乾燥重量	162kg	
	車両重量	185kg	
	分布重量	前輪	93kg
		後輪	92kg
	車両総重量	240kg	
	分布重量	前輪	115kg
後輪		125kg	
乗車定員	1名		
性能	定地燃費	50km/ℓ (60km/h)	
	最小回転半径	3200mm	
	制動停止距離	14m(50km/h)	
原動機	原動機種類	4サイクルガソリン	
	気筒数配列	4気筒横置	
	総排気量	399cm ³	
	内径×行程	56.0mm×40.5mm	
	圧縮比	12.2	
	圧縮圧力	11.0kg/cm ² -400rpm	
	最高出力	53PS/12000rpm	
	最大トルク	3.7kg・m/9500rpm	
エアクリーナ形式	乾式不織布		
クラッチ形式	湿式多板		

原動機	ミッション・チェンジ方式	常時かみ合い式		
	始動方式	セル式		
	点火方式	フルトランジスタ点火		
	潤滑方式	圧送式		
車体	フレーム型式	プレスバックボーン		
	キャスト	24°00'		
	トレール	92mm		
	ハンドル切れ角	左右各28°		
	燃料タンク容量	15ℓ		
	ブレーキ形式	前	油圧式ディスクブレーキ	
後		油圧式ディスクブレーキ		
懸架方式	前	テレスコピック		
	後	スイングアーム		
緩衝方式	前	オイルダンパ、コイルスプリング		
	後	ガス、オイルダンパ、コイルスプリング		
タイヤサイズ	前	120/60 ZR17 (チューブ無)		
	後	160/60 ZR17 (チューブ無)		
指定タイヤ	前	MICHELIN	TX11	
	後	MICHELIN	TX23	
クラシク	構造	一体式		
	大端部軸受種類	ブレーン		
	クランクシャフト組立標準値	単位：mm		
ピストン	オーバーサイズ	I	II	
	ピストンクリアランス	0.045~0.065mm		
	ピストンピン孔内径	標準値	15.002~15.013mm	
		使用限度	15.045mm	

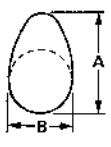


定地燃費(運輸省届出値)は定められた試験条件のもとでの値です。従って走行時の気象、道路、車両、整備などの諸条件によって異なります。



ピ ス ト ン	ピストン外径 (STD)		55.940~55.955mm	
	組付方向		矢印排気	
ピ ス ト ン	ピストンピン 外 径	標準値	14.991~15.000mm	
		使用限度	14.971mm	
ピ ス ト ン	形 状	TOP	パレル	
		2nd	テーバ	
		オイル	組合せ	
	合 口 隙 間	TOP	0.15~0.30mm	
		2nd	0.15~0.30mm	
		オイル	0.2~0.7mm	
	合口隙間使用限度	TOP	0.6mm	
	サイドクリアランス	TOP	0.03~0.07mm	
		2nd	0.02~0.06mm	
	サイドクリアランス 使用限度	TOP	0.10mm	
2nd		0.10mm		
シ リ ン ダ ン ハ ッ ダ	シリンダヘッド歪み限度		0.05mm	
	シリンダ歪み限度		0.05mm	
	シリンダ 内径 (STD)	標準値	56.000~56.005mm	
使用限度		56.055mm		
ク ラ ッ チ ッ チ	クラッチレバー先端部の遊び			10~15mm
	ク ラ ッ チ ブ レ ー ト	枚 数	8 枚	
		標準厚さ	1.83~2.17mm	
		歪み限度	0.1mm	
	フ リ ク シ ョ ン ブ レ ー ト	枚 数	9 枚	
		標準厚さ	2.92~3.08mm	
		使用限度	2.8mm	
	ク ラ ッ チ ス プ リ ン グ	本 数	5 本	
		自由長	33.5mm	
		使用限度	32.5mm	
エ ン ジ ン オ イ ル	推奨オイル		ヤマハ4サイクルオイル エフェロFX-G, S	
	オ イ ル 量	定期交換	2600cm ³ (cc.)	
		オイルクリーナー エレメント 交換時	2900cm ³ (cc.)	
		オーバーホール時	3500cm ³ (cc.)	

動 弁 機 構	バルブ リフタ	IN	標準値	22.476~22.492mm	
		EX	使用限度	22.451mm	
	バルブ リフタ孔	IN	標準値	22.494~22.500mm	
		EX	使用限度	22.530mm	
	バルブクリアランス (冷間)		IN	0.11~0.20mm	
			EX	0.21~0.30mm	
	バルブ 外 径	IN	標準値	3.975~3.990mm	
			使用限度	3.950mm	
		EX	標準値	3.960~3.975mm	
			使用限度	3.935mm	
バルブステム曲り限度				0.02mm	
バルブ 内 径	IN	標準値	4.000~4.012mm		
		使用限度	4.042mm		
	EX	標準値	4.000~4.012mm		
		使用限度	4.042mm		
バルブ スプリング	IN	自由長	40.84mm		
	EX	自由長	40.84mm		
		IN	使用限度	38.5mm	
		EX	使用限度	38.5mm	
バルブスプリング たおれ角使用限度		IN	2.5°(又は1.8mm)		
		EX	2.5°(又は1.8mm)		
カム の 高 さ	IN A	標準値	32.55~32.65mm		
		使用限度	32.50mm		
	IN B	標準値	25.045~25.145mm		
		使用限度	25.005mm		
	EX A	標準値	32.25~32.35mm		
		使用限度	32.20mm		
	EX B	標準値	25.00~25.10mm		
		使用限度	24.96mm		
	カム チェン	型 式	D1D215F		
		駒 数	110		
バルブ	バルブシート修正	可			
	当り巾標準値	0.9~1.1mm			
	当り巾限度	1.6mm			
最大リフト	IN	7.3mm			
	EX	7.0mm			



仕様諸元

サービス
データ



弁又は ポート 開閉時期	吸 気	開	き	BTDC36°	
		閉	じ	ABDC60°	
	排 気	開	き	BBDC59°	
		閉	じ	ATDC29°	
トロコイドポンプ	ロータハウジング 端面とロータ 端面のすき間	標準値	0.03~0.08mm		
		使用限度	0.15mm		
	アウトロータと ロータハウジン グのすき間	標準値	0.09~0.15mm		
		使用限度	0.20mm		
	インナアウトと アウトロータの すき間	標準値	0.03~0.09mm		
		使用限度	0.15mm		
減 速 比	1次減速	歯数	89/41		
		比	2.170		
	減速歯数・比	1速	32/13	2.461	
		2速	33/17	1.941	
		3速	31/19	1.631	
		4速	27/18	1.500	
		5速	26/19	1.368	
		6速	25/20	1.250	
	2次減速	歯数	52/19		
		比	2.736		
メインアクスル組立巾		117.35~117.55mm			
ドライプチェン	規格	RK428SM0			
	メーカー	高砂			
	駒数	130			
	たわみ量	20~30mm			
	10リンク伸び使用限度	150.1mm			
キ ヤ ブ レ タ	型式	FCR32			
	刻印	3TJ6			
	ベンチュリ口径	32mm			
	メインジェット	#110			
	メインノズル	31K			
	ジェットニードル	0YB73			
	クリップ段数	4段			
	メインエアジェット	#58			
パイロットスクリュ戻し回数	2.0				

キ ヤ ブ レ タ	パイロットジェット		#50	
	パイロットエアジェット		#150	
	パイロットアウトレット		0.6	
	スタータ ジェット	GS1	#50	
		GS2	0.6	
	簡易油圧寸法		11~13mm	
	フュエルレベル		基準マークより1mm上	
	アイドル回転数		1250~1350rpm	
	アイドル時ブースト圧		145mmHg以上	
	標準CO濃度		3.5~4.5%	
スロットルケーブルの遊び		3~7mm		
ラ ジ エ タ	型式	コルゲートフィン型		
	幅	320mm		
	高さ	238mm		
	厚さ	24mm		
	耐圧	1.8kg/cm ²		
	ラジエタキャップ開弁圧	0.95~1.25kg/cm ²		
	冷却水総容量	2.08ℓ		
	ラジエタ/エンジン容量	1.9ℓ		
リカバリタンク容量		0.18ℓ		
サーモスタット	型式	2EL		
	メーカー	日本サーモスタット		
	バルブ開き始め温度	80.5~83.5℃		
	バルブ全開温度	95℃		
	全開バルブリフト量	8mm以上		
サーモユニット	型式	11H		
	メーカー	日本精機		
	温度別 標準抵抗値	50℃	(153.9Ω)	
		80±2℃	47.5~56.8Ω	
		100±0.3℃	26.2~29.3Ω	
120℃		(16.1Ω)		
スイ ッチ モ チ	型式	2EL		
	メーカー	日本サーモスタット		
電 フ ア 動	型式	NA AL81		
	メーカー	日本電装		



水温計	型 式	3EN			
	メ ー カ ー	日本精器			
オイルレシヤ	型 式	3TJ			
	メ ー カ ー	日本電装			
フロントホイル	ホイールトラベル	120mm			
	オイル量	433cc			
	オイルレベル	106mm(最圧時)			
	指定オイル	ヤマハサスペンションオイル G5			
フォークスプリング	インナチューブ径	φ43mm			
	インナチューブ曲り限度	0.2mm			
	フォーク	自由長	359mm		
		使用限度	354mm		
ステアリング	上	テーパローラベアリング			
	下	テーパローラベアリング			
フロントホイル	ホイールアックスの曲り限度	0.25mm			
	リムの振れ限度	2mm			
	リムサイズ	J17×MT3.50			
	フロントブレーキ	ブレーキレバ-先端部遊び	0(無調整式)		
		ディスクの振れ限度	0.5mm		
		ディスク	標準値	4.0mm	
			の厚さ 使用限度	3.5mm	
		パッド	標準値	5.5mm	
			の厚さ 使用限度	0.5mm	
		指定ブレーキフルード	ヤマハ純正ブレーキフルード DOT4		
リヤホイル		ホイールアックスの曲り限度	0.25mm		
	リムの振れ限度	2mm			
	リムサイズ	J17×MT4.50			
	ブレーキレバ	取付高さ	50mm		
		遊 び	0		
	ディスク	ディスクの振れ限度	0.5mm		
		標準値	5.0mm		
	の厚さ	使用限度	4.5mm		
		標準値	5.5mm		
	パッド	標準値	5.5mm		
の厚さ 使用限度		0.5mm			
指定ブレーキフルード	ヤマハ純正ブレーキフルード DOT4				
リクシヤ	ホイールトラベル	130mm			

タイヤ	空気圧	1名乗車	前	225kPa(2.25kg/cm ²)	
			後	250kPa(2.50kg/cm ²)	
	高速走行 (1名乗車)	前	225kPa(2.25kg/cm ²)		
		後	250kPa(2.50kg/cm ²)		
残溝使用限度	一般	0.8mm			
	高速	1.6mm			
バッテリー	型 式	YTX9-BS			
	メ ー カ ー	ユアサ電池			
	容 量	12V8AH			
	充 電 電 流	標準	0.9A×5時間		
急速		4A×1時間			
電 解 液	比 重	1.320			
ACマグネット	発 電 機 種 類	二相交流式			
	型 式	FL-118-17			
	メ ー カ ー	日立			
	ステータコイル抵抗値	0.31~0.41Ω (白-白)			
ピコックブル	ピックアップコイル抵抗値	80.8~121.2Ω (白/赤-白/黒)			
イナユニグタット	型 式	BB7263			
	メ ー カ ー	国産			
レフレキチヤレタ	メ ー カ ー	新電元			
調整電圧	14.3~15.3V				
点タイミン	点 火 時 期	B.T.D.C10°/1200rpm			
	進 角 装 置 の 方 式	デジタル進角			
	進 角 後 の 点 火 時 期	B.T.D.C36°/12750rpm			
イグニッションコイル	型 式	CM12-50			
	メ ー カ ー	日立製作所			
	火 花 性 能	6mm以上			
	コイル抵抗値	一 次	1.8~2.2Ω		
二 次		9.6~14.4KΩ			
スパープラグ	型 式	CR8E	U24ESR-N		
		CR9E	U27ESR-N		
	メ ー カ ー	NGK	NIPPON DENSO		
プラグギャップ	0.7~0.8mm				

仕様諸元

サービス
データ



スター テ イン グ モ ー タ	型 式	3HE	
	メ ー カ ー	三菱電機	
	作 動 電 圧	12V	
	出 力	12V0.7KW	
	コンミュータ径	標準値	φ28mm
		使用限度	φ27mm
	アンダカット量	巾	0.8mm
		深 さ	0.7mm
	ブ ラ シ	個 数	4
		バネ圧	570~920g
標準寸法		12.5mm	
減寸限度		4mm	
サカリ ット キ ット オ フ	型 式	3EN	
	メ ー カ ー	オムロン	
	励磁コイル抵抗値	202~247Ω	
スタ ー タ リ レ	型 式	A104-128	
	メ ー カ ー	日立製作所	
	定 格 電 流	100A	
フボ リ エ ン レ エ ブ ル	型 式	3EN	
	メ ー カ ー	オムロン	
フボ リ エ ン レ エ ブ ル	型 式	3EN	
	メ ー カ ー	三菱電機	
ホ ー ン	型 式	MF12	
	メ ー カ ー	ニッコー金属	
	性 能	100~115dB/2m	
	巻線抵抗値	4.3~4.5Ω	
	電 流	1.5A	
フラ ッ シャ リ レ	型 式	FZ230SD	
	メ ー カ ー	NIPPON DENSO	
	点 減 回 数	60~120回/分	
	フラッシュリレータイプ	コンデンサ式	
信 照 号 明	ヘッドランプ	12V55/40W×2 (ハロゲン)	
	ストップ/テールランプ	12V21/5W×2	

信 号 ・ 照 明	フラッシュランプ	12V15W×4	
	メ ー タ ラ ン プ	12V1.7W×4	
	ラ イ セ ン ス 灯	12V5W×2	
	バ イ ロ ッ ト ラ ン プ	フ ラ ッ ジ ャ	12V3.4W
		オ イ ル 警 告 灯	12V3.4W
		ハ イ ビ ー ム	12V3.4W
ニ ュ ー ト ラ ル		12V3.4W	
ヒ ュ ー ズ	メ イ ン	30A	
	ヘッドライト回路	20A	
	イグニッション回路	10A	
	シグナル回路	10A	
	ファンモータ	10A	
ベ ア リ ン グ	メインアックスル	左	ニードルベアリング 17×33×18
		右	83B285C3
	ドライブアックスル	左	83B333A-9C3
		右	ニードルベアリング 20×33×15
	フロントホイール	左	6203
		右	6203
	リヤホイール	左	6004RS
		右	6005
	クラッチハブ	6205DDU	
	オ イ ル シ ー ル	クランクシャフト	S3-26 37 8-L HS
クラッチ(プッシュレバー)		SDO7 8 21 5.5HS	
ドライブアックスル		SD35 62 6 HS	
シフトシャフト		SD12 22 5 HS	
フロントホイール		SD23-40-7	
メータギヤ部		SDD-45-56-6	
リヤホイール		MHSA-35-47-7-A	
クラッチハブ		SD8-32-52-7	
フロントフォーク		SD-43-55-9	



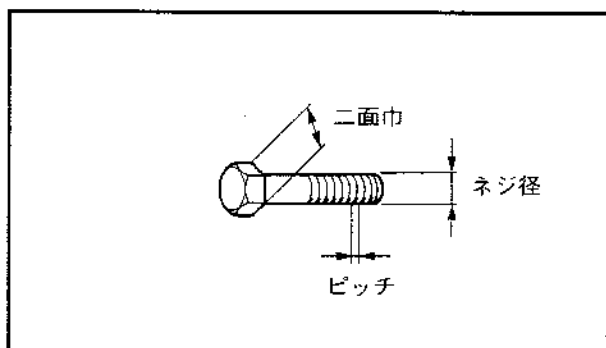
締付トルク

エンジン

(単位kg・m)

締付箇所	ネジ径	締付トルク	備考
オイルクーラ取付	M20	6.3	ネジ部座面にオイル塗布
エアクリーナジョイント1とホースクランプ	M4	0.2	
エアクリーナジョイント2とキャブレタAss'y	M5	0.5	
シフトアーム取付	M6	1.0	

その他、一般締付トルク



締付トルク指定箇所以外のボルト、ナットの締付トルクはネジ径(二面巾)、ピッチにより締付トルクを決め締付けます。

ネジ径(二面巾)×ピッチ	締付トルク
M5(8mm)×P0.8	0.3~0.45kg・m
M6(10mm)×P1.0	0.55~0.8kg・m
M8(12mm)×P1.25	1.2~1.9kg・m
M10(14mm)×P1.25	2.4~3.9kg・m
M12(17mm)×P1.5	4.5~7.2kg・m

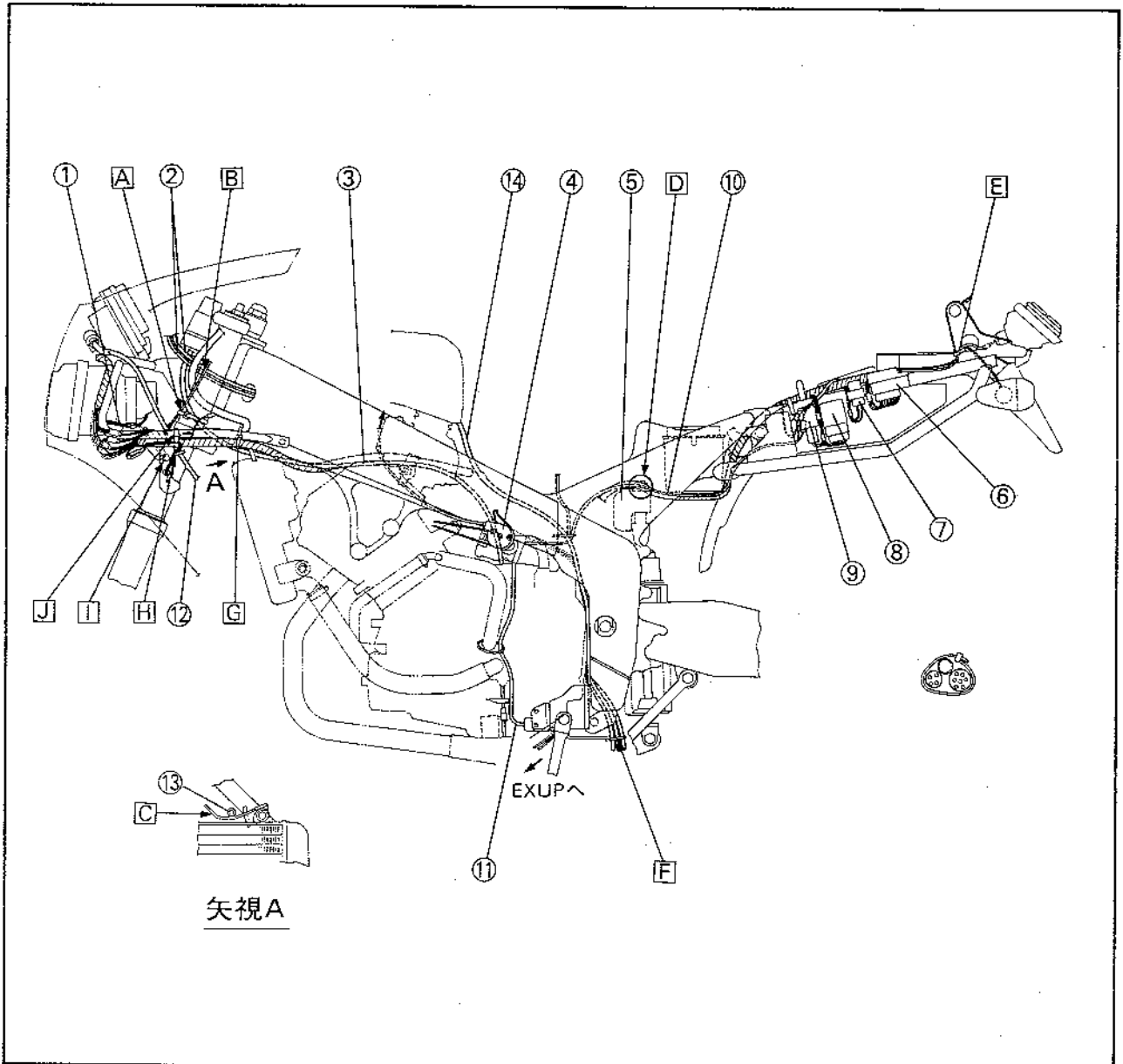
ケーブル、ワイヤ、パイプ通し図

サービス
データ



- ① ヘッドライトリード線
- ② スロットルケーブル
- ③ クラッチケーブル
- ④ スタータ
- ⑤ クロスチューブ
- ⑥ ヒューズボックス
- ⑦ メインヒューズ
- ⑧ リレー
- ⑨ フラッシュリレー
- ⑩ EXUPリード線
- ⑪ サイドスタンドスイッチリード線
- ⑫ スピードメータケーブル
- ⑬ クラッチケーブル
- ⑭ エアクリーナーケースドレンホース

- A) ホーンリード線をクランプする。
- B) フュエルタンクリザーブスイッチを継ぐ
- C) クラッチケーブルはケーブルガイドの上を通す。
- D) メインハーネス、ラジエタリカバリホース、オーバーフローパイプ、マイナスリード線、EXUPリード線、スタータモータリード線はクロスチューブの上を通る。
- E) フラッシュリード線(左)とテールライトリード線をクランプする。
- F) エアクリーナブリーザホース、タンクブリーザホース、オーバーフローパイプをクランプをする。
- G) メインハーネスとハンドルスイッチコード左をクランプする。
- H) ステア1のガイドを通すこと。
- I) フラッシュリード線(左)(右)共、ブラケット孔下側を通す。
- J) フラッシュリード線、メインハーネス、ハンドルスイッチコードをクランプする。



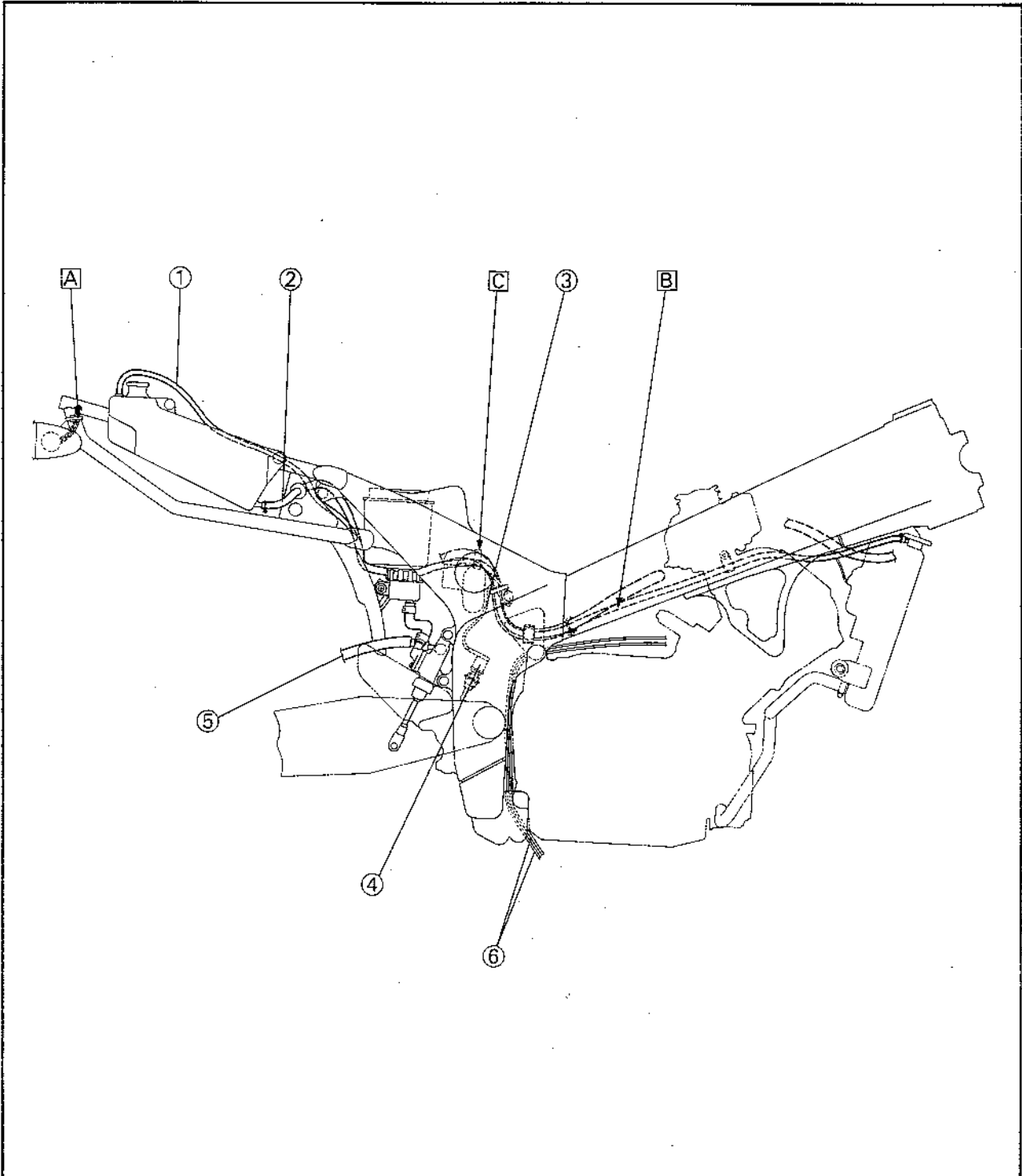
矢視A



ケーブル、ワイヤ、パイプ通し図

- ① リカバリタンクオーバーフローパイプ
- ② リカバリホース
- ③ ストップスイッチリード線
- ④ リヤストップスイッチ
- ⑤ ブレーキホース
- ⑥ EXUPケーブル

- A フラッシュャリード線(右)をクランプする。
- B リカバリホースはタンクレールの内側を通す。
- C ストップスイッチハーネスとメインスイッチハーネスをクランプする。



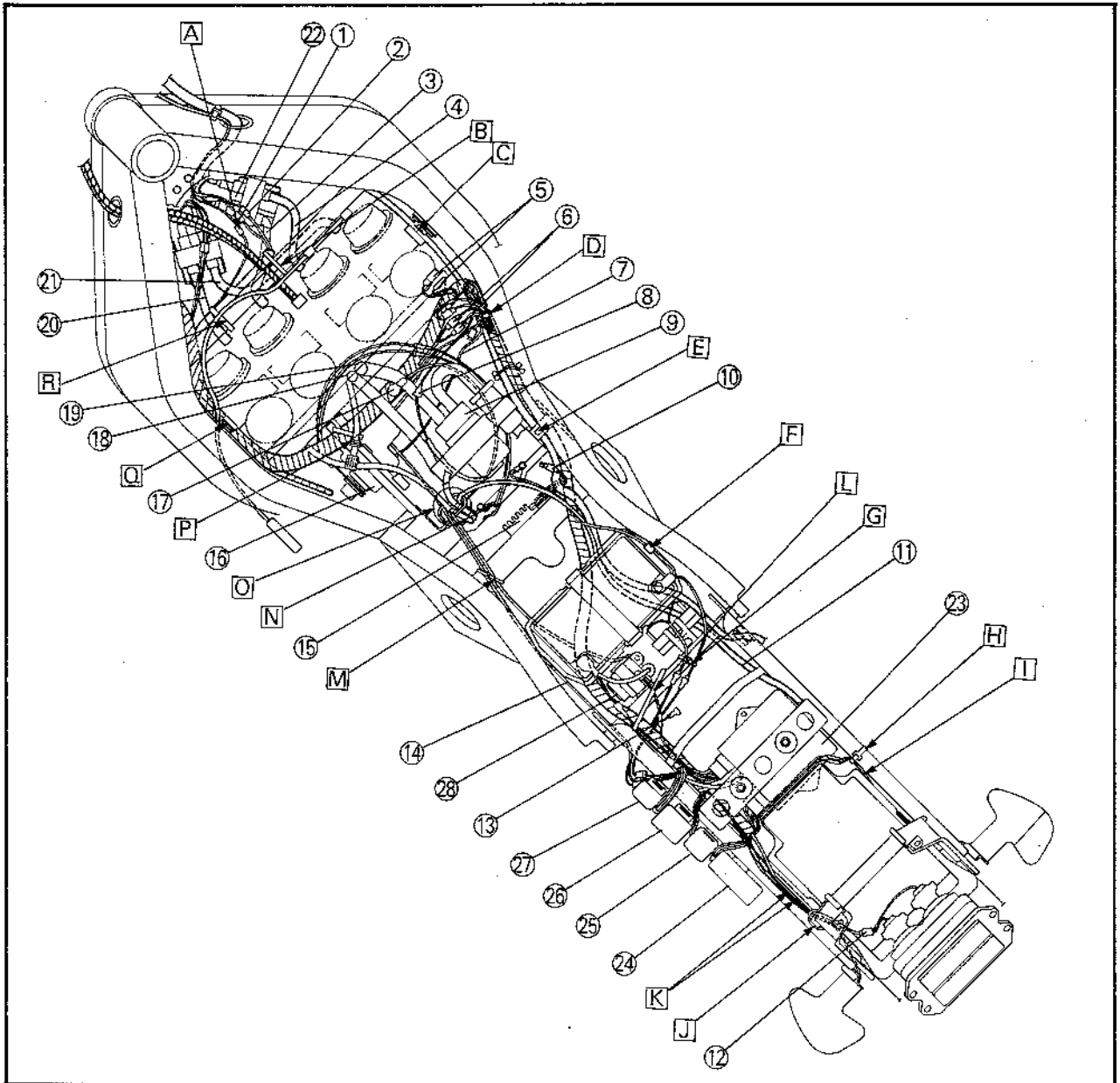
ケーブル、ワイヤ、パイプ通し図

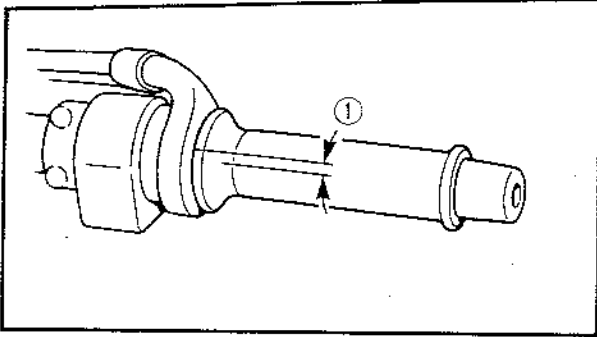
- ① メインスイッチ赤色カブラ
- ② ハンドルスイッチ(右)白色カブラ
- ③ ハイテンションコード#2
- ④ ハイテンションコード#3
- ⑤ サーマスイッチ、サーモユニット
- ⑥ ACマグネットカブラ
- ⑦ サイドスタンドリード線
- ⑧ フュエルポンプリード線
- ⑨ フュエルポンプ
- ⑩ リヤストップスイッチカブラ
- ⑪ オーバーフローパイプ
- ⑫ テールライトリード線カブラ
- ⑬ EXUPテスト用端子
- ⑭ EXUPリード線
- ⑮ レギュレタ
- ⑯ EXUPモータ
- ⑰ スタータモータ⊕リード線
- ⑱ エアクリーナブリーザパイプ
- ⑲ フュエルパイプ(キャブレタへ)
- ⑳ ハイテンションコード#1
- ㉑ ハイテンションコード#4

- ㉒ イグニッションコイル
- ㉓ イグナイタユニット
- ㉔ ヒューズボックス
- ㉕ メインヒューズ
- ㉖ リレー
- ㉗ フラッシュリレー
- ㉘ スタータリレー

- Ⓐ ファンへ
- Ⓑ ハンドルスイッチリード線(右)、メインスイッチリード線をクランプする。
- Ⓒ ラジエタリカバリホースをクランプする。
- Ⓓ メインハーネス、サイドスタンドリード線、ACマグネット、サーモスイッチ、フュエルポンプリード線をクランプする。
- Ⓔ メインハーネスとラジエタリカバリホースをクランプする。
- Ⓕ マイナスリード線をクランプする。

- Ⓖ マイナスリード線とレジスタリード線をクランプする。
- Ⓕ フラッシュリード線をクランプする。
- Ⓖ リヤフラッシュ(右)へ
- Ⓖ フラッシュリード線とテールライトリード線をクランプする。
- Ⓖ リヤフラッシュ(左)へ
- Ⓖ メインハーネスとスタータリレーリード線をクランプする。
- Ⓖ EXUPリード線とスタータモータリード線をクランプする。
- Ⓖ EXUPケーブル(2本)を通す。
- Ⓖ クリーナホース、ブリーザホース、オーバーフローパイプ、EXUPリード線、スタータモータリード線をクランプする。
- Ⓖ メインハーネスをEXUPモータステーにクランプする。
- Ⓖ メインハーネスをクランプする。
- Ⓖ フレームパイプにクランプする。





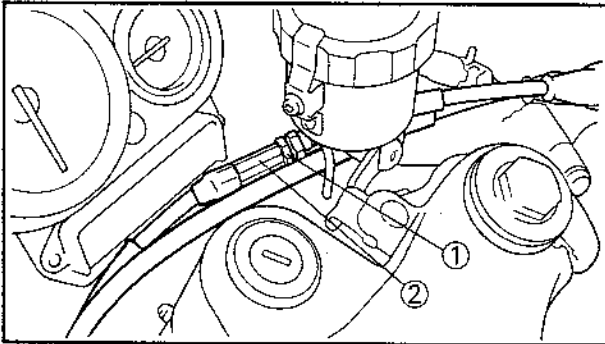
スロットルケーブルの遊びの点検、調整

1. 以下の点検をする。

- スロットルケーブルの遊び量①
スロットルグリップツバ部外周部の遊び量を点検する。

	スロットルグリップツバ外周部の遊び量 3 ~ 7 mm
--	--------------------------------

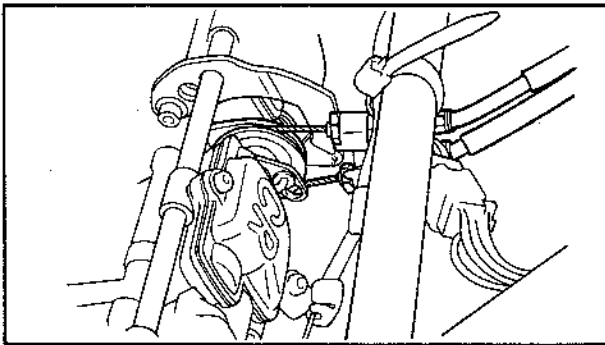
規定値以外→調整



2. 以下の調整をする。

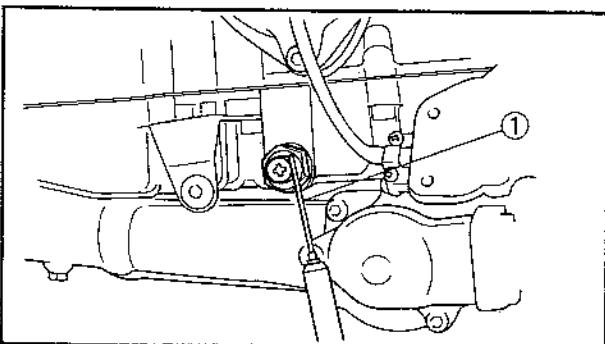
- スロットルケーブルの遊び量
ロックナット①をゆるめ、アジャスタ②で調整する。

	注意 調整後、ハンドルを左右に切ってエンジンが吹き上らないことを確認すること。
--	--



注意	<ul style="list-style-type: none"> • スロットルケーブルの動きに応じてキャブレタ内の残留ガソリンが加速ポンプ機構により吐出するので注意すること。 • スロットルグリップ操作感に重い、引っ掛かる、異常音等がある場合は、キャブレタ本体はもちろんグリップ周辺、ケーブル取廻しレイアウト、他部品との干渉等すべてチェックし異状の原因を必ず取り除くこと。
-----------	---

要点	調整後、ロックナットを確実に締付けること。
-----------	-----------------------



吸入負圧の点検

1. 以下の部品を取外す。

- アンダカウリング
- シート

2. 以下の機器を組付ける。

- ポケットテスト温度プローブ①

ドレンボルトスクリュー部に接続する。

	ポケットテスト(温度プローブ付) 90890-03132
--	---------------------------------



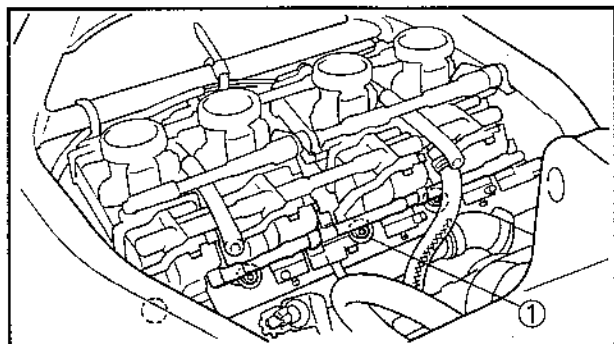
3. 規定油温になるまで暖機運転をする。



規定油温

65～75℃

注意 エンジン停止時や無負荷運転時は、むやみにスロットルグリップの開閉を行わないこと。加速ポンプ吐出燃料過多となり、始動困難や回転不調を起こすことがあります。

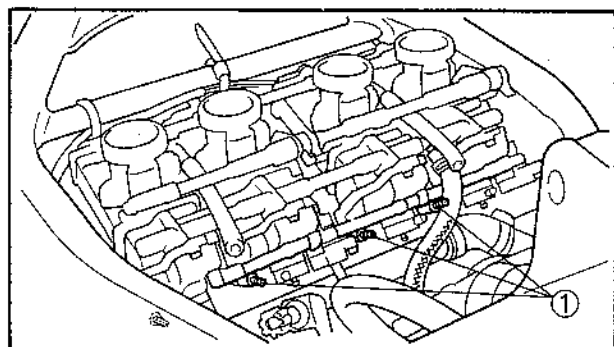


4. 以下の部品を取外す。

- フュエルタンク

- スクリュー①

吸入負圧取出口のスクリューを取外す。



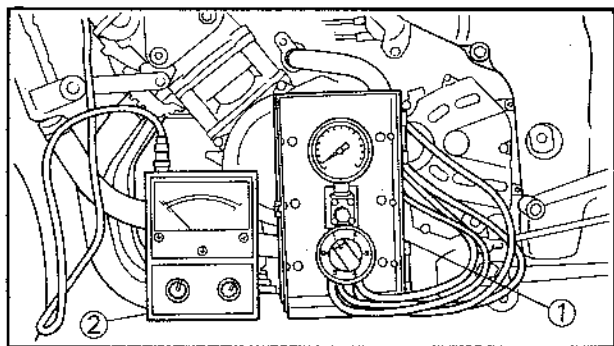
5. 以下の特殊工具を組付ける。

- アタッチメント①



アタッチメント

90890-03060



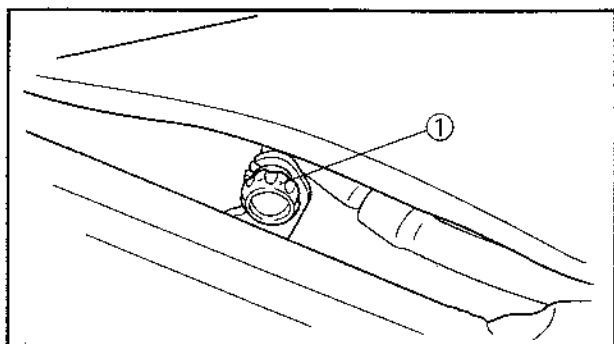
6. 以下の機器をセットする。

- バキュームゲージ①

バキュームゲージのホースをエンジン左より1、2、3、4の順序で負圧取出口に接続する。

- エンジンタコメータ②

エンジンタコメータをハイテンションコード1にセットする。



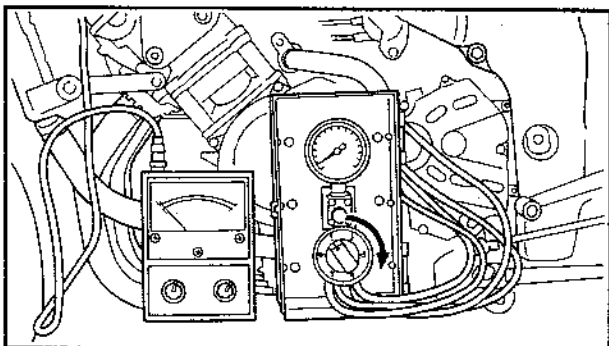
7. サブタンクを取り付け、エンジンを始動しアイドリング回転数が規定値であることを確認する。

8. 規定値以外のときはスロットルストップスクリュー①で調整する。



アイドリング回転数

1250～1350rpm

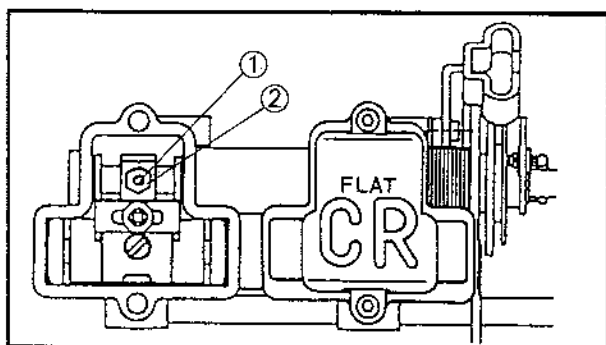


注意 エンジン運転中は、キャブレタジョイント部を不用意に覗き込まないこと。バックファイアにより火災が噴出することがあるので注意する。
また、キャブレタ取外し後でも加速ポンプノズルよりガソリンが吐出するので注意する。

9. バキュームゲージのつまみを1～4に切り換え吸入負圧を読みとる。

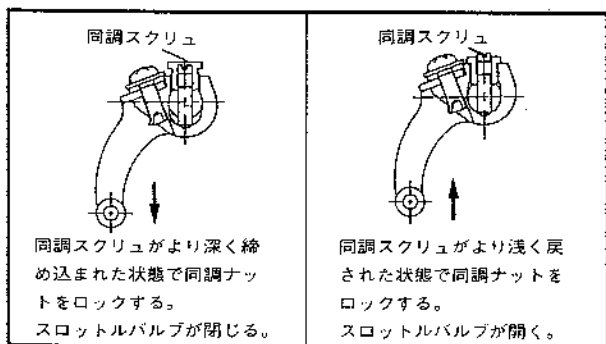
	規定吸入負圧値	145mmHg以上/1300rpm
	気筒間同調許容範囲	±20mmHg以内

要点 バキュームゲージの指針の振れが大きい時は、ダンパアジャスタを締め込み指針の動きを少し緩慢にする。余りダンパを効かせすぎるとゲージ値が低くなるので注意する。



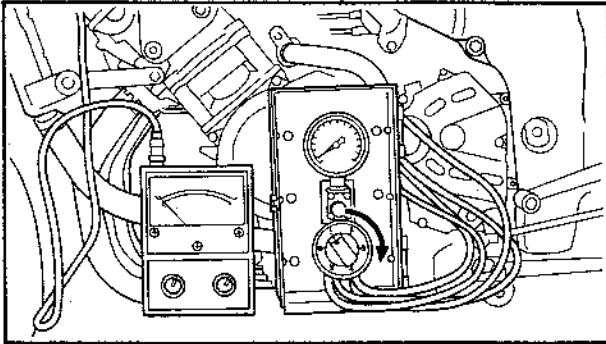
10. 気筒間同調差が許容範囲外の場合はNo. 1, No3, No4のキャブレタチャンバトップを外し、リンクアーム頂部の同調スクリュー①, 同調ナット②でスロットルバルブ全閉時のクリアランスを調整する。

注意 同調調整用ロックナット(7mm)は強く締まっているのでメガネもしくはボックスを使用すること。



要点

- フラットCRキャブレタでは同調スクリュー/ナットの締付位置を変えることでリンクアーム全体を上下させている。
- 吸入負圧値が均一になると回転数が変動するので常に、規定範囲内になるように、スロットルストップスクリューで調整しながら行なう。



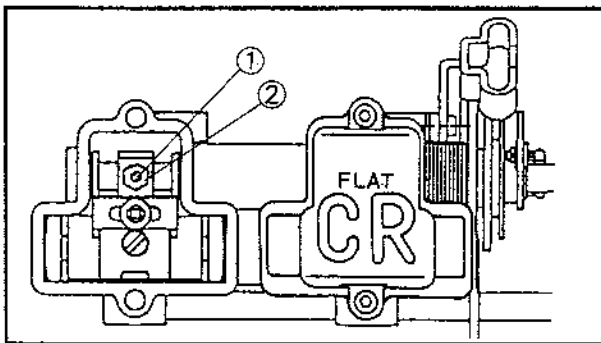
注意 エンジン運転中は、キャブレタジョイント部を不用意に覗き込まないこと。バックファイアにより火災が噴出することがあるので注意する。

また、キャブレタ取外し後でも加速ポンプノズルよりガソリンが吐出するので注意する。

9. バキュームゲージのつまみを1~4に切り換え吸入負圧を読みとる。

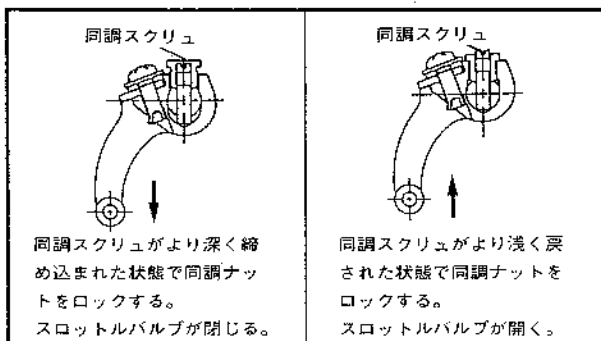
	規定吸入負圧値	145mmHg以上/1300rpm
	気筒間同調許容範囲	±20mmHg以内

要点 バキュームゲージの指針の振れが大きい時は、ダンバアジャスタを締め込み指針の動きを少し緩慢にする。余りダンバを効かせすぎるとゲージ値が低くなるので注意する。



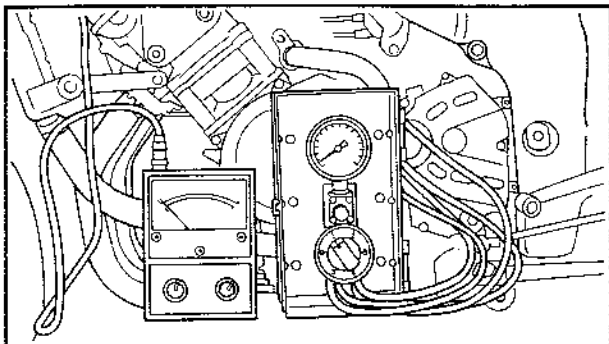
10. 気筒間同調差が許容範囲外の場合はNo. 1, No.3, No.4のキャブレタチャンバトップを外し、リンクアーム頂部の同調スクリュー①、同調ナット②でスロットルバルブ全閉時のクリアランスを調整する。

注意 同調調整用ロックナット(7mm)は強く締まっているのでメガネもしくはボックスを使用すること。



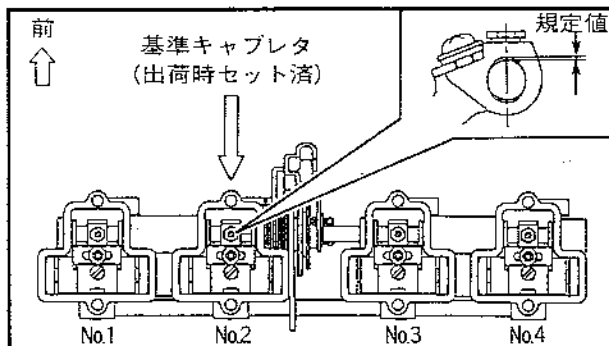
要点

- フラットCRキャブレタでは同調スクリュー/ナットの締付位置を変えることでリンクアーム全体を上下させている。
- 吸入負圧値が均一になると回転数変動するので常に、規定範囲内になるように、スロットルストップスクリューで調整しながら行なう。



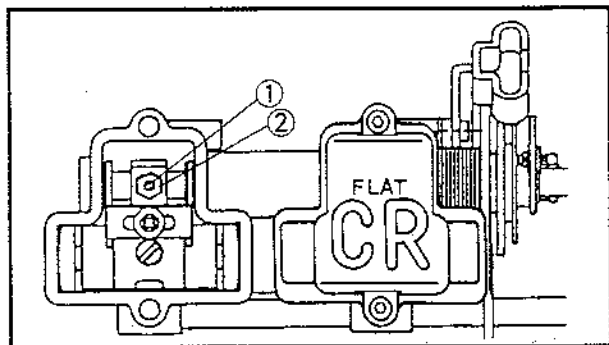
同調調整

1. エンジンを始動してキャブレタ 1、2 の吸入負圧値をバキュームゲージで点検する。



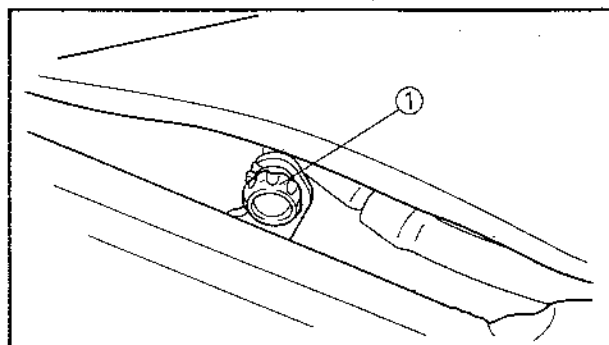
基準キャブレタの設定

スロットルレバー/スロットルストップスクリューの装備されているキャブレタ (No.2) を基準キャブレタとする。
このキャブレタの同調設定は工場出荷時規定寸法値 (0.6mm) にセット済みであり、以降このキャブレタのみスロットルストップスクリューで調整する。



2. 気筒間同調差が許容範囲外の場合は、ナットをゆるめてアジャスタで許容範囲に入る様に調整する。
3. キャブレタ 3、4 及び 2、3 共同様に 2 の項目の作業要領で行なう。

要点 No.2のキャブレタは基準キャブレタなので(調整済)いじらないこと。



4. 以下の調整をする。

- ・アイドリング回転
エンジンタコメータを使用し、スロットルストップスクリュー①を回して、アイドリング回転数に調整する。

	アイドリング回転数
	1250~1350rpm

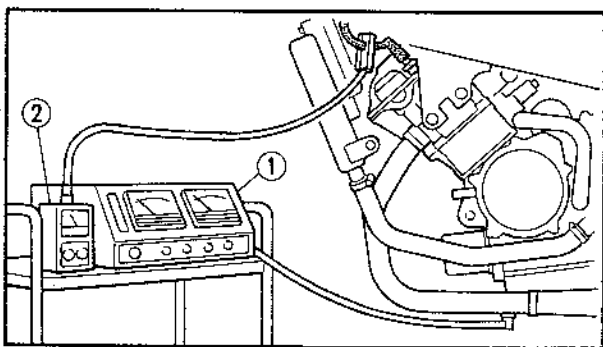
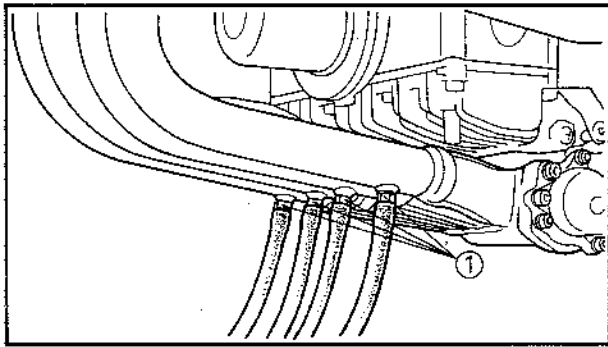
5. 調整後軽くレーシングを行ない、再度各気筒の吸入負圧値を測定し、全気筒吸入負圧値が許容範囲内に入っているか確認する。(測定—調整—レーシングの作業を3回行なう)



要点

- 各気筒間の吸入負圧値の許容範囲がNo 2 キャブレタを基準とし、±20mmHgにあること。
- フラットCRキャブレタの構造上、レーシングの前後で負圧値が±10mmHg程度前後するので調整後、軽くレーシングを行ない範囲内にあることを確認する。

- 許容範囲以上の気筒間差がある場合は、1～3項の調整をくり返す。
- バキュームゲージ、エンジンタコメータを外し、スクリュを確実に組付ける。



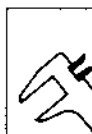
アイドリングCO調整

- 車輻を水平状態にし規定油温になるまで暖機運転をする。
 - ・同調調整後に行う。
- 以下の部品を取外す。
 - ・アンダカウリング
 - ・ヘキサゴンボルト(エキゾーストボルト)
- 以下の特殊工具を組付ける。
 - ・エキゾーストアタッチメント①



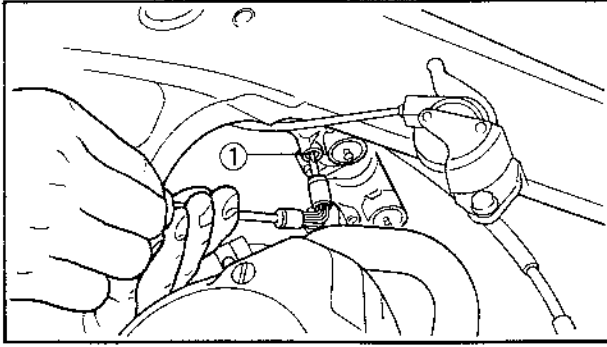
エキゾーストアタッチメント
90890-03134

- 以下の機器を組付ける。
 - ・COテスト①
エキゾーストアタッチメントにCOテストをセットする。
 - ・エンジンタコメータ②
ハイテンションコード1にセットする。
- エンジンを始動して、アイドリング回転時のCO濃度を測定する。



標準CO濃度	3.5～4.5%
エアクリーナを外した状態でのCO濃度	2.5～3.5%

標準値以外→調整



6. 以下の調整をする。

- CO濃度

CO濃度が標準値以内に入らない場合は、パイロットスクリュ①を左右に回して微調整を行ない標準値以内に調整する。

7. 調整後、軽くレーシングを行ない再度測定する。

(測定—調整—レーシングの作業を3回行う。)

要点

- CO濃度はレーシング前後で±0.5%程度前後する。
- 同調調整と同様に3回測定し、中央値が4%±0.5の範囲にあること。

8. 以下の部品を取外す。

- エキゾーストアタッチメント

▲注意 火傷に注意して取外すこと。

9. 以下の部品を組付ける。

- ヘキサゴンボルト(エキゾーストボルト)



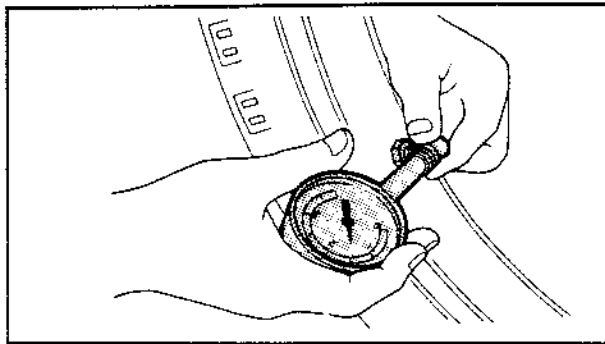
ヘキサゴンボルト締付トルク

1.0kg・m

10. 以下の部品を組付ける。

- アンダカウリング





ホイールの点検

空気圧の点検

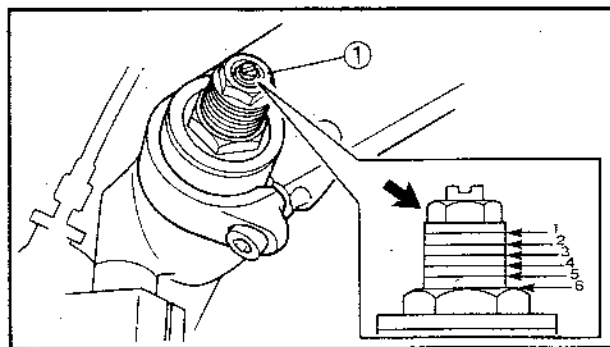
1. 以下の点検をする。

• 空気圧

タイヤが冷えているとき、タイヤゲージを使用して点検する。

		前輪	後輪
1名乗車	一般	225kPa (2.25kg/cm ²)	250kPa (2.50kg/cm ²)
	高速	225kPa (2.25kg/cm ²)	250kPa (2.50kg/cm ²)
タイヤサイズ		120/60 ZR17	160/60 ZR17
指定タイヤ	ミシュラン	TX11	TX23

規定値以外→調整



フロントフォーク初期スプリング荷重の調整

1. 以下の調整をする。

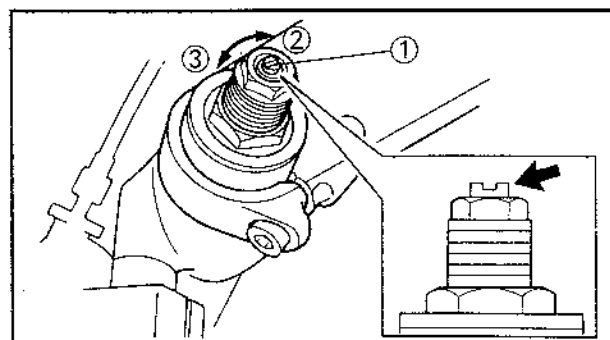
• 初期スプリング荷重

アジャスタ①を回すことにより初期スプリング荷重の調整ができる。

アジャスタ締め込む	スプリング固くなる
アジャスタゆるめる	スプリング柔らかくなる

標準	アジャスタ刻線上から6本目の刻線
調整範囲	1 (ハード) ~ 7 段 (ソフト)

要点 アジャスタは左右同位置に合わせる
こと。



フロントフォーク減衰力の調整

[伸び側]

1. 以下の調整をする。

• 伸び側減衰力

アジャスタ①を回すことにより伸び側減衰力の調整ができる。

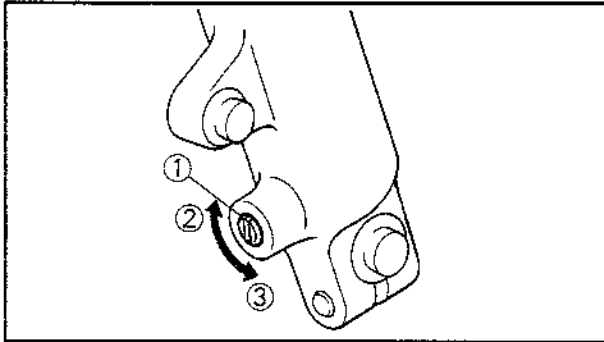
アジャスタ締め込む	強くなる
アジャスタゆるめる(反時計方向)	弱くなる

標準	アジャスタを一杯に締め込み8ノッチ戻したところ
調整範囲	1 (ソフト) ~ 10 ノッチ (ハード)



要点

- アジャスタは左右同位置に合わせること。
- アジャスタを一杯締め込んだ位置を0とし、反時計方向に廻しカチッという所を1ノッチとして順次2、3ノッチとしている。



〔圧縮側〕

1. 以下の調整をする。

- ・圧縮側減衰力

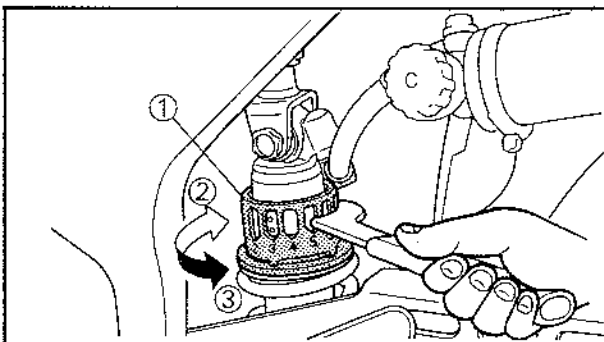
アジャスタ①を回すことにより圧縮側減衰力の調整ができる。

アジャスタ締め込む②	強くなる
アジャスタゆるめる③	弱くなる

標準	アジャスタを一杯に締め込み8ノッチ戻したところ
調整範囲	1 (ソフト)～10ノッチ(ハード)

要点

- アジャスタは左右同位置に合わせること。
- アジャスタを一杯締め込んだ位置を0とし、反時計方向に廻しカチッという所を1ノッチとして順次2、3ノッチとしている。



リヤクッション初期スプリング荷重の調整

1. 以下の調整をする。

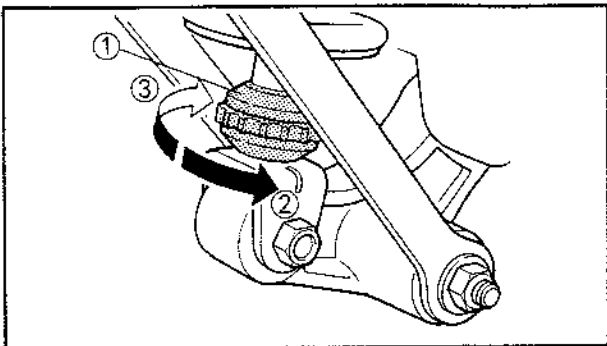
- ・初期スプリング荷重

アジャスタ①を回すことにより初期スプリング荷重の調整ができる。

アジャスタ締め込む②	スプリング固くなる
アジャスタゆるめる③	スプリング柔らかくなる

標準	3段
調整範囲	1 (ソフト)～7段(ハード)





リヤクッション減衰力の調整

〔伸び側〕

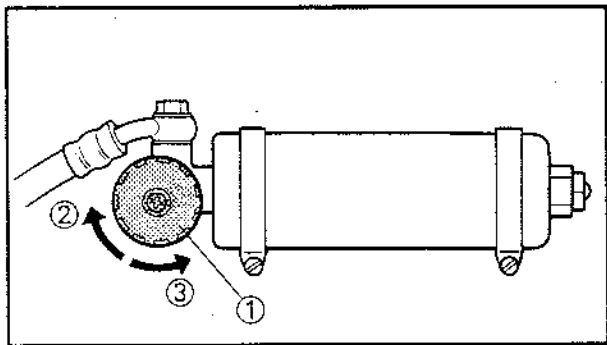
1. 以下の調整をする。

- 伸び側減衰力
アジャスタ①を回すことにより伸び側減衰力の調整ができる。

アジャスタ締め込む②	強くなる
アジャスタゆるめる(反時計方向)③	弱くなる

標準	アジャスタを一杯に締め込み10回ノッチ戻したところ
調整範囲	1 (ハード)～24段(ソフト)

要点 アジャスタを右に軽く一杯に締め込んだ位置を0とし、左に廻して初めにカチッという所が1ノッチで順次2ノッチ、3段ノッチとなる。



〔圧縮側〕

1. 以下の調整をする。

- 圧縮側減衰力
アジャスタ①を回すことにより圧縮側減衰力の調整ができる。

アジャスタ締め込む②	強くなる
アジャスタゆるめる③	弱くなる

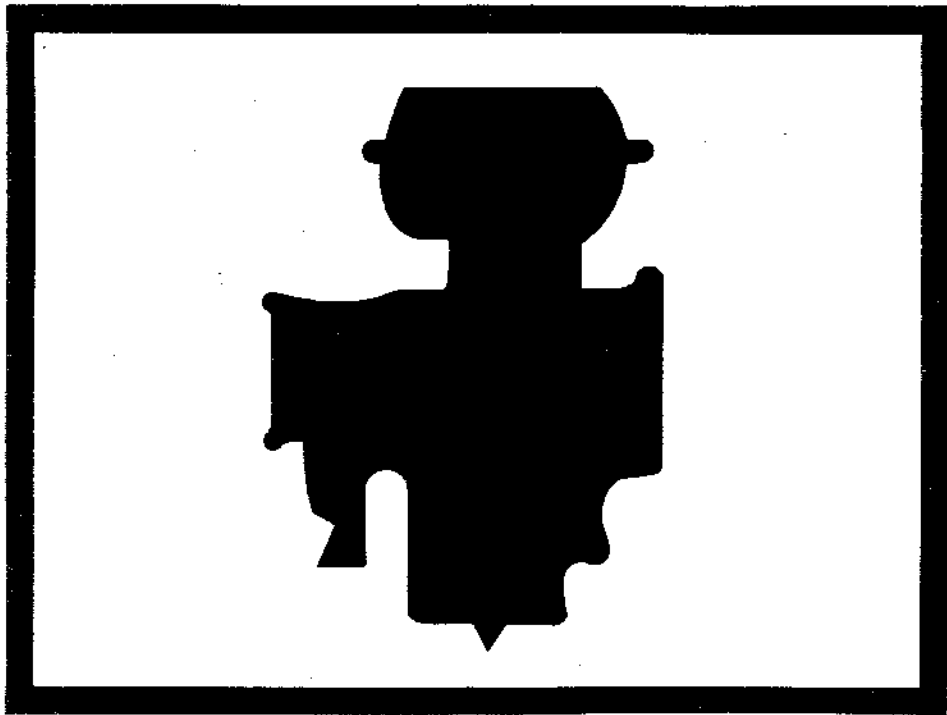
要点 アジャスタを右に軽く一杯に締め込んだ位置を0とし、左に廻して初めにカチッという所が1ノッチで順次2ノッチ、3ノッチとなる。

標準	アジャスタを一杯に締め込み5回ノッチ戻したところ
調整範囲	1 (ソフト)～20段(ハード)



第4章

キャブレタ編

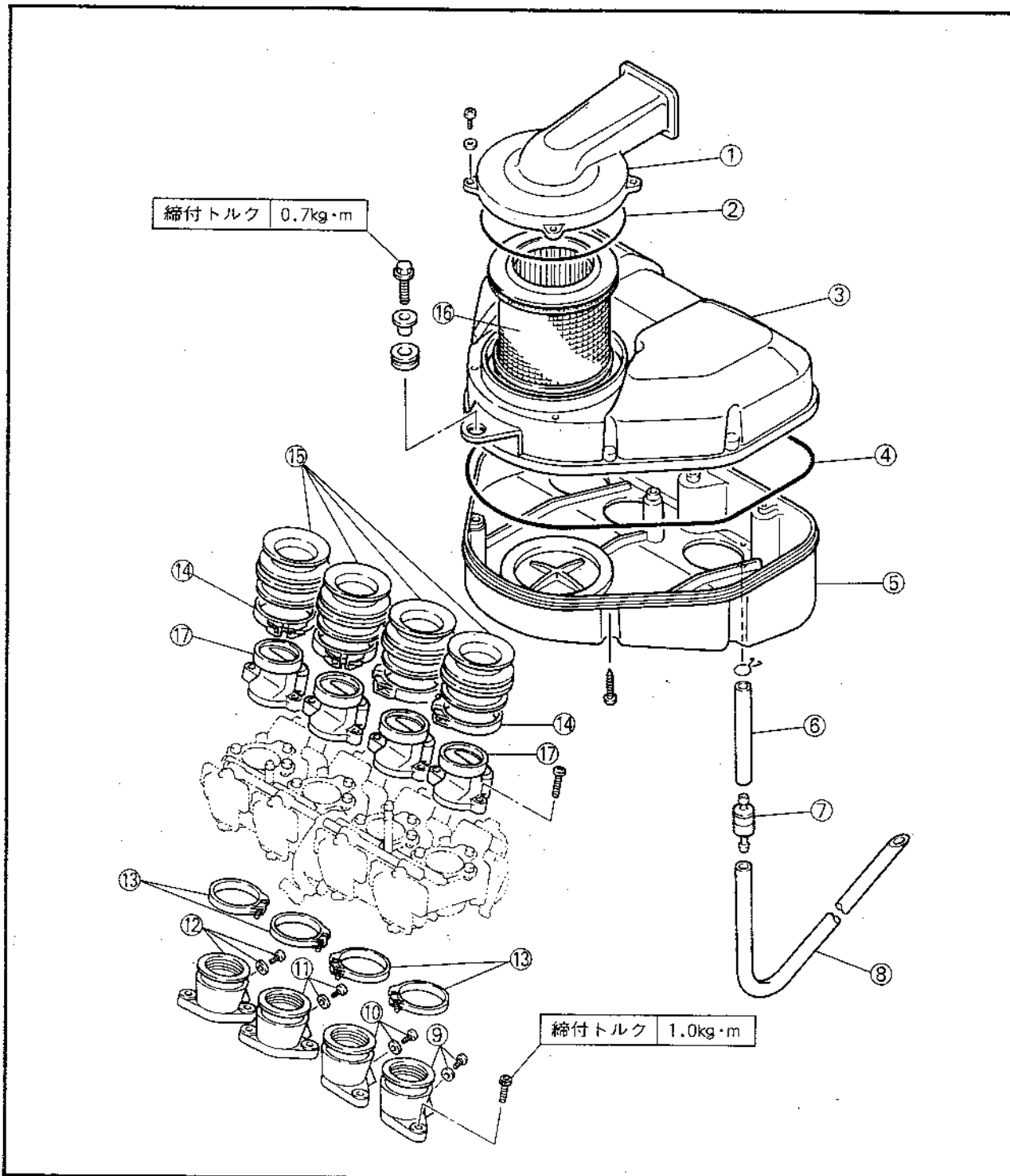




構成部品

エアクリーナ

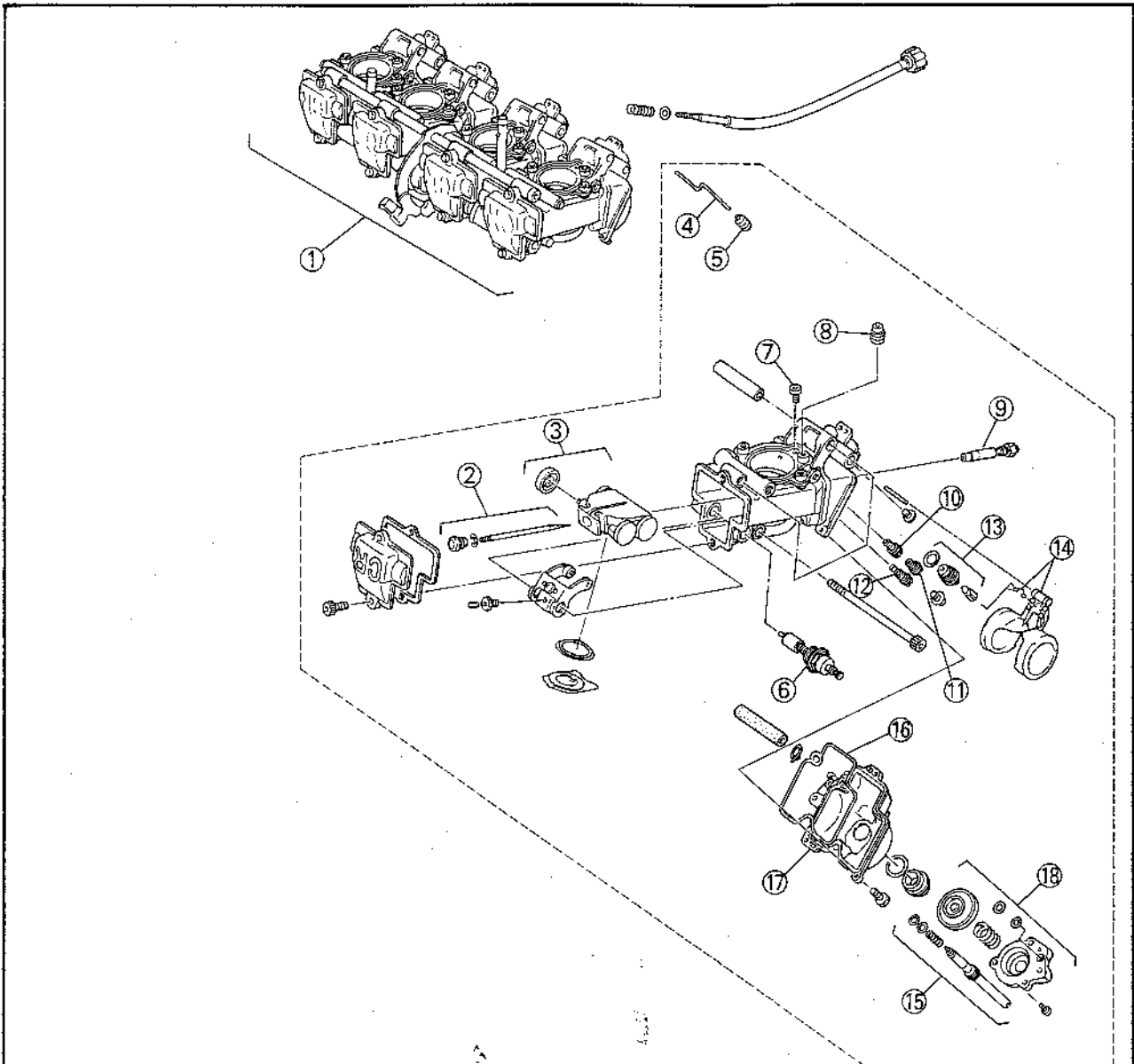
- | | | |
|-----------------|----------------|-----------------|
| ① クリーナケースキャップ 1 | ⑦ フィルタ Ass'y | ⑬ ホースクランプ |
| ② シール | ⑧ ホース | ⑭ ホースクランプ |
| ③ エアクリーナケース 2 | ⑨ キャブレタジョイント 1 | ⑮ エアクリーナジョイント 1 |
| ④ シール | ⑩ キャブレタジョイント 2 | ⑯ エアクリーナエレメント |
| ⑤ エアクリーナケース 1 | ⑪ キャブレタジョイント 3 | ⑰ キャブレタジョイント |
| ⑥ ホース | ⑫ キャブレタジョイント 4 | |





構成部品

- ①キャブレタ Ass'y
- ②ニードルバルブセット
- ③スロットルバルブセット
- ④加速ポンプロッド
- ⑤ブーツ
- ⑥スタータプランジャ
- ⑦メインエアジェット
- ⑧パイロットエアジェット
- ⑨メインノズル
- ⑩メインジェット
- ⑪スタータジェット
- ⑫パイロットジェット
- ⑬ニードルバルブセット
- ⑭フロート
- ⑮パイロットスクリュセット
- ⑯Oリング
- ⑰フロートチャンバ
- ⑱加速ポンプ



4

型	式	FCR32
刻	印	3TJ6
ベンチュリ口径		32mm
メインジェット		#110
メインノズル		31K
ジェットニードル		0YB73
クリップ段数		4段

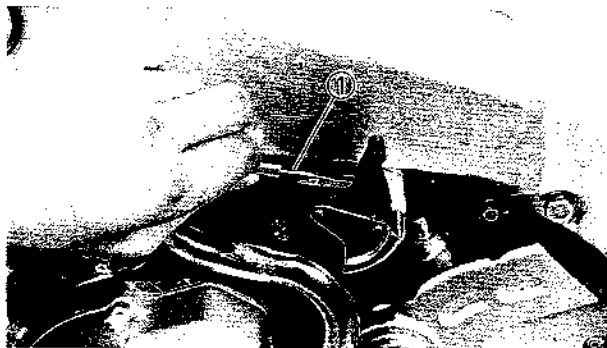
メインエアジェット	#58
パイロットスクリュ戻し回数	2.0
パイロットジェット	#50
パイロットエアジェット	#150
スタータジェット	GS1 #50 GS2 #0.6
筒易油面寸法	フュエルレベル 12mm
アイドリング回転数	1250~1350rpm



キャブレタの取外し

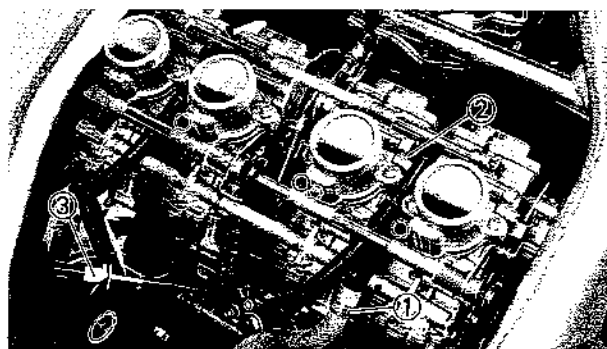
1. 以下の部品を取外す。

- アンダカウリング (3TJ-28197-00 P3-3参照)
- フュエルタンク (3TJ-28197-00 P3-26参照)
- エアクリーナケース (3TJ-28197-00 P3-26参照)



2. 以下の部品を取外す。

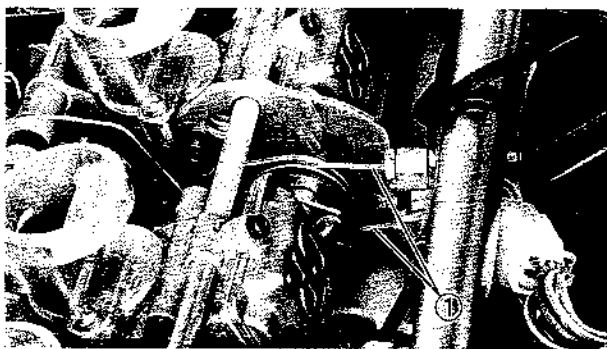
- チョークケーブル①



3. 以下の部品を取外す。

- フュエルホース①
- キャブレタ②
- スロットルストップスクリュー③

キャブレタジョイントクランプをゆるめ、取外す。



4. 以下の部品を取外す。

- スロットルケーブル①

▲注意 スロットルケーブルの動きに応じてキャブレタ内の残留ガソリンが加速ポンプ機構により吐出されるので注意すること。キャブレタ取外し後、決して不用意にキャブレタエンジン側を覗きながらのスロットル開閉操作はしないこと。

5. 以下の部品を取外す。

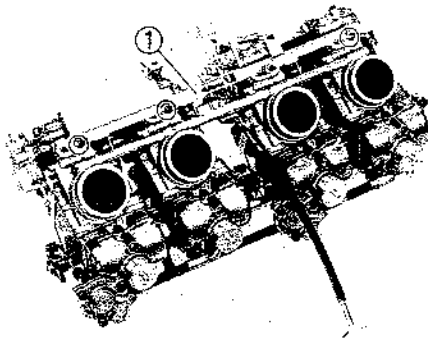
- チョークケーブル
- キャブレタより取外す。



キャブレタの分解

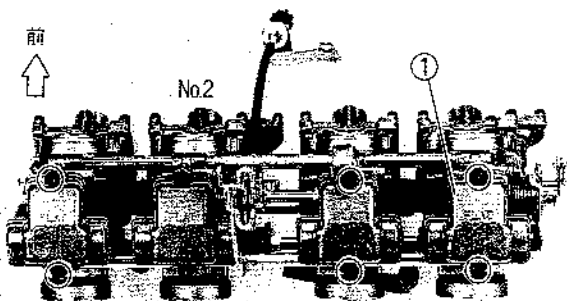
1. 以下の部品を取外す。

- スタータレバー①



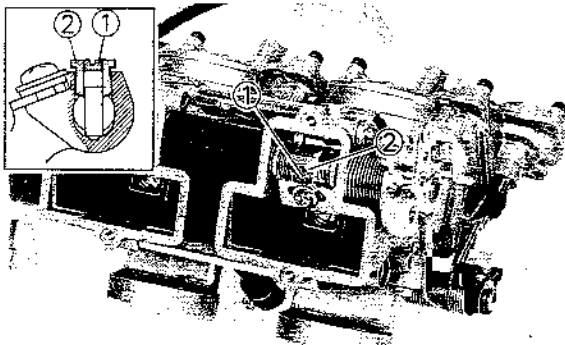
2. 以下の部品を取外す。

- キャブレタチャンバトップ①



3. 以下の部品を取外す。

- 同調スクリュー①
- 同調ナット②

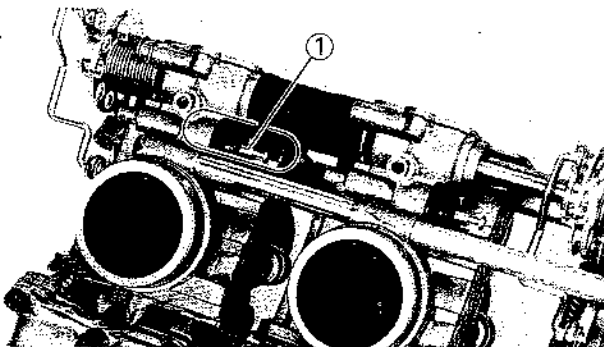


注意

- 同調調整用ロックナット(7mm)は強く締まっているのでメガネもしくはボックスを使用すること。
- No. 2のキャブレタは基準キャブレタなので(調整済)いじらないこと。

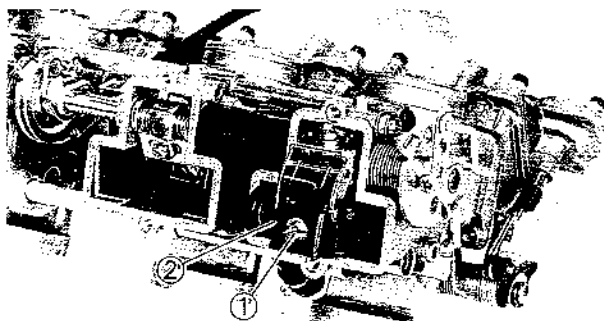
4. 以下の部品を取外す。

- スタータプランジャ①
- プランジャスプリング



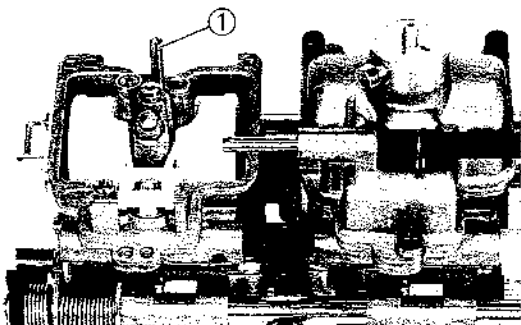
5. 以下の部品を取外す。

- ニードルセットスクリュー①
- スロットルバルブセット②



要点

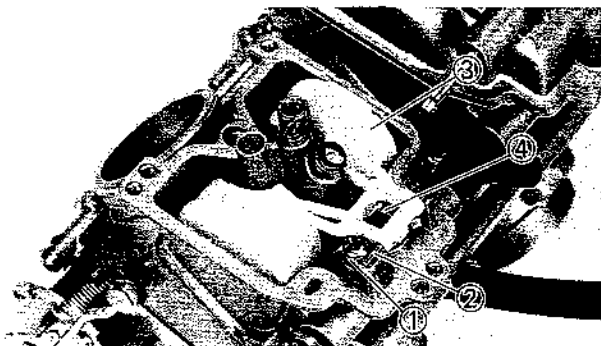
スロットルバルブはスロットルリンクアームを上を持ち上げ、キャブレタボディより垂直に取外す。



6. 以下の部品を取外す。

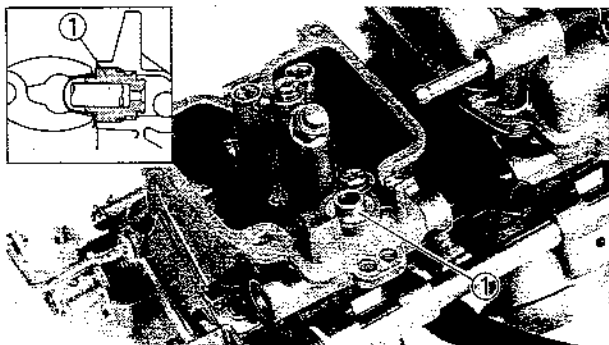
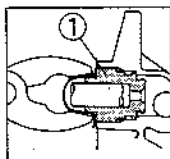
- フロートチャンバ
- 加速ポンプホース
- パイロットスクリュ①

注意 パイロットスクリュ①はフロートチャンバを取外した後に外すこと。無理に外すとネジ部を損傷する。



7. 以下の部品を取外す。

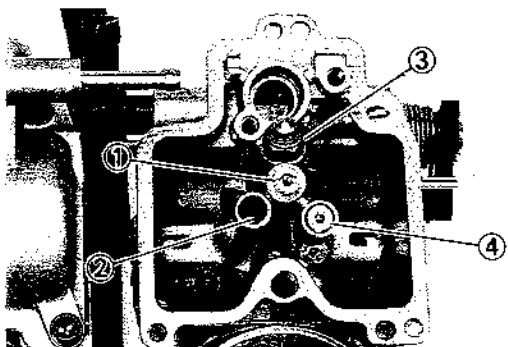
- 取付スクリュ①
- フロートピン②
- フロート③
- ニードルバルブ④



8. 以下の部品を取外す。

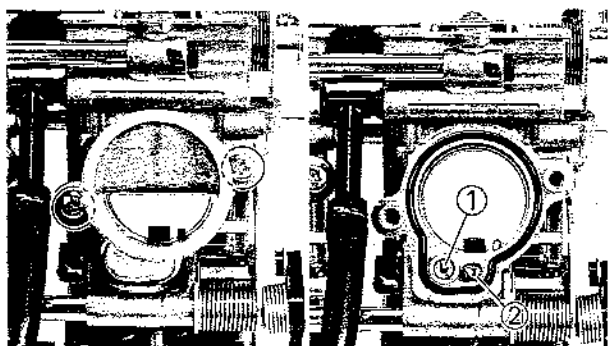
- バルブシート①

注意 バルブシート①は、変形を防止するためバルブ孔径に等しいピンをあらかじめ差し込み、更にバルブシート凸部をウエス等で保護し、プライヤー等で垂直に引き抜くこと。



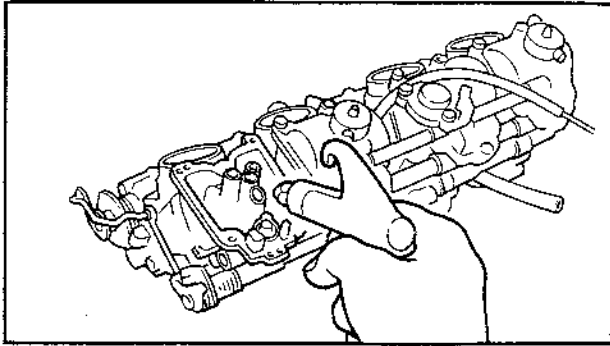
9. 以下の部品を取外す。

- メインジェット①
- パイロットジェット②
- メインノズル③
- スタータジェット④



10. 以下の部品を取外す。

- キャブレタジョイント
- パイロットエアジェット①
- メインエアジェット②

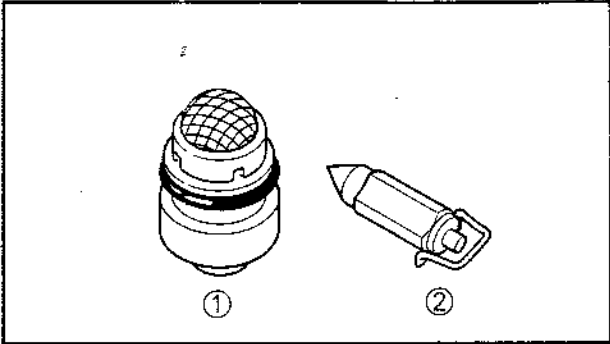


キャブレタの点検

1.以下の点検をする。

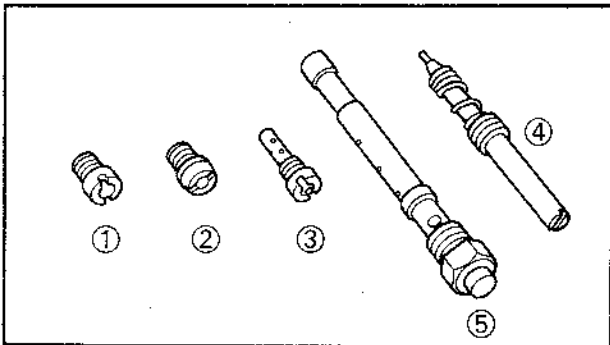
- ミキシングボディ
 - フロートチャンバボディ
- 各通路のつまりの有無の点検
つまり→エアを通して清掃

注意 針金等を通して清掃しないこと。



2.以下の点検をする。

- バルブシート①
 - ニードルバルブ②
- 損傷、段付摩耗→交換



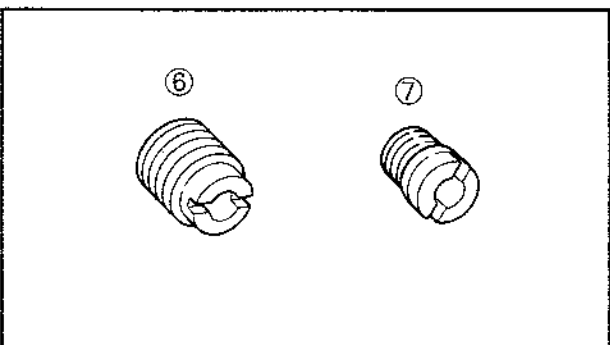
3.以下の点検をする。

- メインジェット①
- スタータジェット②
- パイロットジェット③
- パイロットスクリュー④
- メインノズル⑤
- パイロットエアジェット⑥
- メインエアジェット⑦

損傷、摩耗→交換

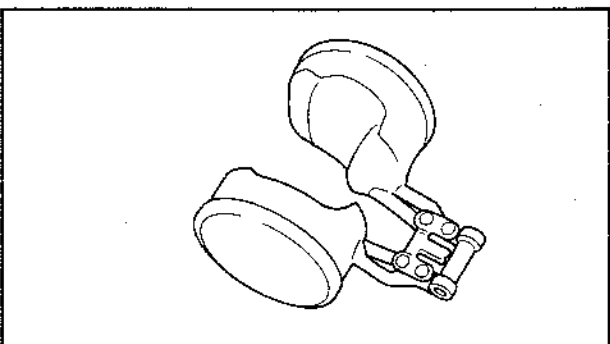
つまり→エアを通して清掃

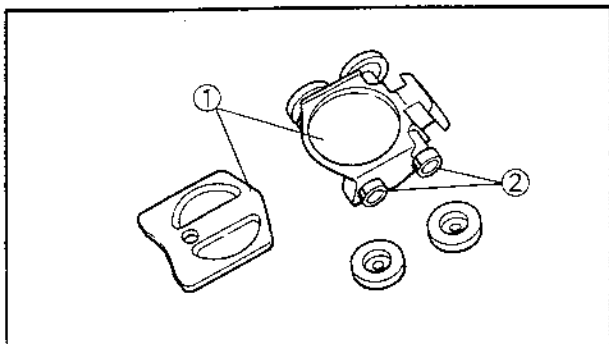
注意 針金等を通して清掃しないこと。



4.以下の点検をする。

- フロート
- 損傷、亀裂、変形→交換

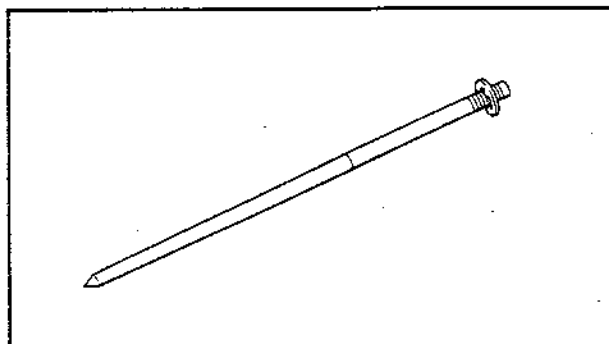




5. 以下の点検をする。

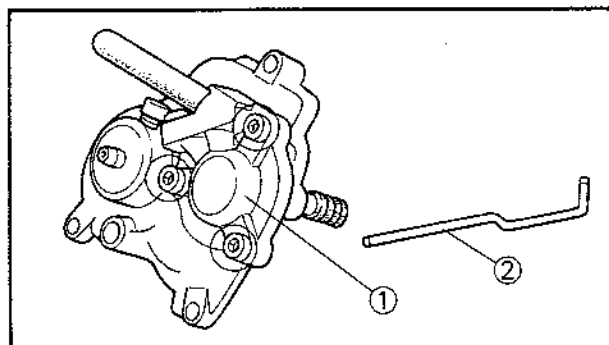
- スロットルバルブセット①
 - ベアリングローラ②
- 曲り、損傷、摩耗→交換

注意 エアクリーナ側から見て右上のローラのみ部品が異なるので組付け時注意する。



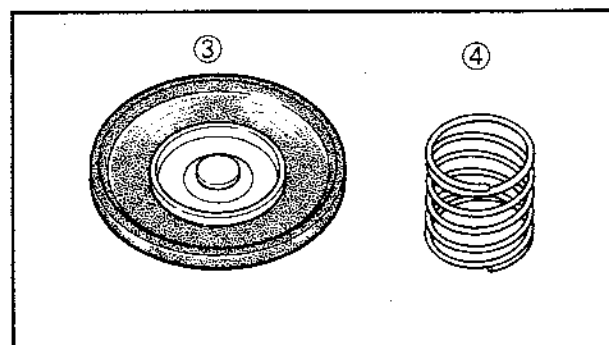
6. 以下の点検をする。

- ニードル
- 曲り、摩耗→交換



7. 以下の点検をする。

- 加速ポンプカバー①
 - 加速ポンプロッド②
- 損傷、曲り→交換



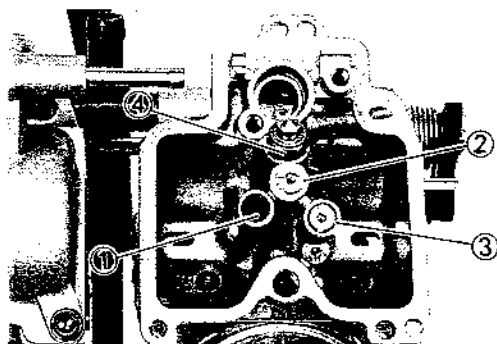
- ダイアフラム③
 - スプリング④
- ピンホール、損傷、摩耗、へたり→交換

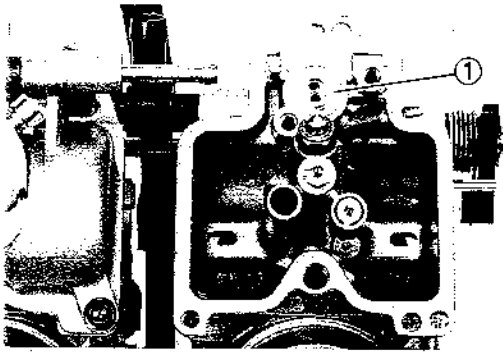
キャブレタの組立て

1. 以下の部品を組付ける。

要点 メインジェットの組付け位置を間違えないように。

- パイロットジェット①
- メインジェット②
- スタージェット③
- メインノズル④



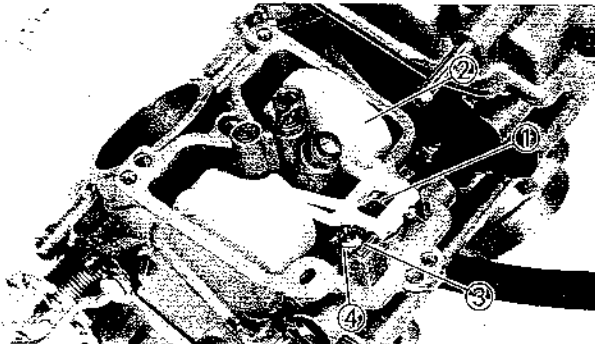


4. 以下の部品を組付ける。

- Oリング
- バルブシート①

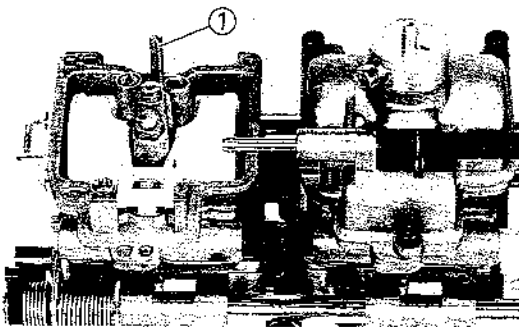
確実にミキシングチャンバボディに密着するまで組付ける。

要 点 バルブシート組付け時、Oリングにオイルを薄く塗布する。



5. 以下の部品を組付ける。

- ニードルバルブ①
- フロート②
- フロートピン③
- 取付スクリュ④



6. 以下の部品を組付ける。

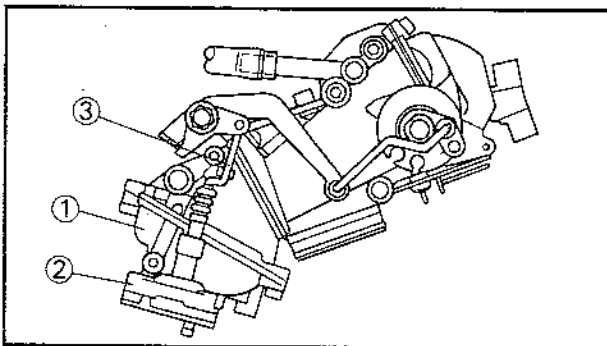
- パイロットスクリュ①

組付け後、軽く一杯に締め込み規定回数だけ戻す。



パイロットスクリュ戻し回数
2.0回

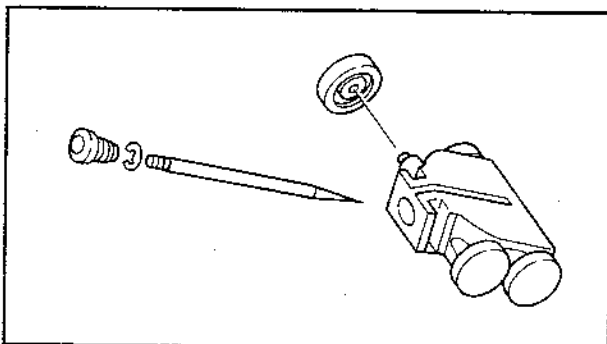
4



7. 以下の部品を組付ける。

- Oリング
- フロートチャンバ①
- 加速ポンプ②
- 加速ポンプホース
- キャブレタジョイント

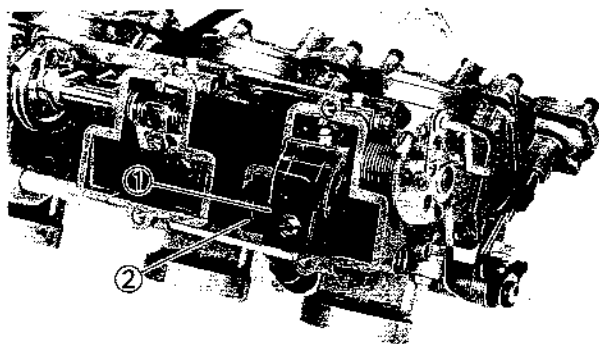
注 意 加速ポンプロッド③を曲げないように組付けること。



8. 以下の部品を組付ける。

- ニードルセット
- ニードルセットスクリュ

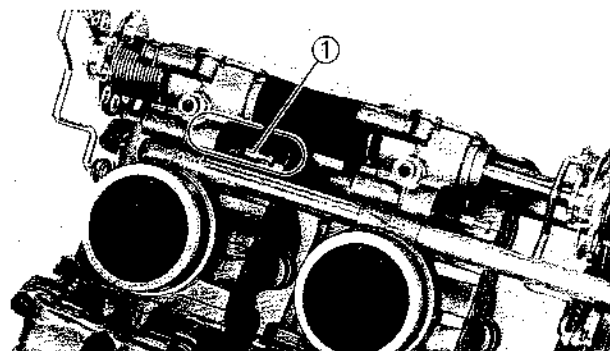
ニードルセットをスロットバルブに組付ける。



9. 以下の部品を組付ける。

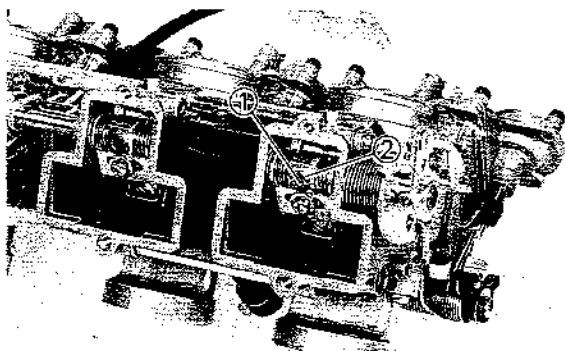
- スロットルバルブセット①
- ベアリングローラ②
- リンクアーム

要 点 スロットルバルブセット①にベアリングローラ②を組付け後リンクアームを上を持ち上げニードルセットがメインノズルに垂直に入る様組付ける。



10. 以下の部品を組付ける。

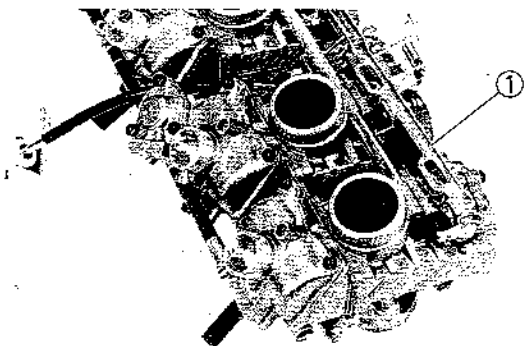
- プランジャスプリング
- スタータプランジャ①



11. 以下の部品を組付ける。

- 同調スクリュー①
- 同調ナット②

要 点 同調スクリュー、同調ナット分解後は、3章の同調調整の項目を参照し、調整後同調スクリューにネジロックを塗布する。



12. 以下の部品を組付ける。

- キャブレタトップ

13. 以下の部品を組付ける。

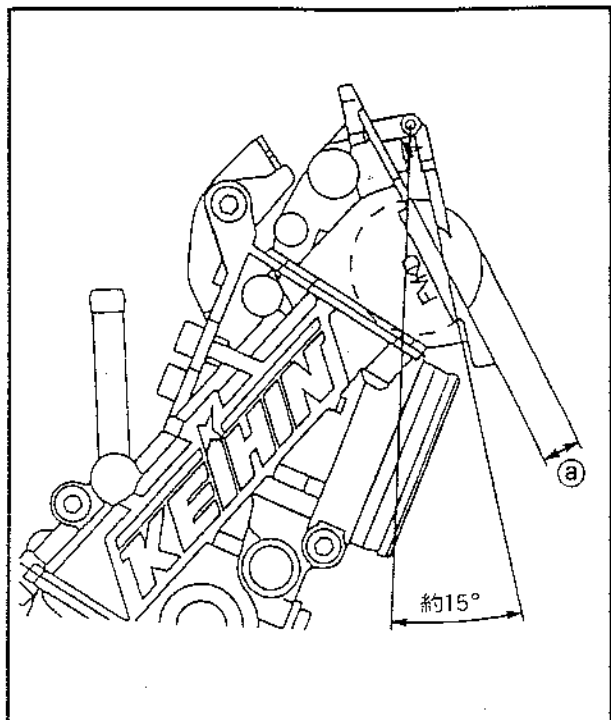
- スタータレバー①
- スタータプランジャに確実に組付ける。

14. 以下の点検をする。

- キャブレタボディ (No. 1, No2, No3, No4)
 - スロットルシャフトリンク
- 損傷、亀裂、曲り→Ass'y交換
がた付き→連結シャフト締付

15. 以下の部品を組付ける。

- スタータケーブル



油面の点検

簡易油面寸法(H寸法)

1. 以下の部品を取外す。

- フロートチャンバ

2. 以下の点検をする。

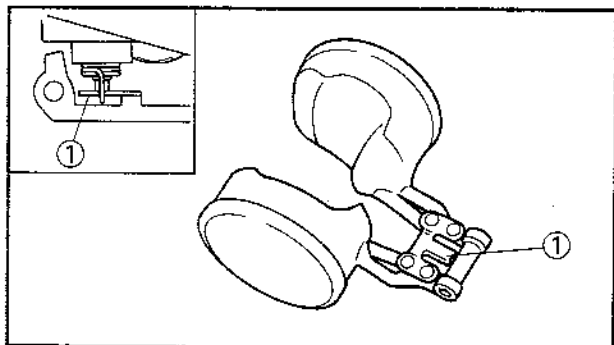
- 油面寸法(H寸法)④

フロートチャンバを取外した状態でキャブレタを図の様に傾ける。

この状態でチャンバ面からのフロート高さが規定値になるよう調整する。

	油面寸法
	12mm

規定値以外→フロートアームリップ部①を曲げて調整

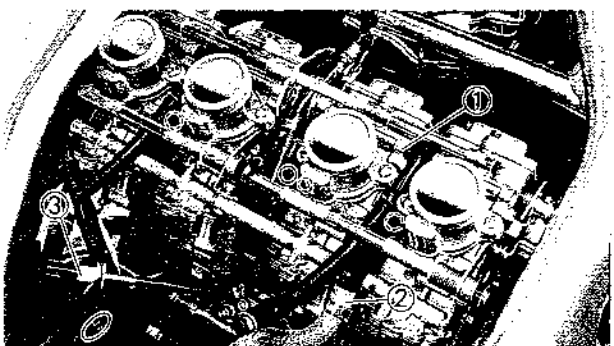


キャブレタの組付け

1. 以下の部品を組付ける。

- スロットルケーブル①

スロットルケーブルをキャブレタに組付ける。



2. 以下の部品を組付ける。

- キャブレタ①
- フュエルホース②
- スロットルストップスクリュー③

キャブレタを組付け、ジョイントクランプスクリューを確実に締付ける。

注意 ジョイントクランプの回り止めがずれないように注意して締付けること。



3. 以下の部品を組付ける。

- キャブレタエアベントパイプ

▲注意 スロットルケーブルの動きに応じてキャブレタ内の残留ガソリンが加速ポンプ機構により吐出されるので注意すること。決して不用意にキャブレタファンネル部を覗きながらのスロットル開閉操作はしないこと。

4. 以下の部品を組付ける。

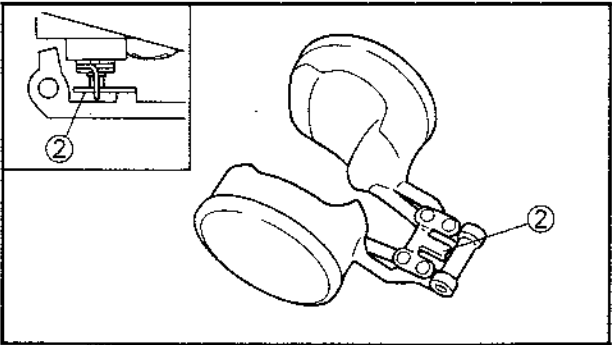
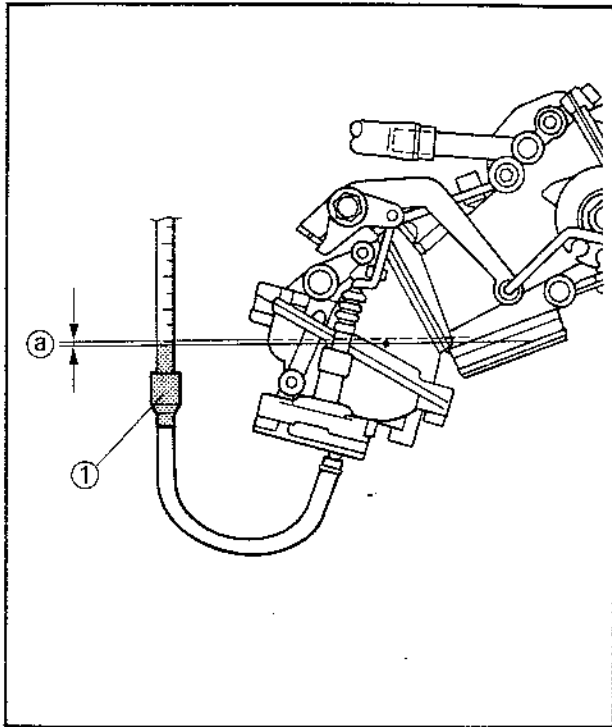
- チョークケーブル
- エアクリーナケース
- フュエルタンク

5. キャブレタの調整をする。

- 3章-キャブレタの同調の項目を参照

注意

- キャブレタの分解等を行った場合、キャブレタへ燃料を送るために必ず、メインスイッチをONにして、エンジンストップスイッチのON～OFFを3～5秒間隔で数回くり返すこと。
- エンジン停止時や無負荷運転時は、むやみにスロットルグリップの開閉を行わないこと。
加速ポンプ吐出燃料過多となり始動困難や回転不調を起こすことがあります。




フュエルレベルの点検(実油面の測定)

1.以下の部品を組付ける。

- フュエルレベルゲージ①

フュエルレベルゲージをドレン排出口に組付ける。

	フュエルレベルゲージ 90890-01312
---	---------------------------

2.ドレンスクリュをゆるめる。

3.エンジンを始動し、アイドル状態状態で約30秒～1分間運転する。


要 点

- エンジン始動前にドレンスクリュはゆるめておくこと。
- フュエルレベルゲージよりガソリンがこぼれないように注意すること。(フュエルレベルゲージ先端を下へ向けないこと。)

4.以下の点検をする。

- フュエルレベル②

エンジンを止め、フュエルレベルゲージをミキシングチャンバのマークに合わせ、フュエルレベルを読みとる。

	フュエルレベル 基準線より1mm上
---	----------------------

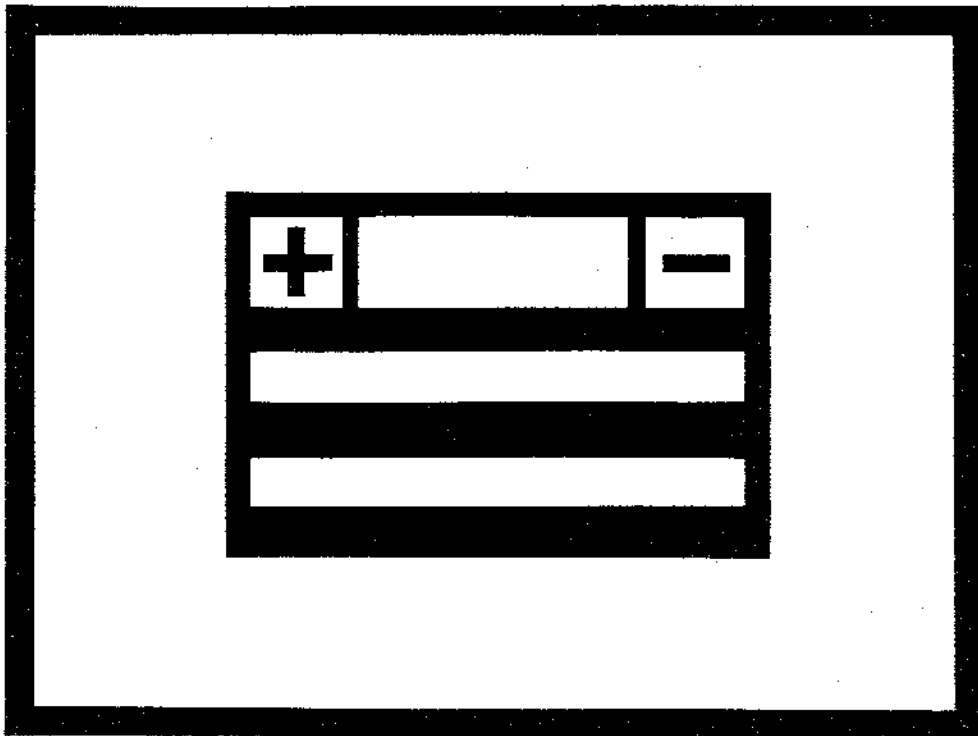
規定値以外→フロートアームリップ部②を曲げて調整

キャブレタ



キャブレタ

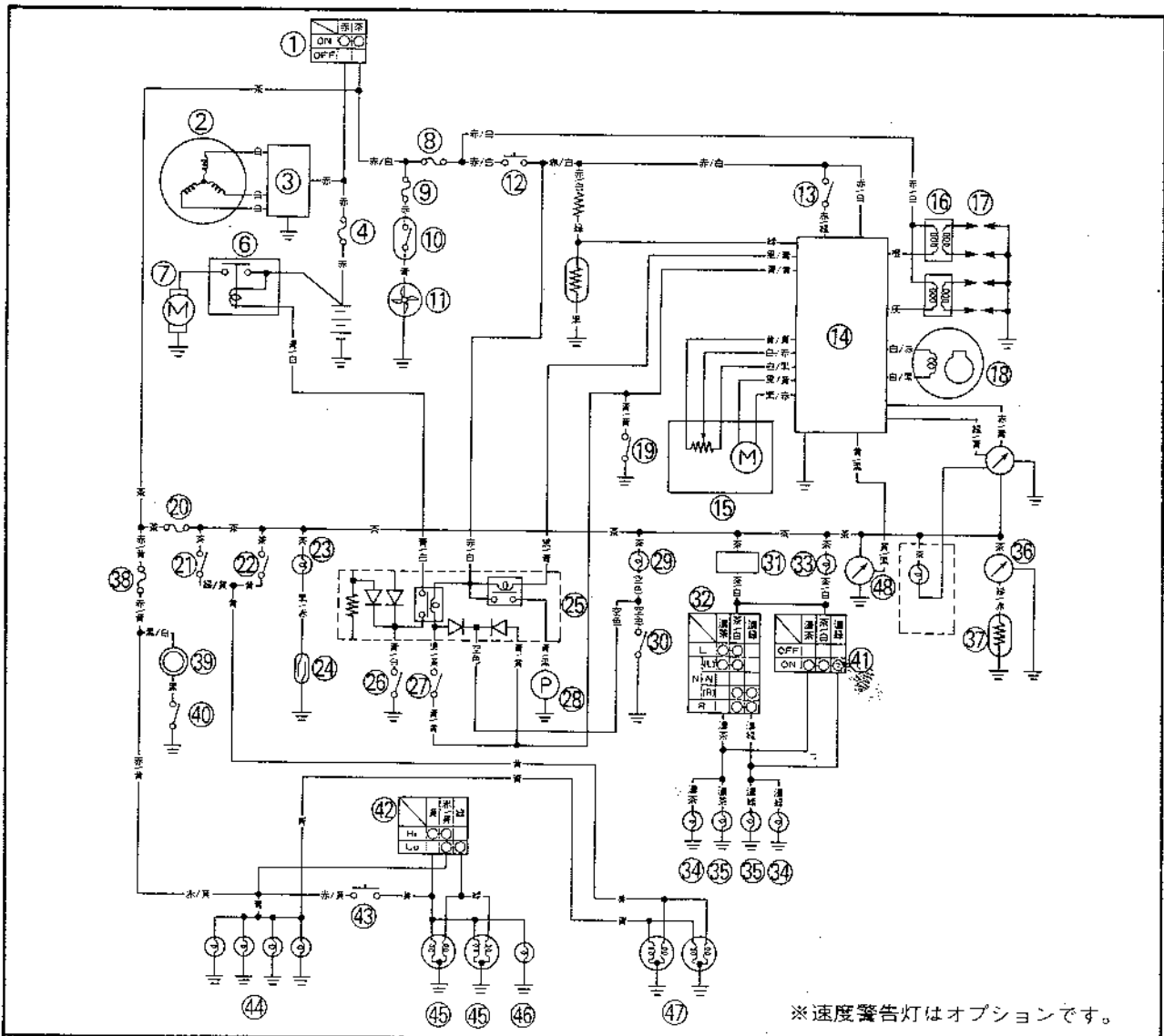
第 5 章 電装編





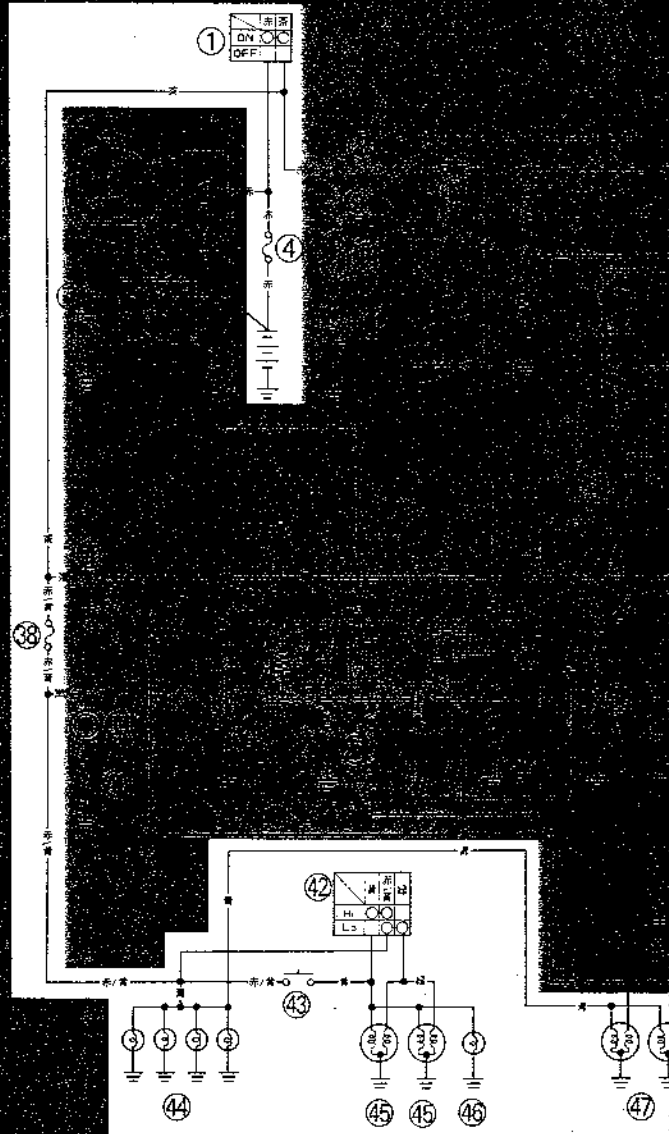
電装結線図

- | | | |
|----------------|----------------|-----------------|
| ①メインスイッチ | ①7スパークプラグ | ③3フラッシュパイロットランプ |
| ②A.Cマグネット | ①8ピックアップ | ③4フロントフラッシュ |
| ③レクチファイヤ/レギュレタ | ①9サイドスタンドスイッチ | ③5リヤフラッシュ |
| ④ヒューズ(メイン) | ②0ヒューズ(シグナル) | ③6水温計 |
| ⑤バッテリー | ②1フロントストップスイッチ | ③7サーモユニット |
| ⑥スタータリレー | ②2リヤストップスイッチ | ③8ヒューズ(ヘッド) |
| ⑦スターティングモータ | ②3油圧警告灯 | ③9ホーン |
| ⑧ヒューズ(イグニッション) | ②4オイルプレッシャスイッチ | ④0ホーンスイッチ |
| ⑨ヒューズ(ファン) | ②5リレー | ④1ハザードスイッチ |
| ⑩サーモスイッチ | ②6スタータスイッチ | ④2デイマスイッチ |
| ⑪ファンモータ | ②7クラッチスイッチ | ④3パッシングスイッチ |
| ⑫エンジンストップスイッチ | ②8フュエルポンプ | ④4メータランプ |
| ⑬リザーブスイッチ | ②9ニュートラルランプ | ④5ヘッドライト |
| ⑭イグナイタ | ③0ニュートラルスイッチ | ④6ハイビームインジケータ |
| ⑮EXUP | ③1フラッシュリレー | ④7ストップ/テールランプ |
| ⑯イグニッションコイル | ③2フラッシュスイッチ | ④8タコメータ |



※速度警告灯はオプションです。

照明系統結線図



- | | |
|-------------|---------------|
| ①メインスイッチ | ④③パッシングスイッチ |
| ④ヒューズ(ファン) | ④④メータランプ |
| ⑤バッテリー | ④⑤ヘッドライト |
| ③⑧ヒューズ(ヘッド) | ④⑥ハイビームインジケータ |
| ④②ディマスイッチ | ④⑦ストップ/テールランプ |



トラブルシューティング

ヘッドライト、テールランプ、メータランプが点灯しない。

点検手順

- 1. バルブとバルブソケット
- 2. デイマスイッチ
- 3. ワイヤハーネス
(照明系統回路)

要点

- 点検の前に以下の部品を取外す。
 - 1) アンダカウル
 - 2) フュエルタンク
- このトラブルシューティングでは以下の特殊工具を使用する。



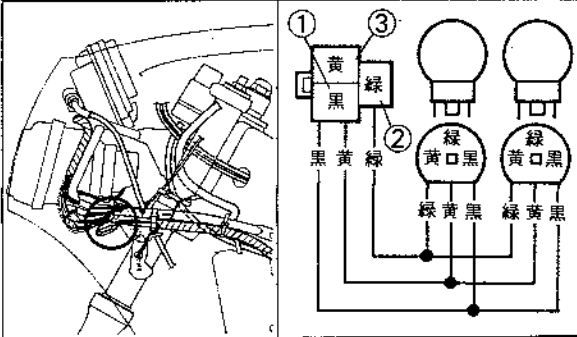
ポケットテスタ
90890-03112

1. バルブとバルブソケット

- ヘッドライトカプラをワイヤハーネスから切離す。
- ヘッドライトカプラの「黒①と緑②」、「黒①と黄②」端子間の導通を点検する。

導通不良

バルブまたはバルブソケット交換



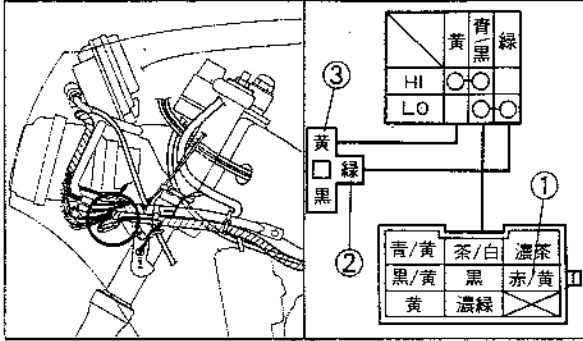
導通あり

*



2. デイマスイッチ

- ハンドルスイッチ(左)カブラをワイヤハーネスから切離す。
- スイッチの「青/黒①と緑②」、「青/黒①と黄③」端子間の導通を点検する。



導通不良

ハンドルスイッチ(左)交換

導通あり

3. ワイヤハーネス

- 照明系統回路の接続部、断線の有無を点検する。
照明系統回路結線図参照

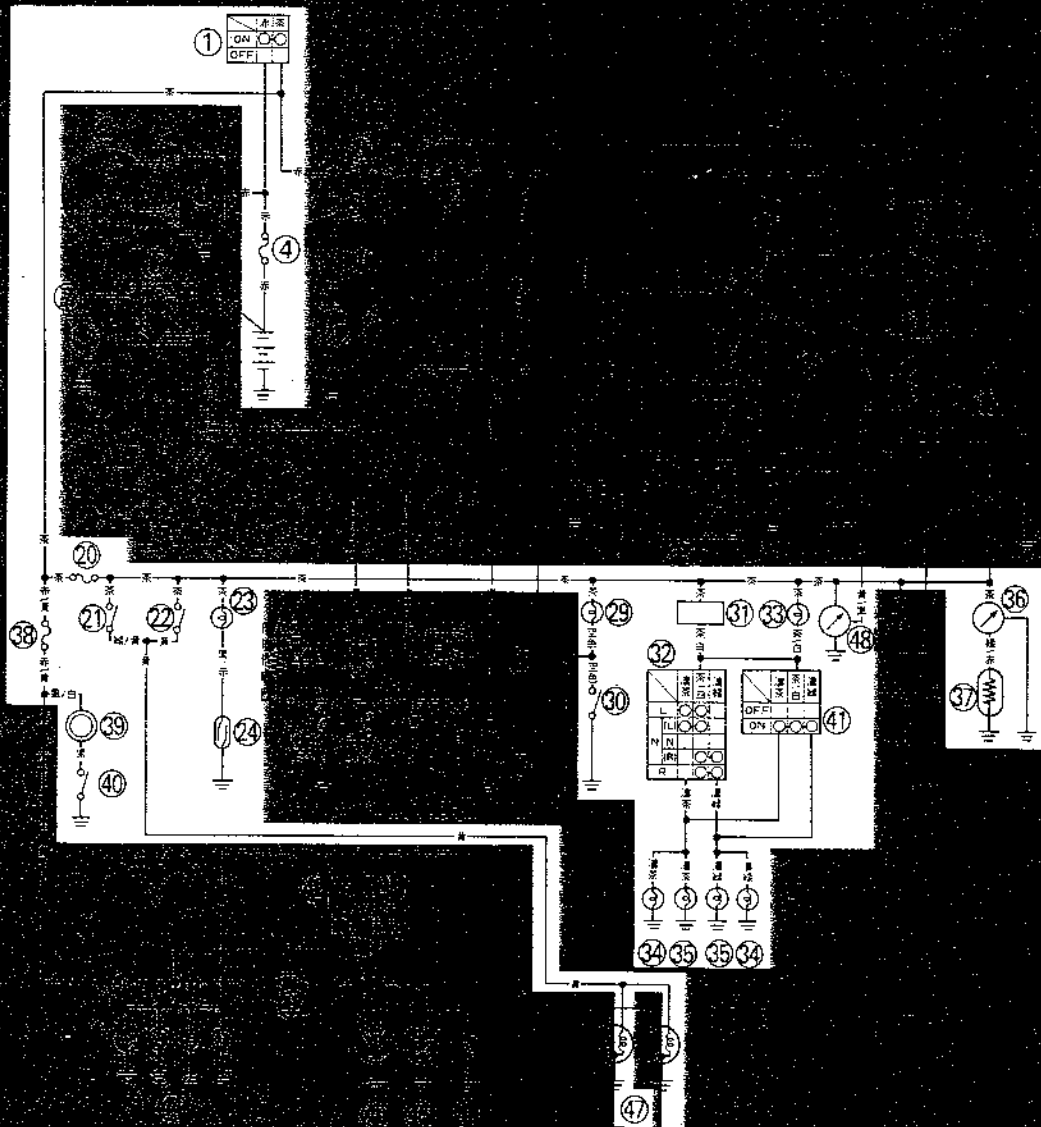
接続不良、断線

修正または交換

正常

レクチファイヤ・レギュレータ交換

信号系統結線図



- | | | |
|---------------|----------------|--------------|
| ①メインスイッチ | ⑲ニュートラルランプ | ⑳サーモユニット |
| ④ヒューズ(メイン) | ⑳ニュートラルスイッチ | ㉑ヒューズ(ヘッド) |
| ⑤バッテリー | ㉒フラッシャリレー | ㉓ホーン |
| ㉔ヒューズ(シグナル) | ㉔フラッシャスイッチ | ㉕ホーンスイッチ |
| ㉖サイドスタンドスイッチ | ㉖フラッシャパイロットランプ | ㉗ハザードスイッチ |
| ㉘フロントストップスイッチ | ㉘フロントフラッシャ | ㉘ストップ/テールランプ |
| ㉚リヤストップスイッチ | ㉚リヤフラッシャ | |
| ㉜油圧警告灯 | ㉜水温計 | |



トラブルシューティング

- フラッシュランプ、テール/ストップランプが点灯しない。
- ホーンが鳴らない。

点検手順

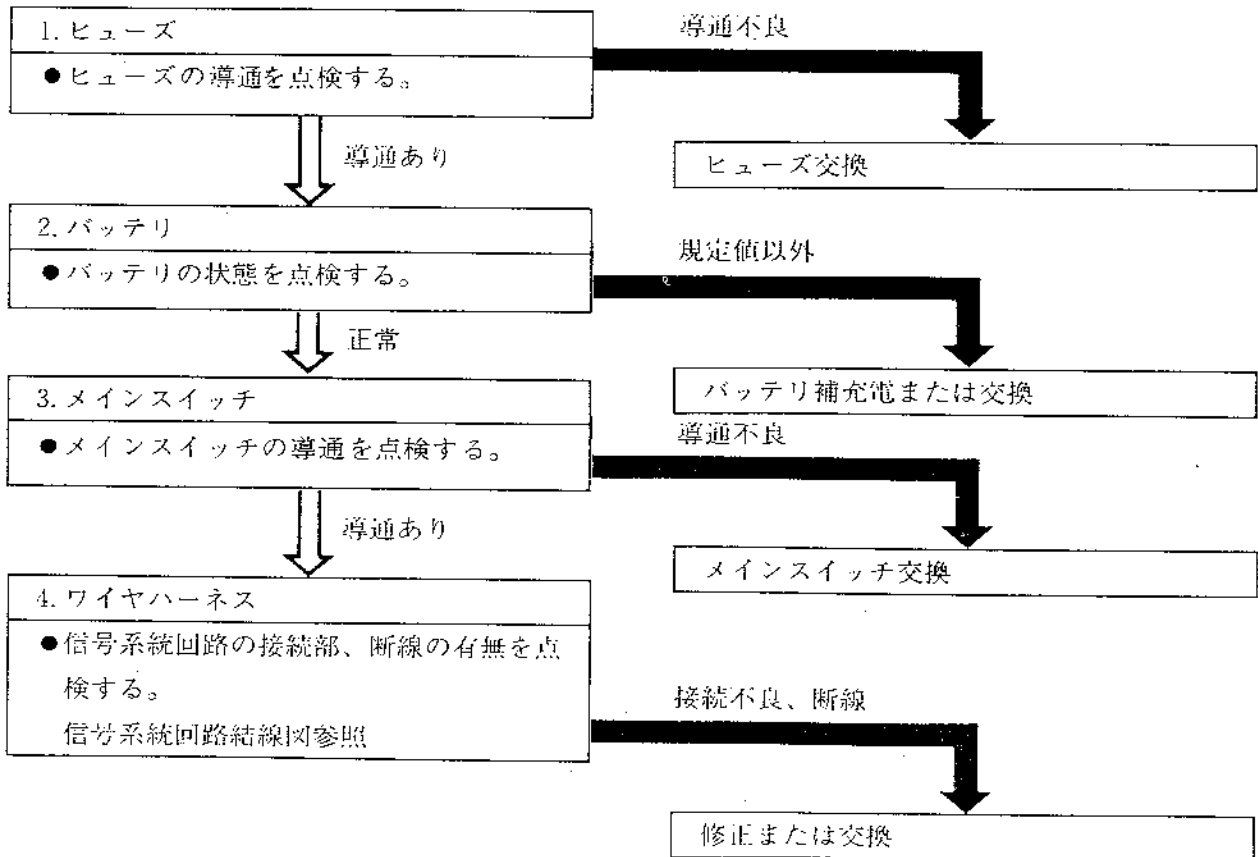
1. ヒューズ
2. バッテリ
3. メインスイッチ
4. ワイヤハーネス (信号系統回路)

要 点

- 点検の前に以下の部品を取外す。
 - 1) アンダカウル
 - 2) フュエルタンク
- このトラブルシューティングでは以下の特殊工具を使用する。



ポケットテスタ
90890-03112





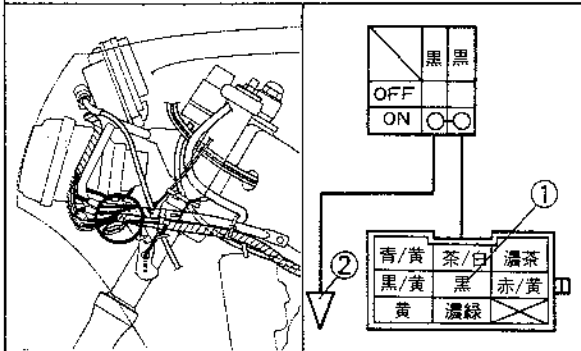
信号系統点検

1. ホーンが鳴らない。

1. ホーンスイッチ

- ハンドルスイッチ(左)カプラをワイヤハーネスより切離す。
- スイッチの「黒①と黒②」端子間の導通を点検する。

第7章「スイッチ点検」の項目を参照



導通不良

ハンドルスイッチ左交換

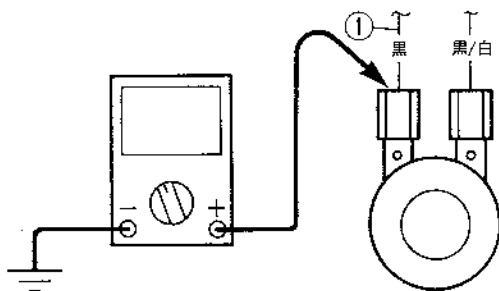
導通あり

2. 電圧

- ポケットテスタ(テスタレンジDC20V)をホーンリード線に接続する。

テスタ⊕リード線→黒リード線①

テスタ⊖リード線→車体アース



電圧(12V)が発生しない。

信号系統回路の導通を点検する。

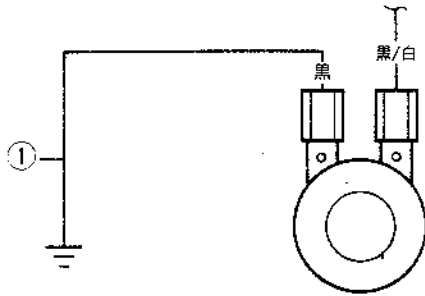
電圧(12V)で。

*



3. ホーン

- ホーン端子の黒リード線を取外す。
- ジャンパリード線①を黒端子に接続し、ジャンパリード線をアースする。



- メインスイッチを"ON"にする。

ホーンが鳴る。

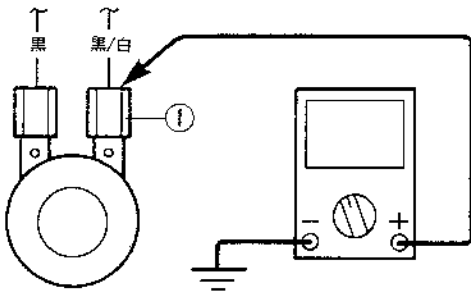
ホーン正常



ホーンが鳴らない。

4. 電圧

- ポケットテスタ(テストレンジDC 20V)をホーンの茶端子に接続する。
- テスタ⊕リード線→黒/白端子①
- テスタ⊖リード線→車体アース



電圧(12V)が発生しない。

ホーン交換

- メインスイッチを"ON"にする。
- ホーン黒/白端子の電圧(12V)を測定する。



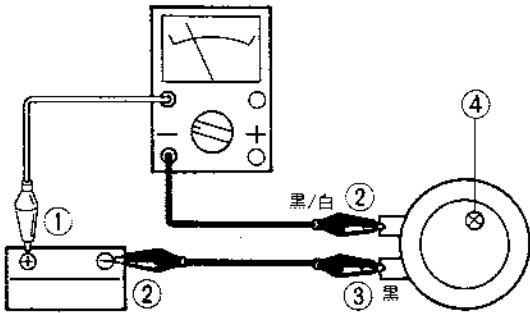
電圧(12V)でる。



5. ホーン調整

- ポケットテスタ(レンジDC5A) バッテリーをそれぞれ接続する。

テスタ(+)リード線→バッテリー(+)端子①
 テスタ(-)リード線→ホーン黒/白端子②
 バッテリー(-)端子→ホーン黒端子③



- アジャストスクリュ④を左右に回し、規定電流値で音量が最大になるように調整する。



規定電流値
2.5A

音色不良、音量不足、不鳴

ホーン交換

2. ストップランプが点灯しない。

1. バルブとバルブソケット

- バルブとバルブソケットの導通の有無を点検する。

導通不良

バルブまたはバルブソケット交換

導通あり

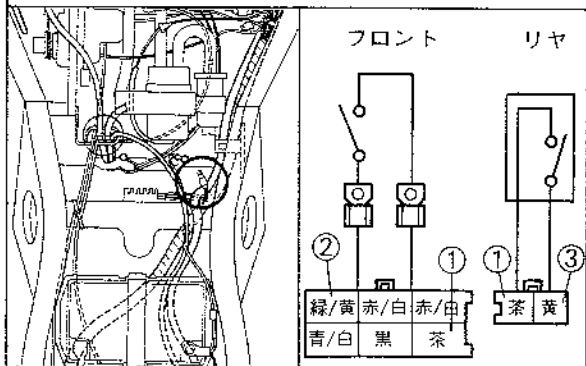
2. ストップスイッチ

- ストップスイッチカプラ、コネクタをワイヤハーネスから切離す。
- スイッチの「茶①と緑/黄②」端子間導通を点検する。(リヤは茶①と黄③)

導通不良

ストップスイッチ交換

導通あり



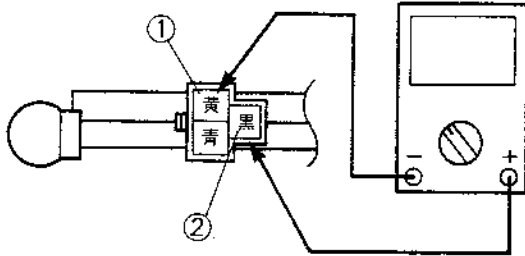


3. 電圧

- ポケットテスタ(テスタレンジDC20V)をバルブソケットカプラ端子に接続する。

テスタ⊕リード線→黄端子①

テスタ⊖リード線→黒端子②



- メインスイッチを“ON”にする。
- フロントまたはリヤブレーキペダルを握るか踏むかする。
- バルブソケット黄リード線の電圧(12V)を測定する。

電圧(12V)が発生しない。

4. ワイヤハーネス

- 信号系統回路の接続部、断線の有無を点検する。

信号系統回路結線図参照

電圧(12V)でる。

信号系統回路結線異常なし

3. フラッシュランプが点滅しない。

1. バルブとバルブソケット

- バルブとバルブソケットの導通の有無を点検する。

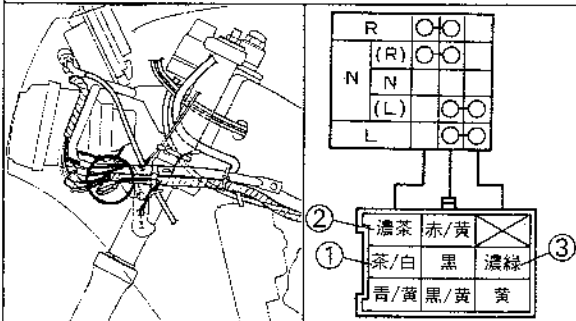
導通不良

バルブまたはバルブソケット交換

導通あり

2. フラッシュスイッチ

- ハンドルスイッチ左カプラをワイヤハーネスから切離す。
- カプラの「茶/白①と濃茶②」、「茶/白①と濃緑③」端子間の導通を点検する。



導通不良

ハンドルスイッチ(左)交換

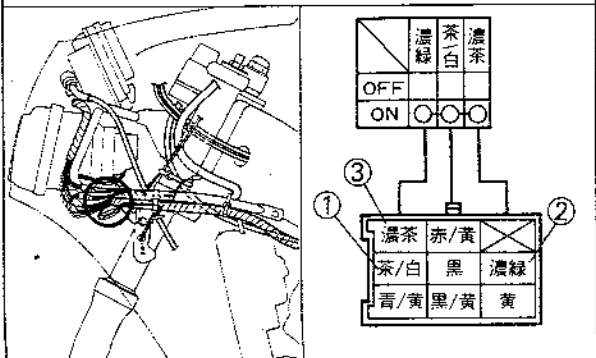
導通あり





3. ハザードスイッチ

- ハンドルスイッチ左カプラをワイヤハーネスより切離す。
- カプラの「茶/白①と濃緑②」、「茶/白①と濃茶③」端子間の導通を点検する。



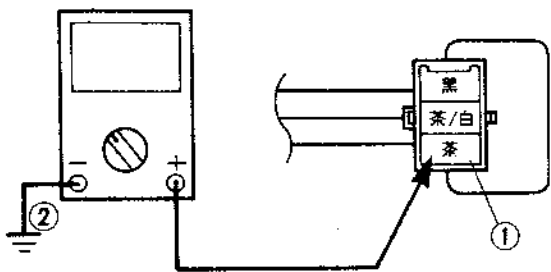
導通不良

ハンドルスイッチ(左)交換

導通あり

4. 電圧

- ポケットテスタ(テスタレンジDC20V)をフラッシュリレーに接続する。
- テスタ⊕リード線→茶端子①
- テスタ⊖リード線→車体アース②



電圧(12V)が発生しない。

信号系統回路の導通を点検する。

- メインスイッチを“ON”にする。
- フラッシュリレー茶端子の電圧(12V)を測定する。

電圧(12V)です。

*

5

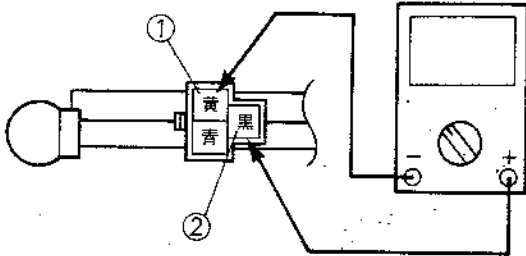


3. 電圧

- ポケットテスタ(テスタレンジDC20V)をバルブソケットカプラ端子に接続する。

テスタ⊕リード線→黄端子①

テスタ⊖リード線→黒端子②



- メインスイッチを“ON”にする。
- フロントまたはリヤブレーキペダルを握るか踏むかする。
- バルブソケット黄リード線の電圧(12V)を測定する。

電圧(12V)が発生しない。

4. ワイヤハーネス

- 信号系統回路の接続部、断線の有無を点検する。

信号系統回路結線図参照

電圧(12V)でる。

信号系統回路結線異常なし

3. フラッシュランプが点滅しない。

1. バルブとバルブソケット

- バルブとバルブソケットの導通の有無を点検する。

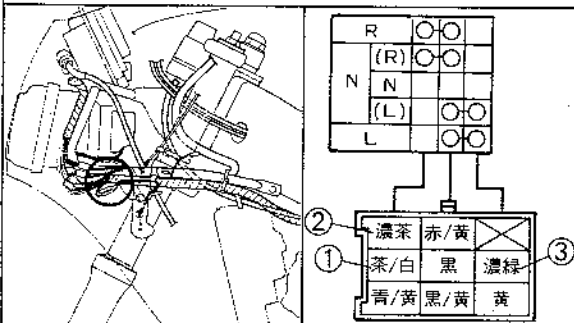
導通不良

バルブまたはバルブソケット交換

導通あり

2. フラッシュスイッチ

- ハンドルスイッチ左カプラをワイヤハーネスから切離す。
- カプラの「茶/白①と濃茶②」、「茶/白①と濃緑③」端子間の導通を点検する。



導通不良

ハンドルスイッチ(左)交換

導通あり



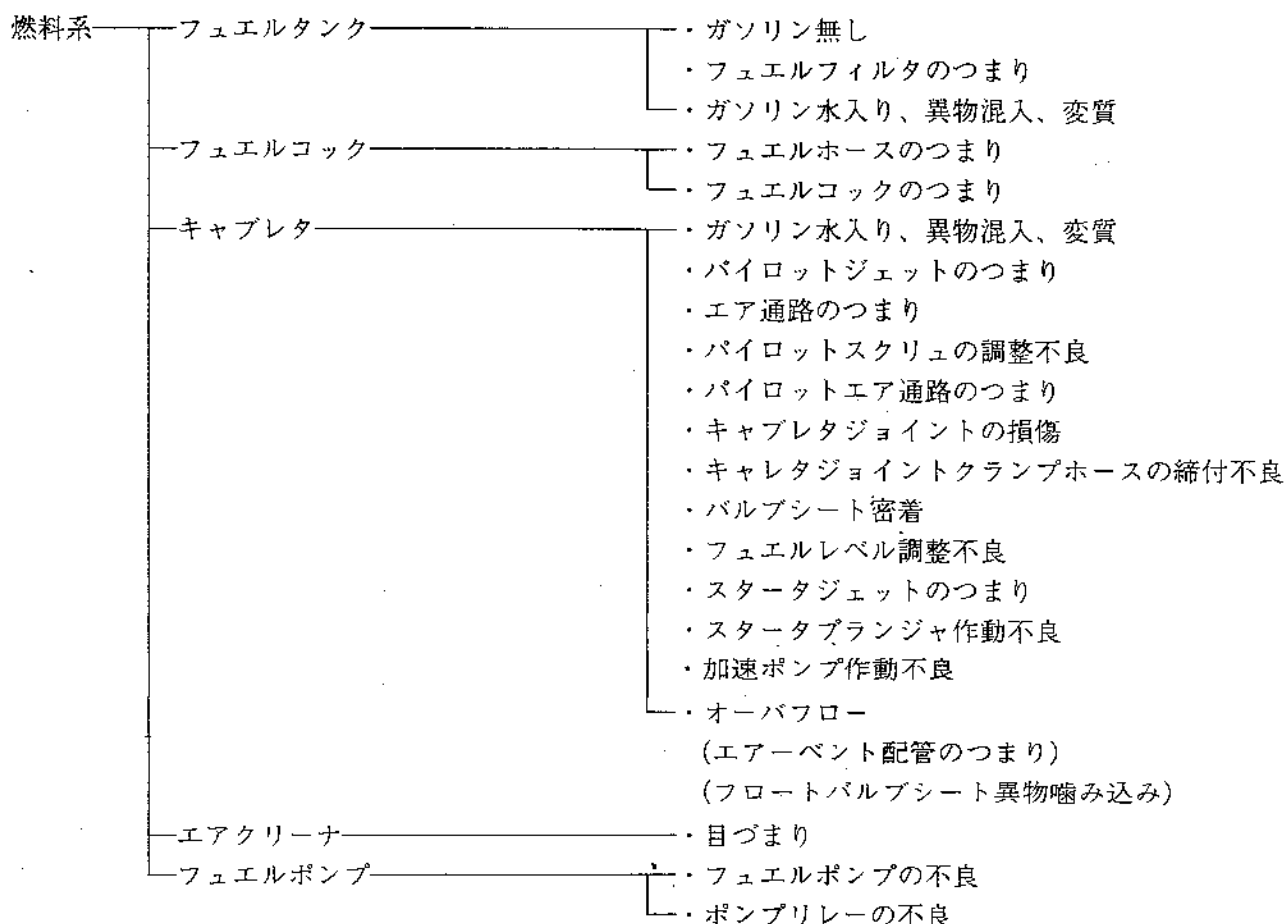


第6章

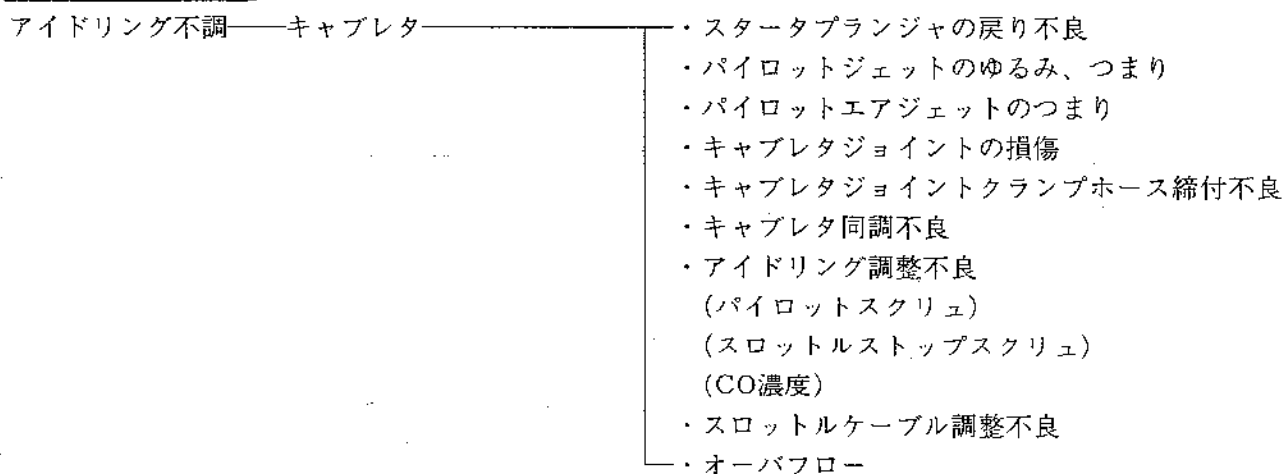
トラブルシューティング



始動不良・始動困難



アイドリング不調



中高速不調

中高速不調

始動不良、始動困難の項目を参照 (燃料系統)

キャブレタ

- ジェットニードルクリップ段数不適
- ダイヤフラム Ass'y の作動不良
- フュエルレベルの調整不良 (油面低下)
- メインノズルのつまり
- メインジェットのつまり、ゆるみ
- 加速ポンプ作動不良
- キャブレタ温度上昇
- エンジン振動による影響

エアクリーナ

- 目づまり

フュエルポンプ

- 各通路つまり
- 作動不良

キャブレタ

スロットルの作動が不良

全開付近だけが特に重い

- スロットルシャフト締付不良
- リターンスプリング噛み込み
- スロットルバルブ異物噛み込み

特定開度だけが部分的に動きが悪い

- スロットルバルブリンクアーム横セリ
- スロットルバルブリンクアームねじれ、曲り
- スロットルバルブベアリングローラ異物噛み込み

全ての開度

- スロットルケーブル取り回し不足
- スロットルケーブルグリス不良
- スロットルシャフトベアリング異物噛み込み、損傷
- スロットルバルブセット不良